



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE RECURSOS NATURALES
CARRERA TURISMO

**REGISTRO DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE
LOS SUBÁMBITOS “OFICIOS TRADICIONALES” Y
“TÉCNICAS ARTESANALES TRADICIONALES” LIGADAS A LA
MEMORIA FERROVIARIA DEL CANTÓN RIOBAMBA**

Trabajo de Integración Curricular

Tipo: Proyecto Técnico

Presentado para optar al grado académico de:

INGENIERA EN ECOTURISMO

AUTORA: MARIELA ALICIA ATI AUCANCELA

DIRECTORA: Ing. SANDRA PATRICIA MIRANDA SALAZAR, MSc.

Riobamba - Ecuador

2022

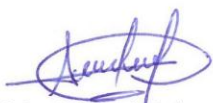
©2022, Mariela Alicia Ati Aucancela

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

Yo, MARIELA ALICIA ATI AUCANCELA, declaro que el presente Trabajo de Integración Curricular es de mi autoría y los resultados del mismo son auténticos. Los textos en los documentos que provienen de otras fuentes están debidamente citados y referenciados.

Como autora asumo la responsabilidad académica y legal de los contenidos de este Trabajo de Integración Curricular; el patrimonio intelectual pertenece a la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

Riobamba, 28 de marzo de 2022



Mariela Alicia Ati Aucancela

060459058-8

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE RECURSOS NATURALES
CARRERA TURISMO

El Tribunal del Trabajo de Integración Curricular certifica que: El Trabajo de Integración Curricular; Tipo: Proyecto Técnico, **REGISTRO DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LOS SUBÁMBITOS “OFICIOS TRADICIONALES” Y “TÉCNICAS ARTESANALES TRADICIONALES” LIGADAS A LA MEMORIA FERROVIARIA DEL CANTÓN RIOBAMBA**, realizado por la señorita: **MARIELA ALICIA ATI AUCANCELA**, ha sido minuciosamente revisado por los Miembros del Tribunal del Trabajo de Integración Curricular, el mismo que cumple con los requisitos científicos, técnicos, legales, en tal virtud el Tribunal Autoriza su presentación.

	FIRMA	FECHA
Ing. Claudia Patricia Maldonado Erazo, MSc. PRESIDENTE DEL TRIBUNAL		2022-03-28
Ing. Sandra Patricia Miranda Salazar, MSc. DIRECTORA DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR		2022-03-28
Ing. Erika Estefania Andino Peñafiel MIEMBRO DE TRIBUNAL		2022-03-28

DEDICATORIA

Dedico este trabajo en primer lugar a Dios Todopoderoso en quien tengo confianza y le debo esta etapa de mi vida, al iniciar mi carrera Universitaria y en el transcurso tuve varios tropiezos y en cada una de ellas pude ver la mano de Dios ayudándome, el estudiar esta carrera para mí no es simplemente que fuese una decisión y un gusto personal sé que también es con algún propósito por el cual Dios está actuando, como seres humanos simplemente somos el instrumento por medio del cual Dios trabaja. Después de ello le dedico este trabajo a la persona que más admiro, respeto y sobre todo amo mi querida Madre, que no solo durante esta etapa Universitaria si no a lo largo de toda mi vida ha actuado como padre y madre a la vez y a pesar de atravesar por una difícil etapa de salud siempre fue y será una mujer de gran ejemplo. Efesios 6:2 Honra a tu padre y a tu madre, que es el primer mandamiento con promesa.

Mariela

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mi Dios por darle sabiduría y entendimiento en todo momento.

Agradezco a mi familia por estar en los mejores y peores momentos en esta etapa Universitaria en especial al soporte de mi vida mí querida Madre y a la persona que me incentivo a continuar estudiando mi Tía Nancy.

Agradezco a todos los docentes que me apoyaron y que compartieron sus conocimientos para mi formación profesional.

Y un especial agradecimiento al personal de ferroviarios jubilados de Riobamba con quienes tuve el grato honor de trabajar y apesar de todos los problemas políticos que sucedieron entorno al ferrocarril siguen manteniendo la esperanza que la historia del tren en Riobamba, así como su vida profesional dentro de la empresa ferroviaria se reconozca a lo grande.

Mariela

TABLA DE CONTENIDO

ÍNDICE DE TABLAS.....	x
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xii
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xiii
ÍNDICE DE ANEXOS	xiv
RESUMEN.....	xv
ABSTRACT	xvi
INTRODUCCIÓN	1

CAPÍTULO I

1.	DIAGNÓSTICO DEL PROBLEMA.....	2
1.1.	Antecedentes.....	2
1.2.	Planteamiento del problema.....	4
1.3.	Justificación	4
1.4.	Objetivos	6
1.4.1.	<i>Objetivo general</i>	6
1.4.2.	<i>Objetivos específicos</i>	6

CAPÍTULO II

2.	REVISIÓN DE LITERATURA.....	7
2.1.	Turismo	7
2.2.	Turismo cultural.....	7
2.3.	Patrimonio	7
2.3.1.	<i>Patrimonio cultural inmaterial</i>	8
2.3.2.	<i>Manifestaciones</i>	8
2.4.	Gestión del patrimonio cultural inmaterial	8
2.5.	Registro del patrimonio cultural inmaterial	9
2.5.1.	<i>Fases del registro</i>	9
2.5.1.1.	<i>Consentimiento libre previo e informado</i>	9
2.5.1.2.	<i>Fase 1: etapa de aproximación</i>	9
2.5.1.3.	<i>Fase 2: Recopilación de la información</i>	9
2.5.1.4.	<i>Fase 3: Análisis y sistematización</i>	10
2.5.1.5.	<i>Fase 4: Devolución de la información, seguimiento y actualización del registro</i>	10

2.6.	Categorías de registro	10
2.7.	Ámbitos y sub-ámbitos del registro	11
2.8.	Fichas de registro patrimonial	11
2.9.	Diagnóstico del patrimonio cultural inmaterial	11
2.10.	Fase 3.....	12
2.11.	Asociaciones-portadores del PCI.....	13
2.12.	Sistema - red ferroviario.....	13
2.13.	Memoria colectiva	14
2.14.	Metodologías participativas	14
2.15.	Análisis FODA.....	15
2.16.	Nudos críticos	15
2.17.	Factores claves de éxito.....	15

CAPÍTULO III

3.	MARCO METODOLÓGICO.....	16
3.1.	Caracterización del lugar	16
3.1.1.	<i>Localización</i>	16
3.1.2.	<i>Ubicación geográfica</i>	16
3.1.3.	<i>Límites</i>	17
3.1.4.	<i>Características climáticas</i>	17
3.2.	Materiales y métodos	17
3.2.1.	<i>Materiales</i>	17
3.2.2.	<i>Equipos</i>	17
3.3.	Metodología	17
3.3.1.	<i>Objetivo 1: Identificar y recopilar información de los colectivos sociales y asociaciones de servidores ferroviarios en la ciudad de Riobamba</i>	17
3.3.1.1.	<i>Preparación</i>	17
3.3.1.2.	<i>Aproximación</i>	18
3.3.1.3.	<i>Trabajo de campo</i>	18
3.3.2.	<i>Objetivo 2: Realizar el registro del Patrimonio cultural inmaterial de los sub-ámbitos “Oficios tradicionales” y “Técnicas artesanales”</i>	19
3.3.2.1.	<i>Redacción del Informe</i>	19
3.3.2.2.	<i>Fichas de registro</i>	19
3.3.2.3.	<i>Listado de manifestaciones del patrimonio cultural inmaterial</i>	21
3.3.3.	<i>Objetivo 3: Elaborar el diagnóstico de la situación actual de los patrimonios identificados con miras a la actividad turística</i>	21

CAPÍTULO IV

4.	RESULTADOS.....	23
4.1.	Identificación y recopilación de información de los colectivos sociales y asociaciones de servidores ferroviarios en la ciudad de Riobamba	23
4.1.1.	<i>Preparación</i>	23
4.1.1.1.	<i>Identificación de colectivos sociales</i>	23
4.1.1.2.	<i>Etapa de aproximación</i>	27
4.1.1.3.	<i>Trabajo de campo</i>	30
4.1.1.4.	<i>Entrevista N 1.....</i>	30
4.1.1.5.	<i>Entrevista N 2.....</i>	35
4.1.1.6.	<i>Entrevista N 3.....</i>	41
4.1.1.7.	<i>Entrevista N 4.....</i>	50
4.1.1.8.	<i>Entrevista N 5.....</i>	53
4.1.1.9.	<i>Entrevista N 6.....</i>	59
4.1.1.10.	<i>Entrevista N 7.....</i>	69
4.1.1.11.	<i>Entrevista N 8.....</i>	74
4.1.1.12.	<i>Entrevista N 9.....</i>	79
4.1.1.13.	<i>Entrevista N 10.....</i>	86
4.1.1.14.	<i>Entrevista N 11.....</i>	93
4.2.	Registro del Patrimonio cultural inmaterial de los sub-ámbitos “Oficios tradicionales” y “Técnicas artesanales”	98
4.2.1.	<i>Redacción del informe</i>	98
4.2.1.1.	<i>Contexto físico de manifestación.....</i>	98
4.2.1.2.	<i>Contexto etnohistórico de la manifestación</i>	100
4.2.1.3.	<i>Contexto socioeconómico de la manifestación</i>	104
4.2.1.4.	<i>Descripción de cada una de las manifestaciones registradas.....</i>	104
4.2.1.5.	<i>Fichas de registro</i>	105
4.2.1.6.	<i>Listado de manifestaciones del PCI.....</i>	199
4.3.	Diagnóstico de la situación actual de los patrimonios identificados con miras a la actividad turística.....	201
4.3.1.	<i>Evaluación del estado del PCI sub-ámbitos “Oficios tradicionales” y “Técnicas artesanales tradicionales”</i>	201
4.3.2.	<i>Momento analítico.....</i>	205
4.3.2.1.	<i>Análisis FODA</i>	205
4.3.2.2.	<i>Identificación de nudos críticos</i>	205
4.3.2.3.	<i>Identificación de los factores claves de éxito.....</i>	206

4.3.2.4.	<i>Priorización de nudos críticos y factores claves de éxito</i>	207
4.3.3.	<i>Plan de acción para el uso turístico de los Sub ámbitos del PCI.....</i>	208
	CONCLUSIONES.....	212
	RECOMENDACIONES.....	213
	GLOSARIO	
	BIBLIOGRAFÍA	
	ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1-2:	Categorías de las manifestaciones.....	10
Tabla 2-2:	Clasificación Ámbitos y sub-ámbitos del patrimonio cultural inmaterial.....	11
Tabla 1-3:	Matriz de evaluación por criterios.....	21
Tabla 2-3:	Valores de priorización de nudos críticos	22
Tabla 3-3:	Valores de priorización de factores clave de éxito.....	22
Tabla 1-4:	Hermandad de ferroviarios jubilados del ecuador.....	24
Tabla 2-4:	Datos de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados “Comité Auxiliar” Riobamba	25
Tabla 3-4:	Datos de la Hermandad de Ferroviarios Devotos del “Señor del Buen Suceso” .	27
Tabla 4-4:	Datos de actores sociales en el entorno ferroviario independientes	27
Tabla 5-4:	Etapas de aproximación con los actores sociales ferroviarios	28
Tabla 6-4:	Detalles de las entrevistas a los actores sociales en el entorno ferroviario	97
Tabla 7-4:	Relato del cargo como Superintendente de transportación en la ciudad de Riobamba	105
Tabla 8-4:	Relato del cargo como Inspector de transporte en la ciudad de Riobamba.....	108
Tabla 9-4:	Relato del oficio como Archivero ferroviario en la ciudad de Riobamba.....	110
Tabla 10-4:	Relato del cargo como Inspector de Telecomunicaciones ferroviario en la ciudad de Riobamba	113
Tabla 11-4:	Relato del cargo como Jefe despachador ferroviario en la ciudad de Riobamba	115
Tabla 12-4:	Relato del oficio como Telegrafista ferroviario en la ciudad de Riobamba	118
Tabla 13-4:	Relato del oficio como Reparador ferroviario en la ciudad de Riobamba.....	121
Tabla 14-4:	Relato del oficio como Llamador ferroviario en la ciudad de Riobamba.....	124
Tabla 15-4:	Relato del oficio como Jefe de estación ferroviario en Riobamba	126
Tabla 16-4:	Relato del oficio como Boletero ferroviario en la ciudad de Riobamba	129
Tabla 17-4:	Relato del oficio como Cajero ferroviario en la ciudad de Riobamba	132
Tabla 18-4:	Relato del oficio como Calculador ferroviario en la ciudad de Riobamba.....	134
Tabla 19-4:	Relato del oficio como Pesador ferroviario en la ciudad de Riobamba	137
Tabla 20-4:	Relato del oficio como Bodeguero ferroviario en la ciudad de Riobamba.....	139
Tabla 21-4:	Relato del oficio como Estibador ferroviario en la ciudad de Riobamba.....	142
Tabla 22-4:	Relato del oficio como Conductor ferroviario en la ciudad de Riobamba	145
Tabla 23-4:	Relato del oficio como Maquinista ferroviario en la ciudad de Riobamba	148
Tabla 24-4:	Relato del oficio como Fogonero ferroviario en la ciudad de Riobamba.....	151
Tabla 25-4:	Relato del oficio como Brequero ferroviario en la ciudad de Riobamba	154
Tabla 26-4:	Relato del oficio como Colector ferroviario en la ciudad de Riobamba	157
Tabla 27-4:	Relato del oficio como Chequeador ferroviario en la ciudad de Riobamba.....	159

Tabla 28-4:	Relato del cargo como Jefe de taller ferroviario en la ciudad de Riobamba	161
Tabla 29-4:	Relato del cargo como Jefe de guardia ferroviario en la ciudad de Riobamba....	164
Tabla 30-4:	Relato del oficio como Carrocero ferroviario en la ciudad de Riobamba	167
Tabla 31-4:	Relato del oficio como Calderero ferroviario en la ciudad de Riobamba	169
Tabla 32-4:	Relato del oficio como Centrifugador ferroviario en la ciudad de Riobamba....	171
Tabla 33-4:	Relato del oficio como Guardalmacén ferroviario en la ciudad de Riobamba	174
Tabla 34-4:	Relato del oficio como Mecánico general ferroviario en la ciudad de Riobamba	176
Tabla 35-4:	Relato del oficio como Airista ferroviario en la ciudad de Riobamba	179
Tabla 36-4:	Relato del cargo como Jefe de vía ferroviario en la ciudad de Riobamba.....	182
Tabla 37-4:	Relato del oficio como Remachador ferroviario en la ciudad de Riobamba.....	185
Tabla 38-4:	Relato del oficio como Carrilano ferroviario en la ciudad de Riobamba	187
Tabla 39-4:	Relato del oficio como Contador de tiempo vía en la ciudad de Riobamba.....	189
Tabla 40-4:	Relato del oficio como Peluquero ferroviario en la ciudad de Riobamba	192
Tabla 41-4:	Relato del oficio artesanal confección de gorra ferroviarias en la ciudad de Riobamba	194
Tabla 42-4:	Listado de manifestaciones registradas	199
Tabla 43-4:	Evaluación del estado de las manifestaciones registradas de PCI.....	201
Tabla 44-4:	Estado de las manifestaciones	204
Tabla 45-4:	Identificación de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas	205
Tabla 46-4:	Identificación de nudos críticos	206
Tabla 47-4:	Identificación de factores de éxito	207
Tabla 48-4:	Priorización de los nudos críticos y factores de éxito	207
Tabla 49-4:	Plan de acción para uso turístico.....	209

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-3:	Mapa de Localización del área de estudio	16
Figura 2-3:	Ficha de Registro del PCI	20
Figura 1-4:	Mapa de Riobamba en el año 1931 donde se visualiza la vía ferroviaria	99
Figura 2-4:	Cubiertas Tipo 2 - Terminal ferroviaria de Riobamba	100
Figura 3-4:	Listado de funcionarios de la empresa <i>The Guayaquil & Quito railway Co.</i> , 1897-1933.....	103

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1-4: Ámbitos de manifestaciones registradas de PCI ligadas a la memoria ferroviaria	200
Gráfico 2-4: Estado de las manifestaciones.....	204

ÍNDICE DE ANEXOS

- ANEXO A:** AUTORIZACIÓN PARA EL USO DE INFORMACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LOS CARGOS Y OFICIOS FERROVIARIOS
- ANEXO B:** GUÍA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS COLECTIVOS SOCIALES
- ANEXO C:** SISTEMATIZACIÓN DE INFORMACIÓN DE OFICIOS Y CARGOS FERROVIARIOS DE RIOBAMBA
- ANEXO D:** MATRIZ DE VALORACIÓN
- ANEXO E:** FOTOGRAFÍAS PROPORCIONADAS POR LOS ENTREVISTADOS

RESUMEN

El presente trabajo consistió en registrar el patrimonio cultural inmaterial de los sub-ámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria ferroviaria del cantón Riobamba. Para esto se procedió a identificar y recopilar información de los servidores ferroviarios de la ciudad a través de fuentes bibliográficas, las cuales se organizaron en matrices de información, luego se contactó con los implicados a través de mensajes, llamadas telefónicas y videollamadas, para realizar entrevistas acerca de su trabajo en el área ferroviaria; con la información levantada se redactó un informe analítico que contenía: contexto físico de la manifestación, contexto etnohistórico de la manifestación, contexto socioeconómico de la manifestación y descripción de cada una de las manifestaciones, donde se analizaron y sistematizaron los cargos y oficios tradicionales, con la misma información se llenaron las fichas de registro del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural; finalmente se evaluó el estado de los sub-ámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” a través de una matriz que enlista de forma vertical todas las manifestaciones registradas y de forma horizontal se evaluó cada manifestación a partir de tres indicadores: i) herencia, ii) memoria, e iii) identidad, y se identificaron los aspectos positivos y negativos que actúan en el PCI mediante la matriz FODA. Las manifestaciones registradas del patrimonio cultural inmaterial fueron 33 oficios tradicionales ferroviarios adscritos a la empresa ferroviaria, 1 oficio tradicional externo bajo nómina y 1 técnica artesanal tradicional ferroviaria; el diagnóstico evaluó el estado actual del PCI sub-ámbitos “Oficios tradicionales” y “Técnicas artesanales tradicionales”, siendo vulnerables en un 63% y altamente vulnerables en un 37%. Se concluyó que el PCI ferroviario puede convertirse en un pilar fundamental para el desarrollo del turismo cultural y se recomienda la ejecución de un plan de acción en el cantón ligado a este PCI.

Palabras Claves: <MEMORIA FERROVIARIA>, <OFICIOS TRADICIONALES>, <PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL (PCI)>, <RIOBAMBA (CANTÓN)> <TÉCNICAS ARTESANALES TRADICIONALES>, <TURISMO CULTURAL>.


D.B.R.A.I.
Ing. Cristhian Castillo



ABSTRACT

The objective of this research work was to register the intangible cultural heritage of the sub-areas “traditional trades” and “traditional craft techniques” linked to the railway memory of Riobamba canton. For this purpose, it proceeded to identify and collect information on the city’s railroad serves through bibliographic sources. These were organized into information matrices, and then those involved were contacted through messages, phone calls, and video calls to conduct interviews about their work in the railway area. The information gathered was used to prepare an analytical report containing the physical context, the ethnohistorical context, the socio-economic context, and a description of each of the events, where the traditional positions and trades were analyzed and systematized. This information was used to fill out the registration forms of the National Institute of Cultural Heritage; finally, the status of the sub-areas “traditional crafts” and “traditional craft techniques” was evaluates using a matrix that lists vertically all the registered manifestations and horizontally evaluates each manifestation based on three indicators: i) heritage, ii) memory, and iii) identify. In addition, the positive and negative aspects acting on the Intangible Cultural Heritage (ICH) were identified using the SWOT matrix. The recorded manifestations of intangible cultural heritage were 33 traditional railway trades attached to the railway company, one traditional external trade under payroll, and one traditional railway craft technique. The diagnosis evaluated the ICH’s status sub-areas “Traditional trades” and “Traditional craft techniques”, being vulnerable in 63% and highly vulnerable in 37%. It was concluded that the railway ICH could become a fundamental pillar for the development of cultural tourism, and it is recommended that an action plan be implemented in the canton linked to this ICH.

Keywords: <RAILWAY MEMORY>, <TRADITIONAL TRADES>, <INTANGIBLE CULTURAL HERITAGE (ICH)>, <RIOBAMBA (CANTON)> <TRADITIONAL CRAFT TECHNIQUES>, <CULTURAL TOURISM>.



Silvana Patricia Céleri Quinde

C.C. 0602669830

INTRODUCCIÓN

La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO, 2019, párr. 1), dice que, el patrimonio cultural no se debe limitar a los monumentos o colecciones de objetos, sino que debe comprender las tradiciones o expresiones vivas que se heredan de los antepasados y son transmitidas a nuestros descendientes; entre ellas podemos encontrar tradiciones orales, artes del espectáculo, usos sociales, rituales, actos festivos, conocimientos y prácticas relativas a la naturaleza y el universo, y saberes y técnicas vinculados a la artesanía tradicional. Estos saberes y rituales son denominados Patrimonio Cultural Inmaterial (PCI) y cumplen un importante papel en la sociedad, manteniendo la diversidad cultural frente a la creciente globalización, contribuyendo al diálogo entre culturas y promoviendo el respeto hacia otros modos de vida.

Dentro del PCI podemos encontrar los oficios tradicionales y las técnicas artesanales tradicionales. Guerrero (2015, p. 7) dice que, hablar de los oficios tradicionales conlleva hablar de los procesos por los que han pasado actividades económicas manuales relacionadas con el quehacer diario, de acuerdo a las épocas y los cambios que con ellas han influenciado en sus variaciones y en su desaparición; pero que también pone muestra las realidades e historias de vida de aquellos personajes que pese a la edad y a la introducción de las nuevas tecnologías se mantienen firmes en el amor hacia la actividad que los sustenta.

En tanto que, las técnicas artesanales tradicionales son el conjunto de actividades de carácter esencialmente manual que circunscriben los instrumentos para su elaboración. Este aspecto constituye el más tangible del patrimonio inmaterial; pero, lo que más interesa destacar son los conocimientos y el saber hacer que se transmite de generación en generación, en lugar de los objetos o productos de la actividad artesanal, como lo menciona el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC, 2000, p. 21).

Dentro de la cultura ferroviaria de la ciudad de Riobamba estos aspectos del patrimonio cultural inmaterial deben ser estudiados para conservar la historia del trabajo de todas las personas que fueron parte de los ferrocarriles del Ecuador, cuyo valor ahora no se encuentra en el ámbito económico, sino solo en lo histórico, cultural y social.

CAPÍTULO I

1. DIAGNÓSTICO DEL PROBLEMA

1.1. Antecedentes

El turismo es uno de los sectores económicos más importantes del mundo (Noonan y Rizzo, 2017, p. 107), en los últimos años se ha convertido en una alternativa para alcanzar el crecimiento económico; a través de la integración de elementos naturales y culturales (Richards, 2018, p. 12), tiene un profundo impacto en una sociedad y, junto con sus efectos positivos, puede interferir con el bienestar social y económico de los residentes en los destinos turísticos (Jordan et al., 2019, p. 4). Por lo tanto, se suele considerar como un factor crucial para el desarrollo local, y se dedica gran atención a la medición de su impacto económico (Noonan y Rizzo, 2017, p. 107). La función principal de la industria del turismo es servir a los viajeros y su éxito depende de las interrelaciones positivas de todos los sectores (Camilleri, 2017, p. 16). Por lo que, se espera que esta sinergia entre los proveedores de servicios turísticos se traduzca en una experiencia positiva para el turista individual.

Viajar es un requisito para la actividad turística, es así que, cualquier factor que dificulte viajar puede tener un profundo impacto en la industria del turismo, esto incluye pandemias como la COVID-19 (Yeh, 2020, p. 6). A medida la pandemia se extendió por todo el mundo, se introdujeron restricciones de viaje y cierres de fronteras en muchos países y regiones para frenar su propagación (Nelken et al., 2020, p. 8). Por ello, se ha impuesto tremendos impactos en la industria del turismo en todo el mundo (Lu et al., 2021, p. 450). La Organización Mundial del Turismo (OMT) ha mencionado que, aunque se han realizado varios esfuerzos desde junio de 2020 para reabrir la industria, la mayoría de los sectores continúan luchando (OMT, 2022, p. 11), y se ha reconocido al turismo como una de las industrias más afectadas (Dolnicar y Zare, 2020, p. 1). Además, no se ha adoptado la estrategia de la OMT de “Prepararse para el mañana”, ya que los países han tendido a centrarse en tácticas locales y a corto plazo para reiniciar el turismo en lugar de la agenda sostenible a largo plazo (Gössling et al., 2020, p. 16). Por lo tanto, es fundamental identificar y cuantificar los riesgos percibidos y los costos sociales del turismo durante la pandemia de COVID-19 para minimizar los efectos negativos del turismo en las ciudades y regiones de destino (Jordan et al., 2019, pp. 10-11).

El turismo cultural es un tipo de actividad turística en la que la motivación esencial del visitante es aprender, descubrir, experimentar y consumir las atracciones/productos culturales tangibles e intangibles en un destino turístico (Chen y Rahman, 2018, p. 156). Recientemente ha sido reafirmado

por la OMT como un elemento importante del consumo turístico internacional, que representa más del 39% de las llegadas de turistas (Richards, 2018, p. 17). La investigación en turismo cultural también ha crecido rápidamente, particularmente en campos de la conservación del patrimonio. Por su parte el Patrimonio Cultural Inmaterial (PCI) está relacionado con un creciente deseo de conciencia cultural, creación de significado y aprendizaje (Han et al., 2019, p. 87). Desde la Convención de Salvaguardia del PCI desarrollada por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura el patrimonio inmaterial está cobrando un creciente interés como elemento conformador de los destinos en sitios de interés turístico y como oportunidad de desarrollo para los territorios, al generar en las comunidades posibilidades y expectativas de riqueza económica (UNESCO, 2003, p. 1).

En el Ecuador la industria del turismo es una de las prioritizadas dentro del sector servicios (Santamaría y López, 2019, p. 417). Es uno de los países con mayor biodiversidad del planeta, y que ha mantenido durante los últimos años un incremento en la llegada de turistas debido a sus maravillas naturales y culturales, localizadas en sus cuatro regiones: Galápagos, Costa, Andes y Amazonía (Poveda et al., 2018, p. 8). El país se perfila como un país multiétnico y pluricultural, lo que lo convierte en una joya para los visitantes atraídos por esta diversidad de gente y sus costumbres (Hidalgo y Erazo, 2017, p. 15). Asimismo, el legado cultural ecuatoriano es resultado de una simbiosis producida por varios procesos de aculturación a lo largo de la historia, dando origen a una gran variedad de expresiones propias a nivel nacional, que se visualizan de forma material e inmaterial y que adquirió un valor añadido con las declaraciones en el territorio de ciudades patrimonio de la humanidad. De esta manera, en el país el turismo patrimonial ha ido creciendo en los últimos años (Muñoz et al., 2018, p. 67).

Riobamba es una entidad territorial subnacional ecuatoriana de la provincia de Chimborazo. Su cabecera cantonal es la ciudad de Riobamba, lugar donde se agrupa la mayor parte de su población total. El territorio cuenta con gran riqueza natural y cultural; atravesada por la cordillera de los Andes permite a los turistas nacionales y extranjeros realizar distintas actividades turísticas, gastronómicas y culturales (GAD Cantón Riobamba, 2015, p. 228). Además, presenta una herencia cultural inmaterial relevante con manifestaciones culturales intangibles de la cultura viva significativas para el desarrollo del turismo cultural, específicamente relacionadas a la memoria ferroviaria, por ser una de las obras de ingeniería más importantes de la historia ecuatoriana (Villalva e Inga, 2021, p. 129).

Con lo expuesto anteriormente, el objetivo de estudio fue registrar el patrimonio cultural inmaterial de los sub-ámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria ferroviaria del cantón Riobamba, a través de la identificación y recopilación de los

colectivos sociales y asociaciones de servidores ferroviarios, el registro del patrimonio cultural inmaterial dirigido a dos ámbitos (oficios tradicionales y técnicas artesanales), y elaboración de un diagnóstico situacional de los patrimonios identificados.

1.2. Planteamiento del problema

El campo del turismo cultural se ha alejado del énfasis del patrimonio tangible occidental clásico hacia un campo mucho más amplio e inclusivo de prácticas culturales diversas en todos los rincones del mundo (Domínguez et al., 2019, p. 63). Difundido a través de generaciones y recreado constantemente, asegura a la humanidad un sentido de identidad y continuidad (Mejía y Fusté, 2020, p. 438). Incluye todos los elementos inmateriales que son considerados por una determinada comunidad como componentes esenciales de su identidad intrínseca, así como de su singularidad y distinción en comparación con todos los demás grupos humanos (De Abreu y Teixeira, 2019, p. 91). En otros términos, la cultura de un pueblo está compuesta por la totalidad de elementos que representan el corazón mismo de su idiosincrasia distintiva.

En la actualidad, existe la conciencia a diario de la pérdida definitiva en todo el mundo de lenguas, saberes, saberes, costumbres e ideas, conduciendo al progresivo empobrecimiento de la sociedad humana (Cardoso et al., 2021, p. 45). Además, en una era de globalización, muchas formas de este patrimonio cultural están en peligro de desaparecer, amenazadas por la estandarización cultural, los conflictos armados, las consecuencias nocivas del turismo de masas, la industrialización, el éxodo rural, la migración, el deterioro ambiental, entre otros factores (Domínguez et al., 2019, p. 59). En este sentido, el cantón Riobamba posee una importante historia ferroviaria. Sin embargo, no han existido las investigaciones referentes al registro del patrimonio cultural inmaterial de los sub-ámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” relacionadas a esta historia, que permita dar un realce a la actividad turística desde la mirada del PCI. Por lo tanto, los oficios y técnicas artesanales ligadas al ferrocarril no ha sido un tema que llame la atención a la ciudadanía en general, generando de esta manera la desvalorización del bien patrimonial.

1.3. Justificación

La diversidad de culturas refleja la diversidad de los pueblos; esto está particularmente ligado al PCI, porque tal patrimonio representa la expresión viva de los rasgos idiosincrásicos de las diferentes comunidades (Franklin, 2018, p. 399). Sin duda el PCI, está integrado por todas las manifestaciones inmateriales de la cultura, representando la variedad del patrimonio vivo de la humanidad, así como el vehículo más importante de la diversidad cultural. La importancia del PCI hace referencia a la riqueza de conocimientos y habilidades que se transmite de una

generación a la siguiente. Crea puentes entre pasado, presente y futuro; dan continuidad y cambian la estructura de la sociedad con experiencias como la transición y la trascendencia (McKercher, 2020, p. 126).

Asimismo, el PCI ha ganado reconocimiento internacional como un factor vital en la identidad cultural, la promoción de la creatividad y la preservación de la diversidad cultural. Desempeña un papel esencial en el desarrollo nacional e internacional, la tolerancia y la interacción armoniosa entre culturas. Es constantemente recreado por las comunidades y grupos en respuesta a su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia, y les otorga un sentido de identidad y continuidad, fomentando así el respeto a la diversidad cultural y creatividad humana (McKercher, 2020, p. 129).

No obstante, el PCI forma parte de las declaraciones de la UNESCO para la salvaguardia del patrimonio cultural no tangible. Por lo tanto, la adecuada salvaguarda del PCI de los diversos pueblos que componen el mundo es fundamental para promover la armonía en las relaciones interculturales, fomentando una mejor apreciación y comprensión de las diferencias entre las comunidades humanas (McKercher, 2020, p. 127). Sin duda, su beneficio es visto en términos de cohesión social y compromiso como una forma de unir a las comunidades. Con ello, los principales factores constitutivos del PCI están representados por la auto identificación de este patrimonio como elemento esencial de la identidad cultural de sus creadores y portadores; por su constante recreación en respuesta a la evolución histórica y social de las comunidades y grupos interesados; por su conexión con la identidad cultural de estas comunidades y grupos; por su autenticidad; y por su indisoluble relación con los derechos humanos (Domínguez et al., 2020, p. 248).

En el Ecuador, dentro de la vigente Constitución política del 2008 (Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador, 2008, p. 6), manifiesta en el Art. 21: “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”.

En este contexto, se registró el patrimonio cultural inmaterial de los sub-ámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria ferroviaria del cantón Riobamba.

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo general

Registrar el patrimonio cultural inmaterial de los sub-ámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria ferroviaria del cantón Riobamba.

1.4.2. Objetivos específicos

- Identificar y recopilar información de los colectivos sociales y asociaciones de servidores ferroviarios en la ciudad de Riobamba.
- Realizar el registro del Patrimonio cultural inmaterial de los sub-ámbitos “Oficios tradicionales” y “Técnicas artesanales tradicionales”.
- Elaborar el diagnóstico de la situación actual de los patrimonios identificados con miras a la actividad turística.

CAPÍTULO II

2. REVISIÓN DE LITERATURA

2.1. Turismo

El turismo es toda actividad que implica el desplazamiento a un lugar diferente del habitual con intenciones recreativas de descanso, diversión y/o contacto con el destino receptor, es un fenómeno complejo y multidisciplinar que comprende aristas económicas, sociales, políticas, artísticas, antropológicas, medioambientales, históricas, geográficas, educativas, psicológicas, comunicativas que involucra simultáneamente al sector empresarial, al estatal, al no gubernamental, al sector profesional, a las poblaciones que habitan cada destino turístico y a los turistas, es un ámbito que permitirá a las localidades sea individual o colectiva desarrollarse económica y socialmente (Ledhesma, 2016, p. 25).

Para Bravo et al. (2018, p. 99), lograr hacer turismo se debe tener noción de cómo lograr su viaje, crear expectativas y estar dispuestos a vivir momentos asociados a la cultura, naturaleza y aspectos sociales que quedaran marcados en recuerdos.

2.2. Turismo cultural

El turismo cultural es un tipo de actividad turística en la que la motivación esencial del visitante es aprender, descubrir, experimentar y consumir las atracciones / productos culturales tangibles e intangibles en un destino turístico (Espeso, 2019, p. 1103). Estas atracciones / productos se relacionan con un conjunto de características distintivas de material, intelectual, espiritual y emocional de una sociedad que abarca artes y arquitectura, patrimonio histórico y cultural, patrimonio culinario, literatura, música, industrias creativas y las culturas vivas con sus estilos de vida, valor sistemas, creencias y tradiciones (OMT, 2018, p. 11). Como fenómeno social y motivo de estudio el turismo cultural surge a raíz del Festival de Edimburgo de 1947, cuando en plena postguerra, Europa devastada y dividida por la 2ª Guerra Mundial, comienza a ver en el turismo una fórmula de recuperación económica y reconstrucción social a través del intercambio cultural (Richards, 2018, p. 20).

2.3. Patrimonio

El patrimonio cultural en su más amplio sentido es a la vez un producto y un proceso que suministra a las sociedades un caudal de recursos que se heredan del pasado, se crean en el

presente y se transmiten a las generaciones futuras para su beneficio (Ramírez, 2020, p. 52). Es importante reconocer que abarca no solamente el patrimonio material, sino también el patrimonio natural e inmaterial. Como se señala, esos recursos son una riqueza frágil, y como tal requieren políticas y modelos de desarrollo que preserven y respeten su diversidad y su singularidad, ya que una vez perdidos no son recuperables (UNESCO, 2014, p. 9).

2.3.1. Patrimonio cultural inmaterial

El patrimonio cultural es el conjunto dinámico, integrador y representativo de bienes y prácticas sociales, creadas, mantenidas, transmitidas y reconocidas por las personas, comunidades, comunas, pueblos y nacionalidades, colectivos y organizaciones culturales (Cantar et al., 2021, p. 71). De este modo, el PCI es la una cara de la moneda, la herencia cultural que no se puede visualizar, no es físico y no se puede tocar, pero que está presente en el diario vivir de un individuo o el colectivo social al que pertenece por ser de un contexto espiritual, el ser humano crea esta concepción de lo inmaterial en búsqueda de lo místico y de creer en algo para sí mismo por ello se le otorga un valor excepcional, esta herencia es transmitida de forma oral o a través de gestos, pero que se modifica con el paso del tiempo por la dinámica social y las ideologías que se adaptan en cada generación (Jiménez y Seño, 2018, p. 349), muchos de los saberes desaparecen o se modifican por su dinámica misma, sin embargo, es importante resaltar que si el patrimonio inmaterial es importante para alguien vale la pena que permanezca y sea reconocida, como lo material e inmaterial no pueden ser divididos siempre quedara plasmado parte del significado en una obra material (Medina, 2018, p. 89).

2.3.2. Manifestaciones

Manifestar significa declarar, dar a conocer, poner a la vista algo, por lo tanto, las manifestaciones culturales (RAE, 2019, párr. 1). Por otra parte, Sánchez (2015, p. 76) indica que las manifestaciones son ante todo una expresión social. Una dinámica, cambiante que puede ser representada en distintas formas cuando esta adquiere un valor y significado en base a la función sociocultural que cumple para sus portadores por factores externos como el desconocimiento, pérdida de valor o transmisión incompleta tienden a desaparecer (INPC, 2013, p. 38).

2.4. Gestión del patrimonio cultural inmaterial

El Instituto Nacional de Patrimonio Cultural ha implementado un proceso metodológico que tienen por objetivo apoyar el trabajo de las personas, instituciones y grupos o comunidades para el cumplimiento de la gestión y la salvaguarda del PCI, este se desarrolla en tres momentos: i)

Identificación (registro), ii) Investigación (diagnóstico) y iii) Definición de acciones de salvaguardia (plan de salvaguardia) (INPC, 2013, p. 78).

2.5. Registro del patrimonio cultural inmaterial

El instrumento utilizado para identificar las manifestaciones del PCI en su primer momento es el registro, a través del cual se clasifican de manera sistemática las manifestaciones, es la línea base que permite avanzar con el diagnóstico así también definir líneas de acción para la salvaguarda (INPC, 2013, p. 56).

2.5.1. Fases del registro

Las fases descritas por la propuesta del INPC (2013, pp. 56-78) se describen a continuación:

2.5.1.1. Consentimiento libre previo e informado

Es el primer requisito para el proceso de salvaguardia de PCI e instrumento clave para garantizar el respeto, los derechos individuales y colectivos de las comunidades y grupos portadores del patrimonio, de fortalecer la participación local como del manejo ético de la información.

2.5.1.2. Fase 1: etapa de aproximación

Es el primer acercamiento al territorio con los portadores del conocimiento para establecer acuerdos, definir objetivos y cumplir la meta establecida para ello se deberá seguir lo siguiente:

- Establecer la coordinación previa
- Socializar la propuesta
- Conformar el equipo de trabajo
- Obtener el consentimiento libre, previo e informado

2.5.1.3. Fase 2: Recopilación de la información

Es la fase para identificar, recopilar y analizar toda la información pertinente de fuentes primarias y secundarias y elaborar el registro etnográfico con el fin que permitirá describir la o las manifestaciones que son objeto de estudio, se recomienda aplicar las siguientes técnicas.

- Análisis de fuente documental
- Registro etnográfico
- Registro audiovisual
- Georreferenciación

2.5.1.4. Fase 3: Análisis y sistematización

Fase en la cual se analiza y sistematiza la información recopilada para describir las manifestaciones del PCI y al finalizar el proceso se deberá contar con:

- Informe de registro
- Ficha de registro
- Subir la información al Sistema Nacional de Información para la Gestión del Patrimonio Cultural – ABACO

2.5.1.5. Fase 4: Devolución de la información, seguimiento y actualización del registro

Al final el proceso de registro de información del PCI debe ser entregada a sus portadores cumpliendo con los principios del proceso de salvaguardia.

2.6. Categorías de registro

Según el INPC (2013, p. 80), las manifestaciones registradas deben cumplir algunas de las siguientes categorías:

Tabla 1-2: Categorías de las manifestaciones

Manifestaciones	Descripción
Vigentes	En esta categoría se incorporan las manifestaciones que tienen un nivel bajo o nulo de vulnerabilidad (riesgo).
Vigentes vulnerables	En esta categoría se incluyen las manifestaciones que tienen un nivel alto o medio de vulnerabilidad (riesgo) debido a la detección de amenazas en la transmisión de conocimientos, saberes, técnicas o prácticas inherentes a la manifestación; impactos externos, condiciones ambientales o económicas desfavorables; mínima presencia de detentores o portadores, entre otras.
Vigentes en la memoria colectiva	Esta categoría abarca a las manifestaciones que han perdido vigencia en la práctica, pero que se mantienen en la memoria colectiva.

Fuente: INPC, 2013

2.7. Ámbitos y sub-ámbitos del registro

Se considera como ámbitos del PCI siempre que sea compatible con los derechos humanos, de la naturaleza, colectivos y disposiciones constitucionales (Ley orgánica de cultura, 2018, p. 67).

Tabla 2-2: Clasificación Ámbitos y sub-ámbitos del patrimonio cultural inmaterial

1. Tradiciones y expresiones orales	Mitos
	Leyendas
	Cuentos
	Plegarias
	Expresiones literarias
	Narraciones de memoria local
2. Usos sociales rituales y actos festivos	Celebraciones
	Fiestas
	Juegos tradicionales
	Prácticas comunitarias ancestrales
3. Conocimientos y usos relacionados con la naturaleza	Ritos
	Técnicas y saberes productivos
	Medicina tradicional
	Espacios simbólicos
4. Manifestaciones creativas	Sabiduría ecológica
	Toponimia
	Danza
	Música
5. Técnicas artesanales tradicionales	Teatro
	Expresiones con valor simbólico para la comunidad
	Técnicas artesanales
6. Patrimonio alimentario y gastronómico	Técnicas constructivas
	Técnicas de procesos agrícolas tradicionales
	Contextos de producción, transformación, intercambio y consumo

Fuente: Ley Orgánica de Cultura, 2018

2.8. Fichas de registro patrimonial

Es una herramienta dentro del proceso de salvaguardia de PCI en Ecuador en la cual se integra información recolectada en campo, permite registrar las manifestaciones de cada territorio, contar con la información ayuda a futuras toma de decisiones y acciones propiciando el respeto de la diversidad cultural y el fomento del diálogo intercultural. La ficha de registro está estructurada por áreas campos e ítems para que la información sea colocada ordenadamente (INPC, 2011, p. 45).

2.9. Diagnóstico del patrimonio cultural inmaterial

El segundo momento para la gestión del patrimonio cultural inmaterial es el diagnóstico, la RAE (2019, párr. 1) lo define como el proceso de “recoger y analizar datos para evaluar problemas de diversa naturaleza”. Dentro del contexto de la salvaguardia del PCI el diagnóstico es entendida

como el proceso de reflexión que incluye la identificación, descripción y análisis de la manifestación, con la finalidad no solo de producir conocimiento sobre aquello, también es entender todo su entorno social, el conocer a fondo la manifestación, el estado de permanencia dentro del grupo social, formas de transmisión, su representatividad, factores que pone en riesgo su continuidad y quiénes son sus portadores, esto será la base sólida para generar planes de salvaguardia específicos a futuro (INPC, 2013, p. 56).

2.10. Fase 3

Las fases son una propuesta elaborada por (INPC, 2013, p. 78) dentro de la metodología para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial. El diagnóstico se desarrolla en 4 fases, de la cual la fase 3 del diagnóstico es la única que varía con respecto al momento del registro del patrimonio cultural inmaterial.

En la fase 3 del diagnóstico se analizará y se sistematizará la información documental y etnográfica recopilada para desarrollar el documento de diagnóstico de la manifestación.

En primer lugar, se describirá la manifestación de tal manera que proporcione el acceso al conocimiento de sus elementos simbólicos y formales y, en segundo lugar, se deberá definir su situación actual respecto a sus niveles de vigencia y representatividad para el grupo o comunidad. Para ello, se deberá:

- Describir e interpretar los aspectos (etno) históricos de la manifestación con el fin de identificar persistencias y/o rupturas en las características formales y simbólicas de la manifestación.
- Caracterizar el contexto físico y sociocultural de la manifestación.
- Caracterizar a los detentores de los conocimientos asociados a la manifestación en relación con el contexto socioeconómico y cultural de la comunidad, grupo social, pueblo o nacionalidad en la que se inscribe. Interesa conocer su situación económica y sus características socioculturales.
- Describir y analizar las formas actuales de transmisión de los saberes, conocimientos, técnicas, usos y prácticas culturales asociados a la manifestación y de ser el caso, a los factores que puedan poner en riesgo los procesos de transmisión.
- Describir y analizar el entramado simbólico y social en relación con la vigencia, trascendencia y representatividad que genera la manifestación para sus portadores y para la comunidad en la que se inscribe.

Como resultado de esta fase, se deberá contar con el informe del diagnóstico de la manifestación, se trata de un documento de análisis de los resultados del proceso de investigación, que evidencie las características simbólicas y formales de la manifestación; así como las reflexiones en torno a su vigencia, representatividad y formas de transmisión en relación con el contexto histórico, socioeconómico y cultural de la comunidad en la que se inscribe.

En su aspecto formal, deberá contener los siguientes elementos, respetando las directrices establecidas para la redacción de documentos:

- Introducción
- Objetivo
- Marco metodológico
- Caracterización del entorno (contextualización histórica, geográfica y sociocultural)
- Descripción de la manifestación
- Importancia simbólica y social de la manifestación
- Formas y niveles de transmisión de los conocimientos
- Nivel de vigencia y representatividad de la manifestación
- Conclusiones y recomendaciones para la salvaguardia
- Anexos: lista detallada de las fuentes utilizadas; lista de nombres de los interlocutores transcripciones de las entrevistas en soporte digital; registro en audio de las entrevistas en soporte digital; registros fotográficos y audiovisuales (de ser el caso).

2.11. Asociaciones-portadores del PCI

Se considera a las personas individuales o colectivas portadores del PCI ya sea los conocimientos, saberes o técnicas relacionados con las manifestaciones (Ley orgánica de cultura, 2018, p. 68).

2.12. Sistema - red ferroviario

El sistema ferroviario está constituido por una red de subsistemas: infraestructura, superestructura, instalaciones de control de tráfico y señalización, alimentación a la tracción, comunicaciones, los vehículos, resulta de alta complejidad y requiere del trabajo en equipo de personas preparadas en muy distintas tecnologías (Loyo et al., 2019, p. 723). Por su parte, para Magdalena (2016, p. 56) menciona que el sistema ferroviario o red ferroviaria se integra por las infraestructuras ferroviarias al uso como son las líneas, estaciones, terminales y equipamientos fijos que permitan la operativa del transporte sobre las mismas.

Particularmente en el Ecuador la red Ferroviaria bajo el Acuerdo Ministerial N.º 029 (2008, p. 3) con registro oficial N.º 361, fue declarada como patrimonio cultural del Estado “Monumento Civil y Patrimonio Histórico Testimonial Simbólico” compuesta por terminales, estaciones, túneles, puentes y sedes de alojamiento de los técnicos extranjeros que intervinieron en la construcción del trazado de la línea férrea.

2.13. Memoria colectiva

La memoria colectiva corresponde a la herencia transmitida de una manifestación y compartida dentro de mismo grupo social formando su propia identidad y de alguna forma el colectivo toma la dedición de reproducirlo en momentos específicos asegurando la continuidad de la expresión, son el resultado de “dialécticas, tensiones, conflictos, interacciones y negociaciones sociales” (Miguel y Sánchez, 2018, p. 113). “La memoria y los ejercicios de memorización, además de ser un recurso cultural, son un instrumento retórico, ideológico y político, bien para resistir frente al mismo” (Berdichevsky, 2019, p. 207), por tanto, la memoria colectiva está en el presente y su construcción no significa su fin (Arnosó et al., 2018, pp. 2-5).

2.14. Metodologías participativas

Constituye una opción metodológica de mucha riqueza, permite la expansión del conocimiento y genera respuestas concretas a problemáticas que se plantean los investigadores cuando deciden abordar una interrogante, temática de interés o situación problemática (Alban et al., 2020, p. 168). Dentro de las metodologías participativas juega el lenguaje un papel importante en la construcción de la realidad y el conocimiento sobre la misma (Ferrándiz et al., 2019, p. 21); representa la información y el conocimiento sobre un objeto o momento que se transmite entre el emisor y receptor que permite la creación de la realidad social y al momento de levantar la información ya sea mediante entrevistas, narraciones, conversaciones, el sujeto contribuye a la construcción de su realidad, crea sentido y el lugar que ocupa frente al grupo social al que pertenece (Massoni, 2013, p. 37).

De esta manera, las metodologías participativas siempre comienzan su intervención desde la realidad y la experiencia de los actores sociales que participan en la misma, generando un proceso creativo de reflexión y análisis sobre las creencias, actitudes y prácticas que forman parte de su realidad y la de su grupo; para volver a la realidad con nuevas formas de actuar sobre ella (Rodríguez, 2021, p. 2).

2.15. Análisis FODA

El análisis de las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA) es una herramienta de estudio de la situación de una empresa, institución, proyecto o persona, analizando sus características internas y su situación externa en una matriz cuadrada (Chauvin, 2011, párr. 5). Los dos primeros factores (fortalezas y debilidades) están relacionadas con factores organizacionales, mientras que las oportunidades y las amenazas cubren un contexto o entorno más amplio en que opera la entidad (Tapia, 2018, p. 1).

Asimismo, FODA es uno de los métodos más extendidos de gestión y es un instrumento utilizado por los gerentes en la creación de estrategias (Torres, 2014, p. 5). Usado comúnmente como herramienta para el análisis de factores internos y externos con el fin de lograr un enfoque sistemático y un apoyo a abordar la situación. Los factores internos y externos son el más importante para el futuro de las empresas. El objetivo final de la estrategia proceso de planificación, del cual el FODA es una de las fases iniciales, es el desarrollo y adopción de estrategia resultando en una buena relación entre los factores internos y externos. También se puede utilizar cuando la alternativa aparece de repente y necesita analizar el contexto de las decisiones al respecto. Finalmente, este análisis es en realidad un método para ayudar con la formulación de estrategias (Contreras y Magaña, 2018, p. 298).

2.16. Nudos críticos

Un nudo crítico no es sólo aquel que paraliza completamente el accionar de una institución, sino que también aquel que demora y problematiza el logro de metas, haciendo que éstas sean poco eficientes (Tapia, 2018, p. 56). De otro modo, Contreras y Magaña (2018, p. 299) manifiestan que los nudos críticos son causas claves que afectan positivamente a un problema que se ha identificado.

2.17. Factores claves de éxito

Los factores claves son aquellos que, en última instancia, le permiten sobrevivir y prosperar en un mercado tan competitivo (Torres, 2014, p. 25). Por otra parte, los factores clave de éxito es el número limitado de áreas en las cuales los resultados, si son satisfactorios, asegurarán un funcionamiento competitivo y exitoso para la organización (Tapia, 2018, p. 78).

CAPÍTULO III

3. MARCO METODOLÓGICO

3.1. Caracterización del lugar

3.1.1. Localización

La presente investigación se realizó en el cantón Riobamba, provincia de Chimborazo. Su superficie es de 990 km².

3.1.2. Ubicación geográfica

De acuerdo al Plan de desarrollo y de Ordenamiento Territorial del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Riobamba, el territorio está ubicado en las coordenadas que se encuentran proyectadas en UTM Zona 17S (GAD Cantón Riobamba, 2015, p. 19):

Datum WGS 84: X: 760996, Y: 9815228, Z: 2694 m.s.n.m.

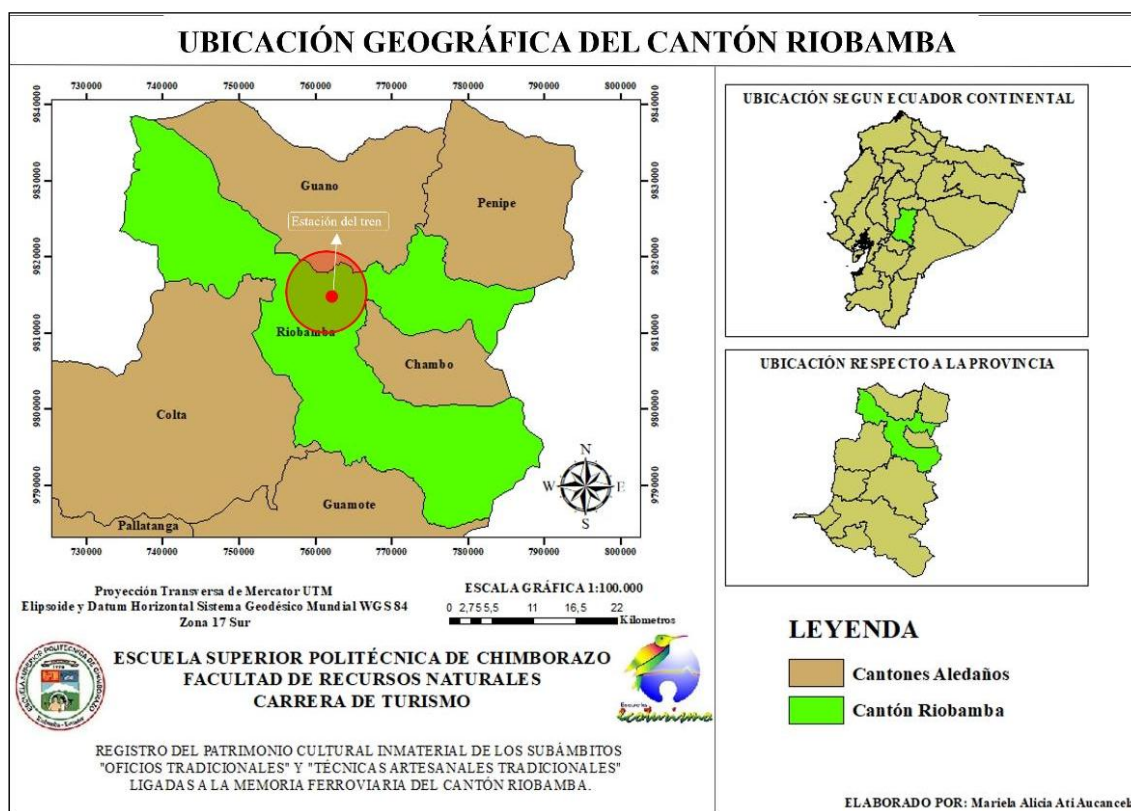


Figura 1-3. Mapa de Localización del área de estudio

Realizado por: Ati, M. 2022

3.1.3. Límites

Según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Riobamba, sus límites son los siguientes:

Norte: cantones de Guano y Penipe

Sur: cantones de Colta y Guamote

Este: cantón Chambo

Oste: provincia de Bolívar

3.1.4. Características climáticas

En el cantón Riobamba la temperatura generalmente varía de 8 °C A 19 °C.

3.2. Materiales y métodos

3.2.1. Materiales

Cuaderno, esferos, hojas de papel bond, carpeta, tinta de impresora.

3.2.2. Equipos

Computadora, impresora, memoria USB, teléfono celular, cámara fotográfica.

3.3. Metodología

El presente trabajo de tipo no experimental se cumplió usando técnicas de revisión bibliográfica referente al sistema ferroviario en la ciudad de Riobamba y técnicas de investigación de campo. Para el cumplimiento de los objetivos planteados se siguieron los siguientes pasos:

3.3.1. Objetivo 1: Identificar y recopilar información de los colectivos sociales y asociaciones de servidores ferroviarios en la ciudad de Riobamba

3.3.1.1. Preparación

Para la fase de preparación en primera instancia se revisó y analizó la información documental de fuentes bibliográficas descritas a continuación:

- Reconstrucción de la memoria oral sobre el barrio Ferroviario y negocios alrededor de la estación del Tren en la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo (Flores, 2019, p. 110).
- Reconstrucción de la memoria oral sobre la infraestructura, oficios, cargos y estructura organizativa de la empresa de ferrocarriles en la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo (Villa, 2019, p. 67).
- Memoria colectiva sobre el sistema ferroviario de Riobamba las voces de los actores sociales de (López et al., 2020, p. 79).

Posteriormente, se realizó una identificación de colectivos sociales existentes en la ciudad de Riobamba ligadas a la memoria ferroviaria y de los actores que forman parte de ello. La información levantada sobre los colectivos sociales fue organizada dentro de una matriz de resumen con los siguientes ítems: i) nombres y apellidos completos, ii) dirección domiciliaria, iii) cédula de identidad, vi) fecha de nacimiento y v) números de contacto.

3.3.1.2. Aproximación

Esta fase se realizó con la finalidad de verificar la información generada en la identificación de colectivos sociales, para socializar el estudio. Para lo cual, uno a uno fueron contactados a través de llamadas telefónicas y mensajes de WhatsApp. Como información relevante sobre esta aproximación se obtuvieron cada uno de los documentos del consentimiento previo libre e informado (ANEXO A). Posteriormente, les aplicó una entrevista, aplicando como instrumento la guía de entrevista elaborada con varias preguntas encaminadas según los cargos y oficios ferroviarios (ANEXO B).

3.3.1.3. Trabajo de campo

Después de la coordinación inicial, con los mismos actores se elaboró un cronograma de trabajo para las entrevistas que se desarrollaron en los meses de enero, febrero, mayo, junio y se realizó mediante la plataforma virtual como Zoom y video llamadas de WhatsApp, cada entrevistado respondió de acuerdo al área de trabajo que desempeñaron en el ferrocarril en su tiempo. El cuestionario se dividió por áreas de trabajo ferroviario. En el caso particular de la entrevista al señor Jaime Valdivieso que elabora gorras ferroviarias, la primera parte se realizó de forma virtual y una segunda parte de forma presencial, directamente en el taller de confección de gorras ferroviarias. Posteriormente, se realizó un resumen en la cual consta el tiempo de las entrevistas y número de fotografías proporcionadas por los actores sociales.

3.3.2. Objetivo 2: Realizar el registro del Patrimonio cultural inmaterial de los sub-ámbitos “Oficios tradicionales” y “Técnicas artesanales”

3.3.2.1. Redacción del Informe

La redacción del informe analítico de cargos y oficios tradicionales ligadas a la memoria ferroviaria del cantón Riobamba se encuentra conformada por los siguientes ítems:

- Contexto físico de la manifestación
- Contexto etnohistórico de la manifestación
- Contexto socioeconómico de la manifestación
- Descripción de cada una de las manifestaciones

Este informe se estructuró con la información levantada previamente en la revisión bibliográfica y también con la información de las entrevistas realizadas a los actores sociales ferroviarios en el año 2021.

Se procedió a realizar un análisis y sistematización de cargos y oficios tradicionales ligadas a la memoria ferroviaria del cantón Riobamba cada una de manera cronológica para corroborar tanto el nombre del cargo u oficio porque con el pasar del tiempo aparecieron otros nombres, así como modificación en las actividades que realizaban.

La sistematización de la información de los oficios tradicionales y técnicas artesanales tradicionales ligada a la memoria ferroviaria del cantón Riobamba se puede visualizar en el ANEXO C de este documento.

3.3.2.2. Fichas de registro

Dentro de la ficha establecida por el INPC se colocó toda la información pertinente a los cargos y oficios ferroviarios.

GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		INPC		CÓDIGO	
INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL FICHA DE REGISTRO					
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia:		Cantón:			
Parroquia:		<input type="checkbox"/> Urbana		<input type="checkbox"/> Rural	
Localidad:					
Coordenadas WGS84 Z17S - UTM : X (Este)		Y (Norte)		Z (Altitud)	
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
Descripción de la fotografía:					
Código fotográfico:					
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN					
Denominación					
Grupo social			Lengua (s)		
Ámbito					
Subámbito			Detalle del subámbito		
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN					
Fecha o periodo		Detalle de la periodicidad			
Anual					
Continua					
Ocasional					
Otro					
5. PORTADORES / SOPORTES					
Tipo	Nombre	Edad / Tiempo de actividad	Cargo, función o actividad	Dirección	Localidad
Individuos					
Colectividades					
Instituciones					
6. VALORACIÓN					
Importancia para la comunidad					
Sensibilidad al cambio					
Manifestaciones Vigentes					
Manifestaciones Vigentes Vulnerables					
Manifestaciones de la Memoria					
7. INTERLOCUTORES					
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad	
8. ELEMENTOS RELACIONADOS					
Código / Nombre	Ámbito	Subámbito	Detalle del subámbito		
9. ANEXOS					
Textos	Fotografías	Videos	Audio		
10. ANEXOS					
11. DATOS DE CONTROL					
Entidad Investigadora:					
Registrado por:			Fecha de registro:		
Revisado por:			Fecha revisión:		
Aprobado por:			Fecha aprobación:		
Registro fotográfico:					

Figura 2-3. Ficha de Registro del PCI

Fuente: INPC, 2013

3.3.2.3. Listado de manifestaciones del patrimonio cultural inmaterial

Con la información sistematizada se generó una tabla de las manifestaciones clasificadas dentro de los sub-ámbitos de PCI establecidos. La tabla contiene ítems como: nombre de la manifestación, ámbito, sub ámbito, código.

3.3.3. Objetivo 3: Elaborar el diagnóstico de la situación actual de los patrimonios identificados con miras a la actividad turística

Para el cumplimiento del objetivo 3 en primera instancia se evaluó el estado actual del PCI sub-ámbitos “Oficios tradicionales” y “Técnicas artesanales tradicionales” mismo que se realizó a través del planteamiento de una matriz que enlista de forma vertical todas las manifestaciones registradas y de forma horizontal se evaluó cada manifestación a partir de tres indicadores: i) herencia, ii) memoria, e iii) identidad a su vez los indicadores se evaluaron mediante las variables expuestas en la siguiente matriz propuesta en la cátedra del profesor Noboa en el año 2021, misma que fue evaluada a través de criterios dados con valores detallados en el ANEXO D:

Tabla 1-3: Matriz de evaluación por criterios

Nro.	Manifestaciones	Herencia				Memoria				Identidad		Total	Estado de conservación			
		Conocimiento	Factores externos que ponen en riesgo la	Nivel de difusión	Nivel de recepción	Presencia de detentores	Práctica de la manifestación	Periodicidad de la manifestación	Relevancia histórica	Reconocimiento del sentido y simbología	Existencia y valoración de elementos materiales relacionados		Sensibilidad a la adaptación generacional	Atribución de identidad	Altamente vulnerable	Vulnerable
1																
2																
3																
4																
5																
Total																
Altamente vulnerable		0-10														
Vulnerable		11-20														
Vigente		21-30														

Fuente: Noboa, 2021

Posteriormente, se realizó un momento analítico de la situación actual del PCI ligado a la memoria ferroviaria del cantón Riobamba, para lo cual se efectuó un análisis situacional mediante la matriz FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas) a partir de la cual se identificaron los aspectos positivos y negativos que actúan en el PCI. A partir de la cual se identificaron nudos críticos y factores claves de éxito los cuales fueron priorizados según el nivel de actuación sobre el PCI identificado. Finalmente, con la priorización de los nudos críticos (se empleó Tabla 2-3) y factores de éxito (se empleó Tabla 3-3) realizados sumada a la experiencia propia en la observación de la realidad de las manifestaciones registradas se elaboró un plan de acción para uso turístico de los Sub ámbitos del PCI en donde se proponen las condiciones de uso con fines turísticos, el objetivo y las actividades para el cumplimiento de las condiciones.

Tabla 2-3: Valores de priorización de nudos críticos

Valor	Dificultad	Impacto	Duración
1	Bajo	Bajo	Corto plazo
2	Medio	Medio	Mediano plazo
3	Alto	Alto	Largo plazo

Fuente: Satán, 2016

Tabla 3-3: Valores de priorización de factores clave de éxito

Valor	Calidad	Productividad	Exclusividad
1	Bajo	Bajo	Frecuente
2	Medio	Medio	Medio
3	Alto	Alto	Único

Fuente: Satán, 2016

CAPÍTULO IV

4. RESULTADOS

4.1. Identificación y recopilación de información de los colectivos sociales y asociaciones de servidores ferroviarios en la ciudad de Riobamba

4.1.1. Preparación

4.1.1.1. Identificación de colectivos sociales

En la ciudad de Riobamba se identificaron 2 colectivos sociales ferroviarios: i) Hermandad de Jubilados Ferroviarios “Comité Auxiliar” Riobamba y ii) Hermandad de Ferroviarios Devotos del “Señor del Buen Suceso”. Adicionalmente, se identificó al personal ferroviario jubilado que no pertenecen a ninguna organización y a una persona que mantiene el oficio tradicional de la elaboración de gorra ferroviaria.

- **Hermandad de Ferroviarios Jubilados “Comité Auxiliar Riobamba”**

La información de la asociación fue proporcionada por el Sr. Manuel Mesías Ibarra Barahona quien actualmente se encuentra como presidente para el periodo 2020-2024.

La Hermandad de Ferroviarios Jubilados del Ecuador fue creada el 10 de junio de 1923 con una sede principal y auxiliares en todo el país. Está integrada por personal jubilado ferroviario y familiares, se rigen bajo las normas y estatutos de la sede principal que se encuentra en la ciudad de Quito con un documento denominado: “Estatuto reformado de la hermandad de ferroviarios jubilados del Ecuador y reglamento interno”; quien actualmente ocupa el puesto de Director en la sede principal es el señor Luis Eduardo Ortega Cevallos.

Las oficina y salón de reuniones se encuentran ubicados en las calles Bolivia 16-47 y Colombia en la casa de la tercera edad de la ciudad de Riobamba. Por motivos de pandemia de COVID-19 solo el Director señor Manuel Mesías Ibarra Barahona acude a la oficina una vez en la semana. Es importante manifestar que las reuniones se realizaban con todos los socios el primer domingo de cada mes, que fueron suspendidas debido a la vulnerabilidad de contagio porque la mayoría de los miembros son personas adultas mayores.

Hasta la fecha de entrevista del 04 de junio del 2021 son 232 socios activos que conforma la Hermandad, de los cuales 13 miembros conforman la directiva, 10 están activos y 3 miembros son suplentes.

Tabla 1-4: Hermandad de ferroviarios jubilados del Ecuador

HERMANDAD DE FERROVIARIOS JUBILADOS DEL ECUADOR
Fundada el 21 de febrero de 1952 Acuerdo Ministerial N. ° 0807
Dirección: Bolivia 16-47 y Colombia, Casa de la Tercer Edad Telefax: 03296970
Comité auxiliar Riobamba
Lista de los directivos del comité auxiliar de Riobamba principales y suplentes
Manuel Mesías Ibarra Barahona - Director
José B. Orozco Brito - Vicepresidente
Yolanda Moreno - Secretario de AACC (actas y comunicaciones)
Silvia Cajas - Pro-Secretaria
Jorge Eduardo Benavides Hidalgo - Tesorero
Juan Cornelio Tello Insuasti - Bibliotecario
Alonso Méndez – Síndico
Vocales principales
Sra. Amable Peralta - Vocal de organizaciones y propaganda
Sr. Mesías Sandoval - Vocal de asuntos sociales
Sr. Cesar Ureña - Vocal de relaciones públicas
Vocales suplentes
Gonzalo Rodrigo Machado Zúñiga - Primer suplente
Emilio Santos - Segundo suplente
Enrique Andrade - Tercer suplente

Realizado por: Atí, M. 2022

La directiva tiene las siguientes dignidades, que se eligen cada 4 años: presidente, vicepresidente, secretaria, tesorero, primer, segundo y tercer vocal, síndico y bibliotecario, la directiva del periodo 2020-2024 está conformada por las siguientes personas:

Tabla 2-4: Datos de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados “Comité Auxiliar” Riobamba

N	Nombres y Apellidos	Dirección domiciliaria	C.I	Fecha de nacimiento	Teléfono /celular
1	Helio Jaime Heredia Hinostroza	Manuel Elicio flor y Princesa Cori - Álamos (frente a TV cable)	0600100168	09/12/1922	0961839404
2	Héctor Hermel Heredia Hinostroza	Panamericana Norte y Baipás esquina - Álamos (frente a TV cable)	0600104772	11/06/1928	032 2604535
3	Carmen Elina Manzano Flores	Chile y Bolivia 34-46	0600538409	06/08/1928	032 393165
4	Eleuterio Elizalde Jiménez Ibarra	Ciudadela de los Pinos Orozco y los Álamos	0600208276	08/11/1928	032 962043
5	Alberto Bolívar Santillán Valencia	Esmeraldas 21-23 y 5 de Junio	0600349369	12/02/1930	032 961703
6	José Daniel Moreno Toledo	Febres Cordero 32-02	0600113583	03/07/1930	032 960694
7	Carlos Oswaldo Cajas Cruz	Tarqui 30-42 New York	0600074462	22/07/1932	032 962351
8	Cesar Alberto Andrade Andrade	La Georgina manzana 6° casa 17 – Av. La Prensa y callejón sin nombre	0600061311	16/11/1932	032 307029
9	Ángel María Guamán Carvajal	La Primavera, manzana F calle Sevilla	0600350730	10/06/1933	032 610241
10	Víctor Manuel Montes Orozco	Comandante Jiménez 28-16 entre Ayacucho y Venezuela	0600080451	03/08/1934	032 944465
11	Víctor Manuel Romero Velasco	La Primavera, manzana M casa 8	0901815449	16/12/1934	032 612314
12	Rómulo Bolívar Falconi Guevara	Av. Héroes 38-55 y Brasil	0901817023	06/07/1935	0997104339
13	Jorge Eduardo Benavides Hidalgo	Av. Unidad Nacional 88-80 y Brasil	0600265920	03/02/1942	0986748806
14	Juan Cornelio Tello Insuasti	S/I	0600211106	21/08/1942	S/I
15	Gustavo Alonso Guadalupe	La primavera, Villa N°15 entre Tixán, Ilapo Calpi	0600468250	04/11/1943	032 612386
16	Gonzalo Rodrigo Machado Zúñiga	Francia 10-49 y Av. 9 de Octubre	0600090344	26/02/1944	032 393398
17	Manuel Mesías Ibarra Barahona	Ciudadela Riobamba Norte	0600217152	06/04/1944	032 606291-0999848136
18	José Tarquino Naranjo Miranda	Lican	0600209498	26/04/1944	032 303373
19	Dalila Guadalupe Cardona Moncayo	Av. Héroes 38-55 y Brasil	0900058298	01/07/1946	032 943558 - 0997104339
20	Luis Aníbal Maldonado Álvarez	Bolivia 1599 y Esmeraldas	0600052971	23/09/1946	0997516932
21	José Eduardo Balseca Villagrán	Cdla. Los Retamos	0600703730	11/01/1949	0999732332
22	Rosario del Carmen Morocho Barragán	Carabobo 21-26 y Guayaquil	0601101561	20/06/1950	0998689043
23	Miguel Ángel Castro Ordoñez	Ciudadela 1° Constituyente	0901371211	01/11/1950	0998950767-032 926279
24	Emiliano Gilberto Zavala Zambrano	Av. Monseñor Leónidas Proaño y Tungurahua	0600434500	17/02/1951	0992357566-032 603678
25	Rogerio Antonio Rodríguez Alcoser	Chile 3215	0600230106	15/07/1951	0987732599

N	Nombres y Apellidos	Dirección domiciliaria	C.I	Fecha de nacimiento	Teléfono /celular
26	Ángel Gonzalo Vicuña Rojas	Cdla. 1° Constituyente, manzana 10, casa 6	0600802490	02/08/1991	0969363388-032 926428
27	Miguel Rogelio Ortiz Molina	Orozco 30-66 y Lavalle	0300399805	05/10/1952	0982706449
28	Walker Olivio Zavala Zambrano	La primavera	0601145808	30/05/1955	032 612428
29	Yolanda Bertha Sacoto Coronel	Chile y Bolivia	1000963726	08/09/1955	032 393290
30	Elsy Lucia Moreno Manzano	Chile 34-46 y Francia	601692270	4/2/1960	992527839
31	Fredy Hermenegildo Logroño Noboa	Francisco Hall y Av. 11 de Noviembre	601555295	9/8/1960	0987083453/032 317110
32	Paco Vinicio Dávila Murillo	Esmeraldas 31-32 y Vargas Torres / Veloz y España	601976202	11/8/1966	0995715854/032 395272
33	Henry Roberto Bonilla del Pozo	Daniel León Borja y Juan Lavalle (Pichincha y Gaspar de Villarreal)	603606906	2/12/1988	0979294032

Fuente: Flores, 2019; Villa, 2019

Realizado por: Ati, M. 2022

- **Hermandad de Ferroviarios Devotos del “Señor del Buen Suceso”**

La Información de la Asociación fue proporcionada por el Sr. Víctor Manuel Yerovi Herrera socio de la Hermandad.

La Hermandad fue creada el 10 de junio de 1923, tiene como finalidad prestar servicios funerarios a trabajadores Jubilados que fueron parte de la institución ferroviaria de la ciudad de Riobamba, el personal jubilado aporta cada mes una mensualidad y con ello se asegura el respaldo por los gastos imprevistos, tramitación de bóveda y demás servicios exequiales y no necesariamente están afiliados al Hermandad, ya que algunas aportaciones provienen de familiares de personal jubilado como cónyuge e hijos. Para ser socios no es un requisito ser jubilado ferroviarios puede integrarse ferroviarios activos y familiares de ferroviarios.

Las oficinas, el salón de reuniones, así como la sala de velaciones se encuentra ubicada en las calles Manuel Elicio Flor y los Sauces en la ciudad de Riobamba. El número de socios que conforma la Hermandad de Ferroviarios Devotos del “Señor del Buen Suceso” es de aproximado 80 miembros activos.

Tabla 3-4: Datos de la Hermandad de Ferroviarios Devotos del “Señor del Buen Suceso”

N	Nombres y Apellidos	Dirección domiciliaria	C.I	Fecha de nacimiento	Teléfono /celular
1	Víctor Hugo Coronado	Barrio la primavera calle San Andrés y Marginal	S/D	S/D	032 612245 - 0997753395 - 0984337459
2	Vicente Dávila	S/D	S/D	S/D	0998834554
3	Víctor Manuel Yerovi Herrera	12 de Octubre 22-40 y Colon	0601267271	01/02/1958	098393790 - 0984670216
4	Edgar Garcés	Sector 24 de Mayo	S/D	S/D	0997053831

Realizado por: Atí, M. 2022

- **Actores sociales ferroviarios independientes**

Tabla 4-4: Datos de actores sociales en el entorno ferroviario independientes

Nº	Nombres y Apellidos	Dirección domiciliaria	C.I	Fecha de nacimiento	Teléfono /celular
1	Elicio Rene Santillán Logroño	Barrio Maestros de Chimborazo (Antonio Alcedo y José Peralta)	170529 6638	24/02/1959	098342 1127
2	Jaime Antonio Valdivieso Hernández	Av. Milton Reyes y Francisco Roca, Barrio Sesquicentenario	060101 2693	18/03/1953	098748 3392

Realizado por: Atí, M. 2022

4.1.1.2. Etapa de aproximación

Por motivos de pandemia no se logró la aproximación de manera personal, sin embargo, la socialización se realizó mediante llamadas telefónicas y mensajes de WhatsApp, de los socios que conforman la *Hermandad de Ferroviarios Jubilados “Comité Auxiliar “Riobamba*, no se concretó con todos para la etapa de la entrevista, algunas personas mencionaron que son familiares de ferroviarios pero que no conocen los oficios al 100% y otros no respondieron a sus números de contacto.

La socialización al colectivo social *Hermandad de Ferroviarios Devotos del “Señor de Buen Suceso”* no se culminó con éxito. Los datos que se lograron recuperar fueron por él infórmate clave Víctor Hugo Coronado quien proporcionó información relevante a la Hermandad y recomendó al Sr. Víctor Manuel Yerovi Herrera para que sea entrevistado, mismo que proporcionó información sobre la Hermandad y número de socios aproximados.

En la etapa de aproximación se logró identificar que el Sr. Elicio Rene Santillán Logroño no pertenece a un colectivo social en Riobamba, es independiente y está en contacto con otros compañeros jubilados ferroviarios por medio de redes sociales con agrupaciones ferroviarias a nivel nacional, menciona que no está asociado a ninguna agrupación por razones políticas.

El oficio de elaboración de gorras ferroviarias en la ciudad de Riobamba se identificó a 5 artesanos de los cuales solo 2 de ellos con un número de contacto el señor Oswaldo Asqui y Jaime Valdivieso, del cual solo se logró socializar y formalizar la entrevista con el señor Jaime Antonio Valdivieso Hernández en dos partes, la primera de forma virtual y la segunda de manera presencial en su hogar donde también funciona su taller.

El detalle de los actores con quien se contactó y con los actores que se concretó la entrevista se puede visualizar en la siguiente tabla.

Tabla 5-4: Etapa de aproximación con los actores sociales ferroviarios

Nº	Nombres	Medio utilizado para socialización del tema de entrevista	Se concretó la entrevista		Medio utilizado para la entrevista	Fecha de entrevista	Observación
			Si	No			
1	Emiliano Gilberto Zavala Zambrano	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp		X			No contesta
2	Ángel Gonzalo Vicuña Rojas	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp	X		Plataforma WhatsApp	25/01/2021	
3	Rogelio Antonio Rodríguez Alcoser	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp		X			No se concreta la entrevista
4	Alberto Bolívar Santillán Valencia	Llamada telefónica		X			No contesta
5	Miguel Ángel Castro Ordoñez	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp	X		Plataforma WhatsApp	13/01/2021	
6	Miguel Rogelio Ortiz Molina	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp	X		Plataforma zoom	15/01/2021	
7	Fredy Hermenegildo Logroño Noboa	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp	X		Plataforma zoom	15/01/2021	
8	Rosario del Carmen Morocho Barragán	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp		X			No contesta
9	Elsy Lucia Moreno Manzano	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp		X			No contesta
10	Luis Aníbal Maldonado Álvarez	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp	X		Plataforma WhatsApp	16/01/2021	Se pospuso la entrevista por dos ocasiones por motivos de salud
11	Helio Jaime Heredia Hinostraza	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp		X			No contesta

Nº	Nombres	Medio utilizado para socialización del tema de entrevista	Se concretó la entrevista		Medio utilizado para la entrevista	Fecha de entrevista	Observación
			Si	No			
12	Paco Vinicio Dávila Murillo	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp		X			No se concreta la entrevista, pero recomienda a otra persona que conoce del tema ferroviario
13	Jorge Eduardo Benavides Hidalgo	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp		X			No contesta
14	José Eduardo Balseca Villagrán	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp	X		Plataforma zoom	14/01/2021	
15	Cesar Alberto Andrade Andrade	Llamada telefónica		X			No responde
16	Dalila Guadalupe Cardona Moncayo	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp		X			Realiza la entrevista el cónyuge señor Rómulo Falconi
17	Rómulo Bolívar Falconi Guevara	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp	X		Plataforma zoom	15/01/2021	
18	Jaime Antonio Valdivieso Hernández	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp	X		Plataforma WhatsApp	01/02/2021	No contesta
19	Nelson Falconi	Llamada telefónica		X			No se concreta la entrevista
20	Elicio Rene Santillán Logroño	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp	X		Plataforma WhatsApp	15/01/2021	Recomendación Paco Dávila
21	Oswaldo Rodrigo Asqui Vinuesa	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp		X			No se concreta la entrevista
22	Manuel Mesías Ibarra Barahona	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp	X		Plataforma WhatsApp	01/06/2021	
23	Vicente Dávila	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp		X		03/06/2021	No se concreta la socialización
24	Víctor Hugo Coronado	Llamada telefónica/mensaje WhatsApp		X		03/06/2021	No se concreta la socialización

Realizado por: Ati, M. 2022

Para el proceso de entrevista se realizó un cuestionario con un total de 67 preguntas para los cargos y oficios ferroviarios de los cuales fueron divididas por áreas de trabajo de la institución ferroviaria ya que cada trabajador se desempeñó en un área específica, y un total de 19 preguntas para el oficio de elaboración de la gorra ferroviaria.

El cuestionario se puede visualizar en el **ANEXO B** de este documento.

4.1.1.3. Trabajo de campo

En esta etapa se procedió a realizar las entrevistas en las fechas acordadas con cada uno de los actores, se logró concretar las entrevistas en los meses de enero, febrero, mayo y junio a 10 personas que fueron parte de la Institución ferroviaria, desempeñando un cargo u oficio en su tiempo, que se realizaron de forma virtual por motivo de pandemia Covid-19, de ellos una persona como representante de la Hermandad de Jubilados Ferroviarios “Comité Auxiliar de Riobamba”, y 1 artesano que trabajo en convenio con la institución ferroviaria y que aún mantiene el arte de elaborar la gorra ferroviaria, que se realizó en dos partes la primer de forma virtual, y la segunda de forma presencial en su domicilio que a la vez funciona como taller, en total se realizó las entrevistas a 11 actores sociales ferroviarios; El medio utilizado para las entrevistas virtuales fue la plataforma Zoom y WhatsApp.

En cada entrevista realizada se solicitó a cada participante la carta de autorización para el uso de información y fotografías que se puede observar en el **ANEXO A y D** a excepción del Señor Rómulo Bolívar Falconi Guevara y Luis Aníbal Maldonado Álvarez con quien se perdió el contacto, a posterior a ello se realizó la transcripción textual de cada entrevista que se detalla a continuación:

4.1.1.4. Entrevista N 1

Entrevista N.º 1

Nombre del entrevistado: Miguel Ángel Castro Ordoñez

Fecha de entrevista: 13 de enero 2021

Entrevistador: Alicia Ati

Lugar: plataforma WhatsApp

1. ¿Cuál era su cargo u oficio?

Cuando entré a trabajar mi primer puesto fue en la vía, después me hice brequero y después me hice conductor de trenes, pero por medio de curso donde uno tenía que demostrar su capacidad, y tenía que prepararse bastante y había que conocer bastante del puesto que uno iba a desempeñar, como era el funcionamiento de todo el equipo de transporte y finalmente termine siendo conductor de trenes o jefe de trenes, como conductor era parte del departamento de transporte, bajo mi responsabilidad estaban todo el personal de tripulación, maquinista, fogonero, brequero, colector, chequeador, yo salí de la empresa en el año 1995.

2. ¿Por qué fue importante el cargo/oficio que realizaba?

Gracias al trabajo que yo tenía pude educar a mis hijos para que sean profesionales

3. ¿El conocimiento del trabajo ferroviario es transmitido hacia las demás generaciones como sus hijos, nietos y entorno social?

Claro yo cuando trabajaba los llevaba a mis hijos para que conozcan cómo funcionaba el tren, era tan bonito, para ellos era una felicidad cuando viajaban.

4. ¿Qué función cumplía el Facturador?

El facturador también era llamado calculador

5. ¿Cuál era el horario de trabajo, cuánto era el sueldo y que herramientas de trabajo ocupaba el telegrafista?

El telegrafista trabajaba solo en la estación que este asignado, el nunca andaba en el tren, en cada estación había 1 telegrafista, ellos transmitían la información que enviaban y recibían las órdenes.

6. ¿Cuál era la función del jefe de estación?

Él era el jefe en la estación, el que mandaba en la estación al bodeguero, boletero a todos, uno tenía que formar las ordenes de los avisos de cruces con los autoferros, con otro tren.

7. ¿Cuál es la diferencia entre el bodeguero y el guardalmacén?

La bodega era exclusivamente para bajar la carga en la estación, ahí se guardaban las papas, toda la mercadería, el encargado de la bodega era el bodeguero y la ubicación era en la estación para almacenar la mercadería que enviaban y retiraban los comerciantes y bajo la responsabilidad del bodeguero estaba los estibadores. El almacén era en el taller donde se almacenaba las herramientas y materiales para repuestos de las locomotoras y de los vagones, y el encargado era el guardalmacén.

8. ¿Cuál era la función del conductor de trenes/jefe de tren?

Nosotros nunca teníamos horario, solo teníamos el horario de salida, digamos de Bucay se venía acá a Riobamba y a veces demorábamos 12, 15 horas según, nosotros no teníamos horario fijo, 24 horas, por ahí había un derrumbe, nos quedábamos en la vía, de Duran a Riobamba nos hacíamos 12 horas, de Bucay a Riobamba 12 horas, si nos hacíamos más de 12 horas nos pagaban más de 12 horas hasta completar las 160 horas que era para el mes, pero se trabaja unas 300 horas y más horas y nos pagaban el sobretiempo, salíamos a las 5:30am de la estación y llegábamos a veces al día siguiente y si de suerte el mismo día, porque yo manejaba el tren de carga.

Yo controlaba que los trabajadores a mi cargo de la tripulación cumplan debidamente sus funciones, y el que firmaba las órdenes para el movimiento del tren para que pueda movilizarse, sin mi orden no podía movilizarse ningún tren, porque podía llegar a tener un accidente.

Para salir a trabajar yo registraba mi nombre, nombre del maquinista, y el tren que salía trabajando, yo daba un registro, había registro en Bucay, Huigra, Naranjapata, Alausí, Riobamba, cuando se llegaba, tenía que saber la hora que salía y la hora que llegó, para el trabajado diario tenía un libro ahí anotaba todo los movimiento del tren, donde dejaba la carga, cuanto dejaba, en que estación, que número de sello rompía, todo eso anotaba, y que sello volvía poner, así funcionaba cuando llegaba a la estación rompía el sello en el vagón y así mismo cuando ya avanzábamos a la siguiente estación poníamos de nuevo otro sello y eso yo registraba en el cuaderno y ese era el trabajo, y controlar al personal que todos cumplan sus obligaciones que les han encomendado.

El lugar de trabajo mío era en el tren, pero para pernoctar teníamos un departamento en las casas de alojamiento, aquí en Riobamba era frente al taller de ferrocarriles, que era una casa grande con un poco de camas, y llegaba todo el personal.

Para enviar la información yo escribía en un papel, entonces el telegrafista era el encargado de pasar el oficio que yo quería mandarle o reporte, telegrama, quería que mande acá a Riobamba y las demás estaciones ferroviarias, le mandaba por el telégrafo toda la información.

9. ¿Cuánto era el sueldo del conductor?

Yo en esa época como conductor o jefe de tren ganaba unos 1200 sucres, cuando yo entre a trabajar entre ganando 300 sucres mensuales, el sueldo de antes era muy bueno y las cosas eran

baratas, yo con ese sueldo comía bien, me vestían bien, alcanzaba para todo, un almuerzo valía 3 sucres.

10. ¿Cómo sabía la tripulación cuál era el tren asignado?

Nosotros dependíamos del despachador del personal o despachador de trenes, de aquí de Riobamba de las oficinas, ellos nos asignaban según, las instrucciones, mañana tendrán instrucciones en tal tren, había el tren N°11, N°12, el N°5, N°6, el N°3 y N°4 , entonces sobre la tarde uno se veía que tren le toca trabajar al segundo día de mañana y había un personal específicamente encargado de llamarle a uno para tal tren, para que salga trabajando a tal hora, el llamador indicaba a tal hora por ejemplo decía ángel castro para las 5:30am, entonces uno tenía que estar a esas horas ya listo en el tren, revisando, todo el convoy que no esté caído los fierros, que este todo bien, todos los que pertenecíamos a la tripulación del tren el conductor, el maquinista, fogonero, brequero, colector, chequeador de carga y estibador, todos teníamos ese horario y funcionaba igual, el llamador les iba notificando la hora, y al tren asignado.

El brequero revisaba todo el convoy, fierros, carga, los frenos, que este todo bien y yo como jefe de trenes revisaba que este bien las órdenes del tren, porque se movilizaba por medio de ordenes para no chocar con otros trenes, había que firmar las ordenes, uno tenía que ser sumamente responsable, para evitar choques uno tenía que ser bien precavido.

El colector era el que cobraba los pasajes, los estibadores era los que bajaba la carga al hombro, él era el que bajaba la carga que iba en el tren por ejemplo las papas, las cebollas que se iba de aquí, por ejemplo, bajan la carga en Alausí, Huigra, Bucay, yo como conductor tenía que verificar que baje toda la carga completa donde corresponda, esa era mi trabajo.

11. ¿Cuál era el horario de trabajo de la tripulación (conductor, maquinista, brequero, fogonero, brequero, colector, chequeador), y salario (de cada uno)?

El horario lo asignaba el despachador de trenes, ya sabía a qué hora y en que tren debíamos estar.

12. ¿Cuál era la función del fogonero?

Al comienzo solo funcionaba las maquinas a vapor Primero, después llegaron las maquinas españolas, después las Alcón, llegaron las Alstom, en la región costa había locomotoras más pequeñas, que no tenían mucha fuerza en cambio tenían más velocidad la N°14 la N°11 y la N°17.

13. ¿Cuál era la función del brequero?

En la cubierta de los vagones, de al lado a lado ajustando los breques, en las noches, el peligro era inminente.

14. ¿Cuál es la diferencia entre el brequero y el Airista?

El brequero era el encargado de ajustar los breques (adaptación de la palabra inglesa brake que significa freno) de las ruedas en las bajadas de ferrocarril y él era parte de la tripulación de carrera mientras que el Airista era el encargado de ver el funcionamiento, dar mantenimiento de los frenos de aire de las locomotoras y que este aire pase a los vagones por medio de tuberías o mangueras para un correcto frenado de la maquina mientras este en movimiento y laboraba en los talleres del ferrocarril.

15. ¿Quién era el personal de patio (brequero de patio, fogonero de patio), que funciones cumplía dentro de la empresa?

Ellos se encargaban de formar los convoyes, antes llegaban bastantes convoyes, el despachador de trenes les daban una lista grande mencionando tal tren va a salir, tal vagón tal vagón y por su numeración se conocían a los vagones, ellos le dejaban listito, armado los vagones, el convoy, le tenían los vagones acoplado a la locomotora, entonces nosotros el personal de carrera, el brequero y fogonero de carrera que trabajamos en el tren de una estación a otra movilizándonos revisábamos y salíamos junto con el resto de la tripulación.

16. ¿Cuánto costaba el pasaje aproximadamente el de primera clase vs el de segunda clase?

El costo del pasaje era según la distancia, pero era barato, Bucay a Alausí costaba 5 sucres, de Riobamba Bucay de igual manera 6 sucres.

17. ¿Cuál era la función del remachador?

Era los que arreglaban los puentes, ellos cambiaban los pernos de todos los puentes.

18. ¿Recuerda el oficio del peluquero ferroviario?

Claro de eso si me acuerdo había bastantes peluqueros en cada estación, en Riobamba, él tenía un cuarto pequeño asignado en la estación del ferrocarril para la peluquería, todos los trabajadores

que necesitaban cortarse el cabello, afeitarse, iban donde el, trabajaba las 8 horas, había días que salía en el tren para ir a cortar el cabello a los trabajadores de otras estaciones, de Guamate, Columbe, de quien recuerdo era un señor de apellido Guadalupe.

19. ¿Recuerda el oficio de elaboración de gorra ferroviaria?

Hubo un señor aquí en Riobamba al que le comprábamos nosotros que tenía un taller por la calle guayaquil, era una gorrita negra con una placa decía “Ferrocarriles Ecuatorianos (y el nombre de la función)”, las gorras eran obligatorio para el personal de tripulación, porque era su carta de presentación, los demás departamentos lo utilizaban si querían.

4.1.1.5. Entrevista N 2

Entrevista N.º 2

Nombre del entrevistado: José Eduardo Balseca Villagrán

Fecha de entrevista: 14 de enero 2021

Entrevistador: Alicia Ati

Lugar: plataforma Zoom

1. ¿Cuál era su cargo u oficio?

Cuando ingrese a la Institución ferroviaria en el año 73, ingrese a trabajar en las oficinas de estación del ferrocarril hoy llamada Plaza Alfaro, allí llegaban todos los trenes de pasajeros y de carga, donde hoy es el pasaje artesanal, ahí era la bodega principal, ahí llegaban todas las mercaderías, los productos, para ser enviados y los que se recibían, y yo ingrese como **calculador** esa era mi puesto, trabajaba junto con el señor cajero, mi departamento era dentro del departamento operativo de oficina en la estación.

2. ¿Por qué fue importante el cargo/oficio que realizaba?

Porque el señor cajero no alcanza a hacer todo las funciones, entonces el calculador era el ayudante, sin mi puesto era difícil realizar todo en la estación, no había quien despache la mercadería, las función que cumplía cada uno ya estaba definido y era todo organizado, por eso cuando alguien faltaba otra persona debía reemplazarle, podía ser un compañero mismo que también cómo funcionaba el otro puesto o ingresaba un muchacho que estaba realizando las practicas, porque una misma persona no podía hacer tantas funciones, en el tren había mucho

movimiento, todos debíamos estar trabajando porque de lo contrario se amontonaba la mercadería y al resto del personal le afectaba eso, en la institución ferroviaria había mucho respeto entre todos los compañeros, el saludo, aprendíamos a ser educados, buenas personas.

3. ¿El conocimiento del trabajo ferroviario es transmitido hacia las demás generaciones como sus hijos, nietos y entorno social?

Mis hijos y en mi círculo familiar tienen el conocimiento de la historia del ferrocarril, yo siempre les cuento como era, cuando tenemos reuniones familiares, mi padre también fue ferroviario trabajo en la tripulación como brequero.

4. ¿Cuál era la función del calculador?

En aquella época había bastante movimiento ferroviario y uno de esos trenes era el tren mixto que era de pasajeros y había unos trenes de carga, las legumbres, canastos esteras, toda esa mercadería se despachaba los lunes, miércoles y viernes y sábados, mi función era madrugar todos los días los 365 de año a despachar el tren mixto, lo que hacía yo, en la madrugada a las 5 de la mañana, había mucho comerciantes que llevaban mercadería, mi función era pesar esa mercadería, anotar en una guía que se llama, pesar y cobrarles el flete y eso había un personal de bastidores o cargadores, ellos cogían la mercadería con la guía y embarcaban toda la mercadería en el tren mixto, y ese vagón se llamaba equipaje, y de acuerdo al peso calculaba cuanto tenían que pagar de aquí a Duran a Milagro, a Yaguachi, para el cobro yo tenía en la mente el costo de las tarifas, en cada estación había una tabla general con las tarifas de acuerdo hacia el lugar que enviaban, el tren mixto salía a las 6 de la mañana con destino a Guayaquil, Había épocas donde había mucha mercadería, recuerdo que había las fiestas de Yaguachi y a las fiestas mandaban los comerciantes pan, dulces, juguetes, porque era una romería bien grande al señor de San Jacinto, viajaban mucha gente a hacer negocios por lo tanto en esa fechas había bastante trabajo.

Durante el regreso al trabajo formalmente a las 9am iba a la bodega iba a recibir las guías (un listado de las mercaderías que llegaban de otras estaciones), yo cogía y las revisaba que este bien calculado el precio del flete, que este todo pagado, y yo le daba llenando un libro al señor cajero de esas guías, porque venían fletes a “cobrar” que no mandaban pagaban si no que aquí en la estación el cajero tenía que cobrar, el señor cajero cogía el libro de las guías que yo llenaba y él iba cobrando con unos boletos que tenía los señores de la mercadería, a veces cobraban menos entonces me tocaba hacer la diferencia para el cobro, esa lista dejaba preparando en la madrugada para cuando el señor cajero ingrese a su trabajo comienza a cobrar, para el usuario se le entregaba un boleto del flete donde estaba detallado la mercadería que envían, el peso, el lugar y valor y el

usuario con ese boleto se dirigía a las bodegas, ahí laboraba otro compañero llamado bodeguero el cogía el boleto del flete revisaba los datos que estén correctos y él le entregaba la mercadería al usuario, donde está ubicado ahora el café del tren antes estaba ubicado unos galpones, allí entraban los camiones con legumbres y para enviar les sellaban los sacos, de ahí abajo había unas balanzas grandes, ahí estaba otro compañero que se llamaba el pesador, entonces comenzaba a pesar las hortalizas, en el boleto colocaban los datos , por ejemplo tres sacos de zanahoria, tres sacos de papas, una saco de cebolla con el peso de toda la mercadería que el usuario enviaba, una vez listo los señores estibadores recogían las mercaderías y con el boleto del flete sabían en que vagón colocar, con ese boleto el usuario se dirigía a mi oficina de calculador para yo sumar toda la mercadería que enviaba y de acuerdo al total yo les calculaba el precio ejemplo 20 quintales a Bucay y le daba el boleto al señor cajero y realizaba el cobro y le sellaba, trabajábamos frente a frente, el boleto tenía tres copias, el documento original se quedaba en la oficina con el facturador, una copia se quedaba con el cajero y la otra se quedaba el comerciante.

Los lunes se trabajaba con bastantes legumbres desde las 9am a las 10 de la mañana, los señores comerciantes comenzaban a pesar la mercadería, el pesador comenzaba a hacer sus boletos, yo calculaba y el señor cajero comenzaba a cobrar, de los que despachábamos como de los que llegaba de otras ciudades como Quito, Guayaquil, si los señores comerciantes embarcaban rápido sus mercaderías salíamos más temprano a las dos hasta dos y media de la tarde tomábamos un descanso y regresábamos a las 4 para abrir la oficina y seguir despachando hasta las cinco o cinco y media hasta terminar.

Mi jefe era el cajero porque trabajábamos conjuntamente, él era el contador/cajero, todo los ingresos iba al cajero y el hacia la contabilidad del día y eso se mandaba al jefe de estación, y con la firma del jefe de estación se enviaba en unos sobres a Quito a la oficina central en el autoferro un tipo bus que se movilizaba en la línea férrea porque era el transporte más rápido que el tren mixto y el tren de pasajeros y viceversa de Quito enviaban en el mismo transporte en unos sobres el dinero con los sueldos. El personal que trabajábamos en la estación era el calculador, el jefe de cuadrilla, los de cuadrilla, el guardián y el guardia.

5. ¿Qué herramientas de trabajo ocupaba el calculador?

El material de trabajo principalmente era la inteligencia de uno, existían unas calculadoras de manivela, pero para poder usarlas se debía aprender a manejar, por eso era preferible la mente y más rápido, lo más indispensable era saber las cuatro operaciones básicas sumar, restar, multiplicar, dividir porque había bastante comerciante que atender, y materiales de oficina como lápiz, esfero.

6. ¿Cuál era el horario de trabajo de un calculador?

Lunes, miércoles primera jornada desde las 5am hasta las 7 y 30am, segunda jornada desde las 9 hasta las 5pm debido a que había bastantes envíos de mercadería de legumbres, como el trabajo era casi todo el día con el señor cajero nos turnábamos para salir a almorzar un ratito y volver enseguida a seguir trabajando.

Martes y jueves en la primera jornada desde las 5am hasta las 6am, la segunda jornada desde las 9am hasta el mediodía y la tercera jornada a partir de las 2pm hasta las 5pm, la jornada de trabajo estos días no era tan pesada porque no había los comerciantes que enviaban la mercadería y no había feria en Riobamba.

7. ¿Quién era el encargado de realizar el proceso de despacho de mercaderías?

El encargado de despachar la mercadería al comerciante era el señor bodeguero, cuando la mercadería ya estaba pagada, el comerciante solo indicaba el boleto al bodeguero y retiraba , pero si la mercadería era por cobrar primero se debía pagar al señor cajero y con el boleto podía retirar en bodega; para el despacho de mercadería en los vagones la forma era parecida, primero el comerciante pasaba por el pesador, luego por mi persona que era de calculador y finalmente debía pagar el total al señor cajero y luego con ese boleto sellado venia de nuevo y yo ordenaba que la mercadería se suba a los vagones por medio de los señores estibadores o también llamado cargadores.

8. ¿Cuál es la diferencia entre el bodeguero y el guardalmacén?

El bodeguero era el que revisaba los boletos, que estén bien y el guardalmacén era el que hacia la entrega de la mercadería.

9. ¿Cuántas horas de trabajo era lo establecido en la empresa normalmente?

El horario de trabajo era lo normal desde las 8am hasta las 5pm, y al medio día unas horitas para el almuerzo, pero la mayoría de los trabajadores no cumplíamos ese horario, algunos trabajamos antes de las 8am y hasta terminar el trabajo 5pm o 5:30pm o incluso más tarde.

10. ¿Les pagaban por horas extras?

Nosotros trabajábamos día y noche y el pago seguía siendo el mismo, claro teníamos horas extras porque había mucho movimiento del tren, pero la empresa nos pagaba solo el sueldo básico así trabajemos 4 horas o trabajemos 12 horas en el día.

11. ¿Cuál era la función del jefe de estación?

Había otro personal que se llamaba jefe de estación, el jefe es el que veía a todos los trabajadores, él estaba atento para que se despachen los trenes, que se vaya toda la mercadería, que el bodeguero reciba bien la mercadería, que llegue completo la mercadería a las otras estaciones, él era el encargado de realizar los reclamos cuando faltaba mercaderías de algún comerciante.

12. ¿Cuál era el horario del jefe de estación?

El jefe de estación también madrugaba, comenzaba desde las 4:30am todos los días, como él era el responsable del personal, la carga y todo el movimiento en la estación, era el primero que debía integrarse al trabajo para ver que todo esté en orden.

El personal que madrugaba todos los días era el jefe de estación, calculador, el boleterero, y el jefe de cuadrilla con los señores estibadores o cargadores, el personal que tenía un horario más flexible, entraban a laborar a las 8am era el pesador, cajero, facturador y bodeguero.

13. ¿Cuál era la función del pagador?

Como su nombre lo indica la función que tenía el pagador, era pagar cada quincena el sueldo a todo el personal, de acuerdo con el conteo de las horas de trabajo al personal de tripulación y el pago del sueldo que correspondía a cada puesto de trabajo, en aquella época el ferrocarril movía mucha gente, trabajo y por ello también se generaba bastante dinero.

14. ¿Cuánto era el sueldo y qué herramientas de trabajo ocupaba el cajero?

El instrumento de trabajo de un cajero fue una máquina de escribir manual, y después la máquina de escribir eléctricas, una sumadora entre jefes de palanca, papel carbón, un papel que servía para realizar copias de documentos de manera ágil, sellos, y demás materiales de oficina como esferos, lápices, borradores; El sueldo no recuerdo muy bien porque en aquella época el sueldo era en sures.

15. ¿Cuánto era el salario de un estibador?

La diferencia de los sueldos era así: El personal que trabajaba en la estación, jefe de estación, el subjefe, el cajero tenía un sueldo un poco mayor, de ahí los que seguían era, el boleterero, el calculador, el bodeguero, el pesador y el jefe de cuadrilla nosotros teníamos el mismo sueldo, pero menor a los jefes, y el personal que ganaba un poquito menos pero no era tanta la diferencia con el personal que estación era los señores estibadores.

16. ¿Cómo sabía la tripulación cuál era el tren asignado?

Había el personal que trabajaba en las oficinas de la superintendencia de ferrocarriles, ahí estaba el señor despachador de trenes, ellos eran los encargados de notificar el número de trenes y la asignación de trenes a todo el personal que conformaba la tripulación.

17. ¿Cómo estaba conformada la tripulación?

La tripulación estaba conformada por el Maquinista, un Fogonero, el Conductor, 3 brequeros, y un estibador.

18. ¿Qué función cumplía el Facturador?

El señor facturador era el encargado de traspasar nuevamente la información de la venta de boletos, de los cobros de pasajes, cobro de mercadería en un documento a limpio o documento organizado para ser enviado a la superintendencia en su departamento auxiliar para ser verificado.

19. ¿Dónde era el lugar de trabajo del Facturador?

El lugar de trabajo de un facturador era en la estación del ferrocarril.

20. ¿Cuánto era el sueldo de un mecánico?

Como le mencione, el tren movía bastante dinero, y los únicos que eran pagados con el sueldo que se generaba dentro de la estación por cobros de mercadería era los señores que trabajaban en los talleres, a los señores mecánicos, para el resto del personal los sueldos venían desde Quito desde la central.

4.1.1.6. Entrevista N 3

Entrevista N.º 3

Nombre del entrevistado: Rómulo Bolívar Falconi Guevara

Fecha de entrevista: 14 de enero 2021

Entrevistador: Alicia Ati

Lugar: plataforma Zoom

1. ¿Cuál era su cargo u oficio?

Mi puesto era telegrafista del sector de telecomunicaciones de la empresa de ferrocarriles, ingrese al puesto en el año 1954

2. ¿Por qué fue importante el cargo/oficio que realizaba?

Yo creo que fue una profesión bastante importante porque era una gran responsabilidad, nosotros cumplíamos una función que era de características muy importantes para el desenvolvimiento del ferrocarril, porque si cometíamos alguna equivocación en la transmisión vía telegráfica que tenía que ser precisa, como parte de mi trabajo debía también correr el normal desenvolvimiento de los trenes, porque por una mala indicación hubo casos de choques de trenes, por cometer alguna infracción se tenía sanciones graves como ser llevados a la cárcel, porque era grande la responsabilidad en el puesto y también por el desarrollo personal, de la capacidad intelectual, porque nosotros siempre teníamos curso de preparación de alto nivel, yo asistí a seminarios y recibí clases de manos de profesionales extranjeros como Alemanes, Estadounidense e ingenieros de la Politécnica Nacional, yo fui la primera persona en especializarme en el manejo del teletipo este era el sistema de comunicación inmediata través de máquinas de escribir automatizadas, con sistemas de ensayos directos en la computación, en 1971 tuvimos inicios de computación.

3. ¿Por qué es importante que su cargo/oficios sea recordado?

Porque me ha permitido crecer intelectual y moramente al máximo nivel de representación dentro y fuera de la empresa, he tenido cursos de capacitación muy profundos, pasantías en todo el mundo, queda un legado cuando uno se propone a una cosa tiene que ser perseverante y tiene que ser aferrado a la idea de surgir y en las diferentes situaciones aprovechar, esto me abrió las puertas hacia el campo político a través de la representación de mis compañeros trabajadores ferroviarios, fui concejal de Riobamba 2 veces, fui consejero provincia de Chimborazo, fui presidente de la

cooperativa ferroviaria, presidente de la federación de trabajadores, dirigente nacional del frente unitario de trabajadores y fui asesor parlamentario del presidente del congreso nacional del Dr. Edelberto Bonilla Oleas 1990-1992.

4. ¿El cocimiento del trabajo ferroviario es transmitido hacia las demás generaciones como sus hijos, nietos y entorno social?

Si todos mis hijos, familiares y amistades cercanas conocen mi trayectoria ferroviaria y toda la lucha permanente por la superación.

5. ¿Quiénes estaban bajo el mando del superintendente de transportación?

Los diferentes departamentos de la empresa que configuraba la empresa, departamento técnico, departamento de transportación, departamento de vía, departamento de contabilidad y auditoría, departamento de fuerza motriz y departamento del oleoducto de ferrocarriles.

6. ¿Cuál era la función del inspector de Transporte?

Pertenencia al departamento de transportación y dependía directamente del superintendente de transportación y trabajaban entre 6 a 8 supervisores, vigilaban el normal desenvolvimiento de las operaciones de todo el sistema de transporte, vigilaban los horarios, los trenes, de regular y extraordinarios alrededor de 48 tripulaciones en todo el ferrocarril de Guayaquil a Quito, en sector de ramales, ramal Sibambe-Cuenca- ferrocarril de norte Quito Ibarra San Lorenzo.

7. ¿Quiénes trabajaban en la oficina auxiliar?

Auxiliares de contadores de vía, contadores de transportación que cumplía las funciones de auxiliares en su horario y tiempo trabajado de las cuadrillas vía en caso de auxiliares de vía y en el caso de transportación había las oficinas de control del tiempo que cumplían las tripulaciones en base al desempeño en sus funciones como maquinistas, conductores, brequeros, y todo lo que constituye el personal de tripulación de cada uno de los trenes que se movía a través del ferrocarril de Guayaquil a Quito.

8. ¿Cuál era el horario de los jefes, (jefe de estación, jefe despachador, jefe mecánico)?

El jefe de estación era el representante de la empresa en cada una de las estaciones, había alrededor de 48 estaciones a lo largo del ferrocarril, estaciones de primera, estaciones de segunda y de

tercera, un jefe de estación, un telegrafista, y los guardias que cumplían horarios nocturnos, el telegrafista además cumplía las funciones de ayudantes de jefe de estación, el jefe de estación tenía un horario sin límite, permanecía viviendo dentro de la estación, tenía un horario de 24 horas para estar al pendiente de los sucesos de la estación porque él era el responsable.

9. ¿Qué función cumplía el telegrafista?

Yo trabajé como telegrafista dentro del sector de telecomunicaciones de la empresa de ferrocarriles, esa rama era especializada en telecomunicaciones a través del sistema telegráfico, que lo componían el telégrafo, el teléfono y la radio, estos eran los tres sistemas de telecomunicaciones de la época, para estar al pendiente de todas las novedades.

10. ¿Cuál era el horario de trabajo y que herramientas de trabajo ocupaba el telegrafista?

El ayudante de jefe de estación, así como el telegrafista cumplían su horario establecido de 7am hasta las 6pm y el personal de guardia o telegrafista nocturno ingresaba desde 7pm a 7am en las estaciones, eso era en las estaciones, pero en la oficina del despacho de trenes ubicado en Riobamba que operaban la vía Guayaquil- Quito había los profesionales más experimentados para manejar el movimiento de trenes y manejar el sistema telegráfico morse y el movimiento de trenes para que puedan dar las ordenes de movilización tanto con rumbo norte como con rumbo sur y ahí se establecía los cruces de los trenes a través del sistema de la oficina de **despachador de trenes** que tenía adscrito a la superintendencia de transporte. Yo llegaba a tomar la posta con el compañero que había estado en el turno de la noche, el compañero me informaba todo, las ordenes de despacho de trenes que había que entregar, los trenes que estaba en movimiento y la atención al público, uno cumplía una función aglomerada de trabajo, era telegrafista, ayudante del jefe de estación, a veces de pesador de mercaderías, se cumplía de 8 a 10 horas de trabajo de domingo a domingo, por ello recibíamos un sueldo extra que mejoraba el pago en cada mes.

11. ¿Cómo ingreso a trabajar en el puesto?

Para ingresar a la vacante de telegrafista uno debía conocer ampliamente sobre el sistema telegráfico morse, que era uno de los sistemas de comunicación que tenía la empresa de ferrocarriles del estado y la empresa nacional de telecomunicaciones que era del sector público, nosotros nos especializamos en todo el sistema ferroviario, estudiando los reglamentos, dando exámenes de cultura general, de profesionalidad en el conocimiento del telegráfico de recibir y enviar mensajes, en esta especializada nosotros rindiéramos exámenes de aptitud y pocos los elegidos porque había muchas personas que querían alcanzar esta profesión, nosotros en base al

estudio y la dedicación logramos pasar los exámenes y logramos calificar como profesionales en la rama de telegrafista y conocimiento general.

12. ¿Cuánto era el sueldo del telegrafista?

En el año 1954 cuando yo ingrese como telegrafista, era un buen sueldo, para aquella época eran los sueldos más elevados que tenía la función pública, yo ganaba 480 sucres mensuales y los mismos compañeros de la misma rama de telegrafía, pero fuera de la empresa de ferrocarriles ganaban 360 sucres un aproximado con la moneda de ahora el sueldo seria de 800 a 1000 dólares, el sueldo era fijo por las horas de trabajo establecidas.

13. ¿Cómo era el proceso de despacho de trenes?

La oficina central ubicada en Riobamba adscrita directamente a la superintendencia de transporte, después del superintendente de transporte, estaba el jefe despachador de trenes que era un telegrafista con mucha experiencia, con muchos años de servicio y que disponía de un personal especializado que llegaba a cumplir sus funciones como ayudante despachador de trenes y como telegrafista despachador, había trenes regulares por orden numérico, había los trenes desde la numeración 1 al 12, el N.º 1 era el ferrocarril que funcionaba de Duran-Quito, el N.º 2 transporte era de Quito-Duran, estaba el sistema directo de transporte directo que cubría la ruta Quito-Guayaquil, Guayaquil-Quito pero por medio de autoferros que eran los N.º 1, 2,3 y 4, era el transporte más caro pero era más rápido y se demoraba 12 horas aproximadamente, estaban los trenes de carga eran el N.º 11 y N.º 12 que recorría la ruta Duran-Riobamba viceversa y en el norte de Riobamba-Quito y viceversa.

14. ¿Quién era el encargado de realizar el proceso de despacho de mercaderías?

El encargado del despacho era el bodeguero.

15. ¿Cuál es la diferencia entre el bodeguero y el guardalmacén?

El bodeguero recibía y despachaba a través de las cuadrillas de estribadores que en ese entonces se llamaban los cargadores, recibían y almacenaban en las bodegas que tenía el ferrocarril que estaba ubicado en las estaciones, almacenaban los productos y los equipajes de los pasajeros.

El guardalmacén tenía otra función, había los almacenes de provisión de repuestos de materiales que necesitaba el ferrocarril en las diferentes terminales, donde el guardalmacén era el responsable de administrar los materiales que se utilizaban para la reparación de los equipos de

tracción como son las maquinas, los vagones, los tanqueros, los coches y demás, eso estaba en todas las estaciones estratégicas.

16. ¿Cuánto costaba el pasaje aproximadamente el de primera clase vs el de segunda clase?

Había variedades de transporte de Guayaquil-Quito era el autoferro era de 30 sucres, que funciono hasta 1948, por cambios políticos desde 1944 se dio el proceso de nacionalización improvisada de la empresa de ferrocarriles y paso de administración extranjera a manos pública del estado ecuatoriano.

En 1944 había alrededor de 1500 trabajadores ferroviarios de Guayaquil-Quito y Sibambe-Cuenca, después de la nacionalización se convirtió en botín político y llego a tener más de 3000 trabajadores incluyendo el ferrocarril del norte Quito-Ibarra-San Lorenzo hasta 1956, después vino el deterior total por mala administración de los gobiernos. En 1976 se firmó el primer contrato colectivo de trabajadores ferroviarios.

17. ¿Cuál es la diferencia entre el cajero y el boletero?

El boletero en las estaciones principales era el responsable de la venta, el boletero vendía y cobraba y luego pasaba las cuentas al cajero, el boletero vendía el boleto del tren, el cumplía sus funciones en las estaciones principales como: Guayaquil, Quito, Riobamba, Ambato, Duran y en las estaciones intermedias esta función lo cumplía el jefe de estación o el ayudante, estos boletos los proveían directamente desde la oficina de contabilidad central situada en Quito.

18. ¿Qué herramientas de trabajo ocupaba el boletero, como emitían el boleto?

El boletero tenía todos los materiales de oficina, los boletos venían impresos en boletines especiales desde Quito numerados, y él se hacía cargo de eso y rendía cuentas de las ventas al cajero.

19. ¿Cuánto era el sueldo y qué herramientas de trabajo ocupaba el cajero?

Una sumadora, máquina de escribir, les entregaba bajo inventario parara que sea el responsable de los materiales para el desempeño de sus actividades, estos materiales venia directamente desde la oficina central en Quito, todos los materiales eran entregados al jefe de estación y él se encargaba de entregar los materiales necesarios a cada trabajador, el cajero tenía su caja fuerte para guardar el dinero de la ventas de boletos, y por cobro de equipajes y envíos de carga o

mercadería, el informe de cuentas era entregado al jefe de estación y posterior era enviado al tesorero general de ferrocarriles en Quito, todo lo recaudado durante la semana.

20. ¿Cuánto era el salario de un estibador?

La diferencia era de unos 150 sucres menos de lo que ganaba un telegrafista, también eran conocidos como los cargadores.

21. ¿Cómo sabía la tripulación cuál era el tren asignado?

Las tripulaciones estaban supervisadas y estaban a disposiciones del despachador de trenes, el despachador de trenes disponía mediante instrucciones vía telegrafista a las estaciones/terminales de Duran, Quito, Riobamba, Bucay, disponía tal conductor, tal maquinista, tal brequero, fogonero y demás personal, disponía este tren número tal, tren regular primero, sale con tal y tal personal.

22. ¿Cuál era el horario de trabajo y cuanto era el salario de la tripulación?

El horario era correspondiente a ala disposiciones dadas por el despachador de trenes que se manejaban mediante el sistema regular el horario diurno, pero también se laboraba en horario nocturnos, todo el personal de tripulación ganaba por horas de trabajo desde la hora que ha sido notificado por el llamador, que por lo general era una hora antes de subir al tren asignado, el llamador notificaba en la puerta de la casa e iba diciendo, conductor tal, maquinista, fogonero tal, brequero tal, le toca en tal número de tren y les toca salir a las 4am con rumbo a Palmira, Alausí, o al lugar que sea y luego regresaban y a veces tenían que hacer doble viaje por ejemplo iban hasta Palmira, y luego les tocaba regresar a Naranjapata para recoger otro convoy, había tripulación extras y ganaban 1,50 sucres la hora.

23. ¿Qué herramientas de trabajo ocupaba el brequero?

Era el personal parte de la tripulación había 3 brequeros en cada tren, uno delantero, él tenía que proteger la estabilidad del tren que estaba paralizada y también ver la estabilidad en bajas y subidas, el brequero de la parte posterior tenía que controlar los breques y hacer bandera o señales al conductor y maquinista indicando si otro tren se aproximaba o aparecía un carro de mano en medio de los rieles y el del medio tenía que estar controlando el sistema de frenos, los tres cumplían funciones específicas, los trenes salían con el tren de coles o legumbres que partía de Riobamba a las 8pm y llegaba a duran a las 4 o 5am, bajaban con 6 u 8 vagones cargados de

mercadería, entonces ellos debían ajustar los frenos en las bajadas, controlar el aire que hacia el maquinista junto con el conductor de trenes.

24. ¿Cuál es la diferencia entre el brequero y el Airista?

El Airista era un trabajador especializado en el manejo del sistema de frenaje a través de aire, los artistas estaban ubicados en los talleres del ferrocarril, revisaban todos los sistemas de conexión del aire de las locomotoras a vapor y electro diésel, porque ese sistema garantizaba el movimiento y el frenaje del tren, el tren estaba conformado por la locomotora y los vagones. En 1968 vinieron las primeras locomotoras en la rehabilitación del tren por parte del gobierno de Otto Arosemena Gómez.

25. ¿Cuál es la diferencia entre jefe de taller o jefe mecánico vs. Jefe de guardia vs maestro de guardia?

El jefe de taller era una persona preparada, para llegar a ese puesto tenía que haber trascendido por lo menos unos 15 o 20 años de experiencia dentro del ferrocarril, persona experimentada en administración de taller, conocimiento de mecánica, del funcionamiento de las maquinas, funcionamiento de vagones, y coches, era el encargado de revisar que todo el mantenimiento a las locomotoras sea correcta, en Riobamba había 350 trabajadores que laboraban en el taller y todos dependían del Superintendente de fuerza motriz ubicado en Duran, los jefes de talleres estaban en las estaciones principales. El Jefe de guardia o maestro de guardia era el que se encargaba en el horario nocturno, le remplaza al jefe de taller, era la segunda persona al mando con mucha experiencia.

26. ¿Quién era el personal de patio (brequero de patio, fogonero de patio), que funciones cumplía dentro de la empresa?

El personal de patio solo se encontraba en Duran, Bucay, Riobamba, Quito y Sibambe-Cuenca, en las principales terminales de ferrocarriles, ellos organizaban los convoyes, de acuerdo a las instrucciones del jefe despachador de trenes, iban ordenando los vagones que necesitaban estar listos para cada tren, para trenes regulares, trenes extraordinarios, trenes especiales, para todo ello el personal de patio le dejaba listito el tren para la hora de salida hacia las otras estaciones, y cuando llegaban de la misma forma cuando llegaba el tren su labor era estacionarlo o enviarlo al taller, su lugar de trabajo era específicamente en las estaciones, que a diferencia de sus compañeros, brequero fogonero de carrera eran parte de la tripulación del tren y laboraban en el tren en movimiento.

27. ¿Cuál era la función del Centrifugador?

El centrifugador lavaba las maquinas a vapor utilizando unas grasas especiales, trabajaba en el taller, trabajaba por guardias, una de las guardias era el horario de 4am y salían a las 12pm cumplían las 8 horas, había tres horarios de guardia, todo el personal de taller trabajaba bajo esa modalidad.

28. ¿Cuál era el horario de trabajo de un Calderero?

Al igual que el centrifugador su horario de trabajo era por guardias.

29. ¿Cuál era la función del carroceros vs un mecánico?

los carroceros verificaban que este bien el sistema de freno, las zapatas, las quijadas de enganchamiento de vagones, de coches, de la misma forma el trabajo era por guardias. El mecánico se dedicaba a elaborar piezas indispensables, se dedicaban a construir cuando no había piezas, tenían la habilidad de reemplazar manualmente una pieza tren, realizaba el recambio en los tornos.

30. ¿Dónde era el lugar de trabajo del jefe del taller/ jefe mecánico?

Él tenía su oficina de despacho donde recibía las inquietudes ubicado cerca del taller o incluso en el mismo taller, su despacho siempre debía estar cerca del superintendente de fuerza motriz este era el caso especial en Duran ya que la superintendencia de fuerza motriz era allí.

31. ¿Cuál era la función del remachador?

Había una cuadrilla de remachadores, especializada en el tratamiento de construcción y reconstrucción de puentes el ferrocarril, ellos se movilizaban de Guayaquil-Quito, Sibambe-Cuenca, como los daños en el sistema de puentes era muy ocasionales, los daños se daban más a menudo en época invernal.

32. ¿Entre cuantos trabajaban la cuadrilla de carrilanos?

El personal era muy numeroso, había 52 o 56 cuadrillas, cada cuadrilla estaba integrada por 12 trabajadores de vía o carrilanos andaban en carro de mano.

33. ¿Recuerda el oficio de peluquero ferroviario?

Era un servicio adicional que brindaba la empresa de ferrocarriles, cobraba el salario básico, el ultimo peluquero fue Don Manuel Logroño, el lugar de trabajo era en la estación del ferrocarril designado o laboraba en su propio taller, de otro compañero que me acuerdo es de Don José Guadalupe Cajilema, además de ello prestaba sus servicios a personas externas ya que no había mucha demanda de personal ferrocarrilero, algunos utilizaban el servicio otro no.

34. ¿Cuál era la función del reparador?

Era el encargado de mantener el sistema de comunicaciones telegráficas y telefónicas y había reparadores en todas las terminales, ellos trabajaban desde las 6am y se ponían al corriente de la situación, cuando había alguna interrupción en las líneas o el cableado, ellos iban y reparaban. Su equipo de trabajo era una polea, un cabo para subir rollos de alambre, un poco de pilas, sustancias especiales para el mantenimiento del telégrafo y teléfono y su cableado, un tablero donde había clavijas.

35. ¿Recuerda el oficio de elaboración de gorra ferroviaria?

Había varios artesanos visto la demanda, dentro de la institución ferroviaria había una discusión total en cuanto al uso del uniforme, la institución directamente no nos otorgaba, uno tenía que ir a buscar, la gorra era tipo cadete. Los maquinistas tenían una gorra de tela, el resto de la tripulación usaban unas gorras de paño, una de las personas que confeccionaba tenía su local en **la calle Carabobo entre la Olmedo y Guayaquil.**

36. ¿Qué función cumplía el archivero?

era la persona que guardaba toda la correspondencia, ordenaba los papeles por áreas, departamento de trasportación, departamento de vía, departamento de fuerza motriz, tenía toda la documentación ordenada, los documentos enviados como los recibidos, su lugar de trabajo era en la superintendencia de trasportación.

37. ¿Qué función cumplía el contador de tiempo vía?

Era la persona encargada de llevar el control de las horas trabajadas por todo el personal de vía, sea desde el superintendente de vía, que en este caso era un ingeniero y a su cargo estaba la

división norte en Latacunga, división sur en Huigra, guardaba los reportes que hacían los sobrestantes de vía, en base a eso les pagaban los sueldos a los trabajadores.

Había otro personal llamado tanquioper que tomaba el tiempo, controlaba las horas trabajadas de cada personal, pero de tripulación como conductor, maquinista, brequero, fogonero, porque ellos ganaban por horas, ellos llevaban la contabilidad, al final de cada mes, venia en un sobre sellado el sueldo con la cartilla de contabilidad de las horas trabajadas en el caso de los tripulantes, y del personal de vía.

4.1.1.7. Entrevista N 4

Entrevista N.º 4

Nombre del entrevistado: Elicio Rene Santillán Logroño

Fecha de entrevista: 15 de enero 2021

Entrevistador: Alicia Ati

Lugar: plataforma Zoom

1. ¿A qué asociación pertenece?

Formamos grupos en redes sociales, El grupo espíritu ferroviario, pero solo es por medios sociales a nivel nacional, a nivel local soy independiente.

2. ¿Cuál era su cargo u oficio?

Mi cargo u oficio fue Maquinista, cuando ingrese a la empresa mi primer puesto fue como fogonero o ayudante de maquinista, era segundo al mando el en tren, ingrese en 1982 hasta el año 2000.

3. ¿Cuál era la función que cumplía?

Yo manejaba los trenes.

4. ¿Quién era su jefe inmediato?

Nosotros como maquinista teníamos un señor que era despachador de trenes, era el encargado de organizar los viajes y la organización del personal, él era nuestro jefe inmediato.

5. ¿Cuál era su horario de trabajo?

Nuestro horario era de acuerdo con los horarios del tren, por ejemplo, el tren mixto salía a las 6:10am en punto desde Riobamba y toda la tripulación debía estar lista, había otro tren que salía a las 10 de la mañana ese era el tren de carga y había otro que salía a las 10 de la noche, así era más antes, era de acuerdo con el horario del tren.

6. ¿Cómo sabía la tripulación cuál era el tren asignado?

A los de la tripulación nos avisaban con anticipación, el despachador de trenes nos decía haber maquinista o fogonero Rene Santillán usted tiene que viajar en el tren N°12, N°13 o el N°5 o N°6 estos dos era del tren mixto, nos mandaban a anticipar con una persona que era el llamador, esta persona se encargaba de avisarnos mañana a tal hora le toca salir, nos venían a avisar unas dos horas antes de salir de viaje en las casas.

7. ¿Cuál era el horario del maquinista?

Todos los tripulantes que andábamos en los trenes, teníamos un convenio de pago con las autoridades, por ejemplo, de aquí a Bucay nos pagaban de 8 horas de trabajo, pero nos hacíamos solo 5 horas, pero claro también trabajábamos, sábados, domingos, días festivos, turnos en la noche, trabajábamos por hora, la tripulación estaba conformada por el maquinista, fogonero, conductor, brequeros, chequeador.

8. ¿Cuánto era el salario de un maquinista?

El sueldo era dos o tres veces más que el resto de los empleados, el sueldo en comparación en el tiempo de ahora ganábamos unos 1200 o 1500, pero antes ganábamos en sucres, los de tripulación teníamos privilegios porque andábamos fines de semana, turno de noche y así mismo nos pagaban por las horas trabajadas, por lo tanto, no recibíamos pago por horas extras.

9. ¿Cómo era la vestimenta?

El overol con tirante, con la gorra rayada con una placa, antes era unas gorras rayadas después salieron las gorras negras, una camisa rayada celeste con blanco y el pañuelo rojo.

10. ¿Recuerda el oficio de peluquero ferroviario?

Cada terminal o estación tenía un peluquero asignado que andaban cortando el cabello al personal ferroviario, aquí en Riobamba era el señor **Luis Guadalupe** de Tixán, el puesto de trabajo era la misma estación.

11. ¿Recuerda el oficio de elaboración de gorra ferroviario?

La empresa nos daba unas gorras feas, entonces cada uno se mandaba a confeccionar gorras, guantes, había compañeros que era sastres, había un compañero **Asqui, Coronado, Cherrez**, ellos tenían la habilidad de hacer unas bonitas gorras, está el compañero Asqui que confecciona las gorritas por el sector de la primavera.

12. ¿Por qué fue importante el cargo/oficio que realizaba?

Para fue importante pertenecer a la institución ferroviarias, porque primero yo crecí en el barrio ferroviario y todos los días que llegaba el tren mixto, decía quien manejara los trenes, mi ilusión era manejar los trenes, fue mi sueño de niño trabaja en los trenes.

13. ¿Por qué es importante que sea recordado el cargo/oficio al que perteneció?

Fue importante para aquella época porque es una es un oficio complementario, la maquina con el que conduce, como del avión es el piloto, como del barco es el capitán a mí me gusto ser maquinista, era importante porque primeramente tenía que dar un servicio de manera responsable, imagínese tener abordo 200, 300 pasajeros para eso uno tenían que ser una persona preparada, tener experiencia para poder conducir esa maquinas.

Para aquella época fue la parte fundamental del desarrollo de las regiones entre sierra y costa, el intercambio de los productos, la gente se movilizaba, vendía, compraban, atraían a los hoteles, funcionaba los taxis para la movilización en Riobamba, era una maravilla.

4.1.1.8. Entrevista N 5

Entrevista N.º 5

Nombre del entrevistado: Miguel Rogelio Ortiz Molina

Fecha de entrevista: 15 de enero 2021

Entrevistador: Alicia Ati

Lugar: plataforma Zoom

1. ¿Cuál era su cargo u oficio?

El peón de vía es el encargado del mantenimiento de vía, dentro de la cuadrilla de carrilano entonces yo comencé por ahí, después fui brequeros de trenes, después fui conductor de trenes y cuando me retire, me retire de inspector de transporte, entonces yo empecé por un puesto bajo y ascendí.

2. ¿Por qué fue importante en aquella época el cargo/oficios que desempeñaba?

Yo he ido ascendiendo en el ferrocarril comencé de la cuadrilla de mantenimiento de vía, entonces antes tener un trabajo era para uno una garantía que estaba trabajando, que tenía sus sueldito, uno entra con la finalidad de no quedarse ahí si no superarse, por eso yo pase dos años en la cuadrilla de mantenimiento de vía, después hice el curso, di el examen y salí favorecido y después de 7 años tuve la oportunidad de ser conductor de los 50 que se presentaron salieron calificados solo quedamos 2, para mi fui una satisfacción, dejar de ser brequero y ser conductor ser el jefe del tren, luego el superintendente me llamo para que le colabore viendo mis aptitudes y mi personalidad para que le colabore como inspector de transporte pase los dos últimos años como inspector de transporte, fui satisfactorio para mi entrar al ferrocarril y no haberme quedado en el puesto, si no superarme.

3. ¿Por qué es importante que el cargo/oficio al que perteneció sea recordado?

Los cargos que yo desempeñe hubo hasta el último no desaprecio nunca un carrilano, un brequero, el conductor de trenes, el inspector de transporte, ninguno de esos oficios desapareció, tuve un carisma para con mis compañeros, nunca me olvidaron a mi hasta la vez siempre me saludan, se recuerdan de lo que fui y una satisfacción para mi haber trabajado en una empresa buena que lamentablemente se acabó, pero como digo los compañeros de antes y los que quedaron siempre nos acordamos y nos saludamos siempre hay esa buena amistad.

4. ¿El cocimiento del trabajo ferroviario es transmitido hacia las demás generaciones como sus hijos, nietos y entorno social?

Siempre les he manifestado que yo fui ferroviario, pero ya no les intereso para nada a mis hijas, me sacrifique, trabaje les di educación, pero no les gusto saber algo del ferrocarril, solo les gustaba que los lleve en el ferrocarril desde que eran niñas.

5. ¿Cuál era la función del Superintendente de transportación?

Era el jefe inmediato que estaba tras del gerente general de ferrocarriles, él se encargaba todo lo relacionado a la transportación, era el jefe inmediato en todo, tanto a los despachadores de trenes, a nosotros que éramos los transportistas las tripulaciones que formábamos en cada tren, estaba por encima de jefe de estación.

6. ¿Cuál era la función del inspector de Transporte?

Era el colaborador más directo con el Superintendente de transportación, inspeccionaba todo lo que tiene que ver con transportación, ver que las tripulaciones, trabajen bien comenzando también en las estaciones, inspeccionar que todo los trabajos se hagan conformen lo mandaba el reglamento general de la empresa de ferrocarriles, realizar investigaciones cuando se daba algún problema en las estaciones, problemas con los tripulantes que no trabajaban de forma correcta en sus deberes, como no cumplir las horas o dejar el puesto vacío por estar ebrios.

7. ¿Cuál era el horario de los jefes, (jefe de estación, jefe despachador, jefe mecánico)?

Jefe despachador no tenía horario, él estaba en la oficina verificando que los subalternos trabajen correctamente, horario de 24 horas, el jefe de estación en las estaciones principales tenía el horario de 8am a 12pm y 2pm a 6pm, y en las estaciones pequeñas no tenía horario trabajaban las 24 horas debía estar pendientes de cualquier situación y el jefe de taller tenía el horario de 7am a 12pm y de 2pm a 5pm.

8. ¿Cuál era el horario de trabajo, cuanto era el sueldo y que herramientas de trabajo ocupaba el telegrafista?

El horario era rotativo, había telegrafista en los talleres del ferrocarril, hay había una oficina solo para los trabajadores, eran 3 turnos, ellos se acomodaban con la finalidad que nunca quede abandonado el puesto porque los trenes salían y llegaban en cualquier momento y tenía que estar

un telegrafista para dar el aviso, los materiales eran papel, esferos, libretines de órdenes de tren, libretines de boletas de vía y el telégrafo morse que proveían la misma empresa, un buen tiempo se dedicaban a aprender el funcionamiento el telégrafo, esto funcionaba con el alfabeto morse que era a base de rayas, puntos, puntos, rayas y con eso se va formando las letras, el postulante a telegrafista debía aprender bien cómo funcionaba el telégrafo y el reglamento de tránsito ferroviario al igual que los tripulantes de trenes, hasta los pitos del tren eran reglamentarios no era pitar por pitar, cada pito tenía su significado, debíamos saber cómo el bendito de lo contrario de daría catástrofes en el ferrocarril.

9. ¿Quién era el encargado de realizar el proceso de despacho de mercaderías?

El guardalmacén era el jefe de los materiales que entran al taller de mecánica, y el bodeguero en recibir y entregar los materiales de acuerdo con los pedidos que llegan a la oficina. En la estación existían el jefe de estación, el bodeguero, el pesador, el facturador, capitán de cuadrilla y la cuadrilla de estibadores, las bodegas de la estación eran inmensas, donde estaba la carga de Guayaquil, Quito y carga que se recogía la carga de todo el trayecto.

En los ingenios se dejaban los vagones vacíos, y se regresaba a recoger 6 a 19 vagones cargados de azúcar, eso en el ingenio Valdez, San Carlos, los vagones entraban directamente a las bodegas de los ingenios a ser embarcados, y cuando estaban listo nos dejaban en los desvíos ferrocarril para con la maquina recoger lo mismo en las diferentes estaciones cargaban 6 a 8 vagones de arroz pilado que venía para toda la sierra, el ferrocarril transportaba miles de quintales de arroz, de azúcar, de aquí de la estación de Riobamba salían los trenes con las legumbres para Guayaquil 10 a 12 vagones de papas, cebollas, tomates, todo lo que produce la sierra para la costa era una locura el movimiento de los trenes.

10. ¿Qué herramientas de trabajo ocupaba el boletero, como emitían el boleto?

El ferrocarril tenía su propia imprenta en la ciudad de Quito, entonces la imprenta se encargaba de proporcionar los boletos, el boletero lo que hacía era cortar y vender los boletos al destino del pasajero, digamos en el boleto estaba todas las paradas y digamos usted quería ir de Riobamba a Guayaquil, el boletero le recortaba solo hasta la parada que usted iba.

11. ¿Qué herramientas de trabajo ocupaba el calculador?

Dependiendo de la estación, el cajero tenía que cobrar, por ejemplo, usted decía necesito un vagón porque quería embarcar 500 quintales de harina de Riobamba a Duran, el cajero hacia la guía y

luego le entregaba a usted para que con ese documento retire la mercadería, la guía tenía un documento original y una copias, la original quedaba en la estación junto con el cajero una copia con el conductor del trenes y la otra copia con el pasajero que lo enviaba para poder retirar, el cajero recibía dinero y hacer papeleos.

12. ¿Cómo sabía la tripulación cuál era el tren asignado?

Había un despachador de trenes, él se encargaba de hacer las instrucciones por la tarde y manda la información a la estación y entonces ahí, a veces los tripulantes se acercaban a ver las instrucciones en la estación para ver el tren tenían asignado caso contrario descansaban, pero su vez se notificaba en la casa del persona que conforma la tripulación, el llamador era el personal encargado de notificar a los tripulantes del tren, usted tiene instrucciones en tal tren y tiene que salir digamos a las 5pm, entonces los tripulantes así sabía en que tren debían ir.

13. ¿Cuál era la función de fogonero?

Tanto en las locomotoras a vapor cambio el trabajo para el maquinista y el fogonero, el fogonero en las maquinas a vapor el quemaba el petróleo y le inyecta agua al caldero de la máquina porque la maquina funcionaba solo con vapor y el vapor se producía con el agua y petróleo, el vapor le daba fuerza al tren para que funcione, el fogonero era el sacrificado, en cambio a él le llego el descanso en la maquinas diésel eléctricas ya que estas máquinas tenían otro mecanismo.

14. ¿Qué herramientas de trabajo ocupaba el brequero?

El brequero tenía que andar con el palo de breque, la linterna de señales, yo cuando era brequero me gustaba andar con las chavetas que llamábamos unos fierritos, había con gasques de caucho que servía para acoplar en las mangueras en cada vagón para que el aire que viene desde la máquina llegue al último vagón, de ahí eso se formaba el tubo de tren, eso era el tubo de aire que se formaba desde la punta de maquina hasta el último vagón o coche y eso era los frenos de todo el convoy del tren.

15. ¿Cuál es la diferencia entre el brequero y el Airista?

En el taller está el Airista un mecánico él se encarga del funcionamiento del aire de la locomotora que esté funcionando muy bien, como también el aire en cada vagón, cada vagón tenía freno de aire, el freno de aire es un conjunto de aparatos operados por aire comprimido controlados, manual, neumática o eléctricamente por medio del cual se retarda o se detiene un vehículo en

movimiento. Yo trabaje en las locomotoras negras a vapor, diésel eléctricas, la españolas, las francesas que vieron en tiempo que fue presidente Rodrigo Borja Cevallos el trajo locomotoras diésel eléctricas francesas.

16. ¿Cuál es la diferencia entre jefe de taller o jefe mecánico vs. Jefe de guardia vs maestro de guardia?

El jefe del taller era el jefe de guardia, el jefe de guardia tiene la misma denominación también llamado maestro de guardia es la misma persona. El jefe de taller está en la oficina ordenando que tiene que hacer, el jefe de taller para no estar andando porque las funciones de él eran más administrativas estaba el segundo al mando llamado maestro de guardia un mecánico con experiencia, entonces él se encargaba de ver al resto de empleados que cumplan sus funciones establecidas.

17. ¿Quién era el personal de patio (brequero de patio, fogonero de patio), que funciones cumplía dentro de la empresa?

La tripulación está compuesta por el conductor, maquinista, fogonero, y 3 brequeros, ellos son el personal de tripulación de carrera los que hacían el viaje de Riobamba a la otras estaciones y la tripulación de patio tiene un maquinista también tiene maquinista, fogonero, hay no hay conductor, ahí está el jefe de patio y los 3 brequeros, la tripulación de carrera llegaba a Riobamba y dejaba el convoy ahí se encargaban la tripulación de patio de hacer el movimiento del convoy dentro del patio de la ciudad de Riobamba que eso había solo en Bucay, Duran, Riobamba y Quito, la tripulación de patio movía el convoy desde el taller hasta la estación, se encargaba de formar los convoyes, dejar de los trenes para que salgan listos, dejar los vagones en el puesto exacto para hacer el embarque y el desembarque en las bodegas.

18. ¿Cuál era la función del Centrifugador?

Era el que estaba encargado de centrifugar el diésel para ocupar en las locomotoras, comenzaron a trabajar cuando llegaron más maquinas diésel eléctricas.

19. ¿Cuál era la función del calderero?

Se encargaba de revisar las calderas de las maquinas a vapor porque las maquinas a vapor tienes esos calderos, toda la inmensidad estaba el caldero con sus tubos, verificar que no exista fallas, a veces se desoldaba algún tubo, de verificar que las calderas.

20. ¿Cuál era la función del carrocerero?

Verificar que esté funcionando los truques de cada vagón, que estén bien las zapatas, ver que estén regulados los frenos de los vagones.

21. ¿Cuál era la función del carrocerero vs el mecánico?

El mecánico es el encargado de las locomotoras o de las maquinas, como sabe el tren estaba compuesto por la maquina la parte que le daba el funcionamiento, y los vagones para las cargas y el carrocerero era el mecánico de los vagones o de los coches, el mecánico empieza desde carrocerero y después va ascendiendo a mecánico.

22. ¿Dónde era el lugar del trabajo del jefe de vía?

Esas oficinas estaban centradas en la casa grande, en la calle espejeo entre la 10 de agosto y Primera Constituyente, ahí estaba las oficinas del despachador de trenes, de superintendente de transporte, del departamento de vía, ahí se concentraba todo.

23. ¿Cuál era la función del remachador?

Había la cuadrilla de remachadores ellos se encargaban de andar revisando los puentes del ferrocarril, que había unos puentes inmensos solo de fierro, se encargaban de ver que estén pintados, que estén en buen estado, que los pernos estén en su lugar, si faltaban cambiar esos pernos, entonces había también los remaches eso también le daban mantenimiento y cambio, de la infinita de puentes que existen.

24. ¿Recuerda el oficio de peluquero ferroviario?

Eso se dio al final, en tiempos de antes no había peluqueros, a veces no se ocupaban, uno mismo iba a hacerse el corte al peluquero de confianza, ellos cobraban el sueldo básico en la empresa de ferrocarriles, cuando había vacantes ingresaban por un concurso de merecimiento para ver quién era el favorecido.

25. ¿Cuál era la función y que herramientas de trabajo ocupaba el reparador?

El reparador se encargaba de controlar las líneas telegráficas y telefónicas que venían desde Guayaquil hasta Quito venían los postes de las líneas telegráficas y telefónicas, tenía que andar

revisando que esté funcionando bien las líneas, a veces se arrancaba los alambres, a veces por el viento se envolvían los cables, esa era su función estar al pendiente, su material de trabajo era playos, pinzas, alambre herramientas para reparar el cableado.

26. ¿Recuerda el oficio de elaboración de gorra ferroviaria?

A veces la empresa nos daba las gorras, y el resto del tiempo con plata de nuestros bolsillos nos mandábamos a hacer las gorras, había aquí unos 3 o 4 maestros que hacían eran personas particulares, un ferroviario aprendió a hacer las gorras, el hacía y nos vendía se llama **Don Oswaldo Asqui**.

27. ¿Qué función cumplía el archivero?

Se encargaba de guardar las cosas en el archivo, había un inmenso archivo de todo lo que es el ferrocarril, todos los documentos oficiales, documentos despaldo, él tenía su oficina en el edificio de la superintendencia.

28. ¿Qué función cumplía el Facturador?

Él tenía que factura las guías, hacer las guías, usted va a la estación y dice deme facturando 10 quintales de harina que quiero mandar a Huigra y él se encarga y mandaba al cajero para que cobre.

4.1.1.9. Entrevista N 6

Entrevista N.ª 6

Nombre del entrevistado: Fredy Hermenegildo Logroño Noboa

Fecha de entrevista: 15 de enero 2021

Entrevistador: Alicia Ati

Lugar: plataforma Zoom

1. ¿Cuál era su cargo u oficio?

Yo me inicié por 1983 como peón de bodega todo mi trabajo se desempeñó en los talleres del ferrocarril, luego fui ayudante de bodega, luego fui bodeguero, estibador, centrifugador y

finalmente como contador dentro del departamento, todo mi trabajo se desempeñó en el área de almacenes.

2. ¿Por qué fue importante el cargo/oficio que realizaba?

Muy importante las funciones que yo cumplí, en todos los puestos de trabajo de mi departamento, porque el departamento de almacenes se constituyó en la parte fundamental dentro de la operabilidad de los trenes, el departamento de almacenes era el que abastecía de repuesto, lubricantes, combustibles no podíamos dejar pasar que los productos no estén en stock para que no se paralice el movimiento de trenes.

3. ¿Por qué es importante que sea recordado el cargo/oficio al que perteneció?

Por las vivencias, por la experiencias por todo lo que se vivió en la empresa, para mi recordarme del ferrocarril es recordarme de todo, hay pase toda mi juventud, gracias al ferrocarril yo eduque a mis hijos, pude mantener mi hogar mi familia, la empresa fue lo más valioso, lo más importante de mi vida, siempre me ha gustado, luchar por los derechos laborales de mis compañeros ferroviarios, yo llegue a ser en 1999-2001 yo fui secretario general de comité único de trabajadores a nivel nacional, me toco como dirigente compartir con mis compañeros de todas las estaciones, yo recorrí desde Ibarra hasta San Lorenzo, pasar más de 50 puentes, 90 túneles en los tamos un aventura demasiadamente bella, lo más hermoso fue compartir con mis compañeros, de los 25 años 6 meses que pase en la empresa y que empecé desde lo más bajo siendo peón recuerdo cuando venían los vagones cargados de cemento de la empresa cemento Chimborazo para irse a quito teníamos que bajar los quintales en los hombros para poner en las bodegas para luego volver a cargar para poner en nuevos vagones, para mí lo más importante fue el compartir, la convivencia recuerdo en Sibambe en Pistishí con los compañeros de vía ellos llevaban sus ollitas y las cosas para cocinar, cocinaban ocho, nueve ollas, había una persona que se encargaba de cocinar y me invitaban decían venga compañerito sírvase y yo también llevaba la colita, cualquier cosita para poder compartir, eso era lo más hermoso compartir con mis compañeros la alimentación en el campo, en la vía, en la línea del tren, eso era lo más hermoso, eso es algo que nunca se olvida y me llevare hasta la muerte eso.

4. ¿El cocimiento del trabajo ferroviario es transmitido hacia las demás generaciones como sus hijos, nietos y entorno social?

Si le cuento, les comento en reuniones lo que fue el ferrocarril, pero no al 100%, cuando hay la oportunidad conversamos de lo que hemos pasado, y la verdad que causa una nostalgia ver cómo está empresa ha ido en decadencia.

5. ¿Cuál era la función del Superintendente de transportación?

Era el jefe del área, había 3 superintendentes en todo el ferrocarril, uno estaba en Duran se encargaba de toda la zona costa, otro estaba en Sibambe se encargaba del ramal Austral, y del sur desde Huigra, Alausí, Tixán palmira, Riobamba, Ambato, era el representante del gerente.

6. ¿Qué función cumplía el personal de contabilidad de vía?

Eran los encargados de los reportes del tiempo de todo el personal de vía.

7. ¿Qué función cumplían en el departamento de compras?

Del taller no había un producto en la bodega entonces el mecánico decía necesitamos comprar repuesto para un vehículo entonces se generaba la orden de trabajo y a través de solicitaba al superintendente que se autorice y ellos enviaban al departamento correspondiente para que ellos realicen el papeleo y asignaban a la gente de compras para que el adquiera el producto compre ingrese a la bodega y luego se procesa al retiro a través del trámite que era por medio de las requisiciones.

8. ¿Cuál era el horario de los jefes, (jefe de estación, jefe despachador, jefe mecánico)?

El jefe de estación, jefe despachador, y jefe mecánico tenía un horario de 8 horas laborables, pero como el tren funcionaba las 24 horas era necesario dejar personal encargado en el turno de la noche o guardias. El en taller había 3 guardias o 3 equipo de trabajo, una guardia trabaja 10 días, todo el día de domingo a domingo y los dos trabajaban en la noche rotando, pasado los 10 días volvían a rotar nuevamente.

En el edificio de la superintendencia el horario era las 8 horas sim embargo, la oficina de telitel, de telecomunicaciones y el despachador de trenes siempre permanecía las 24 horas, trabajaban en turno en la mañana y otros en la noche porque el tren llegaba a cualquier hora 8, 9 10 de la noche era obligación del despachador de trenes comunicar al taller del ferrocarril o al jefe de guardia

indicando que la locomotora número tal en 45 minutos estará llegando a Riobamba entonces esa la obligación era de mantener informando en donde estaban las unidades entonces los del taller realizar el mantenimiento correspondiente, lo mismo el personal de telecomunicaciones debía quedarse una persona porque de pronto en las vías había una emergencia de Riobamba a Huigra a través de la telecomunicación se indicaba que se necesita alguna cosa.

9. ¿Cuál era el salario entre jefes y resto de personal?

Había un poco de diferencia del sueldo entre jefes y resto del personal, para el sueldo venía así, primero estaban los jefes, después los jefes de guardia.

10. ¿Quién era el encargado de realizar el proceso de despacho de mercaderías?

El encargado de realizar el despacho de mercadería era el bodeguero en la bodega ubicado en la estación.

11. ¿Qué era el área de almacenes?

Era el departamento que se encargaba de proveer de todos los materiales para el mantenimiento y función y operación de las unidades tanto locomotoras como coches, vagones, autoferros.

12. ¿Cuál es la diferencia entre el bodeguero y el guardalmacén?

El **guardalmacén** era el jefe de departamento de almacenes y el responsable de los materiales ferroviarios, luego venía el contador de almacenes el segundo al mando, los almacenes funcionaban en los talleres del ferrocarril porque a los talleres llegaba todas las locomotoras estaba concentrado allí el departamento de fuerza motriz donde estaban los mecánicos y el personal de mantenimiento de todas las unidades, este **almacén** abastecía el material y artículos para el mantenimiento de las unidades lo que es repuestos, lubricantes, combustible, bajo el mando del guardalmacén estaba el jefe de bodega con sus bodegueros y sus peones, por ejemplo, el jefe de taller decía quiero unos materiales para ello se realizaba las requisiciones eran los documentos de egreso y despachos de material donde estaba firmado por el guardalmacén, el jefe de bodegas, jefe de taller e inclusive firmaba el maestro de guardia, y la persona quien retira y donde incluía los detalles del material entregado. Las **bodegas** funcionaban en la estación, ahí llegaban la mercadería que venían de otras ciudades, se embodegaban ahí, y de ahí retiraban los artículos, los productos, la mercadería, todo lo que traía el tren mixto, en la estación estaba el jefe de estación y el **jefe de bodegas** que administraba la distribución de los productos.

13. ¿Cuánto costaba el pasaje aproximadamente el de primera clase vs el de segunda clase?

El uno que era el tren mixto conformado por coches de primera, coches de segunda y vagones de carga que a veces llevaba también un convoy de petróleo o gasolina, en ese tren había los asientos de primera que los asientos eran como los de un bus de ahora, luego estaban los coches de segunda eran unos asientos de madera largos pegados a los costados de los vagones y en el medio había otra banquita.

Había una gran diferencia entre el tren mixto y el autoferro, el autoferro era un bus grande, por lo general lo utilizaba para el tema del transporte turístico, por el 85,86 hasta donde yo recuerdo en la ruta Sibambe-Cuenca hay había el servicio del autoferro que daba servicio al pueblo, en el resto de rutas eran exclusivas para el servicio turístico, aplicaban paquetes por que trabajaban con la empresa *Metropolitan Touring* así sea con 2, 3 pasajeros pero ellos pagaban el transporte por tosa la unidad el autoferro, ahí estaba la gran diferencia el tren mixto era para el pueblo.

14. ¿Qué herramientas de trabajo ocupaba el boletero, como emitían el boleto?

Él tenía su libretin, que le daba el jefe de estación, por ejemplo digamos tenía 100 libretines y él tenía esos libretines bajo caja fuerte porque era como si dinero en efectivo, al boletero del daba dos tipos de boletos, le daba los boletos de primera clase y los de segunda clase, y tenía un maquinita en la una hilera estaba detallada todas las estaciones con ruta norte hasta Riobamba y al reverso estaba desde Riobamba y las rutas con rumbo sur, digamos yo me voy a Palmira, el boletero veía en el boleto donde está la estación de Palmira y le cortaba con la maquinita y ese ere su ticket para poder transportar y por tanto ya sabía cuánto le costaba el pasaje, en la estación había una tabla detallada desde similar a la tabla periódica estaban escritas las estaciones desde Quito-Duran de manera horizontal, y Duran-Quito de manera vertical y así era fácil verificar el punto de cruce y ahí se sabía el precio del pasaje.

15. ¿Qué herramientas de trabajo ocupaba el calculador?

El calculador tenía una tablita que enviaban con disposición desde la oficina central en Quito, hay estaba marcados los precios que debían cobrar claro dependiendo de qué es lo que se enviaba.

16. ¿Cuánto era el sueldo y qué herramientas de trabajo ocupaba el cajero?

Él se encargaba de recibir todo lo que recolectaba el cobrador de boletos, los cobros por él envió de mercadería, a través del detalle en una hojas que se tenía, el reporte diario, trabajan en la

estación y él se encargaba de depositar el dinero en la cuenta de la empresa de ferrocarriles, aparte de eso se encarga de pagar los sueldos a los trabajadores, tenía registrado su firma en la chequera, las herramientas que tenía que tener era una sumadora manual con manivela donde le movía una palancas y le daba la respuesta o también tenían una calculadora media grande en la cual digitaba en un teclado los números y después jalaba una palanca y salía la respuesta, también tenía una caja fuerte para guardar todo el dinero.

17. ¿Los cargadores o estibadores formaban parte de la tripulación?

Los cargadores si formaban parte de la tripulación algunos y otros estaban en la estación, los cargadores de tripulación solo iban en el vagón donde estaba la carga porque tenían que dejar las mercaderías o cargas en cada estación.

18. ¿Quiénes era los chequeadores de estación/ otros lo llaman como pesador?

Ellos trabajaban en las bodegas de la estación, se encargaban de pesar la mercadería por ejemplo 40 sacos de papas que van a Duran, el inclusive tenía que ir marcando con unas tintas que eso va a FA siglas de Duran, BJ Bucay, RH Huigra, H Alausí, C Riobamba, D Ambato, J Quito, B Ibarra, LZ San Lorenzo, por ejemplo, iba carga a BJ él se encargaba de poner en cada saco las siglas para que los cargadores no se confundan y eso también iba con la respectiva guía.

19. ¿Quién contaba el tiempo laborado de la tripulación?

La persona encargada de contar el tiempo trabajo de los tripulantes era el jefe de tripulación o conductor y a su vez él informaba al despachador de trenes y este informe de trasladaba a la oficina del Superintendente de transportación para el pago al final del mes.

20. ¿Cómo sabía la tripulación cuál era el tren asignado?

Las funciones eral despachador de tres eran los encargados de organizar a la tripulación de trenes, por eso ellos trabajan las 24 horas. La tripulación estaba conformada por el maquinista, brequero, fogonero y demás, dependiendo del tren asignado sea el mixto o el de carga, si de pronto había alguna emergencia o se adelantaba la hora de salida del tren, digamos tenía que salir a las 4am, siempre había un guardián o llamador, él era el encargado de ir notificando de casa en casa en su bicicleta el reporte que envió el jefe despachador de trenes para que a esa hora estén los tripulantes listos armando el tren y después de una hora para la salida, había casos en los cuales los tripulantes no vivían en Riobamba si no digamos en Guamote, Cajabamba lugares más lejos que es lo que

hacían, en la noche mismo averiguaban los turnos que iban a tener, entonces en los talleres del ferrocarril que es ahora atrás de SOLCA hay había la casa de alojamiento hay trabajaba una señora que cuidaba las habitaciones justamente para que los señores de tripulación pernocten esa noche y la hora de salida digamos que 4am ellos estén también listos para el viaje, pero también esa casa de alojamiento servían para los compañeros de tripulantes que venían desde otras estaciones digamos toda la tripulación era de Duran entonces ellos se quedaban la noche en esas casas y la mañana siguientes continúan el viaje, y de igual manera había una casa de alojamiento en las otras estaciones principales como Duran, Bucay, Riobamba, Quito, Ibarra y San Lorenzo.

21. ¿Cuál es la diferencia entre el brequero y el Airista?

El brequero era parte de la tripulación del tren y dependiendo de cuantos vagones tenía el tren también tenían que ir los brequeros, por ejemplo, habían 3 o 4 brequeros mientras más grande sea el tren debían estar más, ellos se encargaban de dar correspondientes señales al maquinista para que realice las maniobras y se encargaban de revisar el aire que sirve para el frenado del tren en cada vagón. El mecánico Airista, estaba en los talleres él tenía que ver que los vagones, coches, que los tanqueros estén funcionando al 100% los tubos de mangueras de aire y que luego se conecte a la locomotora y funcione el aire de frenos, es era una parte muy fundamental.

22. ¿Qué herramientas de trabajo ocupaba el Airista para su labor?

Ellos tenían las llaves de pico, de todo tipo para ajustar los tubos, siempre andaban con su caja de herramientas al igual que el brequero, había unas llaves exclusivas para el mantenimiento de las locomotoras a vapor, también llevaban aceite para lubricar las piezas.

23. ¿Cuál es la diferencia entre jefe de taller o jefe mecánico vs. Jefe de guardia vs maestro de guardia?

Jefe de taller si pasaba alguna novedad que se dañó una pieza, algún vagón no estaba bien armado, la locomotora faltaba aceite, él era el responsable de verificar, entonces el jefe mecánico responsabilizaba a los jefes de guardia o también lo llamaba maestro de guardia que había 3 turnos digamos que eran los turnos por las noches y se rotaban, los jefes de guardias eran los segundos a mando.

24. ¿Quién era el personal de patio (brequero de patio, fogonero de patio), que funciones cumplía dentro de la empresa?

El personal de patio que también había maquinistas, brequeros, fogonero se encargaban que estén formado el convoy con todas las unidades, antes de la hora de salida, dejarle listo el tren con todas las revisiones, mercaderías listas en cada vagón, realizaban las maniobras dentro de patio digamos la estación al taller, taller estación, cuando el tren estaba ya formado a una hora en punto el tren salía pero con los tripulantes de carrera que eran otros compañeros con los mismo nombres maquinistas, brequeros, fogonero, y algunos más pero ellos eran la tripulación de carrera.

25. ¿Cuál era la función del Centrifugador?

Es parte del personal del departamento de almacenes que funcionaban en los talleres, la estructura donde se realizaba la centrifugación era una casa de 3x3 por la puerta de la parte de atrás ingresaba el diésel que nos venía a entregar, cuando estaban almacenados en los tanques, el centrifugador se encargaba de centrifugar el diésel, porque venía a veces con basuras mínimas, agua, etc., y era siempre indispensable centrifugar, por ejemplo, estaba en el tanque uno que era el general de ahí pasaba a los tanques definitivos para que sean listos cargados en la locomotora, solo había un centrifugador y trabajaba de 7am a 3pm. Las locomotoras nuevas llegaron en 1900 en la época de Rodrigo Borja las **Alston españolas**, más antes de eso en épocas de 1985, 1986 había las **Alcon** que también funcionaban a diesel.

26. ¿Cuál era la función del calderero?

El trabajo en las maquinas a vapor, él tenía que toda la caldera, la locomotora a vapor funcionaba con leña, carbón de piedra, el calderero tenía que estar pendiente, que este completo el carbón para que se ponga en movimiento en la locomotora, trabaja por turnos, a medida que paso el tiempo las guardias fueron cambiando, por el año 88, 89 hubo reducción de personal por lo tanto muchas cargos y funciones desaparecieron y una misma persona se encargaba de hacer realizar varias actividades, llego al punto en el caso del taller, las guardias lo conformaban 4 personas de lo que antes había 10, 11 personas.

27. ¿Cuál era la función del carrocerero?

Era el encargado de cambiar las zapatas, iba a la bodega y retiraba zapatas para las locomotoras, los coches las zapatas eso son los frenos, esas zapatas venían desde Dura ahí las fabricaban y de ahí distribuían a otras estaciones, él trabajaba en el taller, trabajaba por turnos.

28. ¿Cuál era la función del carroceros vs el mecánico?

El mecánico era una persona más especializada, recibían cursos para el mantenimiento de las locomotoras, el mecánico tenía que verificar donde estaba el daño, para la reparación de la locomotora, había mecánicos especializados en las locomotoras y otros mecánicos especializados en autoferros llamados mecánicos automotrices, a diferencia del carroceros tenía un trabajo más manual él sabía cuál era su trabajo, venía y cambiaba la parte dañada o darle mantenimiento de zapatas por eso era más manual, pero con el pasar del tiempo todo esto desapareció, prácticamente todos aprendimos a hacer de todo, porque personal que iba saliendo ya no había reemplazo, lo que si aumento fue personal administrativo.

29. ¿Dónde era el lugar de trabajo del jefe del taller/ jefe mecánico?

En la parte de alta de los talleres de lo que es ahora tras del edificio de SOLCA, en ese galpón estaba las oficinas en la parte alta, y alado estaba del jefe mecánico, en la parte baja estaba el jefe de control, en la parte de atrás de esta caseta estaba otra caseta donde funcionaba las bodegas del almacén en la parte de altas estaban las oficinas del guardalmacén y contador, en la parte de abajo esta la oficina del jefe de bodegas y al frente de este estaban los ayudantes de bodegas y los peones.

30. ¿Quién era el jefe de control?

Era la persona que controlaba la asistencia del todo el personal incluido el jefe de taller, el guardalmacén, él se encargaba de reportar a la estación central ubicado en la ciudad de Quito el tiempo que ha laborado todas las personas.

31. ¿Quién contaba el tiempo laborado del personal de talleres?

El encargado de realizar la contabilidad de tiempo laborado de personal de talleres y personal era el jefe de control.

32. ¿Cuál era la función del remachador?

Eran parte del personal de vía, ellos se encargaban de arreglar lo que es puentes por donde pasaban la línea férrea, ellos dependían del jefe del departamento de vía, como su función era específicamente de puentes, también desmantelaban tanques gigantes de combustible para que las partes sean recicladas y esas piezas ingresaban a las bodegas de talleres, los compañeros no

pasaban mucho tiempo en Riobamba, el trabajo de ellos eran en otros lados porque rotaban a otras ciudades bajo la disposición del jefe de vía, no tenía horario fijo muchas veces existían algún percance o daño en Huigra, en Bucay entonces enseguida ellos se dirigían al lugar del daño del puente.

33. ¿Recuerda el oficio de peluquero ferroviario?

Seria hasta el año 90 que presto los servicios, él trabajaba en los talleres por ejemplo lunes, miércoles, los días martes bajaba a realizar el corte a los de la estación y los jueves bajaba a la superintendencia, el último peluquero se llamaba Don José Guadalupe de Tixán.

34. ¿Recuerda el oficio de elaboración de gorra ferroviaria?

Era la obligación de la empresa proveer las gorras de brequeros, las gorras solo lo utilizaban el personal de tripulación para ellos era obligatorio, como el caso del brequero el uniforme era la gorra, el pañuelo rojo, el overol, las botas, los guantes ero parte del uniforme, yo cuando fui dirigente , yo me encargaba de proveer los uniformes a todo el personal a posterior, los uniformes dejaron de proveer, incluso las gorras se empezaron a comercializa empezaron nuestros propios compañeros a confeccionar y vender a los turistas.

35. ¿Qué función cumplía el archivero?

El único archivero trabaja en las oficinas centrales, o la oficina de la superintendencia, que se encargaba de organizar la documentación.

36. ¿Cuál es la función del chequeador?

El chequeador se encargaba de revisar el boleto, una persona iba vendiendo los boletos mientras que el colector hacia el cobro en el trascurso de viaje, el uno vendía y el otro revisaba el boleto, el chequeador tomaba en cuenta por ejemplo un pasajero compro el boleto a Huigra entonces el verificaba que ese pasajero se quede en la estación de Huigra no podía irse más allá.

37. ¿Qué función cumplía el contador de tiempo vía?

Él se encargaba de realizar los roles de pagos de todo el personal de vía y enviaros a Quito, los sobrestantes que era los jefes de vía reportaban al contador de tiempo vía llegaba y decía vengo trayendo el reporte del tiempo de la cuadrila 15, esta cuadrilla está compuesta digamos de unos

20 a 25 trabajadores, los sobrestantes llenaban unas hojitas de tiempo y esa hojas revisaban en conjunto con el contador de tiempo vía, ejemplo tal trabajador ha laborado 22 días, 3 días ha pedido permiso y 3 días ha faltado, y el contador de tiempo vía se encargaba de reportar a la oficina central en Quito.

4.1.1.10. Entrevista N 7

Entrevista N.º 7

Nombre del entrevistado: Luis Aníbal Maldonado Álvarez

Fecha de entrevista: 16 de enero 2021

Entrevistador: Alicia Ati

Lugar: plataforma WhatsApp

1. ¿Cuál era su cargo u oficio?

Yo no fui ferroviario yo era un aficionado, pero mi padre, mi abuelo, mis tíos fueron ferroviarios, yo crecí en las estaciones principales.

2. ¿Por qué fue importante el cargo/oficio que realizaba?

Era importante porque era un engranaje de actividades, entonces había desde el guardián hasta el gerente de ferrocarriles tenía que estar ese grupo de personas para ir desempeñándose para que no haya ninguna retención en la operación de trenes.

3. ¿Por qué es importante que sea recordado el cargo/oficio al que perteneció?

Lamentablemente somos una especie efervescente, no somos personas que tratamos de averiguar, entonces uno era curioso, preguntaba, no saben en el medio que se están desarrollando.

4. ¿Cuál era la función del Superintendente de transportación?

Era el jefe, bajo su responsabilidad estaba el despachador de trenes, los telegrafistas mensajeros, todo el personal que estaban controlando el movimiento de los trenes, el controlaba todo eso.

5. ¿Cuál era la función del inspector de Transporte?

La mayoría andaba en trenes de pasajeros, andaban controlando que se cumpla con todo lo que estaba establecido, controlar a los tripulantes.

6. ¿Cuál era el horario de los jefes (jefe de estación, jefe despachador, jefe mecánico)?

El jefe de estación vivía en la misma estación, no tenían horaria, el jefe mecánico, y el jefe de taller trabajaba por turno.

7. ¿Cuál era el horario de trabajo, cuanto era el sueldo y que herramientas de trabajo ocupaba el telegrafista?

En esa época le hablo de más o menos los años 56 hasta el año 60 posiblemente un telegrafista ganaba 700, 800 sucres que más a menos correspondiente al dinero de ahora vendría a ser unos 900 dólares, el horario también era por turno había algunos que trabajaban en el día y otros en la noche y se iba rotando de acuerdo con la importancia de la estación, porque había estaciones más pequeñas el movimiento no era mucho. Los materiales de trabajo eran el escritorio, el telégrafo que funcionaba con el sistema morse, de ahí tenía las ordenes numeradas para entregar al conductor, a los diferentes medios de transporte autoferros, trenes mixtos, tenía diferentes órdenes y también tenía la máquina de escribir y demás materiales de oficina.

8. ¿Cuál era la función del reparador?

A lo largo de las estaciones había unos postes, unos alambres o también líneas para el telégrafo y para el teléfono, ellos lo que hacían es reparar y dar mantenimiento porque a veces la gente mismo se robaba o se caía, entonces él tenía que ir allá, también estaba a cargo del mantenimiento de los telégrafos y los teléfonos portátiles de magneto. Había un telegrama que andaba en cada tren para en caso de que hubiese un descarrilo, el brequero del medio, él se trepaba al poste y conectaba los cables, entonces directo mediante magneto y el clave morse llamaban a pedir auxilio.

9. ¿Cuál es la diferencia entre el bodeguero y el guardalmacén?

El bodeguero era la persona encargada de las bodegas en las estaciones principales, era la persona encargada de guardar el equipaje o mercaderías que enviaban los pasajeros en bodega. El guardalmacén era el encargado de las bodegas, pero en los talleres de ferrocarril, se encargaba de guardar todos los de materiales, repuestos para el tren.

10. ¿Cuánto costaba el pasaje aproximadamente el de primera clase vs el de segunda clase?

El pasaje en la ruta Riobamba-Guayaquil del tren mixto costaba 42 sucres en el coche de primera, y 21,22 sucres en coches de segunda, en la ruta Biblián-Quito costaba 47,60 sucres en coche de primera y 29,40 sucres en coches de segunda, en los autoferros en la misma ruta costaba 66,20 sucres en coche de primera y el 34 sucre en coches de segunda, Ruta Riobamba-alauís costaba 10 sucres, la diferencia de pasajes casi siempre era el doble.

11. ¿Qué herramientas de trabajo ocupaba el boletero, como emitían el boleto?

Él tenía una máquina que se llama la selladora, la caja fuerte para guardar el dinero y el libretín de boletos, el libretín de boletos venía detallado las paradas y el boletero lo que hacía era cortar con la selladora hasta la estación que compraba el pasajero.

12. ¿Qué herramientas de trabajo ocupaba el calculador?

Él tenía una sumadora, para poder realizar las cuatro operaciones básicas.

13. ¿Cuánto era el sueldo y qué herramientas de trabajo ocupaba el cajero?

Él también tenía su máquina calculadora para las cuentas, las cajas fuertes, máquinas de escribir, y tenía también lo que era la recibera para recoger y entregar la constancia del dinero.

14. ¿Cuál es la diferencia entre el chequeador vs boletero?

El chequeador era una persona que pasaba a bordo de los trenes, controlaba los pesos y valores de pasajes a bordo, y tenían un libretín para las cuentas. El boletero estaba en las estaciones para vender los boletos.

15. ¿Cuál era el horario de trabajo del personal de estación?

Ellos trabajaban desde las 7am hasta las pm o 6pm, el horario prácticamente era el de oficina, las 8 horas diarias a excepción del personal de carga era por medio de turnos.

16. ¿Cuál era la diferencia de salario entre una persona de rango alto y rango bajo en la estación?

El calculador ganaba sobre 800, 900 sucres, el estibador ganaba de 400 a 500 sucres.

17. ¿Cómo sabía la tripulación cuál era el tren asignado?

Aquí era la función del despachador de trenes que también recibía reporte de los taller a ver si las locomotoras y el materiales rodante estaba en buenas condiciones, entonces había en la noche preparaban los trenes la tripulación de patio conformado por el conductor, brequeros, fogonero y maquinista entonces iban conformando los trenes entonces eso le informaba al despachador de trenes con anticipación que la locomotora está en óptimas condiciones para salir, el despachador de trenes adecuaba al horario de trabajo del personal de tripulación también había un control del viaje porque no podían enviarle así no más de nuevo en un viaje hacerle trabajar seguido, la tripulación también tenía que cumplir ciertas horas, de la oficina salía la orden decía tal persona tal locomotora y va ir conformado por tales personas, había una persona que se llamada el llamador que él iba anunciando en las casas notificando la orden, los tripulantes que habían sido notificados en el trabajo tenían que estar con media hora de anticipación.

18. ¿Cuál era el horario de trabajo y cuanto era el sueldo del brequero?

Él tenía que andar llevando el breque que era un palo de madera grande que insertaban el medio de los vagones para justar en las bajadas y aflojar en las subidas, a más de eso andaban con una linterna de mano para poder trabajar en la noche, los guantes, el overol la gorrita, para cualquier cosa también tenía la caja de herramientas.

19. ¿Cuál era la función del fogonero?

Claro en las segundas, en las de vapor tenía la función de abastecer de combustible y el agua, y control que no suba la presión de 200 grados, él tenía la obligación de ayudar al mantenimiento de engrasado, limpieza de la locomotora cuando llegaba a la estación, y lo mismo que este abastecido, en las maquinas a vapor tenía que estar abasteciendo de carbón de piedra o madera para que combustione el caldero de la locomotora más el agua. Las nuevas locomotoras a diésel eran automáticos por lo tanto las funciones del fogonero cambiaron, algunos se quedaron en las maquinas a vapor mientras otros se especializaron en las nuevas máquinas a diésel.

20. ¿Cuál es la diferencia entre jefe de taller o jefe mecánico vs. jefe de guardia vs maestro de guardia?

Ahí estaba el jefe mecánico que trabajaba en las horas laborables y después de él estaba el jefe de guardia o maestro de guardia que era la persona del turno por la noche.

21. ¿Cuál era la función del calderero?

Era la persona que revisaba todo el sistema de la locomotora que es la parte cilíndrica de la maquina a vapor, porque las maquinas ya no tienen caldero tienen motores en el tender o unidad de la locomotora era la mitad para combustible y la mitad para agua, y detrás de eso se generaba la combustión, le prendía, le abastecían aquí, el fogonero también controlaba todo eso, el maquinista también controlaba, adentro de la caldera hay un sinfín de conexión, con el calor del fuego se calentaba el agua y se producía vapor, y el combustible lo que hacía es mantener el fuego y ese vapor que se producía por medio de la combustión comenzaba a abastecer de los dinamos para la luz del faro, para el equipo, para mover el sistema del tren, en las locomotoras eléctricas ya no había esa actividad.

22. ¿Dónde era el lugar de trabajo del jefe de taller?

Ahí tenía en los andares su oficina en el mismo taller.

23. ¿Cuál era la función y que herramientas de trabajo ocupaba el remachador?

El pernal especializado en el arreglo y mantenimiento de puentes de hierro, él tenía sus remaches, pernos con los que unían las piezas de puentes, tenían que estar puliendo para que los puentes estén en buen estado. sus herramientas las llaves inglesas, rachas, taladros, desarmadores, martillos las herramientas de un mecánico prácticamente.

24. ¿Recuerda el oficio de peluquero ferroviario?

Había el peluquero, el enfermero, el médico, más que nada el peluquero era un personal de apoyo para que los ferroviarios pueden irse a realizar el corte.

25. ¿Recuerda el oficio de elaboración de gorra ferroviaria?

La empresa proporcionaba, pero aquí había un señor que confeccionaba las gorras, era especialistas en eso, me acuerdo del señor **Jacinto Mera** del barrio la panadería, pero también confeccionaban en Quito, en Ambato.

4.1.1.11. Entrevista N 8

Entrevista N.º 8

Nombre del entrevistado: Ángel Gonzalo Vicuña Rojas

Fecha de entrevista: 27 de enero 2021

Entrevistador: Alicia Ati

Lugar: plataforma WhatsApp

1. ¿Cuál era su cargo u oficio?

Yo comencé como carrilano en Yaguachi durante 5 años y de ahí se presente la oportunidad para hacer el curso para ser brequero ahí trabajé como 20 años luego hice el curso para conductor y en ese puesto trabajé durante 5 años y de ese cargo yo me jubilé.

2. ¿Por qué fue importante el cargo/oficio que realizaba?

Fue importante por el trabajo porque antes mismo no le gustaba a la juventud entrar de carrilano, mi papa me insistió diciendo que la única herencia que me podía dejar era el trabajo aunque no me gustaba ese puesto cuando entre yo dije no me voy a quedar en ese puesto mi ilusión era superarme, yo quería ser brequero, en ese entonces no podía llegar a ese puesto uno porque tenía que hacer el curso y gustarle ser trabajador de vía, para mí también era inalcanzable pero con mucho esfuerzo alcancé al puesto de brequero pero de la misma forma seguí superando hasta llegar a ser conductor ser el jefe de tripulación.

3. ¿Por qué es importante que sea recordado el cargo/oficio al que perteneció?

Esto de ser ferroviario es como tener una familia es sentir por las venas el ferrocarril, el sonido del pito es algo inolvidable, para las nuevas generaciones quisiera que estos recuerdos no queden olvidados, un país sin ferrocarril es un país sin futuro, el futuro está en unir los pueblos.

4. ¿El cocimiento del trabajo ferroviario es transmitido hacia las demás generaciones como sus hijos, nietos y entorno social?

Por cualquier motivo se topa el tema del ferrocarril con amigos, familiares, porque la mayor parte de mi familia fue ferroviaria, de mis hijos ninguno ingreso al ferrocarril, si cuando yo entre a mí me decían para que entras si el ferrocarril se acaba, pero me alcance a jubilar trabajando 30 años, mis hijos si hubiesen querido dicen, pero con esto que esta para terminarse con que ilusión porque en el ferrocarril ya no había esperanza.

5. ¿Cuál era la función del Superintendente de transportación?

Es el jefe de toda el área de transporte, verifica el funcionamiento de toda el área de transportación.

6. ¿Cuál era la función del inspector de Transporte?

Él viajaba en los trenes en los autoferros, controlaba a los jefes de estación, controlaba a los telegrafistas, se encargaba también de controlar a los conductores, maquinistas, que no se encuentren en estado etílico. Según la estación había más personal en las estaciones más grandes Bucay, Duran, Riobamba, Quito.

7. ¿Cuál era la función y el horario de trabajo del telegrafista?

Trabajaban las 8 horas dependiendo de la estación, la función de ellos era la atención al tren, estar atento a lo que dice el despachador recibiendo órdenes, sacar órdenes de cruces, anular cruces, estar pendiente en el telégrafo, todo el mundo iba donde el telegrafista si querían saber por dónde estaba un tren.

8. ¿Cuál es la diferencia entre el guardalmacén y bodeguero?

El despacho solo se realizaba en las estaciones grandes como Duran, Riobamba, Quito, el guardalmacén en los talleres es el que dice a un compañero bodeguero deme sacando tantos litros de aceite para tal persona, tal autoferro ese era el que ordena a un bodeguero, ellos reciben y distribuye el material que sirve para reparación para mantenimiento de las locomotoras, coches, autoferros. También hay otro bodeguero a nivel de estación, él se encarga de recibir y de enviar la carga de los pasajeros y ordena a los estibadores.

9. ¿Cuánto costaba el pasaje aproximadamente el de primera clase vs el de segunda clase?

El precio del pasaje entre primera y segunda no era mucha la diferencia, pero como eran en sucres.

10. ¿Qué herramientas de trabajo ocupaba el boletero, como emitían el boleto?

Solamente tener una calculadora, era tener el talonario de los boletos y vender según a donde va, por ejemplo, decía un pasajero deme un boleto hasta palmira, entonces él le cortaba y decía tanto es, el boletero de estación vende boletos para el norte, sur, tren mixto, autoferro, el vendía y cobraba.

11. ¿Cuánto era el sueldo y qué herramientas de trabajo ocupaba el cajero?

el cajero igual tenía una maquina calculadora, tenía un tablero para el cobro, que es lo que van a cobrar, que van a enviar, que reciben si la carga ha venido flete a cobrar, o ya está pagado y a la oficina de ellos llegaba los pagos del mes, algunos hacían el rol de pagos.

12. ¿Cómo sabía la tripulación cuál era el tren asignado?

En la estación teníamos por costumbre acercarnos a ver la instrucciones, en un tablero hay ponían un papelito donde decía tren número 6 que era la ruta Riobamba-Duran, conductor tal, maquinista, brequero tal y así sucesivamente todos los tripulantes, el tren numero 5 era la ruta Duran-Riobamba ambos era el tren mixto, y de mañana en caso de no haber visto instrucciones, de pronto se olvidó o no alcanzo, había un compañero que andaba de casa en casa llamando por ejemplo yo me llamo Ángel Vicuña, llegaban aquí a la casa y decía en voz alta Vicuña, Vicuña el tiempo numero 6 entonces uno sabia, entonces ojo cerrado iba por la estación a la hora que le tocaba, el nombre de la persona que notificaba era el llamador tenía su sueldo fijo, tenía sobretiempo, tenía todas las de ley, aparte de había otro que se llamaba mensajero él se encargaba de dejar los telegrama, ambos tenían que conocer donde viven cada trabajador.

13. ¿Qué herramientas de trabajo ocupaba el brequero?

La gorra, la linterna de mano, los guantes, pero eso se ponían cuando tenían experiencia, porque a los que recién comienzan ni siquiera se les permitía, por ser algo estricto porque primero tienen que quemarse las manos para que sea brequero entonces era feo para una persona que no sabe nada y venga con guantes, venia el empaquetador, gancho desempaquetador, palo de breque, encauchado, eso era lo más esencial, pero lo más esencial era el empaquetador y desempaquetador

más antes servía para los vagones que tenían bronce, no como los vagones ahora, servía para sacar el waípe que está quemado y poner waípe nuevo con aceite, inclusive teníamos que andar a llevar grasa, aceite para poner en los ejes de bronce que más antes tenía los tanqueros, los coches, vagones esos había que cambiar, si no cambiaba empezaba a salir humo, inclusive se prendía, había que evitar que se rompa el bronce de los ejes de los carros de las ruedas.

14. ¿Cuál era la función del fogonero?

Todas las herramientas le daban el maquinista, cada maquinista le entrega la caja de herramientas al fogonero el viaje que se haga, él tenía que devolver la caja porque no sabía si al otro día iba a salir con el mismo maquinista, porque cada viaje todos los de tripulación rotaban.

15. ¿Cuál es la diferencia entre el brequero y el Airista?

El Airista es uno de los trabajadores del taller, eran un mecánico que saben de aire de la locomotora, vagones, coches.

16. ¿Cuál es la diferencia entre jefe de taller o jefe mecánico vs. Jefe de guardia vs maestro de guardia?

El jefe de taller como su nombre lo indica es el jefe dentro del taller de la estación y el Jefe de guardia o maestro de guardia es la persona que realiza los turnos en la noche.

17. ¿Quién era el personal de patio (brequero de patio, fogonero de patio), que funciones cumplía dentro de la empresa?

Son exclusivamente para el patio salvo caso extremo por decir a mí me llaman y yo me quedé dormido y no me fui a presentar para salir trabajando en ese tren, entonces los brequeros como alguna vez si trabajaron de carrera, le decían tal compañero no vino usted quiere ir en vez de él, entonces le mandaban en esos casos no era, de ahí los de patio eran exclusivos para manejar en maniobras, arreglo del convoy, armar los trenes, hacer los cambios, lo que el despachador les ordene, la ruta de Riobamba-Quito era el tren número 13, cuando estaba listo veníamos el personal de carrera para salir, el tren número 6 salía a las 6am entonces nosotros teníamos que estar revisando a las 5:30am.

18. ¿Cuánto era el sueldo del personal de la tripulación?

Nosotros no teníamos un sueldo fijo teníamos la garantía de 160 horas que eso trabaje o no trabaje nos pagaban la garantía, a más de la garantía nosotros como trabajábamos por horas, sale el tren a las 6am y podía llegar a Duran al tercer día o cuarto día, como podía llegar el mismo día, porque a veces sufría un descarrilo, hubo un accidente pero por lo regular llegábamos 4,5pm teníamos que llegar llueve, truene o relampaguee, ahí con el tren, la garantía era 160 horas pero hacíamos a veces 180, 200,250, 300 horas dependiendo si había o no trabajo, no era sueldo fijo.

19. ¿Cuál era la función del remachador?

Ellos andaban en una cuadrilla bien grande más o menos 12 personas tenía, andaban reparando los puentes metálicos o de arco y hay más en la ruta montañosa, le veían que estaba muy oxidada a las tuercas o está muy oxidado el puentes, rasqueteaban, pintaban, cambiaban de tuercas le hacían un reajuste, andaban a los largo y ancho del ferrocarril ellos pasaban 2, 3 meses hasta que se acabe de pintar el puente, los puentes pequeños arreglaban la cuadrilla de albañiles que cambiaban las vigas y durmientes de los puentes.

20. ¿Cuál era la función del carrilano?

Ellos se encargaban del mantenimiento de vía, nivelar, coger golpes, lastrar, arrancar las hierbas crecidas de toda la línea férrea.

21. ¿Cuánto era el salario de un jefe en comparación con una persona de rango bajo aproximadamente?

La diferencia no era mucho entre un jefe y un personal de rango bajo por eso es que a muchas personas no le interesaban superarse, lo único que cambiaba era la responsabilidad, en cambio había personas que querían superarse por eso hacia cursos.

22. ¿Cuál era la función y que herramientas de trabajo ocupaba el reparador?

Se encargaba que las líneas telegráficas estén en buen funcionamiento, los materiales de trabajo eran playo, alambres, cuando tenía que ir a reparar el utilizaba un carro de mano que iba enganchada en el tren en la parte posterior y desembarcaba en el lugar donde estaba arrocado el cable y le reparaba, no tenían horario fijo.

23. ¿Recuerda el oficio de elaboración de gorra ferroviaria?

Las gorras ferroviarias nos poníamos los de tripulación, por ahí había hábiles me acuerdo de **Don Néstor Machado** que era colector, había otro que se jubiló como conductor **Don Oswaldo Asqui Tixaneño**, la empresa no nos daba nosotros nos mandábamos a hacer a medida, la gorra de maquinista era achatada, la de nosotros de conductor era templada, del fogonero igual era achatada y cada uno tenía la placa con el puesto al que pertenecía.

24. ¿Qué función cumplía el archivero?

En cada terminal había una persona encargada de eso, era el encargado de archivar todos los documentos, alguna falla que había decían el archivero debe saber entonces iban y le preguntaban y él tenía ordenado en uno cajones.

25. ¿Cuál era la función del chequeador?

el chequeador se encargaba de cobrar el equipaje de mano que el pasajero llevaba porque algunos se embarcaban en medio camino, entonces el boletero cobraba el pasaje y el chequeador el maletín o cualquier cosita que llevaba claro si se excedía de un cierto permitido digamos unas 25 libras, eso le cobraban, porque había otra mercadería que llevaban los pasajeros, pero eso se pagaba al cajero en la estación que se embarque y la mercadería iba sellado en los vagones.

26. ¿Qué función cumplía el contador de tiempo vía?

Ellos son los que calculaban el tiempo trabajo de los trabajadores de vía, porque había bastantes cuadrillas, la oficina era grande, cuando quería hacer una rectificación porque en su pago le apareció un día menos trabajado entonces usted iba donde el contador de tiempo vía para que le ayuden verificando el error, su oficina era en el edificio de la superintendencia.

4.1.1.12. Entrevista N 9

Entrevista N.º 9

Nombre del entrevistado: Jaime Valdivieso

Fecha de entrevista: 01 de febrero 2021 y 13 de mayo 2021

Entrevistador: Alicia Ati

Lugar: Av. Milton Reyes y Francisco Roca (domicilio y taller)

1. ¿Usted todavía confecciona las gorras ferroviarias?

Si todavía continúo elaborando las gorras ferroviarias.

2. ¿En qué año empezó a elaborar las gorras?

Yo comencé a elaborar en el año 2008-2010 por ahí porque tuve un contrato con la empresa de ferrocarriles, yo siempre he estado ahí en la empresa de ferrocarriles, yo he estado elaborando, confecciono mucha clase de gorras en cuero, cuerina, telas, no soy artesano pero mi especialidad es gorra ferroviaria, con eso entre a la plaza artesanal del ferrocarril, en 2008-2010 yo ya entregaba al ferrocarril, hacíamos contrato para entregarles a la empresa los señores trabajadores, entonces viendo la economía, hubo un recorte del ferrocarril hasta sé que haga de ponerse de la rehabilitación de la línea férrea se suspendió de ahí yo tuve que irme a la gerencia de ferrocarriles en Quito y entonces de ahí de nuevo solicitar que si en algún momento se reabre el ferrocarril me tomaran en cuenta porque sabía que iban a abrir las plazas artesanales del tren a nivel nacional entonces yo fui a solicitar que me tomaran en cuenta los cuales hicimos de poner, hubo un concurso de merecimiento para los artesanos, de lo cual fui, me tomaron en cuenta en primer a fila porque yo confeccionaba la gorra del ferrocarril, llaveritos y algunas cosas ferroviarias, entonces yo estoy ahí estoy desde que se abrió de nuevo la empresa, entonces estoy yo teniendo mi stand y entrego pues a nivel nacional las gorritas ferroviarias en todas las estaciones del ferrocarril y también en instituciones así que me piden y en la empresa de ferrocarril también para las ocasiones de los uniformes del señores ferroviarios.

3. ¿Cuál fue el motivo por el que empezó a elaborar las gorras ferroviarias?

Yo desde muy joven desde muy niño, mi papa fue ferroviario hace poco tiempo que falleció mi padrecito, yo vivía con en el ferrocarril, yo siempre entraba allá a verle a mi papa a dejarle la comida, a dejarle algunas cosas a él porque era deportista el también y tenía que ir a dejarle sus zapatos para que juegue su uniforme para que juegue, para que entrene, entonces yo entraba mucho al ferrocarril y al ver que mi papasito se ponía el uniforme ferroviario era de jea, las gorras ferroviarias también eran de jean, el uniforme venia pegado las grasas de aceites, venía bien sucias yo tenía que ayudarle a lavar la ropita a mi papa con mi mami, a lo que iba fregando también me iba poniendo la gorrita y me daba mucha emoción ponerme la gorrita de ferroviario y estar ahí en la casa hasta cuando él iba a su trabajo, pero cuando venía el tren también me daba esa ilusión de ver y ponerme y entonces yo estaba en contacto de ahí, entonces ese fue un motivo cuando ya adquirí ya sabían mi arte entonces dije veamos con la gorra ferroviaria y comencé a hacer gorras ferroviarias y por tanto es una fuente de vida para mí.

4. ¿De quién aprendió el oficio de elaborar gorras ferroviarias?

De mi arte de hacer gorras tengo mucho tiempo, yo aprendí el oficio en una fábrica de gorras que queda en la ciudad de Riobamba que es muy conocida a nivel nacional casa de las gorras la única que había, yo tenía una edad de 20 años, la fábrica es de un primo mío es un pariente, me fui a ver que me den una mano ya que los estudios no continué, me gusto confeccionar gorras, sombrero, pero todo en telas, paño en todo eso ahí, los sombreros de paño esos los bolsaringos pero esos ya son trabajados a vapor en máquinas industriales las cuales yo no tengo, esas fábricas solo ay en Quito, creo que por Otavalo, creo que hay por otras partes, para hacer sombreros, pero no para hacer las gorras ferroviarias, la gorra ferroviaria es desarmable, cuando yo adquirí mi conocimiento para aprender el arte de las gorras, comencé a unos 20, 21 años hasta la fecha es bonito confeccionar, el arte, ser artesano más que todo, me titule soy artesano, soy sastre y mi perfeccionamiento es HAVER gorras.

5. ¿De dónde obtiene los materiales?

Tengo que adquirir materiales, los cuales adquiero en los almacenes, aquí en Riobamba el comercial Guacho, es la más fuerte a nivel nacional, donde adquiero cuerina, en Ambato cuero, adquiero el cartón plástico, es unos materiales, mando a confeccionar las plaquitas para poner brequero, conductor de trenes, mando a confeccionar, eso si no hago yo porque cada quien tiene su arte y mi arte es confeccionar las gorras, ay los otros adhesivos les pongo ahí.

6. ¿Cuál es el proceso de confección de la gorra?

Señor Jaime: El proceso es: adquiero, vengo acá [*al taller situado en su casa*], señalo, corto tengo 3 máquinas, trabajo con dos operarias, la una tuve que suspender y ahora trabajo con mi esposa, trabajo yo, trabajamos los dos, el tiempo está en crisis, entonces no hay salida tengo que cortar, tengo que poner el proceso de gorrita y entonces ahí si van los terminados que van a mano, la gorra es desarmable, no es la que queda intacta, tiene 3 funciones digamos la gorrita, la gorra que le ve se le pone [*gorra ferroviaria completa*], se desarma queda boina o si no solo queda visera, entonces, son 3 en 1, ese es el modelo ferroviario, eso me encanto por eso.

Señor Jaime: Este molde es para 4 tallas 57cm, 58cm, 59cm, 60cm, esta es 54cm, 55cm, 56cm, porque la cabecita tiene distintas medidas, usted tiene 55cm, estas son las medidas que tengo, esto se conforma la gorra con uno de estos [*pieza circular*] y con otro de estos, para una gorrita es una plantilla de esta [*pieza circular*] y 4 de estos [*pieza rectangular*] 2 de estos y una tiritita, sacamos una tira de estas pero en negro mismo no en rojo porque hago en franja roja nomás nomas, la

gorra entera no, le pongo rojo, azul o el color que el cliente me pide, ya cortado, como yo corto esto en la mesa de corte, cojo estito y digo haber deme haciendo acá son 4 gorritas que están acá, aquí están para 2, mi señora tiene el proceso de trabajo que a va planchado aquí un pedacito de pegón pagable.

Esposa: Este por ejemplo es la 56, 55, todo esto solo va en una chulla, aquí se pasa la plancha, cuando se pasa la plancha se pone el número, se van separando y aquí se va viendo lo que se va a coser, se va midiendo aquí y acá,

Señor Jaime: esta es la franja la parte delantera, aquí va en los ojalesitos, cuando ya está puesto va cosido.

Esposa: y sobrecosido, bueno en lo que ya está sobrecosidos, cosido aquí y sobrecosido que es esto, de ahí si viene con un aparatito que tenemos se hace el huequito le introducimos el hojalillo, cuando ya está este hojalillo puesto cogemos y le ponemos en un aparatito y le clavamos, para que esto se vire, cuando ya está todo armado.

Señor Jaime: aquí tenemos un pellón plegable, cortamos un pellón, entonces le pegamos así, luego le cosemos y le damos la vuelta y ahí viene la unión, cada piquete tiene su significado, que se tiene que hacer, porque, son milimétricamente llega a su punto, entonces nosotros tenemos que señalar acá, todos estos van tanto arriba como abajo, que es lo que pasa que esto ya está pegado pero aquí tiene su piquete, todo tiene su piquete, que son 4, mientras vamos cociendo comenzamos desde esta parte, el ovalo significa un parte va atrás otra va delante cualquiera de las dos, entonces viene acá y comenzamos a coser desde aquí, entonces tiene que coincidir justo acá, y lo propio se cose todo eso y justo tiene que coincidir acá, cada quien tiene su proceso, esto ya está cosido, sobrecosido, aquí está el piquete echo y aquí el otro, eso le permite que no se deforme la gorra, en la unión que se le pone es esta tira, esto le ponemos con el afán de que me sobro digamos cuerina y retazos que no quiero votarles yo lo vuelvo a ocupar, como aquí está esta unión, no va ni cosido ni virado costura porque acá se le así, propiamente es una tira recta, cada tira tiene su dimensión en la cuerina esto estira, entonces tengo que ver cuánto estira por ejemplo su cabeza es 54cm pero como estira por ello tengo que cortar 2cm menos para que quede justo a su cabeza, digamos la gorra no es muy simple, en el caso que fuese cuero, van los números muy exactos igualito en todo, no tengo porque pasarme un centímetro porque en el momento que yo le arme el aro, entonces el proceso es este que tengo que tener aros plásticos que le pongo, entonces el aro siempre yo le corto con 4cm más de medida, en su cabeza de 54cm tengo que cortar 58cm, porque 2cm va de medida para cruzarle la pega que pego con solución, y para darle fortaleza a esto para que no se despegue yo le pongo forrando esto con una cambrella que va cocido

alrededor, la cambrella es este tipo de pellón, yo le corto y esto es el terminado de la gorrita del aro, le coso acá para que, para que vaya forrado y sobre esto viene la visera que es trabajado aparte.

Señor Jaime: Esta es la visera del mismo material va la visera y va igualito esto si no que le trabajo que va pegado con solución, cuando está terminado le armamos, entonces nosotros trabajamos en serie porque trabajar uno no mas no sale, no le trabajamos pero si es bajo pedido una de vez en cuando, yo trabajo corto una 60 piezas una sola, si es que hago yo el cartón plástico que es este que utilizamos para las vísceras y para los aros, cuando está terminado ya le armamos, yo le ponía refuerzos de una material para que la gorra no se hunda, y la gente aprecia más en el negocio.

Señor Jaime: Esta es la visera no le tengo en plástico le tengo en jeans le decía no, es en jean otro trabajo, el molde es el mismo solo cambiaría la tela, entonces los cuales este es el tafílete que le ponemos le pongo aquí la marca y el número, si entonces le pongo aquí la marca y el número y le pego aquí ya está esto y le pego aquí, aquí va una señal de los cuales esto es la mitad, entonces tengo que pegarle de esto en la mitad, esto queda pegado, eso es todo, bueno va cocido, entonces para la cocida de esta visera se tiene que ser hábil, tener una habilidad, el tiempo que me da una facilidad de pegar, tengo que cogerle esto ahí, como está pegado en la máquina tengo que irle metiendo, y luego tengo que darle la vuelta, si tiene un poquito de habilidad en la manos para poder hacerle, para cocer en las maquinas, en una maquina trabaja mi señora, esta es la overlock y yo le tenía otra máquina pero le vendí por la necesidad, mejor que estas, de los cuales para cortar por cantidades que me piden, yo utilizo una maquina cortadora, yo le corto con esto porque esto usted le ve, que utilizo cuando no puedo ocupar la tijera, yo diseño en la tela, esta todo, tengo que poner en la mesa y señalar, ya está todo diseñado viendo todo lo que tengo que hacer de ahí paso con la maquina cortadora una sola, me demoro cortando en dos horas unas 200 gorras, con 100 metros de cuerina alcanza para confeccionar 1000 gorras.

7. ¿Qué tipo de gorras eran para los trabajadores antes y ahora?

Desde mucho antes los modelos han sido así, tengo 3 modelos de gorras ferroviarias, hay una de parada, hay otro para el diario y hay otra que utilizaban los cargadores estibadores que son los que subían los materiales de transporte que llevaban transporte para la costa o para la sierra salía de aquí legumbres, cualquier cosa salían, los cargadores tenían otro tipo de gorras, es una gorra rayadita, blue jean es otro modelo, el de parada es casi al que vendo yo. El conductor tiene una gorra alta, la gorra de conductor no es desarmable.

Son inventos que no son míos si no que son proceso de armar a la gorra en otra manera, una gorra vieja que tengo recuerdo de los señores ferroviarios una en jean, que tiene alrededor de unos 40 años, también he recopilado algunas cosas ferroviarias tengo una lámpara de ferrocarril, esto utilizaban para dirigir al tren en la noche, cada tiene un símbolo de señales en las lámparas de los brequeros con sus símbolos convencionales y cada trabajador sabían lo que significaba.

8. ¿Cuánto tiempo se demora en confeccionar?

Yo realizo un proceso, yo señalo si tengo que entregar un buen pedido, yo en elaborar una gorra me demoro unos 10 minutos al confeccionar, tengo un proceso que yo corto, confecciona mi señora, armo yo, y luego se le pone los adornos enseguida, como no lo hacemos una sola, si no que hacemos unas 20 que nos demoramos un día, porque cocemos y trabajamos en máquina y el resto va confeccionado a mano, cuando son pedidos grandes se realiza en un solo proceso un solo corte, un solo armado.

9. ¿Cuáles son los materiales, herramientas que ocupa en la elaboración?

Mi taller consta de lagunas maquinas industriales, maquina overlock, maquina cortadora, la mesa de cortes, tengo todos los patrones para diseñar y poder cortar.

10. ¿Cuál es el horario de trabajo?

El horario de trabajo es dependiendo del contrato, cuando es bastante se trabaja más tiempo.

11. ¿Cuál es el costo de la gorra?

Hay los procesos son muy distintos y varían según la calidad de tela, en cuerina tiene un precio y en cuero es otro precio, en cuerina yo corto una buena cantidad por decir unas 30 que me demoro en cortar una media hora porque uso maquinaria, si yo corto en cuero tengo que cortar por unidad de las cuales me demorare unos 20 minutos en cortar una gorra. Yo tengo elaborado el tiempo que me demoro en hacer cada tipo de gorra, cuanto es el consumo de luz de maquinaria de hilo de todas esas cosas para poner el precio de la gorra, la gorra en cuerina cuesta \$10.

12. ¿Cuánto llegaba a ganar en el mes antes y ahora?

Antes me pasaba del sueldo básico, gracias a Dios si había como subsistir, hoy en la actualidad usted sabe que la pandemia y las cosas todo ya voy más dos años que ha bajado la producción,

peor en esta pandemia que a veces no se vende una gorra en la semana, la gorra cuesta \$10 y la semana es seriedad, hoy no estoy apto para cualquier otro trabajo porque mi vida ha sido la gorra ferroviaria, la gente de valorar valoran la gorra pero hoy no hay gente que consuma porque, no hay plata para desperdiciar en una cosa, esta primero la alimentación, medicina, yo soy artesano no tengo otro sueldo, antes si está muy bien, hoy no.

13. ¿El proceso de confección es un negocio independiente o con alianza a la empresa de ferrocarriles?

No, yo trabajo de forma independiente para toda persona, no solo es la gorrita ferroviaria, también confecciono unos sombreritos, gorritas, así cualquier cosita que manden a hacer unos bolsos en cuero, voy a tratar de ver otra línea, solo la gorra no voy a dejarlo por supuesto, voy a ver si abro otra línea de mercadería.

14. ¿Cuál era el lugar de trabajo, su taller?

Mi casa siempre ha sido mi lugar de trabajo, el taller, y ahora también tengo el stand en el pasaje artesanal.

15. ¿Usted confecciono la gorra para alguna persona importante de la época?

Gracias a Dios todas las personas son importantes para mí porque van llevando con ese amor, con ese cariño, las personas públicas que le he dado unas gorritas no es que sea político ni nada no me gusta, fue cuando se abrió la plaza artesanal del tren, al señor presidente [*Ec. Rafael Correa Delgado*] le obsequie una gorra de las cuales muy claro me dijo yo no te puedo aceptar esta gorra, porque esta es tu plata, porque esto es tu establecimiento, para eso estas pagando, no te acepto la gorra, sigue esto es trabajo es tu stand, esto es tuyo no es de nadie más, a uno le puso triste, me dijo tú no puedes regalar tu trabajo son palabras emotivas que me hizo llorar, seria de la emoción que me dijo esas palabras o de las iras que no me acepto la gorra. Les he obsequiado a todas las personas, las autoridades de Riobamba, a la prefectura, a la Reinitas, muchas veces les he obsequiado de una voluntad mía, les he dicho que tengan de recuerdo que existe el ferrocarril y que hagan propaganda a mi contenido con buena voluntad ha acogido las gorritas.

16. ¿Ha heredado el conocimiento a sus hijos o alguna otra persona?

Las gorras ferroviarias creo que algunas personas saben hacerlo, pero de muy distinta manera, no lo hacen como yo le acabo de comunicar [*¿Cuál es el proceso de confección de la gorra?*] que

son desarmables, esta gorrita la pueden hacer, pero no el diseño que es desarmable, las otras personas pueden hacerle la gorra pero una sola no saben el proceso de cómo hacerle desarmado, lamentablemente yo no tengo quien quede con mi arte con la confección de la gorrita, mis hijos son profesionales y mi esposa que trabaja conmigo pues nada más que cose, mis hijos saben confeccionar saben cómo hacer la gorra, talvez en un futuro por necesidad lo hiciera pero ahora se dedican al área de estudio en la cual se formaron.

17. ¿Por qué fue importante el cargo/oficios que realizaba?

Por una quizás estar al lado del ferrocarril, mi padre fue ferroviario, mis familias fueron ferroviarias, entonces yo tenía también ya el arte más o menos, dominaba otra clase de gorra, hubo esta oportunidad de abrirme espacio para ver, entonces me dedique a investigar la gorra, le vi, le desármame y como yo ya sabía, entonces dije voy a hacer esta gorra ferroviaria y voy a dedicarme a vender a la empresa de ferrocarriles, todo por situaciones económicas también, muy bien al principio, que bonito años atrás que bien que me sentía per así mismo paso el tiempo que ya se acabó, la época de bonanza se acabó.

18. ¿Por qué es importante que sea reconocido el cargo/oficio que realiza?

Yo quiero que le den este realce a la gorra, a la empresa de ferrocarriles porque queda un icono, porque piensan en la empresa de ferrocarriles, mucha gente a nivel nacional y mundialmente saben que en todos los países hay línea férrea, hay trenes, entonces hoy aquí en el Ecuador que siente que se va perdiendo como no va a dar tristeza que se pierda un ferrocarril, una añoranza de los trenes verles, sentir ese brequero que va ¡dele, dele! dirigiendo con la mano, con su linterna y puesto la gorra bien uniformado, es algo bello que quede un recuerdo, que no quede icono si no que vuelva a renacer el ferrocarril, la gorra es muy bonita, muy hermosa, ese lindo ferrocarril que nos ha unido, sierra, costa.

4.1.1.13. Entrevista N 10

Entrevista N.º 10

Nombre del entrevistado: Víctor Manuel Yerovi Herrera

Fecha de entrevista: 19 de junio 2021

Entrevistador: Alicia Ati

Lugar: plataforma WhatsApp

1. ¿A qué asociación pertenece?

Hermandad Devotos del Señor del Buen Suceso.

2. ¿Qué es la Hermandad Devotos del Señor del Buen Suceso?

La hermandad de ferroviarios jubilados es lógicamente con ferroviarios que ya cumplieron su etapa de servicios en la empresa y como una hermandad, eso después de salir de la empresa se hacen socios de esa hermandad, el comité auxiliar en cambio era de los activos de la gente que estaba trabajando y conformaban como comité auxiliar a nivel de comité de empresa o del sindicato ferroviario ecuatoriano, comité auxiliar Riobamba, porque hay un comité a nivel nacional también, la función específica del comité de los devotos del señor del buen suceso, tiene primeramente como servicios, de en caso de fallecimiento tienen el servicio de bóveda, tienen el servicio de ayuda por fallecimiento de un devoto, de un socio de la institución, prácticamente se desfila el día martes santo cuando, también se tiene una sede con sala de velaciones y sala de sesiones que está ubicado en la calle Manuel Elicio Flor, en la calle donde empieza el paso a desnivel pasa por el colegio Riobamba Norte.

3. ¿Quiénes están afiliados?

Tenemos la oportunidad, de ser posible poder afiliar a cualquier miembro de la familia con el vínculo ex ferroviario, ejemplo si su papi fue ferroviario tiene opción usted, su mami, sus ñaños, de todos los grados de afinidad y consanguinidad de ferroviario jubilados.

4. ¿Las personas que integran la Hermandad de Jubilados “Comité Auxiliar de Riobamba están afiliados a la Hermandad “Devotos del Señor del Buen Suceso”?

Le comento que la gran mayoría no, solo las personas que han deseado estando activos pertenecer a la hermandad han entrado pero la gran mayoría, le comento es gente jubilada y sus familiares, pero tampoco el estatuto no le prohíbe pertenecer a un ferroviario activo, no le prohíbe, es ya opcional, la gente que está todavía laborando en la empresa puede también ser socio.

5. ¿Cuál era su cargo u oficio?

En mi caso me llamo Víctor Manuel Yerovi Herrera fui trabajador de los talleres del ferrocarril como mecánico que me correspondía hacer la revisión, arreglo, mantenimiento de locomotoras, vagones y coques de pasajeros en el aspecto de frenos, que se llamaba mi especialidad Airista o

neumático esa fue mi función durante 27 años porque yo entre directamente en ese entonces como bachiller técnico del Instituto Carlos Cisneros teníamos esa opción de entrar directamente, lo que no pasaba con otros compañeros que tuvieron que ascender desde carrilano que es el compañero que arregla la línea y ahí iban escalando de acuerdo a la antigüedad y conocimiento a ciertas jerarquías que daba la empresa, yo entre en el año 1982 hasta febrero del 2008.

6. ¿Qué función cumplía el Airista?

Yo empezaba a laborar a las 7am todos los días cuando era el horario normal, porque también teníamos horario diferenciados en guardias, pero bueno lo regular entraba a las 7am salía a las 12am luego entraba a las 2pm y salía a las 5pm, ese era mi horario, pero cuando había el horario diferenciado entraba a las 6pm y salía las 7am del día siguiente, mis funciones específicas era dar el mantenimiento de lo que concierne a los compresores que tienen las locomotoras tanto las diésel eléctricas, las maquinas negras comúnmente conocidas como maquinas a vapor, entonces yo iba y hacia el mantenimiento tanto de locomotoras como de los coches y vagones, bajo mi responsabilidad estaba todo el frenaje del equipo rodante que es la locomotora más el equipo arrastrado que son vagones y coches de pasajeros.

7. ¿Quién era su jefe inmediato?

Mi jefe inmediato era primeramente un maestro de guardia, la guardia constaba de 8 personas con sus distintas especialidades, en las que yo entraba como Artista, entonces el maestro de guardia era el inmediato superior mío y el inmediato inferior del jefe de talleres, con respecto a ello el jefe de talleres era el responsable de todos los equipos llamados guardias y él tenía que dirigir tarea para el maestro de guardia que era el inmediato inferior, y el maestro de guardia dirigir tareas para nosotros así era más o menos el organigrama. el jefe de taller era a nivel general y el laboraba exclusivamente en el día, en las guardias le reemplaza el maestro de guardia, lógicamente el maestro de guardia no tenía las mismas funciones como jefe de taller si no simplemente como jefe de grupo, como jefe de las 8 personas, entonces él dirigía y nosotros conjuntamente con nuestro maestro de guardia rendíamos cuentas en nuestras hojas de trabajo al jefe que era el jefe de taller.

8. ¿Quiénes conformaban el personal de guardia en los talleres?

Había por ejemplo el **maestro que se encargaba de revisar las zapatas de freno(carrocero)**, que son las personas que cambian, es igualito a las zapatas de hierro fundido, igualito a los frenos de las bicicletas, de las patitas que tienen caucho, en la misma forma eran los frenos de las

locomotoras la zapatas pero en hierro fundido que tenía unas 12 pulgadas de alto por unas 4 pulgadas de ancho, y tenían un orificio donde iba cogido a lado de las llantas un aparejo que se llamaba de freno para poder hacer el frenaje, luego de ahí venia el maestro o el encargado de la parte eléctrica de las locomotoras que se llamaba **el maestro eléctrico** esta especialidad empezaron desde cuando fue empresa de ferrocarriles más de 100 años, cada quien tenía su trabajo específico, lógicamente que las máquinas de vapor tenían su generador eléctrico, pero totalmente diferente a las modernas pero el trabajo se hacía idéntico, por ejemplo, el eléctrico que tenía que ver, que haya el paso de energía eléctrica de ese generador de las locomotoras a vapor hacia la farola para que, para la luz. **El Airista** como le decía para que el aire que emanaba un compresor vaya directamente a ser controlado por las tuberías hacia los frenos.

De ahí viene el **maestro traccionista** que queremos decir, el traccionista se encargaba de ver que los motores tractivos, para cada rueda porque las ruedas tienen un motor de tracción, ósea cada rueda no se mueve por sí sola, no es como en un carro por ejemplo usted tiene el motor que le da transmisión a la caja de cambios y arranca el carro y se fue, no acá por el peso que arrastra y por el peso de la locomotora mismo tenía motores de tracción, esos motores trabajaban un motor por cada rueda esto le hablo de las locomotoras a diésel, en cambio las locomotoras a vapor la tracción se hacía por intermedio de cilindros con vapor, que la locomotoras llenaba un tanque de agua, quemaba en ese fogón, no se usted ha visto por donde sale la candela de la locomotora, ahí hay una serpentina tipo echo culebrita, que llenan ahí dentro, entonces por ahí pasaban el agua y con el calor le convertía en vapor, eso le daba tracción a la locomotora a vapor para que pueda arrastrar todo el convoy, como el comento en las nuevas locomotoras prácticamente es un motor eléctrico por cada rueda eso le ayuda a arrastrar el peso de 8, 10, 12, 15 vagones.

De ahí prácticamente venia el **personal que daba mantenimiento a los ejes**, el que se encargaba de poner los aceites, lubricar, igual el **mecánico de motores** es como cualquier mecánico de cualquier vehículo, que tenía que revisar que este bien el agua en la locomotora, que este bien el aceite del motor y también el **mecánico eléctrico** tenía que ver que estén funcionando las baterías porque también tiene baterías las locomotoras nuevas, en cambio las de vapor ellas exclusivamente, la gran mayoría de aparatos funcionaban a base del vapor, ¿Quiénes eran los mecánicos que realizaban las piezas?, mire ellos pertenecían exclusivamente al día, ellos no iban a ninguna guardia en la noche eran los mecánicos que estaban en la sala de máquinas, ahí teníamos tornos, fresadoras soldadoras, esmeriles, todo lo concerniente para poder realizar las piezas que se necesitaban en las locomotoras, ósea era otro personal que exclusivamente trabajaba en la sala de máquinas como le vuelvo a repetir, ¿tienen algún otro nombre a los mecánicos que realizaban las piezas? se llaman mecánicos mismo, todo lo que concierne a talleres generalizamos como mecánicos, pero de ahí estaba los **mecánicos torneros** por ejemplo, mecánicos soldadores si por

ejemplo, **los mecánicos soldadores** ellos soldaban las ruedas, rellenaban las ruedas para que vayan exclusivamente donde el maestro obrero, ponía y bajaba para dejar su medida exacta que requería cada rueda o cada pieza de las locomotoras, de ahí las otras dos personas exclusivamente el trabajo que era más pesado se encargaban de hacer los ayudantes, por ejemplo del mecánico diga usted que cambiaba las zapatas tenía que ir con otra persona porque se manejaba con **bartones** para poder cambiar esas zapatas, un ayudante y el mecánico de tracción como le decía para ver cada mostrar también tenía su ayudante ahí prácticamente e estábamos con las 8 personas que estábamos en cada guardia.

9. ¿Cuál era el horario de trabajo del Airista?

Yo cumplía el horario normal de 8 horas de 7am a 2pm y de 2pm a 5pm.

10. ¿Les pagaban por horas extras?

Nosotros teníamos una modalidad que podíamos hacer 40 horas lo normal y luego de ello venía las horas complementarias cuando nos pasábamos del horario norma, había el sobretiempo fijo o sobretiempo ocasional, muchas de las veces que tenía 30 horas fijas que usted tenía que cumplir por ley, pero en cambio había las horas extras, las suplementarias, que por decirle usted iba salía a las cinco de la tarde requerían de su trabajo ¡le decían! quédese hasta las ocho de la noche por ejemplo o quédese hasta las doce de la noche, entonces ahí venían las horas extras por un lado, por otro lado siempre se hacía las horas extras cuando había los famoso descarrilos, el descarrilo prácticamente en si es cuando salen las ruedas de los rieles y se caen al piso las ruedas, sea por abertura de los rieles, o sea por mucha apertura de la línea férrea porque entre paralela y paralela tenía que haber 35 hasta 42 pulgas nada más entre línea y línea, muchas de la veces por los deslaves o por alguna circunstancia se habría la línea o en las curvas especialmente se habría la línea y se caía la rueda eso se llamaba el famoso descarrillo, en ese sentido teníamos que irnos mecánicos y personal de la vía las horas que sean necesarias, la cuestión era salir con ese descarrillo y arreglar nuevamente la línea porque venía un tren al contrario por decirle o tenía que mañana salir con un nueva ruta, no se podía dejar, no pude ahora y mañana regreso, no, no, no hay teníamos que estar las horas que sea posibles clavadas hasta subir la locomotora y pueda seguir su marcha o a su vez si no seguía su marcha si estaba cerca venía a los talleres.

11. ¿Cuál era la función del Centrifugador?

La función de él era directamente estar en los reservorios de diésel que teníamos ahí en el taller, haciendo la centrifugación que quiere decir que el diésel cuando le vienen a dejar los tanqueros

no es un diésel puro siempre tiene sus impurezas, entonces el oficio del centrifugador era sacar las impurezas entre ellas el agua que contenía el diésel para que no se dañen los motores cuando se cargaban en las locomotoras, él debía estar siempre ahí centrifugando, sacando las impureza y despachando también con el bodeguero o el ayudante bodeguero llenando los tanques del combustible para la locomotora y poder salir de viaje en sus turnos que estaban establecidos.

12. ¿Cuál era la función del Calderero?

Ese tenemos que hablar sobre las locomotoras a vapor, el compañero calderero debía estar siempre, siempre, siempre dejando la locomotora en un status para que no suba ni baje la presión de la locomotora para que pueda salir al siguiente día, él se encargaba precisamente del caldero, por donde salía la candela, él era específicamente el que tenía que estar revisando todo eso.

13. ¿Qué función cumplía el calderero en las nuevas locomotoras?

Vera el compañero calderero una vez llegaron las máquinas a diésel él se quedó como ayudante de cualquiera de los departamentos, porque esporádicamente la gente extranjera quería los tours con locomotoras a vapor no querían los tours con locomotoras a diésel, no, no, entonces el compañero siempre había en cada taller por lo menos había una personas que conocía sobre el tema para dar el mantenimiento en los viajes esporádicos que se daba con los turistas extranjeros, el oficio se quedó rezagado un poquito.

14. ¿Cuál era la función del Carrocero?

Como le había comentado antes era el compañero que cambiaba la zapatas de frenos, revisaba y por ejemplo por decir los coches que vinieron del viaje desde Duran, entraron y el compañero tenía la tarea de ir a revisar si es que todavía tenía las zapatas, tenían su tiempo vida, si estaban dentro de los parámetros de grosor de la zapata le daban para un viaje más, si es que estaban fuera del límite tenía que poner una zapata nueva, y también él tenía que ver todo lo que concierne a breques, breques usted sabe brake en inglés es freno, entonces él tenía que revisar cadenas, todo el aparejo que llamamos nosotros a nivel del ferrocarril, de ahí el brequero que es otra cosa, el que iba prácticamente encima del tren, una persona brequero por cada vagón o por cada coche de pasajeros, él tenía que ir controlando esa ruedita que era el freno a más del freno de aire que emana la locomotora.

15. ¿Cuánto era el salario del Airista?

Dando gracias a Dios, vera cuando ingresé en el año 1982 empecé a ganar 2500 sucres mensuales lo que equivale ahorita a 10 centavos de dólar, en comparación al sueldo de ahora es un básico de 400 dólares, imagines le estoy hablando de 10 centavos de dólar seria las 399 menos de lo de hoy, lógicamente que todo tiene que estar relacionado al tiempo, era un buen sueldo solo para nosotros 2500 sucres, ahora digamos que es un sueldito más o menos los 400 dólares que es prácticamente el básico, pero en ese entonces el básico en el país era de 3100 sucres.

16. ¿Definiciones de términos?

Truque: Truck, le decimos comúnmente truque, es el cuerpo donde van montadas la rueda de cada vagón, de cada locomotora, o de cada coche de pasajeros, ese es el famoso truck o truque, es precisamente como decirle el carapacho donde van montadas las ruedas.

Torno: El torno es la maquina o herramienta que utiliza el mecánico para torneear, cuando hacen los torneados de madera por ejemplo lo que tornean las piecitas, los que le hacen figuritas en las piezas, los que hacen los muñequitos, en cambio el torno es para hierro, que son unos tornos inmensos que existen en los talleres.

Chavetas: Son exclusivamente en cada aparto del truque hay unos pines que se llaman, son una especie de clavos de una dimensión de dos pulgadas de ancho por unas tres dependiendo de lo que se necesite con un orificio, por ejemplo, usted quiere juntar dos piezas pone ese eje y en el orificio de la parte inferior el que no tiene cabeza, ese orificio se ponía un pedazo de barrilla y se retorció para que no se caiga justamente ese aparato que le digo que se llamaba ese ejecito.

17. ¿Por qué fue importante el cargo/oficio que realizaba?

Fue tan importante para mí y para toda la colectividad tanto también para la empresa porque, porque bajo mis espaldas iban 500 personas en el tren, entonces imagínese bajo mi responsabilidad tenía yo la vida de esa persona, porque qué tal si por ejemplo como el mecánico de un carro me manda a arreglar los frenos y le arreglo mal, el rato que está bajando una cuesta se matan, tienen un accidente, esa era muy importante la responsabilidad que yo tenía sobre mis manos.

18. ¿Por qué es importante que sea recordado el cargo/oficio al que perteneció?

Es muy importante porque la empresa de ferrocarriles se reactiva o sea reactivada o concesionada, tiene que funcionar, estrictamente el responsable el que vaya después de mí a cumplir esas funciones como mecánico Airista bajo mi cargo tiene que dar seguridad definitivamente al usuario o pasajero del ferrocarril.

19. ¿El conocimiento del trabajo ferroviario es transmitido hacia las demás generaciones como sus hijos, nietos y entorno social?

Mis hijos, mis nietos, mis familiares conocen exclusivamente de mi trabajo, solo conocen, pero a ninguno le ha gustado seguir mí misma línea, pero le comento al tiempo de trabajo que uno ingresaba a la empresa, tenía que ir aprendiendo de los mayores que nosotros, había gente muy antigua a nosotros y teníamos que estar exclusivamente aprendiendo primeramente solo viendo, solo, luego de ello practicando y también la empresa nos daba cursos, nos daba seminarios de ese tipo, por ejemplo cuando vinieron las locomotoras diésel eléctricas nosotros hicimos muchos cursos con los señores Francés, porque esa locomotoras son de procedencia francesa, hicimos cursos aquí, después de ello tuve la oportunidad de hacerme instructor de la empresa, entonces mis conocimientos yo traslade a los compañeros de Ibarra, de Quito, de Bucay y Durán que era estrictamente los cuatro talleres de mantenimiento y reparación del equipo rodante, como le decía el equipo rodante exclusivamente es la locomotora y equipo arrastrado que son coches y vagones, así más o menos se me ha hecho mi carrera, y también como le vuelvo a repetir transmití a los compañeros que quedaron, ojala ellos hagan lo mismo para que sigan transmitiendo a las generaciones posteriores.

4.1.1.14. Entrevista N 11

Entrevista N.º 11

Nombre del entrevistado: Manuel Ibarra

Fecha de entrevista: 04 de junio 2021

Entrevistador: Alicia Ati

Lugar: plataforma WhatsApp

1. Historia de la Hermandad de ferroviarios Jubilados “Comité Auxiliar” Riobamba

Su fundación creada en el año de 1923 y conformada su organización por lo señores ferroviarios entre los que destacan Luis Salvador, Alejandro Campaña, Luis Valverde, Manuel Jarrin, Alonso Jarrin, Luis Chiriboga, Miguel Matos y Leónidas Anda.

Su propósito fueron los de conseguir las mejoras sociales y económicas para todos los trabajadores, como unas de las principales de muchas conquistas era la del fondo de separación y mortuoria.

Por las sagaces maniobras patronales, que tenía como objetivo la total designación de la hermandad ferroviaria, propósito que fue logrado mediante una Asamblea de los representantes en el año de 1936 y ratificada mediante decreto de gobierno en el año 1937 a la que traslado su absoluta suspensión.

Después de aquella desintegración vuelve a conformarse un nuevo nombre la que es en la actualidad la **Hermandad Ferroviaria de Jubilados del Ecuador** con acuerdo ministerial N.- 0807 del 21 de febrero de 1952.

Los actuales objetivos de la Hermandad Ferroviaria de Jubilados del Ecuador son muchos y entre uno de los principales es el de velar por los intereses y beneficios generales de toda la clase jubilada y la de sus afiliados.

Después de varios trámites generados ante el gobierno de Carlos Arroyo de Rio, da como resultado y se emite mediante decreto ejecutivo N.- 350 del año 1944 que cada 5 de abril se conmemore como día nacional del Ferroviario Jubilado del Ecuador.

Por tal motivo exaltamos esta fecha el día de hoy como lo seguiremos haciendo por muchos años más por lo que invito a unir nuestras voces en una sola palabra. Viva la hermandad de ferroviarios jubilados del Ecuador.

2. ¿Quiénes conforman la directiva de la Hermandad de ferroviarios Jubilados “Comité Auxiliar” Riobamba?

HERMANDAD DE FERROVARIOS JUBILADOS DEL ECUADOR

Fundada el 21 de febrero de 1952 Acuerdo Ministerial N.º 0807

Dirección: Bolivia 16-47 y Colombia, Casa de la Tercer Edad Telefax: 03296970

Comité auxiliar Riobamba

Lista de los directivos del comité auxiliar de Riobamba principales y suplentes.

Manuel Mesías Ibarra Barahona	Director
José B. Orozco Brito	Vicepresidente
Yolanda Moreno	Secretario de AACC
Silvia Cajas	Pro-Secretaria
Jorge Eduardo Benavides Hidalgo	Tesorero
Juan Cornelio Tello Insuasti	Bibliotecario
Alonso Méndez	Síndico

Vocales principales

Sra. Amable Peralta	Vocal de organizaciones y propaganda
Sr. Mesías Sandoval	Vocal de asuntos sociales
Sr. Cesar Ureña	Vocal de relaciones publicas

Vocales suplentes

Gonzalo Rodrigo Machado Zúñiga	Primer suplente
Emilio Santos	Segundo suplente
Enrique Andrade	Tercer suplente

3. ¿Quién es el presidente de la asociación de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados del Ecuador de la sede principal?

El presidente es el señor Luis Eduardo Ortega Cevallos.

4. ¿Cómo se maneja el comité auxiliar de Riobamba frente a la sede principal?

Nosotros mantenemos manteniendo buenas relaciones como son mediante comunicaciones o mediante fondos económicos que se hace de descuentos a los afiliados, tenemos muy buenas relaciones mediante comunicaciones, le explico nosotros tenemos este estatuto (Estatuto reformado de la hermandad de ferroviarios jubilados del Ecuador y reglamento interno) mediante este estatuto ellos lo formalizan, lo hacen y lo mandan a los nueve comités auxiliares que forman la institución, entonces nosotros tenemos que mantenernos estas normas porque están son las leyes nuestras, por eso le digo que nosotros mantenemos es mediante buenas relaciones porque, porque es mediante este estatuto que mantenemos cumplimos con todo lo que ellos nos mandan de Quito, que es eso por ejemplo nos mandan comunicaciones que nosotros tenemos que hacer comunicaciones también de aquí, para mantener relaciones de comunicaciones, asunto económico por ejemplo, nosotros tenemos aquí afiliados por ventilla y ellos vuelta afiliados por descuento

del seguro social, nosotros los nominamos con participaciones mensuales y así mismo vuelta les damos la participaciones mensuales que les corresponde a los que nos depositan aquí por ventanilla.

5. ¿El comité auxiliar de cuantas personas se compone y de los cuales cuantos miembros están activos?

El comité auxiliar se compone de 13 miembros, de los cuales 10 son activos, por eso yo le puse arriba los 7 que son los que trabajamos normalmente, las 3 que son los que pertenecen a las diferentes labores que tienen que hacer que son por ejemplo el de organización de propaganda, él de asuntos sociales y los 3 últimos son suplentes, que quiere decir, que si alguien de ellos se enferma, renuncia o no vienen a las sesiones, yo escojo de los 3 suplentes a cubrir con ellos las sesiones ellos son de la directiva, el número de socios que yo tengo en el comité local de Riobamba son 232, somos 232 socios es el comité auxiliar de Riobamba, en el 2004 yo era dirigente en el comité local 700 y pico de socios, eso manejábamos, tuve un accidente y tuve que retirarme una buena temporada y cuando regrese a presentarme para la sesiones mi sorpresa fue que estaban casi unos 300, el hermano Pedro José el director anterior que va saliendo, que yo le reemplazo a él, el me entrega a mí con 224 y de ahí yo ya tengo 232 socios, algunos se retiraron, muchos fallecieron, otros se fueron de aquí de Riobamba, se fueron a diferentes partes del país pero ya no pertenecen aquí al comité local, en el año 2020 yo tengo 20 fallecidos con esta bendita enfermedad del covid-19 y de este año 2021 son 4 compañeros, entonces los que van falleciendo si no tienen familiares que hayan sido inscritos a miembros de la institución se elimina de las lista de miembros, por lo tanto nosotros como cabeza debemos buscar nuevos socios, eso es lo que hemos hecho, he hecho yo, ya le digo yo ya tengo 232 socios de lo que quedaron con 224 y he subido 8 socios y así seguiremos.

6. ¿Cómo pueden ingresar a formar parte de la asociación Hermandad de Ferroviarios Jubilados “comité auxiliar” Riobamba?

Son ferroviarios o miembros de los ferroviarios que se han ido, en este caso por ejemplo, nosotros tenemos unos compañeros que últimamente se fueron, Don Cipriano un compañero de trabajo y que falleció con esta enfermedad los hijos de ellos que son 3, conversaron con nosotros y querían seguir perteneciendo, porque, porque ellos eran socios por el papa, se fue la cabeza familiar y ya no había quien les cobre el mensual que tenían que pagar, entonces ellos viene y hablan con nosotros y nos dan la documentación que se solicita y nosotros mandamos a la central ejecutiva de Quito con la aceptación de nosotros y para que allá sesionen y se acerquen con los socios y regresa, ellos no pagan por descuento porque son gente de fuera, pero pagaran por ventanilla, ósea

viene y cancelan la mensualidad donde el señor tesorero, esa participación es que les corresponde a ellos, porque hay que darles una participación del descuento para que obtengan los mismo derechos, así como ellos nos mandan económicamente nosotros también de aquí todos los que depositan por ventanilla les mandamos la carta económica

7. ¿La directiva en la cual usted está como representante de que periodo a que periodo esta?

Yo fui elegido el 2 de marzo del 2020 como dirigente del comité auxiliar de Riobamba y mi duración es hasta 2 de marzo del 2024, que, así como salí elegido yo para ser el director del comité auxiliar, todos los que están inscritos en ese listado que le di, todo el mundo va igual para 4 años.

8. ¿Secretario de AACC de que siglas son?

Secretaria de actas y comunicaciones.

De esta manera se finalizaron la estructuración de 11 entrevistas, mismas que se detallan a continuación, en cuanto al tiempo, formato audio y el número de fotografías proporcionadas por los actores sociales:

Tabla 6-4: Detalles de las entrevistas a los actores sociales en el entorno ferroviario

Nº	Nombre	Fecha de entrevista	Forma de entrevista	Numero de audios y/o videos	Duración del audio y/o video	Numero de fotografías
1	Miguel Ángel Castro Ordoñez	13/01/2021	Plataforma WhatsApp	1 audio	39 minutos 08 segundos	1
2	José Eduardo Balseca Villagrán	14/01/2021	Plataforma Zoom	1 video	58 minutos 48 segundos	3
3	Rómulo Bolívar Falconi Guevara	14/01/2021	Plataforma Zoom	1 video	1 hora 45 minutos 37 segundos	0
4	Miguel Rogelio Ortiz Molina	15/01/2021	Plataforma Zoom	1 video	58 minutos 7 segundos	0
5	Fredy Hermenegildo Logroño Noboa	15/01/2021	Plataforma Zoom	1 video	2 horas	6
6	Elicio Rene Santillán Logroño	15/01/2021	Plataforma WhatsApp	1 video	13 minutos 23 segundos	12
7	Luis Aníbal Maldonado Álvarez	16/01/2021	Plataforma WhatsApp	1 audio	45 minutos 09 segundos	0
8	Ángel Gonzalo Vicuña Rojas	27/01/2021	Plataforma WhatsApp	1 audio	1 hora	5
9		01/02/2021	Plataforma WhatsApp	1 audio	41 minutos 43 segundos	0

Nº	Nombre	Fecha de entrevista	Forma de entrevista	Numero de audios y/o videos	Duración del audio y/o video	Numero de fotografías
	Jaime Antonio Valdivieso Hernández	13/05/2021	Domicilio y taller de trabajo, Av. Milton Reyes y Francisco Roca	3 audios	13 minutos 04 segundos 5 minutos 17 segundos 4 minutos 28 segundos	41
10	Manuel Mesías Ibarra Barahona	04/06/2021	Plataforma WhatsApp	1 audio	17 minutos 51 segundos	3
11	Víctor Manuel Yerovi Herrera	19/06/2021	Plataforma WhatsApp	1 audio	37 minutos 27 segundos	3

Realizado por: Ati, M. 2022

4.2. Registro del Patrimonio cultural inmaterial de los sub-ámbitos “Oficios tradicionales” y “Técnicas artesanales”

4.2.1. Redacción del informe

4.2.1.1. Contexto físico de manifestación

La creación de la línea férrea un sueño que inicio Gabriel García Moreno e impulsado en los gobiernos de General Eloy Alfaro, por causa de los gobiernos de turno y la compañía constructora que quería finalizar el contrato a toda costa, evadiendo los planos originales que causo grandes conflictos en la población. En cada territorio por el cual estaba planificado pasar la vía ferroviaria se dieron cambios significativos, pero en el caso de la ciudad de Riobamba fue distinto, la ciudad en crecimiento no contemplo un sitio adecuado para las instalaciones ni el trazado por el cual la vía debía ingresar y continuar a la ciudad de Ambato, evidenciando un diseño forzado, se puede visualizar en la Figura 1-4.

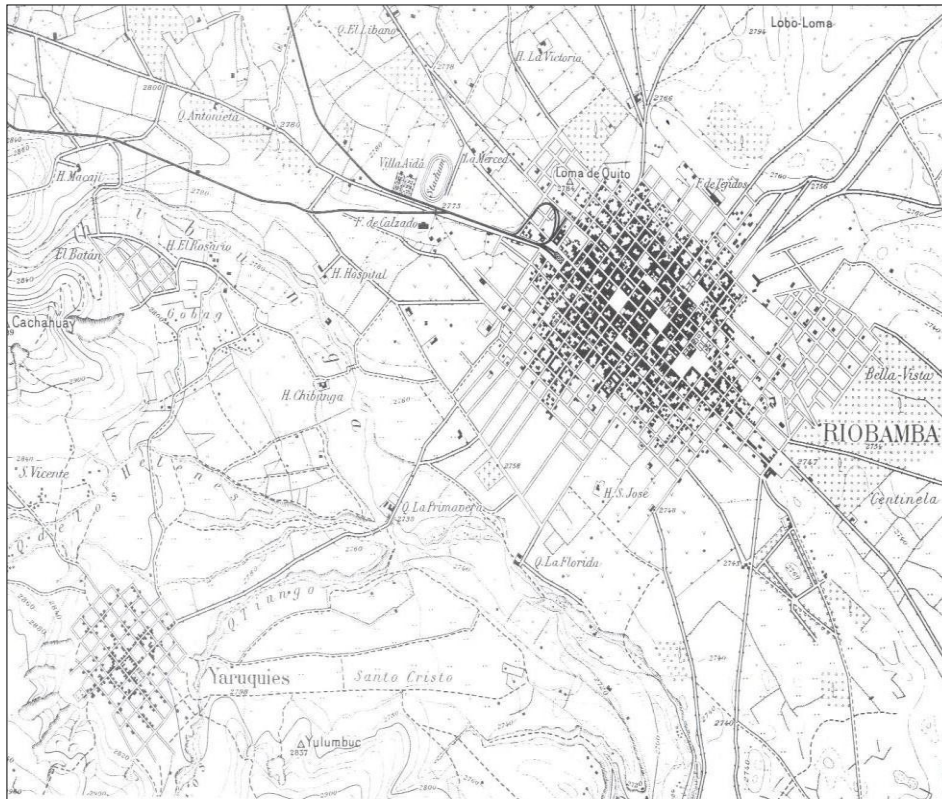


Figura 1-4. Mapa de Riobamba en el año 1931 donde se visualiza la vía ferroviaria

Realizado por: Cepeda, 2003

Con el contrato firmado del 14 octubre 1905 los pueblos Riobambeños tenían una base justa para exigir el traslado de los talleres ferroviarios desde la ciudad de Duran a la ciudad de Riobamba. El contratista A. Harman socio de Alfaro con contrato en mano con el fin de avanzar la obra rápidamente decidió trasladar los talleres a la ciudad de Ambato que por falta de apoyo de los ciudadanos que estaban en contra de los ideales Alfaristas, fracasa la propuesta, más no contaron con contratiempos como el servicios de agua que todavía no se establecía con regularidad en la ciudad (Alfaro, 1884, p. 26).

En su edición del 30 de enero de 1923 del diario el Comercio publica, “arriba a Riobamba las oficinas y bodegas de la Guayaquil & Quito Railway Co”, las oficinas centrales a un caserón de propiedad de Nicolas Vélez Guerrero, y la terminal se construye en un solar propiedad de la Municipalidad, todo ello en condiciones antiestéticas por dotación inadecuada de recursos, y bajo polémica de la ciudadanía dividida, mientras un grupo apoyaba la ubicación en el centro de la ciudad otro preferían que se ubique en las afueras en (Cepeda, 2006, p. 180).

Todo esto evidencia que la falta de planificación en Riobamba resulto en un diseño irregular al resto de las estaciones ferroviarias (Del Pino, 2013, p. 77), la oficina administrativa ferroviaria de Riobamba “está adosado por tres frentes, la fachada muestra dos plantas de corte neoclásico. La

planta de la casa no se modificó con el cambio de uso, resuelve la falta de iluminación natural mediante un patio interior y un corredor cubierto con una mampara de madera y vidrio”, a diferencia del resto de oficinas del país, en Riobamba se estableció en el centro de la ciudad (Del Pino, 2013, p. 151).

La terminal ferroviaria “de Quito y Riobamba se conserva la cubierta con voladizo tanto en el andén como en la cubierta probablemente por razones funcionales, sus fachadas exhiben austeridad en la decoración”, obra de Antonino Russo, concluida en 1926, además disponían de una oficina de control sanitario, debido a los roedores que moraban en vagones, con ello evitar la transmisión de la peste bubónica u otras enfermedades aliadas. el diseño arquitectónico de la terminal ferroviaria se visualiza en el Gráfico 2-4 (Del Pino, 2013, p. 109).

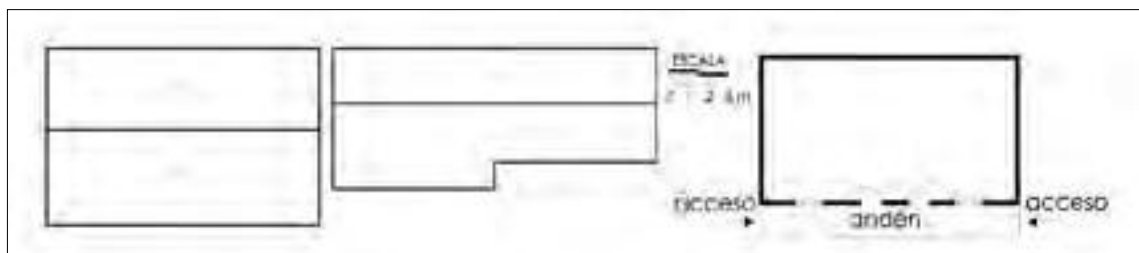


Figura 2-4. Cubiertas Tipo 2 - Terminal ferroviaria de Riobamba

Realizado por: Del Pino, 2013

4.2.1.2. Contexto etnohistórico de la manifestación

El 14 de junio 1897 se celebra el contrato histórico denominado “Valdivieso-Harman”, quienes suscriben el Ministro de Haciendas y obras Públicas, Don Ricardo Valdivieso y el empresario Estadounidense Don Archer Harman, en el contrato se menciona que la compañía fundada en el Ecuador bajo el nombre de “*The Guayaquil and Quito Railway Company*” construirá solo ramales para la conexión con las ciudades de Riobamba y Ambato, dentro del mismo mandato del General Eloy Alfaro, el congreso del año 1900 aprobó una modificación por la que se toleraba o permitía un cambio a la gradiente entre Duran y Guamote, que quede hasta 5% a cambio de que la línea principal pase estrictamente por la ciudad de Riobamba y avance hasta la ciudad de Ambato. En el gobierno del general Leónidas Plaza Gutiérrez se verificó el incumplimiento del contrato modificado en el año 1900 y con gran apoyo a los ciudadanos que exigían el ingreso de la vía principal a la ciudad de Riobamba, por medio de un contrato adicional ordeno a la compañía la rectificación y en garantía quedo autorizado a retener \$50.000 en bonos (Crespo, 1933, p. 109).

A finales de siglo XIX llego al país un afamado y gran conocedor de las líneas ferroviarias el ingeniero William Shunk, quien coincidentemente era familiar de John Harman, hermano de

Archer Harman, su trabajo era analizar el terreno por el cual cruzaría la vía principal, después de inspeccionar y levantar el plano, el trazo único y racional que debía cumplirse era: de Guamote seguir el río del mismo nombre, luego pasar por el río Sesel continuar por el río Cebadas para ingresar por la parroquia Licto, Punín, San Luis y finalmente llegar a Riobamba, y esta línea a su vez sería integrada para el ingreso a la ciudad de Ambato (Flor, 1924, p. 20).

El 18 de junio de 1905 los ciudadanos esperanzados que la vía principal ingresara a la ciudad y mirando que el contrato no se cumplía, se creó la primera junta patriótica, las aspiraciones eran la conservación del trazo original por las parroquias Cebadas y Licto, que a medida que avanzaba fue desviado con intenciones de no ingresar a la ciudad pasando por Cajabamba y Luisa que por medio de periódicos a nivel nacional expusieron sus ideales de lucha y protesta en contra del estado y la compañía constructora de ferrocarriles que no fueron escuchados (Cepeda, 2006, p. 172).

La verdadera lucha por la reivindicación inició el 23 de diciembre 1905 encabezado por General Eloy Alfaro y el Dr. María Emilio Terán, quien mirando la situación de las profundas heridas de los ciudadanos Riobambeños utilizó como arma para derrocar al gobierno de turno de Don Lizardo García y a cambio escuchar la voz del pueblo Riobambeño, el apoyo no se hizo esperar, se enlistaron los liberales de Chimborazo, el objetivo era preparar un ardid, consistió en un baile de gala en casa de una familia distinguida Dávalos Calles al cual acudirían todas las autoridades locales, los conspiradores y demás invitados para no levantar sospecha alguna, mientras los invitados se divertían, por otro lado los conspiradores armarían estratégicamente el plan de ataque y tomar el cuartel del batallón “Quito” y de la policía y fue así como sucedió el 01 de enero 1906 mientras se realizaba el baile de gala, los conspiradores en menos de 2 horas tomaron por sorpresa el cuartel y la oficina policial, los revolucionaron sin portar gran armas lograron el objetivo, con esta heroica jornada, el día 2 de enero del mismo año de unieron 14 jóvenes de la ciudad de Ambato 140 prisiones más los 40 jóvenes de la ciudad de Riobamba constituyendo el ejército revolucionario que continuaron con la lucha, el 3 de enero comienza el plan de ataque desde la hacienda Bellavista hacia la llanura de Gatazo donde se formaliza el combate, en la cual perecieron muchos soldados y revolucionarios, que se dio a conocer días después como el triunfo del Chasqui, los planes del general Eloy Alfaro se cumplieron y con el triunfo estruendoso en Riobamba avanzó la tropa a la capital donde se nombró bajo el gobierno de Gran Bretaña al General Eloy Alfaro encargado del mando supremo y al Dr. María Emilio Terán como Ministro Plenipotenciario, más el ofrecimiento no se cumplió (Flor, 1924, p. 67), y las palabras del vicepresidente de la compañía constructora haciendo caso omiso a la protesta del 1 de enero de 1906 fueron que el ferrocarril ingresaría a Riobamba finalizada la obra en Quito, lo cual causó la indignación de la población, como no se tuvo pronunciamiento desde el mando supremo se recurrió a la gestión del general Román distinguido Riobambeño como miembro del gabinete del general

Eloy Alfaro y Dr. Pacifico Villagómez dando como resultado un nuevo contrato del estado con la compañía constructora, la cual se comprometida realizar la rectificación de la línea férrea desde San Juan Chico e ingrese a Riobamba, e indudablemente el contrato solo quedo en papeles, tuvo que pasar 9 años más para crear un acuerdo nuevamente y el favor de la prensa que comenzó a desestimar el traspaso de un vía por Riobamba era total (Flor, 1924, p. 72).

La lucha de los Riobambeños seguía intacta después de tanto tiempo quienes formaron un comité patriótico encargado de trabajar para validar los derechos, ante las cámaras legislativas del congreso de 1915 se presenta el proyecto para el ingreso de las vía férrea a Riobamba que finalmente se proclamó en ley, y estaba respaldado en su Art 1°, firmado desde el palacio de gobierno a cargo de Leónidas Plaza Gutiérrez el 02 de octubre 1915, el proyecto convertido en ley transcurrió hasta 1924, la cual fue apoyada por todos los ciudadanos de forma pacífica y mediante manifestaciones a gran escala, fue necesario el trascurso de 18 años para que la capital del Chimborazo triunfara en su patriótica campaña (Crespo, 1933, p. 110).

A continuación, se describe de manera cronológica los hechos históricos que marcaron el ingreso de la vía principal ferroviaria a Riobamba y con ello el inicio de puestos de trabajo:

- **16 diciembre 1872:** En la parroquia Yaguachi se inicia los primeros trabajos ferroviarios.
- **01 mayo 1874:** Inicia oficialmente el tráfico ferroviario entre Yaguachi y Milagro, todo el dinero recolectado por concepto de fletes y pasajes se pagaba al cuerpo de ingenieros.
- **27 enero 1875:** García Moreno expidió bajo su firma el primer reglamento de tráfico ferroviario, se nombró a la gran obra “**Ferrocarril del Sur**”.
- **24 diciembre 1875:** Don Manuel Gómez de la Torre Ministro de haciendas y obras públicas suscribe un contrato con Alberto Millet quien fue el primer funcionario en la administración, ingresa a laborar como ingeniero en Jefe, Director de ferrocarril y de obras auxiliares
- **14 junio 1897:** Contrato que obligaba a la compañía a construir solo ramales para la conexión con las ciudades de Riobamba y Ambato.
- **09 diciembre 1897:** Se organiza en el estado de New Jersey la corporación denominada **The Guayaquil and Quito Railway Company**” siendo su primer presidente el banquero Mr. Charles Lee y secretario Sr. Eduardo Morley.
- **31 octubre 1900:** El congreso aprobó una modificación por la que se toleraba o permitía la gradiente hasta de 5% entre Durán y Guamote a condición de que línea principal pase necesariamente por Riobamba y que en lo posible se acerque a Ambato.
- **18 junio 1905:** se crea en la ciudad de Riobamba la primera junta patriótica con el objetivo de exigir el paso de la vía principal por Riobamba.

- **24 de julio 1905:** Pese a todos los inconvenientes llega el primer tren de pasajeros por un ramal a Riobamba.
- **14 octubre 1905:** Se oficializa en contrato bajo la responsabilidad del Ministro de obras públicas Dr. Gonzalo S. Córdova y la compañía de ferrocarriles para que los talleres del ferrocarril ubicado en la ciudad de Duran se trasladen definitivamente a la ciudad de Riobamba; la estación de Colta se trasladaría a la ciudad de Riobamba dentro de dos meses establecidos después de oficializar el contrato más ninguno de los puntos establecidos se cumplió.
- **01 enero 1906:** Estallo en Riobamba una nueva revolución por la rectificación de la línea férrea acaudillada por el General Eloy Alfaro tuvo repercusión en varias provincias del país y culminó en la batalla del Chasqui.
- **1915:** Se conforma en Riobamba el segundo comité patriótico
- **06 septiembre 1924:** finalmente la ciudad de Riobamba cuenta con la vía principal e inicia el servicio de transporte ferroviario.

Con respecto a las manifestaciones ferroviarias propiamente dentro de la investigación se identificó en el libro de historia de ferrocarriles del Sur del año 1993 un listado de quienes fueron los primeros trabajadores dentro de la empresa ferroviaria que se puede visualizar a continuación:

PERSONAL DE FUNCIONARIOS DE THE GUAYAQUIL AND QUITO RAILWAY COMPANY	
Directores	
Representantes de los Tenedores de Bonos	
T. H. Powers Farr	
Erskine Hewitt	1897—1933
Hicks Lawrence	
(Decanos de la Compañía.—36 años de servicio)	
Directores	
Representantes del Ecuador	
Felicísimo López, Enrique Gallardo, Serafin Whither, Carlos Dávalos, Gustavo R. Icaza, Juan M. Borja, Angel Avilés, Pedro Pablo Eguez Baquerizo, Eduardo Mena, Luis A. Mats, Antonio Rivadeneira, Luis Valverde, Julio E. Moreno, Pedro Miller, Eduardo Salazar Gómez, Jaramillo Avilés, Adriano Cobo, y otros más en diversas épocas.	
Presidentes	
Charles Lee	1897—1898
Roberto Thomson	1898—1899
Nelson B. Burr	1899—1900
Archer Harman	1900—1911
E. H. Norton	1912—1922
Archer Harman Schunk	1922—1925
J. C. Dobbie	1925—1927
Manuel A. Navarro	1927
Vicepresidentes	
T. H. Powers Farr	1897—1911
Archer Harman Schunk	1912—1921
Juan Cueva García	1925—1931
Eduardo Salazar Gómez	1932
Adriano Cobo	1933
— 187	

PERSONAL DE FUNCIONARIOS DE THE GUAYAQUIL AND QUITO RAILWAY COMPANY	
Gerentes	
John A. Harman	1900—1907
John Cleveland	1907—1908
F. B. Stewart	1909—1910
H. W. Henderson	1912—1915
F. R. Blunt	1916—1917
J. C. Dobbie	1918—1924
A. N. Paget	1925
Francisco J. White	1925 (Agosto)
Audidores	
John Cleveland	1910
Charles Brown	1910—1911
C. Rother	1911—1916
Enrique Robinson	1916—1917
J. C. Gillespie	1917—1920
Otto Reinhardt	1920—1921
A. M. Lewis	1921—1924
H. Sanborn	1924—1925
George Graham	1925
Roberto E. Dunham	1925—1932
Manuel A. Jarrin	1933
Interventores Fiscales	
Alejandro Noboa	1900—1901
Carlos A. Borja	1902—1906
Belisario V. Torres	1907—1910
Agustín Cabezas G.	1911—1915
J. Cervantes F.	1916—1917
Serafin Whither	1917—1921
Abelardo J. Andrade	1922—1924
José María Pérez Echanique	1924—1925
Jorge I. Moreno	1926—1927
Roberto Crespo Ordóñez	1929
Decano de los empleados del Ferrocarril del Sur es LUIS F. MIRANDA Ingresó en 1892, tiene 41 años de servicio y actualmente es Jefe mecánico del Taller de Ambato.	
188 —	

Figura 3-4. Listado de funcionarios de la empresa *The Guayaquil & Quito railway Co.*, 1897-1933

Realizado por: Crespo, 1933

4.2.1.3. Contexto socioeconómico de la manifestación

Riobamba con la denominación el centro de la República se la conocía desde 1830 cuando se llevó a cabo la primera constituyente. Antes de 1900 era una ciudad pequeña sin gran impacto a nivel nacional, pero el ingreso de la vía principal ferroviaria de forma definitiva en 1924 significó un gran cambio no solo a nivel político, también a nivel económico, el Riobamba de esos tiempos se fortaleció al convertirse en punto intermedio entre las ciudades de Quito, capital política y Guayaquil, capital económica del país, por lo tanto, la tercera ciudad más importante, se trasladó a empresas de textiles y de calzado, los jóvenes más pudientes de la ciudad de Guayaquil ingresan a colegios Riobambeños, por ende los bancos más distinguidos abren sucursales y bancas pequeñas crecen, inversionistas extranjeros con miras al crecimiento acelerado de la ciudad proyectan en construcción la ciudadela denominada Bellavista que a nivel de Latinoamérica será uno de los mejores por contar con parques, hipódromos, estadios, piscinas, canchas de tenis, comerciantes extranjeros de Turquía, Siria instalan sus negocios, se crean hoteles, casas de alojamiento, restaurantes, bodegas (Kingman, 1989, pp. 407-411).




En cuanto a la economía familiar por el ingreso de tren y puestos de trabajo en la institución, creció en gran medida, “Es posible que en Riobamba la tercera parte de la población haya sido ferroviaria o relacionada con la actividad ferroviaria, a través del comercio y de actividades que siendo autónomas, dependían del ferrocarril, como la de los carreteros, que prestaban servicio de transporte de carga desde las estaciones hasta los distintos lugares comerciales de las ciudades” (Sevilla et al., 2008, p. 204).

4.2.1.4. Descripción de cada una de las manifestaciones registradas

Después de analizar información primaria y realizar las entrevistas en los meses de enero, febrero, mayo y junio 2021 al personal ferroviario jubilado mediante plataformas virtuales como Zoom y WhatsApp, se obtuvo como resultado 33 oficios tradicionales ferroviarios adscritos a la empresa ferroviaria, 1 oficio tradicional externo bajo nómina y 1 técnica artesanal tradicional ferroviaria. La sistematización de la información de cargos y oficios tradicionales ligadas a la memoria ferroviaria del cantón Riobamba se puede visualizar en el **ANEXO C** de este documento.

4.2.1.5. Fichas de registro

Tabla 7-4: Relato del cargo como Superintendente de transportación en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL FICHA GENERAL					CÓDIGO	
 					IM-06-01-01-000-21-000001	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN						
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón		RIOBAMBA		
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>	
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJA Y CARABOBO					
Coordenadas en sistema WGS8-UTM: Zona 762977		X (Este) 761024,3 Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761				
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL						
						
Descripción de la fotografía:	Sr. Jorge Benavidez representante como Superintendente de transportación ferroviaria, año 2022.					
Nombre del fotógrafo:	Mariela Ati, 2021					
Código fotográfico:	2022-02-24 at 110732.jpg					
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN						
Denominación	SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTACIÓN FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO					
Grupo social	MESTIZO					
Lengua	ESPAÑOL					
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS					
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES					
Detalle del subámbito	N/A					
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN						
<p>El superintendente de transportación supervisaba el servicio público de transporte y la infraestructura ferroviaria, controlando la gestión diaria de las personas y los recursos asociados con la planta, y coordinando las actividades para garantizar la producción de manera rentable y eficiente.</p> <p>Este cargo pertenecía a un puesto administrativo de rango alto, a nivel estructural era la segunda persona al mando, después del Gerente General de ferrocarriles.</p> <p>Su horario de trabajo era de 8 horas diarias de lunes a viernes cumpliendo así con un total de 40 horas semanales. La oficina del Superintendente de Transportación así como las oficinas administrativas de la empresa de ferrocarriles funcionaba en sus inicios en la parroquia Huigra del cantón Alausí, tiempo después la empresa de ferrocarriles se reorganizó y en Riobamba se creó la estación ferroviaria marcando un hito para el cantón y de esta forma se convirtió en una de las tres ciudades con mayor importancia ferroviaria después de Guayaquil y Quito, por lo tanto las oficinas</p>						

que funcionaba en la parroquia Huigra se trasladaron a la ciudad de Riobamba; se construyó un edificio al que se nombró “Edificio de la Superintendencia de Transportación” en las calles Espejo entre la 10 de Agosto y Primera Constituyente.

En el año 2010 el ferrocarril ecuatoriano se constituyó en el principal atractivo turístico y las oficinas departamentales se constituyeron en las calles Carabobo entre Av. Unidad Nacional y Av. Daniel León Borja; es así que el superintendente de transportación logró cumplir con todas las actividades que correspondían a su puesto de trabajo, desde estos tres lugares donde funcionó las oficinas.

Las labores que cumplía el superintendente de transportación eran: “Dar disposiciones relacionado con la marcha misma del departamento de transportación y telecomunicaciones, manejar los diferentes gremios como por ejemplo de los maquinistas, fogoneros, conductores, brequeros, colectores, jefes de estación, telegrafistas, bodegueros; entonces nosotros teníamos un control muy amplio de todo este movimiento y manejábamos el sistema de archivos que nos permitirá conocer todas las actividades e incluso en esos tiempos se capacitaban a los trabajadores, yo tuve la oportunidad de ser instructor de estos diferentes cursos y formaba también los tribunales de exámenes (César Alberto Andrade Andrade, 1932)”.

“Realizaba la administración de la empresa de trenes, de trabajadores, la aplicación de los reglamentos, las reglas, la movilización, cambios de personal todo lo que concierne a la administración de la empresa, en coordinación con la gerencia general que funcionaba en Quito (Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942)”. Todo el sistema ferroviario estaba sincronizado, cada mes se elaboraba un cuadro de trabajo con las rutas del tren que era enviada al inspector de transporte para que realice el control semana a semana en cada ruta y que todo el sistema ferroviario este en óptimas condiciones desde la maquinaria hasta el personal; autorizaba el pago al final de cada mes de los trabajadores del departamento de transportes, telecomunicaciones y personal de tripulación del tren una vez que recibía el informe de las horas trabajadas por parte del jefe despachador de trenes.

En el sector de Bellavista en la ciudad de Riobamba se contaba con 3 viviendas de estilo colonial, una de ellas era para el Superintendente de Transportación, la otra para el Jefe de vía del departamento de transportación, para que se establezca con la familia sin embargo el uso de la vivienda era opcional y una última vivienda se ocupaba como hospedaje para altos funcionarios ferroviarios que venían de otras ciudades y pernoctaban por poco tiempo.

Fecha o Período		Detalle de la periodicidad	
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado, ya que se consultó datos importantes mediante entrevistas.	
Continua			
Ocasional			
Otro	X		

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
BENAVIDES HIDALGO JORGE	79	SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTACIÓN GUAYAQUIL-QUITO, SIBAMBE-CUENCA	AV. UNIDAD NACIONAL 88-80 Y BRASIL

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
Gracias a este oficio se consiguió que la empresa de ferrocarriles cumpla con todas las funciones necesarias para conectar la sierra y la costa y así permitir el intercambio de productos y el transporte de pasajeros. Al mando de este oficio se encontraban el departamento de transportación y telecomunicaciones y los diferentes gremios de la empresa que debían cumplir sus labores de la mejor manera.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	
Sensibilidad al cambio		
Esta manifestación de superintendente de transportación se puede ver afectada por las decisiones que se toman nivel gubernamental ya que la institución ferroviaria es administrada por el estado	Alta	X
	Media	
	Baja	

7. INTERLOCUTORES

Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69

CAJAS CRUZ CARLOS	TARQUI 30-42 NEW YORK	032 962351	M	89
ZAVALA ZAMBRANO EMILIANO	AV. MONSEÑOR LEONIDAS PROAÑO Y TUNGURAHUA	0992357566 - 032603678	M	70
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89
BENAVIDES HIDALGO JORGE	AV. UNIDAD NACIONAL 88-80 Y BRASIL	0986748806	M	79
CASTRO ORDÓÑEZ MIGUEL	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70
FALCONI GUEVARA RÓMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
MACHADO ZUÑIGA GONZALO	FRANCIA 10-49 Y AV. 9 DE OCTUBRE	032 393398	M	77
MALDONADO ÁLVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	75

8. ELEMENTOS RELACIONADOS

ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL

ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES

N/A

ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES

N/A

ELEMENTOS ACTUALIZADOS

N/A

9. OBSERVACIONES

El Superintendente de transportación como representante del gerente general de ferrocarriles “la superintendencia de fuerza motriz era en la ciudad de Duran” (Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935), “era un administrador total de aquí del Departamento Sierra” (Gonzalo Rodrigo Machado Zuñiga, 1944), en cuanto a esta información existe discrepancia, la superintendencia de trasportación funcionaba antes de 1924 en la ciudad de Duran, una vez rectificado la vía principal ferroviaria todas las oficinas administrativas se trasladaron hacia la ciudad de Riobamba y desde allí se tomaba el control a otras estaciones de menor tamaño.

10. DATOS DE CONTROL

Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO		
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20
Aprobado por		Fecha de aprobación	
Registro fotográfico	ALICIA ATI		




11. ANEXOS

Anexos fotográficos

TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS

Realizado por: Atí, M. 2022

Tabla 8-4: Relato del cargo como Inspector de transporte en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL  				CÓDIGO IM-06-01-01-000-21-000002	
FICHA GENERAL					
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA		
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO				
Coordenadas en sistema WGS84-UTM: Zona 762977 X (Este) 761024,3 Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761					
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
					
Descripción de la fotografía:	Sr. Rogelio Ortiz representante como (Inspector de transporte ferroviario) que además laboro como (Conductor), la foto es durante un viaje en la cabina de la máquina, porta su gorro ferroviario y una camisa roja a rayas, año 1985.				
Nombre del fotógrafo:	Mariela Ati, 2022				
Código fotográfico:	20220217_164900.jpg				
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN					
Denominación	INSPECTOR DE TRANSPORTE FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO				
Grupo social	MESTIZO				
Lengua	ESPAÑOL				
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS				
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES				
Detalle del subámbito	N/A				
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN					
<p>El inspector de transporte se aseguraba de que cumpla con todas las leyes y regulaciones, actuando conforme a los códigos de ética y conducta, y siendo independiente/sin conflicto de intereses.</p> <p>Este cargo pertenecía a un puesto administrativo de rango alto; a nivel estructural estaba después del Superintendente de Traspotación, quien lo representaba a lo largo de la línea férrea y tenía autoridad sobre el jefe de estación y tripulantes del tren.</p> <p>La mayor parte del tiempo trabajaba en los vagones del tren mientras el mismo se dirigía de una estación a otra; como cualquier funcionario disponía de una oficina dentro del edificio de la Superintendencia de Traspotación. Su horario de trabajo era de 8 horas diarias, cumpliendo un total de 40 horas semanales.</p> <p>Entre sus labores estaba vigilar el normal desempeño de los trabajadores, para ello tenía un cronograma de trabajo mensual elaborado por el Superintendente de Traspotación en la cual estaba todas las rutas que conformaba el área de administración, vigilaba el comportamiento de todo el personal de tripulación, controlaba el horario, realizaba el control correspondiente para verificar que los trabajadores no se encuentren en estado etílico y sobre todo controlaba</p>					

al colector.

La empresa mantenía ingresos económicos mediante el cobro de los boletos. A la salida del tren la persona encargada del cobro era el cajero y mientras el tren estaba en movimiento el que recolectaba el dinero por cobro de boleto era el colector, quien se encargaba de emitir un documento llamado *cash fell*, certificando que el dinero ingresa a la empresa. De igual forma inspeccionaba que todo el personal bajo su responsabilidad cumpla con las labores establecidas en el Reglamento General de la Empresa de Ferrocarriles. En el caso de ocurrir problemas con el personal realizaba las debidas investigaciones; durante su trayecto existieron casos en las cuales el personal no trabajaba de forma correcta, no cumplía las horas asignadas o dejaban el puesto vacío sin motivo; en esos casos se enviaba la llamada de atención en primera estancia y si concurría con la falta se emitía un informe al Superintendente para que el personal que incumplió en sus labores sea sancionado.

El control también estaba dirigido al personal en el departamento de despachos a telegrafistas y en la estación a los jefes de estación

Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado, ya que se consultó datos importantes mediante entrevistas.
Continua		
Ocasional		
Otro	X	

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	69	1. CARRILANO 2. BREQUERO 3. CONDUCTOR DE TRENES 4. INSPECTOR DE TRANSPORTE	OROZCO 30-66 Y LAVALLE

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
Gracias a la labor del inspector del transporte se lograba efectuar el transporte de pasajeros y mercadería desde una ciudad a otra mediante el buen desempeño de los miembros de la tripulación que estaban bajo el mando del inspector de transporte.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	

Sensibilidad al cambio

A lo largo del tiempo el ferrocarril paso a formar parte importante de la historia del Ecuador con su recorrido desde la costa hacia la región interandina hasta el año de 1990 donde se ha venido utilizando para el transporte de mercaderías y personas. A partir del año 2010 se rehabilitó nuevamente el sistema de ferrocarriles para recuperar el patrimonio cultural e histórico y mostrarlo como una atracción turística a las nuevas generaciones dentro del país y el mundo.	Alta	X
	Media	
	Baja	

7. INTERLOCUTORES

Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
BENAVIDES HIDALGO JORGE	AV. UNIDAD NACIONAL 88-80 Y BRASIL	0986748806	M	79
MALDONADO ALVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	77
ZAVALA ZAMBRANO EMILIANO	AV. MONSEÑOR LEONIDAS PROAÑO Y TUNGURAHUA	0992357566 - 032603678	M	70
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70



8. ELEMENTOS RELACIONADOS

ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL

ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES			
N/A			
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES			
N/A			
ELEMENTOS ACTUALIZADOS			
N/A			
9. OBSERVACIONES			
10. DATOS DE CONTROL			
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO		
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20
Aprobado por		Fecha de aprobación	
Registro fotográfico	ATI ALICIA		
11. ANEXOS			
Anexos fotográficos			
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 9-4: Relato del oficio como Archivero ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL				CÓDIGO	
DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL				IM-06-01-01-000-21-000003	
PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL					
				FICHA GENERAL	
Gobierno Nacional de la República del Ecuador					
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA		
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO				
Coordenadas en sistema WGS84-UTM: Zona 762977		X (Este) 761024,3 Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761			
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
Descripción de la fotografía:		No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos realizando el oficio.			
Nombre del fotógrafo:					
Código fotográfico:					
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN					
Denominación	ARCHIVERO FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO				
Grupo social	MESTIZO				
Lengua	ESPAÑOL				
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS				
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES				
Detalle del subámbito	N/A				
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN					
El archivero ferroviario es una persona dedicada o especializada en la organización y mantenimiento de un archivo, o también en el cultivo de la disciplina de la archivística. Es un documentalista o gestor de documentos de archivos. Este cargo pertenecía a un puesto administrativo de rango medio, a nivel estructural estaba después del del telegrafista, ellos laboraban en el edificio de la Superintendencia de Transportación dentro del departamento de despachos. El puesto de trabajo era designado según el puntaje obtenido dentro del escalafón, por tal motivo los aspirantes recibían					

cursos que eran proporcionados por la misma empresa de ferrocarriles quienes brindaban la capacitación para mejorar el desempeño laboral ya que el ascenso muchas veces no significaba mejorar el sueldo sino solo el estatus dentro de la empresa.

El horario de trabajo era por turnos, se tomaba en cuenta dos horarios para que la carga de trabajo sea equilibrada. El horario de la mañana iniciaba a las 7 am y terminaba a las 6 pm con su horario de almuerzo correspondiente y el segundo turno o guardia comenzaba a las 6 pm hasta las 7 am. Los días laborables era de domingo a domingo, porque el tren siempre estaba en funcionamiento por ello ningún puesto de trabajo quedaba abandonado.

El puesto de trabajo estaba ligado con el telegrafista; debía archivar todos los documentos emitidos por el telegrafista, dichos documentos eran llamados guías, en donde se encontraba toda la información detallada que debía realizar el tren. También era una persona de apoyo al jefe despachador de trenes que verificaba el trabajo del personal de patio, el personal de patio realizaba maniobras dentro de la misma estación, realizando movimiento del tren desde el taller hasta la misma estación verificando que el mismo se encuentre en buenas condiciones para su salida. El tren se conformaba por la locomotora o máquina y los vagones o coche que es la parte en la cual se transportaba a los pasajeros y los equipajes. Además de la parte de revisión que quedaba contemplado en el documento también se especificaba el estado del tren, la hora de salida y la ruta, este documento era receptado por el archivero para entregar al telegrafista y toda esta información ser transmitido a las otras estaciones para evitar accidentes en las vías, también se receptaba una copia del documento de la trayectoria del tren cuando llegaba a la estación. “Como archiveros también trabajábamos en las 3 secciones de la estación y nos turnábamos” (Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935).

“Era la persona que guardaba toda la correspondencia, ordenaba los papeles por departamentos, departamento de transportación, departamento de vía, departamento de fuerza motriz, tenía toda la documentación ordenada, los documentos enviados como los recibidos” (Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935).

Con el paso de los años y cambios organizacionales dentro de la empresa de ferrocarriles el archivero paso a laborar estrictamente en el edificio de la superintendencia de transportación o también conocido como oficinas centrales ubicado en la ciudad de Riobamba y se disminuyó de personal pasando de varios que realizaban su trabajo por turnos a quedar una sola persona encargado de archivar, despachar y organizar toda la documentación que manejaban en cada jurisdicción del superintendente de transportación, todo el papeleo estaba archivado en un inmenso archivo, tanto documentos oficiales como de respaldo.

El salario era en base al horario laborable permitido de 8 horas diarias y 40 hora semanales ; al final de cada mes el sueldo mejoraba con el pago de horas extras.

Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado, ya que se consultó datos importantes mediante entrevistas.
Continua		
Ocasional		
Otro	X	

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
HEREDIA HINOSTROZA HÉCTOR	93	1. LLAMADOR 2. ARCHIVERO	PANAMERICANA NORTE Y BYPASS ESQUINA - ÁLAMOS (FRENTE A TV CABLE)



6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
El oficio de archivero era de gran importancia puesto que se encargaba de archivar toda la información de cada uno de los trenes y de los documentos que poseían toda la información relevante de los diferentes gremios que conformaba la empresa de ferrocarriles ; ahí permanece toda la historia de lo fue uno de los momentos más importantes y que movía gran parte de la economía del Ecuador “ El Tren Ecuatoriano.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	
Sensibilidad al cambio		
Actualmente queda en archivos la historia de lo que fue , es y será uno de los íconos más importantes para el país , el ferrocarril ecuatoriano, su historia y toda la importancia que el tren tenía en aquel entonces a través de cada una de las actividades que realizaban los miembros que laboraban en la empresa de ferrocarriles; así como también toda la trayectoria del tren desde la costa hacia la región interandina permitiendo el intercambio de	Alta	X
	Media	
	Baja	

productos y la movilización de pasajeros hacia las diferentes ciudades del Ecuador. Actualmente el ferrocarril ecuatoriano es considerado un patrimonio cultural , material e industrial del alto valor.				
7. INTERLOCUTORES				
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
HEREDIA HINOSTROZA HÉCTOR	PANAMERICANA NORTE Y BYPASS ESQUINA - ÁLAMOS (FRENTE A TV CABLE)	032 604535	M	93
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
En cuanto al horario de trabajo también se menciona que tenían 3 turnos en la cual rotaban ya que el horario era muy pesado, sin embargo, con el cambio organizacional dentro de la empresa de ferrocarriles paso a disminuir tanto el personal como el número de horas, hasta quedar dentro del puesto de trabajo una sola persona que archivaba todos los documentos en la oficina central de ferrocarriles que era en la ciudad de Riobamba.				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Atí, M. 2022




Tabla 10-4: Relato del cargo como Inspector de Telecomunicaciones ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL  		CÓDIGO IM-06-01-01-000-21-000004	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN			
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Rural
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJA Y CARABOBO		
Coordenadas en sistema WGS84-UTM: Zona	762977	X (Este)	761024,3 Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL			
Descripción de la fotografía:	No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos realizando el oficio.		
Nombre del fotógrafo:			
Código fotográfico:			
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN			
Denominación	INSPECTOR DE TELECOMUNICACIONES FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO		
Grupo social	MESTIZO		
Lengua	ESPAÑOL		
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS		
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES		
Detalle del subámbito	N/A		
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN			
<p>El Inspector de telecomunicaciones es quien ejerce las facultades de inspección y control en materia de telecomunicaciones asegurando de que los productos cumplan con las normas de calidad y seguridad. pertenecía a un puesto administrativo de rango medio, a nivel estructural estaba después del Inspector de transporte y era el jefe inmediato del Reparador. Para ocupar el puesto de trabajo debía adquirir experiencia ocupando el puesto como reparador durante varios años. Sin embargo, era necesario primero ingresar a los cursos de formación que la empresa de ferrocarriles ofertaba cada cierto tiempo, al finalizar el curso el aspirante rendía una prueba de aptitudes y conocimientos; el método ocupado era el escalafón que es el orden por puntaje obtenido y de acuerdo con los cupos disponibles los primeros en la lista ingresaban. Los primeros meses laboraban como pasantes sin remuneración para mejorar sus conocimientos a nivel práctico, si el aspirante estaba preparado para cumplir sus actividades en el puesto de trabajo la empresa de ferrocarriles realizaba el contrato formalmente e ingresaba a la nómina empresarial como un trabajador ferroviario.</p> <p>El trabajador debía cumplir una jornada de 8 horas al día que iniciaba a las 6 am cumpliendo así un total de 40 horas semanales, su oficina estaba ubicado en el edificio de la superintendencia o denominada oficina central en la ciudad de Riobamba.</p> <p>Dentro de las tareas a realizar era ordenar, coordinar todas las comunicaciones vía telegráfica y vía telefónica de las líneas en la empresa de ferrocarriles, las líneas son cables por donde se emite señales eléctricas para ser codificadas en un equipo sea este el telégrafo, teléfono y también estas señales eléctricas eran codificadas en la radio; dichas líneas eran colocadas a lo largo de las vías sobre postes de madera. De esta manera el Inspector de Telecomunicaciones controlaba que todo el equipo y personal bajo su responsabilidad se encuentren laborando de forma precisa para evitar accidentes en las vías y era preciso conocer el lugar exacto de corte cuando una línea dejaba de funcionar.</p> <p>El sistema ferroviario desde su creación en el año 1873 utilizó el servicio telegráfico para mantener la comunicación entre estaciones, informar la ruta del tren, informar lo que acontecía a lo largo de la línea férrea para evitar accidentes ferroviarios ya que existía una sola vía para dirigirse tanto a Quito como a Guayaquil. En 1949 se instala la primera central telefónica en Quito; hasta lograr adaptar todo el sistema a la empresa de ferrocarriles se mantenía el servicio telegráfico incorporando el servicio de telefonía exclusivo para atención al público y dentro de las oficinas.</p>			
Fecha o Periodo	Detalle de la periodicidad		
Anual	Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento		
Continua	de información fue provocado, ya que se consultó datos importantes mediante		

Ocasional		entrevistas.		
Otro	X			
5. PORTADORES/SOPORTES				
INDIVIDUOS				
Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono	
N/A	N/A	N/A	N/A	
6. VALORACIÓN				
Importancia para la comunidad		Categoría		
Gracias a este oficio se logró coordinar de manera efectiva la comunicación por vía telegráfica y vía telefónica entre estaciones y trenes que se dirigían de una ciudad a otra y se logró evitar accidentes cumpliendo con la labor de transportar a todos los pasajeros y mercadería de manera segura hasta su destino final.		Manifestación Vigente		
		Manifestación Vigente Vulnerable		
		Manifestaciones en la memoria pero no practicadas		X
		Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.		
Sensibilidad al cambio				
La manera de comunicarse por medio del telégrafo queda en la memoria de lo fue una vida pasada sin tanta modernización como la que existe hoy en día, una comunicación mediante códigos que era de bastante importancia en aquel entonces para lograr coordinar un viaje seguro en el ferrocarril ecuatoriano hacia las ciudades más importantes del país.		Alta		X
		Media		
		Baja		
7. INTERLOCUTORES				
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
CAJAS CRUZ CARLOS	TARQUI 30-42 NEW YORK	032 962351	M	89
BENAVIDES HIDALGO JORGE	AV. UNIDAD NACIONAL 88-80 Y BRASIL	0986748806	M	79
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 11-4: Relato del cargo como Jefe despachador ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL				CÓDIGO IM-06-01-01-000-21-000005	
 GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		FICHA GENERAL		 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA		
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO				
Coordenadas en sistema WGS8-UTM: Zona 762977 X (Este) 761024,3 Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761					
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
					
Descripción de la fotografía:		Sr. Jorge Benavidez (Jefe despachador de trenes) en la oficina de la Superintendencia de transportación realizando sus funciones, portando su vestimenta de oficina una chaqueta negra y corbata, año 1975.			
Nombre del fotógrafo:		Mariela Ati, 2021			
Código fotográfico:		2022-02-24 at 112015.jpg			
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN					
Denominación	JEFE DESPACHADOR FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO				
Grupo social	MESTIZO				
Lengua	ESPAÑOL				
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS				
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES				
Detalle del subámbito	N/A				
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN					
<p>El jefe despachador su función era ejecutar las actividades concernientes al despacho de los productos necesarios dentro de la actividad ferroviaria de trenes.</p> <p>Este cargo pertenecía a un puesto administrativo de rango medio, a nivel estructural estaba después del Superintendente de transportación, pertenecía al departamento de despachos, él a su vez era el jefe inmediato del telegrafista, llamador y tripulantes del tren. El puesto era ocupado después de adquirir mucho conocimiento como telegrafista y mediante capacitaciones que la misma empresa de ferrocarriles ofrecía a sus trabajadores.</p> <p>El horario de trabajo era de 8 horas diarias y en ocasiones se cumplía horas extras; en el caso dado de no encontrarse dejaba reemplazo a subalternos telegrafistas que tenían conocimientos en el puesto de trabajo, dentro del edificio de la superintendencia u oficina central se labora un total de 8 horas, pero la oficina de trabajo de TELITEL, inspector de telecomunicaciones y la oficina del despachador de trenes sus trabajadores permanecían las 24 horas durante toda la semana incluido los feriados.</p> <p>Las funciones en su puesto de trabajo era dar órdenes para la movilización de trenes dentro de la jurisdicción que le correspondía al Superintendente de transportación, era obligación del despachador de trenes mantener informado por medio del telegrafista al jefe de taller si fuese en el turno de la mañana o jefe de guardia si fuese en el turno de la noche indicando el número del tren y el lugar exacto del tren.</p> <p>En la oficina del despachador estaban profesionales con alta experiencia quienes calculaban con exactitud el punto de cruce de un tren con otro, determinado por el peso de los vagones y la distancia; el único medio de comunicación era vía telégrafo.</p> <p>La vía del tren con rumbo Norte y Sur eran la misma, para ello se crearon los llamados desvíos que son cortas divisiones de rieles, específicamente para que el tren ingrese, espere unos minutos que el tren en sentido contrario cruce y pueda</p>					

continuar en la ruta; dichos cruces se encontraban en puntos estratégicos. Si el despachador de trenes no informaba correctamente se tenía la probabilidad de producir un accidente y frente a esto horas de espera de otros trenes y horas pérdidas de trabajo.

Las instrucciones venían dadas por una secuencia determinada así el despachador de trenes ordenaba la movilización de acuerdo con lo informado por el jefe de taller, el taller mecánico entregaba las locomotoras mientras por otro lado el jefe de la tripulación enviaba las instrucciones de cuanta mercadería se debe establecer en los vagones, posterior a ello ésta orden se volvía a informar al despachador de trenes y de acuerdo con el informe establecido por los dos trabajadores el despachador de trenes establecía que locomotora debía acoplarse con el peso de los vagones ocupados. Momentos antes de ordenar la salida del tren, toda la información detallada del mismo donde constaba el número de la locomotora, la hora de salida, lo que contenía los vagones y la ruta era compartida por medio de un telegrama en las distintas estaciones por donde el tren tenía establecido pasar con el fin de determinar los puntos de cruce.

Toda la documentación que se generaba en la oficina del despachador se conocía como “órdenes” ; las órdenes cumplían con la función de informar diferentes situaciones entre las más importantes se tiene : “orden de cruce” en este documento se informaba los puntos exactos de cruce, para que el tren correspondiente tenga que ingresar al desvío mientras que el tren en sentido contrario tenga que disminuir la velocidad y cruzar; esto era informado al conductor del tren o jefe del tren y al despachador de las estaciones por donde debía pasar; la “orden de carrera” en este documento se informaba la hora de salida, el número del tren, la ruta establecida, los tripulantes que debían ocupar ese tren, esto era informado al conductor de tren y finalmente está la “orden de precaución” en este documento se informaba los sitios en la cual la cuadrilla de carrilanos o la cuadrilla de albañiles estaban dando el mantenimiento preventivo, correctivo y reparación de rieles en mal estado, esto era informado en primera instancia por el jefe de vía o sobrestante el jefe inmediato de los carrilanos al despachador de trenes y él se encargaba de enviar la orden al conductor de trenes o jefe de tripulación para que tome las debidas precauciones y frene a tiempo.

El jefe despachador de trenes estaba a cargo de organizar a toda la tripulación del tren. Cada mes los trabajadores debían cumplir un número de horas establecidas, organizando mensualmente el horario para que ningún trabajador tome turnos dobles, de esta forma se asignaba a cada tripulante un horario y un número de tren; los tripulantes estaban conformados por el jefe del tren o conductor, maquinista, fogonero, 3 brequeros y 2 o más estibadores dependiendo de la cantidad de carga que se encontraba en cada vagón ; en caso de ser un tren mixto se incluía al chequeador y colectores de pasaje. El cronograma era notificado 2 días antes de cada salida, se colocaba el papel con el listado en un cuadro de trabajo en una de las paredes de las oficinas de cada estación a vista de todos, dicha información también era enviada al llamador quien era el encargado de notificar de casa en casa el turno de trabajo al tripulante.

Otra de las funciones del despachador era recibir los reportes de cada jefe de tripulación o conductor de trenes del número de horas laboradas de los miembros que conforman la tripulación de tren en cada viaje, verificaba que el reporte este sin errores que era nuevamente enviado al superintendente de trasportación que el pago al final de cada mes.

Debido a su puesto de trabajo su remuneración mensual era alta y debido al trabajo que tenía por horas extras recibía adicional el pago.

La vestimenta ferroviaria fue variando en el transcurso de los años, la misma empresa de ferrocarriles les proporcionaba el uniforme en sus inicios, el atuendo ferroviario de un trabajador que realizaba labores de oficina de rango medio fue un terno de alta calidad de color azul que incluía los zapatos. Con el paso de tiempo la empresa tenía poca inversión a nivel interno y por ello suspendió la entrega del atuendo a sus trabajadores, cada gremio se organizaba para mandar a confeccionar sea de manera grupal o individual un atuendo que refleje el puesto de trabajo, quedando como representativo un terno similar al que entregaba la empresa pero en otra calidad.



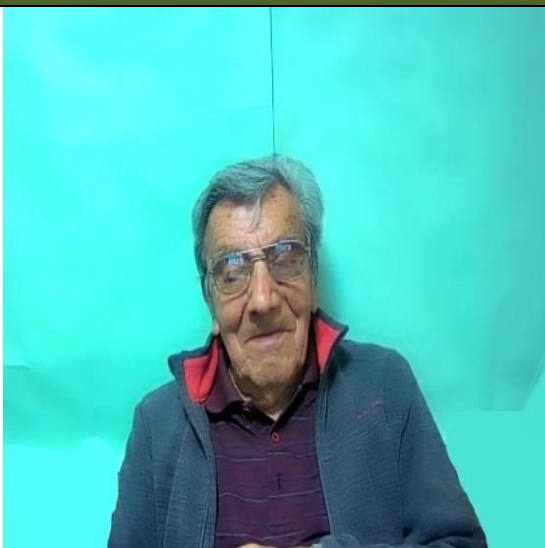
Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad	
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.	
Continua			
Ocasional			
Otro	X		
5. PORTADORES/SOPORTES			
INDIVIDUOS			
Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
BENAVIDES HIDALGO JORGE	79	1. TELEGRAFISTA 2. DESPACHADOR DE TRENES 3. SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTACIÓN GUAYAQUIL-QUITO, SIBAMBE-CUENCA	AV. UNIDAD NACIONAL 88-80 Y BRASIL
6. VALORACIÓN			
Importancia para la comunidad			Categoría

El despachador de trenes cumplía una misión muy importante pues coordinaba los turnos de salida del tren y mantenía informado al telegrafista y todo el personal involucrado para evitar los cruces de los trenes que se manejaban en una misma línea férrea; de esta manera se consiguió evitar accidentes y cumplir con la misión de brindar un viaje seguro a los pasajeros y transportar la mercadería entre Sierra y Costa.	Manifestación Vigente			
	Manifestación Vigente Vulnerable			
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X		
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.			
Sensibilidad al cambio				
Muchas personas en la actualidad desconocen de los oficios con los que contaba la empresa de ferrocarriles cuando inicio sus labores; todas ellas importantes para el traslado del tren entre la región Sierra y Costa permitiendo el intercambio de productos y el transporte de pasajeros con total normalidad; sin embargo gracias a este trabajo queda inmortalizado la memoria de lo que fue el tren ecuatoriano y las labores que desempeñaba cada persona que ahí laboraba con un oficio específico.	Alta	X		
	Media			
	Baja			
7. INTERLOCUTORES				
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
CAJAS CRUZ CARLOS	TARQUI 30-42 NEW YORK	032 962351	M	89
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73
BENAVIDES HIDALGO JORGE	AV. UNIDAD NACIONAL 88-80 Y BRASIL	0986748806	M	79
MALDONADO ALVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	75
ZAVALA ZAMBRANO EMILIANO	AV. MONSEÑOR LEONIDAS PROAÑO Y TUNGURAHUA	0992357566 - 032603678	M	70
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71
SANTILLÁN LOGROÑO RENE	BARRIO MAESTROS DE CHIMBORAZO (ANTONIO ALCEDO Y JOSÉ PERALTA)	0983421127	M	62
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO	Fecha de revisión	2021/06/20	

	ERICA		
Aprobado por		Fecha de aprobación	
Registro fotográfico	ATI ALICIA		
11. ANEXOS			
Anexos fotográficos			
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 12-4: Relato del oficio como Telegrafista ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL  		CÓDIGO	
GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR FICHA GENERAL		Instituto Nacional de Patrimonio Cultural IM-06-01-01-000-21-000006	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN			
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Rural
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJA Y CARABOBO		
Coordenadas en sistema WGS84-UTM:	Zona 762977	X (Este) 761024,3	Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL			
			
Descripción de la fotografía:	Sr. Rómulo Falconi representate del oficio como Telegrafista ferroviario durante la entrevista realizada en enero 2021		
Nombre del fotógrafo:	Mariela Ati, 2021		
Código fotográfico:	2021-01-14 at 03.1.jpg		
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN			
Denominación			
Grupo social	MESTIZO		
Lengua	ESPAÑOL		
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS		
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES		
Detalle del subámbito	N/A		
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN			
El Telegrafista ferroviario es una persona que se ocupa de la instalación o el servicio de los aparatos telegráficos, a través de un sistema que emite y recibe señales por medio de un código de impulsos eléctricos. Este cargo pertenecía a un puesto operativo, a nivel estructural estaba después del despachador de trenes y estaba al			

mismo nivel que el archivero. El puesto era ocupado después de aprobar los cursos emitidos por la misma empresa de ferrocarriles y de iniciar como meritorio, este no era un puesto oficial asignado, todos los aspirantes que obtenían un buen puntaje ingresaban primero como ayudantes del puesto sin remuneración durante un corto periodo.

El telegrafista laboraba las 24 horas, los siete días de la semana durante los 365 días del año, debido a la gran demanda como el único medio de transporte a nivel nacional antes del ingreso de los automóviles, pero el personal que trabajaba en esta oficina tenía turnos rotativos de 3 jornadas; el primer turno iniciaba las 7 am a 3 pm, el segundo turno desde las 3 pm a 11 pm y el horario nocturno desde las 11 pm a 7 am. Cada trabajador cumplía de entre 8 a 10 horas, 10 horas haciendo referencia cuando algún telegrafista tenía algún incidente y no llegaba a tomar el turno por lo tanto el trabajador del turno anterior debía quedarse hasta que otro lo reemplace, no era posible dejar el puesto vacío.

Dentro de la jurisdicción del superintendente estaban estaciones pequeñas en las cuales el movimiento del tren era moderado en esos casos el telegrafista cumplía solo con 8 horas laborables sin turnos nocturnos.

En cada turno trabajaban en grupos de 5 o 6 personas dentro de una misma estación divididos en 3 lugares; un grupo de telegrafistas estaban a disponibilidad de transmitir toda la información desde los talleres del tren, el otro grupo se encontraba en las oficinas de la estación ayudando al jefe de estación y el último grupo estaba en el edificio central.

El puesto como telegrafistas no era lineal, existían jerarquía entre ellos, en especial dentro de la oficina del despachador de trenes al ingresar a la empresa de ferrocarriles empezaban por el puesto más bajo realizando actividades simples dentro de la oficina del jefe despachador de trenes, la jerarquía desde el puesto más bajo al más alto iba era el siguiente : ser ayudante del sub-despachador de trenes que era el segundo al mando después del jefe despachador de trenes, existían 3 sub-despachadores una para cada línea de comunicación. Las llamadas líneas directas o secciones de trabajo donde se enviaba e interceptaba la información, la primera línea era Riobamba-Quito, la segunda Riobamba-Bucay y la tercera Riobamba-Durán; después ascendía a ser telegrafista oficial de cualquiera de estas 3 líneas directas, su trabajo era recibir y enviar telegramas, luego ascendía sub-despachador de trenes realizaba funciones similares al jefe en cuanto al control de trenes pero redirigidas únicamente a cada línea de comunicación y finalmente el puesto al que llegaban a ascender era a jefe despachador de trenes en este puesto la mayoría de personas es donde se jubilaba.

Como primer paso para ingresar a la empresa de ferrocarriles al puesto de telegrafista “debía conocer ampliamente sobre el sistema telegráfico morse, que era uno de los sistemas de comunicación que tenía la empresa de ferrocarriles del estado y la empresa nacional de telecomunicaciones que era del sector público, nosotros nos especializábamos en todo el sistema ferroviario, estudiando los reglamentos, dando exámenes de cultura general, de profesionalidad en el conocimiento del telégrafo de recibir y enviar mensajes, en esta especialidad nosotros rendíamos exámenes de aptitud y pocos eran los elegidos porque había muchas personas que querían alcanzar esta profesión, llegaba a tomar la posta con el compañero que había estado en el turno de la noche, él me informaba todo, las órdenes de despacho de trenes que había que entregar, los trenes que estaban en movimiento y la atención al público, uno cumplía una función aglomerada de trabajo” (Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935),

Estudiar el funcionamiento del telégrafo era uno de los requisitos para el puesto, pero si quería ingresar a la empresa de ferrocarriles el requisito adicional era estudiar el reglamento de tránsito ferroviario, ya que todo era reglamentario inclusive las pitas de los trenes. El servicio telegráfico era un servicio adicional que se prestaba al público en los inicios de la empresa de ferrocarriles que años más tarde fue reemplazado por el servicio telefónico.

Era el encargado de receptor la información y transmitir a la persona que lo requería, la información se transmitía por medio del telégrafo y era la persona encargado de decodificar el mensaje que llegaba por código morse, este es un sistema que emite símbolos y números por medio de señales intermitentes y cada emisión de señal significa una letra del alfabeto, lo que se codificaba era el sonido o por medio de luces intermitentes y para la forma de escritura se lo traduce en forma de puntos y rayas un ejemplo las letras del abecedarios en forma escrita se lo traduce así: letra A (punto, raya), B (raya, 3 puntos), C (raya, punto, raya, punto), H (4 puntos), claro pero de forma más rápida y precisa para completar una palabra y entre más palabras formar una frase completa, el telegrafista era el único que entendía que significaba eso y se redactaba en un documento llamado telegrama, para enviar una información era el mismo proceso, la persona que requería enviar el mensaje venían con un documento redactado y el telegrafista enviaba por medio del código morse, este mensaje que eran señales intermitentes se transmitían por las líneas telegráficas o cables similar al cable del alumbrado público, cuando sucedía un accidente inesperado en las vías del tren en lugares lejanos se podía anclar un telégrafo a uno de los cables que pasaba cerca y enviar el mensaje de auxilio indicando coordenadas exactas del accidente y estas señales debía llegar al telegrama de una estación cercana, en la tripulación no iba ningún telegrafista, por ello algunos tripulantes aprendían lo básico para enviar un telegrama en casos de emergencia en medio de las vías.

las funciones de telegrafistas no solo se quedan ahí muchas veces debían cumplir funciones adicionales como ayudante a otros compañeros, en la estación del tren realizaba funciones de asistente del mismo jefe de estación, otras veces como pesador de mercadería.

El sueldo de un telegrafista era de acuerdo con la jerarquía que tenía, pero iniciaba con un sueldo básico de telegrafista y a medida que ascendía en el puesto su sueldo mejoraba, un sueldo básico para un telegrafista siempre era bueno, “En el año 1954 cuando yo ingrese como telegrafista, era un buen sueldo, para aquella época eran los sueldos más elevados

que tenía la función pública, yo ganaba 480 sucres mensuales y los mismos compañeros de la misma rama de telegrafía, pero fuera de la empresa de ferrocarriles ganaban 360 sucres un aproximado con la moneda de ahora el sueldo sería de \$800 a \$1000 dólares, el sueldo era fijo por las horas de trabajo establecidas” (Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935). Los materiales de trabajo indispensables para sus labores era materiales de oficina y el telégrafo que era propiedad de la empresa de ferrocarriles.

Fecha o Período		Detalle de la periodicidad
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.
Continua		
Ocasional		
Otro	X	

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
BENAVIDES HIDALGO JORGE	79	1. TELEGRAFISTA 2. DESPACHADOR DE TRENES 3. SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTACIÓN GUAYAQUIL-QUITO, SIBAMBE-CUENCA	AV. UNIDAD NACIONAL 88-80 Y BRASIL
FALCONI GUEVARA ROMULO	86	1. TELEGRAFISTA 2. SECRETARIO GENERAL DEL SINDICATO FERROVIARIO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL
MORENO TOLEDO DANIEL	91	TELEGRAFISTA	FEBRES CORDERO 32-02

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
Su oficio era de gran importancia ya que gracias a este se podía leer o decodificar cada uno de los mensajes que eran emitidos mediante el telegrama en forma de códigos, de esta manera se conseguía mantener una comunicación adecuada entre los diferentes gremios y departamentos que conformaban la empresa de ferrocarriles y que cada viaje sea seguro en la línea férrea.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	

Sensibilidad al cambio

La manera de comunicarse por medio del telégrafo queda en la memoria de lo fue una vida pasada sin tanta modernización como la que existe hoy en día, una comunicación mediante códigos que era de bastante importancia en aquel entonces para lograr coordinar un viaje seguro en el ferrocarril ecuatoriano hacia las ciudades más importantes del país.	Alta	X
	Media	
	Baja	

7. INTERLOCUTORES


Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89
MORENO TOLEDO DANIEL	FEBRES CORDERO 32-02	032 960694	M	91
BENAVIDES HIDALGO JORGE	AV. UNIDAD NACIONAL 88-80 Y BRASIL	0986748806	M	79
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73
CASTRO ORDÓÑEZ	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 -	M	71

MIGUEL		032 926279		
ZAVALA ZAMBRANO EMILIANO	AV. MONSEÑOR LEONIDAS PROAÑO Y TUNGURAHUA	0992357566 - 032603678	M	70
CAJAS CRUZ CARLOS	TARQUI 30-42 NEW YORK	032 962351	M	89
MALDONADO ALVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	75
MORENO TOLEDO DANIEL	FEBRES CORDERO 32-02	032 960694	M	91
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
<p>El sucre que se menciona como pago a los trabajadores de la Empresa de ferrocarriles era la moneda oficial del Ecuador que se utilizó hasta el año 2000, por políticas del estado ecuatoriano, la moneda empezó a perder valor en el mercado y la estrategia que se planteó fue el uso de una “moneda prestada” que sostuviera la economía a mediano y largo plazo, y a partir del año 2000 paso a circular el dólar americano como moneda oficial del Ecuador.</p> <p>El material de trabajo indispensable era el telégrafo, adicional también se menciona que ocupaban una máquina de escribir, un dispositivo mecánico que se utilizaba para redactar documentos, venían incorporadas teclas del abecedario, teclas numéricas y símbolos que al ser presionadas se copiaban al papel.</p>				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 13-4: Relato del oficio como Reparador ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL				CÓDIGO	
DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL				IM-06-01-01-000-20-000007	
		FICHA GENERAL			
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón		RIOBAMBA	
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJA Y CARABOBO				
Coordenadas en sistema WGS84-UTM: Zona 762977		X (Este) 761024,3 Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761			
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					

		
Descripción de la fotografía:	De izquierda a derecha Sr. Sergio Guillermo Armas (Reparador), Sr. Rafael Coronel Calle (Controlador de Cuadrillas,) Sr. Edgar Fino Bustos (Telegrafista), Sr. Jorge Benavidez (telegrafista despachador), Sr. Gafas Eudoro Maldonado (Brequero), en una reunión en el salón de la superintendencia de transportación, año 1972.	
Nombre del fotógrafo:	Mariela Ati, 2021	
Código fotográfico:	2022-02-24 at 112622.jpg	
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN		
Denominación	REPARADOR FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO	
Grupo social	MESTIZO	
Lengua	ESPAÑOL	
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS	
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES	
Detalle del subámbito	N/A	
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN		
<p>El Reparador ferroviario era el encargado de desmontar, reparar o sustituir las piezas dañadas o defectuosas y hace las pruebas para verificar su correcto funcionamiento.</p> <p>Este cargo pertenecía a un puesto dentro del área de mantenimiento, a nivel estructural estaba bajo las órdenes del Inspector de telecomunicaciones, se encontraba laborando dentro del departamento de despachos. Para llegar a ocupar este puesto era importante pasar primero por las capacitaciones que ofrecía la misma empresa de ferrocarriles, posterior a ello todos los aspirantes al puesto rendían una prueba de aptitud y conocimientos; de acuerdo al puntaje obtenido se clasificaba desde la nota más alta hasta la nota menor, dicho proceso se lo conocía como escalafón y en base a esto las personas con las mejores notas tenían posibilidad de ingresar a la empresa de ferrocarriles y ocupar el puesto.</p> <p>El horario de trabajo establecido era las 8 horas diarias y 40 horas a la semana; sin embargo, esto no se lograba cumplir a cabalidad debido a que laboraban solo dos personas en dos turnos rotativos y por ende la carga laboral aumentaba.</p> <p>El trabajo del reparador ferroviario estaba dividido en la oficina ubicada en el edificio de la Superintendencia de Traspportación/ como fuera de ella. Las labores de este oficio estaban en correlación con el área de trabajo del telegrafista; dentro de las mismas se encargaba de dar mantenimiento preventivo, correctivo y reparación del telégrafo que por el uso y el paso del tiempo llegaba a estar en malas condiciones; esto implicaba que toda la información al momento de enviar como receptor podía ser mal interpretada y el mantenimiento de los teléfonos portátiles de magneto que son los antecesores de los teléfonos actuales.</p> <p>El reparador ferroviario era una persona clave dentro del departamento de despachos, puesto que mantenía todo el sistema de comunicaciones telegráficas como telefónicas en perfecto estado. A lo largo de la línea férrea se encontraban colocados postes por donde se guiaba el cable telegráfico y por el cual transcurría toda la información; el trabajo fuera de oficina era dar mantenimiento y reparación a todo el sistema de comunicaciones, debido a factores climáticos, de tiempo y factores externos como el hurto de los cables por los ciudadanos, era necesario dirigirse al lugar del daño y dar las debidas correcciones.</p> <p>Todo el trabajo era técnico, realizaba el mantenimiento y reparación de todos los equipos que conforman el sistema de telecomunicaciones para ello las herramientas indispensables en el área de trabajo “era una polea, un cabo para subir rollos de alambre, un poco de pilas, sustancias especiales para el mantenimiento del telégrafo y teléfono y su cableado, un tablero donde había clavijas” (Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935), también contaba con “playo, alambres,</p>		

cuando tenía que ir a reparar el utilizaba un carro de mano que iba enganchada en el tren en la parte posterior y desembarcaba en el lugar donde estaba arrancado el cable y lo reparaba” (Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951). El sueldo era establecido por el número de horas trabajadas, en el caso dado cuando laboraba horas extras se lo compensaba con el pago respectivo.

Fecha o Período		Detalle de la periodicidad
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.
Continúa		
Ocasional		
Otro	X	

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
N/A	N/A	N/A	N/A

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
El reparador ferroviario era el encargado del mantenimiento y reparación de todo el sistema de telecomunicaciones, es decir todo lo que tenía que ver con el telégrafo el principal medio de comunicación en aquel entonces, por tanto su presencia dentro de la empresa de ferrocarriles era clave para mantener todo el sistema de telecomunicaciones y así mantener comunicados a todos los gremios y departamentos de la empresa.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	

Sensibilidad al cambio

La manera de comunicarse por medio del telégrafo queda en la memoria de lo fue una vida pasada sin tanta modernización como la que existe hoy en día, una comunicación mediante códigos que era de bastante importancia en aquel entonces para lograr coordinar un viaje seguro en el ferrocarril ecuatoriano hacia las ciudades más importantes del país.	Alta	X
	Media	
	Baja	

7. INTERLOCUTORES

Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
CAJAS CRUZ CARLOS	TARQUI 30-42 NEW YORK	032 962351	M	89
MALDONADO ALVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	75
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70

8. ELEMENTOS RELACIONADOS

ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL

N/A

ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES

N/A

ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES

N/A

ELEMENTOS ACTUALIZADOS

N/A

9. OBSERVACIONES

El horario de trabajo establecido de las 8 horas no se cumplía a cabalidad, como técnico de mantenimiento su labor era dentro de oficina y fuera de ella, los daños ocasionados en algún equipo del sistema de telecomunicaciones a mayor nivel de complejidad siempre era mayor tiempo de trabajo por ello se menciona que no tenía un horario fijo.



10. DATOS DE CONTROL

Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO		
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20

Aprobado por		Fecha de aprobación	
Registro fotográfico	ATI ALICIA		
11. ANEXOS			
Anexos fotográficos			
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS

Realizado por: Atí, M. 2022

Tabla 14-4: Relato del oficio como Llamador ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL				CÓDIGO	
DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL					
PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL					
		FICHA GENERAL			
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA		
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJA Y CARABOBO				
Coordenadas en sistema WGS84-UTM: Zona 762977		X (Este) 761024,3		Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761	
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
Descripción de la fotografía:	No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos realizando el oficio.				
Nombre del fotógrafo:					
Código fotográfico:					
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN					
Denominación	LLAMADOR FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO				
Grupo social	MESTIZO				
Lengua	ESPAÑOL				
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS				
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES				
Detalle del subámbito	N/A				
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN					
<p>El llamador ferroviario era el encargado de notificar de casa en casa con dos horas de anticipación el horario de trabajo que cada miembro de la tripulación debía cumplir.</p> <p>Este cargo pertenecía a un puesto operativo, a nivel estructural estaba bajo las disposiciones del jefe despachador de trenes, a su vez el puesto está relacionado con todo el personal que conformaba la tripulación del tren, pertenecía al departamento de despachos. Para llegar a ocupar este puesto era indispensable pasar por el curso que ofrecía la misma institución ferroviaria y finalmente debía rendir un examen de conocimiento y aptitudes. Solo los aspirantes con las mejores calificaciones podían ocupar el puesto, al ingresar a la institución ferroviaria los primeros meses debían trabajar como aprendiz del puesto al que aplico, esto sin remuneración hasta firmar el contrato oficializado.</p> <p>El horario de trabajo correspondía a 8 horas diarias, durante toda la semana y 365 días del año como colaborador directo del despachador de trenes que laboraba en el mismo horario.</p> <p>Entre sus labores estaba recibir las órdenes de trabajo, es decir un documento oficial de la institución ferroviaria el cual contiene todas las especificaciones a cumplir dentro del puesto de trabajo. El jefe despachador de trenes enviaba una orden en el cual se detallaba el horario de trabajo de la tripulación del tren, que estaba conformado por un maquinista, fogonero, 3 brequeros, si fuese un tren de carga y para el caso del tren mixto se incluía colectores, chequeadores y estibadores; dentro de la información también constaba el número del tren asignado y la misma se emitía con dos días de anticipación.</p> <p>A continuación, se detalla un ejemplo, en la orden estaba escrito: maquinista Balseca tiene asignado el horario del día lunes a las 6 am en el tren N° 5 con rumbo a Alausí. Por lo tanto, el llamador debía dirigirse a la casa del señor Balseca a las 4 am para notificarle en la puerta, al llegar con voz fuerte decía: “Maquinista Balseca, maquinista Balseca” y el maquinista debía contestar la notificación, al salir a la puerta el llamador le indicaba todos los detalles del turno</p>					

asignado; el aviso no podía recibir otra persona debía ser el mismo trabajador.
 La movilización hacia el domicilio de los tripulantes lo realizaba a pie o en una bicicleta que era proporcionada por la misma empresa facilitando así el recorrido. El beneficio que tenía el llamador ferroviario al notificar a cada uno de los trabajadores de la tripulación de tren era la cercanía del lugar, ya que la mayoría de los trabajadores vivían en el barrio ferroviario, el mismo que abarcaba las calles de norte a sur desde la Brasil a la calle Juan Montalvo y de este a oeste desde la calle Colombia hasta la calle Olmedo, pero existían otros trabajadores que no residían en la ciudad de Riobamba, ellos revisaban la notificación que también era colocado en las oficinas de la estación a vista de todos los trabajadores o la forma más fácil era averiguar directamente con el llamador con anticipación el turno de trabajo que la cual este asignado, el trabajador que residía fuera venía el día o la noche anterior al turno de salida y se quedaba en la casa de alojamiento, en la ciudad de Riobamba se encontraba ubicada frente al taller del ferrocarril en ella trabajaba una persona que cuidaba el lugar y daba el mantenimiento a las habitaciones, que a su vez servía como casa de alojamiento para los tripulantes que venían desde otras estaciones y pernoctaban una noche o viceversa estas casa de alojamiento estaban en todas las estaciones y era propiedad de la empresa de ferrocarriles.

Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.
Continua		
Ocasional		
Otro	X	

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
HEREDIA HINOSTROZA HÉCTOR	93	1. LLAMADOR 2. ARCHIVERO	PANAMERICANA NORTE Y BYPASS ESQUINA - ÁLAMOS (FRENTE A TV CABLE)

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
Gracias a la labor del llamador ferroviario era posible mantener informados a los miembros de la tripulación sobre el día , la hora y el número de tren que debían cubrir la ruta y así cumplir con la función de transportar la mercadería y pasajeros entre la Sierra y la Costa.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	

Sensibilidad al cambio

La modernización a lo largo del tiempo ha ido mejorando a pasos acelerados mes así que en la actualidad el uso del internet y de las diferentes aplicaciones para comunicarse hacen más fácil y rápido el intercambio de información , no así como en los tiempos pasados en donde era necesario contar con una persona encargada de llevar cualquier información.	Alta	X
	Media	
	Baja	

7. INTERLOCUTORES

Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
HEREDIA HINOSTROZA HÉCTOR	PANAMERICANA NORTE Y BYPASS ESQUINA - ÁLAMOS (FRENTE A TV CABLE)	032 604535	M	93
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE	0987083453 -	M	61

	NOVIEMBRE	032 317110	
8. ELEMENTOS RELACIONADOS			
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL			
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES			
N/A			
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES			
N/A			
ELEMENTOS ACTUALIZADOS			
N/A			
9. OBSERVACIONES			
<p>Este puesto de trabajo era muy importante para la época del apogeo del ferrocarril porque el único medio de comunicación utilizado era el telégrafo, pero este medio de comunicación era muy costoso y solo pocos estaban capacitados para su uso, por lo que poseer uno de estos equipos en casa era imposible, después de varios años cuando el teléfono comenzó a tener apogeo solo pocas familias con altos ingresos tenían el privilegio de poseer uno en casa aunque su uso era más fácil, poco a poco el teléfono tuvo mayor importancia por su forma de uso y que los costos disminuyeron y sobre todo la información llegaba con más rapidez, con este antecedente y con la reducción de personal por pocos fondos que sostenía a la empresa de ferrocarriles, el puesto de trabajo como llamador ferroviario desapareció. Dentro de las investigaciones realizadas también se identificó que al llamador lo conocen con el nombre de guardián ferroviario, con el paso del tiempo y cambios estructurales internos de la empresa de ferrocarriles se modificó o se suprimió muchos puestos de trabajo, por ello existe la confusión entre los mismo trabajadores que al mismo puesto de trabajo lo nombran diferente, al guardián se menciona de forma muy corta que se encargaba de cuidar y evitar que no se roben las mercaderías que enviaban los pasajeros y que llegaban desde otras estaciones.</p>			
10. DATOS DE CONTROL			
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO		
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20
Aprobado por		Fecha de aprobación	
Registro fotográfico	ATI ALICIA		
11. ANEXOS			
Anexos fotográficos			
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 15-4: Relato del oficio como Jefe de estación ferroviario en Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL		CÓDIGO	
 GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural	
FICHA GENERAL			
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN			
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Rural
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO		
Coordenadas en sistema WGS84-UTM: Zona	762977	X (Este)	761024,3 Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL			
Descripción de la fotografía:	No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos realizando el oficio.		
Nombre del fotógrafo:			
Código fotográfico:			

3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN	
Denominación	JEFE DE ESTACIÓN FERROVIARIA – RIOBAMBA, CHIMBORAZO
Grupo social	MESTIZO
Lengua	ESPAÑOL
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES
Detalle del subámbito	N/A
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN	
<p>El jefe de la estación ferroviario era la persona encargada de gestionar reclamaciones de clientes, trabajar en un equipo de los servicios de transporte ferroviarios, utilizar distintos métodos de comunicación, hacer cumplir la normativa de seguridad ferroviaria, entre otras capacidades.</p> <p>Este oficio pertenecía a un puesto administrativo de rango medio, a nivel estructural estaba después del jefe despachador de trenes y bajo sus órdenes estaban el boleterero, calculador, cajero, pesador, bodeguero y estibadores, para llegar a ocupar este puesto de trabajo se debía recibir de los cursos que se ofertaba la empresa de ferrocarriles, posterior a ello se colocaba una lista con el orden de puntaje de mayor a menor y solo ingresaban los que contaban con calificaciones altas, en función al número de vacantes disponibles, finalmente al ingresar pasaban por un etapa en donde laboraban como pasantes sin remuneración alguna hasta mejorar los conocimientos a nivel teórico, solo ahí el contrato se oficializaba.</p> <p>Este oficio permanecía laborando las 24 horas al día, durante todo el año 365 días; en fechas importantes se otorgaba día libre; dentro de la jurisdicción del Superintendente de transportación estaban divididos en 3 tipos de estaciones: de primera, de segunda y de tercera, la estación de primera era el lugar donde se realizaban los movimientos más importantes y se encontraba la mayor parte de la oficinas administrativas, por lo tanto el horario del jefe de estación trabajaba en dos turnos cada uno de 8 horas diarias y por la noche se quedaba un personal de guardia; en las estaciones de segunda y tercera el movimiento era menos ajetreado por lo tanto aquí el horario era de 24 horas, aun así siempre contaban con personal de reemplazo para el horario nocturno.</p> <p>El lugar de trabajo del jefe de estación y de todo su personal era en la estación del ferrocarril, en un inicio cuando aún no ingresaba los rieles del ferrocarril a la ciudad de Riobamba, se construyó una vivienda en el punto denominado Luisa, para posteriormente construirse en las calles Carabobo entre Av. Unidad Nacional y Av. Daniel León Borja. Por ocupar un cargo administrativo importante se les entregaba una residencia en el sector de Bellavista de la ciudad de Riobamba, para él y toda su familia.</p> <p>Bajo su puesto de trabajo como jefe de estación debía cumplir como representante legal de la empresa en cada estación dentro de la jurisdicción del superintendente, “Había alrededor de 48 estaciones a lo largo del ferrocarril” (Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935), se encargaba de revisar minuciosamente que los calculadores, pesadores, bodeguero y estibadores realicen sus labores esto con la finalidad que las encomiendas sean receptadas y despachadas sin inconvenientes, que todos los pasajeros cuenten con sus boletos a la hora de salida, porque en ocasiones el pasajero evadían la compra del boleto, verificaba las guías que era un documento oficial en la cual se informaba los acontecimientos realizados por el trabajador en el día, receptaba las guías del dinero recolectado por la venta de boletos, emitidos por el cajero que realizaba el cobro en la misma oficina de la estación a los pasajeros antes de subir al tren, formulaba las cuentas diarias junto al cajero para contabilizar el total de dinero que ingresaba a la empresa por concepto de venta de boletos que luego eran emitidos a tesorería general en la ciudad de Quito y ese dinero regresaba como pago mensual a los trabajadores, al igual de que el despachador de trenes el jefe de estación verificaba que los trenes estén correctamente acoplados y con las mercaderías en orden, es decir las que estaban cercana a la puerta se despachaban en la estación más cercana y así se colocaban al fondo cuando se despachaban en la última parada, estas mercaderías que enviaban los pasajeros eran colocadas en los vagones con un código para evitar equivocaciones a la hora de entrega, las ordenes eran indispensables, era un documento en la cual se contemplaba todos los movimientos que realizaba cada trabajador, cuando se reportaba la pérdida de una mercadería por un usuario era más fácil, se verificaba en la guía del día que se redactó por el responsable encargado, también contabilizaba el número de horas trabajadas del personal de estación y recibía los reportes por parte del conductor o jefe de trenes, el informe con el total de horas trabajadas de los dos departamentos se enviaba al contador de tiempo vía ubicado en la ciudad de Quito para el pago mensual</p> <p>La remuneración era por niveles en el primer escalón estaba el jefe de estación, el subjefe de estación y el cajero quienes recibían el pago mayor, el segundo grupo era el boleterero, el calculador, el bodeguero, el pesador y finalmente los estibadores era el personal que recibía sueldo básico dentro del departamento de estación.</p> <p>Los materiales de trabajo para el departamento eran entregados al jefe de estación quien se encargaba de proporcionar lo necesario dentro de cada puesto de trabajo, al cajero le entregaba bajo custodia una máquina de escribir, una caja fuerte para guardar todo el dinero recaudado y los boletos que se encontraban numerados y en el informe al final de la semana o mes se debía contemplar el mismo equivalente en dinero.</p> <p>El uniforme del personal administrativo de la empresa de ferrocarriles era similar en todo el país, se destacaban por el</p>	

nivel de jerarquía, los jefes en los puestos más altos utilizaba un terno americano de color blanco con rayas negras o azules y los subalternos utilizaban un terno de color azul, corbata negra y un par de zapatos de color negro que hacía juego con el uniforme; para el resto del personal un terno de casimir inglés proporcionado por la empresa de ferrocarriles a sus trabajadores, de esta manera se daba una buena presentación a la misma empresa que hasta entonces era de propiedad privada. Cuando paso a manos del estado ecuatoriano convirtiéndose en empresa pública comenzó a presentar dificultades económicas, lo que ocasionó que los gremios de cada departamento, como el gremio de boleteros, cajeros, calculadores, pesadores, bodegueros se organicen para la confección de un uniforme apropiado a sus puestos de trabajo sea de manera grupal o individual.

Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.
Continua		
Ocasional		
Otro	X	

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	69	1. CARRILANO 2. BREQUERO 3. CONDUCTOR DE TRENES 4. INSPECTOR DE TRANSPORTE	OROZCO 30-66 Y LAVALLE
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	71	1. CUADRILLANO 2. BREQUERO 3. CONDUCTOR	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
Todos los gremios y oficios que conformaban la empresa de ferrocarriles eran indispensables para ofrecer un excelente servicio en el transporte y traslado de pasajeros y mercaderías entre las ciudades más importantes del Ecuador; gracias al jefe de estación ferroviaria los miembros de la tripulación que laboraban mientras el tren se encontraba en movimiento cumplían a cabalidad sus labores , permitiendo el ingreso de dinero a la empresa por el cobro de pasajeros y mercaderías .	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	

Sensibilidad al cambio

Los oficios que conformaban la empresa de ferrocarriles no son conocidos actualmente por la mayoría de las personas, solo queda en la memoria de quienes tuvieron la oportunidad de laborar en la empresa y con una gran sonrisa cuentan a las nuevas generaciones las anécdotas que vivieron mientras laboran en el tren.	Alta	X
	Media	
	Baja	



7. INTERLOCUTORES

Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
CAJAS CRUZ CARLOS	TARQUI 30-42 NEW YORK	032 962351	M	89
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
MALDONADO ALVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	75
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
ZAVALA ZAMBRANO EMILIANO	AV. MONSEÑOR LEONIDAS PROAÑO Y TUNGURAHUA	0992357566 - 032603678	M	70
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89
BENAVIDES HIDALGO JORGE	AV. UNIDAD NACIONAL 88-80 Y BRASIL	0986748806	M	79

CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	CIUADELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 16-4: Relato del oficio como Boletero ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL		CÓDIGO	
 GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural	
FICHA GENERAL		IM-06-01-01-000-20-000010	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN			
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO		
Coordenadas en sistema WGS8-UTM: Zona	762977	X (Este)	761024,3 Y (Norte)
		Z (Altitud)	2761
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL			
Descripción de la fotografía:	No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos realizando el oficio.		
Nombre del fotógrafo:			
Código fotográfico:			
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN			
Denominación	BOLETERO FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO		
Grupo social	MESTIZO		
Lengua	ESPAÑOL		
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS		
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES		
Detalle del subámbito	N/A		
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN			
El boletero ferroviario era el encargado de hacer y repartir las boletas del ferrocarril.			

Este oficio pertenecía a un puesto administrativo, a nivel estructural estaba bajo las disposiciones del jefe de estación, sus labores las realizaba en el departamento de estación. El ingreso a este puesto de trabajo dependía del puntaje que obtuvo en las pruebas de aptitudes y conocimientos después de realizar un curso que la misma empresa de ferrocarril ofertaba para los nuevos postulantes, a esto se le denominaba el escalafón en la cual se colocaban el nombre de los aspirantes con los puntajes mayores en orden descendente y dependiendo de cuantos puestos de trabajo ofertaba la empresa el postulante podía ingresar.

El horario de trabajo de un boleterero tanto en el movimiento de los trenes que se movilizaba las 24 horas al día durante los 365 del año incluido los días festivos en los cuales existía mayor movimiento ya que trabajaban 3 tipos de trenes, el tren de carga que exclusivamente era para llevar la mercadería, el tren de pasajeros y estaba el tren mixto que era una combinación de carga más los pasajeros.

El boleterero se enfocaba más en los trenes mixtos y tren de pasajeros que salía en el horario a partir de las 6 am y el último tren con pasajeros a bordo era las 5 pm, por lo tanto, su horario de trabajo iniciaba las 5 am hasta la 4:45 pm; en el caso de presentarse situaciones inesperadas y el boleterero no podía integrarse al horario de trabajo lo reemplazaba algún compañero del mismo departamento. El lugar de trabajo lo desarrollaba en la estación principal dentro de la jurisdicción de cada Superintendente de transportación.

Entre sus labores estaba ser el responsable de las venta de los boletos y del dinero recolectado, todo ello al final de día debía ser informado mediante un documento oficial al cajero, el paquete de boletos que era entregado por el jefe de la estación venían impresos con el sello de la institución ferroviaria, numerados y con nombres de la parada de cada estación lo cual facilitada la venta; todos los libretines de boletos venían en paquetes sellados desde la ciudad de Quito para evitar que el dinero se desvíe a bolsillos ajenos y dicha información era receptada por el jefe de estación que junto al cajero realizaba el estado diario del total dinero recolectado que finalmente se enviaba a tesorería general de la empresa de ferrocarriles. El boleterero con su libretín de vendía el boleto al pasajero al destino deseado, en cada boleto venía los lugares de cada estación; por ejemplo si el pasajero quería dirigirse hasta la ciudad de Quito el boleterero le realizaba el corte del boleto solo hasta la parada solicitada y para realizar el cobro, el boleterero llevaba consigo una tabla especial en la cual se detallaba todas las estaciones desde Quito-Durán de manera horizontal y Durán-Quito de manera vertical y en el punto de cruce del lugar hacia donde se dirigía el pasajero era el precio que se debía cobrar, pero el valor del pasaje dependía de varios factores entre los que está la distancia de la parada, dependía del tipo de tren, y el autoferro que era similar a un bus que tenía un costo más elevado.

Para ocupar el transporte ferroviario existían a la venta dos tipos de boletos, la una era llamada de *primera* con este boleto se tenía preferencia en ocupar el tipo de vagón en la cual los asientos eran más cómodos y los boletos de *segunda* se diferenciaba por poseer sillones de madera sin gran comodidad o llamada boletos de clase económica, la diferencia que tenía entre uno y otro boleto era de un 50%. Los boletos eran emitidos por una imprenta de la cual era dueña la misma empresa de ferrocarriles, los boletos debían al ser entregados por el jefe de estación quien los guardaba en cajas fuertes porque era equivalente al dinero en efectivo.

El sueldo que ganaba era mayor a un sueldo básico, dentro de la estación estaban divididos por niveles: el primero constaba del jefe de estación y el cajero; el segundo grupo en la cual el sueldo se reducía era el boleterero, calculador, pesador y bodeguero.

Los materiales indispensables para su trabajo era una selladora que permitía el corte del boleto, una calculadora para realizar el conteo del dinero. El dinero recolectado también eran guardado en la caja fuerte con el libretín .

Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad
Annual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.
Continua		
Ocasional		
Otro	X	

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
ANDRADE ANDRADE CESAR	89	1. BOLETERO 2. SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTACIÓN 3.SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTACIÓN	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE



6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
Gracias a este oficio la empresa de ferrocarriles podía recolectar el dinero por venta de boletos durante todos los viajes que realizaba el tren entre las ciudades más importantes del Ecuador , mismo que era recibido en caja para	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero	X

ser utilizado para el pago de todo el personal que la laboraba en la empresa de ferrocarriles.	no practicadas			
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.			
Sensibilidad al cambio				
Los oficios que conformaban la empresa de ferrocarriles no son conocidos actualmente por la mayoría de las personas, solo queda en la memoria de quienes tuvieron la oportunidad de laborar en la empresa y con una gran sonrisa cuentan a las nuevas generaciones las anécdotas que vivieron mientras laboran en el tren	Alta	X		
	Media			
	Baja			
7. INTERLOCUTORES				
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
BENAVIDES HIDALGO JORGE	AV. UNIDAD NACIONAL 88-80 Y BRASIL	0986748806	M	79
SANTILLÁN LOGROÑO RENE	BARRIO MAESTROS DE CHIMBORAZO (ANTONIO ALCEDO Y JOSÉ PERALTA)	0983421127	M	62
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71
MALDONADO ALVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	75
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 17-4: Relato del oficio como Cajero ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL				CÓDIGO	
				IM-06-01-01-000-21-000011	
FICHA GENERAL					
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA		
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO				
Coordenadas en sistema WGS8-UTM: Zona 762977		X (Este) 761024,3 Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761			
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
Descripción de la fotografía:		No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos realizando el oficio.			
Nombre del fotógrafo:					
Código fotográfico:					
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN					
Denominación	CAJERO FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO				
Grupo social	MESTIZO				
Lengua	ESPAÑOL				
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS				
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES				
Detalle del subámbito	N/A				
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN					
<p>El Cajero ferroviario era la persona que tenía por oficio llevar el control de caja y atender los pagos y cobros en ciertos establecimientos ferroviarios.</p> <p>Este oficio pertenecía a un puesto administrativo, a nivel estructural estaba bajo las órdenes del jefe de estación, y era el jefe inmediato del calculador y laboraba dentro del departamento de estación. Para ingresar a este puesto de trabajo era indispensable pasar por los cursos que la misma empresa de ferrocarriles ofertaba para contratar nuevo personal, al final del curso debía rendir un examen y por el puntaje obtenido tenía derecho a elegir el puesto mismo que está ligado al número de vacantes disponibles para cada departamento; dicho proceso se lo conoce como escalafón. Sin embargo, antes de ingresar de manera oficial tenía algunos meses de prueba hasta lograr adaptarse dentro de la empresa de ferrocarriles.</p> <p>El tren funcionaba las 24 horas del día, durante los 365 días del año, incluido los días feriados; la carga horaria del personal era igual; sin embargo, la carga horaria del cajero era de lunes a sábado con un total de 8 horas al día. Su oficina se encontraba junto a la oficina del jefe de estación y en ocasiones cuando tenía muchas tareas por cumplir el calculador colaboraba en su labor como asistente.</p> <p>La actividades encomendadas de un cajero consistía en realizar todo lo referente a documentación dentro de la estación, realizaba el cobro por envío de equipajes y encomiendas que los usuarios enviaban a otras estaciones ferroviarias, los boletos eran emitidos por el calculador; dependiendo del peso y la distancia del viaje el cliente podía cancelar de dos formas el primero era el boleto “pagado” en la cual la persona que enviaba la encomienda cancelaba el valor total en el momento del envío, este dinero era cancelado en caja; mientras que la segunda manera era el boleto “a cobrar” en la cual la persona la persona que retiraba la encomienda debía cancelar por la encomienda. Todos los equipajes y encomiendas seguían un proceso, el cajero recibía en su despacho, allí el pesador colocaba en una balanza y escribía en un papel el peso total que indicaba en la balanza para enviarlo al calculador quien estimaba el valor del pago por el total del peso y finalmente este papel se enviaba al cajero y una copia se entregaba al usuario como respaldo, el mismo que debía acercarse donde el cajero para cancelar o que el receptor cancele al momento del retiro; una vez finalizado todo el proceso el cajero sellaba la encomienda y enviaba a bodega para ser subida a los vagones con su destino final.</p> <p>El cajero también receptaba las guías por parte del colector en donde se detallaba todos los movimientos realizados dentro del tren, en este caso por venta de boletos emitidos a los pasajeros en el trascurso de una estación a otra y receptaba a la par el dinero, era el encargado de pagar los sueldos al personal de todos los departamentos en la jurisdicción del superintendente de transportación ya que tenía registrado su firma en la chequera, solo con la autorización del cajero el trabajador podía retirar su mensualidad y honorarios que eran calculado con anterioridad. Los informes o guías del estado diario del dinero que ingresaba a la empresa lo realizaba en coordinación con el jefe</p>					

de estación y el dinero se enviaba al tesorero general de la empresa y el dinero se depositaba en la cuenta empresarial de ferrocarriles.

Mucha gente con sus negocios contrataba vagones enteros para trasladar sus productos, cuando se daba estas situaciones el cajero debía realizar una guía en la cual detallaba el total de los productos enviados, con el peso y lugar de entrega. El documento original se quedaba en la estación con el cajero; mientras que las copias eran entregadas a la persona que envía y al conductor de trenes/jefe de tripulación para su respaldo, cabe mencionar que el vagón salía sellado desde la estación con la finalidad que no sea abierto en el transcurso del viaje.

El cajero tenía consigo algunas herramientas de trabajo como: sellos, paquetes de papel, papel carbón para sacar copias de los documentos, una caja fuerte para guardar el dinero recolectado, una sumadora de manivela que eran calculadoras de gran tamaño; el funcionamiento de la misma consistía en digitar los números y para que estos se transcriban en el papel era necesario jalar de arriba hacia abajo la palanca incorporada en el equipo; otro equipo en la oficina del cajero era la máquina de escribir manual que servía para la redacción de documentos. La máquina de escribir tenía incorporado un teclado con todas las letras del abecedario, signos, símbolos y números; se introducía el papel en el lugar correspondiente y al presionar el teclado las letras y símbolos eran transferidos al papel para ello era necesario el uso de tinta; las personas debían seguir cursos para aprender a digitar correctamente la máquina de escribir porque una equivocación significaba redactar el documento nuevamente; tiempo más tarde ingresaron las máquinas de escribir eléctricas que a diferencia de las anteriores venía incorporado más funciones como varios tipos de letras e introducción de más símbolos.

Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.
Continua		
Ocasional		
Otro	X	

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
N/A	N/A	N/A	N/A

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
El cajero conjuntamente con el jefe de estación cumplían una misión en común y era contabilizar el dinero que ingresaba a diario a caja por venta de boletos y cobro del envío de mercaderías, gracias a esto la empresa de ferrocarriles contaba con dinero que era utilizado para el pago del personal que cumplía con la labor de los diferentes oficios dentro de la empresa aportando con un sustento económico a sus hogares.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	

Sensibilidad al cambio

Los oficios que conformaban la empresa de ferrocarriles no son conocidos actualmente por la mayoría de las personas, solo queda en la memoria de quienes tuvieron la oportunidad de laborar en la empresa y con una gran sonrisa cuentan a las nuevas generaciones las anécdotas que vivieron mientras laboran en el tren. Por otra parte, es importante mencionar que en la actualidad la economía del país gira en torno a otras actividades como el petróleo, las industrias, el transporte; sin embargo cuando el tren tuvo gran apogeo la mayor parte de la economía giró en torno al mismo permitiendo la movilización de las personas y el intercambio de productos entre la Sierra y la Costa; así como también el sustento de muchos hogares ecuatorianos.	Alta	X
	Media	
	Baja	

7. INTERLOCUTORES

Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86

8. ELEMENTOS RELACIONADOS			
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL			
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES			
N/A			
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES			
N/A			
ELEMENTOS ACTUALIZADOS			
N/A			
9. OBSERVACIONES			
10. DATOS DE CONTROL			
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO		
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20
Aprobado por		Fecha de aprobación	
Registro fotográfico	ATI ALICIA		
11. ANEXOS			
Anexos fotográficos			
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 18-4: Relato del oficio como Calculador ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL				CÓDIGO	
DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL				IM-06-01-01-000-21-000012	
 GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural		FICHA GENERAL	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA		
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO				
Coordenadas en sistema WGS84-UTM: Zona 762977 X (Este) 761024,3 Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761					
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
					
Descripción de la fotografía:	Sr. José Balseca representante del oficio como Calculador ferroviario que porta la gorra ferroviaria durante la entrevista 2021				



Nombre del fotógrafo:	Nombre del fotógrafo: José Eduardo Balseca Villagrán, 2021
Código fotográfico:	2021-01-14 at 02.2.jpg
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN	
Denominación	CALCULADOR FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO
Grupo social	MESTIZO
Lengua	ESPAÑOL
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES
Detalle del subámbito	N/A
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN	
<p>El calculador ferroviario era la persona que realizaba los cálculos aritméticos, utilizando como apoyo al trabajo numérico ábacos, comptómetros, ábacos neperianos, tablas matemáticas, reglas de cálculo y máquinas de sumar.</p> <p>Este oficio pertenecía a un puesto operativo, a nivel estructural estaba bajo las disposiciones del cajero ferroviario, su puesto de trabajo pertenecía al departamento de la estación ferroviaria. El ingreso al puesto de trabajo era mediante el proceso conocido como escalafón, es decir que el postulante al cargo de colector debía pasar por una prueba de conocimientos y aptitudes como primer paso antes de rendir la prueba. Cuando el aspirante ingresaba al puesto debía pasar algunos meses como meritorio, es decir que solo estaba como pasante sin ninguna remuneración a cambio; una vez apto para el puesto de trabajo la empresa lo contrataba oficialmente.</p> <p>El horario de trabajo era en disposición del horario del tren, el mismo que funcionaba las 24 horas al día, durante los 365 días del año, con turnos rotativos en el día y la noche, el personal que laboraba como calculador tenía distintos horarios de trabajo algunos días más ajetreados que otros, un horario de trabajo detallado funcionaba de esta manera “El horario de trabajo de los días lunes y miércoles primera jornada desde las 5 am hasta las 7:30 am, la segunda jornada desde las 9 am hasta las 5 pm debido a que habían bastantes envíos de mercadería, principalmente de legumbres; como el trabajo era casi todo el día con el señor cajero nos turnábamos para salir a almorzar un rato y volver enseguida a seguir trabajando, los días martes y jueves en la primera jornada desde las 5 am hasta las 6 am, la segunda jornada desde las 9 am hasta el mediodía y la tercera jornada a partir de las 2 pm hasta las 5 pm, la jornada de trabajo estos días no era tan pesada porque no había los comerciantes que enviaban la mercadería y no había feria en Riobamba” (José Eduardo Balseca Villagrán, 1949).</p> <p>El lugar de trabajo era dentro de la estación ferroviaria, compartía la oficina con el cajero ya que era el colaborador directo del mismo, era importante el trabajo en equipo si un compañero faltaba otro debía cumplir el doble trabajo porque el tren estaba en movimiento y el trabajo no podía parar.</p> <p>La jornada de trabajo en un día de calculador se realizaba de la siguiente forma: “los señores comerciantes comenzaban a pesar la mercadería, el pesador comenzaba a hacer sus boletos, yo calculaba [oficio calculador] y el señor cajero comenzaba a cobrar, de lo que se enviaba como de los que llegaba de otras ciudades como Quito y Guayaquil; si los señores comerciantes embarcaban rápido sus mercaderías salíamos temprano” (José Eduardo Balseca Villagrán, 1949). Cuenta que este puesto de trabajo era muy sacrificado, pero al pasar el tiempo se acostumbraba. El trabajo consistía en calcular el precio por el peso de la mercadería y se emitía el boleto respectivo “pagado” en el caso que el usuario que enviaba la mercadería pagaba directamente en caja ; también se encargaba de verificar la tarifa colocada de las mercadería que procedía de las otras estaciones y las mercaderías que venían con el boleto “por cobrar”; este boleto indicaba que el pago lo realizaba la persona que retira la mercadería, adicional a ello verificaba el cálculo del peso para que el señor cajero cobre correctamente, puesto que en algunas ocasiones se presentaba errores en los cálculos. Si el valor de la mercadería era mayor se le cobraba por la diferencia al usuario que retira ; esta información era redactada en unos documentos llamado guías, cuando el señor cajero no alcanzaba a llenar la información en la guías, el colector era quien lo ayudaba mientras el cajero seguía cobrando lo que ya estaba redactado y en el turno de la noche toda la mercadería que llegaba a esa hora se seguía redactado en las guías para que el cajero cuando empieza su jornada de trabajo solo tenga que cobrar.</p> <p>Se encargaba de elaborar las guías de las mercaderías en la cual se indicaba que se envía el peso, el valor y al lugar de destino, el documento original se quedaba en la oficina con el cajero y otras dos copias se emitían una para la persona que envía la mercadería si cancelaba, esto con finalidad de respaldo tanto de la empresa como del usuario en caso de pérdidas y la otra copia se emitía al conductor de trenes o jefe de tripulación para ir verificando en qué lugar se debe quedar cada mercadería, adicional se emitía una guía general de todo lo que se realizó en el lapso de los días por concepto de venta de boletos y cobros por mercadería para ser enviado al departamento auxiliar de la superintendencia de transportación.</p> <p>Su sueldo estaba dentro de trabajadores de estación en el segundo nivel junto al boleterero, pesador y bodeguero, ganaba alrededor de 800 a 900 sucres que era un sueldo mayor al básico .La empresa pagaba un bono adicional por la jornada de horas extras y sueldos adicionales que se les otorgaba en fechas importantes.</p>	
Fecha o Periodo	Detalle de la periodicidad
Anual	Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento

Continua		de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.		
Ocasional				
Otro	X			
5. PORTADORES/SOPORTES				
INDIVIDUOS				
Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono	
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	73	CALCULADOR	CDLA. LOS RETAMOS	
6. VALORACIÓN				
Importancia para la comunidad		Categoría		
Conocer sobre los diferentes oficios con los que contaba la empresa de ferrocarriles del Ecuador es volver a vivir a través del tiempo y así conocer un pasado en el que gracias a los diferentes oficios se consiguió que el tren circulara por las principales ciudades del Ecuador trasportando pasajeros y mercaderías con total seguridad; y de ésta manera también aportando a la economía del país. El calculador se encargaba de calcular el precio según el peso de la mercadería para entregar ésta información sea entregada al contador y el mismo emita el boleto para el transporte de la mercadería.		Manifestación Vigente		
		Manifestación Vigente Vulnerable		
		Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X	
		Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.		
Sensibilidad al cambio				
Los oficios que conformaban la empresa de ferrocarriles no son conocidos actualmente por la mayoría de las personas, solo queda en la memoria de quienes tuvieron la oportunidad de laborar en la empresa y con una gran sonrisa cuentan a las nuevas generaciones las anécdotas que vivieron mientras laboran en el tren. Por otra parte, es importante mencionar que en la actualidad la economía del país gira en torno a otras actividades como el petróleo, las industrias, el transporte; sin embargo cuando el tren tuvo gran apogeo la mayor parte de la economía giró en torno al mismo permitiendo la movilización de las personas y el intercambio de productos entre la Sierra y la Costa; así como también el sustento de muchos hogares ecuatorianos.		Alta	X	
		Media		
		Baja		
7. INTERLOCUTORES				
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	CIUADAELA 1º CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
MALDONADO ALVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	75
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
Otro nombre con el que se conoce a este puesto de trabajo es como facturador ferroviario, dentro de las entrevistas realizadas se nombra al facturador con las mismas funciones con el que se nombra al calculador. El sucre era la moneda nacional del Ecuador hasta el año 2000, por políticas internas del estado la moneda se devaluó y para no empeorar la economía del país se decidió utilizar una moneda extranjera y a partir del año 2000 empezó a circular el dólar estadounidense como moneda oficial.				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			

Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20
Aprobado por		Fecha de aprobación	
Registro fotográfico	ATI ALICIA		
11. ANEXOS			
Anexos fotográficos			
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 19-4: Relato del oficio como Pesador ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL				CÓDIGO	
DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL				IM-06-01-01-000-21-000013	
 GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		FICHA GENERAL		 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA		
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJA Y CARABOBO				
Coordenadas en sistema WGS84-UTM: Zona	762977	X (Este)	761024,3	Y (Norte)	9815287,3
		Z (Altitud)	2761		
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
Descripción de la fotografía:	No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos realizando el oficio.				
Nombre del fotógrafo:					
Código fotográfico:					
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN					
Denominación	PESADOR FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO				
Grupo social	MESTIZO				
Lengua	ESPAÑOL				
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS				
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES				
Detalle del subámbito	N/A				
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN					
<p>El pesador ferroviario era la persona encargada de pesar con exactitud toda la mercadería que llegaba a la estación ferroviaria todos los días.</p> <p>Este oficio pertenecía a un puesto operativo, a nivel estructural estaba bajo las disposiciones del jefe de estación, su labor lo cumplía en el departamento de estación. El ingreso al puesto como pesador ferroviario se daba en el siguiente proceso, la misma empresa de ferrocarriles anunciaba las vacantes disponibles para cada puesto de trabajo, cuando el aspirante ingresaba debía recibir un curso conforme al puesto a aplicar, posterior a ello el aspirante debía rendir una prueba de conocimientos y aptitud y según el puntaje obtenido los aspirantes podían obtener un cupo para las vacantes. Al ingresar a la empresa de ferrocarriles debía completar su formación con algunos meses de práctica como meritorio o pasante sin remuneración, una vez terminado ese proceso la empresa lo contrataba legalmente.</p> <p>El horario de trabajo de un pesador era en concordancia al movimiento del tren que funcionaba durante las 24 horas del día y los 365 días al año, respetando las jornadas de trabajo legales, para ello el grupo de pesadores tenían dos jornadas de trabajo matutina y nocturna. En el turno de la mañana había mayor movimiento motivo por el cual se designaban dos trabajadores y en el horario de la noche solo laboraba una persona.</p> <p>Los días lunes, miércoles y viernes eran los más ajetreados, en esos días se enviaba mercadería con legumbres; los otros días en cambio se enviaba productos no perecibles y equipaje de los pasajeros que sobrepasaba el establecido. El trabajo en equipo dentro de la estación era importante, cuando un compañero faltaba al turno por cualquier</p>					

circunstancia este debía realizar las funciones del compañero de apoyo por tanto terminaba cumpliendo doble función porque era imposible dejar de realizar las actividades por el movimiento de pasajeros y mercadería que llegaba en todo momento. El trabajo en equipo era conformado por El Cajero, Calculador, Pesador, Bodeguero, y Estibadores. La jornada de trabajo diaria iniciaba en la madrugada, realizaba sus labores bajo dos modalidades; la primera cuando una mercadería o equipaje llegaba a la oficina del cajero o simplemente el usuario venía directamente para que le ayuden calculado el peso antes de llegar a la oficina del cajero y la segunda cuando el tren llegaba con todos los equipajes y mercadería, descargándose únicamente los que contengan boletos “por cobrar” para que el usuario que retira realice la cancelación respectiva. El trabajo del pesador consistía en pesar toda la mercadería e ir anotando en un papel la cantidad indicada en la balanza, esta información se enviaba al calculador para que estime los precios por el peso indicado, “debían ir marcando con unas tintas al lugar de destino, FA siglas de Durán, BJ Bucay, RH Huigra, H Alausí, C Riobamba, D Ambato, J Quito, B Ibarra, LZ San Lorenzo, para que los señores cargadores o estibadores no se confundan” (Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960), a estas siglas se añadía el nombre de la persona que envía o retira para evitar confusiones.

El instrumento indispensable y de uso diario en su puesto de trabajo era la balanza romana, que se caracteriza por ser de tamaño mediano de forma rectangular, en una de las esquinas de la parte superior tiene un gancho para poder sostener la balanza y en la parte inferior otro gancho para el soporte de la mercadería que se coloca y que por el peso se inclina dando movimiento a un aparato incrustado en la regla numerada, el peso no siempre era exacto todo depende del material que fuese echo la balanza y la experiencia del pesador.

Al inicio de sus funciones el pesador utilizaba un terno de color azul, corbatín corbata negra y zapatos negros de buena calidad, que era entregados por la misma empresa, cuando esta paso manos del estado la economía sufrió sus efectos negativos por mala administración afectando a sus trabajadores, es por ello que cada gremio enviaba a confeccionar sus uniformes sea de manera grupal o individual, el uniforme fue similar al que se usaba en un inicio pero en otro tipo de tela, eventualmente por el trabajo ajetreado el uniforme era solo la camisa de color celeste, el pantalón y los zapatos.

Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad	
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.	
Continua			
Ocasional			
Otro	X		

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
N/A	N/A	N/A	N/A

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
Conocer sobre los diferentes oficios con los que contaba la empresa de ferrocarriles del Ecuador es volver a vivir a través del tiempo y así conocer un pasado en el que gracias a los diferentes oficios se consiguió que el tren circulara por las principales ciudades del Ecuador trasportando pasajeros y mercaderías con total seguridad; y de ésta manera también aportando a la economía del país.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	

Sensibilidad al cambio

Los oficios que conformaban la empresa de ferrocarriles no son conocidos actualmente por la mayoría de las personas, solo queda en la memoria de quienes tuvieron la oportunidad de laborar en la empresa y con una gran sonrisa cuentan a las nuevas generaciones las anécdotas que vivieron mientras laboran en el tren. Por otra parte, es importante mencionar que en la actualidad la economía del país gira en torno a otras actividades como el petróleo, las industrias, el transporte; sin embargo cuando el tren tuvo gran apogeo la mayor parte de la economía giró en torno al mismo permitiendo la movilización de las personas y el intercambio de productos entre la Sierra y la Costa; así como también el sustento de muchos hogares ecuatorianos.	Alta	X
	Media	
	Baja	

7. INTERLOCUTORES

Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61

CAJAS CRUZ CARLOS	TARQUI 30-42 NEW YORK	032 962351	M	89
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 20-4: Relato del oficio como Bodeguero ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL				CÓDIGO	
DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL				IM-06-01-01-000-21-000014	
PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL					
	FICHA GENERAL			Instituto Nacional de Patrimonio Cultural	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA		
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJA Y CARABOBO				
Coordenadas en sistema WGS84-UTM:	Zona 762977	X (Este)	761024,3	Y (Norte)	9815287,3
		Z (Altitud)	2761		
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
					



Descripción de la fotografía:	De izquierda a derecha Sr. Silvio Yáñez (Mecánico), Sr. Gonzalo Noboa (Carrilano), Sr. Carlos Sangolquí (Mecánico), Sr. Víctor Yerovi (Airista), Sr. Freddy Logroño (Bodeguero) sobre el tender de la locomotora #17 en los talleres de Riobamba con rumbo a la estación para su viaje a Alausí, año1990
Nombre del fotógrafo:	Mariela Ati, 2021
Código fotográfico:	2022-02-1416 at 11.06.jpg
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN	
Denominación	BODEGUERO FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO
Grupo social	MESTIZO
Lengua	ESPAÑOL
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES
Detalle del subámbito	N/A
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN	
<p>El bodeguero ferroviario era el servidor responsable de mantener en buen estado, conservación y vigilancia el uso adecuado de los bienes que están bajo su guarda y cuidado, así como el de respaldar todas las operaciones realizadas por medio del uso obligatorio de los diferentes comprobantes.</p> <p>Este oficio pertenecía a un puesto operativo, a nivel estructural estaba bajo las órdenes del jefe de estación y bajo su responsabilidad estaba los estibadores o también llamados cargadores, sus labores la ejercía dentro del departamento de la estación. El ingreso para formar personal bodeguero era similar al de los otros oficios y consistía en seguir los cursos que ofertaba la institución ferroviaria, posterior a ello rendir un examen de aptitud y conocimientos, en donde las notas se colocaban de mayor a menor , el aspirante con un buen puntaje tenía mayor posibilidad de ingresar a la vacante, dicho proceso se lo llamaba escalafón, cuando el aspirante ingresaba debía cumplir algunos meses como meritorio es decir pasante sin remuneración y una vez preparado para cumplir las actividades la empresa lo contrataba de manera formal.</p> <p>La jornada de trabajo era de 24 horas al día, durante los 365 días al año incluido los días feriados, su puesto de trabajo era intercalado por los ayudantes de bodega, en los días que el bodeguero presentaba algún percance o no llegaba a tiempo a su jornada laboral, el ayudante de bodega cumplía un doble trabajo, sus actividades las realizaba dentro de la estación.</p> <p>En la ciudad de Riobamba estas bodegas estaban distribuidas en dos partes, una abierta para recibir la mercadería con la que llegaban los usuarios, en algunos casos los usuarios tenían bastante mercadería que incluso compraban uno o dos vagones y la parte de la bodega era cerrada para almacenar lo que ya estaba cancelado o las mercaderías que llegaban desde las otras estaciones.</p> <p>La labor que cumplía el bodeguero de la estación ferroviaria era recibir, almacenar la mercadería y despachar todo aquello que ingresaba a bodega. Al momento que el comerciante retiraba su mercadería en bodega debía presentar el boleto sellado por el cajero, los bodegueros verificaban que el boleto este correcto para despachar, existían dos tipos de boletos que se emitía en caja, el boleto “pagado” en la cual el usuario debe cancelar por el total del envío directamente en caja en la misma estación y el boleto o flete “a cobrar” en el cual cancelaba la persona que realizaba el retiro de la mercadería. Para el despacho de la mercadería en los vagones se seguía un proceso: el usuario llegaba a caja a emitir un envío, allí entregaba la mercadería y el pesador calculaba cuanto era el total de la mercadería, luego se enviaba la hoja con los datos al calculador y con el total del peso informaba el precio del producto, que era redactado en la guías para que el cajero emita el boleto sea este “pagado” o “a cobrar”, finalizado este proceso el estibador recogía la mercadería y lo transportaba a la bodega para almacenar por algunas horas.</p> <p>Al bodeguero se le entregaba la mercadería quien realizaba las hojas guías de todo lo almacenado; una hoja guía era un documento oficial en el cual se detallaba lo que contiene la mercadería y el lugar de envío. El proceso final de la mercadería se realiza cuando el usuario con su boleto sea este pagado o a cobrar le indica al bodeguero y el mismo emitía una orden para que despache a los vagones; el traspaso de la mercadería desde la bodega a los vagones era por medio de los estibadores/cargadores y se realizaba por orden de importancia, la mercadería que contenían productos perecibles como legumbres se despachaban con mayor rapidez, los usuarios tenían en cuenta los días Lunes, Miércoles y Viernes que eran los días de envío por la feria en la ciudad de Durán; los días sábados se enviaban productos artesanales como: esteras, sogas, canastos . El otro movimiento de mercadería era aquel que llegaba en el tren desde otras ciudades, el proceso era similar al anterior; el bodeguero registraba el movimiento de la mercadería que ingresaba a bodega, cuando el usuario venía a retirar verificaba el tipo de boleto que tenía, si era un boleto “pagado” se despachaba la mercadería, pero si el boleto era “a cobrar” primero el usuario debía acercarse a caja a pagar y con el boleto sellado podía retirar la mercadería.</p> <p>La remuneración de los trabajadores de la estación estaba dividida por niveles, el primer nivel recibían estaba integrado por el jefe de estación y el cajero; mientras que el personal del segundo se integraba por el bodeguero junto al gremio de boletero, calculador y pesador.</p>	

Fecha o Período		Detalle de la periodicidad			
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.			
Continua					
Ocasional					
Otro	X				
5. PORTADORES/SOPORTES					
INDIVIDUOS					
Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono		
LOGROÑO NOBOA FREDY	61	1. PEÓN DE BODEGA 2. BODEGUERO 3. ESTIBADOR 4. CENTRIFUGADOR 5. CONTADOR DEL DEPARTAMENTO DE ALMACENES.	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE		
6. VALORACIÓN					
Importancia para la comunidad		Categoría			
El bodeguero al igual que los otros oficios era importante, pues permitía recibir y almacenar la mercadería a despachar y la mercadería que llegaba desde las otras estaciones para ser entregada a los usuarios sin ningún inconveniente.		Manifestación Vigente			
		Manifestación Vigente Vulnerable			
		Manifestaciones en la memoria pero no practicadas		X	
		Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.			
Sensibilidad al cambio					
Los oficios que conformaban la empresa de ferrocarriles no son conocidos actualmente por la mayoría de las personas, solo queda en la memoria de quienes tuvieron la oportunidad de laborar en la empresa y con una gran sonrisa cuentan a las nuevas generaciones las anécdotas que vivieron mientras laboran en el tren. Por otra parte, es importante mencionar que en la actualidad la economía del país gira en torno a otras actividades como el petróleo, las industrias, el transporte; sin embargo cuando el tren tuvo gran apogeo la mayor parte de la economía giró en torno al mismo permitiendo la movilización de las personas y el intercambio de productos entre la Sierra y la Costa; así como también el sustento de muchos hogares ecuatorianos.		Alta		X	
		Media			
		Baja			
7. INTERLOCUTORES					
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad	
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73	
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71	
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86	
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61	
8. ELEMENTOS RELACIONADOS					
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL					
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES					
N/A					
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES					
N/A					
ELEMENTOS ACTUALIZADOS					
N/A					
9. OBSERVACIONES					
10. DATOS DE CONTROL					

Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO		
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20
Aprobado por		Fecha de aprobación	
Registro fotográfico	ATI ALICIA		
11. ANEXOS			
Anexos fotográficos			
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 21-4: Relato del oficio como Estibador ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL				CÓDIGO	
DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL				IM-06-01-01-000-21-000015	
 GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		FICHA GENERAL		 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA		
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO				
Coordenadas en sistema WGS84-UTM: Zona	762977	X (Este)	761024,3	Y (Norte)	9815287,3
		Z (Altitud)	2761		
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
Descripción de la fotografía:	No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos realizando el oficio.				
Nombre del fotógrafo:					
Código fotográfico:					
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN					
Denominación	ESTIBADOR FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO				
Grupo social	MESTIZO				
Lengua	ESPAÑOL				
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS				
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES				
Detalle del subámbito	N/A				
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN					
<p>El Estibador ferroviario eran operarios que se ocupan de la carga y descarga de un tren ya sea en un puerto o en una terminal. Su función era muy importante en el mercado ya que son un paso intermedio entre el productor y el consumidor.</p> <p>Este oficio pertenecía a un puesto operativo, a nivel estructural estaba bajo las órdenes del bodeguero, laboraba en el departamento de la estación. Para ingresar a este puesto de trabajo primero debía asistir a los cursos de capacitación que la empresa de ferrocarriles ofertaba, después de culminar el curso rendía una prueba de conocimientos y aptitud. El escalafón como lo llamaba era el orden de las notas de mayor a menor que el aspirante obtuvo, de acuerdo a esto y al cupo disponible para el puesto de trabajo los aspirantes ingresaban; los primeros meses ingresaban sin remuneración como pasantes para aprender de manera teórica todo lo necesario y una vez preparados la empresa de ferrocarriles lo contrataba de manera oficial.</p> <p>La jornada laboral legal era rotativa en el día y la noche; el personal de la mañana ingresaba a las 3 am para colocar toda la mercadería en los vagones, a las 6 am el primer turno del tren salía rumbo a otra estación y para ello toda la mercadería debía estar acomodada, por la demanda de usuarios que enviaban sus mercaderías hacia otras ciudades trabajan alrededor de 30 estibadores en cada turno. La sección de bodega se encontraba dividida en un espacio abierto para el estacionamiento de autos que llegaban a recoger o desembarcar mercaderías y la otra mitad en un espacio</p>					

cerrado donde se guardaba las mercaderías que contenga un boleto; otro grupo de trabajadores realizaban sus labores en los trenes en movimiento como parte de la tripulación del tren.

El puesto de trabajo era muy sacrificado y agotador, el estibador recibían las órdenes del bodeguero, cuando un usuario llegaba a la estación a enviar una mercadería el estibador realizaba el trabajo de trasladar hacia las balanzas romanas para que el pesador realice su tarea y luego con la orden del bodeguero transportar hacia la bodega, dentro de las mismas actividades el otro movimiento lo realizaba cuando el bodeguero daba la orden de despacho, el estibador ponía en sus hombros las mercaderías desde la bodega hacia los vagones y lo colocaba de manera ordenada según el orden de las estaciones .Cada paquete venía marcado con un tinta las iniciales de la estación de envío, se las colocaban así: FA siglas de Durán, BJ Bucay, RH Huigra, H Alausí, C Riobamba, D Ambato, J Quito, B Ibarra, LZ San Lorenzo y las iniciales como referencia ya sea de la persona que envía o la persona que recibe, adicional se le entregaba unas guías donde se detallaba todo acerca de la mercadería, el dato más importante para el estibador el lugar de destino, mientras más lejano sea la estación o la última parada a la que llega el tren se colocaban a los lados y al fondo del vagón y por el contrario si la mercadería debía quedarse en la siguiente parada la mercadería se colocaba cerca de la puerta del tren, de la misma forma cuando llegaba un tren de carga a la estación o tren mixto que venían vagones con pasajeros y con carga esperaban las órdenes del bodeguero para desembarcar toda la mercadería, esta rutina lo realizaba tanto en el turno del día como de la noche.

El grupo que conformaban la tripulación de carrera tenía actividades similares, el tren estaba conformado por varios vagones de carga, para cada uno se designaba un estibador y consigo llevaba la guía, es decir el resumen del lugar en el cual debe desembarcar la mercadería. Cada vagón al salir de la estación era sellado con una tira plegable en la apertura de la puerta y estrictamente se rompía en la parada descrita en la guía, todo ello era verificado por el conductor de trenes.

El salario de un estibador estaba en el último escalón del personal que conforma el departamento de estación, era un sueldo básico, más el pago por horas extras y honorarios adicionales que la empresa les otorgaba ; se estima que su sueldo era de 300 sucres, convertidos uno \$390 en dólares estadounidenses el sueldo básico actual en el Ecuador, no así que para el personal que formaba parte de la tripulación del tren, ellos recibían su sueldo por el número de horas trabajadas, por lo que podía ser algunos días más y otro días menos.

Dentro de su departamento cuando la empresa de ferrocarriles era empresa privada, se les otorgaba los uniformes que era un terno de casimir inglés de color azul, corbata negra y zapatos negros, pero con los cambios internos del ferrocarril después de convertirse en empresa pública y con el pasar de los años estos beneficios fueron quitados a todo el personal, es así que el gremio de estibadores después del cambio decidieron no mandar a confeccionar uniformes, cada trabajador ocupaba ropa de uso diario.

Fecha o Período		Detalle de la periodicidad
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.
Continua		
Ocasional		
Otro	X	

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	69	1. CARRILANO 2. BREQUERO 3. CONDUCTOR DE TRENES 4. INSPECTOR DE TRANSPORTE	OROZCO 30-66 Y LAVALLE

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
La mercadería que se movía entre sierra y costa por medio del tren tenía bastante demanda, por tal motivo contar con los estibadores era de mucha importancia pues se encargaban de movilizar las pesadas cargas de un lugar a otro, un oficio bastante sacrificado y agotador.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	


Sensibilidad al cambio

Los oficios que conformaban la empresa de ferrocarriles no son conocidos actualmente por la mayoría de las personas, solo queda en la memoria de quienes tuvieron la oportunidad de laborar en la empresa y con una gran sonrisa cuentan a las nuevas generaciones las anécdotas que vivieron mientras laboran en el tren. Por otra parte, es importante mencionar que en	Alta	X
	Media	
	Baja	

la actualidad la economía del país gira en torno a otras actividades como el petróleo, las industrias, el transporte. Sin embargo para los años donde el tren tenía mayor auge, gran parte de la economía giró en torno al mismo permitiendo la movilización de las personas y el intercambio de productos entre la Sierra y la Costa; así como también el sustento de muchos hogares ecuatorianos.				
7. INTERLOCUTORES				
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
BENAVIDES HIDALGO JORGE	AV. UNIDAD NACIONAL 88-80 Y BRASIL	0986748806	M	79
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
MALDONADO ALVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	75
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
Las actividades que cumplía el bodeguero en ale estación ferroviaria los mismos trabajadores lo nombraban guardalmacenes, a pesar de cumplir actividades similares los guardalmacenes era exclusivo para el departamento de fuerza motriz.				
La moneda oficial fue el sucre hasta el año 2000 en el Ecuador, por problemas internos del Estado Ecuatoriano la moneda perdió valor frente a otras monedas, para afrontar la economía empobrecida de los ecuatorianos se insertó una moneda extranjera, y es a partir del año 2000 hasta la fecha circula el dólar estadounidense como moneda oficial.				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 22-4: Relato del oficio como Conductor ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL FICHA GENERAL				CÓDIGO IM-06-01-01-000-21-000016	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA		
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO				
Coordenadas en sistema WGS84-UTM: Zona 762977		X (Este) 761024,3	Y (Norte) 9815287,3	Z (Altitud) 2761	
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
					
Descripción de la fotografía:	De izquierda a derecha Sr. Cesar Molina (Brequero), Sr. Luis Ojeda (maquinista), Sr. Ángel Castro (Conductor) en la ciudad de Guamote transportando un tren de legumbres marca Alco maquina #160 en el año de 1975				
Nombre del fotógrafo:	Miguel Ángel Castro Ordoñez, 2022				
Código fotográfico:	2021-01-13 at 01.4.jpg				
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN					
Denominación	CONDUCTOR FERROVIARIO/JEFE DE TRIPULACIÓN – RIOBAMBA, CHIMBORAZO				
Grupo social	MESTIZO				
Lengua	ESPAÑOL				
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS				
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES				
Detalle del subámbito	N/A				
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN					
<p>El conductor ferroviario o también denominado jefe de tripulación era el encargado de manejar y conducir el tren asignado a así como apoyar en las actividades que se desempeñan en la misma.</p> <p>Este oficio pertenecía a un puesto administrativo, a nivel estructural estaba bajo las disposiciones del despachador de trenes y bajo su responsabilidad estaban el Maquinista, Fogonero, Brequeros, Colectores, Chequeador y Estibadores todos pertenecían al departamento que conforman la tripulación del tren. Para ingresar a la empresa de ferrocarriles primero debía recibir cursos de capacitación por algunos meses y al final rendían una prueba de conocimientos y aptitudes, los resultados eran emitidos desde la nota más alta a la más baja, proceso conocido como escalafón, por lo tanto, sólo los aspirantes con buena calificación y dependiendo del número de vacantes disponibles tenían la oportunidad de ingresar en el puesto de trabajo. Una vez aprobado ingresaba como meritorio o pasante por el lapso de algunos meses para mejorar sus conocimientos de forma práctica sin remuneración, si el aspirante estaba preparado para ejercer sus labores la empresa de ferrocarriles lo contrataba de manera formal e ingresaba a la nómina de trabajadores ferroviarios.</p> <p>Después de adquirir amplia experiencia en especial los brequeros optaban por realizar cursos de capacitación para</p>					

ascender de puesto de trabajo, la misma empresa de ferrocarriles brindaba los talleres con los más reconocidos profesionales en el área de ferrocarriles es así que incluso profesionales del extranjero venía a la ciudad de Riobamba o los aspirantes deseaban ascender de puesto viajaban de otras ciudades, esto con la finalidad de mejorar la calidad de trabajo del personal y su estatus dentro de la empresa.

La jornada laboral se realizaba mediante turnos asignados desde la oficina del jefe despachador de trenes, por tanto la mayor parte del tiempo su lugar de trabajo era en el tren mientras estaba en movimiento de una estación a otra, no tenía horario específico y cuando no estaba de turno se encontraba en su oficina ubicado en el edificio de la superintendencia de transportación para realizar los informes, las “guías” que era un documento oficial en la cual se detallaba todos los movimientos que ocurría en el tren y del personal bajo su responsabilidad.

El conductor ferroviario o también conocido como jefe de tripulación era una persona con vasta experiencia en las vías del tren, para llegar a ocupar este puesto en algún momento fue Brequero; era una tarea de gran responsabilidad no tenía a su cargo sólo el personal sino también tenía la responsabilidad de todo el grupo de pasajeros y de transportar toda la mercadería que implicaba el trabajo de los varios comerciantes. El conductor ferroviario debía realizar las guías, antes de la salida de cada tren, como registrar el estado del tren, registrar el número de vagones acoplados a la locomotora, verificar la información de toda la mercadería ingresada en cada vagón, registrar el estado del personal con los cuales debía trabajar en el turno asignado, registrar los herramientas que se entregaba a los Brequeros, Fogoneros, esto en cuanto al registro y debía recibir las órdenes que provenía desde la oficina del despachador de trenes; dentro de las órdenes se tenía 3 tipos: “orden de cruce” que era un documento en el cual se menciona el lugar exacto del cruce con otro tren; la “orden de carrera” en este documento se informaba la hora de salida, el número del tren, la ruta establecida, los tripulantes que debían ocupar ese tren y la “orden de precaución” en este documento se informaba los sitios en los cuales la cuadrilla de carrilanos o la cuadrilla de albañiles estaban dando el mantenimiento preventivo, correctivo y reparación de rieles en mal esto; adicional a esto firmaba una orden de salida para autorizar el movimiento del tren sin ella el tren no salía de la estación, en la orden se registraba el nombre del conductor responsable, el maquinista responsable y el número del tren asignado ; realizaba las guías en el transcurso del viaje mientras se transportaba de una estación a otra. Durante el tren estaba en movimiento debía estar muy atento con la orden de cruce ya que la vía férrea era una sola para dirigirse al Norte como para el Sur, si no se tomaba las debidas precauciones existía la probabilidad de sufrir un accidente, para ello se crearon a lo largo de la vía férrea los llamados desvíos que son rieles de corta distancia, con la orden de cruce en mano el conductor daba aviso al maquinista para que ingrese al desvío indicado y esperar que el tren que venía en la dirección opuesta pase, con la orden de precaución en mano debía estar atento en la vía para ordenar que disminuya la velocidad del tren ya que habían trabajadores en la vías; mientras tanto debía verificar las guía de las mercadería para ordenar al conductor que pare en la estación correspondiente y se descargue la mercadería. Desde la estación cada vagón salía sellado, ordenaba a los estibadores que solo el vagón donde se encuentre la mercadería sea abierta y al continuar con el viaje nuevamente se sellaba, por cada entrega de mercadería a la par se entregaba una notificación al jefe de dicha estación, controlaba que los cobros realizados a los pasajeros por parte del colector sean transparentes, el proceso de cobro dentro del tren era llamado *cash fell* esto certificaba que el dinero recolectado ingrese a la empresa y realizaba las guías al finalizar la ruta, en ella registraba el estado del tren en el cual llegaba, dejaba reportando esto al jefe de taller ferroviario para que se le de mantenimiento o la reparación a la locomotora y los vagones, también debía registrar el número de horas trabajadas de cada tripulante y elaborar un informe que se entregaba al contador de tiempo vía y posterior este informe se remitía a la oficina del superintendente de transportación para que al final del mes se cancele el sueldo a los trabajadores.

La empresa de ferrocarriles adquirió propiedades para la construcción de viviendas y brindar beneficios a sus trabajadores, las casas de alojamiento estaban destinadas para la estadía de los trabajadores ferroviarios, en la ciudad de Riobamba para la estadía de funcionarios con jerarquía alta era en el sector de Bellavista.

El sueldo que percibían el conductor de trenes era por el número de horas trabajadas, la única garantía que tenía era completar 160 horas. La mayoría de tripulantes completaban mayor número de horas, algunos trabajadores completaban hasta 300 horas en el mes por lo que percibían una cantidad económica muy buena, incluyendo todos los beneficios de ley que la empresa les otorgaba.




Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad	
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.	
Continua			
Ocasional			
Otro	X		
5. PORTADORES/SOPORTES			
INDIVIDUOS			
Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	71	1. CARRILANO 2. BREQUERO 3. CONDUCTOR	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE

VICUÑA ROJAS ANGEL	70	1. CARRILANO 2. BREQUERO 3. CONDUCTOR	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6		
6. VALORACIÓN					
Importancia para la comunidad			Categoría		
El conductor ferroviario quien venía a ser el jefe de tripulación tenía gran responsabilidad sobre los miembros de la tripulación, así como también verificar que todo se encuentre en perfecto estado antes de la salida de cada tren para que de esta manera el transporte de pasajeros y mercadería se realice sin ningún tipo de inconveniente permitiendo el intercambio de productos entre la sierra y la costa.			Manifestación Vigente		
			Manifestación Vigente Vulnerable		
			Manifestaciones en la memoria pero no practicadas		X
			Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.		
Sensibilidad al cambio					
Los oficios que conformaban la empresa de ferrocarriles no son conocidos actualmente por la mayoría de las personas, solo queda en la memoria de quienes tuvieron la oportunidad de laborar en la empresa y con una gran sonrisa cuentan a las nuevas generaciones las anécdotas que vivieron mientras laboran en el tren. Por otra parte, es importante mencionar que en la actualidad la economía del país gira en torno a otras actividades como el petróleo, las industrias, el transporte. Sin embargo, para los años donde el tren tenía mayor auge, gran parte de la economía giró en torno al mismo permitiendo la movilización de las personas y el intercambio de productos entre la Sierra y la Costa; así como también el sustento de muchos hogares ecuatorianos.			Alta		X
			Media		
			Baja		
7. INTERLOCUTORES					
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad	
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71	
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61	
VALDIVIESO HERNÁNDEZ JAIME	AV. MILTON REYES Y FRANCISCO ROCA, BARRIO SESQUICENTENARIO	0987483392	M	68	
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89	
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73	
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70	
BENAVIDES HIDALGO JORGE	AV. UNIDAD NACIONAL 88-80 Y BRASIL	0986748806	M	79	
8. ELEMENTOS RELACIONADOS					
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL					
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES					
N/A					
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES					
N/A					
ELEMENTOS ACTUALIZADOS					
N/A					
9. OBSERVACIONES					
Muchas personas asimilan el nombre de conductor de trenes como aquel trabajador que conduce el tren, sin embargo, este puesto de trabajo estaba en un nivel administrativo, el trabajador responsable de conducir el tren era el maquinista.					
10. DATOS DE CONTROL					

Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO		
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20
Aprobado por		Fecha de aprobación	
Registro fotográfico	ATI ALICIA		
11. ANEXOS			
Anexos fotográficos			
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 23-4: Relato del oficio como Maquinista ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL  		CÓDIGO	
FICHA GENERAL		IM-06-01-01-000-20-000017	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN			
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Rural
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO		
Coordenadas en sistema WGS8-UTM: Zona	762977	X (Este)	761024,3 Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL			
			
Descripción de la fotografía:	De izquierda a derecha Sr. Cesar Molina (Brequero), Sr. Luis Ojeda (maquinista), Sr. Ángel Castro (Conductor) en la ciudad de Guamote transportando un tren de legumbres marca Alco maquina #160 en el año de 1975		
Nombre del fotógrafo:	Miguel Ángel Castro Ordoñez, 2022		
Código fotográfico:	2021-01-13 at 01.4.jpg		
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN			
Denominación	MAQUINISTA FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO		
Grupo social	MESTIZO		
Lengua	ESPAÑOL		
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS		
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES		
Detalle del subámbito	N/A		

4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN

El Maquinista ferroviario era la persona encargada de controlar la velocidad, frenada, así como los sistemas de seguridad y confort a bordo de una locomotora, unidad tren, automotor, y por ende, cualquier vehículo ferroviario.

Este oficio pertenecía a un puesto operativo, a nivel estructural estaba bajo las disposiciones del conductor de trenes y era el jefe inmediato del fogonero, pertenecía al departamento que conforma la tripulación del tren. Para ingresar a este puesto de trabajo debía ingresar a un curso de capacitación que la misma empresa de ferrocarriles ofertaba cada cierto tiempo, después de culminar el curso debía rendir una prueba de conocimientos y aptitudes. Las notas obtenidas por los aspirantes se colocaban en orden descendiente, a este proceso se lo denominaba escalafón, es decir que solo los aspirantes con las mejores notas podían ingresar a la empresa de ferrocarriles, en función del número de vacantes disponibles, con un cupo disponible. Los primeros meses ingresaban como pasantes hasta obtener los conocimientos prácticos necesarios, posterior a ello la empresa de ferrocarriles lo contrataba de manera formal e ingresaba a la nómina de trabajadores ferroviarios como fogonero. En el caso que el trabajador desee ascender de puesto y trabajar como Maquinista debía realizar nuevamente los cursos de capacitación para mejorar la calidad del personal; los cursos los impartían los mejores profesionales en el área de ferrocarriles, también venían profesionales del extranjero a la ciudad de Riobamba o los aspirantes para el ascenso viajaban a otras ciudades para recibir la capacitación.

De manera general el maquinista no tenía un horario definido y dependía de la carga horaria del despachador de trenes. Sus labores las ejercía mientras el tren estaba en movimiento y se encargaba de verificar que el tren se encuentre en óptimas condiciones a la hora de salida, en el caso de encontrar algún problema lo notificaba inmediatamente al conductor de trenes; durante el trayecto el maquinista debía estar pendiente a las disposiciones del conductor de trenes, sólo si daba la orden debía realizar cualquier movimiento del tren en las vías. Existían 3 tipos de órdenes: la primera llamada “orden de carrera” en este documento se autorizaba el movimiento del tren desde la estación, en la cual se detallaba la hora de salida, el número del tren, la ruta establecida, los tripulantes que lo conforman con la firma de los responsables a cargo, el jefe de estación, conductor de trenes y maquinista; la segunda llamada “orden de precaución” en la cual se indicaba el punto de cruce con otro tren, debido a que la vía ferroviaria era una sola línea para dirigirse a la ciudad de Quito y Guayaquil, por dicha razón se crearon a lo largo de la vía los desvíos, es decir es una separación corta de las rieles desde la vía principal con la finalidad que el tren ingrese al desvío mientras el tren que viene sentido contrario pase y finalmente se tiene la “orden de precaución” en este documento se informaba en que punto de la vía férrea estaban la cuadrilla de albañiles dando mantenimiento preventivo, correctivo y reparación de rieles en mal estado, para que se disminuya la velocidad del tren. En los cursos de capacitación para ingresar a la empresa de ferrocarriles era muy necesario conocer el reglamento de tránsito ferroviario; uno de los reglamentos se enfocaba en el sonido del tren, cada pito era reglamentario y tenía un significado ya que la vía férrea no contaba con semáforos. Al culminar con la ruta establecida el maquinista junto al conductor de trenes entregaba una guía al jefe de taller en la cual se informaba los posibles daños de la locomotora como de los vagones.

La forma de trabajo comenzaba desde el momento de la notificación, esto lo realizaba desde la oficina de despachador de trenes, la notificación se daba de dos formas. La primera, la notificación se colocaban en las oficinas de la estación uno o dos días anticipados para que los tripulantes verifiquen el horario de trabajo y la segunda era más directa, el llamador asistente del jefe despachador de trenes visitaba de casa en casa dando conocimiento del horario de trabajo a cada personal de tripulación; la notificación contenía el nombre del trabajador, la hora de salida y el número del tren asignado.

Las rutas establecidas por el despachador de trenes podían ser de corta o larga duración, cuando el viaje era muy lejano los tripulantes del tren debían descansar en algún sitio, para ello la empresa de ferrocarriles construyó en todas las estaciones del país casas de alojamiento exclusivamente para el descanso de los trabajadores ferroviarios y para funcionarios con un nivel de jerarquía alto; existían otras casas de alojamiento de mejor calidad en la ciudad de Riobamba para el personal operativo.

El sueldo que percibía cada mes dependía del número de horas trabajadas, la contabilidad de las horas lo realizaba el conductor de trenes quien era el jefe de tripulación. El maquinista tenía una base establecida de 160 horas en el mes con ello percibían un sueldo básico. Sin embargo, este número aumentaba en la mayoría de trabajadores que podían llegar a trabajar en el mes un total de 300 horas; además se complementaba el sueldo con los beneficios de ley y de esta manera el sueldo podía llegar a ser en moneda oficial del Ecuador \$1200 o \$1500 dólares estadounidenses.

Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad	
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.	
Continua			
Ocasional			
Otro	X		

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
SANTILLÁN LOGROÑO RENE	62	I. FOGONERO	BARRIO MAESTROS DE

		2. MAQUINISTA	CHIMBORAZO (ANTONIO ALCEDO Y JOSÉ PERALTA)		
ZAVALA ZAMBRANO EMILIANO	70	1. AYUDANTE DE MAQUINISTA 2. MAQUINISTA	AV. MONSEÑOR LEONIDAS PROAÑO Y TUNGURAHUA		
6. VALORACIÓN					
Importancia para la comunidad			Categoría		
Durante el trayecto que realizaba el tren entre la sierra y la costa era muy importante que el mismo se encuentre en óptimas condiciones para garantizar el transporte seguro de los pasajeros y de la mercadería, para esto el maquinista era clave pues se encargaba de verificar que el tren no tenga ninguna falla, así como también estar pendiente a todas las órdenes que daba el conductor de trenes para evitar cualquier tipo de accidente en las vías.			Manifestación Vigente		
			Manifestación Vigente Vulnerable		
			Manifestaciones en la memoria pero no practicadas		X
			Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.		
Sensibilidad al cambio					
Con la implementación del tren como atractivo turístico por parte del expresidente del Ecuador Rafael Correa, se consiguió que el tren vuelva a recorrer las principales vías férreas con un sinnúmero de pasajeros que se atrevieron a vivir esta experiencia y dentro de este marco el oficio que se llevó el protagonismo fue el maquinista, quien se encargaba de conducir el tren entre sierra y costa por tanto es uno de los oficios más conocidos en la actualidad.			Alta		X
			Media		
			Baja		
7. INTERLOCUTORES					
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad	
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71	
SANTILLÁN LOGROÑO RENE	BARRIO MAESTROS DE CHIMBORAZO (ANTONIO ALCEDO Y JOSÉ PERALTA)	0983421127	M	62	
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89	
ROMERO VELASCO VICTOR	LA PRIMAVERA, MANZANA M CASA 8	032612314	M	87	
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73	
ZAVALA ZAMBRANO EMILIANO	AV. MONSEÑOR LEONIDAS PROAÑO Y TUNGURAHUA	0992357566 - 032603678	M	70	
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69	
SANTILLÁN LOGROÑO RENE	BARRIO MAESTROS DE CHIMBORAZO (ANTONIO ALCEDO Y JOSÉ PERALTA)	0983421127	M	62	
8. ELEMENTOS RELACIONADOS					
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL					
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES					
N/A					
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES					
N/A					
ELEMENTOS ACTUALIZADOS					
N/A					
9. OBSERVACIONES					
La moneda del Ecuador hasta el año 200 fue el sucre, la mayoría de los entrevistados lo mencionan en esta moneda, por problemas internos del estado Ecuatoriano, el sucre perdió valor, y la única forma de mejorar la economía del país fue adquirir una moneda extranjera, por ello a partir del año 200 la moneda oficial del Ecuador es el dólar americano.					
10. DATOS DE CONTROL					
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO				

Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20
Aprobado por		Fecha de aprobación	
Registro fotográfico	ATI ALICIA		
11. ANEXOS			
Anexos fotográficos			
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 24-4: Relato del oficio como Fogonero ferroviario en la ciudad de Riobamba



INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL  		CÓDIGO	
GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR FICHA GENERAL		Instituto Nacional de Patrimonio Cultural IM-06-01-01-000-21-000018	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN			
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Rural
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO		
Coordenadas en sistema WGS84-UTM:	Zona 762977	X (Este) 761024,3	Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL			
			
Descripción de la fotografía:	De Izquierda a derecha Sr. Rogelio Ortiz (Conductor), porta el gorro, camisa negra y pantalón negro, Sr. Ángel Vicuña (Brequero) porta su gorro en ella la placa que identifica su oficio, una chaqueta azul, camisa roja y un pantalón blue jean, Sr. Efraín Porras (Fogonero) porta una boina blue jean, camisa azul y pantalón blue jean, Sr. Eduardo Benavidez (Maquinista) con una chaqueta roja y un pantalón blue jean, Sr. Apellido Vargas (practicante), en la estación de Alausí juntos a la locomotora #46, en el año 1982		
Nombre del fotógrafo:	Mariela Ati, 2022		
Código fotográfico:	20220217_165526.jpg		
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN			
Denominación	FOGONERO FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO		
Grupo social	MESTIZO		
Lengua	ESPAÑOL		
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS		

Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES		
Detalle del subámbito	N/A		
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN			
<p>El fogonero ferroviario era el empleado auxiliar del maquinista que tenía por obligación principal alimentar el fuego de la locomotora en los ferrocarriles y del hogar en general en toda máquina de vapor, auxiliar en la limpieza y engrase, y además en las vías férreas servir el freno del téneder.</p> <p>Este oficio pertenecía a un puesto operativo, a nivel estructural estaba bajo las órdenes del Maquinista, sus labores las realizaba dentro del departamento que conforman la tripulación del tren junto al conductor, Maquinista, Brequero, Colector, Chequeador, Estibador. El ingreso al puesto de trabajo como Fogonero era presentarse al curso que ofertaba la empresa de ferrocarriles y al finalizar el mismo rendir una prueba de conocimientos y aptitudes; las notas se clasificaban desde la más alta este proceso se lo llamaba el escalafón. Los primeros meses ingresaba como pasante para mejorar sus conocimientos de manera práctica sin remuneración, una vez que el aspirante ya se encontraba preparado la empresa de ferrocarriles lo contrataba oficialmente e ingresaba a la nómina empresarial, con el paso de los años podía realizar nuevamente algunos cursos para ascender al puesto de Maquinista mejorando su estatus dentro de la empresa.</p> <p>El horario de trabajo era irregular, todo dependía de la carga horaria asignada por el despachador de trenes; debido a que el tren funcionaba las 24 horas, durante los 365 días al año podía ser en la mañana, tarde o madrugada, sólo se podía conocer la hora de salida y las horas trabajadas estaban en función de la ruta asignada, por ejemplo un viaje desde la estación de Riobamba hasta la estación de Duran podía tomar entre 12 a 15 horas, mismas que dependían de varios factores como el clima, el estado del tren, el estado de las vías y el peso en los vagones. Las actividades de trabajo como fogonero las cumplía dentro del tren mientras se trasladaba de una estación a otra.</p> <p>Las primeras máquinas que adquirió la empresa de ferrocarriles fueron las máquinas a vapor que funcionaron desde los años 30; el funcionamiento era en base a la combustión de madera o carbón de piedra o coque, cuando el carbón o la madera emitían el calor a la caldera con agua se generaba vapor, el mismo que se trasladaba a los tubos para dar funcionamiento a las piezas que conformaban el tren, la caldera tenía un sistema para que el vapor pueda ser controlado, para el año 90 ingresaron máquinas de marca Alstom y Alcón con funcionamiento a través de combustible y eléctricas y por tanto vinieron a sustituir el tren a vapor.</p> <p>El fogonero era ser el asistente del maquinista, quien disponía cuando se debía quemar más materiales de combustión; el fogonero se encargaba de controlar el sistema de frenaje en el tren, debía estar pendiente para que el vapor producido en la caldera no exceda el límite de los 200 °C, controlaba que todo el proceso de combustión esté en orden, verificaba que los materiales de combustión como la madera o el coque alcance para la ruta establecida; es así que este sistema de combustión permitía el movimiento del tren, si no se regulaba con exactitud el traspaso de vapor de agua se podía ocasionar un descarrillo ya sea por exceso o falta de ella, el fogonero también proporcionaba el mantenimiento adecuado al sistema de combustión/tender, limpieza, engrasado y reparación de daños en las piezas que la realizaba en los talleres ferroviarios.</p> <p>El personal que integraba la tripulación de carrera tenía su sueldo dependiendo del número de horas laboradas, mas no tenía un pago por horas extras, la base de horas laboradas era 160 horas por ello percibía un sueldo básico y si era menos lo cual no era tan frecuente también se le otorgaba el mismo sueldo, la mayoría de los trabajadores superaban las horas de trabajo algunos llegaban a cumplir 300 horas incluyendo los beneficios de ley.</p>			
Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad	
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.	
Continua			
Ocasional			
Otro	X		
5. PORTADORES/SOPORTES			
INDIVIDUOS			
Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
SANTILLÁN LOGROÑO RENE	62	1. FOGONERO 2. MAQUINISTA	BARRIO MAESTROS DE CHIMBORAZO (ANTONIO ALCEDO Y JOSÉ PERALTA)
6. VALORACIÓN			
Importancia para la comunidad		Categoría	
El trabajo del fogonero era muy importante en el movimiento del tren pues se encargaba de controlar y regular la presión del vapor de agua generado en las calderas por medio de la combustión de madera o coque y que era utilizado en el sistema de frenos del tren, con lo que se conseguía evitar los descarrillos; su labor fue muy importante hasta los años 90 en donde los trenes a vapor fueron reemplazados por máquinas de marca Alstom y Alcón		Manifestación Vigente	
		Manifestación Vigente Vulnerable	
		Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
		Las manifestaciones han perdido	

con funcionamiento a través de combustible y eléctricas.		vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.		
Sensibilidad al cambio				
El oficio de fogonero como muchos de los oficios con los que contaba la empresa de ferrocarriles al inicio no son conocidos en la actualidad por las personas, pero gracias a este trabajo investigativo hoy en día se podrá revivir gran parte de la historia del ferrocarril ecuatoriano y conocer como cada uno de los oficios fueron importantes para el correcto funcionamiento del tren.	Alta		X	
	Media			
	Baja			
7. INTERLOCUTORES				
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89
CAJAS CRUZ CARLOS	TARQUI 30-42 NEW YORK	032 962351	M	89
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
MALDONADO ALVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	75
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
Mientras la máquina a vapor estuvo en funcionamiento dentro de la empresa de ferrocarriles el puesto de trabajo como fogonero era indispensables en cada viaje, pero con el ingreso de las maquinas/locomotoras electro-diésel y diésel-eléctricas, las actividades se dividieron, pocos trabajadores continuaron laborando en las locomotoras a vapor y otros se capacitaron para el uso de las nuevas locomotoras electro-diésel y diésel-eléctricas.				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 25-4: Relato del oficio como Brequero ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL				CÓDIGO	
DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL				IM-06-01-01-000-21-000019	
 GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural			
FICHA GENERAL					
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón		RIOBAMBA	
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO				
Coordenadas en sistema WGS84-UTM: Zona 762977		X (Este) 761024,3		Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761	
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
					
Descripción de la fotografía:		Sr. Ángel Vicuña (Brequero delantero) con su gorro alto, guantes negros y pantalón blue jean uniforme característico, ayudando a frenar con el freno de mano ajas en el sector Sibambe - Alausí, año 1980			
Nombre del fotógrafo:		Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 2021			
Código fotográfico:		2021-01-14 at 02.2.jpg			
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN					
Denominación	BREQUERO FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO				
Grupo social	MESTIZO				
Lengua	ESPAÑOL				
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS				
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES				
Detalle del subámbito	N/A				
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN					
<p>El Brequero ferroviario pertenecía a un puesto operativo, a nivel estructural estaba bajo las órdenes del despachador de trenes, sus labores las desarrollaba dentro del departamento que conforman la tripulación del tren, la misma que estaba formada por: conductor de trenes quien era el jefe de la tripulación, maquinista, fogonero, colector, chequeador y estibadores de carrera. Para ingresar al puesto de trabajo como brequero era indispensable ingresar a los cursos de capacitación que ofertaba la misma empresa de ferrocarriles y posterior a ello rendir una prueba de conocimientos y aptitudes. Las notas obtenidas por los aspirantes se colocaban de mayor a menor, a este proceso se lo llamaba el escalafón; con un cupo aprobado los aspirantes primero ingresaban como pasantes sin remuneración para mejorar sus conocimientos de manera práctica y una vez que el aspirante estaba preparado la empresa de ferrocarriles lo contrataba oficialmente e ingresaba a la nómina de trabajadores ferroviarios, con el transcurso del tiempo se podía realizar nuevamente los cursos de capacitación para ascender al puesto de conductor de trenes, estos cursos se impartía con los mejores profesionales en el área de ferrocarriles que venía del extranjero a la ciudad de Riobamba o por el contrario los aspirantes viajaban a otras ciudades para recibir la capacitación.</p> <p>El horario de trabajo era asignado por el jefe despachador de trenes a todo el personal que conformaban la tripulación, no tenían un horario establecido, las horas de viaje de una estación a otra podía variar por diferentes factores como el clima, el estado de los trenes y estado de las vías; por ejemplo, desde la estación de Riobamba hasta la estación de Durán se tardaba entre 12 a 15 horas.</p> <p>El tren disponía de un telégrafo para casos de emergencia, algunos brequeros estudiaban lo básico para transmitir el mensaje por el sistema morse, la codificación del mensaje de manera escrita era por puntos y rayas; las líneas</p>					

telegráficas estaban colocadas en postes a lo largo de la vía ferroviaria, por ello cuando se suscitaba una emergencia en medio de las vías del tren o en caso de descarrilos el brequero que tenía conocimientos telegráficos se subía a uno de los postes más cercanos para conectar el cable desde el telégrafo hasta la línea telegráfica.

En la tripulación del tren ingresaban de 3 a 4 brequeros, el número de brequeros era de acuerdo al número de vagones acoplados, los trenes de carga estaban acoplados de 6 a 8 vagones, cada brequero cumplía actividades específicas, el brequero de la parte delantera debía controlar la estabilidad del tren en las bajadas como las subidas para evitar los descarrilos; en ese caso se utilizaba una encarriladora para colocar nuevamente las ruedas en la vía si por el contrario el daño era mayor solicitaban ayuda a los carrilanos; el brequero del medio se encargaba de controlar el sistema de frenos, los trenes están conformados por una parte mecánica que es la locomotora o máquina que permite el movimiento del tren y otra parte formada por los vagones o coches en donde se transporta la mercadería y pasajeros, los vagones se acoplan entre ellos y a la locomotora por medio de cadenas de gran potencia, cada vagón tenía su sistema de frenos en una válvula que retenía 75 libras de aire; el brequero ayudaba a disminuir o aumentar la presión de aire que se generaba en la locomotora por la combustión y que se transmitía a cada vagón; al aumentar el vapor de aire en cada vagón las zapatas presionaban a las rueda disminuyendo la velocidad este proceso se lo realizaba por lo general en las bajadas y en las subidas ocurría el proceso contrario el vapor de aire en el vagón disminuye y las zapatas aflojaban las ruedas del tren con ello el tren era más rápido y por último el brequero de la parte posterior controlaba el sistema de frenaje en los vagones finales e indicaba mediante señas al conductor y maquinista si se aproximaba otro tren o aparecía algún carro de mano en las vías. El trabajo como brequero era cansado en todo el transcurso del viaje, ellos debían ir encima del tren en el frío, el sol, bajo la lluvia, en el día o en la noche. Las señas durante la noche eran mediante una linterna de kerosene, las señas al igual que los pitos del tren era reglamentarios, cada señal tenía su significado que constaba en el reglamento de tránsito ferroviario. En la estación del tren también se encontraba laborando el brequero de patio, quien se encargaba de dirigir el traslado del tren desde la parada de la estación a los talleres y viceversa, el dirigía el movimiento del tren a un maquinista de patio.

Las herramientas del uso diario de un brequero lo proporcionaba el conductor de trenes o jefe de tripulación al inicio de cada viaje y al final de cada viaje dichas herramientas eran devueltas al conductor, ya que en cada viaje el personal de tripulación era rotativo, las herramientas comunes era un palo de breque que servía para ajustar o aflojar las válvulas en cada vagón, una linterna de kerosene, empaquetador, un gancho desempaquetador, guantes y aceite para engrasar piezas especialmente en los ejes que están en medio de dos ruedas del coche y vagones.

El sueldo que percibían dependía del número de horas trabajadas en cada ruta, al final de cada mes debían cumplir con un mínimo de 160 horas laboradas, en la mayoría de los casos los trabajadores de tripulación llegaban a cumplir hasta 300 horas por lo cual al final del mes percibían un buen sueldo, incluyendo todos los beneficios de ley.

Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.
Continua		
Ocasional		
Otro	X	

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	69	1. CARRILANO 2. BREQUERO 3. CONDUCTOR DE TRENES 4. INSPECTOR DE TRANSPORTE	OROZCO 30-66 Y LAVALLE
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	71	1. CUADRILLANO 2. BREQUERO 3. CONDUCTOR	CIUADELA 1° CONSTITUYENTE
VICUÑA ROJAS ANGEL	70	1. CARRILANO 2. BREQUERO 3. CONDUCTOR	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6



6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
Con la ayuda de los brequeros que por lo general laboran entre 3 a 4 en el tren se podía solucionar cualquier inconveniente que se presentaba en la trayectoria que cubría el tren desde una ciudad a otra, por tanto era indispensable incluir en la tripulación a los brequeros quienes ya tenían la preparación del caso para solucionar cualquier problema como el mal funcionamiento del sistema de frenos y así evitar descarrilas.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	

Sensibilidad al cambio				
Muchos de los oficios con los que contaba la empresa de ferrocarriles en sus inicios en la actualidad no son conocidos; sólo quedan los relatos de quienes laboraron en la empresa y recuerdan con una gran sonrisa las anécdotas vividas en aquel entonces, gracias a sus relatos podemos conocer hoy en día lo que fue uno de los íconos más importantes para el país “ el ferrocarril ecuatoriano” considerado Patrimonio Cultural e Histórico del Ecuador.	Alta			X
	Media			
	Baja			
7. INTERLOCUTORES				
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89
MALDONADO ALVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	75
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 26-4: Relato del oficio como Colector ferroviario en la ciudad de Riobamba



INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL				CÓDIGO	
				IM-06-01-01-000-21-000020	
FICHA GENERAL					
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA		
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO				
Coordenadas en sistema WGS8-UTM:	Zona 762977	X (Este) 761024,3	Y (Norte) 9815287,3	Z (Altitud) 2761	
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
Descripción de la fotografía:	No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos realizando el oficio.				
Nombre del fotógrafo:					
Código fotográfico:					
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN					
Denominación	COLECTOR FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO				
Grupo social	MESTIZO				
Lengua	ESPAÑOL				
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS				
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES				
Detalle del subámbito	N/A				
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN					
<p>El colector ferroviario pertenecía a un puesto operativo, a nivel estructural estaba bajo los órdenes del jefe de tripulación, pertenecía al departamento que conforman la tripulación del tren junto al maquinista, fogonero, brequero, chequeador. Para formarse como colector ferroviario debía ingresar a los cursos de capacitación que la misma empresa de ferrocarriles ofertaba, al finalizar el curso de formación el aspirante rendía una prueba de conocimientos y aptitudes. Posteriormente clasificaban las notas por orden desde la mayor hasta la menor, a este orden de calificaciones se lo llama escalafón y dependiendo de los cupos disponibles los aspirantes con las mejores notas ingresaban a la empresa de ferrocarriles, los primeros meses ingresaban como pasantes sin ninguna remuneración hasta completar la formación técnica, cuando el aspirante estaba preparado la empresa de ferrocarriles lo contrataba formalmente y se integraba a la nómina de trabajadores ferroviarios.</p> <p>El horario de trabajo estaba designado por disposiciones del jefe despachador de trenes, no era un horario definido solo se tomaba en cuenta la hora de salida del tren; así las horas de trabajo dependía de la ruta asignada, por ejemplo, un viaje desde la ciudad de Riobamba hasta la estación de Durán podía ser de 12 a 15 horas dependiendo de varios factores como: el clima, el estado del tren, estado de las vías. El tren estaba en funcionamiento las 24 horas durante los 365 días al año, por lo tanto, el personal tenía que acoplarse a ese ritmo de trabajo, las actividades de trabajo el colector las cumplía dentro del tren mientras estaba en movimiento, no disponía de ninguna oficina.</p> <p>La jornada laboral iniciaba desde el momento que fue notificado, dicha notificación se la realizaba de dos formas, la primera se notificaba directamente en la estación, se colocaba una hoja con todos los datos en el mural informativo uno o días antes del horario asignado, de esta forma todos los tripulantes se mantenían informados y la segunda manera de hacer llegar la notificación era a través del llamador, que era el asistente del jefe despachador de trenes; él se encargaba de notificar de casa en casa a cada tripulante horas antes de la salida del tren. Cada tren estaba conformado por 2 colectores, a la hora de salida del tren desde la estación, el colector era el encargado de verificar que todos los pasajeros porten sus boletos, el pasajero presentaba su boleto adquirido en la estación y el colector en la puerta de los vagones perforaba el boleto para permitirle subir; se emitía dos clases de boletos, <i>boleto de primera</i> aquella que sus asientos eran cómodos y los <i>boleto de segunda</i> que tenía asientos simples o taburetes de madera, la diferencia económica entre una los boletos era de un 50%; ya en el transcurso del viaje su labor era cobrar por la venta de boletos a los pasajeros que abordaban al tren en medio de las vías, el colector debía elaborar las guías, documentos oficiales en donde detallaba todos los movimientos por venta de boletos que remitía al cajero junto a todo el dinero recolectado. La guía con el dinero se entregaba en el transcurso de cada estación, el boleto abordado que emitía el chequeador o el <i>cash fell</i> certificaba el ingreso del dinero, cada boleto tenía una numeración y debía cuadrar con el dinero recolectado, este proceso era controlado por el conductor de trenes o jefe de tripulación. Las herramientas de trabajo de un colector era el talonario con los boletos, un libretín, y una máquina perforadora que realizaba un solo orificio, denominada</p>					

picadora.				
El sueldo que percibía dependía del número de horas trabajadas, el número estándar establecido para la tripulación era de 160 horas, con lo cual percibían un sueldo básico, pero la mayoría de los trabajadores superaba dichas horas; algunos completaban 200, 250 hasta 300 horas de trabajo mejorando su sueldo que incluía los beneficios de ley.				
La empresa de ferrocarriles adquirió propiedades para la construcción de viviendas y todas las estaciones contaba con una, las casas de alojamiento servían para que los tripulantes puedan descansar y al día siguiente continuar con su ruta, en la ciudad de Riobamba dichas casas se encontraban ubicadas junto a las instalaciones del taller ferroviario.				
Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad		
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.		
Continua				
Ocasional				
Otro	X			
5. PORTADORES/SOPORTES				
INDIVIDUOS				
Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono	
N/A	N/A	N/A	N/A	
6. VALORACIÓN				
Importancia para la comunidad		Categoría		
El colector junto con los miembros de la tripulación se encargaban de laborar en el tren mientras este se encontraba el movimiento; dentro de sus funciones era verificar que los pasajeros porten sus boletos y el transporte de los mismo ocurra con total normalidad .		Manifestación Vigente		
		Manifestación Vigente Vulnerable		
		Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X	
		Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.		
Sensibilidad al cambio				
Muchos de los oficios con los que contaba la empresa de ferrocarriles en sus inicios en la actualidad no son conocidos; sólo quedan los relatos de quienes laboraron en la empresa y recuerdan con una gran sonrisa las anécdotas vividas en aquel entonces, gracias a sus relatos podemos conocer hoy en día lo que fue uno de los íconos más importantes para el país “ el ferrocarril ecuatoriano” considerado Patrimonio Cultural e Histórico del Ecuador.		Alta	X	
		Media		
		Baja		
7. INTERLOCUTORES				
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	CIUADELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71
CAJAS CRUZ CARLOS	TARQUI 30-42 NEW YORK	032 962351	M	89
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				

10. DATOS DE CONTROL			
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO		
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20
Aprobado por		Fecha de aprobación	
Registro fotográfico	ATI ALICIA		
11. ANEXOS			
Anexos fotográficos			
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 27-4: Relato del oficio como Chequeador ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL		CÓDIGO	
 GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural	
FICHA GENERAL		IM-06-01-01-000-21-000021	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN			
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> X <input type="checkbox"/> Rural
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO		
Coordenadas en sistema WGS84-UTM: Zona	762977	X (Este)	761024,3 Y (Norte)
		Z (Altitud)	2761
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL			
Descripción de la fotografía:	No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos realizando el oficio.		
Nombre del fotógrafo:			
Código fotográfico:			
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN			
Denominación	CHEQUEADOR FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO		
Grupo social	MESTIZO		
Lengua	ESPAÑOL		
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS		
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES		
Detalle del subámbito	N/A		
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN			
<p>El chequeador ferroviario pertenencia a un puesto operativo, a nivel estructural estaba bajo las órdenes del jefe de estación, sus labores las ejercía en el departamento que conforma la tripulación del tren. Para ingresar al puesto como chequeador primero debía recibir cursos de formación para el puesto que la misma empresa de ferrocarriles otorgaba y al final debía rendir los exámenes de conocimientos y aptitud; las notas eran colocadas por orden desde la mayor a la menor, dicho proceso se lo llamaba el escalafón. Al entrar a la empresa el aspirante ingresaba como meritorio o pasante sin remuneración para mejorar sus conocimientos a nivel práctico, una vez que el aspirante estaba preparado para el puesto de trabajo que postuló la empresa de ferrocarriles lo contrataba formalmente.</p> <p>La jornada laboral dependía de la asignación del despachador de trenes, no tenía un horario establecido, lo único que se tomaba en cuenta era la hora de salida del tren. El tren trabajaba las 24 horas durante todo el año y el turno asignado podía ser en la mañana, tarde, noche o a la madrugada y el tiempo de viaje en la ruta asignada estaba en función del clima, el estado del tren y el estado de las vías; por citar un ejemplo un viaje desde la estación de Riobamba hasta la estación de Durán duraba entre 12 a 15 horas de viaje y todas las tareas eran asignadas dentro del tren mientras se movilizaba de una estación a otra.</p> <p>Su jornada de trabajo iniciaba desde el momento que se le notificaba. Había dos formas de realizar la notificación, la</p>			

primera directamente el despachador de trenes enviaba el documento a la estación para que sea colocado en el mural de información uno o dos días anticipados y la segunda el llamador directamente notificaba de casa en casa la hora de salida, el tren asignado y la ruta que debía cumplir. En la estación mientras los pasajeros subían al tren y el colector verificaba los boletos el chequeador a la par verificaba los equipajes de mano, el chequeo era minucioso, todo establecido bajo el reglamento ferroviario, el tren en cada viaje debía llevar un peso equilibrado, esto implicaba que cada pasajero tenía un cierto peso permitido, el pasajero tenía que cancelar por el peso del equipaje directamente en caja, pero si por el contrario al ingresar al vagón el chequeador verificaba que tenía un exceso, nuevamente emitía un ticket para que el pasajero pague por la diferencia. Cuando el peso del equipaje de mano era mayor se enviaba a los vagones lo que implicaba que el pasajero asumía costos adicionales a parte por exceso del equipaje; mientras el tren estaba en movimiento el chequeador verificaba que en cada parada el equipaje del pasajero sea el permitido y contenga el ticket caso contrario se realizaba el cobro respectivo. Muchos pasajeros para evadir el cobro adicional subían en una estación y en la siguiente se bajaban, otra de las actividades que el chequeador realizaba era ayudar al colector, verificar que el pasajero contenga su boleto y verificar que se quede en la parada correspondiente. Sus herramientas de trabajo era una libreta y un bolígrafo; todos los detalles de cobro se registraban en las guías que eran emitidas al cajero en el transcurso de cada parada y esto era verificado por el jefe de estación o conductor de trenes.

El salario estaba en función a las horas de trabajo cumplidas, la tripulación no recibía el pago por horas extras. El horario establecido para el cobro de un sueldo básico era 160, algunos trabajadores llegaban a cumplir 200, 250, hasta 300 horas de trabajo lo cual al final del mes se veía reflejado en un buen sueldo, adicional a ello cobraban por los beneficios de ley que la misma empresa de ferrocarriles cubría.

Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.
Continua		
Ocasional		
Otro	X	

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
N/A	N/A	N/A	N/A

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
La importancia del chequeador dentro de los miembros de la tripulación permitía que los pasajeros lleven el peso adecuado en los equipajes, puesto que no era permitido llevar más del peso establecido y esto era contralado por el chequeador.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	

Sensibilidad al cambio

Muchos de los oficios con los que contaba la empresa de ferrocarriles en sus inicios en la actualidad no son conocidos; sólo quedan los relatos de quienes laboraron en la empresa y recuerdan con una gran sonrisa las anécdotas vividas en aquel entonces, gracias a sus relatos podemos conocer hoy en día lo que fue uno de los íconos más importantes para el país “ el ferrocarril ecuatoriano” considerado Patrimonio Cultural e Histórico del Ecuador.	Alta	X
	Media	
	Baja	

7. INTERLOCUTORES

Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
CASTRO ORDÓÑEZ MIGUEL	CIUADAELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71
CAJAS CRUZ CARLOS	TARQUI 30-42 NEW YORK	032 962351	M	89
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
MALDONADO ALVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	75
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE	0987083453 -	M	61

	NOVIEMBRE	032 317110	
8. ELEMENTOS RELACIONADOS			
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL			
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES			
N/A			
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES			
N/A			
ELEMENTOS ACTUALIZADOS			
N/A			
9. OBSERVACIONES			
El chequeador era un colaborador más en la tripulación del tren, este puesto de trabajo solo lo realizaba en los trenes mixtos, aquel que la mita de sus vagones correspondía para pasajeros y otra mitad estaba destinado a llevar mercaderías, trabajaba en los trenes que era destinado solo a pasajeros y autoferros que era trenes similar a un bus con poca capacidad de asientos y mayor velocidad.			
10. DATOS DE CONTROL			
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO		
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20
Aprobado por		Fecha de aprobación	
Registro fotográfico	ATI ALICIA		
11. ANEXOS			
Anexos fotográficos			
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 28-4: Relato del cargo como Jefe de taller ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL.  			CÓDIGO
FICHA GENERAL			IM-06-01-01-000-21-000022
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN			
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Rural
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO		
Coordenadas en sistema WGS8-UTM: Zona 762977		X (Este) 761024,3 Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761	
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL			
			

Descripción de la fotografía:	De izquierda a derecha Sr. Adrián Coronado, Sr. Carlos Galarraga, Sr. Juan José Cisneros, Sr. Jorge Benavidez (Jefe despachador de trenes), Sr. Pablo Narváez, Sr. Enrique Zúñiga (jefe de taller).
Nombre del fotógrafo:	Mariela Ati, 2021
Código fotográfico:	2022-02-24 at 113325.jpg
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN	
Denominación	JEFE MECÁNICO/ JEFE DE TALLER FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO
Grupo social	MESTIZO
Lengua	ESPAÑOL
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES
Detalle del subámbito	N/A
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN	
<p>El Jefe mecánico o Jefe de taller ferroviario era el encargado de administrar conjuntamente con el encargado de mantenimiento, las herramientas a ser utilizadas en los ferrocarriles.</p> <p>Este oficio pertenecía a un puesto administrativo, a nivel estructural se encontraba bajo las disposiciones del jefe despachador de trenes y era el jefe inmediato del Jefe de guardia/Maestro de guardia, carroceros, caldereros, centrifugador, guardalmacenes, mecánico general, airista. Sus labores estaban dentro del departamento fuerza de motriz; para asumir el puesto como Jefe mecánico debía cumplir varios años de experiencia, por lo menos 15 años dentro del departamento de fuerza motriz como mecánico general.</p> <p>El departamento de fuerza motriz en el inicio de las funciones de la empresa de ferrocarriles del Ecuador estaba cerca de la estación actual, ubicada en las calles Av. Daniel León Borja entre Lavalle y el Espectador. En el año 1995 el taller ferroviario comenzó a laborar en la Av. 8 de junio y la calle Esmeraldas.</p> <p>Las horas de trabajo asignadas para el personal administrativo eran 8 horas legales, pero debido a que el tren funcionaba las 24 horas del día durante todo el año, muchas veces se laboraba horas extras. El horario de un jefe de taller o jefe mecánico era desde las 7 am a 12 pm y desde las 2 pm hasta 5 pm. Para los turnos en la noche se encargaba el maestro de guardia, quien realizaba las mismas labores.</p> <p>El lugar de administración era desde la oficina ubicada en el mismo taller; sólo las estaciones principales ubicadas en Durán, Bucay, Riobamba, Quito, Ibarra y San Lorenzo que pertenecía a la jurisdicción de cada despachador de trenes contaban con un jefe mecánico. El taller funcionaba para el mantenimiento y reparación del equipo : maquinas/locomotoras, vagones/coches, autoferro y cada piezas que conformaba el tren; en la ciudad de Riobamba en el taller ferroviario trabajaban alrededor de 350 trabajadores, los inmuebles estaban distribuidos en la primera edificación , en la parte alta estaba la oficina el jefe de taller y a lado el jefe mecánico, en la parte baja estaba la oficina del jefe de control; en la segunda edificación construida en parte de atrás funcionaba las bodegas del almacén y en ella la oficina del jefe de bodegas y en frente la oficina de los ayudantes, en el segundo piso funcionaba la oficina del contador.</p> <p>El Jefe mecánico o Jefe de taller ferroviario era una persona preparada, tenía conocimientos amplios sobre mecánica y reparación de piezas ferroviarias, entre sus labores administraba el taller y el personal bajo su mando. El funcionamiento dentro del taller se daba bajo dos modalidades, en una parte verificaba las guías que remitía el conductor del tren o jefe de tripulación y el maquinista, en esta guía se reportaba todos los daños con respecto al tren tanto la locomotora como vagones producidos en el viaje, en base a ello se trasmitía la información al personal correspondiente del taller para que el mantenimiento o reparación sean íntegros y en un tiempo estimado, debido a que llegaban varios trenes al taller y se debían despachar en corto tiempo. El jefe mecánico verificaba que el tren se encuentre en óptimas condiciones para el despacho y armado en la estación; era quien asumía toda la responsabilidad del funcionamiento del tren en medio de las vías; el incumplimiento de las labores por parte de los subordinados se notificaba desde el despacho del jefe de taller hacia la superintendencia de trasportación que tomaba las acciones debidas al trabajador. La segunda modalidad se daba al finalizar la reparación o mantenimiento de la locomotora como de los vagones para lo cual se enviaba una notificación al despachador de trenes para que se ordene la salida del tren desde el taller, el despachador ordenaba y salía el tren. El personal que movía los trenes desde el taller a la estación y viceversa era la tripulación de patio; otra actividad que cumplía era la revisión de los materiales, herramientas, equipos indispensable para el uso en el taller, se encargaba de revisar todo el inventario; también era responsable de registrar los días laborados por el personal, los días de permiso, los días de falta de cada trabajador y esta información se enviaba en sobre sellado a la oficina del despachador de trenes para que sea cancelado el salario mensual.</p> <p>El salario de una persona con puesto administrativo era alto, el tren permitía gran movimiento económico, debido al cobro de boletos por el transporte de pasajeros y mercadería; este dinero estaba destinado para el pago a todo el personal que conforman el taller ferroviario dependiendo del nivel de jerarquía.</p> <p>El uniforme para todos los trabajadores ferroviarios era por áreas de trabajo, después de iniciar sus funciones la empresa</p>	

de ferrocarriles como empresa privada proveía de uniformes a todos los trabajadores, el habitual para un trabajador administrativo con jerarquía superior fue un terno americano de color blanco con rayas negras o azules, los subalternos jefes de cada departamento utilizaban un terno de color azul de buena calidad, corbata negra y zapatos negros. El personal que laboraba en el área de mantenimiento tenía overoles, gafas y guantes. Con el paso de los años la empresa de ferrocarriles decayó económicamente por lo cual dejó de entregar uniformes y cada trabajador sea individual o por gremio coordinaban para mandar a confeccionar un uniforme representativo de cada departamento; el jefe mecánico o jefe de taller seguía utilizando un terno de color azul similar al que proveía en sus inicios la empresa pero la diferencia era el tipo de tela, la corbata y los zapatos de color azul; mientras que el personal de mantenimiento era similar al overol que debía adquirir por cuenta propia.

Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.
Continúa		
Ocasional		
Otro	X	

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
N/A	N/A	N/A	N/A

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
El jefe mecánico o jefe de taller era importante pues se encargaba de administrar el taller ferroviario y todo el personal que se encontraba bajo su mando en este caso el carrocerero, calderero, airista, mecánico general y guardalmacén y así dar un correcto manteniendo a las locomotoras y vagones para que puedan transitar en las líneas férreas sin ningún inconveniente brindando seguridad a los pasajeros y permitiendo de igual forma el intercambio de productos entre Sierra y Costa.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	

Sensibilidad al cambio

Muchos de los oficios con los que contaba la empresa de ferrocarriles hoy en día no son conocidos, pero gracias a este trabajo investigativo en cual se recolectó información valiosa por medio de bibliografías y entrevistas realizadas a los protagonistas de aquel entonces podemos transmitir a las nuevas generaciones que función desempeñaba cada oficio y su importancia dentro de la empresa de ferrocarriles, lo que permitió gran movimiento económico y el intercambio de productos entre sierra y costa.	Alta	X
	Media	
	Baja	

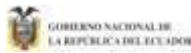
7. INTERLOCUTORES

Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
BENAVIDES HIDALGO JORGE	AV. UNIDAD NACIONAL 88-80 Y BRASIL	0986748806	M	79
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
MALDONADO ALVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	75
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
GUADALUPE ALONSO	LA PRIMAVERA, VILLA N°15 ENTRE TIXAN, ILAPO-CALPI	2612386	M	77
MACHADO ZUÑIGA GONZALO	FRANCIA 10-49 Y AV. 9 DE OCTUBRE	032 393398	M	77
ZAVALA ZAMBRANO EMILIANO	AV. MONSEÑOR LEONIDAS PROAÑO Y TUNGURAHUA	0992357566 - 032603678	M	70
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE,	0969363388 -	M	70

	MANZANA 10, CASA 6	032 926428		
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73
CAJAS CRUZ CARLOS	TARQUI 30-42 NEW YORK	032 962351	M	89
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
La manzana donde esta ubicaba el departamento de fuerza motriz era de propiedad de la empresa de ferrocarriles, que, por políticas internas, la decisión fue ponerla en venta toda la propiedad, y construir un nuevo taller ferroviario en lugar más alejado de la terminal ferroviaria.				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 29-4: Relato del cargo como Jefe de guardia ferroviario en la ciudad de Riobamba




INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL		CÓDIGO	
 GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural	
FICHA GENERAL			
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN			
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Rural
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJA Y CARABOBO		
Coordenadas en sistema WGS8-UTM:	Zona 762977	X (Este) 761024,3	Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL			
Descripción de la fotografía:	No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos realizando el oficio.		
Nombre del fotógrafo:			
Código fotográfico:			
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN			
Denominación	JEFE DE GUARDIA/MAESTRO DE GUARDIA FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO		
Grupo social	MESTIZO		
Lengua	ESPAÑOL		

Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS				
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES				
Detalle del subámbito	N/A				
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN					
<p>El Jefe de guardia /maestro de guardia pertenecía a un puesto de mantenimiento, a nivel estructural era la segunda persona al mando después de Jefe mecánico o Jefe de taller ferroviario, como tal también era jefe inmediato del carrocerero, calderero, centrifugador, guardalmacenes, mecánico general, airista; sus labores las realizaba en el departamento de fuerza motriz. Para llegar a ocupar este puesto debía primero ingresar como mecánico general y después de varios años de experiencia como mecánico general podía realizar cursos de formación que la misma empresa de ferrocarriles ofertaba para mejorar el desempeño de sus trabajadores, las clases se impartían con los mejores profesionales en el área de ferrocarriles que venían desde el extranjero y los mismos trabajadores en los puestos más altos. Los aspirantes para ascenso del puesto a su vez viajaban a otras ciudades para completar su formación, al igual que al ingreso de la empresa se manejaba por el puntaje obtenido en la prueba de conocimientos y aptitud a esto se lo llama el escalafón.</p> <p>El horario de trabajo era por turnos rotativos que se completaba cada 10 días; en el día se realizaban 3 turnos de trabajo, durante la mañana era el ayudante directo del Jefe mecánico o Jefe de taller ferroviario, en las tardes y madrugada era el encargado de todo el personal de guardia. Los 3 equipos de trabajo o guardias que completaban cada uno 8 horas de trabajo estaba conformado por un maestro de guardia que venía a ser el jefe de guardia que coordinaba todo, un carrocerero, calderero, centrifugador, mecánico general y airista encargados del mantenimiento y reparación integral de la flota de trenes. El horario de la primera guardia era desde las 7 am a 3 pm, el segundo turno de guardia de 3 pm a 11 pm y por último de 11 de la noche a 7 am de día siguiente; todo el tiempo laboraba en el taller, al igual que el jefe mecánico o jefe de taller el segundo al mando disponía de una pequeña oficina.</p> <p>Todas las labores eran similares al jefe mecánico o jefe de taller incluyendo la coordinación de las guardias, también verificaba que todo el personal bajo su cargo trabajara correctamente y brindaba asesoría técnica, debido a que contaba con amplia experiencia en maquinaria y piezas mecánicas.</p>					
Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad			
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.			
Continua					
Ocasional					
Otro	X				
5. PORTADORES/SOPORTES					
INDIVIDUOS					
Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono		
GUADALUPE ALONSO	77	1. AIRISTA 2. JEFE / MAESTRO DE GUARDIA	LA PRIMAVERA, VILLA N° 15 ENTRE TIXAN, ILAPO-CALPI		
6. VALORACIÓN					
Importancia para la comunidad		Categoría			
Cada uno de los oficios relatados en este trabajo investigativo tenían su importancia dentro de la empresa de ferrocarriles, es así que gracias a las funciones desempeñadas por el jefe de guardia conjuntamente con el jefe de taller se lograba mantener en orden el taller mecánico y que el demás personal bajo su mando cumpliera a cabalidad sus funciones para mantener en correcto estado las locomotoras y los vagones.		Manifestación Vigente			
		Manifestación Vigente Vulnerable			
		Manifestaciones en la memoria pero no practicadas		X	
		Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.			
Sensibilidad al cambio					
Actualmente la mayoría de las personas desconocen los oficios que conformaban la empresa de ferrocarriles, sólo quedan plasmados en escritos para que las nuevas generaciones se enteren de la historia que tuvo el ferrocarril ecuatoriano, así como también quienes han tenido la oportunidad de escuchar las anécdotas contadas por quienes cumplieron con algunos de estos oficios dentro de la empresa de ferrocarriles.		Alta		X	
		Media			
		Baja			
7. INTERLOCUTORES					
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad	
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89	

FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
ROMERO VELASCO VICTOR	LA PRIMAVERA, MANZANA M CASA 8	032612314	M	87
BENAVIDES HIDALGO JORGE	AV. UNIDAD NACIONAL 88-80 Y BRASIL	0986748806	M	79
GUADALUPE ALONSO	LA PRIMAVERA, VILLA N°15 ENTRE TIXAN, ILAPO-CALPI	2612386	M	77
MACHADO ZUÑIGA GONZALO	FRANCIA 10-49 Y AV. 9 DE OCTUBRE	032 393398	M	77
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
<p>El maestro de guardia/jefe de guardia a nivel estructural era la segunda persona al mando en el taller ferroviario, cumplía las mismas labores que el jefe mecánico/jefe de taller, el trabajo era intenso por la misma carga horaria que tenía el tren, el taller estaba abierto las 24 horas del día de domingo a domingo por lo tanto el personal en el taller debía abastecer para el brindar el mantenimiento a la flota de trenes que llegaban a minuto, para evitar que la carga horaria no sea pesada para el jefe mecánico/jefe de taller, se distribuía el trabajo con el maestro de guardia, dentro de nómina empresarial constaba como un trabajador más.</p>				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 30-4: Relato del oficio como Carrocerero ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL  				CÓDIGO	
 GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR				IM-06-01-01-000-20-000024	
FICHA GENERAL				Instituto Nacional de Patrimonio Cultural	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO		Cantón	RIOBAMBA	
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	DUCHICELA ENTRE 8 DE JULIO Y ESMERALDAS				
Coordenadas en sistema WGS84-UTM:	Zona 762977	X (Este) 761024,3	Y (Norte) 9815287,3	Z (Altitud) 2761	
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
Descripción de la fotografía:	No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos realizando el oficio.				
Nombre del fotógrafo:					
Código fotográfico:					
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN					
Denominación	CARROCERO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO				
Grupo social	MESTIZO				
Lengua	ESPAÑOL				
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS				
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES				
Detalle del subámbito	N/A				
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN					
<p>El Carrocerero ferroviario era la persona encargada de diseñar las carrocerías del tren.</p> <p>Este oficio pertenecía a un puesto de mantenimiento, a nivel estructural estaba bajo las órdenes del Jefe mecánico o Jefe de Taller ferroviario; sus labores las ejercía dentro del departamento de fuerza motriz. El ingreso al puesto como carrocerero era mediante los cursos de formación que ofertaba la empresa de ferrocarriles, al finalizar el curso el aspirante rendía una prueba de conocimientos y aptitudes; el escalafón como le llamaba era el lugar asignado por el puntaje obtenido y en base al número de cupos disponible para el puesto los aspirantes ingresaban. Los primeros meses ingresaban como pasantes hasta completar su formación, cuando el aspirante estaba preparado para ejercer el puesto la empresa de ferrocarriles lo contrataba formalmente, después de ingresar al puesto como carrocerero ferroviario podía ascender a mecánico general, después a jefe de guardia y finalmente llegar a ocupar el puesto de jefe mecánico o jefe de taller.</p> <p>El horario de trabajo del carrocerero lo designaba el Jefe mecánico o jefe de taller quien se encargaba de distribuir a todo el personal en las guardias de trabajo. Cada guardia estaba compuesta por un Jefe de guardia o Maestro de guardia, carrocerero, calderero, mecánico general y airista, distribuidas en 3 jornadas de trabajo; la primera de 7 am a 3 pm, la segunda de 3 pm a 11 pm y la tercera jornada de 11 pm a las 7 am del día siguiente; los turnos eran rotativos y en cada jornada se rotaba todo el personal cada 10 días.</p> <p>Las labores que cumplían en el taller era verificación de todo el sistema de frenos tanto de la locomotora y de los vagones, en los trenes a vapor el sistema de frenos estaba distribuido desde la cabina de la locomotora mediante unos tubos de conexión a cada vagón por donde circulaba el vapor de aire y cada vagón tenía un equipo de control de las válvulas, desde la cabina se controlaba directamente el freno, para evitar descarrilos en las subidas y bajadas del tren era necesario controlar el freno manual desde los vagones, la válvula de aire que se conectaba por tuberías llegaba hasta la parte de las ruedas, con ello se controlaba la zapata de hierro fundido que tenían unas 12 pulgadas de alto por unas 4 pulgadas de ancho, es decir la pieza que aprisiona o afloja a la rueda. El carrocerero ferroviario en los trenes a vapor como en los trenes electrodiésel y diésel-eléctricos, revisaba todas las piezas mecánicas del tren, la caja de cambios, los truques/camiones/bogie donde se asientan los vagones en ella revisaba, las ruedas, las zapatas, caja de enganchamiento; realizaba el cambio de freno, le daba limpieza, lubricación a los ejes de las ruedas, cambio de zapatas ya que con el uso llegaban a desgastarse, las cadenas en las ruedas en la locomotora a vapor; el cambio de piezas de las locomotoras se enviaban desde la bodega principal; sin embargo las piezas de gran tamaño se exportaban desde Estados Unidos lo cual implicaba un costo en exceso para la empresa por ello los mecánicos generales estudiaron para ser ellos mismos quienes elaboraban las piezas necesarias para el tren; el trabajo del carrocerero era manual el momento que ingresaba la locomotora con los vagones y con las disposiciones que emitía el jefe del taller o jefe mecánico</p>					

facilitaba el mantenimiento, reparación o cambio de piezas indicadas.
 El salario mensual que percibía un carrocerero ferroviario correspondía a un sueldo básico por un total de 40 horas semanales, con el pasar del tiempo las jornadas aumentaron a 12 horas por lo cual percibían el sueldo básico más los honorarios por horas extras, el tren generaba altos ingresos económicos debido a los cobros de pasaje y cobros de equipajes diarios; este dinero ingresaba a caja y se utilizaba para el pago de todos los trabajadores del departamento de fuerza motriz.

Fecha o Período		Detalle de la periodicidad
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.
Continúa		
Ocasional		
Otro	X	

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
N/A	N/A	N/A	N/A

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
El carrocerero ferroviario conjuntamente con el personal encargado del mantenimiento del tren eran de vital importancia para corregir y reparar cualquier daño que haya sufrido la locomotora y los vagones, brindando de esta manera la seguridad necesaria para que el mismo se traslade entre sierra y costa sin ningún problema.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	

Sensibilidad al cambio

Actualmente la mayoría de las personas desconocen los oficios que conformaban la empresa de ferrocarriles , sólo quedan plasmados en escritos para que las nuevas generaciones se enteren de la historia que tuvo el ferrocarril ecuatoriano, así como también quienes han tenido la oportunidad de escuchar las anécdotas contadas por quienes cumplieron con algunos de estos oficios dentro de la empresa de ferrocarriles.	Alta	X
	Media	
	Baja	

7. INTERLOCUTORES

Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89
ROMERO VELASCO VICTOR	LA PRIMAVERA, MANZANA M CASA 8	032612314	M	87
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
MACHADO ZUÑIGA GONZALO	FRANCIA 10-49 Y AV. 9 DE OCTUBRE	032 393398	M	77
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
YEROVI HERRERA VÍCTOR	12 DE OCTUBRE 22-40 Y COLON	999848136	M	77

8. ELEMENTOS RELACIONADOS

ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL

ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES

N/A

ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES



N/A

ELEMENTOS ACTUALIZADOS

N/A			
9. OBSERVACIONES			
Para el año 1988 y 1989 hubo reducción de personal, tanto que las guardias conformada por 6 a 8 personas quedaron excluidas de 3 a 4 personas y las jornadas laborales pasaron de 3 turnos en el día a 2 turnos diarios, lo cual implicaba que una mismo trabajador excedía la carga horaria legal, cumpliendo 12 horas en un turno, además un mismo trabajador realizaba varias actividades de los puestos que desaparecieron.			
10. DATOS DE CONTROL			
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO		
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20
Aprobado por		Fecha de aprobación	
Registro fotográfico	ATI ALICIA		
11. ANEXOS			
Anexos fotográficos			
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 31-4: Relato del oficio como Calderero ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL		CÓDIGO	
 FICHA GENERAL 		IM-06-01-01-000-20-000025	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN			
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Rural
Localidad	DUCHICELA ENTRE 8 DE JULIO Y ESMERALDAS		
Coordenadas en sistema WGS84-UTM: Zona	762977	X (Este)	761024,3 Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL			
Descripción de la fotografía:	No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos realizando el oficio.		
Nombre del fotógrafo:			
Código fotográfico:			
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN			
Denominación	CALDERERO FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO		
Grupo social	MESTIZO		
Lengua	ESPAÑOL		
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS		
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES		
Detalle del subámbito	N/A		
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN			
El calderero ferroviario pertenecía a un puesto de mantenimiento, estaba bajo las órdenes del jefe mecánico o jefe de taller, sus labores las realizaba dentro del departamento de fuerza motriz. El ingreso al puesto de trabajo como calderero era ingresar a los cursos de formación que la empresa de ferrocarriles ofertaba, al finalizar debían rendir una prueba de conocimientos y aptitudes, las notas obtenidas se colocaban en una lista por orden de descendente a este proceso se le denominaba el escalafón; de acuerdo a ello y con la disponibilidad de los cupos al puesto requerido se ingresaba a la empresa de ferrocarriles, los primeros meses se ingresaba pasante sin remuneración para mejorar su conocimiento y desempeño laboral, al cabo de unos meses cuando el aspirante estaba preparado la empresa de ferrocarriles lo contrataba formalmente e ingresaba a la nómina de trabajadores ferroviarios. El horario de trabajo era designado por el jefe de taller o jefe mecánico quien colocaba al trabajador en una de las			

guardias; las 3 guardias tenían un horario designado, la primera era de 7 am hasta las 3 pm, la segunda desde las 3 pm hasta las 11 pm y la tercera desde 11 pm hasta las 7 am del día siguiente, en cada guardia trabajaban entre 6 u 8 trabajadores y cada 10 días rotaban el personal, las actividades de dicho puesto se lo realizaba en los talleres ferroviarios ubicados en las estaciones principales como: Durán, Bucay, Riobamba, Quito, Ibarra y San Lorenzo.

“El Calderero era la persona que revisaba toda la parte cilíndrica de las máquinas a vapor, en el tender/carbonera o unidad de la locomotora se encontraba la caldera donde se almacenaba combustible y agua por partes iguales, el fogonero como el maquinista también controlaban el proceso, dentro de la caldera había muchas conexiones, con el calor del fuego se calentaba el agua y se producía vapor. El combustible era el medio necesario para producir el fuego y el vapor que se producía por medio de la combustión comenzaba a abastecerse de los dinamos para encender la luz del faro, para el equipo y para mover el sistema del tren,” (Luis Anibal Maldonado Álvarez, 1946), este trabajo lleva el nombre debido al oficio en las máquinas negras a vapor. En el tender/carbonera se encuentra el caldero una máquina de gran tamaño que tiene un sinfín de tuberías por donde recorre todo el vapor de aire desde la cabina principal hasta los vagones para controlar la velocidad del tren, en muchas ocasiones las fallas en las vías y los descarrillos eran producidos por los escapes de aire en las uniones de las tuberías, por tanto el trabajo del calderero era preciso; durante la revisión en el taller se enviaba aire a la tuberías para verificar que no exista fuga de aire, de esta manera la locomotora quedaba en buenas condiciones para que no se produzca exceso o reducción de la presión. En el caso de realizar alguna reparación se debía soldar nuevamente las piezas. Su trabajo ligado a las máquinas negras a vapor se vio desplazado cuando ingresaron las locomotoras a diésel-eléctricas y electrodiesel, puesto que su funcionamiento era diferente y la energía que se producía en la caldera se reemplazó por motores.

El sueldo que percibía por las horas laboradas era un sueldo básico, el trabajo por horas extras se obtenía si en las guardias siguientes un compañero de trabajo no lo reemplazaba a tiempo o a su vez cuando las actividades de reparación o cambio de piezas no se cumplía a tiempo.

Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.
Continua		
Ocasional		
Otro	X	

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
N/A	N/A	N/A	N/A

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
El calderero ferroviario era de vital importancia para máquinas de vapor pues se encargaba de revisar el buen funcionamiento de las calderas, de allí el nombre de su oficio ya que era en las calderas donde se generaba el vapor necesario para que el tren entre en funcionamiento.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	

Sensibilidad al cambio

Actualmente la mayoría de las personas desconocen los oficios que conformaban la empresa de ferrocarriles , sólo quedan plasmados en escritos para que las nuevas generaciones se enteren de la historia y el desarrollo que tuvo el ferrocarril ecuatoriano en aquella época; así como también quienes han tenido la oportunidad de escuchar las anécdotas contadas por quienes cumplieron con algunos de estos oficios dentro de la empresa de ferrocarriles.	Alta	X
	Media	
	Baja	

7. INTERLOCUTORES

Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61

CAJAS CRUZ CARLOS	TARQUI 30-42 NEW YORK	032 962351	M	89
MALDONADO ALVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	75
ZAVALA ZAMBRANO EMILIANO	AV. MONSEÑOR LEONIDAS PROAÑO Y TUNGURAHUA	0992357566 - 032603678	M	70
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
YEROVI HERRERA VÍCTOR	12 DE OCTUBRE 22-40 Y COLON	999848136	M	77
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
<p>Para el año 88 y 89 hubo reducción de personal en todas las áreas del ferrocarril a nivel nacional, tanto que las guardias conformada por 6 a 8 personas quedaron de un máximo de 4 personas y los jornadas laborales pasaron de 3 turnos a 2 turnos en el día, lo cual implicaba que una mismo trabajador excedía la carga horaria legal, cumpliendo 12 horas en un turno, los puestos de trabajo que desaparecieron no fueron reemplazados, los mismo trabajadores realizaban varias actividades al mismo tiempo para cubrir los espacios de los puestos de trabajo que desaparecieron y otro factor que generó el despido de algunos puestos de trabajo, el puesto de trabajo del calderero quedo en segundo plano por la adquisición de nuevos trenes modernos, las maquinas electro-diésel y diésel eléctricas, en estos trenes las calderas desaparecieron y se cambiaron por motores que fácilmente un especialista en mecánica general podía reparar, pero los poco trabajadores que quedaron pasaron de ayudantes en otros departamentos y ocasionalmente era necesario su trabajo ya que la locomotora a vapor seguían en funcionamiento por la demanda de turistas que pedían el recorrido en esta locomotora.</p>				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 32-4: Relato del oficio como Centrifugador ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL		CÓDIGO	
 GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural	
FICHA GENERAL			
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN			
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Rural
Localidad	DUCHICELA ENTRE 8 DE JULIO Y ESMERALDAS		
Coordenadas en sistema WGS84-UTM:	Zona 762977	X (Este) 761024,3	Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL			

Descripción de la fotografía:	No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos realizando el oficio.		
Nombre del fotógrafo:			
Código fotográfico:			
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN			
Denominación	CENTRIFUGADOR FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO		
Grupo social	MESTIZO		
Lengua	ESPAÑOL		
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS		
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES		
Detalle del subámbito	N/A		
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN			
<p>El centrifugador ferroviario era la persona encargada de manejar los tanques centrifugadores ubicados en el taller ferroviario.</p> <p>Este oficio pertenecía a un puesto de mantenimiento, a nivel estructural estaba bajo las órdenes del Jefe mecánico o Jefe de Taller ferroviario, las labores de trabajo las realizaba dentro del departamento de fuerza motriz. El ingreso como centrifugador era mediante los cursos de formación que la misma empresa de ferrocarriles ofertaba a aspirante nuevos, al finalizar el curso se rendía una prueba de conocimientos y aptitudes y según el puntaje obtenido y el número de vacantes disponibles se ingresaba a la empresa como pasantes sin remuneración hasta completar la formación en el puesto de trabajo. En el lapso de los meses si el aspirante mejoraba sus habilidades y conocimientos a nivel práctico la empresa de ferrocarriles lo contrataba formalmente e ingresaba a la nómina de trabajadores ferroviarios.</p> <p>La jornada laboral era diferente de los mecánicos ferroviarios, su horario de trabajo era en una sola jornada, cumpliendo las 8 horas laborables desde las 7 am hasta las 3 pm; en cada estación trabajaba un solo centrifugador. Todas las actividades las realizaba en las instalaciones del taller ferroviario.</p> <p>Un espacio en el taller estaba destinado exclusivamente para colocar los tanques centrifugadores, la estructura donde se realizaba el proceso de centrifugación era una casa de 3 x 3 m², por la puerta trasera ingresaba el diésel por medio de tubos a un tanque general de gran tamaño, se realizaba el proceso de centrifugado y se almacenaba en otros tanques de menor tamaño (Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960), la labor del centrifugador era encender los tanques de centrifuga, verificar que dichos tanques así como las tuberías por donde recorría el diésel no contengan fugas, por medio de las guías un documento legal se registraba el ingreso de la cantidad de diésel; la empresa de combustibles Petroecuador abastecía cada dos días el llenado de los tanques, el combustible muchas veces llegaba con impurezas, restos de basura o mezcla de agua, por tanto si el diésel no recibía el tratamiento adecuado ocasionaba daños en las locomotoras. El centrifugador verificaba que la materia prima este en buen estado para ser llenado en las máquinas o locomotoras, los litros de diésel estaban registrados en un inventario por parte del guardalmacén. Para la petición de diésel se debía emitir una orden del jefe mecánico/jefe de taller o el jefe de guardia, eran los únicos trabajadores autorizados para la petición.</p> <p>El salario mensual que percibía era el salario básico que se contemplaba en la ley, los honorarios por horas extra si los cumplía y adicional los beneficios otorgados por la empresa de ferrocarriles.</p>			
Fecha o Período		Detalle de la periodicidad	
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.	
Continua			
Ocasional			
Otro	X		
5. PORTADORES/SOPORTES			
INDIVIDUOS			
Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
LOGROÑO NOBOA FREDY	61	1. PEÓN DE BODEGA 2. BODEGUERO 3. ESTIBADOR 4. CENTRIFUGADOR 5. CONTADOR DEL DEPARTAMENTO DE ALMACENES.	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE
6. VALORACIÓN			
Importancia para la comunidad		Categoría	

En los trenes que funcionaban a diésel era importante que el mismo cumpla con un estricto control de calidad antes de ser utilizado, para esto se contaba con una persona que cumplía con dicha labor y era el centrifugador , quien colocaba el diésel en unas centrifugas para separar todo tipo de impurezas antes de ser utilizado.	Manifestación Vigente			
	Manifestación Vigente Vulnerable			
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X		
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.			
Sensibilidad al cambio				
Muchos de los oficios que existían en la empresa de ferrocarriles son desconocidos para la mayoría de las personas, solo quienes han tenido la oportunidad de laborar y transmitir esas historias a sus nuevas generaciones saben de la importancia que tenían todos y cada uno de los oficios, mediante los cuales se consiguió el transporte de pasajeros entre las ciudades más importantes del país y el intercambio de productos entre la Sierra y la Costa.	Alta	X		
	Media			
	Baja			
7. INTERLOCUTORES				
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
YEROVI HERRERA VÍCTOR	12 DE OCTUBRE 22-40 Y COLON	999848136	M	77
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
El puesto de trabajo como centrifugador inicio desde la adquisición de las maquinas electrodiésel y diésel eléctricas, su funcionamiento era a base del diésel como fuente de energía al motor para la movilización, las locomotoras electrodiésel y diésel eléctricas ingresaron al país desde el año 1990 con el objetivo de modernizar los equipos y disminuir los costos para el mantenimiento de máquinas, puesto que las maquina a vapor consumían bastante coque o madera que resultaba costoso solo para el movimiento del tren.				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 33-4: Relato del oficio como Guardalmacén ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL				CÓDIGO IM-06-01-01-000-21-000027	
 GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		FICHA GENERAL		 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA		
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	DUCHICELA ENTRE 8 DE JULIO Y ESMERALDAS				
Coordenadas en sistema WGS84-UTM: Zona	762977	X (Este)	761024,3	Y (Norte)	9815287,3
		Z (Altitud)	2761		
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
					
Descripción de la fotografía:	De izquierda a derecha los que se encuentran parados Sr. Nelson Cargua (mecánico), Sr. Fabián Alvarado (mecánico), Sra. Sarita Ibarro (Oficinista almacén), Sr. Silvio Yáñez (mecánico), Sr. Carlos Sangolquí (mecánico), Sr. Apellido Serano (Ayudante motorista), Sr. Byron Fonseca (mecánico); de izquierda a derecha de las personas inclinadas, Sr. Sergio Conde (mecánico), Sr. Freddy Logroño (Guardalmacén), Sr. Edgar Romero (mecánico) y un compañero Motorista. Grupo de trabajadores ferroviarios en los talleres de la ciudad de Riobamba con el expreso turístico #61, entre los años 2000-2003				
Nombre del fotógrafo:	Freddy Hermegildo Logroño Noboa, 2021				
Código fotográfico:	2021-01-20 at 06.1.jpg				
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN					
Denominación	GUARDALMACÉN FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO				
Grupo social	MESTIZO				
Lengua	ESPAÑOL				
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS				
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES				
Detalle del subámbito	N/A				
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN					
<p>El guardalmacén ferroviario era la persona encargada de administrar correctamente el inventario y de verificar que exista el stock necesario de los materiales ferroviarios.</p> <p>Este cargo pertenecía a un puesto operativo, a nivel estructural estaba bajo las órdenes del jefe de taller/jefe mecánico y era el jefe inmediato de estibadores o cargadores, sus labores las realizaba en el departamento de fuerza motriz. Para ingresar a la empresa de ferrocarriles como guardalmacén debía seguir los cursos de formación otorgados por la misma empresa, al finalizar los cursos se rendía una prueba de conocimientos y aptitudes, las notas se las categorizaban por orden desde la mayor hasta la menor, a este proceso se le denominaba el escalafón, los aspirantes con las mejores notas y en base a los cupos disponibles ingresaban a la empresa de ferrocarriles, los primeros meses ingresaban como pasantes sin remuneración para completar su formación al puesto aspirado, a medida que el aspirante mejoraba su desempeño laboral y en el periodo de prueba completaba su conocimientos y habilidades la empresa de ferrocarriles lo contrataba formalmente e ingresaba a la nómina de trabajadores ferroviarios.</p> <p>El horario de trabajo designado para el guardalmacén era de 8 horas diarias establecidas en la ley; mientras en el horario nocturno el encargado era un estibador con más experiencia que cumplía las mismas actividades, estas labores las</p>					

cumplía desde los talleres principales que se encontraban en las ciudades de Durán, Bucay, Riobamba, Quito, Ibarra y San Lorenzo y en las estaciones pequeñas el encargado era un subalterno.

El trabajador guardalmacén era el responsable de administrar el inventario, verificar que los materiales se encuentren en stock y era el encargado de realizar el pedido junto con el contador de estación a la oficina de contabilidad general ubicada en la ciudad de Quito mediante un documento oficial. Para realizar el despacho de los materiales se debía entregar un documento llamado requisición en el cual se detallaba el material o insumo a pedir, la cantidad y la firma del responsable; los únicos trabajadores autorizados para realizar el pedido de materiales mecánicos e insumos era el jefe de taller/ jefe mecánico en el turno de la mañana y en el turno de la noche la firma de responsabilidad correspondía al maestro de guardia/jefe de guardia, si el documento se entregaba por la tarde fuera del horario de trabajo se debía esperar hasta el día siguiente para que la requisición contenga la firma de autorización; otra de las actividades que cumplía era ayudar al contador general a organizar los informes mensuales de los materiales ingresados y despachados en la bodega. Además, bajo la responsabilidad del guardalmacén estaban 6 estibadores o cargadores quienes trabajaban tanto en el día como en el horario nocturno. Entre los materiales que se podían encontrar en la bodega estaban: zapatas, frenos de coches, aceites, útiles de limpieza y materiales de oficina.

El salario se contemplaba de acuerdo con el horario de trabajo, el guardalmacén percibía mensualmente un sueldo básico más los beneficios de ley que la empresa estaba obligada a reconocer.

Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.
Continua		
Ocasional		
Otro	X	

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
N/A	N/A	N/A	N/A

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
Gracias a su labor todos los materiales indispensables para la reparación y funcionamiento del tren; así como los demás materiales a ser utilizados dentro de la empresa de ferrocarriles permanecían cuidadosamente velados en la bodega. El guardalmacén tenía la responsabilidad de cuidar, organizar y entregar los materiales solicitados por el jefe de guardia o jefe mecánico.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	

Sensibilidad al cambio

Con la desaparición del tren también desaparecieron los oficios con los que contaba la empresa de ferrocarriles en aquel entonces; es así que muchas personas en la actualidad desconocen de muchos oficios pero gracias a trabajos como este y el relato de quienes vivieron esa experiencia se puede llegar a conocer la importancia que tuvo cada uno de los oficios para el correcto traslado de pasajeros entre Sierra y Costa , así como también el intercambio de productos.	Alta	X
	Media	
	Baja	

7. INTERLOCUTORES

Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89
CAJAS CRUZ CARLOS	TARQUI 30-42 NEW YORK	032 962351	M	89
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
MALDONADO ALVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	75
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70
ORTIZ MOLINA MIGUEL	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69

ROGELIO				
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
El termino de guardalmacenes con bodeguero tienden a generar confusiones, cada entrevistado a ambos puesto de trabajo lo nombran bajo los dos terminos sim embargo a la hora de especificar qué actividades cumplían cada puesto de trabajo se describe con mayor claridad, esta confusión se debe al espacio utilizado para guardar artículos, productos, mercancías como bodega y almacén siendo sinónimos.				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 34-4: Relato del oficio como Mecánico general ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL		CÓDIGO	
DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL		IM-06-01-01-000-20-000028	
 GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR	FICHA GENERAL	 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN			
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Rural
Localidad	DUCHICELA ENTRE 8 DE JULIO Y ESMERALDAS		
Coordenadas en sistema WGS8-UTM: Zona	762977	X (Este)	761024,3 Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL			



Descripción de la fotografía: Sr. Víctor Yerovi (Airista) lado izquierdo, Sr. Ángel Pulla (Mecánico) lado derecho, en el patio del taller de ferrocarril de Riobamba, dando mantenimiento a la locomotora francesa Alstom #2405 de color blanco, año 2002

Nombre del fotógrafo: Mariela Ati, 2021

Código fotográfico: 2021-07-12 at 11.02.jpg

3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN

Denominación MECÁNICO GENERAL FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO

Grupo social MESTIZO

Lengua ESPAÑOL

Ámbito USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS

Subámbito OFICIOS TRADICIONALES

Detalle del subámbito N/A

4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN

El mecánico ferroviario era el encargado de diagnosticar, reparar y ajustar distintos tipos de maquinaria, instalaciones y elementos mecánicos. Montaje, instalación, puesta en marcha y reparación de equipos industriales.

Este oficio pertenecía a un puesto de mantenimiento, a nivel estructural estaba bajo las disposiciones del Jefe mecánico/Jefe de Taller ferroviario y sus labores las realizaba en el departamento de fuerza motriz. El ingreso al puesto de mecánico general era por jerarquía, el primer puesto de trabajo era ingresar como carrocerero ferroviario y después de adquirir la experiencia necesaria podía ascender al puesto de mecánico general.

La carga laboral era designada por el jefe de taller/jefe mecánico, se laboraba mediante guardias en las cuales se integraban de 6 a 8 trabajadores entre ellos estaba el jefe de guardia, carrocerero, calderero, mecánico general y airista; el horario de trabajo era de 8 horas laborables; los mecánicos generales cumplían un horario diferente al resto de guardias e ingresaban a la 7 am hasta las 11 am y la jornada de la tarde era desde la 1 pm a 5 pm y cada 15 días los mecánicos rotaban, por lo tanto trabajaban 15 días en la mañana y 15 días en el horario nocturno.

El mecánico ferroviario se encargaba de la reparación íntegra de las máquinas/locomotoras que es la parte mecánica del tren; en un inicio se contaba con el tren a vapor; después de varios años se adquirieron las máquinas/locomotoras a diésel eléctricas y electro-diésel de marca Alco de procedencia Americana y marca Alstom de procedencia Francesa, por tal motivo era necesario contar con dos clases de mecánicos generales: un grupo se especializaba en locomotoras/máquinas a vapor, diésel eléctricas y electro-diésel y otro grupo especializado en autoferros. En el taller se desarmaba por completo la cabina para verificar pieza a pieza, si no encontraban daños se realizaba el mantenimiento correctivo y si por el contrario se localizaba algún daño se cambiaba la pieza; los mecánicos generales eran ingenieros altamente preparados. Las piezas que se importaban desde los Estados Unidos muchas veces implicaban un costo exagerado debido al envío y en el caso de piezas de gran tamaño su llegada al país tardaba de 2 a 3 meses, por dicha razón y para evitar que un tren se quede parqueado por mucho tiempo el mecánico general se encargaba de crear las piezas faltantes con la ayuda del torno, esto es una máquina con la combinación de varias herramientas internas que permiten pulir, ranurar y dar forma a las piezas metálicas

El proceso que debía cumplir para adquisición de piezas era el siguiente: “cuando no había un producto en bodega, el mecánico generaba una orden de trabajo al superintendente, quien autorizaba y enviaba al departamento correspondiente que realicen el papeleo y asigne al personal de compras para que adquieran el producto, cuando la compra se realizaba ingresaba a bodega y el mecánico podía retirar el producto a través de un documento llamado requisición” (Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960).

El tren generaba altos ingresos económicos por la venta de boletos a los pasajeros y por cobro del transporte de mercaderías; el dinero ingresaba a caja y era informado en la oficina del Superintendente de transportación, quien

emitía una orden al final de cada mes para que todo el dinero recolectado sea utilice como pago a los trabajadores del departamento de fuerza motriz, era el único departamento que recibía el pago mensual por el dinero que ingresa en caja de cada estación , para el resto del personal los sueldos se cancelaban desde la oficina central ubicado en la ciudad de Quito.

El uniforme que representaba al personal de mantenimiento era un overol, cuando la empresa de ferrocarriles estuvo en auge proporcionaba a sus empleados todos los implementos y uniformes en cada departamento ferroviario, con la crisis en los años 90 la economía de la empresa se vio afectada y por tal motivo dejo de proveer dichos uniformes, por lo cual cada gremio de trabajadores o de forma individual enviaban a confeccionar su uniforme.

Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.
Continua		
Ocasional		
Otro	X	

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
El mecánico ferroviario era quien se encargaba de la reparación integra de las locomotoras y conjuntamente con el personal de mantenimiento mantener todas las piezas del tren en correcto estado para evitar problemas durante el recorrido que realizaba el mismo entre sierra y costa.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	

Sensibilidad al cambio

Actualmente la mayoría de las personas desconocen los oficios que conformaban la empresa de ferrocarriles , sólo quedan plasmados en escritos para que las nuevas generaciones se enteren de la historia y el desarrollo que tuvo el ferrocarril ecuatoriano en aquella época; así como también quienes han tenido la oportunidad de escuchar las anécdotas contadas por quienes cumplieron con algunos de estos oficios dentro de la empresa de ferrocarriles.	Alta	X
	Media	
	Baja	

7. INTERLOCUTORES




Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89
ROMERO VELASCO VICTOR	LA PRIMAVERA, MANZANA M CASA 8	032612314	M	87
VALDIVIESO HERNÁNDEZ JAIME	AV. MILTON REYES Y FRANCISCO ROCA, BARRIO SESQUICENTENARIO	0987483392	M	68
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
BENAVIDES HIDALGO JORGE	AV. UNIDAD NACIONAL 88-80 Y BRASIL	0986748806	M	79
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73

8. ELEMENTOS RELACIONADOS

ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL			
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES			
N/A			
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES			
N/A			
ELEMENTOS ACTUALIZADOS			
N/A			
9. OBSERVACIONES			
10. DATOS DE CONTROL			
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO		
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20
Aprobado por		Fecha de aprobación	
Registro fotográfico	ATI ALICIA		
11. ANEXOS			
Anexos fotográficos			
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 35-4: Relato del oficio como Airista ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL  GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		CÓDIGO IM-06-01-01-000-21-000029	
 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural		FICHA GENERAL	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN			
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Rural
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJA Y CARABOBO		
Coordenadas en sistema WGS8-UTM: Zona 762977		X (Este) 761024,3 Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761	
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL			
		Descripción de la fotografía: Sr. Víctor Yerovi (Airista) dando mantenimiento a un vagón tanque #336 y pintando la estructura del mismo en los talleres de Riobamba, 6 de marzo 2006	



Nombre del fotógrafo:	Mariela Ati, 2021
Código fotográfico:	2022-02-1416 at 11.04.jpg
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN	
Denominación	AIRISTA FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO
Grupo social	MESTIZO
Lengua	ESPAÑOL
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES
Detalle del subámbito	N/A
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN	
<p>El Airista ferroviario o llamado mecánico neumático, pertenencia a un puesto de mantenimiento, a nivel estructural estaba bajo las órdenes del maestro de guardia como jefe de grupo y también bajo las órdenes del Jefe mecánico/Jefe de taller, laboraba en el departamento de fuerza motriz. Para ingresar a la empresa de ferrocarriles el aspirante se preparaba en los cursos de formación que la misma empresa ofertaba, al finalizar el proceso se debía rendir una prueba de conocimientos y aptitudes, las notas obtenidas eran colocadas en orden desde la mejor nota a dicho proceso se lo denomina el escalafón. En referencia a la nota obtenida y los cupos disponibles los aspirantes ingresaban a la empresa de ferrocarriles, los primeros meses ingresaban como pasantes sin remuneración hasta completar la formación práctica, en el momento que el aspirante se desenvolvía con facilidad en el puesto de trabajo, la empresa lo contrataba formalmente e ingresaba a la nómina de trabajadores ferroviarios. Otra opción era ingresar de manera directa como bachiller técnico de la escuela de Artes y oficios “Carlos Cisneros” que formaban profesionales en el área de mecánica. Su labor era similar al resto de sus compañeros en el departamento de fuerza motriz en cuanto al horario, que estaba establecido por guardias de trabajo en 3 turnos al día, el primer grupo ingresaba a las 7 am hasta las 3 pm, el segundo grupo de 3 pm a 11 pm y el último de 11 pm a 7 am de la mañana siguiente; todo el personal que integra las guardias de trabajo en el lapso de 10 días realizaba un cambio bajo las disposiciones Jefe mecánico/Jefe de taller.</p> <p>El nombre de Airista se debe a las actividades realizadas, “El Airista era un trabajador especializado en el manejo del sistema de frenaje a través de aire, revisaban todos los sistemas de conexión del aire de las locomotoras a vapor y electro diésel, porque ese sistema garantizaba el movimiento y el frenaje del tren, el tren estaba conformado por la locomotora y los vagones” (Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935)”. El sistema de aire era muy complejo, iniciaba desde la cabina en la que se encuentra la caldera, que era un cuerpo cilíndrico de gran tamaño donde se llenaba el agua, desde allí por medio de la combustión o quema de madera o piedra coque se producía el vapor de agua, el mismo que circulaba mediante tuberías; la caldera contenía gran número de tubos que conducían a distintas áreas del tren, esta energía producida en conjunto permitía el movimiento del mismo. Un tubo de conexión directamente se transmite al compresor de aire que es el principal accionador para el sistema de frenos que consiste en varios elementos que dan el funcionamiento, el principal es la válvula distribuidora que controla el ingreso y escape del vapor de agua, mediante este se puede accionar para aflojar o presionar las zapatas en la ruedas del tren, permitiendo aumentar o disminuir la velocidad; el airista debía revisar, reparar, cambiar, ajustar y probar su funcionamiento antes de cada salida del tren desde el taller. Las partes que conforman el sistema de frenos son: compresor de aire, válvulas de control, regulador de freno, caja de cambios y conexiones como tuberías, mangueras y accesorios. El airista enviaba aire por las tuberías para verificar posibles rupturas, era un trabajador muy minucioso; trabajaba en equipo junto al carroceros que realizaba la parte de soldadura de la parte visible de las piezas.</p> <p>Las herramientas principales eran entregadas por el jefe mecánico bajo custodia, llevaba consigo una llave de pico de todos los tamaños, una caja de herramientas y aceite de engranaje.</p> <p>El Airista percibía su sueldo por 30 a 40 horas fijas que era un sueldo básico; para el año 1982 era 3100 sucres, en el caso de trabajar horas extras el sueldo aumentaba ; laboraba bajo dos modalidades, el sobretiempo fijo cuando requerían de su trabajo en el taller por un número establecido de horas y el segundo sobretiempo ocasional cuando se producía descarrilos en la línea férrea, es decir que las ruedas salgan de la línea por mala nivelación, que estuviesen más angostas o más anchas especialmente en curvas. En esos casos un grupo de mecánicos se trasladaba al lugar y junto con el personal de vía trabajaban las horas que fuesen necesarias para colocar nuevamente las ruedas del tren en la vía y que siga su marcha.</p> <p>El tren generaba altos ingresos económicos diariamente debido al cobro de pasajes y transporte de mercadería; los mismos ingresaban a caja y eran utilizados para el pago del personal que conformaba el departamento de fuerza motriz.</p>	
Fecha o Periodo	Detalle de la periodicidad
Anual	Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.
Continua	
Ocasional	
Otro	
5. PORTADORES/SOPORTES	

INDIVIDUOS				
Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono	
GUADALUPE ALONSO	77	1. AIRISTA 2. JEFE/ MAESTRO DE GUARDIA	LA PRIMAVERA, VILLA N°15 ENTRE TIXAN, ILAPO-CALPI	
YEROVI HERRERA VÍCTOR	77	AIRISTA	12 DE OCTUBRE 22-40 Y COLON	
6. VALORACIÓN				
Importancia para la comunidad		Categoría		
La labor del airista era controlar todo el sistema de frenos antes de la salida de cada tren y revisar detalladamente que no exista ruptura en las tuberías ni ninguna otra falla en los elementos que componían dicho sistema ; por tal motivo su oficio era de vital importancia , su labor la realizaba en el taller mecánico.		Manifestación Vigente		
		Manifestación Vigente Vulnerable		
		Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X	
		Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.		
Sensibilidad al cambio				
Con la desaparición del tren también desaparecieron los oficios con los que contaba la empresa de ferrocarriles en aquel entonces; es así que muchas personas en la actualidad desconocen de muchos oficios pero gracias a trabajos como este y el relato de quienes vivieron esa experiencia se puede llegar a conocer la importancia que tuvo cada uno de los oficios para el correcto traslado de pasajeros entre Sierra y Costa , así como también el intercambio de productos.		Alta	X	
		Media		
		Baja		
7. INTERLOCUTORES				
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
MACHADO ZUÑIGA GONZALO	FRANCIA 10-49 Y AV. 9 DE OCTUBRE	032 393398	M	77
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
El horario de trabajo conformado por guardias que estaban integrada por 8 personas en un inicio de las funciones de la empresa de ferrocarriles se estableció en 3 jornadas, que a diferencia de los últimos años de funcionamiento de la empresa de ferrocarriles a los trabajadores del departamento de fuerza motriz se redujo la jornada que se contempló en 2, el primer horario era de 7am a 5pm con el horario de almuerzo respectivo de 2 horas y el turno en la noche era de 6pm a 7am del día siguiente, esto debido a la reducción del personal por el deterioro económico en la empresa ferroviaria.				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	

Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20
Aprobado por		Fecha de aprobación	
Registro fotográfico	ATI ALICIA		
11. ANEXOS			
Anexos fotográficos			
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 36-4: Relato del cargo como Jefe de vía ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL		CÓDIGO	
 GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		IM-06-01-01-000-21-000030	
FICHA GENERAL		 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN			
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> Rural
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJA Y CARABOBO		
Coordenadas en sistema WGS8-UTM: Zona	762977	X (Este)	761024,3 Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL			
Descripción de la fotografía:	No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos realizando el oficio.		
Nombre del fotógrafo:			
Código fotográfico:			
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN			
Denominación	JEFE DE VÍA/SOBRESTANTE FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO		
Grupo social	MESTIZO		
Lengua	ESPAÑOL		
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS		
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES		
Detalle del subámbito	N/A		
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN			
<p>El jefe de vía o sobrestante era el encargado de planificar, dirigir, coordinar y evaluar el trabajo del equipo a su cargo. Este oficio pertenecía a un puesto de mantenimiento, a nivel estructural estaba bajo las órdenes del Superintendente de traspotación y bajo su responsabilidad estaba la cuadrilla de carrilanos y el remachador, sus labores las ejercía en el departamento de vía/traspotación. Para ocupar el puesto de trabajo debía ingresar con un título de ingeniería civil o estudios a fin.</p> <p>La oficina central o llamada la superintendencia de traspotación y demás oficinas administrativas funcionaban en los inicios de la creación de la empresa de ferrocarriles en las en la parroquia Huigra del cantón Alausí, a medida que se fue ampliando las vías hacia el Norte del país, se insertó una vía principal para la ciudad de Riobamba; con ello creció la economía en el cantón y todas las oficinas ubicadas en Huigra se trasladaron al nuevo edificio en las calles Eugenio Espejo entre Primera Constituyente y 10 de Agosto junto al edificio del correo en la ciudad de Riobamba. Finalmente después de la intervención en el año 2010 cuando el tren paso a ser transporte turístico, las oficinas administrativas de todos los departamentos pasaron a las calles Carabobo entre Av. Unidad Nacional y Av. Daniel León Borja; desde estos lugares el jefe de vía realizaba sus labores, pero a su vez cumplía actividades fuera de la oficina, a lo largo de los tramos ferroviarios dentro de la jurisdicción del superintendente de traspotación en las estaciones principales como Durán, Bucay, Riobamba, Quito, Ibarra y San Lorenzo y en las estaciones pequeñas dentro de la misma jurisdicción el encargado era un subalterno del jefe de vía que cumplía las mismas funciones en menor escala.</p> <p>Por el constante movimiento que requería sus actividades, en cada 10 km de la vía ferroviaria la empresa de ferrocarriles construyó casas de alojamiento que también funcionaban como bodegas para guardar las herramientas</p>			

indispensables del carrilano, en este espacio toda la cuadrilla de carrilanos y el jefe de vía compartían sus alimentos; en la ciudad de Riobamba también se construyó casas de alojamiento en el sector de Bellavista, una vivienda era designada para el superintendente de trasportación, la segunda vivienda para el Jefe de vía/sobrestante y una última para el alojamiento de altos funcionarios proveniente de otras ciudades o del extranjero.

El jefe de vía era un profesional muy capacitado y se encargaba de realizar la “orden de precaución” para evitar accidentes en las vías, dicha orden contenía toda la información del tramo exacto en el cual la cuadrilla de carrilanos realizaba el mantenimiento y reparación de los rieles del tren. La información era remitida al jefe despachador de trenes, quien a su vez transmitía la información al conductor de trenes o jefe de tripulación. El jefe de vía también se encargaba del control de todo el personal de vía llamado carrilanos, a lo largo de la vía entre estaciones laboraban los carrilanos y conformaban varias cuadrillas o grupos de trabajo, la cuadrilla estaba conformada de 20 a 25 trabajadores y cada cuadrilla se registraba bajo una numeración; el jefe de vía redactaba detalladamente en el reporte del tiempo, el número de la cuadrilla, el listado completo de los trabajadores que lo integra, y los días laborados y dicha información era enviada al contador de tiempo vía que verificaba los datos, autorizaba y nuevamente enviaba el informe a la oficina central en la ciudad de Quito; por el constante movimiento de los trenes los durmientes se hundía con facilidad modificando el nivel de los rieles y provocando el descarrilo de los trenes, el jefe de vía se encargaba de guiar a la cuadrilla de carrilanos e indicaba desde una distancia considerable en qué dirección debían quedar los durmientes.

Los materiales y herramientas indispensables para su trabajo era un plataforma o carro de mano que servía como medio de transporte para movilizarse entre los tramos, en medio de la plataforma se incrustaba una palanca que producía el movimiento y cambios para dirigirse de izquierda a derecha; otras herramientas de uso diario y manual eran palas, picos, gatas y barras.

El horario de trabajo que cumplía en los tramos ferroviarios no estaba establecido, era imposible predecir las horas de trabajo que dependía del daño producido en los tramos ferroviarios, es decir a mayor daño mayor tiempo de trabajo y viceversa; por lo tanto su sueldo dependía de ello, como base se mantenía un sueldo básico y a medida que el trabajo fuese mayor sus ingresos incrementaban, adicional a eso se contaba con los beneficios de ley que la empresa de ferrocarriles estaba obligada a pagar a todos sus trabajadores.

Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.
Continua		
Ocasional		
Otro	X	

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
N/A	N/A	N/A	N/A

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
El jefe de vía al igual que los otros oficios aportó de manera positiva a la empresa de ferrocarriles cumpliendo sus labores como el control de la cuadrilla de carrilanos quienes se encontraban en la vía para atender el descarrilo en caso que suceda, así como también remitir las diferentes órdenes que estaban a su cargo.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	

Sensibilidad al cambio

Con la desaparición del tren también desaparecieron los oficios con los que contaba la empresa de ferrocarriles en aquel entonces; es así que muchas personas en la actualidad desconocen de muchos oficios pero gracias a trabajos como este y el relato de quienes vivieron esa experiencia se puede llegar a conocer la importancia que tuvo cada uno de los oficios para el correcto traslado de pasajeros entre Sierra y Costa, así como también el intercambio de productos.	Alta	X
	Media	
	Baja	



7. INTERLOCUTORES

Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
SANTILLÁN VALENCIA ALBERTO	ESMERALDAS 21-23 Y 5 DE JUNIO	032 961703	M	91
BENAVIDES HIDALGO JORGE	AV. UNIDAD NACIONAL 88-80 Y BRASIL	0986748806	M	79

ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
CAJAS CRUZ CARLOS	TARQUI 30-42 NEW YORK	032 962351	M	89
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
ZAVALA ZAMBRANO EMILIANO	AV. MONSEÑOR LEONIDAS PROAÑO Y TUNGURAHUA	0992357566 - 032603678	M	70
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
<p>En las entrevistas realizadas a los portadores de conocimientos el término jefe de vía con el término sobrestante genera confusiones, algunos lo menciona como diferentes puestos de trabajo mientras otros afirman que cumplen una misma labor y se les conoce como jefe de vía o sobrestante, así como en el departamento de vía al que pertenecen se mencionan otros puestos de trabajo de manera corta: “otros miembros integraban este departamento los cuales eran jefes internos o subalternos del jefe de vía como eran el supervisor y un controlador” (Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932), “entonces había el jefe de vía, el personal administrativo, los sobrestantes, había los supervisores de vía” (César Alberto Andrade Andrade, 1932).</p>				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 37-4: Relato del oficio como Remachador ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL				CÓDIGO	
DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL  				IM-06-01-01-000-21-000031	
				FICHA GENERAL	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA		
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	X	Rural	
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO				
Coordenadas en sistema WGS84-UTM:	Zona 762977	X (Este) 761024,3	Y (Norte) 9815287,3	Z (Altitud) 2761	
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
Descripción de la fotografía:	No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos realizando el oficio.				
Nombre del fotógrafo:					
Código fotográfico:					
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN					
Denominación	REMACHADOR FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO				
Grupo social	MESTIZO				
Lengua	ESPAÑOL				
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS				
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES				
Detalle del subámbito	N/A				
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN					
<p>El remachador ferroviario pertenecía a un puesto de mantenimiento, a nivel estructural estaba bajo las disposiciones del jefe de vía, sus labores las realizaba en el departamento de vía/transportación. El primer paso para ingresar al puesto de remachador era ingresar a los cursos de formación que la empresa de ferrocarriles ofertaba cada cierto tiempo, al finalizar dicho curso rendía una prueba de conocimientos y aptitudes con la nota obtenida que se clasificaba de mayor a menor y en dependencia del número de vacantes al puesto tenía la posibilidad de pertenecer a la empresa de ferrocarriles, en caso de ser aprobado los primeros meses ingresaba como pasante para mejorar sus conocimientos a nivel práctico, al culminar el tiempo de prueba la empresa lo contrataba formalmente e ingresaba a la nómina de trabajadores ferroviarios.</p> <p>La jornada laboral era indefinida, el mismo que dependía del nivel del daño en las vías; su trabajo por lo general era en exteriores, entre los tramos que se encuentren puentes de arco y podían pasar de 2 a 3 meses en el mismo lugar hasta completar el trabajo.</p> <p>A lo largo de las vías ferroviarias disponían de casas de alojamiento construidas por la empresa de ferrocarriles, con un tamaño aproximado de 4x4 m² y servían como refugio para días de extremo calor o lluvias intensas, era el lugar de descanso y a la vez funcionaba como bodega para guardar los materiales de gran tamaño como carros de mano.</p> <p>Las actividades que cumplía se daba bajo las disposiciones del jefe de vía, quien asignaba el punto exacto en donde se produjo el daño por medio de los telegramas; el remachador se encargaba de reparar y dar mantenimiento a los puentes de arco, que son puentes de acero fundido construidos en lugares que no tenían un terreno sólido o el nivel de elevación no coincidía, especialmente estos puentes de arco se construyeron en la zona de la costa, pues en épocas invernales los daños eran mayores Su trabajo estaba relacionado a la mecánica, eran trabajadores capacitados para armar y desarmar los rieles, las vigas que permiten el soporte del puente, verificar que los pernos queden en su lugar ; así como los remaches, se encargaban de colocar nuevos durmientes para evitar que el tren no se descarrille y caiga al vacío, debían eliminar el óxido que por el clima se deterioraba y nuevamente pintar con pintura anticorrosiva.</p> <p>Los materiales y herramientas que llevaban consigo eran una soldadora, piezas de gran tamaño que se unían con remaches y se fundían a base del calor, a la par un generador eléctrico, un compresor y la pintura; también estaban equipados con herramientas de menor tamaño como llaves inglesas, rachas, taladros, desarmadores y martillos.</p> <p>Su sueldo era en base al número de horas trabajadas y adicional el pago por los beneficios que estaba obligada a entregar la empresa de ferrocarriles.</p>					
Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad			
Annual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento			
Continua		de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.			

Ocasional				
Otro	X			
5. PORTADORES/SOPORTES				
INDIVIDUOS				
Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono	
N/A	N/A	N/A	N/A	
6. VALORACIÓN				
Importancia para la comunidad		Categoría		
Este oficio se encarga de dar el mantenimiento necesario a los puentes de arco que se encontraban ubicados principalmente en la zona de la costa, ya que en época de invierno solían presentar mayor problema y además dar el mantenimiento necesario a las rieles desgastadas o dañadas para que esta manera las vías del tren siempre se encuentren en perfecto estado.		Manifestación Vigente		
		Manifestación Vigente Vulnerable		
		Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X	
		Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.		
Sensibilidad al cambio				
Con la desaparición del tren también desaparecieron los oficios con los que contaba la empresa de ferrocarriles en aquel entonces; es así que muchas personas en la actualidad desconocen de muchos oficios pero gracias a trabajos como este y el relato de quienes vivieron esa experiencia se puede llegar a conocer la importancia que tuvo cada uno de los oficios para el correcto traslado de pasajeros entre Sierra y Costa , así como también el intercambio de productos.		Alta	X	
		Media		
		Baja		
7. INTERLOCUTORES				
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
MACHADO ZUÑIGA GONZALO	FRANCIA 10-49 Y AV. 9 DE OCTUBRE	032 393398	M	77
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71
ORTIZ MOLINA MIGUEL ROGELIO	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
MALDONADO ALVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	75
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
Los remachadores ferroviarios laboraban todo el tiempo en exteriores en medio de las vías ferroviarias, en las entrevistas se menciona que el encargado de contabilizar el tiempo de trabajo es el contado de tiempo vía, sin embargo, los puentes de arco estaba entre ciudades que dependían de una y otra jurisdicción del superintendente de transportación. Se menciona que los remachadores eran los encargados de los puentes de arco y la cuadrilla de albañiles se encargaba de reparación y mantenimiento de puentes de menor tamaño a lo largo de la línea ferroviaria.				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	

Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20
Aprobado por		Fecha de aprobación	
Registro fotográfico	ATI ALICIA		
11. ANEXOS			
Anexos fotográficos			
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 38-4: Relato del oficio como Carrilano ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL  		CÓDIGO	
 FICHA GENERAL		IM-06-01-01-000-21-000032	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN			
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/> X Rural
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO		
Coordenadas en sistema WGS8-UTM: Zona	762977	X (Este)	761024,3 Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL			
			
Descripción de la fotografía:	Carro de mano elaborado en madera color rojo, con asientos incluidos, la palanca para el movimiento consta en la parte delantera (lado izquierdo), el carro de mano solo funcionaba en bajadas y en subida regresaba anclado en la cola del tren, herramienta indispensable para el traslado de los carrilanos.		
Nombre del fotógrafo:	Angel Gonzalo Vicuña Rojas, 2021		
Código fotográfico:	2021-01-14 at 02.2.jpg		
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN			
Denominación	CARRILANO FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO		
Grupo social	MESTIZO		
Lengua	ESPAÑOL		
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS		
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES		
Detalle del subámbito	N/A		
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN			
<p>El carrilano ferroviario pertenecía a un puesto administrativo, a nivel estructural estaba bajo las órdenes del jefe de vía, sus labores las desempeñaba en el departamento de vía o transportación. El primer paso para ingresar como carrilano era recibir los cursos de formación impartidos en la empresa de ferrocarriles, al finalizar los cursos los aspirantes debían rendir una prueba de conocimientos y aptitudes. Mediante el proceso llamado el escalafón, en el cual se clasificaban las notas desde la mayor a la menor; los aspirante con las mejores notas tenían la posibilidad de ingresar en función de los cupos disponibles; durante algunos meses ingresaban como pasantes sin remuneración y al cabo de un tiempo determinado si el aspirante estaba completamente preparado para desempeñar el puesto de trabajo, la empresa de ferrocarriles lo contrataba formalmente e ingresaba a la nómina de trabajadores ferroviarios.</p>			

El horario de trabajo que cumplía era indefinido, por lo general cumplía lapsos temporales en dependencia de la actividad asignada en los tramos ferroviarios, que era el lugar donde realizaba sus labores.

A lo largo de la vía férrea estaban ubicadas las casas de alojamiento de un tamaño no mayor a 4x4 m² que se utilizaban para el descanso de las cuadrillas; lugar de refugio en días lluvioso y calor extremo, dichas casas también servían como bodega de los materiales que los mismos carrilanos necesitaban, estas casas de alojamiento estaban distribuidas cada 10 km de distancia.

El grupo de trabajo estaba integrado por el mismo jefe de vía o jefe de transportación y los cuadrilleros, la cuadrilla de carrilanos estaba integrada por 10 a 12 trabajadores. La empresa de ferrocarriles estaba compuesta de aproximadamente 52 a 56 cuadrillas de carrilanos; sus labores las dirigía el jefe de vía quien enviaba a la cuadrilla a un tramo exacto, en el lugar asignado el jefe de vía o algún compañero carrilano se colocaba en una distancia considerable para indicar al resto de compañeros donde se encuentra la falla e indicar el nivel exacto que debían tener las vías ferroviarias que por el movimiento constante del tren y el peso de los vagones que transportaban se hundían y provocando que el mismo tren se descarrile, por tal razón los carrilanos realizaban el cambio de los durmientes en mal estado, al momento de corregir las fallas debían verificar que el tanto el nivel como la anchura de los rieles estén conforme al reglamento de tránsito ferroviario, lo dispuesto era " la anchura de la vía debía estar perfectamente en recta de 42 pulgadas de ancho y en curva debía ser hasta 43 pulgadas" (Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952)" también adecuaban las vías, revisaban que no contenga malas hierbas o basuras que obstruya el paso del tren.

La mayor parte del trabajo era manual, las herramientas utilizadas eran un carro de mano, esto se utilizó para trasladarse entre tramos en medio de la plataforma estaba colocado una palanca que era el que permitía el movimiento, también se usaba palas, picos y una gata hidráulica para levantar el peso de los rieles.

El sueldo mensual dependía de las horas trabajadas, lo mínimo contemplado era cumplir 160 horas que son 8 horas de trabajo normales para su pago, si cumplía mayor número de horas resultaba en un mejor salario y adicional a ello se tenía los beneficios de ley que la misma empresa de ferrocarriles estaba obligada a entregar a sus trabajadores.

Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad	
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.	
Continua			
Ocasional			
Otro	X		

5. PORTADORES/SOPORTES

INDIVIDUOS

Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	71	1. CARRILANO 2. BREQUERO 3. CONDUCTOR	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE
VICUÑA ROJAS ANGEL	70	1. CARRILANO 2. BREQUERO 3. CONDUCTOR	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
Dentro de la empresa de ferrocarriles era necesario contar con la cuadrilla de carrilanos quienes laboraban en campo y estaban prestos y preparados para actuar en el caso que el tren se descarrille. El grupo de carrilanos estaba compuesto de 10 a 12 trabajadores y dentro de la empresa de ferrocarriles se contaba con un total de 52 a 56 cuadrillas.	Manifestación Vigente	
	Manifestación Vigente Vulnerable	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.	

Sensibilidad al cambio

Con la desaparición del tren también desaparecieron los oficios con los que contaba la empresa de ferrocarriles en aquel entonces; es así que muchas personas en la actualidad desconocen de muchos oficios pero gracias a trabajos como este y el relato de quienes vivieron esa experiencia se puede llegar a conocer la importancia que tuvo cada uno de los oficios para el correcto traslado de pasajeros entre Sierra y Costa , así como también el intercambio de productos.	Alta	X
	Media	
	Baja	




7. INTERLOCUTORES

Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
ORTIZ MOLINA MIGUEL	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69

SANTILLÁN VALENCIA ALBERTO	ESMERALDAS 21-23 Y 5 DE JUNIO	032 961703	M	91
CAJAS CRUZ CARLOS	TARQUI 30-42 NEW YORK	032 962351	M	89
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
BALSECA VILLAGRÁN JOSÉ	CDLA. LOS RETAMOS	0999732332	M	73
ZAVALA ZAMBRANO EMILIANO	AV. MONSEÑOR LEONIDAS PROAÑO Y TUNGURAHUA	0992357566 - 032603678	M	70
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70
ORTIZ MOLINA MIGUEL	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
A este puesto de trabajo lo menciona como cuadrillano, El termino cuadrillano proviene de la unión de cuadrilla que hace referencia al grupo de personas que cumplen las mismas actividades y la palabra carrilano que es el nombre de la puesto de trabajo propiamente.				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 39-4: Relato del oficio como Contador de tiempo vía en la ciudad de Riobamba



INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL  				CÓDIGO	
 GOBIERNO NACIONAL DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR FICHA GENERAL Instituto Nacional de Patrimonio Cultural				IM-06-01-01-000-20-000033	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA		
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJA Y CARABOBO				
Coordenadas en sistema WGS84-UTM: Zona 762977 X (Este) 761024,3 Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761					
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
Descripción de la fotografía:	No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos				

	realizando el oficio.		
Nombre del fotógrafo:			
Código fotográfico:			
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN			
Denominación	CONTADOR DE TIEMPO VÍA – RIOBAMBA, CHIMBORAZO		
Grupo social	MESTIZO		
Lengua	ESPAÑOL		
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS		
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES		
Detalle del subámbito	N/A		
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN			
<p>El contador de tiempo vía perteneció a un puesto administrativo de rango medio, a nivel estructural estaba bajo las disposiciones del gerente general de traspotación y bajo su responsabilidad estaba el control de tiempo laborado del departamento de vía y del personal de tripulación del tren.</p> <p>Todas sus labores las cumplía desde la oficina administrativa que se ubicó en varios lugares, el primer sitio cuando el tren inicio sus servicio como medio de transporte fue en la parroquia Huigra del cantón Alausí , a medida que las vías del tren se construían con ruta a la ciudad de Quito las oficinas se reubicaron, en el lapso de unos años se construyó una vía principal con ingreso a la ciudad de Riobamba, con ello mejoró la economía de la ciudad y al ser Riobamba un punto estratégico e intermedio se consideró como una de las ciudades principales en la época después de Quito y Guayaquil y por la misma razón todas las oficinas principales se trasladaron a esta ciudad a las calles Eugenio Espejo entre Primera Constituyente y 10 de Agosto junto al edificio del correo municipal y finalmente después de varios años las oficinas se trasladaron a las calles Carabobo entre Av. Unidad Nacional y Av. Daniel León Borja.</p> <p>En todo el ferrocarril existían muchos trabajadores por lo que en cada jurisdicción de la superintendencia se contaba con 1 o 2 subalternos de contadores de vías que cumplían las mismas funciones que el contador de vía principal en la ciudad de Quito.</p> <p>Entre sus responsabilidades estaba llevar el control y registro de las horas laboradas de todo el personal que conformaban el departamento de vía como del personal que conformaban la tripulación del tren, cada semana los jefes departamentales debían enviar el registro de las horas laboradas al despacho antes que se contabilicen los pagos, en las guías que era un documento formal, se registraba el listado de todos los trabajadores incluido el jefe y la cantidad de horas laboradas. En este registro los trabajadores marcaban su hora de entrada y de salida en un reloj marcador, en donde se debía insertar una tarjeta y aplastar un botón en la parte superior del reloj para transferir la hora, esta tarjeta se entregaba a cada jefe con el cual realizaba las guías, cuando no se contaba con el reloj marcador los trabajadores registraban la hora de entrada y salida de forma manual en un hoja de papel; durante los días de permiso o atrasos se realizaba el descuento respectivo al mensual. Una vez lista la guía general se enviaba al despacho del contador de vía principal en la ciudad de Quito y en base al número de horas el contador de vía principal emitía su orden para que los subalternos de vía elaboren el rol de pago, este documento se reemitía a caja y el cajero era el encargado de elaborar el cheque, con ello el trabajador al final del mes retiraba el cheque en caja. El trabajador cuando encontraba algún error en el pago al final del mes se acercaba al deschapo del sub contador de vía para su rectificación.</p> <p>Los salarios de cada personal dependía de la jerarquía, el contador de tiempo vía tenía un rango medio por lo cual su sueldo era muy bueno.</p>			
Fecha o Periodo		Detalle de la periodicidad	
Anual		Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.	
Continúa			
Ocasional			
Otro	X		
5. PORTADORES/SOPORTES			
INDIVIDUOS			
Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono
N/A	N/A	N/A	N/A
6. VALORACIÓN			
Importancia para la comunidad		Categoría	
Dentro de la empresa de ferrocarriles era indispensable contar con una persona que se encargue de administrar todo el dinero que ingresaba a la misma, ya sea por el cobro de los boletos a los pasajeros o por el transporte de mercadería y para esto el contador era quien cumplía con esta labor; dentro de las funciones estaban la de llevar el control de las horas laboradas por todos los trabajadores de la empresa para que al final del mes se les		Manifestación Vigente	
		Manifestación Vigente Vulnerable	
		Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X
		Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se	

retribuya el mensual correspondiente.		mantienen en la memoria colectiva.		
Sensibilidad al cambio				
Actualmente la mayoría de las personas desconocen los oficios que conformaban la empresa de ferrocarriles , sólo quedan plasmados en escritos para que las nuevas generaciones se enteren de la historia y el desarrollo que tuvo el ferrocarril ecuatoriano en aquella época; así como también quienes han tenido la oportunidad de escuchar las anécdotas contadas por quienes cumplieron con algunos de estos oficios dentro de la empresa de ferrocarriles.	Alta	X		
	Media			
	Baja			
7. INTERLOCUTORES				
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
El nivel de jerarquía que ocupaba el contador de tiempo vía no se especifica con claridad, algunos de los entrevistados comentan que era un trabajador en cada dependencia de la jurisdicción del superintendente de trasportación encargado del conteo de horas laboradas del departamento de vía/trasportación, otros entrevistados de manera indirecta mencionan que se encargaba del conteo tanto de departamento de vía y del personal que pertenece a la tripulación del tren y estaba ubicado solo en la ciudad de Quito, estas confusiones se debe a que a lo largo del funcionamiento de la empresa ferroviaria hubo cambios estructurales debido a problemas económicos internos que provoco el despido masivo del personal ferroviario en el año 1988 y 1989.				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 40-4: Relato del oficio como Peluquero ferroviario en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL				CÓDIGO	
 GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		FICHA GENERAL		 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural	
IM-06-01-01-000-21-000034					
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO		Cantón	RIOBAMBA	
Parroquia	LIZARZABURU		Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural
Localidad	AV. DANIEL LEÓN BORJAY CARABOBO				
Coordenadas en sistema WGS8-UTM:	Zona 762977	X (Este) 761024,3	Y (Norte) 9815287,3	Z (Altitud) 2761	
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
Descripción de la fotografía:	No se cuenta con una fotografía referencial debido a la antigüedad de la manifestación, el/los portadores mencionan no poseer fotografías de sí mismos realizando el oficio.				
Nombre del fotógrafo:					
Código fotográfico:					
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN					
Denominación	PELUQUERO FERROVIARIO – RIOBAMBA, CHIMBORAZO				
Grupo social	MESTIZO				
Lengua	ESPAÑOL				
Ámbito	USOS SOCIALES, RITUALES Y ACTOS FESTIVOS				
Subámbito	OFICIOS TRADICIONALES				
Detalle del subámbito	N/A				
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN					
<p>El peluquero ferroviario era el profesional que trabaja el tratamiento y la higiene del cabello y del cuero cabelludo de los empleados del ferrocarril.</p> <p>Era un trabajador externo, personal de apoyo contratado para prestar sus servicios de corte de cabello y diseño de barba a los trabajadores ferroviarios, su nombre estaba incluido en la nómina de trabajadores ferroviarios.</p> <p>Para ingresar al puesto de trabajo, el peluquero presentaba su curriculum vitae en la oficina de la superintendencia de transportación y desde esta dependencia era notificado para ingresar a un concurso de merecimientos y oposición, la empresa dentro del perfil de un peluquero buscaba los años de experiencia en la profesión, buenas referencias personales, certificados de honorabilidad, curso o capacitaciones que acrediten su experiencia y en base a todos los requerimientos citados anteriormente, la persona que tenía el perfil más cercano era contratado de forma temporal o bajo nombramiento definitivo.</p> <p>La empresa de ferrocarriles establecía un espacio adecuado con todos los implementos necesarios para ejercer sus actividades, su despacho estaba en el terminal de ferrocarriles, es decir que las terminales principales como Durán, Bucay, Riobamba, Quito, Ibarra y San Lorenzo disponían de un peluquero ferroviario.</p> <p>La jornada laboral que cumplía era de 8 horas diarias de lunes a viernes y por prestar sus servicios recibía un sueldo básico, más los honorarios establecidos si cumplía horas extras. Los cortes que realizaba a los trabajadores era bajo tres modalidades, el primero era en el espacio destinado en la terminal ferroviaria, el segundo lugar era en el propio taller y la última modalidad se desplazaban desde la terminal hasta otras estaciones dentro de la jurisdicción del superintendente de ferrocarriles.</p> <p>Las personas que laboraron como peluqueros ferroviarios en la ciudad de Riobamba fueron: señor José Luis Guadalupe Cajilema oriundo de la ciudad de Tixán y el señor Manuel Logroño.</p>					
Fecha o Periodo	Detalle de la periodicidad				
Anual	Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.				
Continua					
Ocasional					
Otro					
5. PORTADORES/SOPORTES					
INDIVIDUOS					
Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad		Dirección/Teléfono	
N/A	N/A	N/A		N/A	
6. VALORACIÓN					

Importancia para la comunidad		Categoría		
El peluquero era también parte de la empresa de ferrocarriles y era importante ya que, gracias a él, todos los miembros que laboraban en la empresa podían lucir presentables en cada uno de sus trabajos. Además las personas que laboraban con este oficio podían aportar económicamente a sus hogares.	Manifestación Vigente			
	Manifestación Vigente Vulnerable			
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas			X
	Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.			
Sensibilidad al cambio				
Con la desaparición del tren también desaparecieron los oficios con los que contaba la empresa de ferrocarriles en aquel entonces; es así que muchas personas en la actualidad desconocen de muchos oficios, pero gracias a trabajos como este y el relato de quienes vivieron esa experiencia se puede llegar a conocer la importancia que tuvo cada uno de los oficios para el correcto traslado de pasajeros entre Sierra y Costa, así como también el intercambio de productos.	Alta			X
	Media			
	Baja			
7. INTERLOCUTORES				
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
MALDONADO ALVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	75
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
ANDRADE ANDRADE CESAR	LA GEORGINA MANZANA 6° CASA 17 – AV. LA PRENSA Y CALLEJÓN SIN NOMBRE	032 307029	M	89
CASTRO ORDOÑEZ MIGUEL	CIUDADELA 1° CONSTITUYENTE	0998950767 - 032 926279	M	71
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
Cuando la empresa de ferrocarriles estaba en su mayor apogeo en 1941 el peluquero ferroviario era un trabajador indispensable, en sus manos estaba el mejorar la imagen de cada trabajador, bajo la nómina empresarial era un trabajador exclusivo para prestar sus servicios dentro de institución, por problemas internos la empresa de ferrocarriles fue en decadencia desde el año 1970 debido a esta situación el peluquero seguía presentando sus servicios pero de manera temporal, una parte a los trabajadores ferroviarios y otra abierto al público, en cuanto al trabajador ferroviario no era obligación ocupar el servicio de peluquería.				
10. DATOS DE CONTROL				
Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO			
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20	
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20	
Aprobado por		Fecha de aprobación		
Registro fotográfico	ATI ALICIA			
11. ANEXOS				
Anexos fotográficos				
TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS	

Realizado por: Ati, M. 2022

Tabla 41-4: Relato del oficio artesanal confección de gorra ferroviarias en la ciudad de Riobamba

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL				CÓDIGO	
DIRECCIÓN DE INVENTARIO PATRIMONIAL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL				IM-06-01-01-000-21-000035	
 GOBIERNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		FICHA GENERAL		 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural	
1. DATOS DE LOCALIZACIÓN					
Provincia	CHIMBORAZO	Cantón	RIOBAMBA		
Parroquia	LIZARZABURU	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	AV. MILTON REYES Y FRANCISCO ROCA				
Coordenadas en sistema WGS84-UTM: Zona 762977		X (Este) 761024,3		Y (Norte) 9815287,3 Z (Altitud) 2761	
2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL					
					
Descripción de la fotografía:	Señor Jaime Valdivieso en su mesa de corte con las herramientas de trabajo, en la parte posterior se encuentra varios patrones en varios tamaños y una cinta métrica, en la mesa de corte se puede visualizar de izquierda a derecha , boina confeccionado la de color negro con rojo, cinta textil de color amarillo, tijeras, tizas de sastrería, aro forrado con cambrela, piezas circular y regular en tela cuerina, aro en tela de cuerina de color negro, aro de plástico, tela para forrar de forma circular, una boina confeccionada todo en color negro en la cual se visualiza los ojales, moldes rectangulares de color rojo en tela cuerina.				
Nombre del fotógrafo:	ATI ALICIA				
Código fotográfico:	20210208_185506				
3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN					
Denominación	CONFECCIÓN DE GORRA FERROVIARIA – RIOBAMBA, CHIMBORAZO				
Grupo social	MESTIZO				
Lengua	ESPAÑOL				
Ámbito	TÉCNICAS ARTESANALES TRADICIONALES				
Subámbito	TÉCNICAS ARTESANALES TRADICIONALES				
Detalle del subámbito	N/A				
4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN					
El artesanal de confección elabora objetos mediante la transformación de materias primas naturales básicas, a través de procesos de producción no industrial que involucran máquinas y herramientas simples con predominio del trabajo físico y mental.					
HISTORIA					
La gorra ferroviaria es la identidad del ferroviario, que estaba categorizado para cada área de trabajo. El uso obligatorio					

era para el personal que conformaba la tripulación, el conductor de trenes llevaba un gorro tipo cadete con la corona o copa alta de tela paño, color negro con decorativos amarillos alrededor de la copa, con una placa metálica incrustada en medio del gorro que indicaba el puesto al que pertenecía, el resto de la tripulación utilizaban el gorro con la única diferencia era en cuanto a la altura de la corona o copa que era más baja, en el resto de departamentos el uso de la gorra era a decisión de igual manera con la corona o copa baja, pero en especial el grupo de estibadores o comúnmente llamado cargadores utilizaron una gorra de tela blue jean, rayada con la copa o corona baja.

Las personas que trabajaron como artesanos de gorro ferroviario en la ciudad de Riobamba independientes o asociados a la empresa de ferrocarriles fueron: el señor Jacinto Mera, señor Néstor Machado, señor Oswaldo Asqui, señor Pedro Coronado y señor Jaime Valdivieso. La gorra se distribuía al personal ferroviario, turistas y a público en general que apreciaba el arte.

El siguiente proceso de confección pertenece al señor Jaime Valdivieso, su trabajo inicio en el año 2008 y finalizó en el 2010 de manera formal dentro de la empresa de ferrocarriles. Sin embargo, su arte de confección de gorras lo inicio a la edad de 20 años, su aprendizaje lo desarrollo en la casa de las gorras, empresa reconocida a nivel nacional que las distribuía. La confección de gorras en las máquinas de coser lo realizaban más las mujeres, en la fábrica él era el único hombre y dentro de un tiempo paso a ser supervisor de la fábrica, todo su arte se ha forjado en solo una generación, la gorra ferroviaria se distingue por ser desarmable, son tres piezas en uno, se convierte en la gorra ferroviaria como tal, boina y gorro visera.

PROCESO DE ELABORACIÓN DE LA GORRA FERROVIARIA

Materiales: Todos los materiales se adquieren en varios almacenes, en la ciudad de Riobamba el comercial Guacho para la compra de cuerina, en Ambato para adquirir el cuero, cartón platico, y los adornos en la gorra como las placas se envía a otro artesano en esa área.

- Máquinas industriales
- Mesa de corte
- Prensa remachadora
- Herramienta para colocar ojales
- Ojales metálicos de color negro
- Cortadora eléctrica
- Tijeras
- Hilos poliéster
- Tizas
- Patrones
- Cambrella de color negro
- Entretela o pellón plegable de color blanco
- Tafiote
- Papel cartón de color negro
- Tachuelas
- Cinta de textil color amarillo
- Placas con los nombres de oficios ferroviarios
- Cemento de contacto

Patrones de boina: La cabeza tiene distintas medidas, un molde se utiliza para 3 o 4 tallas, el primer molde es apto para las personas con una circunferencia de la cabeza de 54cm, 55cm y 56cm y el segundo molde para personas con una circunferencia de la cabeza de 57cm, 58cm, 59cm, 60cm. Las plantillas están conformadas por 1 pieza redonda, el trazado en la pieza es en 4 partes iguales y en el extremo de cada línea se realiza un piquete por lo tanto son 4 piquetes, la segunda pieza es una tira rectangular de la mitad de la circunferencia de la cabeza, en ella se traza una línea en la mitad del lado largo y en cada extremo de la línea se realiza un piquete por lo tanto 2 piquetes, y una última pieza de forma rectangular sin piquetes del total del contorno de la cabeza.

Patrones del gorro visera: Para ello cuenta con un solo tamaño de visera.

Paso 1: Selección de materiales y corte

Colocar todos los materiales en la mesa de corte, decidir el tamaño de la gorra y la tela a confeccionar, la tela con la cual actualmente trabaja es con cuerina por razones económicas, sin embargo, bajo pedido elabora las gorras en tela de cuero

- En la tela cuerina de color negro dibujar y cortar una 1 pieza del patrón redondo y 2 piezas del patrón rectangular con piquetes, y para combinar la gorra que va a decisión del artesano o del cliente, dibujar y recortar una pieza del patrón rectangular sencillo, se puede utilizar una tela cuerina de color negro, azul o rojo, solo en esta pieza se debe recortar 2 cm menos del patrón original por la tela cuerina que es flexible y si fuese tela cuero el dibujo y corte del patrón debe ser exacto.
- En la entretela o pellón pagable dibujar y recorta 2 piezas del patrón rectangular con piquete

- En la cambrella dibujar y recortar 1 pieza del patrón rectangular sencillo y aumentar 1.5cm en cada lado de la parte ancha.
- En el cartón plástico dibujar y recortar 1 pieza del patrón rectangular sencillo y aumentar 4cm más a cada lado de la parte larga.
- En tela cuerina dibujar y recortar 2 piezas de la visera.
- En cartón plástico dibujar y recortar 1 pieza de la visera
- En tela cuerina dibujar y recortar 1 pieza rectangular de 10cm de largo por 2cm de ancho que servirá para la decoración de la gorra.
- Cortar 10cm de largo de cinta textil color amarillo

Paso 2: Costura de piezas

- Las dos piezas recortadas del pellón plegable se unen mediante el uso de la plancha a las dos piezas de cuerina del patrón rectangular con piquete, cada uno va numerado para identificar la parte anterior y posterior de la gorra, en cada esquina de la pieza se realiza un orificio con la prensa remachadora y con las herramientas especiales se coloca ojales metálicos de color negro, y finalmente se realiza la unión de la dos piezas en la máquina de coser y un sobrehilado para un mejor acabado en la parte visual del cliente, usualmente este procedimiento lo realiza su esposa
- Colocar la pieza redonda junto a la tira confeccionada en el paso anterior, las piezas se colocan al reverso una con otra en la máquina de coser recta, la pieza redonda tiene 4 piquetes que deben coincidir en los piquetes de la tira armada, cada piquete tiene su significado, esto para evitar confusiones a la hora de la costura y para que la gorra no se deforme, y se remarca nuevamente con una tiza entre las uniones.
- En la mitad del tafilete cocer la etiqueta que ya viene elaborada, en ella incluye marca, los datos personales del artesano, número de contacto, código del gorro, cada gorra tiene una numeración, y país de elaboración
- Unir la pieza del patrón rectangular sencillo sea este de color negro, azul o rojo en la máquina de coser recta, para formar un aro, en uno de sus lados formar un doblez y pasar por la máquina de coser recta y en el otro lado unir a la boina, los ojales metálicos deben quedar a lado que no coincida con la visera, debe ser muy preciso para unir en los puntos marcados para que el gorro no se vea deforme.
- Unir la pieza de cartón plástico con cemento de contacto en los 2cm aumentado en cada largo y formar un aro, para un refuerzo adicional pasar en la máquina de coser sobre la unión, sobre el aro pegar la cambrella con cemento de contacto o con otro pegamento, y en los bordes pasar una costura para el toque final, esta debe estar numerada con la talla para evitar confusiones y con un esfero o tiza se debe marcar en el borde el punto medio del aro.
- Para la visera, se forra con cemento de contacto la tela cuerina sobre el molde de visera de papel cartón, para el serrado de las piezas y darle un acabado final se pasa por la máquina overlock todos los bordes.
- Unir la visera armada al aro de cartón plástico forrado con cambrella por un lado y por el otro incluir el tafilete que tiene la misma medida del patrón rectangular sencillo, los puntos medios marcados con la tiza en proceso anteriores deben coincidir, este proceso es el más minucioso, se debe colocar al mismo tiempo las 3 piezas en la máquina de coser.
- Unir la cinta textil de color amarillo a la tira cuerina de 10x2cm sea con máquina, a mano o con pegamento

Paso 3: Armado de la gorra

- Por un lado, ya se ha realizado el cosido de la boina y por otro lado la gorra visera, en este paso se une de forma manual, la boina se introduce en el aro de cartón plástico forrado y queda armado el gorro, finalmente se coloca por encima de la visera la tira cuerina de 10x2cm decorada esta debe quedar en el centro y ajustar con tachuela en cada extremo y por encima de esta colocar la placa que ya viene fabrica con el oficio ferroviario.

Todo este proceso se indica para la confección de una gorra y en el material comúnmente trabajado es la cuerina, pero se puede realizar en otro tipo de tela como cuero y tela que también lo realiza pero bajo pedido, sin embargo el proceso artesanal de confección de la gorra ferroviaria es en grandes cantidades, en la cual intervienen de 2 a 3 personas, en la mesa de corte colocan la tela y realiza varios patrones a la vez en el caso de ser cuerina, para agilizar el tiempo se ayuda de una cortadora de tela manual, pero si el trabajo es en cuero se debe manualmente uno por uno con la tijera. El horario de trabajo dependerá del contrato, a mayor pedido mayor tiempo de trabajo, en la tela cuerina en dos horas puede llegar a cortar varias piezas que se utilizara para elaborar 200 gorras, solo en el proceso de confección se tarda un promedio de 10 minutos por cada gorra, en la tela de cuero es proceso es distinto el corte es con tijera por lo que lleva mayor tiempo, se demora en cortar las piezas 20 minutos para una sola gorra, en general al día todo el proceso desde el corte, confección y armado se elaboran 20 gorras. El lugar de trabajo es su casa y el lugar donde distribuye por el momento es el pasaje artesanal de la estación ferroviaria de Riobamba.

Fecha o Periodo	Detalle de la periodicidad
Anual	Atemporal, porque el relato no se cuenta en un período específico. El levantamiento de información fue provocado mediante entrevistas a los portadores del conocimiento.
Continua	

Ocasional				
Otro	X			
5. PORTADORES/SOPORTES				
INDIVIDUOS				
Nombre	Edad	Cargo/ función/ actividad	Dirección/Teléfono	
VALDIVIESO HERNÁNDEZ JAIME	68	ARTESANO DE GORRAS FERROVIARIAS	AV. MILTON REYES Y FRANCISCO ROCA, BARRIO SESQUICENTENARIO	
6. VALORACIÓN				
Importancia para la comunidad		Categoría		
Gracias a este oficio todo el personal de la empresa de ferrocarriles podía hacer uso de uno de los distintivos más importantes como es la gorra ferroviaria , principal ícono representante de los trabajadores ferroviarios.		Manifestación Vigente		
		Manifestación Vigente Vulnerable		
		Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	X	
		Las manifestaciones han perdido vigencia en la práctica, pero se mantienen en la memoria colectiva.		
Sensibilidad al cambio				
Actualmente la mayoría de las personas desconocen los oficios que conformaban la empresa de ferrocarriles , sólo quedan plasmados en escritos para que las nuevas generaciones se enteren de la historia y el desarrollo que tuvo el ferrocarril ecuatoriano en aquella época; así como también quienes han tenido la oportunidad de escuchar las anécdotas contadas por quienes cumplieron con algunos de estos oficios dentro de la empresa de ferrocarriles.		Alta	X	
		Media		
		Baja		
7. INTERLOCUTORES				
Apellidos y nombres	Dirección	Teléfono	Sexo	Edad
FALCONI GUEVARA ROMULO	AV. HÉROES 38-55 Y BRASIL	0997104339	M	86
MALDONADO ALVAREZ LUIS	BOLIVIA 1599 Y ESMERALDAS	0997516932	M	75
VICUÑA ROJAS ANGEL	CDLA. 1° CONSTITUYENTE, MANZANA 10, CASA 6	0969363388 - 032 926428	M	70
ORTIZ MOLINA MIGUEL	OROZCO 30-66 Y LAVALLE	0982706449	M	69
VALDIVIESO HERNÁNDEZ JAIME	AV. MILTON REYES Y FRANCISCO ROCA, BARRIO SESQUICENTENARIO	0987483392	M	68
SANTILLÁN LOGROÑO RENE	BARRIO MAESTROS DE CHIMBORAZO (ANTONIO ALCEDO Y JOSÉ PERALTA)	0983421127	M	62
LOGROÑO NOBOA FREDY	FRANCISCO HALL Y AV. 11 DE NOVIEMBRE	0987083453 - 032 317110	M	61
8. ELEMENTOS RELACIONADOS				
ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL				
ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS RELACIONADOS BINES INMUEBLES				
N/A				
ELEMENTOS ACTUALIZADOS				
N/A				
9. OBSERVACIONES				
La empresa de ferrocarriles en un inicio proporciono el uniforme completo esto incluía el gorro, pero años más tarde el presupuesto fue recortado por lo cual cada trabajador compraba su uniforme, en base a esto, dio inicio a emprendedores algunos los mismo trabajadores o familiares de ferroviarios a crear sus negocios dedicados a la elaboración de gorra ferroviaria.				
Por la situación económica actual de la pandemia a nivel mundial y el cierre de la Ferrocarriles del Ecuador Empresa				

Pública (FEEP) el artesano Jaime Valdivieso solo trabaja junto a su esposa, el costo de la gorra es de \$10 dólares que no le genera un sustento económico al hogar por lo cual quiere abrirse a otras líneas de productos, sus hijos no continuaron con su arte, menciona que si el muere todo el conocimiento desaparecerá junto a él.

10. DATOS DE CONTROL

Entidad investigadora	ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO		
Registrado por	ATI ALICIA	Fecha de registro	2021/06/20
Revisado por	MIRANDA SANDRA - ANDINO ERICA	Fecha de revisión	2021/06/20
Aprobado por		Fecha de aprobación	
Registro fotográfico	ATI ALICIA		

11. ANEXOS

Anexos fotográficos

TEXTOS	FOTOGRAFÍAS	VIDEOS	AUDIOS
N/A	20210208_153515	N/A	Grabación (10)
N/A	20210208_153634	N/A	Voz 005_sd
N/A	20210208_155247	N/A	Voz 006_sd
N/A	20210208_180025	N/A	N/A
N/A	20210208_180043	N/A	N/A
N/A	20210208_180048	N/A	N/A
N/A	20210208_180130	N/A	N/A
N/A	20210208_180246	N/A	N/A
N/A	20210208_180302	N/A	N/A
N/A	20210208_180945	N/A	N/A
N/A	20210208_181015	N/A	N/A
N/A	20210208_181906	N/A	N/A
N/A	20210208_182214	N/A	N/A
N/A	20210208_182225	N/A	N/A
N/A	20210208_182245	N/A	N/A
N/A	20210208_182332	N/A	N/A
N/A	20210208_182410	N/A	N/A
N/A	20210208_182440	N/A	N/A
N/A	20210208_182451	N/A	N/A
N/A	20210208_182737	N/A	N/A
N/A	20210208_182844	N/A	N/A
N/A	20210208_182916	N/A	N/A
N/A	20210208_182941	N/A	N/A
N/A	20210208_183053	N/A	N/A
N/A	20210208_183136	N/A	N/A
N/A	20210208_183332	N/A	N/A
N/A	20210208_183349	N/A	N/A
N/A	20210208_183406	N/A	N/A
N/A	20210208_183553	N/A	N/A
N/A	20210208_183652	N/A	N/A
N/A	20210208_184105	N/A	N/A
N/A	20210208_184113	N/A	N/A
N/A	20210208_184823	N/A	N/A
N/A	20210208_184839	N/A	N/A
N/A	20210208_184942	N/A	N/A
N/A	20210208_185039	N/A	N/A
N/A	20210208_185156	N/A	N/A
N/A	20210208_185341	N/A	N/A
N/A	20210208_185506	N/A	N/A
N/A	20210208_185913	N/A	N/A
N/A	20210208_190022	N/A	N/A

Realizado por: Ati, M. 2022

4.2.1.6. Listado de manifestaciones del PCI

Se obtuvo un listado definitivo con 35 manifestaciones registradas de PCI ligadas a la memoria ferroviaria del cantón Riobamba, mismas que se presentan a continuación.

Tabla 42-4: Listado de manifestaciones registradas

N°	Ficha/código	Denominación
Ámbito 3: Usos sociales rituales y actos festivos		
Sub ámbito: Oficios tradicionales		
1	IM-06-01-01-000-21-000001	Superintendente de transportación ferroviario
2	IM-06-01-01-000-21-000002	Inspector de transporte ferroviario
3	IM-06-01-01-000-21-000003	Archivero ferroviario
4	IM-06-01-01-000-21-000004	Inspector de telecomunicaciones ferroviario
5	IM-06-01-01-000-21-000005	Jefe despachador ferroviario
6	IM-06-01-01-000-21-000006	Telegrafista ferroviario
7	IM-06-01-01-000-21-000007	Reparador ferroviario
8	IM-06-01-01-000-21-000008	Llamador ferroviario
9	IM-06-01-01-000-21-000009	Jefe de estación ferroviaria
10	IM-06-01-01-000-21-000010	Boletero ferroviario
11	IM-06-01-01-000-21-000011	Cajero ferroviario
12	IM-06-01-01-000-21-000012	Calculador ferroviario
13	IM-06-01-01-000-21-000013	Pesador ferroviario
14	IM-06-01-01-000-21-000014	Bodeguero ferroviario
15	IM-06-01-01-000-21-000015	Estibador ferroviario
16	IM-06-01-01-000-21-000016	Conductor / Jefe de tripulación ferroviario
17	IM-06-01-01-000-21-000017	Maquinista ferroviario
18	IM-06-01-01-000-21-000018	Fogonero ferroviario
19	IM-06-01-01-000-21-000019	Brequero ferroviario
20	IM-06-01-01-000-21-000020	Colector ferroviario
21	IM-06-01-01-000-21-000021	Chequeador ferroviario
22	IM-06-01-01-000-21-000022	Jefe mecánico / Jefe de taller ferroviario
23	IM-06-01-01-000-21-000023	Jefe de guardia / Maestro de guardia
24	IM-06-01-01-000-21-000024	Carrocero ferroviario
25	IM-06-01-01-000-21-000025	Caldero ferroviario
26	IM-06-01-01-000-21-000026	Centrifugador ferroviario
27	IM-06-01-01-000-21-000027	Guardalmacén ferroviario
28	IM-06-01-01-000-21-000028	Mecánico general ferroviario
29	IM-06-01-01-000-21-000029	Airista/ Neumático ferroviario
30	IM-06-01-01-000-21-000030	Jefe de vía / sobrestante ferroviario
31	IM-06-01-01-000-21-000031	Remachador ferroviario
32	IM-06-01-01-000-21-000032	Carrilano ferroviario
33	IM-06-01-01-000-21-000033	Contador de tiempo vía
34	IM-06-01-01-000-21-000034	Peluquero ferroviario
Ámbito 5: Técnicas artesanales tradicionales		
Sub ámbito: Técnicas artesanales tradicionales		
35	IM-06-01-01-000-21-000035	Confección de gorras ferroviarias

Realizado por: Ati, M. 2022

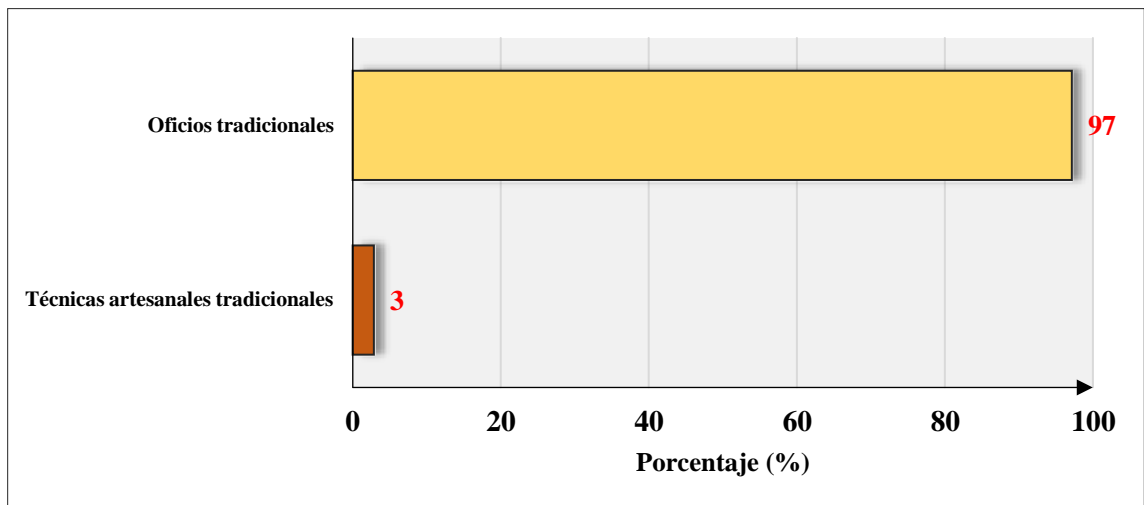


Gráfico 1-4. Ámbitos de manifestaciones registradas de PCI ligadas a la memoria ferroviaria

Realizado por: Ati, M. 2022.

Dentro de las manifestaciones del PCI ligadas a la memoria ferroviaria, el 97% corresponden al ámbito de usos sociales rituales y actos festivos, sub ámbito de oficios tradicionales. Mientras que tan solo el 3% son manifestaciones del ámbito de técnicas artesanales tradicionales, sub ámbito de técnicas artesanales tradicionales.

4.3. Diagnóstico de la situación actual de los patrimonios identificados con miras a la actividad turística

4.3.1. Evaluación del estado del PCI sub-ámbitos “Oficios tradicionales” y “Técnicas artesanales tradicionales”

Tabla 43-4: Evaluación del estado de las manifestaciones registradas de PCI

N°	Manifestaciones	Herencia					Memoria					Identidad		Total	Estado de conservación		
		Conocimiento	Factores externos que ponen en riesgo la transmisión	Nivel de difusión	Nivel de recepción	Presencia de detentores	Práctica de la manifestación	Periodicidad de la manifestación	Relevancia histórica	Reconocimiento del sentido y simbología	Existencia y valoración de elementos materiales relacionados	Sensibilidad a la adaptación generacional	Atribución de identidad		Altamente vulnerable	Vulnerable	Vigente
1	Superintendente de transportación ferroviario	2	0	1	0	1	1	1	1	1	1	3	2	14		X	
2	Inspector de transporte ferroviario	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	3	2	12		X	
3	Archivero ferroviario	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2	2	8	X		
4	Inspector de telecomunicaciones ferroviario	2	0	0	0	0	1	1	1	1	1	2	2	11		X	
5	Jefe despachador ferroviario	2	0	1	0	1	1	1	1	1	1	2	2	13		X	
6	Telegrafista ferroviario	3	0	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	17		X	
7	Reparador ferroviario	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	2	9	X		
8	Llamador ferroviario	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	2	7	X		
9	Jefe de estación ferroviaria	2	0	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	15		X	

N°	Manifestaciones	Herencia					Memoria					Identidad		Total	Estado de conservación		
		Conocimiento	Factores externos que ponen en riesgo la transmisión	Nivel de difusión	Nivel de recepción	Presencia de detentores	Práctica de la manifestación	Periodicidad de la manifestación	Relevancia histórica	Reconocimiento del sentido y simbología	Existencia y valoración de elementos materiales relacionados	Sensibilidad a la adaptación generacional	Atribución de identidad		Altamente vulnerable	Vulnerable	Vigente
10	Boletero ferroviario	2	0	0	0	1	1	1	1	2	1	2	2	13		X	
11	Cajero ferroviario	2	0	0	0	0	1	1	1	2	1	2	2	12		X	
12	Calculador ferroviario	2	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	2	9	X		
13	Pesador ferroviario	2	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	2	9	X		
14	Bodeguero ferroviario	3	0	0	0	1	1	1	1	1	1	2	2	13		X	
15	Estibador ferroviario	1	0	0	0	1	0	0	1	1	1	2	2	9	X		
16	Conductor / Jefe de tripulación ferroviario	2	0	1	1	1	1	1	1	2	1	3	2	16		X	
17	Maquinista ferroviario	2	0	1	1	1	1	1	1	3	1	3	2	17		X	
18	Fogonero ferroviario	3	0	1	1	1	1	1	1	3	1	2	2	17		X	
19	Brequero ferroviario	2	0	1	1	1	1	1	1	3	1	3	2	17		X	
20	Colector ferroviario	1	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	2	8	X		
21	Chequeador ferroviario	1	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	2	8	X		
22	Jefe mecánico / Jefe de taller ferroviario	2	0	0	0	0	1	1	1	1	1	2	2	11		X	
23	Jefe de guardia / Maestro de guardia	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	2	2	9	X		
24	Carrocero ferroviario	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	2	2	11		X	

N°	Manifestaciones	Herencia					Memoria					Identidad		Total	Estado de conservación		
		Conocimiento	Factores externos que ponen en riesgo la transmisión	Nivel de difusión	Nivel de recepción	Presencia de detentores	Práctica de la manifestación	Periodicidad de la manifestación	Relevancia histórica	Reconocimiento del sentido y simbología	Existencia y valoración de elementos materiales relacionados	Sensibilidad a la adaptación generacional	Atribución de identidad		Altamente vulnerable	Vulnerable	Vigente
25	Calderero ferroviario	1	0	0	0	1	0	1	1	1	1	2	2	10	X		
26	Centrifugador ferroviario	1	0	0	0	1	0	1	1	1	1	2	2	10	X		
27	Guardalmacén ferroviario	2	0	0	0	1	1	1	1	1	1	2	2	12		X	
28	Mecánico general ferroviario	2	0	1	0	1	1	1	1	2	1	2	2	14		X	
29	Airista/ Neumático ferroviario	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	2	2	11		X	
30	Jefe de vía / sobrestante ferroviario	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	2	2	11		X	
31	Remachador ferroviario	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	3	2	11		X	
32	Carrilano ferroviario	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	3	2	13		X	
33	Contador de tiempo vía	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	2	7	X		
34	Peluquero ferroviario	3	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	2	10	X		
35	Confección de gorras ferroviarias	2	1	1	0	1	1	1	1	2	2	3	2	17		X	
Total															13	22	0

Realizado por: Atí, M. 2022

En función a la evaluación realizada sobre el estado de las manifestaciones registradas de PCI reveló el número de las manifestaciones según el estado correspondiente.

Tabla 44-4: Estado de las manifestaciones

Estado de las manifestaciones	Número de manifestaciones
Altamente vulnerable	13
Vulnerables	22
Vigentes	0

Realizado por: Ati, M. 2022

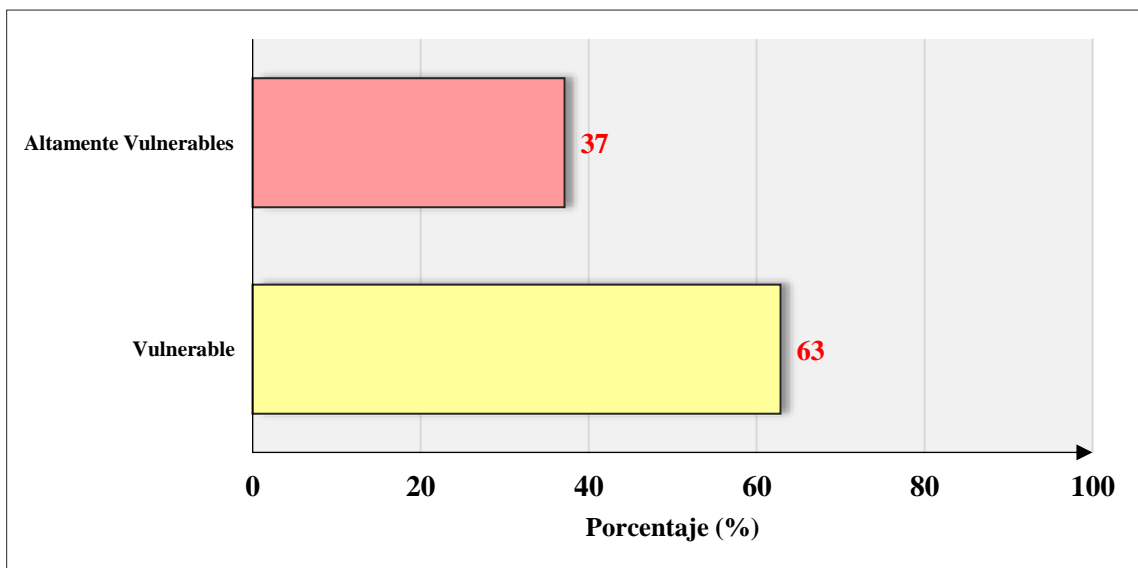


Gráfico 2-4. Estado de las manifestaciones

Realizado por: Ati, M. 2022

La evaluación del estado de las manifestaciones registradas de PCI denota que el estado de las mismas en su mayoría corresponde a vulnerables en un 63% y altamente vulnerables en un 37%. Es importante mencionar, que no se evidencian manifestaciones vigentes ligadas a la memoria ferroviaria del cantón Riobamba.

4.3.2. Momento analítico

4.3.2.1. Análisis FODA

Tabla 45-4: Identificación de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas

Factor interno	
Fortalezas	Debilidades
<p>F1 Disponibilidad de tiempo de los portadores de las manifestaciones para transmitir sus conocimientos.</p> <p>F2 Existencia de organizaciones de grupos ferroviarios.</p> <p>F3 Existencia de representaciones que complementan a las manifestaciones registradas.</p> <p>F4 Apreciación de la manifestación gorros ferroviarios por parte de los portadores y la ciudadanía.</p> <p>F5 Conformación de grupos sociales que permitan la salvaguardia de las manifestaciones.</p> <p>F6 Rescate de 34 oficios tradicionales ferroviarios y 1 técnica artesanal tradicional.</p>	<p>D1 Los portadores de las manifestaciones son personas adultas mayores.</p> <p>D2 Los portavoces de algunas manifestaciones fallecieron.</p> <p>D3 Algunas manifestaciones presentan varias denominaciones lo cual dificulta la veracidad de la información.</p> <p>D4 Varios portadores de las manifestaciones no se encuentran afiliados a ninguna organización.</p> <p>D5 Dificultad en la transmisión oral de las manifestaciones de generación a generación.</p> <p>D6 Los portadores del conocimiento realzan más a la empresa ferroviaria que a sus oficios.</p> <p>D7 No se cuenta con la variada memoria. fotográfica que represente a las manifestaciones registradas.</p> <p>D8 Desconocimiento/desinterés de las manifestaciones en población joven.</p> <p>D9 El 26% de las manifestaciones registradas se encuentran en estado altamente vulnerable.</p>
Factor externo	
Oportunidades	Amenazas
<p>O1 Investigaciones desde la academia (ESPOCH, UNACH, otras) sobre las manifestaciones ligadas a la memoria ferroviaria registradas.</p> <p>O2 Creación de una cafetería temática.</p> <p>O3 Interés por parte de los portadores y la ciudadanía para mantener la memoria colectiva sobre las manifestaciones registradas.</p> <p>O4 Salvaguardia de las manifestaciones registradas por parte del INPC.</p> <p>O5 Creación de un museo interactivo referente las herramientas de uso cotidiano de los oficios ferroviarios.</p>	<p>A1 La globalización para la salvaguardia de las manifestaciones registradas.</p> <p>A2 Desconfianza en los portadores de la manifestación hacia individuos/instituciones para brindar información.</p> <p>A3 Transmisión de la manifestación de generación a generación bajo la influencia de la época.</p> <p>A4 Institución ferroviaria es un organismo del sector público.</p> <p>A5 Decisiones políticas por parte de los gobiernos de turno afecta a los portadores de la manifestación.</p> <p>A6 Colapso del financiamiento a la institución ferroviaria que afecta a los portadores de las manifestaciones.</p> <p>A7 El departamento de turismo de GADMR desconoce tema de oficios tradicionales y técnicas artesanales tradicionales ligadas a la memoria ferroviaria.</p>

Realizado por: Atí, M. 2022

4.3.2.2. Identificación de nudos críticos

Entre los principales nudos críticos que se identificaron y priorizaron que presenta el cantón Riobamba en relación al PCI ligadas a la memoria ferroviaria se encuentran las siguientes:

Tabla 46-4: Identificación de nudos críticos

N	Nudos críticos	Priorización de nudos críticos			
		Dificultad	Impacto	Duración	Total
Debilidades					
1	Los portadores de las manifestaciones son personas adultas mayores.	1	2	2	5
2	Los portavoces de algunas manifestaciones fallecieron.	3	2	1	6
3	Algunas manifestaciones presentan varias denominaciones lo cual dificulta la veracidad de la información.	2	1	1	4
4	Varios portadores de las manifestaciones no se encuentran afiliados a ninguna organización.	3	2	2	7
5	Dificultad en la transmisión oral de las manifestaciones de generación a generación.	3	2	3	8
6	Los portadores del conocimiento realzan más a la empresa ferroviaria que a sus oficios.	1	2	1	4
7	No se cuenta con la variada memoria. fotográfica que represente a las manifestaciones registradas.	1	2	2	5
8	Desconocimiento/desinterés de las manifestaciones en población joven.	3	3	2	8
9	El 26% de las manifestaciones registradas se encuentran en estado altamente vulnerable.	3	2	3	8
Amenazas					
1	La globalización para la salvaguardia de las manifestaciones registradas.	1	2	2	5
2	Desconfianza en los portadores de la manifestación hacia individuos/instituciones para brindar información.	1	2	1	4
3	Transmisión de la manifestación de generación a generación bajo la influencia de la época.	3	2	3	8
4	Institución ferroviaria es un organismo del sector público.	2	1	2	5
5	Decisiones políticas por parte de los gobiernos de turno afecta a los portadores de la manifestación.	2	3	2	7
6	Colapso del financiamiento a la institución ferroviaria que afecta a los portadores de las manifestaciones.	3	2	1	6
7	El departamento de turismo de GADMR desconoce tema de oficios tradicionales y técnicas artesanales tradicionales ligadas a la memoria ferroviaria.	2	2	1	5

Realizado por: Ati, M. 2022

Una vez analizado los nudos críticos identificados y priorizados, fueron calificados bajo los criterios de duración, impacto y dificultad para enfatizar varios de ellos, con el fin de que se dé mayor prioridad a los mismos.

4.3.2.3. Identificación de los factores claves de éxito

Se identificaron varios factores claves de éxito en contexto al análisis de las manifestaciones culturales ligadas a la memoria ferroviaria del cantón Riobamba para ello se tomaron en consideración las fortalezas y oportunidades.

Tabla 47-4: Identificación de factores de éxito

N°	Factores clave de éxito	Priorización de factores clave de éxito			
		Calidad	Productividad	Exclusividad	Total
Fortalezas					
1	Disponibilidad de tiempo de los portadores de las manifestaciones para transmitir sus conocimientos.	2	3	2	7
2	Existencia de organizaciones de grupos ferroviarios.	3	2	1	6
3	Existencia de representaciones que complementan a las manifestaciones registradas.	2	1	2	5
4	Apreciación de la manifestación gorros ferroviarios por parte de los portadores y la ciudadanía.	2	2	2	6
5	Conformación de grupos sociales que permitan la salvaguardia de las manifestaciones.	3	2	2	7
6	Rescate de 34 oficios tradicionales ferroviarios y 1 técnica artesanal tradicional.	3	2	3	8
Oportunidades					
1	Investigaciones desde la academia (ESPOCH, UNACH, otras) sobre las manifestaciones ligadas a la memoria ferroviaria registradas.	2	3	2	7
2	Creación de una cafetería temática.	3	3	2	8
3	Interés por parte de los portadores y la ciudadanía para mantener la memoria colectiva sobre las manifestaciones registradas.	3	2	2	7
4	Salvaguardia de las manifestaciones registradas por parte del INPC.	2	2	2	6
5	Creación de un museo interactivo referente las herramientas de uso cotidiano de los oficios ferroviarios.	3	2	3	8

Realizado por: Ati, M. 2022

En virtud de analizar la matriz para la valoración de fortalezas y oportunidades bajo los criterios de dificultad, impacto y duración se llegaron a definir los factores claves de éxito, los mismos que aportan de manera positiva a la salvaguardia del PCI ligadas a la memoria ferroviaria del cantón Riobamba.

4.3.2.4. Priorización de nudos críticos y factores claves de éxito

Tabla 48-4: Priorización de los nudos críticos y factores de éxito

N	Nudos críticos y factores clave se éxito	Total
Debilidades		
1	Varios portadores de las manifestaciones no se encuentran afiliados a ninguna organización.	7
2	Dificultad en la trasmisión oral de las manifestaciones de generación a generación.	8
3	Desconocimiento/desinterés de las manifestaciones en población joven.	8
4	El 26% de las manifestaciones registradas se encuentran en estado altamente vulnerable.	8
Amenazas		
1	Transmisión de la manifestación de generación a generación bajo la influencia de la época.	8
2	Decisiones políticas por parte de los gobiernos de turno afecta a los portadores de la manifestación.	7
Fortalezas		
1	Disponibilidad de tiempo de los portadores de las manifestaciones para transmitir sus conocimientos.	7
2	Conformación de grupos sociales que permitan la salvaguardia de las manifestaciones.	7

N	Nudos críticos y factores clave se éxito	Total
3	Rescate de 34 oficios tradicionales ferroviarios y 1 técnica artesanal tradicional.	8
Oportunidades		
1	Investigaciones desde la academia (ESPOCH, UNACH, otras) sobre las manifestaciones ligadas a la memoria ferroviaria registradas.	7
2	Creación de una cafetería temática.	8
3	Interés por parte de los portadores y la ciudadanía para mantener la memoria colectiva sobre las manifestaciones registradas.	7
4	Creación de un museo interactivo referente las herramientas de uso cotidiano de los oficios ferroviarios.	8

Realizado por: Ati, M. 2022

4.3.3. Plan de acción para el uso turístico de los Sub ámbitos del PCI

A continuación, con la priorización de los nudos críticos y factores de éxito realizados sumada a la experiencia propia en la observación de la realidad de las manifestaciones ligadas a la memoria ferroviaria registradas se propone el siguiente plan de acción para uso turístico:

Tabla 49-4: Plan de acción para uso turístico

Sub ámbitos PCI	Estrategias de uso turístico	Objetivo	Actividades
<p style="text-align: center;">Oficios tradicionales ferroviarios</p>	<p>Creación de un museo interactivo referente a las herramientas de uso cotidiano de los oficios ferroviarios denominado “Museo del tiempo ferroviario”</p>	<p>1. Diseñar una propuesta de museo interactivo orientado a la difusión de la historia de los oficios tradicionales ferroviarios.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Socialización de la propuesta a los portadores de la manifestación para recuperar objetos y/o herramientas que representan a los oficios ferroviarios. – Clasificación de los objetos y/o herramientas que representan a los oficios ferroviarios. – Evaluar aspectos geográficos, sociales y urbanos en el cantón Riobamba para brindar la mejor ubicación al museo interactivo. – Análisis del tipo de usuario que asistiría al museo, para poder sustentar una propuesta arquitectónica funcional que satisfaga las necesidades correspondientes. – Realización del estudio de factibilidad para la creación del museo. – Búsqueda de financiamiento para la implementación.
	<p>Creación de una cafetería temática para integrar a más portadores del conocimiento que no son parte de colectivos sociales denominada “La estación de los recuerdos”</p>	<p>1. Diseñar una cafetería mediante la aplicación de un concepto temático, para la promoción del conocimiento del PCI ligada a la memoria ferroviaria del cantón Riobamba.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Identificar el mercado actual en la ciudad de negocios similares, mediante encuestas a clientes, para la justificación de la propuesta como temática innovadora. – Establecer un bosquejo de la cafetería a través de un diseño gráfico de su estructura que defina el uso de las distintas áreas que la conforman. – Definir el concepto temático de los productos que ofrecerá la cafetería en base a la información investigada sobre el patrimonio cultural inmaterial ligado a la memoria ferroviaria de la ciudad. – Diseñar los componentes y la factibilidad de un plan de emprendimiento de una cafetería temática. – Búsqueda de financiamiento para la implementación.

Sub ámbitos PCI	Estrategias de uso turístico	Objetivo	Actividades
		2. Contribuir a la oferta turística de la ciudad	<ul style="list-style-type: none"> - Socializar con instituciones gubernamentales para el apoyo con la promoción turística. - Socializar con operadoras de turismo para que se incluya en la oferta turística de la ciudad. - Gestionar con medios de comunicación tradicionales y medios digitales para la difusión de la cafetería temática.
	Adecuación de los talleres ferroviarios de la ciudad de Riobamba fomentando el turismo vivencial y el tema educativo denominado “Engranaje ferroviario”	1. Incentivar a la población joven sobre el conocimiento de mecánica ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> - Socializar con los portadores de las manifestaciones sobre la propuesta. - Crear convenios con la institución que administra el tema ferroviario para el uso de los talleres. - Crear convenios con instituciones educativas para el tema de prácticas e investigación. - Socializar con instituciones educativas de niveles en la cual se impartan materias relacionadas al tema cultural, turístico, social para salidas de campo. - Proponer estrategias de desarrollo y circuito del turismo vivencial ligado a la memoria histórica ferroviaria para el desarrollo local.
		2. Difundir los oficios tradicionales ferroviarios del departamento de fuerza motriz a la ciudadanía/visitantes	<ul style="list-style-type: none"> - Socializar con instituciones gubernamentales para el apoyo con la promoción turística. - Socializar con operadoras de turismo para que se incluya en la oferta turística de la ciudad.
	Creación de un bus turístico guiado en forma de locomotora denominado “ Viaje de la primicias”	<ol style="list-style-type: none"> 1. Impulsar el turismo en el cantón Riobamba 2. Conservar y difundir los oficios tradicionales ferroviarios. 	<ul style="list-style-type: none"> - Convenio con instituciones educativas afines al tema mecánico para la adaptación del bus como practicas pre profesionales. - Socialización con los portadores del conocimiento de tripulación ferroviaria y departamento de despachos para que formen parte del recorrido turístico. - Socializar con operadoras de turismo para que se incluya en la oferta turística.

Sub ámbitos PCI	Estrategias de uso turístico	Objetivo	Actividades
			<ul style="list-style-type: none"> - Convenios con el departamento de turismo de GAD Riobamba para la promoción turística. - Diseñar la propuesta del bus turístico que permita brindar un servicio de calidad en información del PCI ligado a la memoria ferroviaria del cantón Riobamba. - Búsqueda de financiamiento para la implementación.
Técnicas artesanales tradicionales	Creación de un espacio de difusión cultural sobre el arte de la sombrerería como parte del turismo vivencial en la ciudad de Riobamba denominado “Arte en las manos”	<ol style="list-style-type: none"> 1. Salvaguardar los saberes y técnicas artesanales de la elaboración del gorro ferroviario 2. Valorar a los portadores del conocimiento 	<ul style="list-style-type: none"> - Adecuar el taller de trabajo del portador de la manifestación. - Elaborar un guion interpretativo. - Talleres de capacitación al portador de la manifestación en el área de marketing. - Elaborar el plan de salvaguardia.
		<ol style="list-style-type: none"> 3. Transmitir los saberes y técnicas artesanales de la elaboración del gorro ferroviario a nuevos individuos 	<ul style="list-style-type: none"> - Crear convenios con instituciones educativas de niveles en la cual se impartan materias relacionadas al tema cultural, turístico, social para salida de campo. - Socializar con instituciones gubernamentales pertinentes para que ayuden con la promoción cultural y turística. - Socializar con operadoras de turismo para que se incluya en la oferta turística.

Realizado por: Ati, M. 2022

CONCLUSIONES

- La investigación realizada en el cantón Riobamba identificó 2 colectivos sociales ferroviario, La Hermandad de Jubilados Ferroviarios “Comité Auxiliar” Riobamba, Hermandad de Ferroviarios Devotos del “Señor del Buen Suceso”, adicional a ello se identificó personal ferroviario jubilado que no pertenecen a ninguna organización y a una persona que mantiene el oficio tradicional de la elaboración de gorra ferroviaria.
- El patrimonio cultural inmaterial que está ligado a la memoria ferroviaria de cantón, se encuentra compuesto por 33 oficios tradicionales ferroviarios adscritos a la empresa ferroviaria, 1 oficio tradicional externo bajo nómina y 1 técnica artesanal tradicional ferroviaria, mismas que se convierten en manifestaciones que pueden ser aprovechadas, a través de la implementación de productos turísticos para la salvaguardia del patrimonio cultural identificado.
- El diagnóstico permitió evaluar el estado actual del PCI sub-ámbitos “Oficios tradicionales” y “Técnicas artesanales tradicionales”, siendo vulnerables en un 63% y altamente vulnerables en un 37%. Además, se realizó un análisis FODA en el cual se identificaron 6 fortalezas, 5 oportunidades, 9 debilidades y 7 amenazas de las cuales se priorizaron nudos críticos y factores de éxito con los cuales se elaboró una propuesta de plan de acción con 5 estrategias de uso con fines turísticos del PCI ligado a la memoria histórica ferroviaria del cantón.

RECOMENDACIONES

- 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.
- Es fundamental la formulación, implementación y evaluación de acciones de protección y conservación del patrimonio relacionado a los oficios tradicionales y las técnicas artesanales tradicionales identificadas
- Resulta importante desarrollar talleres en conjunto con todos los ferroviarios jubilados, para recopilar información de memoria colectiva.
- Se recomienda realizar investigaciones en referencia a los ámbitos estudiados en la presente como aporte al rescate de la historia ferroviaria local.
- Es importante la ejecución del plan de acción elaborado con fines turísticos del PCI ligado a la memoria histórica ferroviaria del cantón.

GLOSARIO

Actores sociales: son sujetos colectivos estructurados a partir de una conciencia de identidad propia, portador de valores, poseedor de un cierto número de recursos que le permiten actuar en el seno de una sociedad con vistas a defender los intereses de los miembros que lo componen y/o de los individuos que representa, para dar respuesta a las necesidades identificadas como prioritarias (Soler, 2020, p. 38).

Bien cultural: todos aquellos bienes muebles materiales e inmateriales originales que reúnen valor estético, histórico o intelectual relevante como producto de la creatividad humana en cualquiera de las manifestaciones científicas, artísticas y literarias (Ramírez, 2020, p. 67).

Cultura: conjunto de bienes materiales y espirituales de un grupo social transmitido de generación en generación a fin de orientar las prácticas individuales y colectivas. Incluye lengua, procesos, modos de vida, costumbres, tradiciones, hábitos, valores, patrones, herramientas y conocimiento (Grimson, 2013, p. 59).

Patrimonio cultural: conjunto de bienes tangibles e intangibles, que constituyen la herencia de un grupo humano, que refuerzan emocionalmente su sentido de comunidad con una identidad propia y que son percibidos por otros como característicos (Santacana y Martínez, 2018, p. 2).

Potencial turístico: radica en su capacidad de atracción de turistas y satisfacción de sus necesidades, se establece la necesidad de dotar a los atractivos de instalaciones e infraestructuras necesarias para la realización actividades turísticas (Guardiola, 2019, p. 9).

Recursos turísticos: son considerados como la base del desarrollo turístico de una localidad, debido a que el turismo es esencial para el desarrollo de una localidad, es importante invertir en ellos para fortalecer el patrimonio, la identidad cultural, conservarlos y de igual forma motivar a los turistas para que realicen una visita (Collin, 2019, p. 21).

Sistema turístico: está compuesto por un conjunto de elementos heterogéneos que están estrechamente vinculados entre sí y en constante dinamismo (Vallejo, 2019, p. 176).

Turismo cultural: aquel viaje turístico motivado por conocer, comprender y disfrutar el conjunto de rasgos y elementos distintivos, espirituales, materiales, y afectivos (Domínguez et al., 2019, p. 60).

BIBLIOGRAFÍA

ACUERDO MINISTERIAL N.º 029. *Informativo de Síntesis Legal y Económico* [en línea]. Quito-Ecuador: Registro Oficial, 2008. p. 3. [Consulta: 07 octubre 2020]. Disponible en: https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-10/01_decreto_bien_patrimonial.pdf.

ALBAN, G.; et al. “Metodologías de investigación educativa (descriptivas, experimentales, participativas, y de investigación-acción)”. *Recimundo*, vol. 4, n° 3 (2020), (Ecuador) pp. 163-173.

ALFARO, E. *Narraciones Históricas (segundo). Historia del Ferrocarril de Guayaquil a Quito* [en línea]. Quito-Ecuador: Biblioteca Nacional del Ecuador "Eugenio Espejo", 1884. p. 26. [Consulta: 05 julio 2021]. Disponible en: <http://repositorio.casadelacultura.gob.ec/handle/34000/22>.

ARNOSO, M.; & et al. “Implicaciones de los estudios sobre memoria colectiva para la enseñanza de la historia”. *Arbor*, vol. 194, n° 788 (2018), (España) pp. 1-12.

ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE DEL ECUADOR. *Constitución de la República del Ecuador 2008* [en línea]. Quito-Ecuador: Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador, 2008. p. 6. [Consulta: 30 septiembre 2020]. Disponible en: <http://www.jdgservices.net/pdf/CONSTITUCION%20DE%20LA%20REPUBLICA%20DEL%20ECUADOR%202008.pdf>.

BERDICHEWKY, J. “El derecho a la verdad y su contribución a la memoria colectiva”. *Revista de Derecho*, vol. 32, n° 2 (2019), (Chile) pp. 207-230.

BRAVO, L.; et al. “La actividad turística en el Ecuador: ¿Turismo consciente o turismo tradicional?”. *Eca Sinergia*, vol. 9, n° 1 (2018), (Ecuador) pp. 97-108.

CAMILLERI, M. “The tourism industry: An overview”. *Travel marketing, tourism economics and the airline product*, vol. 1, n° 1 (2017), (Malta) pp. 3-27.

CANTAR, N.; et al. “La “arqueología” de la sustentabilidad en la concepción del patrimonio cultural”. *Revista de Estudios Sociales*, vol. 1, n° 75 (2021), (Argentina) pp. 71-86.

CARDOSO, J.; et. al. “Turismo cultural y sostenibilidad turística: mapeo del desempeño científico desde Web of Science”. *Turismo y Sociedad*, vol. 28, n° 1 (2021), (Brasil) pp. 95-113.

CEPEDA, F. “Riobamba y el ferrocarril. Nuevas dinámicas de intercambio regional en el primer cuarto del siglo XX”. *Procesos. Revista ecuatoriana de historia* [en línea], 2015, (Ecuador) 1(24), pp. 165-195. [Consulta: 05 julio 2021]. ISSN: 1390-0099. Disponible en: <https://revistas.uasb.edu.ec/index.php/procesos/article/view/1961/1751>.

CEPEDA, F. Riobamba en el primer cuarto del siglo XIX: ferrocarril, transformaciones urbanas y prácticas cotidianas (Tesis) (Maestría). Universidad Andina Simón Bolívar Sede Ecuador, Programa de Maestría en Estudios Latinoamericanos, Mención Historia Andina. Quito-Ecuador, 2003. p. 49.

CHAUVIN, S. *FODA: Para Qué Sirve el Análisis Foda* [en línea]. Mujeres de Empresa, 2011. [Consulta: 13 octubre 2020]. Disponible en: <https://www.mujeresdeempresa.com/foda-para-que-sirve-el-analisis-foda/>.

CHEN, H.; & RAHMAN, I. “Cultural tourism: An analysis of engagement, cultural contact, memorable tourism experience and destination loyalty”. *Tourism Management Perspectives*, vol. 26, n°1 (2018), (Estados Unidos) pp. 153-163.

COLLIN, L. “La transformación del patrimonio cultural en recurso turístico”. *Revista Andaluza de Antropología*, vol. 1, n°16 (2019), (México) pp. 21-48.

CONTRERAS, L.; & MAGAÑA, M. “Análisis FODA de la apicultura a pequeña escala en el Litoral Centro de Yucatán”. *Revista de El Colegio de San Luis*, vol. 8, n° 16 (2018), (México) pp. 295-310.

CRESCO, R. *Historia del ferrocarril del sur*. Quito-Ecuador: Biblioteca Nacional del Ecuador "Eugenio Espejo", 1933. pp. 109-110.

DE ABREU, N.; & TEIXEIRA, J. “Turismo cultural: perspectivas para a função turística em bibliotecas do Brasil”. *Cuaderno Virtual de Turismo*, vol. 18, n° 3 (2019), (Brasil) pp. 90-106.

DEL PINO, I. *Arquitectura Ferroviaria en los Andes del Ecuador*. Quito-Ecuador: Ediciones del Consejo Nacional de Cultura, 2013. ISBN: 978-9942-07-464-5. pp. 77-151.

DOLNICAR, S.; & ZARE, S. “COVID19 and Airbnb–Disrupting the disruptor”. *Annals of Tourism Research*, vol. 83, n° 1 (2020), (Australia) pp. 1-3.

DOMÍNGUEZ, A.; et al. “The mediating role of experience quality on authenticity and satisfaction in the context of cultural-heritage tourism”. *Current Issues in Tourism*, vol. 23, n° 2 (2020), (España) pp. 248-260.

DOMÍNGUEZ, D.; et. al. “La importancia del turismo cultural como medio de dignificación del turista y de la industria”. *Mediaciones Sociales*, vol. 18, n° 1 (2019), (España) pp. 59-69.

ESPESO, P. “Tendencias del turismo cultural”. *PASOS Revista de turismo y patrimonio cultural*, vol. 17, n° 6 (2019), (España) pp. 1101-1112.

FERRÁNDIZ, J.; et. al. “Debatiendo las metodologías participativas: un proceso en ocho saltos”. *EMPIRIA Revista de Metodología de las Ciencias Sociales*, vol. 1, n° 44 (2019), (España) pp. 21-45.

FLOR, F. *Páginas de historia contemporánea la rectificación de la línea férrea de Riobamba*. Riobamba-Ecuador: Biblioteca Nacional del Ecuador "Eugenio Espejo", 1924. pp. 20-72.

FLORES, J. *Reconstrucción de la memoria sobre el barrio Ferrovairio y negocios alrededor de la estación del tren en al ciudad de Riobamba, Provincia de Chimborazo. Prácticas preprofesionales*. Riobamba-Ecuador: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, 2019. p. 110.

FRANKLIN, A. “Art tourism: A new field for tourist studies”. *Tourist Studies*, vol. 18, n° 4 (2018), (Australia) pp. 399-416.

GAD CANTÓN RIOBAMBA. *Plan de desarrollo y ordenamiento territorial* [en línea]. Riobamba-Ecuador: Gobierno Municipal del Cantón Riobamba, 2015. pp. 19-228. [Consulta: 23 julio 2021]. Disponible en: <http://www.gadmriobamba.gob.ec/phocadownload/lotaip/AnexoS/PLAN%20DE%20DESARROLLO%20Y%20ORDENAMIENTO%20%20TERRITORIAL%20CON%20RESOLUCIONES.pdf>.

GÖSSLING, S.; et al. “Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19”. *Journal of Sustainable Tourism*, vol. 29, n° 1 (2020), (Reino Unido) pp. 1-20.

GRIMSON, A. *Los límites de la cultura: crítica de las teorías de la identidad*. Brasilia-Brasil: Editorial Siglo XXI, 2013. ISBN: 978-987-629-156-9. p. 59.

GUARDIOLA, A. “Potencial turístico de Santa Marta (Colombia): Una revisión de su desarrollo, crecimiento y barreras”. *Revista espacios*, vol. 40, n° 6 (2019), (Colombia) p. 1-14.

GUERRERO, A. Oficios tradicionales de la calle Rocafuerte y su incidencia en el turismo (Trabajo de titulación) (Licenciatura). Universidad Central del Ecuador, Facultad de Comunicación Social, Carrera de Turismo Histórico Cultural. Quito-Ecuador. 2015. p. 7.

HAN, D.; et al. “Virtual and augmented reality technologies to enhance the visitor experience in cultural tourism”. *Augmented reality and virtual reality*, vol. 1, n° 1 (2019), (Países Bajos) pp. 113-128.

HIDALGO, G.; & ERAZO, M. “Declaración, racionalización y vivencia de la educación intercultural bilingüe en el Ecuador”. *Revista Inclusiones*, vol. 4, n° especial (2017), (Ecuador) pp. 12-26.

INPC. *Guía de salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial*. Quito-Ecuador: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, 2013. ISBN 978-9942-955-04-3. pp. 38-80.

INPC. *Instructivo para fichas de registro e inventario Patrimonio Cultural Inmaterial* [en línea]. Quito-Ecuador: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, 2011. p. 45. [Consulta: 21 octubre 2020]. ISBN: 978-9942-07-074-6. Disponible en: <https://downloads.arqueo-ecuatoriana.ec/ayhpwxgv/noticias/publicaciones/INPC-X-InstructivoParaFichasDeRegistroInventarioPatrimonioInmaterial.pdf>.

INPC. *Patrimonio cultural inmaterial* [en línea]. Quito-Ecuador: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, 2000. p. 21. [Consulta: 14 julio 2020]. ISBN: 978-9942-07-674-8. Disponible en: <https://site.inpc.gob.ec/pdfs/Publicaciones/patricultinmaterial-R7.pdf>.

JIMÉNEZ, C.; & SEÑO, F. “Patrimonio cultural inmaterial de la humanidad y turismo”. *International journal of scientific management and tourism*, vol. 4, n° 2 (2018), (España) pp. 349-366.

JORDAN, E.; et al. “Does tourism really cause stress? A natural experiment utilizing ArcGIS Survey123”. *Current Issues in Tourism*, vol. 24, n° 1 (2019), (Estados Unidos) pp. 1-15.

KINGMAN, E. *Las Ciudades En La Historia*. Quito-Ecuador: CIUDAD, 1989. pp. 407-411.

LEDHESMA, M. *Periodismo turístico muchos principios y algunos finales* [en línea]. Buenos Aires-Argentina: Universidad Nacional de la Patagonia Austral, 2016. p. 25. [Consulta: 19 octubre 2020]. ISBN: 9789873396892. Disponible en: <https://www.entornoturistico.com/wp-content/uploads/2018/01/Periodismo-tur%C3%ADstico-muchos-principios-y-algunos-finales-de-Miguel-Ledhesma-PDF.pdf>.

LEY ORGÁNICA DE CULTURA. *Acuerdo ministerial N.º DM-2018-126* [en línea]. Quito-Ecuador: Ministerio de Cultura y Patrimonio, 2018. pp. 67-68. [Consulta: 20 octubre 2020]. Disponible en: <https://contenidos.culturaypatrimonio.gob.ec/wp-content/uploads/ACUERDO-126-2018-Expedir-la-norma-tecnica-salvaguardia-del-patrimonio-cultural.pdf>.

LÓPEZ, V; et al. *Memoria colectiva sobre el sistema ferroviario de Riobamba. Las voces de los actores sociales* [en línea]. Riobamba-Ecuador: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, 2020. p. 79. [Consulta: 12 enero 2021]. ISBN: 978-9942-38-268-9. Disponible en: https://www.researchgate.net/profile/Sandra_Miranda_Salazar/publication/342611992_Memoria_colectiva_sobre_el_sistema_ferroviano_de_Riobamba_Las_voces_de_los_actores_locales/links/5f0c7aee92851c38a519c026/Memoria-colectiva-sobre-el-sistema-ferroviano-de-

LOYO, P.; et al. *Sistema ferroviario ecuatoriano como conjunto histórico* [en línea]. Valladolid-España: XI Congreso Internacional: El papel del Patrimonio en la construcción de la Europa de los Ciudadanos, 2019. p. 723. [Consulta: 05 octubre 2020]. ISBN: 978-84-09-14523-2. Disponible en: <https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/105372/Sistema%20ferroviano%20ecuatoriano%20como%20conjunto%20hist%C3%B3rico.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

LU, J.; et al. “The potential of virtual tourism in the recovery of tourism industry during the COVID-19 pandemic”. *Current Issues in Tourism*, vol. 25, n° 3 (2022), (China) pp. 441-457.

MAGDALENA, J. “Red ferroviaria y transportes ferroviarios. Su carácter sistémico y la necesaria coordinación entre Administraciones Territoriales”. *Revista de Estudios de la Administración Local y Autónoma* [en línea], 2016, (España) 1(5), pp. 56-70. [Consulta: 30 septiembre 2020]. ISSN: 1989-8975. Disponible en: <https://revistasonline.inap.es/index.php/REALA/article/view/10346/10919>.

MASSONI, S. “Investigación enactiva en comunicación, metodologías participativas y asuntos epistemológicos”. *Revista latinoamericana de Ciencias de la Comunicación*, vol. 15, n° 28 (2013), (Argentina) pp. 82-93.

MCKERCHER, B. “Cultural tourism market: a perspective paper”. *Tourism Review*, vol. 75, n° 1 (2020), (China) pp. 126-129.

MEDINA, F. “La construcción del patrimonio cultural inmaterial de carácter alimentario y sus retos en el área mediterránea: el caso de la Dieta Mediterránea”. *Revista Iberoamericana de Viticultura, Agroindustria y Ruralidad*, vol. 5, n° 14 (2018), (España) pp. 6-23.

MEJÍA, B.; & FUSTÉ, F. “Turismo y Literatura: una aproximación a las ferias de libros como patrimonio literario, cultural y turístico”. *Rosa dos Ventos*, vol. 12, n° 2 (2020), (España) pp. 429-447.

MIGUEL, D.; & SÁNCHEZ, M. “Conciencia histórica y memoria colectiva: marcos de análisis para la educación histórica”. *Revista de estudios sociales*, vol. 1, n° 65 (2018), (España) pp. 113-125.

MUÑOZ, G.; et al. “Heritage tourism in the Andes: The case of Cuenca, Ecuador”. *Anatolia*, vol. 29, n° 3 (2018), (Ecuador) pp. 326-336.

NELKEN, D.; et al. “COVID-19 and the social role of indicators: a preliminary assessment”. *EUI Department of Law Research Paper*, vol. 1, n° 17 (2020), (Italia) pp. 1-60.

NOONAN, D.; & RIZZO, I. “Economics of cultural tourism: issues and perspectives”. *Journal of Cultural Economics*, vol. 41, n° 2 (2017), (Estados Unidos) pp. 95-107.

OMT. *Evaluación del impacto de la Covid-19 en el turismo internacional* [en línea]. Madrid-España: Organización Mundial del Turismo, 2022. [Consulta: 13 febrero 2022]. Disponible en: <https://www.unwto.org/impact-assessment-of-the-covid-19-outbreak-oninternational-tourism>.

OMT. *Tourism and cultural synergies* [en línea]. Madrid-España: Organización Mundial del Turismo, 2018. p. 11. [Consulta: 20 septiembre 2020]. ISBN: 978-92-844-1897-8. Disponible en: <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284418978>.

POVEDA, G.; et al. “Incentivo del turismo en el Ecuador como una fuente de empleo, inclusión y desarrollo sostenible – sustentable”. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, vol. 1, n°1 (2018), (Ecuador) pp. 1-16.

RAE. *Diagnóstico. Definición* [en línea]. Madrid-España: Real Academia de la Lengua Española, 2019. [Consulta: 20 octubre 2020]. Disponible en: <https://dle.rae.es/diagnosticar>.

RAE. *Manifestar. Definición* [en línea]. Madrid-España: Real Academia de la Lengua Española, 2019. [Consulta: 20 octubre 2020]. Disponible en: <https://dle.rae.es/manifestar?m=form>.

RAMÍREZ, M. “Aportes de la comunicación para la difusión del patrimonio cultural”. *Revista de Ciencias de la Comunicación e Información*, vol. 25, n° 1 (2020), (Venezuela) pp. 49-55.

RICHARDS, G. “Cultural tourism: A review of recent research and trends”. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, vol. 36, n° 1 (2018), (Países Bajos) pp. 12-21.

RODRÍGUEZ, M. “Teoría y práctica de las metodologías participativas. Análisis de su utilización para la elaboración de agendas de desarrollo territorial en Uruguay”. *De Prácticas y Discursos: Cuadernos de Ciencias Sociales*, vol. 10, n° 15 (2021), (Uruguay) pp. 1-20.

SÁNCHEZ, J. “Descentralización y desarraigo: el actual desarrollo urbano de Villafranca”. El Hinojal. *Revista de Estudios del MUVI* [en línea], 2015, (España) 1(4), pp. 76-98. [Consulta: 20 octubre 2020]. ISSN: 2341-3093. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5695070>.

SANTACANA, J.; & MARTÍNEZ, T. “El patrimonio cultural y el sistema emocional: un estado de la cuestión desde la didáctica”. *Arbor*, vol. 194, n° 788 (2018), (España) pp. 1-9.

SANTAMARÍA, E.; & LÓPEZ, S. “Beneficio social de la actividad turística en Ecuador”. *Revista venezolana de gerencia*, vol. 24, n° 86 (2019), (Ecuador) pp. 417-434.

SATÁN, M. Plan de salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial, en el ámbito de conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo del cantón Guano, provincia de Chimborazo (Trabajo de titulación) (Ingeniería). Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, Facultad de Recursos Naturales, Escuela de Ingeniería en Ecoturismo. Riobamba-Ecuador. 2016. pp. 23-24.

SEVILLA, A; et al. *El camino de hierro. Cien años de la llegada del ferrocarril a Quito*. Quito-Ecuador: Instituto Metropolitano de Patrimonio, 2008. ISBN: 978-9978-366-04-2. p. 204.

SOLER, S. “La perspectiva sociocultural para la actuación patrimonial con actores sociales y articulantes en el desarrollo local”. *Revista Universidad y Sociedad*, vol. 12, n° 6 (2020), (Cuba) pp. 31-40.

TAPIA, J. “El desarrollo de la capacidad para delegar utilizando análisis FODA”. *Anfei Digital*, vol. 4, n° 8 (2018), (México) pp. 1-10.

TORRES, Z. *Administración estratégica* [en línea]. Ciudad de México-México: Grupo Editorial Patria, S.A. DE C.V., 2014. pp. 5-25. [Consulta: 15 octubre 2020]. ISBN: 978-607-438-868-8. Disponible en: <https://editorialpatria.com.mx/mobile/pdf/files/9786074380026.pdf>.

UNESCO. *Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial* [en línea]. Quito-Ecuador: Ministerio de Relaciones Exteriores, 2003. p. 1. [Consulta: 15 junio 2020]. Disponible en: <https://site.inpc.gob.ec/pdfs/lotaip2020/Convencion%202003.pdf>.

UNESCO. *Indicadores centrales* [en línea]. París-Francia: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 2014. p. 9. [Consulta: 30 septiembre 2020]. Disponible en: <https://es.unesco.org/creativity/sites/creativity/files/digital-library/cdis/Patrimonio.pdf>.


UNESCO. *¿Qué es el patrimonio cultural inmaterial?* [en línea]. París-Francia: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 2019. [Consulta: 14 junio 2020]. Disponible en: <https://ich.unesco.org/es/que-es-el-patrimonio-inmaterial-00003>.

VALLEJO, R. “Turismo en España durante el primer tercio del Siglo XX: la conformación de un sistema turístico”. *Ayer: Revista de Historia Contemporánea*, vol. 114, n° 2 (2019), (España) pp. 175-211.

VILLA, J., *Reconstrucción de la memoria sobre infraestructura, oficios, cargo y estructura organizativa de la empresa de Ferrocarriles en la ciudad de Riobamba, Provincia de Chimborazo. Prácticas preprofesionales*. Riobamba-Ecuador: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, 2019. p. 67.

VILLALVA, M.; & INGA, C. "Saberes ancestrales gastronómicos y turismo cultural de la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo". *Revista Chakiñan de Ciencias Sociales y Humanidades*, vol. 1, n° 13 (2021), (Ecuador) pp. 129-142.

YEH, S. "Tourism recovery strategy against COVID-19 pandemic". *Tourism Recreation Research*, vol. 46, n° 2 (2020), (Taiwán) pp. 188-194.



Ing. Cristian Castillo



ANEXOS

ANEXO A: AUTORIZACIÓN PARA EL USO DE INFORMACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LOS CARGOS Y OFICIOS FERROVIARIOS



Trabajo de integración curricular
Investigación
Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba

AUTORIZACIÓN PARA EL USO DE INFORMACIÓN DE ENTREVISTAS Y/O FOTOGRAFÍAS

Yo Miguel Angel Castro Ordoñez
con cédula de identidad N° 0901371211 autorizo a los docentes de la Facultad de Recursos Naturales de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, coordinar las acciones necesarias para el uso de información de mi entrevista sobre las vivencias personales y mis conocimientos sobre el sistema ferroviarios; así como el uso de fotografías que resulten y que facilite durante el proceso. Además, solicito el reconocimiento de autoría y créditos en la(s) publicación(es) resultantes de la investigación: “Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba”

Datos personales

Fecha de nacimiento	01/10/1950
Ciudad de Nacimiento	Alausi
Dirección Domiciliaria	Ciudadela 1ª constituyente
Correo electrónico	
Teléfono fijo o celular	0998950767

Se anexa el detalle de fotografías en el caso de haber sido facilitadas

Firma:

Nombre completo:

Miguel A Castro Ordoñez



Trabajo de integración curricular
Investigación
Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba

AUTORIZACIÓN PARA EL USO DE INFORMACIÓN DE ENTREVISTAS Y/O FOTOGRAFÍAS

Yo Dr. JOSÉ EDUARDO BALSECA VILLAGRAN con cédula de identidad N° 0600703730 autorizo a los docentes de la Facultad de Recursos Naturales de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, coordinar las acciones necesarias para el uso de información de mi entrevista sobre las vivencias personales y mis conocimientos sobre el sistema ferroviarios; así como el uso de fotografías que resulten y que facilite durante el proceso. Además, solicito el reconocimiento de autoría y créditos en la(s) publicación(es) resultantes de la investigación: “Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba”

Datos personales

Fecha de nacimiento	11 DE ENERO DE 1949
Ciudad de Nacimiento	RIOBAMBA
Dirección Domiciliaria	CUIDADELA LAS RETAMAS CASA NUMERO 5
Correo electrónico	Josebalseca@hotmail.es
Teléfono fijo o celular	2306309- 0999732332

Se anexa el detalle de fotografías en el caso de haber sido facilitadas

Firma:

Nombre completo: JOSE EDUARDO BALSECA VILLAGRAN



Trabajo de integración curricular

Investigación

Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba

AUTORIZACIÓN PARA EL USO DE INFORMACIÓN DE ENTREVISTAS Y/O FOTOGRAFÍAS

Yo Elicio Rene Santillán Logroño con cédula de identidad N°1705296638 autorizo a los docentes de la Facultad de Recursos Naturales de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, coordinar las acciones necesarias para el uso de información de mi entrevista sobre las vivencias personales y mis conocimientos sobre el sistema ferroviarios; así como el uso de fotografías que resulten y que facilite durante el proceso. Además, solicito el reconocimiento de autoría y créditos en la(s) publicación(es) resultantes de la investigación: “Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba”

Datos personales

Fecha de nacimiento	24 /FEBRERO/1959
Ciudad de Nacimiento	PALMIRA- GUAMOTE- CHIMBORAZO
Dirección Domiciliaria	Barrio Maestros de Chimborazo (Antonio Alcedo y José Peralta)
Correo electrónico	renelicio@gmail.com
Teléfono fijo o celular	0983421127

Se anexa el detalle de fotografías en el caso de haber sido facilitadas

Firma:

Nombre completo: Elicio Rene Santillán Logroño



Trabajo de integración curricular
Investigación
Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos "oficios tradicionales" y "técnicas artesanales tradicionales" ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba

AUTORIZACIÓN PARA EL USO DE INFORMACIÓN DE ENTREVISTAS Y/O FOTOGRAFÍAS

Yo Miguel Rogerio Ortiz Molina
con cédula de identidad N° 030039980-5 autorizo a los docentes de la Facultad de Recursos Naturales de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, coordinar las acciones necesarias para el uso de información de mi entrevista sobre las vivencias personales y mis conocimientos sobre el sistema ferroviarios; así como el uso de fotografías que resulten y que facilite durante el proceso. Además, solicito el reconocimiento de autoría y créditos en la(s) publicación(es) resultantes de la investigación: "Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos "oficios tradicionales" y "técnicas artesanales tradicionales" ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba"

Datos personales

Fecha de nacimiento	5 de Octubre de 1952
Ciudad de Nacimiento	Cantón Chuqui
Dirección Domiciliaria	Oroico 30-60 y Lavalle
Correo electrónico	murtina.1954@hotmail.com
Teléfono fijo o celular	0982706449

Se anexa el detalle de fotografías en el caso de haber sido facilitadas

Firma:

Nombre completo:

Miguel Rogerio Ortiz Molina



Trabajo de integración curricular
Investigación
Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos "oficios tradicionales" y "técnicas artesanales tradicionales" ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba

AUTORIZACIÓN PARA EL USO DE INFORMACIÓN DE ENTREVISTAS Y/O FOTOGRAFÍAS

Yo Fredy Logroño Noboa con cédula de identidad N° 0601555295 autorizo a los docentes de la Facultad de Recursos Naturales de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, coordinar las acciones necesarias para el uso de información de mi entrevista sobre las vivencias personales y mis conocimientos sobre el sistema ferroviarios; así como el uso de fotografías que resulten y que facilite durante el proceso. Además, solicito el reconocimiento de autoría y créditos en la(s) publicación(es) resultantes de la investigación: "Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos "oficios tradicionales" y "técnicas artesanales tradicionales" ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba"

Datos personales

Fecha de nacimiento	9 de agosto de 1960
Ciudad de Nacimiento	0601555295
Dirección Domiciliaria	Francisco Hall y Av. 11 de noviembre
Correo electrónico	freddylogrono@hotmail.com
Teléfono fijo o celular	0987083453

Se anexa el detalle de fotografías en el caso de haber sido facilitadas

Firma:

Nombre completo:

Fredy Hermenegildo Logroño Noboa



Trabajo de integración curricular
Investigación
Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba

AUTORIZACIÓN PARA EL USO DE INFORMACIÓN DE ENTREVISTAS Y/O FOTOGRAFÍAS

Yo Ángel Gonzalo Vicuña Rojas con cédula de identidad N° 0600802490 autorizo a los docentes de la Facultad de Recursos Naturales de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, coordinar las acciones necesarias para el uso de información de mi entrevista sobre las vivencias personales y mis conocimientos sobre el sistema ferroviarios; así como el uso de fotografías que resulten y que facilite durante el proceso. Además, solicito el reconocimiento de autoría y créditos en la(s) publicación(es) resultantes de la investigación: “Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba”

Datos personales

Fecha de nacimiento	2 de Agosto
Ciudad de Nacimiento	Chunchi
Dirección Domiciliaria	Ciudadela primera constituyente
Correo electrónico	
Teléfono fijo o celular	0969363388

Se anexa el detalle de fotografías en el caso de haber sido facilitadas

Firma: _____

Nombre completo: _____



Trabajo de integración curricular
Investigación

Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba

AUTORIZACIÓN PARA EL USO DE INFORMACIÓN DE ENTREVISTAS Y/O FOTOGRAFÍAS

Yo Jaime Antonio Saldidieso Hernandez
con cédula de identidad N° 0601012693 autorizo a los docentes de la Facultad de Recursos Naturales de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, coordinar las acciones necesarias para el uso de información de mi entrevista sobre las vivencias personales y mis conocimientos sobre el sistema ferroviario; así como el uso de fotografías que resulten y que facilite durante el proceso. Además, solicito el reconocimiento de autoría y créditos en la(s) publicación(es) resultantes de la investigación: “Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba”.

Datos personales

Fecha de nacimiento	18-03-1953
Ciudad de Nacimiento	Riobamba
Dirección Domiciliaria	Barrio Sexquicentenario
Correo electrónico	gorratu@hotmail.com
Teléfono fijo o celular	0987483392

Se anexa el detalle de fotografías en el caso de haber sido facilitadas

Firma:

Nombre completo:

Jaime Saldidieso



Trabajo de integración curricular
Investigación
Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba

AUTORIZACIÓN PARA EL USO DE INFORMACIÓN DE ENTREVISTAS Y/O FOTOGRAFÍAS

Yo Víctor Manuel Yerovi Herrera con cédula de identidad N° 0601267271 autorizo a los docentes de la Facultad de Recursos Naturales de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, coordinar las acciones necesarias para el uso de información de mi entrevista sobre las vivencias personales y mis conocimientos sobre el sistema ferroviarios; así como el uso de fotografías que resulten y que facilite durante el proceso. Además, solicito el reconocimiento de autoría y créditos en la(s) publicación(es) resultantes de la investigación: “Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba”

Datos personales

Fecha de nacimiento	1 de febrero de 1958
Ciudad de Nacimiento	Riobamba
Dirección Domiciliaria	12 de Octubre 22-40 y Colón
Correo electrónico	vicyerovi58@gmail.com
Teléfono fijo o celular	2393790-0984670216

Se anexa el detalle de fotografías en el caso de haber sido facilitadas

Firma:

Nombre completo:

Víctor Manuel Yerovi Herrera



Trabajo de integración curricular
Investigación
Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba

AUTORIZACIÓN PARA EL USO DE INFORMACIÓN DE ENTREVISTAS Y/O FOTOGRAFÍAS

Yo, Manuel Mesías Ibarra Barahona con cédula de identidad N° 0600217152 autorizo a los docentes de la Facultad de Recursos Naturales de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, coordinar las acciones necesarias para el uso de información de mi entrevista sobre las vivencias personales y mis conocimientos sobre el sistema ferroviarios; así como el uso de fotografías que resulten y que facilite durante el proceso. Además, solicito el reconocimiento de autoría y créditos en la(s) publicación(es) resultantes de la investigación: “Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos “oficios tradicionales” y “técnicas artesanales tradicionales” ligadas a la memoria Ferroviaria del Cantón Riobamba”

Datos personales

Fecha de nacimiento	06 de abril de 1944
Ciudad de Nacimiento	Alausí – Pistishi
Dirección Domiciliaria	Riobamba Norte
Correo electrónico	-----
Teléfono fijo o celular	0999848136

Se anexa el detalle de fotografías en el caso de haber sido facilitadas

Firma:

Nombre completo:

Manuel Mesías Ibarra Barahona

ANEXO B: GUÍA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS COLECTIVOS SOCIALES

1. ¿Cuál era su cargo u oficio?
2. ¿Por qué fue importante el cargo/oficio que realizaba?
3. ¿Por qué es importante que sea recordado el cargo/oficio al que perteneció?
4. ¿El conocimiento del trabajo ferroviario es transmitido hacia las demás generaciones como sus hijos, nietos y entorno social?

ADMINISTRACIÓN

5. ¿Cuál era la función del Superintendente de transportación?
6. ¿Quiénes estaban bajo el mando del superintendente de transportación?
7. ¿Cuál era la función del inspector de Transporte?
8. ¿Quiénes trabajaban en la oficina auxiliar?
9. ¿Cuál era el horarios y sueldo en oficina la auxiliar?
10. ¿Cuál era la función de cada personal que trabajaba en la oficina auxiliar?
11. ¿Qué función cumplía el Facturador?
12. ¿Cuál era el horario, cuánto era el sueldo y que materiales de trabajo ocupaba el Facturador?
13. ¿Dónde era el lugar de trabajo del Facturador?
14. ¿Qué función cumplía el archivero?
15. ¿Dónde era el lugar de trabajo del archivero?
16. ¿Cuál era la función del pagador?

DEPARTAMENTO DE DESAPACHOS

17. ¿Cuál era el horario de los jefes, (jefe de estación, jefe despachador, jefe mecánico)?
18. ¿Cuál era el horario de trabajo, cuanto era el sueldo y que herramientas de trabajo ocupaba el telegrafista?
19. ¿Cuál era la función del reparador?
20. ¿Cuál era el horario, cuánto era el sueldo y que materiales de trabajo ocupaba el reparador?
21. ¿Qué función cumplía el contador de tiempo vía?
22. ¿Qué función cumplía el personal de contabilidad de vía?
23. ¿Cuál era el horario, cuánto era el sueldo y que herramientas de trabajo ocupaba el contador tiempo vía?
24. ¿Dónde era el lugar de trabajo del contador tiempo vía?

ESTACIÓN

25. ¿Cuál era la función del jefe de estación?
26. ¿Quién era el encargado de realizar el proceso de despacho de mercaderías?
27. ¿En la bodega almacenaban solo los materiales para el tren o también se guardaban las encomiendas que enviaban y llegaban para retirar los pasajeros?
28. ¿Cuál es la diferencia entre el bodeguero y el guardalmacén?
29. ¿Cuánto costaba el pasaje aproximadamente el de primera clase vs el de segunda clase?
30. ¿Qué herramientas de trabajo ocupaba el boleterero, como emitían el boleto?
31. ¿Cuál era la función del calculador?
32. ¿Cuál era el horario, cuanto era el sueldo y qué herramientas de trabajo ocupaba el calculador?
33. ¿Cuánto era el sueldo y qué herramientas de trabajo ocupaba el cajero?
34. ¿Cuál es la diferencia entre el cajero y el boleterero?
35. ¿Los cargadores/estibadores formaban parte de la tripulación?
36. ¿Cuánto era el salario de un estibador?

TRIPULACION DEL TREN

37. ¿Cómo sabía la tripulación cuál era el tren asignado?
38. ¿Cuál era el horario de trabajo de la tripulación (conductor, maquinista, brequero, fogonero, brequero, Airista, colector, chequeador), y salario (de cada uno)?
39. ¿Cuál era la función del conductor de trenes/jefe de tren?
40. ¿Cuánto era el sueldo del conductor?
41. ¿Cuál era la función del fogonero?
42. ¿Cuál era la función del Brequero?
43. ¿Cuál era el horario de trabajo, cuanto era el sueldo y que herramientas de trabajo ocupaba el brequero?
44. ¿Cuál es la diferencia entre el brequero y el Airista?
45. ¿Cuál era el horario de trabajo y cuanto era el sueldo de un Airista?
46. ¿Qué herramientas de trabajo ocupaba el Airista para su labor?
47. ¿Cuál es la función del chequeador?

DEPARTAMENTO DE FUERZA MOTRIZ

48. ¿Cuál era la diferencia entre jefe de taller/jefe mecánico vs Jefe de guardia vs maestro de guardia?
49. ¿Dónde era el lugar de trabajo del jefe del taller/ jefe mecánico? (le subimos a la pregunta estaba más abajo)

50. ¿Quién era el personal de patio (brequero de patio, fogonero de patio), que funciones cumplía dentro de la empresa?
51. ¿Cuál era la función del Centrifugador?
52. ¿Cuál era el horario y cuánto era el sueldo del centrifugador?
53. ¿Cuál era la función del calderero?
54. ¿Cuál era el horario, cuánto era el sueldo y que herramientas de trabajo ocupaba el calderero?
55. ¿Cuál era la función del carroceros?
56. ¿Cuál era el horario, cuánto era el sueldo y que materiales de trabajo ocupaba el carroceros?
57. ¿Cuánto era el sueldo de un mecánico?
58. ¿Cuál era la función del carroceros vs el mecánico?

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACION

59. ¿Dónde era el lugar de trabajo del Jefe de vía?
60. ¿Cuál era la función del remachador?
61. ¿Cuál era el horario, cuanto era el sueldo y que herramientas de trabajo ocupaba el remachador?

PREGUNTAS GENERALES

62. ¿Cuántas horas de trabajo era lo establecido en la empresa normalmente?
63. ¿Les pagaban por horas extras?
64. ¿Cuánto era el salario de un jefe en comparación con una persona de menor rango bajo aproximadamente?
65. ¿Recuerda el oficio de peluquero ferroviario?
66. ¿Quienes trabajaron como peluqueros ferroviarios?
67. ¿Recuerda el oficio de elaboración de gorra ferroviaria?

GORRA FERROVIARIA

1. ¿Usted todavía confecciona las gorras ferroviarias?
2. ¿En qué año empezó a elaborar las gorras?
3. ¿Cuál fue el motivo por el que empezó a elaborar las gorras ferroviarias?
4. ¿De quién aprendió el oficio?
5. ¿Cuál es el proceso de confección de la gorra?
6. ¿Cuánto tiempo se demora en confeccionar?
7. ¿Cuál es el horario de trabajo?
8. ¿Cuáles son los materiales, herramientas que ocupa en la elaboración?
9. ¿De dónde obtiene los materiales?

10. ¿Cuál es el costo de la gorra?
11. ¿Cuánto llegaba a ganar en el mes antes y ahora?
12. ¿Cuál era el lugar de trabajo, su taller?
13. ¿El proceso de confección era un negocio independiente o con alianza a la empresa de ferrocarriles?
14. ¿Qué tipo de gorras eran para los trabajadores antes y ahora?
15. ¿Usted confecciono la gorra para alguna persona importante de la época?
16. ¿tiene alguna anécdota con respecto a la elaboración de la gorra?
17. ¿Ha heredado el conocimiento a sus hijos o alguna otra persona?
18. ¿Por qué fue importante el cargo/oficios que realizaba?
19. ¿Por qué es importante que sea reconocido el cargo/oficio que realiza?

ANEXO C: SISTEMATIZACIÓN DE INFORMACIÓN DE OFICIOS Y CARGOS FERROVIARIOS DE RIOBAMBA

1. Superintendente de transportación

(**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) En el edificio de la superintendencia de transportación el horario era las 8 horas, sin embargo, algunos departamentos en el edificio funcionaban las 24 horas.

(**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) tenía asociación directa con el general de ferrocarriles, ya que él era la segunda persona al mando a nivel de estructura de ferrocarril.

El lugar de trabajo era en el edificio administrativo, (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) las oficinas estaban centradas en la casa grande, en la calle espejo entre la 10 de agosto y Primera Constituyente, ahí estaba la oficina del superintendente de transporte, actualmente funciona en las calles Carabobo entre Av. Unidad Nacional y Av. Daniel León Borja, en este sitio también funciona la estación del ferrocarril.

(**Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932**) En los inicios, las oficinas del ferrocarril funcionaban en la parroquia Huigra del cantón Alausí (López et al., 2020, p. 47), después las oficinas se establecieron en la ciudad de Riobamba (**Emiliano Gilberto Zavala Zambrano, 1951**) las oficinas centrales del ferrocarril o administrativas funcionaron en el edificio ubicado en las calles Eugenio Espejo entre Primera Constituyente y 10 de Agosto junto al edificio del correo (Villa, 2019, p. 33), actualmente funciona en las calles Carabobo entre Av. Unidad Nacional y Av. Daniel León Borja, en este sitio también funciona la estación del ferrocarril.

(**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) La actividad del Superintendente era dar disposiciones relacionado con la marcha misma del departamento de transportación y telecomunicaciones, manejar los diferentes gremios, en el departamento de transportación, había el gremio por ejemplo de los maquinistas, fogoneros, conductores, brequeros, colectores, jefes de estación, telegrafistas, bodegueros, colectores, etcétera, entonces nosotros teníamos un control muy amplio de todo este movimiento y manejábamos el sistema de archivos que nos permitirá conocer todas las actividades e inclusive en esos tiempos se capacitaban a los trabajadores, yo tuve la oportunidad de ser instructor de estos diferentes cursos y formaba también los tribunales de exámenes (Villa, 2019, p. 39), (**Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942**) como Superintendente realizaba la administración de la empresa de trenes, de trabajadores, la aplicación de los reglamentos, las reglas, la movilización, cambios de personal todo lo que concierne a la administración de la empresa, en coordinación con la gerencia general que funcionaba en Quito (Villa, 2019, p. 66), enviaba cada mes al inspector de transporte un cuadro de trabajo con rutas, un

ejemplo, una semana le tocaba controlar de Bucay a Riobamba, otra semana podría ser de Bucay a Durán, otra semana podía ser de Riobamba a Quito, el horario de trabajo como la ruta hacia cada estación era rotativo, el inspector de transporte era la autoridad representante del superintendente (Villa, 2019, p. 67), (**Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950**) él era el que mandaba a todo el personal de transporte (Villa, 2019, p. 65), (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) Es el jefe de toda el área de transporte, verificaba el funcionamiento de toda el área de transportación, (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) estaba después del gerente general de ferrocarriles, se encargaba de todo lo relacionado a la transportación, era el jefe inmediato en todo, tanto a los despachadores de trenes, a nosotros que éramos los transportistas, las tripulaciones que formábamos en cada tren, estaba por encima del jefe de estación, (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**). El superintendente tenía bajo su responsabilidad todas las cosas de trenes como también en las estaciones, bajo su responsabilidad estaban los jefes de estación, los telegrafistas, los cargadores; es decir, se centraba en verificar que todo el personal esté siempre en óptimas condiciones para el trabajo (López et al., 2020, p. 30), (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) El superintendente recibía el informe del despachador de trenes que a su vez eran informado por el jefe de tripulación o conductor del tiempo laborado de cada trabajador bajo su responsabilidad para el pago al final de cada mes.

(**Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932**) en el caso de Riobamba, aquí funcionaba la Superintendencia de Transportación, que tenía bajo su mando el control de todo el personal de las estaciones y de los tripulantes de trenes (López et al., 2020, p. 27), (**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) la superintendencia de fuerza motriz era en la ciudad de Duran y todo el personal de taller estaban bajo su responsabilidad, en Riobamba había 350 trabajadores que laboraban en el taller. (**Gonzalo Rodrigo Machado Zuñiga, 1944**), era un administrador total de aquí del Departamento Sierra. Ellos eran jefes seccionales, administraban cada Área de los ferrocarriles en la ciudad (López et al., 2020, p. 30). (**Emiliano Gilberto Zavala Zambrano, 1951**) Aquí a la cabeza estaba el superintendente de transportación era la máxima autoridad aquí en Riobamba (Villa, 2019, p. 32), (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) en la base de Riobamba el jefe máximo era el superintendente, luego ya venía los jefes departamentales (Villa, 2019, p. 82).

(**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) después del superintendente de transporte, estaba el jefe despachador de trenes que era un telegrafista con mucha experiencia, (**Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946**) Era el jefe, bajo su responsabilidad estaba el despachador de trenes, los telegrafistas mensajeros, todo el personal que estaban controlando el movimiento de los trenes, el controlaba todo eso.

(**Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942**) La villa en el sector de Bellavista en la ciudad de Riobamba funcionaba como vivienda, en total eran 3 construcciones, una para el Ingeniero jefe

del departamento de vía, la otra para el superintendente, y la otra era para funcionarios que venían de tránsito desde otras ciudades como Quito, Durán que pernoctaban aquí (Villa, 2019, p. 69).

2. Inspector de transporte

(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935) Pertenencia al departamento de transportación y dependía directamente del superintendente de transportación, **(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952)** después del superintendente estaba a cargo el inspector de transporte (Villa, 2019, p. 74).

(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935) En el departamento de transportación al que pertenecía trabajaban entre 6 a 8 supervisores, que vigilaban el normal desenvolvimiento de las operaciones de todo el sistema de transporte, vigilaban los horarios, los trenes, de regular y extraordinarios alrededor de 48 tripulaciones en todo el ferrocarril de Guayaquil a Quito, en sector de ramales, ramal Sibambe- Cuenca ferrocarril del Norte Quito-Ibarra-San Lorenzo, **(Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942)** el inspector de transporte siempre tenía un cuadro de trabajo que le daba el superintendente de transportación para el mes, debía controlar las rutas de la ciudad de Bucay a la ciudad de Riobamba una semana, otra semana podría ser de la ciudad de Bucay a la ciudad de Durán, otra semana podía ser de la ciudad de Riobamba a la ciudad de Quito, él era la autoridad representante del superintendente a lo largo de la línea férrea, tenía autoridad sobre los jefes de estación, sobre los telegrafistas y sobre la tripulación de los trenes y sobre los colectores que manejaban el dinero de los pasajes de los pasajeros, ese era el inspector (Villa, 2019, pp.68-69), **(Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946)** La mayoría andaba en trenes de pasajeros, andaban controlando que se cumpla con todo lo que estaba establecido, controlar a los tripulantes, **(Emiliano Gilberto Zavala Zambrano, 1951)** El inspector de transporte vigilaba el comportamiento del personal a lo largo de la vía (Villa, 2019, p.32), **(Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951)** Él viajaba en los trenes en los autoferros, controlaba a los jefes de estación, controlaba a los telegrafistas, se encargaba también de controlar a los conductores, maquinistas, que no se encuentren en estado etílico, **(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952)** el inspector de transporte era el encargado de controlar desde los jefes de estación y a todo el personal de tripulación, que todos estén realizando sus actividades normales, que no estén en estado de etílico o embriaguez (Villa, 2019, p.72). **(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952)** era el colaborador más directo con el Superintendente de transportación, inspeccionaba todo lo que tiene que ver con transportación, ver que las tripulaciones, trabajen bien comenzando también en las estaciones, inspeccionar que todo los trabajos se hagan conformen lo mandaba el reglamento general de la empresa de ferrocarriles, realizar investigaciones cuando se daba algún problema en las estaciones, problemas con los tripulantes que no trabajaban de forma correcta en sus deberes, como no cumplir las horas o dejar el puesto vacío por estar ebrios.

3. Archivero

(**Héctor Hermel Heredia Hinostroza, 1928**) trabajo como archivero, entonces yo sabía estar al lado del telegrafista llegaban los trenes, a archivar todas las guías, a revisar el convoy también las maquinas si están listas, si el convoy está listo, pero también me movía la patio, que había 3 secciones, y como archiveros también trabajábamos en las 3 secciones y nos turnábamos, cuando llegaba el tren se revisaba las guías; yo me jubile como archivero, 30 años (Villa, 2019, p. 58), (**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) era la persona que guardaba toda la correspondencia, ordenaba los papeles por áreas, departamento de trasportación, departamento de vía, departamento de fuerza motriz, tenía toda la documentación ordenada, los documentos enviados como los recibidos, su lugar de trabajo era en la superintendencia de trasportación, (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) Se encargaba de guardar las cosas en el archivo, había un inmenso archivo de todo lo que es el ferrocarril, todos los documentos oficiales, documentos despaldo, él tenía su oficina en el edificio de la superintendencia, (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) El único archivero trabaja en las oficinas centrales, o la oficina de la superintendencia, que se encargaba de organizar la documentación.

(**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) En cada terminal había una persona encargada de eso, era el encargado de archivar todos los documentos, alguna falla que había decían el archivero debe saber entonces iban y le preguntaban y él tenía los documentos ordenado en uno cajones.

DEPARTAMENTO DE DESPACHOS

4. Inspector de telecomunicaciones

Este cargo corresponde al departamento de despachos, (**Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932**) que bajo su responsabilidad estaban los reparadores por lo tanto está asociado directamente, otro oficio que tiene una asociación directa es con el Inspector de trasportación (López et al., 2020, p. 27).

(**Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932**) Era un empleado que había en todas las estaciones. Ellos diariamente controlaban todas las comunicaciones. Desde las seis 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 cuando se arrancaban por alguna circunstancia a lo largo de la ruta, se podía controlar entre qué estación se ha presentado el daño (López et al., 2020, p. 32), el inspector de Telecomunicaciones tenía a cargo el control de los reparadores. Era un empleado que había en todas las estaciones (López et al., 2020, p. 27), (**Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942**), El inspector de telecomunicaciones ordenaba y coordinaba el movimiento telefónico de toda la empresa (Villa, 2019, p.69).

5. Jefe despachador de trenes

(**Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932**) El cargo de Jefe despachador se encuentra dentro del departamento de despachos (López et al., 2020, p. 27). (**Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946**) el despachador de trenes tiene una asociación directa con el superintendente de transportación ya que era su jefe inmediato.

(**Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932**) En los inicios, las oficinas administrativas del ferrocarril funcionaban en la parroquia Huigra del cantón Alausí (López et al., 2020, p. 47), después las oficinas se establecieron en la ciudad de Riobamba, (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) en el edificio de las calles Espejo entre la 10 de Agosto y Primera Constituyente, ahí estaba las oficinas del despachador de trenes, del superintendente de transporte, del departamento de vía, ahí se concentraba todo, actualmente funciona en las calles Carabobo entre Av. Unidad Nacional y Av. Daniel León Borja, en este sitio también funciona la estación del ferrocarril.

(**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) daban órdenes para la movilización tanto de los trenes que venían de Durán al norte, como de los trenes que iban desde Quito al sur. Era un movimiento intenso, se trabajaba las 24 horas al día (López et al., 2020, p. 32), (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) Jefe despachador no tenía horario, él estaba en la oficina verificando que los subalternos trabajen correctamente, horario de 24 horas, (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) En el edificio de la superintendencia el horario era las 8 horas sin embargo, la oficina de TELITEL, de telecomunicaciones y el despachador de trenes siempre permanecía las 24 horas, trabajaban en turno en la mañana y otros en la noche porque el tren llegaba a cualquier hora 8, 9 10 de la noche era obligación del despachador de trenes comunicar al taller del ferrocarril o al jefe de guardia indicando que la locomotora número tal en 45 minutos estará llegando a Riobamba entonces esa la obligación era de mantener informando en donde estaban las unidades.

(**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) la oficina del despachador de trenes estaba conformada por el jefe de la oficina y los telegrafistas (Villa, 2019, p. 41), (**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) en el departamento de despachos y telecomunicaciones estaba los profesionales más experimentados para manejar el movimiento de trenes y manejar el sistema telegráfico morse y el movimiento de trenes para que puedan dar las ordenes de movilización tanto con rumbo norte como con rumbo sur y ahí se establecía los cruces de los trenes a través del sistema de la oficina de despachador de trenes, (**José Eduardo Balseca Villagrán, 1949**) el personal que trabajaba en el edificio de la superintendencia de ferrocarriles, estaba el despachador de trenes, ellos eran los encargados de notificar el número de trenes y la asignación de trenes a todo el personal que conformaba la tripulación.

(**Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932**) Como despachadores de trenes, ordenábamos la movilización, de acuerdo con la mecánica. El taller mecánico entregaba las locomotoras y de acuerdo con el aviso que nos proporcionaba en la estación, que decía tantos carros se han cargado de mercadería o de legumbre, establecíamos que sean acoplados a la locomotora que nos entregaban en el taller y así salía (López et al., 2020, p. 32), (**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) el movimiento se realizaba por medio de lo que se llamaba la oficina del despachador de trenes, ahí controlaba el movimiento de los trenes, porque habían trenes que venían desde la estación de Durán a la estación de Bucay y viceversa, lo mismo ocurría de la estación de Bucay hasta la estación de Riobamba y viceversa y otros iban de la estación de Riobamba a la estación de Chimbacalle ubicado en la ciudad de Quito, entonces era un movimiento intenso, se trabajaban las 24 horas del día y los 365 días al año no se descansaba absolutamente para nada; el jefe despachador de trenes tomaba la responsabilidad del control en coordinación con el secretario general de transportes para el movimiento de los trenes (Villa, 2019, p. 37), el jefe despachador dirigía el tren, que es la unión de la máquina con los vagones, establecía el movimiento seguro de los trenes, daban órdenes que se llamaban “de cruce” para la movilización tanto de los trenes que venían desde la ciudad de Durán al norte, como de los trenes que iban desde la ciudad de Quito al sur, era un movimiento intenso, se trabajaba las 24 horas al día y el control era minucioso (López et al., 2020, p. 32), (**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) Después del superintendente de transporte, estaba el jefe despachador de trenes que era un telegrafista con mucha experiencia, con muchos años de servicio y que disponía de un personal especializado, Las tripulaciones estaban supervisadas y estaban a disposiciones del despachador de trenes, el disponía instrucciones vía telegráfica a las estaciones/terminales de Duran, Quito, Riobamba, Bucay, se dispone tal conductor, tal maquinista, tal brequero, fogonero y demás personal, el tren número tal, tren regular primero, sale con tal y tal personal, Enviaba instrucciones al personal de patio para que organicen los convoyes y que tengan listos los trenes para la hora de salida hacia otras estaciones, (**Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942**) el despachador de trenes autorizaba para que la maquina salga con el convoy (Villa, 2019, p. 70), (**Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946**) el despachador de trenes recibía el reporte de los talleres con ello verificaba las locomotoras y materiales rodantes que estén en buenas condiciones; la conformación de trenes realizado por el personal de patio era informado al despachador de trenes con anticipación para que la locomotora está en óptimas condiciones para salir, el despachador de trenes adecuaba el horario de trabajo del personal de tripulación, verificando que ningún trabajador realice doble jornada en un mismo día, de la oficina del despachador de trenes salía la orden decía tal persona, tal locomotora y va ir conformado por tales personas, (**Emiliano Gilberto Zavala Zambrano, 1951**) Las disposiciones de la despachaduría administraban el movimiento de los trenes. Ellos daban la orden para los cruces de los trenes. Eran científicos, porque estos determinaban que entre el tren que sale de Durán 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 esto daba un tiempo determinado para que se realice el cruce. El desarrollo de estos cálculos permitía que se den con exactitud. Todas esas disposiciones se enviaban a la estación, al telegrafista (López et al., 2020, p. 32); Para saber el tramo que se estaba arreglando la línea férrea estaba el jefe de despachaduría o despachador de trenes para ello el sobrestante era el encargado hacer un papelito a manera de telegrama mencionando el lugar donde se realizara el mantenimiento. En el momento que salíamos de viaje con el tren y la ruta esa era la “orden de carrera”, la ruta que veníamos de Duran-Quito y debíamos pasar por la montaña, (se decía a la gradiente desde Bucay hasta Palmira) y otros venían de Riobamba a la montaña, entonces el jefe de despachadores nos daba la “orden de precaución”, en tal km están trabajando mucha precaución vayan con cuidado esa era la orden, entonces nosotros sabíamos por medio del kilometraje en donde están trabajando y ahí íbamos con precaución porque estaban ahí con gatas, con barretas y carro de mano un carrito chiquito (Villa, 2019, p. 33), (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) Cada despachador debía saber en dónde estaba o el punto donde iba a cruzar el o los autoferros. Todo eso era bien movido; entonces tenía que haber bastantes despachadores (López et al., 2020, p. 32), Él enviaba a los telegrafistas las ordenes correspondientes para que ellos a su vez informen al personal de vía y tripulación el movimiento del tren a lo largo de la línea férrea, (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) El despachador de trenes recibía los reportes del jefe de tripulación del número de horas trabajadas por los tripulantes, verificaba que la información sea correcta y enviaba a la oficina del Superintendente de transportación para el pago al personal al final del mes.

(**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) Las tripulaciones estaban supervisadas y estaban a disposiciones del despachador de trenes que disponía mediante instrucciones vía telegráfica a las estaciones/terminales de Duran, Quito, Riobamba, Bucay, disponía tal conductor, tal maquinista, tal brequero, fogonero y demás personal, disponía este tren número tal, tren regular primero, sale con tal y tal personal, (**José Eduardo Balseca Villagrán, 1949**) Había el personal que trabajaba en las oficinas de la superintendencia de ferrocarriles, ahí estaba el señor despachador de trenes, ellos eran los encargados de notificar el número de trenes y la asignación de trenes a todo el personal que conformaba la tripulación, (**Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950**) Nosotros dependíamos del despachador del personal o despachador de trenes, de aquí de Riobamba de las oficinas, ellos nos asignaban según, las instrucciones, mañana tendrán instrucciones en tal tren. El horario lo asignaba el despachador de trenes, ya sabía a qué hora y en que tren debíamos estar, el despachador de trenes enviaba una lista grande mencionando tal tren va a salir con tal vagón y por su numeración se conocían a los vagones, (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) En la estación teníamos por costumbre acercarnos a ver la instrucciones, en un tablero hay ponían un papelito donde decía tren número 6 que era la ruta Riobamba-Duran, conductor tal, maquinista, brequero tal y así sucesivamente todos los tripulantes, el tren numero 5 era la ruta Duran-

Riobamba ambos era el tren mixto, y de mañana en caso de no haber visto instrucciones, de pronto se olvidó o no alcanzo, había un compañero que andaba de casa en casa notificando el turno de trabajo, (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) Había un despachador de trenes, él se encargaba de a hacer las instrucciones por la tarde y manda la información a la estación y entonces ahí, a veces los tripulantes se acercaban a ver las instrucciones en la estación para ver el tren tenían asignado caso contrario descansaban, pero a su vez se notificaba en la casa de la persona que conforma la tripulación, el llamador era el personal encargado de notificar a los tripulantes, (**Elicio Rene Santillán Logroño, 1959**) Al personal de tripulación nos avisaban con anticipación, el despachador de trenes nos decía haber maquinista o fogonero Santillán usted tiene que viajar en el tren N°12, N°13 o el N°5 o N°6 estos dos era del tren mixto, nos mandaban a anticipar con una persona que era el llamador, esta persona se encargaba de avisarnos mañana a tal hora le toca salir, nos venían a avisar unas dos horas antes de salir de viaje en las casas, (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) Los despachadores de trenes eran los encargados de organizar a la tripulación de trenes, por eso ellos trabajan las 24 horas. El jefe despachador de trenes enviaba el reporte con la carga horaria del personal y horario de los trenes, el aviso era colocado en la oficina de la estación para que el personal verifique el turno y por medio del personal denominado llamador que notificaba de casa en casa a la tripulación para que a la hora indicada estén los tripulantes listos armando el tren y después de una hora para la salida.

6. Telegrafista

El oficio de Telegrafista se encuentra dentro del departamento de despachos, está asociado de manera directa con el cargo de Jefe despachador de trenes (López et al., 2020).

(**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) El ayudante de jefe de estación, así como el telegrafista cumplían su horario establecido de 7am a 6pm y el personal de guardia o telegrafista nocturno ingresaba desde 7pm a 7am en las estaciones, eso era en las estaciones, pero en la oficina del despacho de trenes ubicado en Riobamba que operaban la vía Guayaquil- Quito, se cumplía de 8 a 10 horas de trabajo de Domingo a Domingo, por ello recibíamos un sueldo extra que mejoraba el pago en cada mes, (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) Trabajaban las 8 horas dependiendo de la estación, (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) El horario era rotativo, había telegrafista en los talleres del ferrocarril, había una oficina solo para los trabajadores, eran 3 turnos, ellos se acomodaban con la finalidad que nunca quede abandonado el puesto porque los trenes salían y llegaban en cualquier momento y tenía que estar un telegrafista para dar el aviso, (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) en el edificio de la superintendencia el horario de trabajo era las 8 horas sin embargo, la oficina de TELITEL, de telecomunicaciones y el despachador de trenes siempre permanecía las 24 horas, ya que el tren llegaba a cualquier hora, en cuanto al personal de telecomunicaciones en la oficina debía quedarse una persona encargada

en el turno de la noche porque de pronto en las vías existían alguna emergencia.

(**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) los telegrafistas iban enviando el mensaje así por ejemplo a punto raya b, raya 3 puntos c, punto raya punto h, 4 punto b, punto 2 rayas, todo lo que se hablaba el mensaje se transmitía así, el telegrafista sabía que significaba, y todo ello se redactaba en un telegrama para ser enviado al destinatario (Villa, 2019, p. 37), (**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) Para ingresar a la vacante de telegrafista uno debía conocer ampliamente sobre el sistema telegráfico morse, que era uno de los sistemas de comunicación que tenía la empresa de ferrocarriles del estado y la empresa nacional de telecomunicaciones que era del sector público, nosotros nos especializamos en todo el sistema ferroviario, estudiando los reglamentos, dando exámenes de cultura general, de profesionalidad en el conocimiento del telegráfico de recibir y enviar mensajes, en esta especialidad nosotros rondábamos exámenes de aptitud y pocos eran los elegidos porque había muchas personas que querían alcanzar esta profesión, nosotros en base al estudio y la dedicación logramos pasar los exámenes y logramos calificar como profesionales en la rama de telegrafista y conocimiento general; llegaba a tomar la posta con el compañero que había estado en el turno de la noche, él me informaba todo, las ordenes de despacho de trenes que había que entregar, los trenes que estaba en movimiento y la atención al público, uno cumplía una función aglomerada de trabajo.

(**José Daniel Moreno Toledo, 1930**) Trabajábamos 5 o 6 telegrafistas en cada turno, de ahí que cada cual tenía su jerarquía en el edificio central (López et al., 2020, p. 32), (**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) en el taller de Riobamba funcionaba una oficina del telegrafista que recibía y transmitía las órdenes que venían directamente desde la oficina del despachador de trenes (López et al., 2020, p.45), (**Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942**) En la estación Riobamba no fui telegrafista, fui aquí en los nuevos talleres en la ciudad de Riobamba por 3 años, aquí había telégrafo, en los talleres allí éramos 3 telegrafistas (Villa, 2019, p. 67), en la oficina del despachador de trenes éramos como 12 telegrafistas (Villa, 2019, p. 67), (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) Entonces por medio de telégrafos se comunicaban con los demás jefes de estaciones. La matriz prácticamente era aquí en Riobamba, trabajaban como unos 8 trabajadores, quienes debían saber en dónde está o con quién va a cruzar el o los autoferros (López et al., 2020, p. 48).

(**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) después del superintendente de transporte, estaba el jefe despachador de trenes que era un telegrafista con mucha experiencia, con muchos años de servicio y que disponía de un personal especializado que llegaba a cumplir sus funciones como ayudante despachador de trenes y como telegrafista despachador, (**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) uno cumplía una función aglomerada de trabajo, era telegrafista, pero además cumplía funciones como ayudante del jefe de estación, a veces de pesador de mercaderías, trabajaba dentro sector de telecomunicaciones de la empresa de ferrocarriles, esa rama era especializada en

telecomunicaciones a través de sistema telegráfico, que lo componía el telégrafo, el teléfono y la radio, estos eran los tres sistemas de telecomunicaciones de la época, para estar al pendiente de todas las novedades, **(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** El jefe despachador y telegrafistas siempre trabajaban en equipo, los telegrafistas manejaban el telégrafo morse solo con eso se comunicaban a nivel de toda la línea, imprimían un documento con las órdenes, por decir en la estación de Guamate le daba al conductor del tren esa orden que decía: el cruce tiene en una parte del pueblo de Alausí para ello estaba atento y ya tenía que esperar a que venga el otro tren, entonces ahí cruzaban y así en cada estación en cada estación, se cruzaban igualitos y solo con el telégrafo solo con ese aparato se entendían ellos es que ahí habían es el alfabeto morse, solo con punto y coma, punto y raya con eso se comunicaban era una práctica para el telégrafo (Villa, 2019, p. 54), **(Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950)** El telegrafista trabajaba solo en la estación que este asignado, el nunca andaba en el tren, en cada estación había 1 telegrafista, ellos transmitían la información que enviaban y recibían las órdenes, **(Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950)** como telegrafista recibían la información del conductor de trenes o jefe de tren redactada en un oficio y transmitía esa información por medio de un telegrama a la estación requerida, **(Emiliano Gilberto Zavala Zambrano, 1951)** los movimientos del tren se comunicaban por el telégrafo de una estación de ferrocarril a otra, para evitar accidentes dentro de la vía (López et al., 2020, p. 48), **(Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951)** la función de ellos era la atención al tren, estar atento a lo que dice el despachador de trenes recibiendo órdenes, sacar órdenes de cruces, anular cruces, estar pendiente en el telégrafo, todo el mundo iba donde el telegrafista si querían saber por dónde estaba un tren, **(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952)** un buen tiempo se dedicaban a aprender únicamente el funcionamiento del telégrafo, esto funcionaba con el alfabeto morse que era a base de rayas, puntos, puntos, rayas y con eso se va formando las letras, el postulante a telegrafista debía aprender bien cómo funcionaba el telégrafo y el reglamento de tránsito ferroviario al igual que los tripulantes de trenes, hasta los pitos del tren eran reglamentarios no era pitar por pitar, cada pito tenía su significado, se debía memorizar con punto y coma, de lo contrario se daría catástrofes en el ferrocarril.

Según López et al., (2020, p. 33) indica lo siguiente:

(José Daniel Moreno Toledo, 1930) Nosotros, como telegrafistas, comenzábamos por el último peldaño, es decir comenzábamos como telegrafista de la línea directa y de ahí avanzábamos a telegrafista ayudante. Como había tres líneas, es decir tres secciones, entonces para cada sección trabajaban dos: uno que hacía de ayudante al despachador y otro que era el telegrafista en cada línea. La una era de Riobamba a Quito, la otra de Riobamba a Bucay y la última de Bucay a Durán. Trabajábamos cinco o seis telegrafistas en cada turno, de ahí que cada cual tenía su jerarquía. Desde este puesto se iba subiendo tanto en el trabajo como en el sueldo. Situación que

iba mejorando porque ascendía hasta llegar a la jefatura del despachador de trenes; ahí uno se jubilaba.

(Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932) El telegrafista trabajaba en una línea que se llamaba directa. Él se dedicaba únicamente a recibir los mensajes mediante el sonido del aparato telegráfico y una maquinita de escribir que se utilizaba para redactar los telegramas.

(Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932) La otra línea estaba dividida de Riobamba a Durán y Riobamba hasta Quito. Esa era para el movimiento de trenes porque un despachador con un ayudante controlaba el movimiento de trenes de Riobamba a Chimbacalle, otro de Riobamba a Bucay, y otro de Bucay a Durán

(Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932) Este cargo funcionaba en la oficina de Telecomunicaciones, y también en otras oficinas; **(César Alberto Andrade Andrade, 1932)** como en el taller de Riobamba. Allí funcionaba una oficina del telegrafista para recibir y dar órdenes que venían directamente desde la oficina del despachador de trenes; **(César Alberto Andrade Andrade, 1932)** De esta manera, el telegrafista recibía las órdenes para los movimientos y para los cruces dentro del movimiento ferroviario.

(Emiliano Gilberto Zavala Zambrano, 1951) Otro lugar donde se encontraba era dentro de los trenes. Allí telegrafista entregaba las órdenes recibidas, por decir: “El autoferro 94 cruce con la locomotora 58 que sube en Guamote”. Entonces esa orden recibía el telegrafista y la entregaba a la tripulación de las unidades que salían. Principalmente las entregaba al conductor o al ayudante: de esa manera funcionaba el ferrocarril. Había un tráfico continuo de subida y bajada de unidades de locomotoras y autoferros; entonces, durante esa época, era muy bonito, debido a que, para el funcionamiento correcto, se utilizaba un reglamento del tránsito muy minucioso e inteligente, porque era un estrato del Reglamento de Tránsito Ferroviario de Estados Unidos. Ahora están pasados de moda: sale el tren de aquí haciendo una sola parada y regresa al siguiente día o pasando dos o tres días.

(Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951) En las oficinas de Transportación y de Vía, desde ese lugar, por medio de telégrafos, los despachadores de trenes autorizaban la salida o la llegada; desde ahí ellos controlan los cruces de los trenes que salían de Durán, de Riobamba o de otros puntos de la línea férrea. Adicional a ello, por medio de telégrafos, se comunicaban con los demás jefes de estaciones.

(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935) En el año 1954 cuando yo ingrese como telegrafista, era un buen sueldo, para aquella época eran los sueldos más elevados que tenía la función pública, yo ganaba 480 sucres mensuales y los mismos compañeros de la misma rama de telegrafía, pero

fuera de la empresa de ferrocarriles ganaban 360 sucres un aproximado con la moneda de ahora el sueldo sería de 800 a 1000 dólares, el sueldo era fijo por las horas de trabajo establecidas.

(Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946) En esa época le hablo de más o menos los años 56 hasta el año 60 posiblemente un telegrafista ganaba 700, 800 sucres [*moneda oficial del Ecuador utilizada hasta el año 2000*] que más a menos correspondiente al dinero de ahora vendría a ser unos \$900 dólares, el horario también era por turno había algunos que trabajaban en el día y otros en la noche y se iba rotando de acuerdo con la importancia de la estación, porque había estaciones más pequeñas el movimiento no era mucho.

(Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946) Los materiales de trabajo eran el escritorio, el telégrafo que funcionaba con el sistema morse, de ahí tenía las ordenes numeradas para entregar al conductor, a los diferentes medios de transporte autoferros, trenes mixtos, tenía diferentes órdenes y también tenía la máquina de escribir y demás materiales de oficina, **(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952)** los materiales de trabajo eran papel, esferos, libretines de ordenes de tren, libretines de boletas de vía y el telégrafo morse que proveían la misma empresa.

7. Reparador ferroviario

El oficio de reparador ferroviario corresponde al departamento de despachos, su oficio está asociado con el cargo de Inspector de Telecomunicaciones (López et al., 2020).

(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935) Comenzaba su horario de trabajo a las 6am, a esa hora se ponían al corriente de la situación que paso en el transcurso del turno de la noche.

(Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932) Aquí en Riobamba disponíamos de 2 reparadores, estos controlaban el sistema interno de la oficina del despachador que ahí teníamos, que contenía 8 aparatos telegráficos. Cuando había un daño fuerte, teníamos que desplazarnos al lugar del percance (López et al., 2020, p. 42), **(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935)** Era el encargado de mantener el sistema de comunicaciones telegráficas y telefónicas y había reparadores en todas las terminales, cuando había alguna interrupción en las líneas o el cableado, ellos iban y reparaban, **(Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946)** A lo largo de las estaciones había unos postes, unos alambres o también líneas para el telégrafo y para el teléfono, ellos lo que hacían es reparar y dar mantenimiento porque a veces la gente mismo se robaba o se caía, entonces él tenía que ir allá, también estaba a cargo del mantenimiento de los telégrafos y los teléfonos portátiles de magneto, **(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952)** El reparador se encargaba de controlar las líneas telegráficas y telefónicas que venían desde la ciudad de Guayaquil hasta la ciudad de Quito; venían los postes de las líneas telegráficas y telefónicas, tenía que andar revisando que esté funcionando bien las líneas, a veces se arrancaba los alambres, a veces por el viento se envolvían

los cables, esa era su función estar al pendiente.

(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935) Su equipo de trabajo era una polea, un cabo para subir rollos de alambre, un poco de pilas, sustancias especiales para el mantenimiento del telégrafo y teléfono y su cableado, un tablero donde había clavijas, **(Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951)** Se encargaba de que las líneas telegráficas estén en buen funcionamiento, los materiales de trabajo eran playo, alambres, cuando tenía que ir a reparar el utilizaba un carro de mano que iba enganchada en el tren en la parte posterior y desembarcaba en el lugar donde estaba arrocado el cable y le reparaba, no tenían horario fijo, **(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952)** las herramientas de trabajo era playos, pinzas, alambre herramientas para reparar el cableado.

8. Llamador ferroviario

El oficio de Llamador ferroviario corresponde al departamento de despachos, su oficio está asociado directamente con el cargo de Jefe despachador de trenes, y de forma indirecta con la tripulantes ya que les informaban en que tren debían salir (López et al., 2020).

(Héctor Hermel Heredia Hinostroza, 1928) Recibía la orden que es un documento detallado de la información del jefe despachador de trenes, en ese documento estaba detallado el personal de tripulación que debía ir en el turno asignado como Conductor, Maquinista, Fogonero, Brequero, Colector, Chequeador, el número de tren asignado y la hora de salida, con esa información él se dirigía de casa en casa notificándoles (Villa, 2019, p. 58), **(César Alberto Andrade Andrade, 1932)** él informaba directamente en la casa, con voz fuerte gritaba la hora que tenía la salida y el número de tren asignado su medio de transporte era una bicicleta que la misma empresa de ferrocarriles le proporcionaba o podía ir a informar a pie, por ello se creó el barrio ferroviario porque la mayoría de trabajadores especialmente tripulantes debían estar pendientes del turno que les tocara y sobre todo vivir cerca para estar a tiempo en el trabajo (Villa, 2019, p. 41), **(César Alberto Andrade Andrade, 1932)** Los señores llamadores iba al domicilio del trabajador y le decía señor tal, usted tiene el turno para las 3am y el llamador tenía que esperar que el trabajador le conteste que ha aceptado el aviso y no podía esperar que otra persona le diga que sí, esperaba sólo la voz del trabajador para que el llamador esté seguro que el viaje se va realizar (Villa, 2019, p. 41), **(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935)** el llamador notificaba en la puerta de la casa e iba diciendo, conductor tal, maquinista, fogonero tal, brequero tal, le toca en tal número de tren y les toca salir a las 4am con rumbo a Palmira, Alausí, o al lugar que sea y luego regresaban y a veces el personal de tripulación tenían que hacer doble viaje por ejemplo iban hasta Palmira, y luego les tocaba regresar a Naranjapata para recoger otro convoy, **(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** El guardián era el señor que cuidaba las cosas en la estación, estaba ahí dándose las vueltas para que no se roben las mercaderías que llegaban en especial las frutas que de vez en cuando

eran sustraídos por los muchachos que venían de las escuelas o colegios que debían pasar a sus casas por la estación (Flores, 2019, p. 46); El llamador era un señor que andaba en bicicleta y conocía las casas de toditos los señores ferroviarios. Por ejemplo, a mi casa iba a las tres de la mañana y decía: “Pepe Balseca usted tiene viaje a las cuatro de la mañana en tal número de tren”, y así iba llamándole de puerta en puerta. Él les iba haciendo levantar y diciéndoles a qué hora debían irse de viaje. Entonces los señores fogoneros, brequeros, el maquinista, el conductor estaban descansando, pero ya tenían un viaje, pero ellos no sabían a qué hora debían salir; entonces el llamador les iba avisando, y los señores se cambiaban de ropa, se alistaban y subían a los talleres (López et al., 2020, p. 24), (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**), llegaban aquí a la casa y decía en voz alta Vicuña, Vicuña el tiempo [*hace referencia al tren*] numero 6 entonces uno sabia y a ojo cerrado iba por la estación a la hora que le tocase, (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) el llamador era el personal encargado de notificar a los tripulantes del tren, decía: “usted tiene instrucciones en tal tren y tiene que salir en el horario de las 5pm” y los tripulantes así sabia en que tren debían ir. (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) En caso de una emergencia o se adelantaba la hora de salida del tren, digamos tenía que salir a las 4am, siempre había guardián o llamador, él era el encargado de ir notificando de casa en casa en su bicicleta el reporte que envió el jefe despachador de trenes para que a esa hora estén los tripulantes listos armando el tren y después de una hora para la salida, había casos en los cuales los tripulantes no vivían en Riobamba si no digamos en Guamote, Cajabamba lugares más lejos que es lo que hacían, en la noche mismo averiguaban los turnos que iban a tener.

ESTACIÓN

9. Jefe de estación ferroviaria

El cargo como jefe de la estación pertenece al departamento operativo que funciona en la estación ferroviaria de Riobamba, es el cargo más alto al que podía ascender el personal operativo de la estación, está asociada de forma directa con el cargo de Jefe despachador de trenes, bajo su responsabilidad estaban el Boletero, Calculador, Cajero, Pesadores, Estribadores (López et al., 2020).

(**Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932**) la Estación del ferrocarril tuvo dos ubicaciones, la primera fue en el punto denominado Luisa, donde hoy solamente queda una casa (López et al., 2020, p. 47), actualmente funciona en las calles Carabobo entre Av. Unidad Nacional y Av. Daniel León Borja, es este sitio también funciona las oficinas administrativas.

(**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) El jefe de estación era el representante de la empresa en cada una de las estaciones, había alrededor de 48 estaciones a lo largo del ferrocarril, estaciones de primera, estaciones de segunda y de tercera.

(**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) el horario de trabajo era sin límite, permanecía viviendo dentro de la estación, tenía un horario de 24 horas para estar pendiente de los sucesos de la estación porque él era el responsable, (**Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946**) no tenían horario establecido y vivían en la estación por la responsabilidad que tenía, (**José Eduardo Balseca Villagrán, 1949**) el horario de trabajo era desde la madrugada porque debía estar verificando todo (Villa, 2019, p. 54), a veces debía madrugar a las 4:30 am todos los días como responsable del personal, la carga y todo el movimiento en la estación, era el primero en integrarse al trabajo para ver que todo esté en orden, (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) el jefe de estación en las estaciones principales tenía el horario de 8am a 12pm y 2pm a 6pm, y en las estaciones pequeñas no tenía horario trabajaban las 24 horas pendientes debía estar pendiente de cualquier situación (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) Tenía un horario de 8 horas laborables, pero como el tren funcionaba las 24 horas era necesario dejar personal encargado en el turno de la noche o guardias.

Villa (2019), menciona lo siguiente:

*(**Emiliano Gilberto Zavala Zambrano, 1951**) la residencia de los jefes de estación era en las villas en el sector denominado Bellavista que a su vez servía de casa de alojamiento para personas con de alto rango que pernoctaban en la ciudad.

(**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) Se encargaban de verificar la facturación de los boletos de las guías, verificar que las encomiendas sean receptadas y despachadas sin inconvenientes, verificar que todos los pasajeros suba al tren con su boleto. (**Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942**) El jefe de estación era el representante legal de la empresa, bajo su cargo estaba todo el personal de la estación como boletero, calculador, cajero, pesadores y estibadores, debía verificar y responder que todo el personal cumpla sus debidas funciones en el puesto, controla los horarios de trabajo, controlar la salida de los trenes, controlar las tripulaciones que vayan en debida forma, que no falten, que salgan a tiempo. (**Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942**) El jefe de estación siempre estaba con su personal administrativo de boleteros, calculadores, facturadores de guías, capitán de cuadrilla y era el encargado de formular las cuentas diarias por venta de boletos, este proceso lo realizaba en conjunto con el cajero, para luego ser emitidos a la tesorería general de la empresa. (**José Eduardo Balseca Villagrán, 1949**) Veía a todos los trabajadores, él estaba atento para que se despachen los trenes, que se vaya toda la mercadería, que el bodeguero reciba bien la mercadería, que la mercadería llegue a las otras estaciones, el realizaba los reclamos cuando faltaba mercaderías de algún comerciante, (**Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950**) Debía formar las ordenes, un documento detallado en el cual se indicaba el lugar de cruce con otros trenes, (**Emiliano Gilberto Zavala Zambrano, 1951**) Él estaba a cargo exclusivamente del personal de la estación, (**Fredy Hermenegildo Logroño**

Noboa, 1960) que debía reportar mediante un informe al contador de tiempo ubicado en la ciudad de Quito el tiempo laborado de cada uno de los trabajadores en la estación que estaban bajo su responsabilidad.

***(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** La diferencia de los sueldos era así, el personal que trabajaba en la estación, jefe de estación, el subjefe, el cajero tenía un sueldo un poco mayor, de ahí los que seguían era, el boletero, el calculador, el bodeguero, el pesador y el jefe de cuadrilla nosotros teníamos el mismo sueldo, pero menor a los jefes, y el personal que ganaba un poquito menos pero no era tanta la diferencia con el personal que estación era los señores estibadores.

***(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935)** Todos los materiales de trabajo eran entregados al jefe de estación desde la oficina central en Quito y él se encargaba de proporcionar todos los materiales necesarios a cada trabajador en la estación. **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** que el proporcionaba el paquete de boletos al boletero.

Mientras que López et al. (2020) indica:

*** (Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946) y (Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932)** que el uniforme que vestían los de oficina en sus inicios eran entregados por la misma empresa de ferrocarriles, los que tenían puestos más altos, se les entregaba un terno americano de color blanco con rayas negras o azules y los subalternos un terno de color azul, corbata negra y zapatos negros, y demás personal ternos de casimir inglés. **(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** que tiempo después por motivos internos la institución fue decayendo económicamente por ello ya no se daba los uniformes y cada trabajador se mandaba a confeccionar el suyo respectivamente, el personal administrativo mandó a confeccionar un terno menos costoso similar a los que proveía en sus inicios la empresa de ferrocarriles.

10. Boletero ferroviario (oficio que paso a cargo del cajero)

El oficio de boletero pertenece al departamento operativo de la estación ferroviaria de Riobamba y está asociado de manera directa con el oficio de cajero ferroviario, para realizar las cuentas por concepto de venta de boletos y está asociado con el jefe de la estación ya que él era su jefe inmediato.

(Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932) que la Estación del ferrocarril tuvo dos ubicaciones, la primera fue en el punto denominado Luisa, donde hoy solamente queda una casa, actualmente funciona en las calles Carabobo entre Av. Unidad Nacional y Av. Daniel León Borja, es este sitio también funciona las oficinas administrativas.

(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) El horario del tren era las 24 horas, 365 días del año no había descanso, el horario de trabajo del boletero era de lunes a viernes, en el puesto de trabajo

debían estar unas horas antes que este todo listo, comenzaban la primera jornada desde las 5am para vender los boletos a los pasajeros y puedan ir abordando al tren como el primer turno del tren que era el mixto salía a las 6am con destino a la ciudad de Guayaquil (Villa, 2019, p. 53).

(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935), el boletero trabajaba en las estaciones principales era el responsable de la venta, el boletero vendía y cobraba y luego pasaba las cuentas al cajero, los boletos venían impresos en boletines especiales desde Quito numerados, cumplía sus funciones estrictamente en las estaciones en principales como: Guayaquil, Quito, Riobamba, Ambato, Duran y en las estaciones intermedias esta función lo cumplía el jefe de estación o el ayudante, los boletos los proveían directamente desde la oficina de contabilidad central situada en Quito, **(Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942)** el Boletero vendía los boletos desde las 5am, ya que los trenes salían desde las 6am, recaudaba el dinero, hacia el informe de boletos y entregaba al jefe de estación para que formule el estado diario y ese dinero sea remitido a la tesorería general de la empresa que funcionaba en la estación de la ciudad de Riobamba (Villa, 2019, p. 69), **(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** había dos tipos de boletos que vendían, uno se llamaba de *primera* y el otro de *segunda*, la diferencia entre el costo de un boleto con otro era del 50%, los asientos de primera tenían sillones cómodos, y los asientos de segunda era taburetes de madera (Villa, 2019, p. 49), el boletero es el que vendía los boletos de madrugada para el tren mixto, si no podía estar él, delegaban a otro empleado para que le ayuden en ese turno **(Elicio Rene Santillán Logroño, 1959)** El ferrocarril tenía su propia imprenta en la ciudad de Quito, entonces la imprenta se encargaba de proporcionar los boletos, el boletero lo que hacía era cortar y vender los boletos al destino que el pasajero lo necesite, el boletero le recortaba solo hasta la parada solicitada, **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** Tenía su libretín, que le proporcionaba el jefe de estación, los boletos los tenía bajo una caja fuerte porque era como si fuese dinero en efectivo, al boletero le daba dos tipos de boletos, le daba los boletos de *primera clase* y los de *segunda clase*, y tenía un maquinita en la una hilera estaba detallada todas las estaciones con ruta norte hasta Riobamba y al reverso estaba desde Riobamba y las rutas con rumbo sur y al punto que se iba el pasajero le cortaba con una máquina y ese era su ticket para poder transportarse y por tanto ya sabía cuánto le costaba el pasaje, en la estación había una tabla detallada con cada estaciones desde Quito-Duran de manera horizontal, y Duran-Quito de manera vertical y así era fácil verificar el punto de cruce y ahí se sabía el precio del pasaje.

(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935) Había variedades de transporte de Guayaquil-Quito era el autoferro era de 30 sucres, que funciono hasta 1948, por cambios políticos desde 1944 se dio el proceso de nacionalización improvisada de la empresa de ferrocarriles y paso de administración extranjera a manos pública del estado ecuatoriano. **(Miguel Ángel Castro**

Ordoñez, 1950) El costo del pasaje era según la distancia, pero era barato, Bucay a Alausí costaba 5 sucres, de Riobamba Bucay de igual manera 6 sucres.

(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) La diferencia de los sueldos era así, el personal que trabajaba en la estación, jefe de estación, el subjefe, el cajero tenía un sueldo un poco mayor, de ahí los que seguían era, el boleterero, el calculador, el bodeguero, el pesador y el jefe de cuadrilla nosotros teníamos el mismo sueldo, pero menor a los jefes, y el personal que ganaba un poquito menos pero no era tanta la diferencia con el personal que estación era los señores estibadores.

(Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946) Tenía una máquina que se llama la selladora, la caja fuerte para guardar el dinero y el libretín de boletos, el libretín de boletos venía detallado las paradas y el boleterero lo que hacía era cortar con la selladora hasta la estación que compraba el pasajero, **(Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951)** Los materiales de trabajo era una calculadora, y el talonario de los boletos para la venta al pasajero.

Don (Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946) y Don (Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932) que el uniforme que vestían los de oficina en sus inicios eran entregados por la misma empresa de ferrocarriles, los que tenían puestos más altos, se les entregaba un terno americano de color blanco con rayas negras o azules y los subalternos un terno de color azul, corbata negra y zapatos negros, y demás personal ternos de casimir inglés, **Don (José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** que tiempo después por motivos internos la institución fue decayendo económicamente por ello ya no se daba los uniformes y cada trabajador se mandaba a confeccionar el suyo respectivamente (López et al., 2020, p. 42), el personal administrativo mandaron a confeccionar un terno menos costoso similar a los que proveía en sus inicio la empresa de ferrocarriles.

11. Cajero ferroviario (existe, pero con modificaciones en cuanto a los instrumentos de trabajo)

El oficio de cajero está asociado directamente con el cargo de jefe de estación ferroviaria y los oficios de boleterero y calculador y pertenece al departamento operativo de la estación ferroviaria. Su trabajo lo desempeñaba en la estación ferroviaria ***Don (Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932)** que la Estación del ferrocarril tuvo dos ubicaciones, la primera fue en el punto denominado Luisa, donde hoy solamente queda una casa (López et al., 2020, p. 47), actualmente funciona en las calles Carabobo entre Av. Unidad Nacional y Av. Daniel León Borja, es este sitio también funciona las oficinas administrativas.

(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) los trabajadores de la estación ferroviaria les tocaba madrugar y el horario era de domingo a domingo pero en el caso del señor cajero era el único que tomaba un día de descanso, él trabajaba de lunes a sábado, incluso el jefe de la estación tenía un

horario de 24 horas (Villa, 2019, p. 53), el señor cajero no alcanzaba a hacer todas las funciones, entonces el calculador era el ayudante.

(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) La función de un cajero consistía en cobrar por las encomiendas y el equipaje del pasajero que enviaba a las diferentes estaciones ferroviarias, dichos boletos para el cobro los emitía el Calculador, existía dos formas de pago “pagado”, la persona que enviaba la encomienda pagaba por él envió en la estación y el otro método “a cobrar” que la persona dejaba la encomienda en la estación y la persona que recibía pagaba por la encomienda, las encomiendas receptadas se sellaba y eran enviadas a bodega, otra de las funciones que cumplía era receptor el dinero y factura que los colectores realizaban en el transcurso de una estación a otra. Es el que pagaba los sueldos a todo el personal de Riobamba en su oficina en la estación de tren. El cajero ya le sellaba la mercadería si estaba pagado todo y mandaba a la bodega (Villa, 2019, p. 53), **(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952)** cuando el pasajero si quería contratar un vagón entero el cajero tenía que cobrarle, el cajero hacia la guía y luego le entregaba al pasajero, la guía tenía un documento original y unas copias, la original quedaba en la estación junto con el cajero una copia con el conductor del tren y la otra copia con el pasajero que lo enviaba para poder retirar, el cajero realiza los cobros y hacia los papeleos, **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** Él se encargaba de recibir todo lo que recolectaba el cobrador de boletos, los cobros por él envió de mercadería, a través del detalle en una hojas que se tenía, el reporte diario, trabajan en la estación y él se encargaba de depositar el dinero en la cuenta de la empresa de ferrocarriles además se encarga de pagar los sueldos a los trabajadores, tenía registrado su firma en la chequera.

[El oficio de pagador se asemeja mucho a la función de cajero] **(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** la función que tenía el pagador, era pagar cada quincena el sueldo a todo el personal, de acuerdo con el conteo de las horas de trabajo al personal de tripulación y el pago del sueldo que correspondía a cada puesto de trabajo, en aquella época el ferrocarril movía mucha gente, trabajo y por ello también se generaba bastante dinero.

(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935) Tenía su caja fuerte para guardar el dinero de la ventas de boletos, por cobro de equipajes y envíos de carga o mercadería, el informe de cuentas era entregado al jefe de estación y posterior era enviado al tesorero general de ferrocarriles en Quito, todo lo recaudado durante la semana, tenía una sumadora, máquina de escribir, les entregaba bajo inventario parara que sea el responsable de los materiales para el desempeño de sus actividades, estos materiales venia directamente desde la oficina central en Quito, **(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** Tenía una máquina de escribir manual, y después de un tiempo fueron las máquinas de escribir eléctricas, una sumadora de palanca, papel carbón, un papel que servía para realizar copias de documentos de manera ágil, sellos, y demás materiales de oficina como esferos, lápices, borradores, **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** Las herramientas que tenía

era una sumadora manual con manivela donde le movía una palancas y le daba la respuesta o tenían una calculadora grande en la cual digitaba en un teclado los números y después jalaba una palanca y salía la respuesta y siempre llevaba consigo una caja fuerte para guardar todo el dinero recolectado.

(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) la diferencia de los sueldos era así, el personal que trabajaba en la estación, jefe de estación, el subjefe, el cajero tenía un sueldo un poco mayor, el segundo grupo que se reducía el sueldo, era al boleterero, calculador, bodeguero, pesador y el jefe de cuadrilla nosotros teníamos el mismo sueldo, y el personal que ganaba incluso menos que nosotros eran los señores estibadores.

Don (Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946) y Don (Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932) que el uniforme que vestían los de oficina en sus inicios eran entregados por la misma empresa de ferrocarriles, los que tenían puestos más altos, se les entregaba un terno americano de color blanco con rayas negras o azules y los subalternos un terno de color azul, corbata negra y zapatos negros, y demás personal ternos de casimir inglés, **Don (José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** que tiempo después por motivos internos la institución fue decayendo económicamente por ello ya no se daba los uniformes y cada trabajador se mandaba a confeccionar el suyo respectivamente (López et al., 2020, p. 42), el personal administrativo mandaron a confeccionar un terno menos costoso similar a los que proveía en sus inicio la empresa de ferrocarriles.

12. Calculador ferroviario (oficio desaparecido)

(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) Mi jefe era el cajero porque trabajábamos conjuntamente, él era el contador/cajero, todo los ingresos iba al cajero y el hacia la contabilidad del día y eso se mandaba al jefe de estación, y con la firma del jefe de estación se enviaba en unos sobres a Quito a la oficina central en el autoferro un tipo bus que se movilizaba en la línea férrea porque era el transporte más rápido que el tren mixto y el tren de pasajeros y viceversa de Quito enviaban en el mismo transporte en unos sobres el dinero con los sueldos.

(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) El lugar de trabajo de un facturador era en la estación del ferrocarril.

El calculador trabajaba en la estación ferroviaria ***Don (Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932)** que la Estación del ferrocarril tuvo dos ubicaciones, la primera fue en el punto denominado Luisa, donde hoy solamente queda una casa (López et al., 2020, p. 47), actualmente funciona en las calles Carabobo entre Av. Unidad Nacional y Av. Daniel León Borja, es este sitio también funciona las oficinas administrativas.

(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) El personal que trabajábamos en la estación era el calculador, el jefe de cuadrilla, los de cuadrilla, el guardián y el guardia.

(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) El horario de trabajo era Lunes, Miércoles primera jornada desde las 5am hasta las 7:30am, segunda jornada desde las 9am hasta las 5pm debido a que había bastantes envíos de mercadería de legumbres, como el trabajo era casi todo el día con el señor cajero nos turnábamos para salir a almorzar un ratito y volver enseguida a seguir trabajando, los días Martes y Jueves en la primera jornada desde las 5am hasta las 6am, la segunda jornada desde las 9am hasta el mediodía y la tercera jornada a partir de las 2pm hasta las 5pm, la jornada de trabajo estos días no era tan pesada porque no había los comerciantes que enviaban la mercadería y no había feria en Riobamba.

(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) Los lunes se trabajaba con bastantes legumbres desde las 9am a las 10 am, el trabajo era en equipo si uno faltaba otro tenía que hacer doble trabajo, [el proceso funcionaba de las siguiente manera] los señores comerciantes comenzaban a pesar la mercadería, el pesador comenzaba a hacer sus boletos, yo calculaba [oficio calculador] y el señor cajero comenzaba a cobrar, de los que despachábamos como de los que llegaba de otras ciudades como Quito, Guayaquil, si los señores comerciantes embarcaban rápido sus mercaderías salíamos más temprano a las dos hasta dos y media de la tarde tomábamos un descanso y regresábamos a las 4 para abrir la oficina y seguir despachando hasta las cinco o cinco y media hasta terminar.

(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) nos cuenta que el oficio de calculador era muy sacrificado, pero uno se terminaba acostumbrado, la función que cumplía era verificar cuánto cuesta el transporte de la mercadería, también revisar las tarifas de las mercadería procedentes de las demás estaciones y verificar que estén correctas (Villa, 2019, p. 48), cuando venían las mercaderías de otra estación debían verificar que este bien calculado el precio del flete, que este todo pagado, y esa información llenaba en un libro se llamaba guías ayudándole al señor cajero, a veces venían fletes a “cobrar” que no se pagaba en la estación de envió si no que aquí en la estación a la que llega el cajero debía cobrar, el señor cajero cogía el libro de las guías que yo llenaba y él iba cobrando con unos boletos que tenía los señores de la mercadería, a veces cobraban menos entonces se realizaba el cobro por la diferencia, esa lista dejaba preparando en la madrugada para cuando el señor cajero ingrese a su trabajo comienza a cobrar, para el usuario se le entregaba un boleto del flete donde estaba detallado la mercadería que envían, el peso, el lugar y valor y el usuario con ese boleto se dirigía a las bodegas.

[otro nombre con el que se conocía al calculador era *Facturador*] (José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) hacia las guías de la mercadería o sea del boleto se pasaba a una guía a limpio para entregarle al conductor (Villa, 2019, p. 53), era el encargado de traspasar nuevamente la

información de la venta de boletos, de los cobros de pasajes, cobro de mercadería en un documento a limpio o documento organizado para ser enviado a la superintendencia en su departamento auxiliar para ser verificado, el facturador el que hacía las guías de la mercadería o sea del boleto se pasaba a una guía a limpio para entregarle al conductor (Villa, 2019, p. 53), (**Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950**) El facturador también era llamado calculador. (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) Él tenía que facturar las guías, hacer las guías, usted va a la estación y dice deme facturando 10 quintales de harina que quiero mandar a Huigra y él se encargaba y mandaba al cajero para que cobre.

(**Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946**) Él calculador ganaba sobre 800, 900 sucres, (**José Eduardo Balseca Villagrán, 1949**) El sueldo era alrededor de 800 sucres que era la moneda nacional antes del año 2000, sin embargo este dinero no alcanzaba para el sustento diario, pagaban muy poco trabajaban de domingo a domingo, el trabajo era más por amor que por el pago (Villa, 2019, p. 50), el trabajo era día y noche, realizaban horas extras porque había mucho movimiento del tren, pero la empresa les pagaba solo el sueldo básico así trabajen 4 horas o trabajen 12 horas en el día.

(**Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946**) Él tenía una sumadora que era de manivela, para poder realizar las cuatro operaciones básicas, (**José Eduardo Balseca Villagrán, 1949**) El material de trabajo principalmente era la inteligencia de uno, existían unas calculadoras de manivela, pero para poder usarlas se debía aprender a manejar, por eso era preferible la mente y más rápido, lo más indispensable era saber las cuatro operaciones básicas sumar, restar, multiplicar, dividir porque había bastante comerciante que atender, y materiales de oficina como lápiz, esfero, (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) el calculador tenía una tablita que enviaban con disposición desde la oficina central en Quito, en ella se detallaba los precios a cobrar, dependiendo del peso como de la distancia.

Don (Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946) y Don (Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932) que el uniforme que vestían los de oficina en sus inicios eran entregados por la misma empresa de ferrocarriles, los que tenían puestos más altos, se les entregaba un terno americano de color blanco con rayas negras o azules y los subalternos un terno de color azul, corbata negra y zapatos negros, y demás personal ternos de casimir inglés (López et al., 2020, p. 42), **Don (José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** que tiempo después por motivos internos la institución fue decayendo económicamente por ello ya no se daba los uniformes y cada trabajador se mandaba a confeccionar el suyo respectivamente (López et al., 2020, p. 42), el personal administrativo mandaron a confeccionar un terno menos costoso similar a los que proveía en sus inicio la empresa de ferrocarriles.

13. Pesador ferroviario (oficio ya no existe)

Este oficio estaba asociado directamente con el oficio de calculador ya que el calculaba los precios de la mercadería que enviaban los pasajeros y pertenecían al departamento de operaciones de la estación ferroviaria (López et al., 2020).

El oficio de pesador ferroviario lo desempeñaba en la estación ferrocarril ***Don (Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932)** que la Estación del ferrocarril tuvo dos ubicaciones, la primera fue en el punto denominado Luisa, donde hoy solamente queda una casa (López et al., 2020, p. 47), actualmente funciona en las calles Carabobo entre Av. Unidad Nacional y Av. Daniel León Borja, es este sitio también funciona las oficinas administrativas.

(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) que los trabajadores de la estación ferroviaria les tocaba madrugar y el horario era de domingo a domingo pero en el caso del señor cajero era el único que tomaba un día de descanso, él trabajaba de lunes a sábado, incluso el jefe de la estación tenía un horario de 24 horas (Villa, 2019, p. 53).

(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) La función de pesador era pesar la mercadería a transportarse en el ferrocarril, por lo general los días lunes, miércoles y viernes eran los días más ajetreados ya que enviaban mercadería de legumbres y el resto de días se enviaban productos no perecibles, el instrumento de trabajo indispensable era una balanza conocidas como romanas bien grandes, de esta manera, la báscula generaba un boleto, el cual era enviado al calculador, que mediante el peso indicado este calculaba el precio de la encomienda y a su vez enviaba el boleto al cajero para el cobro (López et al., 2020, p. 35), también receptaba la información del conductor, el conductor desembarcaba las mercaderías en la estación e iba dejando una guía entonces en la estación como pesador volvía a copiar en un libro grandes en donde uno se pasaba a limpio para seguir cobrando o entregando a los pasajeros su mercadería, que trabajaban dos pesadores porque llegaban bastante mercadería para embarcar (Villa, 2019, p. 53), **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** Trabajaban en las bodegas de la estación, se encargaban de pesar la mercadería, inclusive debían ir marcando con unas tintas al lugar de destino, FA siglas de Duran, BJ Bucay, RH Huigra, H Alausí, C Riobamba, D Ambato, J Quito, B Ibarra, LZ San Lorenzo, para que los señores cargadores o estibadores no se confundan que era enviado con su respectiva guía.

(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960) Había un poco de diferencia del sueldo entre jefes y resto del personal, por ello no muchos aspiraban a ascender entre puestos, la única diferencia era en las actividades que realizaba.

(Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932) El pesador utilizaba unas balanzas grandes que eran conocidas como romanas (López et al., 2020, p. 35).

Don (Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946) y Don (Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932) que el uniforme que vestían los de oficina en sus inicios eran entregados por la misma empresa de ferrocarriles, los que tenían puestos más altos, se les entregaba un terno americano de color blanco con rayas negras o azules y los subalternos un terno de color azul, corbata negra y zapatos negros, y demás personal ternos de casimir inglés (López et al., 2020, p. 42), **Don (José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** que tiempo después por motivos internos la institución fue decayendo económicamente por ello ya no se daba los uniformes y cada trabajador se mandaba a confeccionar el suyo respectivamente (López et al., 2020, p. 42), el personal administrativo mandaron a confeccionar un terno menos costoso similar a los que proveía en sus inicio la empresa de ferrocarriles.

14. Bodeguero ferroviario (oficio que ya desapareció)

Este oficio estaba asociado directamente con el oficio de cajero y pertenecían al departamento de operaciones de la estación ferroviaria (López et al., 2020).

El oficio de Bodeguero lo desempeñaba en la estación ferrovía ***Don (Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932)** que la Estación del ferrocarril tuvo dos ubicaciones, la primera fue en el punto denominado Luisa, donde hoy solamente queda una casa (López et al., 2020, p. 47), actualmente funciona en las calles Carabobo entre Av. Unidad Nacional y Av. Daniel León Borja, es este sitio también funciona las oficinas administrativas.

(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) Los trabajadores de la estación ferroviaria les tocaba madrugar y el horario era de domingo a domingo pero en el caso del señor cajero era el único que tomaba un día de descanso, él trabajaba de lunes a sábado, incluso el jefe de la estación tenía un horario de 24 horas (Villa, 2019, p. 53).

(Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950) La bodega era exclusivamente para bajar la carga, estaba ubicado en la estación, el encargado de la bodega era el bodeguero, era el lugar para almacenar la mercadería que enviaban y retirar los comerciantes y bajo la responsabilidad del bodeguero estaba los estibadores.

(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935) El bodeguero recibía y despachaba a través de las cuadrillas de estribadores que en ese entonces se llamaban los cargadores, recibían y almacenaban en las bodegas que tenía el ferrocarril que estaba ubicado en las estaciones los productos y los equipajes de los pasajeros.

(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) El encargado de despachar la mercadería al comerciante era el señor bodeguero, cuando la mercadería ya estaba pagada, el comerciante solo indicaba el boleto al bodeguero y retiraba , pero si la mercadería era por cobrar primero se debía

pagar al señor cajero y con el boleto podía retirar en bodega; para el despacho de mercadería en los vagones la forma era parecida, primero el comerciante pasaba por el pesador, luego por mi persona que era de calculador y finalmente debía pagar el total al señor cajero y luego con ese boleto sellado venía de nuevo y yo ordenaba que la mercadería se suba a los vagones por medio de los señores estibadores o también llamado cargadores; para poder retirar la mercadería el usuario debía ir con el boleto sellado por el cajero, el bodeguero despachaba y él le registraba en un libro el movimiento de la carga y revisaba que todo esté en orden porque había dos clases de fletes “a cobrar” embarcaban la mercadería en la estación y el cobro era al lugar y la persona que retiraba en la otra estación y la otra forma era el flete “pagado” que significa que en la estación se cancelaba el total del envío (Villa, 2019, p. 50), **(Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950)** Él recogía el boleto del flete y revisaban que los datos estén correctos y él le entregaba la mercadería al usuario, la bodega era donde está ubicado ahora el café del tren, ahí era unos galpones y entraban los camiones con legumbres para que sean enviados a otra estación y cada saco era sellado, **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** El encargado de realizar el despacho de mercadería era el bodeguero en la bodega ubicado en la estación.

Don (Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946) y **Don (Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932)** que el uniforme que vestían los de oficina en sus inicios eran entregados por la misma empresa de ferrocarriles, los que tenían puestos más altos, se les entregaba un terno americano de color blanco con rayas negras o azules y los subalternos un terno de color azul, corbata negra y zapatos negros, y demás personal ternos de casimir inglés (López et al., 2020, p. 42), **Don (José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** que tiempo después por motivos internos la institución fue decayendo económicamente por ello ya no se daba los uniformes y cada trabajador se mandaba a confeccionar el suyo respectivamente (López et al., 2020, p. 42), el personal administrativo mandaron a confeccionar un terno menos costoso similar a los que proveía en sus inicio la empresa de ferrocarriles.

15. Estibador ferroviario (oficio que ya desapareció)

El oficio de estibador más conocido como carguero de mercaderías perteneció al departamento de operaciones de la estación ferroviaria y estaba asociado directamente con el oficio de pesador, y bodeguero que era su jefe inmediato (López et al., 2020).

El oficio de estibador o cargador lo desempeño en la estación ferroviaria ***Don (Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932)** que la Estación del ferrocarril tuvo dos ubicaciones, la primera fue en el punto denominado Luisa, donde hoy solamente queda una casa (López et al., 2020, p. 47), actualmente funciona en las calles Carabobo entre Av. Unidad Nacional y Av. Daniel León Borja, es este sitio también funciona las oficinas administrativas.

***(Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942)** El horario de trabajo en la estación, la primera jornada era desde las 3am porque ya a las 6m salía el primer turno del tren y la mercadería debía estar lista, iban acomodando toda la mercadería respectivamente en cada vagón dependiendo hacia donde se dirigía, hasta las 5pm o 6pm hasta finalizar de acomodar la mercadería, en la estación trabajaban alrededor de 30 estibadores porque era mucha la afluencia de mercadería que diariamente enviaban, los turnos eran rotativos (López et al., 2020, p. 35).

(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) en el tren la mercadería se acomodaba de acuerdo al orden de las estaciones, si la primera parada era en Alausí, toda la mercadería de Alausí se colocaba cerca de la puerta para que el señor estibador que formaba también parte de la tripulación del tren mixto y de carga pueda desembarcar con facilidad (Villa, 2019, p. 51), **(Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950)** Los estibadores trabajaban en dos lugares, algunos trabajaban estrictamente en la estación ferroviaria y otra parte del personal junto a la tripulación del tren, los estibadores de carrera era los que bajaban la carga al hombro en la estación que debía y todo esto era verificado por el conductor o jefe de tren, **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** los cargadores si formaban parte de la tripulación, los cargadores o estibadores de tripulación debían ir en el vagón asignado de carga para dejar la mercadería en la estación correspondiente.

(Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942) los estibadores eran numerosos porque había mucha carga, debían embarcar, desembarcar, a la estación de Riobamba llegaban varios vagones, lo mismo desde la estación de Riobamba se embarcaba a todo lugar (Villa, 2019, p. 69), **(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** era un oficio muy cansado y sacrificado, en la estación transportaban toda la mercadería que venía de las otras ciudades, colocar en las balanzas para que el pesador calcule el peso y luego transferir a la bodega y de igual forma despachar la mercadería de bodega y colocar en los vagones e ir acomodando por estaciones en orden de salida, la mercadería era colocada en orden, las que iba a la primera parada eran colocadas cerca de la puerta y así iba colocadas en orden de parada, para evitar confusiones un señor colocaba con una brocha las siglas de la persona que enviaba y al lugar por ejemplo enviaba mi persona José Balseca e iba la mercadería con destino a Bucay, en el saco se colocaba el sello JB BUCAY (Villa, 2019, p. 51), **(Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950)** en las estaciones el estibador o cargador se encargaba de realizar las mismas actividades, cuando el boleto del flete estaba sellado, se encargaba de ir colocando la mercadería de acuerdo al lugar que debía descargar primero.

(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935) El salario de un estibador era de unos 150 sucres menos de lo que ganaba un telegrafista, **(Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946)** El estibador ganaba alrededor de 400 a 500 sucres [*moneda oficial del Ecuador hasta el año 2000*].

***Don (Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946) y Don (Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932)** que el uniforme que vestían los de oficina en sus inicios eran entregados por la misma empresa de ferrocarriles, los que tenían puestos más altos, se les entregaba un terno americano de color blanco con rayas negras o azules y los subalternos un terno de color azul, corbata negra y zapatos negros, y demás personal ternos de casimir inglés, **Don (José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** que tiempo después por motivos internos la institución fue decayendo económicamente por ello ya no se daba los uniformes y cada trabajador se mandaba a confeccionar el suyo respectivamente (López et al., 2020, p. 42), el personal administrativo mandaron a confeccionar un terno menos costoso similar a los que proveía en sus inicio la empresa de ferrocarriles y en el caso de los estibadores ocupaban cualquier ropa que sea cómodo para cumplir sus actividades.

16. Conductor ferroviario o Jefe de Tripulación (en auge)

El cargo como Conductor de trenes estaba asociado directamente con el jefe despachador para evitar accidentes en las vías, primero la información era enviada por el sobrestante o el jefe de la cuadrilla de carrilanos al jefe despachador del tramo en las cual los carrilanos realizaban el mantenimiento y esta información era enviada al conductor para que este alerta ya que el tren no podía frenar tan rápidamente a pesar de ello hubo muchos accidentes en el auge del tren, el conductor pertenece al departamento de operaciones de la estación y es parte de la tripulación del tren (López et al., 2020).

TRIPULACIÓN

(José Daniel Moreno Toledo, 1930) La tripulación en los trenes de carga se integraban por un Conductor que era el jefe del tren, el Maquinista, el Fogonero y tres Brequeros (López et al., 2020, p. 28), **(Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932)** La tripulación en los trenes mixtos se integraban por el Conductor, que era el jefe del tren; el Maquinista, Brequeros y el Fogonero, quienes se encargaban de la movilización del tren, uno o dos Colectores; así como también había los chequeadores de equipaje y los porteros, **(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** La tripulación en los dos tipos de trenes también se encontraba un estibador, **(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952)** , la tripulación de carrera realizaban el viaje de Riobamba a la otras estaciones, **(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952)** La tripulación está compuesta por el conductor, maquinista, fogonero, y 3 brequeros, ellos son el personal de tripulación de carrera los que hacían el viaje de Riobamba a la otras estaciones y la tripulación de patio tiene un maquinista también tiene maquinista, fogonero, hay no hay conductor, ahí está el jefe de patio y los 3 brequeros, la tripulación de carrera llegaba a Riobamba y dejaba el convoy ahí se encargaban la tripulación de patio de hacer el movimiento del convoy dentro del patio de la ciudad de Riobamba que eso había solo en Bucay,

Duran, Riobamba y Quito, la tripulación de patio movía el convoy desde el taller hasta la estación, se encargaba de formar los convoyes ,dejar de los trenes para que salgan listos, dejar los vagones en el puesto exacto para hacer el embarque y el desembarque en las bodegas , (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) *el personal de patio* son exclusivamente para el patio salvo caso extremo un compañero de carrera no pudo presentarse en el horario en ese caso los brequeros como alguna vez si trabajaron de carrera, le decían tal compañero no vino usted quiere ir en vez de él y le enviaban en ese turno, ya que los de patio eran exclusivos para manejar en maniobras, arreglo del convoy, armar los trenes, hacer los cambios, lo que el despachador les ordene, la ruta de Riobamba-Quito era el tren número 13, cuando estaba listo veníamos el personal de carrera para salir, el tren número 6 salía a las 6am entonces nosotros teníamos que estar revisando a las 5:30am , (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) *El personal de patio* que también había maquinistas, brequeros, fogonero se encargaban que estén formado el convoy con todas las unidades, antes de la hora de salida, dejarle listo el tren con todas las revisiones, mercaderías listas en cada vagón, realizaban las maniobras dentro de patio digamos la estación al taller, taller estación, cuando el tren estaba ya formado a una hora en punto el tren salía pero con los tripulantes de carrera que eran otros compañeros con los mismo nombres maquinistas, brequeros, fogonero, y algunos más pero ellos eran la tripulación de carrera, la tripulación de patio (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) realizaban las maniobras dentro de patio, movimientos desde la estación al taller -taller estación y conformar al tren, en ambas tripulaciones el personal tenía el mismo nombre Maquinistas, Brequeros, Fogonero, solo cambiaba las funciones.

En cuanto al sueldo del personal de tripulación (**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) El horario era correspondiente a las disposiciones dadas por el despachador de trenes que se manejaban mediante el sistema regular el horario diurno, pero también se laboraba en horario nocturnos, todo el personal de tripulación ganaba por horas de trabajo desde la hora que ha sido notificado por el llamador, que por lo general era una hora antes de subir al tren asignado; Había tripulación extras y ganaban 1,50 sucres la hora, (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) No tenían un sueldo fijo, se tenía la garantía de 160 horas que eso trabaje o no trabaje cobraban, a más de la garantía como trabajaban por horas, si el tren salía a las 6am y podía llegar a Duran al tercer día o cuarto día, como podía llegar el mismo día, porque a veces sufría un descarrilo, un accidente pero por lo regular llegaba a las 4pm o 5pm, tenían que llegar llueve, truene o relampaguee, ahí con el tren, la garantía era 160 horas pero en algunos días eran más horas 180, 200,250, 300 horas dependiendo si había o no trabajo, no era sueldo fijo, (**Elicio Rene Santillán Logroño, 1959**) Todos los tripulantes que andábamos en los trenes, teníamos un convenio de pago con las autoridades, por ejemplo, de aquí a Bucay nos pagaban de 8 horas de trabajo, pero nos hacíamos solo 5 horas, pero claro también trabajábamos, sábados, domingos, días festivos, turnos en la

noche, trabajábamos por hora, la tripulación estaba conformada por el maquinista, fogonero, conductor, brequeros, chequeador.

Conductor

(Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950) El lugar de trabajo mío era en el tren, pero para pernoctar teníamos un departamento en las casas de alojamiento, aquí en Riobamba era frente al taller de ferrocarriles, que era una casa grande con un poco de camas, y llegaba todo el personal, **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** En los talleres del ferrocarril que es ahora atrás del hospital SOLCA estaba la casa de alojamiento, hay trabajaba una señora que cuidaba las habitaciones justamente para que los señores de tripulación que vivían en poblados lejanos del cantón Riobamba pernocten esa noche y la hora de salida digamos que era 4am ellos estén listos para el viaje, pero también esa casa de alojamiento servían para los compañeros de tripulantes que venían desde otras estaciones como Duran, ellos se quedaban la noche en esas casas y la mañana siguientes continuaban el viaje, y de igual manera había una casa de alojamiento en las otras estaciones principales como Duran, Bucay, Riobamba, Quito, Ibarra y San Lorenzo.

(Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950) no tenían un horario definido es más era las 24 horas, solo tenía en cuenta la hora de salida, dependía hacia donde era el recorrido, si el viaje era a Bucay podía demorar 12 a 15 horas de igual manera de Riobamba a Duran 12 horas, dependía de varios factores que determinaban que el tren se demore más o menos tiempo en la vía.

(Jaime Antonio Valdivieso Hernández, 1953) antiguamente había tren de carga, que llevaba solo mercadería, el tren mixto que llevaba mercadería y pasajeros y estaba el autoferro especialmente para pasajeros que era como un bus más rápido (Villa, 2019, pp. 85).

(César Alberto Andrade Andrade, 1932) En aquel tiempo se capacitaban a los trabajadores por tanto una persona que ingresaba al puesto de brequero podía realizar los cursos y aspirar al puesto para ser conductor de trenes (Villa, 2019, p. 39).

(César Alberto Andrade Andrade, 1932) a lo largo de la línea férrea existían los llamados desvíos que eran pequeñas entradas para evitar choques, el conductor recibía el comunicado del jefe despachador del punto de cruce con otros trenes, por lo tanto, en el punto indicado uno de los trenes debía ingresar en el desvío y esperar que el otro tren cruce y seguir con las ruta, recordando que la única línea se utilizaba de ida y de regreso (Villa, 2019, p. 38), el oficio de ser conductor ferroviario era una tarea que abarca mucha responsabilidad, los trabajadores eran personas muy cultas, muy minuciosas, ya que era el jefe la tripulación del tren estaba a cargo del personal como brequeros, estibadores, porteros, fogoneros, porteros, cargadores, maquinista, el registraba todos

los acontecimientos que sucedía antes, durante y después del viaje, tanto la maquinaria como al personal que estaba bajo su cargo (López et al., 2020, p. 36), **(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** el conductor llevaba las ordenes por lo tanto tenía que verificar la información de la mercadería escrita en la orden para que se quede en su correspondiente parada, él era el jefe de la tripulación, el solo daba la orden para que el tren pare y los estibadores descarguen la mercadería, cada vagón tenía un número, el revisaba en la guía en que numero de vagón estaba la carga y solo ese vagón debía abrir ya que cada vagón salía de la estación sellada, también recibía las órdenes de cruces en cada estación que permitía verificar el punto de cruce con otros trenes (Villa, 2019, pp. 52), **(Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950)** como conductor que fue, el cargo era de mucha responsabilidad, vigilaba el desempeño del personal bajo su mando, debía cumplir las órdenes y reglamentos al pie de la letra no se podía confundir en nada, se encargaban de ver las órdenes y controlar el movimiento del tren para estar alerta del cruce con otros trenes y evitar un choque en la vía (Villa, 2019, p. 63), firmaba las órdenes para dar disposición del movimiento del tren, sin esa orden el tren no podía circular, para la salida se registraban el nombre del conductor, el nombre del maquinista y el número de tren debían ser precavidos en las vías, porque estaban a cargo de muchos pasajeros, como conductor de trenes para enviar la información yo escribía en un papel, entonces el telegrafista era el encargado de pasar el oficio que yo quería enviar por medio de un telegrama acá a Riobamba, las demás estaciones ferroviarias también enviaban por el telégrafo toda la información, **(Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951)** el conductor era el jefe de la tripulación no se debe confundir, el que manejaba el tren era el maquinista (López et al., 2020, p. 36), **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** la persona encargada de contar el tiempo de trabajo de los tripulantes era el jefe de tripulación o conductor y a su vez él informaba al despachador de trenes y este informe de trasladaba a la oficina del Superintendente de transportación para el pago al final del mes.

(Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942) él se encargaba de dejar reportando al jefe del taller ferroviario las reparaciones que se debían hacer en la locomotora y los convoyes, era el encargado de revisar las órdenes enviadas por el jefe despachador de trenes para que se realice el cruce con otro tren en lugar asignado, **(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** la mercadería se acomodaba de acuerdo al orden de las estaciones, si la primera parada era en Alausí, toda la mercadería de Alausí se colocaba cerca de la puerta para que el señor estibador pueda desembarcar con facilidad, el conductor es el que daba la orden al señor estibador para que la mercadería quede en la estación correcta, el conductor para dar la orden verificaba la guía o documento detallado proporcionado por el jefe de estación, si debían parar en la estación de Guamote, el conductor daba la orden al maquinista para parar en la estación de Guamote y dar la orden al estibador para dejar la mercadería que está en el listado y dejaba notificando al jefe de la estación (Villa, 2019, pp. 51-73), **(Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951)** que fue conductor ferroviario menciona me

encargaba de controlar al colector, para que realice el *cash fell* o boleto abordo y el dinero por cobro de pasajero en el camino sea exacto ya que el informe junto con el dinero se entregaba al cajero en la parada siguiente, el *cash fell* certificaba que el dinero ingrese a la empresa (López et al., 2020, p. 37), a la hora de llegada de un viaje como

(Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950) para aquella época el salario era en moneda nacional llamada sucre, como conductor ganaban alrededor de 1200 sucres mensuales, el sueldo era muy bueno en comparación con los productos que eran económicos, abastecía para todo y sobraba, no tenían un horario establecido por ello cobraba su sueldo por el número de horas trabajadas, la única garantía que tenían para cobrar el sueldo mínimo era completar las 160 horas de trabajo, incluso si trabajaba menos horas, pero era muy raro que suceda eso, por lo general siempre trabajaban más tiempo de lo establecido, a veces llegaban a completar hasta 300 horas de trabajo y cobraban por el tiempo laborado.

(Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950) como conductor que fue, su material de trabajo indispensable fue un cuadernillo donde registraba todo los movimientos del tren, registraba la hora de salida, de llegada, donde dejaba las cargas, cuanto dejaba, en que estación, que numero de sello rompía y que numero de sello volvían a colocar.

El uniforme para personal de tripulación como **Don (Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946)** : estaban dividido en dos tipos, para el personal de operaciones como era el conductor o jefe del tren, colector, chequeador y el personal de mantenimiento como son fogonero, brequero, Airista, e incluía al maquinista, **Don (Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946)** y **Don (Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932)** n: para el personal de operaciones se les entregaba un terno de color azul, corbata negra y zapatos negros, y **Don (José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** : el uniforme habitual, cuando la empresa de ferrocarriles estaba en su auge, se entregaba para el personal de mantenimiento, gorros, pañuelo, gafas, botas, overoles y un suéter abrigado, **Don (José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** también que por razones internas la empresa decayó económicamente por lo cual cada trabajador se organizaba para mandar a confeccionar el uniforme, quedando característico como **(Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951)** de todo el personal de tripulación un pantalón *blue jean* y cualquier camisa, adicional a ello utilizaban un gorro (López et al., 2020, p. 42), **Don (Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946)** el conductor era el único dentro de la tripulación que utilizaba un gorro más alto que el resto del personal, y en ella una placa como **Don (César Alberto Andrade Andrade, 1932)** que identificaba al puesto perteneciente en este caso la placa *ba Q-G CONDUCTOR* (Villa, 2019, pp. 26-41).

17. Maquinista ferroviario (oficio en auge)

El oficio de Maquinista estaba asociado directamente con el oficio de Conductor, Fogonero, Brequero y Jefe de despachador de trenes e indirectamente estaba asociado con el resto del personal de tripulación, el pertenece al departamento operativo de la estación y es parte de la tripulación del tren (López et al., 2020).

(Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950) no tenían un horario definido es más era las 24 horas, solo tenía en cuenta la hora de salida, dependía hacia donde era el recorrido, si el viaje era a Bucay podía demorar 12 a 15 horas de igual manera de Riobamba a Duran 12 horas, dependía de varios factores que determinaban que el tren se demore más o menos tiempo en la vía, la persona encargada de asignar un horario a los trabajadores de tripulación era el Jefe despachador de trenes, él enviaba la lista con todos los detalles del número del tren asignado, el horario y el personal, **(Elicio Rene Santillán Logroño, 1959)** que fue Maquinista menciona su jefe era el Jefe despachador de trenes, encargado de organizar los viajes y los horarios para el personal de tripulación.

(César Alberto Andrade Andrade, 1932) en aquel tiempo se capacitaban a los trabajadores por tanto una persona que ingresaba al puesto de Fogonero podía realizar los cursos necesarios y aspirar al puesto para ser Maquinista de trenes, él era el responsable de conducir la locomotora, tenía mucha capacidad y experiencia, él era responsable no solo del manejo, bajo su mando estaba el llevar a varios pasajeros que se transportaban diariamente, a lo largo de la línea férrea existían los llamados desvíos que eran pequeñas entradas para evitar choques, al igual que el Conductor el Maquinista recibía la información y debía estar pendiente para realizar las maniobras para saber si debía continuar o ingresar al desvío en el punto indicado hasta el cruce con otro tren, ya que funcionaba solo una línea para la vía del Norte y Sur (Villa, 2019, pp. 39-47), **(Víctor Manuel Romero Velasco, 1934)**, él se encargaba de notificar en taller los posibles daños que tuvo la locomotora en el trascurso del viaje (López et al., 2020, p. 37), **(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** el Maquinista al igual que el conductor debía estar alerta en las vías, porque era una sola línea férrea de ida y regreso, El manejaba el tren no se debe confundir con el conductor que era el Jefe del tren (Villa, 2019, pp. 52-54) **(Emiliano Gilberto Zavala Zambrano, 1951)** las pitadas eran reglamentarias, dentro de curso que realizaban para formarse como Maquinistas era lo principal que debían conocer, la importancia radica principalmente para evitar accidentes en las vías entre trenes y transeúntes debido a la falta de semáforos (López et al., 2020, p. 37) y otro aspecto importante como

(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952) los tripulantes de trenes debían aprender el reglamento de tránsito ferroviario, ya que las pitadas que realizaba el maquinista en el tren eran reglamentarias

no era pitar por pitar, cada pito tenía su significado, debían memorizar con punto y coma de lo contrario se daría catástrofes en el ferrocarril.

(Elicio Rene Santillán Logroño, 1959) el sueldo era dos o tres veces más que el resto de los empleados, el sueldo en comparación en el tiempo de ahora llegaban a ganar de \$1200 a \$1500, pero en moneda nacional que fue el sucre hasta el año 2000.

18. Fogonero ferroviario (oficio con otras funciones.??)

El oficio de fogonero pertenece al departamento de operaciones de la estación, y pertenece a la tripulación del tren, está asociado de forma directa con el maquinista ya que él era el ayudante y de forma indirecta con el resto del personal de tripulación” (López et al., 2020).

(Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950) no tenían un horario definido es más era las 24 horas, solo tenía en cuenta la hora de salida, dependía hacia donde era el recorrido, si el viaje era a Bucay podía demorar 12 a 15 horas de igual manera de Riobamba a Duran 12 horas, dependía de varios factores que determinaban que el tren se demore más o menos tiempo en la vía.

(César Alberto Andrade Andrade, 1932) para ingresar al puesto de fogonero ingresaba primero como meritorio o de pasantía sin remuneración y podía pasar un tiempo corto o largo dependiendo del esfuerzo hasta realmente ingresar a la empresa, luego debía rendir un examen, una vez en el puesto como Fogonero podía ascender a maquinista, para el ascenso se daba mediante el escalafón que era el orden que obtenía de acuerdo a la nota del examen, una vez finalizado el curso, no podía ascender por favoritismos, incluso si el padre o algún familiar ya trabajaba en la empresa no le podía ayudar solo servía el esfuerzo y el escalafón, **(Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932)** mención también en la maquinas al inicio se utilizaba leña, luego fue reemplaza por carbón de piedra o coque y finalmente se pasó al uso del petróleo esto implicaba un gasto muy grande al estado (López et al., 2020, pp. 43-52), **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** por ello para los años 90 y 92 se adquirió locomotoras Alsthon diésel-eléctricas, pero con ello el oficio de Fogonero disminuyo, puesto que las nuevas locomotoras tenían un sistema diferente para el combustible (Villa, 2019, pp. 39-80).

(César Alberto Andrade Andrade, 1932) la función del Fogonero era la provisión de combustible, se encargaba de regular la marcha del convoy para evitar que se descarrile, que se deslice, todo el trabajo dentro del tren era coordinado entre Maquinista, Fogonero, Conductor y Brequero (Villa, 2019, p. 47), **(Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946)**, en las maquinas a vapor tenía la función de abastecer de combustible y agua además controlar que no suba la presión de a 200 grados, él tenía la obligación de ayudar al mantenimiento de engrasado, limpieza de la

locomotora cuando llegaba a la estación, abastecer de carbón de piedra o madera para que combustione el caldero de la locomotora más el agua en las nuevas locomotoras a diésel como eran automáticas las funciones del fogonero cambiaron, algunos se quedaron en las maquinas a vapor mientras otros se especializaron en las nuevas máquinas a diésel, (**José Eduardo Balseca Villagrán, 1949**) para que el tren genere mayor velocidad el fogonero colocaba algún tipo de petróleo en la caldera y este por la combustión generaba vapor (Villa, 2019, p.53), (**Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950**) las primeras máquinas que se movilizaban en la línea férrea era las maquinas a vapor, en la cual el fogonero era el encargado de proporcionar combustible, poco tiempo después se integraron las máquinas de marca Alcón y las Astlon, (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) el proporcionaba el combustible indicado para el movimiento de las ruedas, de ahí importancia de su trabajo, en las maquinas modernas el Fogonero cumple otras funciones como dirigir, realizar maniobras, cambios de la maquina (López et al., 2020, p, 37), (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) en las maquinas a vapor el Fogonero se encargaba de quemar el petróleo e inyectar agua en el caldero de la máquina porque el funcionamiento era solo con vapor, cuando el vapor se producía por la combinación del agua y petróleo esto permitía mover a la máquina, su puesto de trabajo era sacrificado, todo ello cambio cuando se adquirieron las locomotoras diésel eléctricas especialmente para el Fogonero y Maquinista ya que las nuevas máquinas tenían un sistema de manejo distinto y más fácil.

(**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) el personal de tripulación de carrera no tenía un sueldo fijo, pero se tenía la garantía para el pago de 160 horas así trabaje menos horas, además de la garantía el pago era por horas trabajadas, pero en el mes se llegaba a completar 180, 200, 250, 300 horas dependiendo si había o no trabajo.

(**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) las herramientas de trabajo le proporcionaban el maquinista, en el turno de trabajo asignado, y a finalizar el turno se debía devolver la caja porque no sabía si al día siguiente estarían en el mismo turno de trabajo, porque cada viaje todos los de tripulación rotaban.

19. Brequero ferroviario

El oficio de Brequero Ferroviario pertenece al departamento de operaciones de la estación, y pertenece a la tripulación del tren, está asociado de forma directa con el oficio de maquinista, Conductor e indirecta con el resto del personal de la tripulación del tren (López et al., 2020). (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) el jefe inmediato de los brequeros era el despachador de personal o despachador de personal (Villa, 2019, p. 74), (**Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950**) yo como Brequero estaba bajo las disposiciones del jefe despachador de trenes (Villa, 2019, p. 65).

(**Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950**) el lugar de trabajo era en el tren mientras se movilizaban de una estación a otra, (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) que en cada salida los trabajadores de tripulación se rotaban es así que en cada viaje trabajan con diferentes compañeros.

(**Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950**) no tenían un horario definido es más era las 24 horas, solo tenía en cuenta la hora de salida, dependía hacia donde era el recorrido, si el viaje era a Bucay podía demorar 12 a 15 horas de igual manera de Riobamba a Duran 12 horas, dependía de varios factores que determinaban que el tren se demore más o menos tiempo en la vía.

(**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) para ingresar al puesto de Brequero ingresaba primero como meritorio o de pasantía sin remuneración y podía pasar un tiempo corto o largo dependiendo del esfuerzo hasta realmente ingresar a la empresa, luego debía rendir un examen, una vez en el puesto como Brequero podía ascender a Conductor (Villa, 2019, p. 39), para el ascenso se daba mediante el escalafón que era el orden que obtenía de acuerdo a la nota del examen, una vez finalizado el curso, no podía ascender por favoritismos, incluso si el padre o algún familiar ya trabajaba en la empresa no le podía ayudar solo servía el esfuerzo y el escalafón (López et al., 2020, p. 43)

(**Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946**) Había un telegrama que andaba en cada tren que caso de un descarrilo muy grave, el brequero del medio se trepaba al poste y conectaba los cables, *entonces directo mediante magneto* y la clave morse se llamaban a pedir auxilio.

(**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) el Brequero tenía como responsabilidad estar al frente del movimiento de los vagones o de los coches, en los coches existen las cadenas que permiten ajustar y evitar el deslizamiento de las unidades, recordando que el tren está compuesto de la locomotora y de los vagones o coches, todo el procedimiento era bajo las normas de transporte que permitían una correcta señalización (Villa, 2019, p. 47), (**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) en la tripulación del tren siempre trabajaba 3 brequeros, uno delantero, él tenía que proteger la estabilidad del tren que estaba paralizada y también ver la estabilidad en bajas y subidas, el brequero del medio tenía que estar controlando el sistema de frenos, y el brequero de la parte posterior tenía que controlar los breques y hacer bandera o señales al conductor y maquinista indicando si otro tren se aproximaba o aparecía un carro de mano en medio de los rieles, los tres cumplían funciones específicas, los trenes salían con el tren de legumbres que partía de Riobamba a las 8pm y llegaba a Duran a las 4 o 5am, bajaban con 6 u 8 vagones cargados de mercadería, por lo cual uno de ellos debían ajustar los frenos en las bajadas, controlar el aire que hacia el maquinista junto con el conductor de trenes, un Brequero informaba al Maquinista y Conductor cuando otro tren en la dirección contraria se aproximaba o aparecía un carro de mano en medio de los rieles, el otro compañero que estaba en medio del tren se encargaba del control del sistema

de frenos, (**Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950**) el brequero y fogonero de carrera trabajaban en el tren movilizándose de una estación a otra junto con el resto de la tripulación, el brequero revisaba todo el convoy, fierros, carga, los frenos, que este todo bien, el encargado de ajustar los breques en las bajadas del ferrocarril, los breques sirven para ajustar mediante unas palancas, cadenas y con la unión de unos fierros le aprisiona a las zapatas de las ruedas para reducir la velocidad del tren (Villa, 2019, p. 64), (**José Eduardo Balseca Villagrán, 1949**) el oficio de brequero era sacrificado ya sea en el frío, el sol o bajo la lluvia, de día y de noche, ellos siempre debían ir sobre los vagones para dar la señalización al maquinista o conductor, siempre contaban con un uniforme adicional para protegerse del clima frío (Flores, 2019, p. 48), siempre eran 3 brequeros que controlaban los frenos, en bajadas ajustaban para evitar descarrilamiento por tanto peso y en subidas aflojaban los frenos, las señales que enviaban era mediante las lámparas de kerosene y el maquinista sabía que significaba y que tenía que hacer (López et al., 2020, p. 37), en el tren trabajaban 3 brequeros, su puesto de trabajo era en el exterior del tren sobre los vagones, era una labor sacrificada viajaban ya sea en el frío, en lluvia, sea cual sea el clima, se encargaban de controlar, dar señales con linternas para cruzar las carreteras o una subida, o en cruce de trenes hacían señales, ajustaban los frenos del tren para evitar que se desvíe (Villa, 2019, p. 52), (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) el maquinista controlaba el aire para el sistema de freno en la locomotora para lograr un mejor control en el tren, el brequero ayudaba al frenado desde los vagones, cada vagón contenía una válvula que retenía 75 libras de aire, esto permitía tener un mejor control del freno de los vagones, si la velocidad del tren estaba controlada se aflojaba la válvula de aire de los vagones, con ello se ayudaba a controlar tanto el aire manual como el freno del cajas; en caso de descarrilamientos un Brequero se encargaban de colocar la *encarriladora* para colocar nuevamente las ruedas en las líneas del tren, mientras los dos brequeros debía estar atento para dar la señal al tren que venía en la dirección contraria y el que venía después para que se detengan, si por el contrario el daño era mayor se solicitaba la ayuda de los compañeros mecánicos o personal de vía, otras funciones que cumplía era maniobras como: recoger vagones o dejar vagones, los primeros trenes funcionaban con frenos de palo, en los trenes que llegaron después se controlaba con frenos de caja que tenían una rueda parecida al volante que permitía disminuir o aumentar el paso del aire, (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) se encarga de dejar vagones, levantar vagones en las estaciones, frenar con el freno de mano que hay en cada vagón en las bajadas (López et al., 2020, p. 37), (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) era parte de la tripulación del tren y dependía de cuantos vagones llevaba el tren también debían ir los brequeros, mientras más grande sea el tren debían estar más brequeros hasta 4 personas, pero siempre debían estar 3 como mínimo; ellos se encargaban de dar correspondientes señales al maquinista para que realice las maniobras y se encargaban de revisar el aire que sirve para el frenado del tren en cada vagón, (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) el personal de tripulación de carrera no tenía un sueldo fijo pero se tenía la garantía para el pago de 160 horas así trabaje menos horas, además de

la garantía el pago era por horas trabajadas pero en el mes se llegaba a completar 180, 200, 250, 300 horas dependiendo si había o no trabajo.

(Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946) las herramientas de trabajo era el palo de breque que era de madera grande que se insertaban en medio de los vagones para justar en las bajadas y aflojar en las subidas, una linterna de mano para poder trabajar en la noche, guantes, el overol, la gorra, y una caja de herramientas, **(Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951)** los materiales de trabajo que siempre llevaban era el empaquetador, gancho desempaquetador, palo de breque, encauchado, eso era lo más esencial, pero lo más esencial era el empaquetador y desempaquetador que servía para los vagones que tenían bronce, servía para sacar el waípe que esta quemado y poner waípe nuevo con aceite, llevaban aceite para colocar en los ejes de bronce que tenían los tanqueros, los coches y vagones, se debía cambiar para evitar la ruptura del bronce de los ejes de los carros de las ruedas y no causar un incendio, además de ello lo habitual de un brequero era la gorra, una linterna de mano, los guantes, pero en el caso particular de los guantes se colocaba solo el personal con más años de trayectoria, el personal nuevo no se les permitía usar guantes hasta que adquirieran experiencia porque primero tenían que quemarse las manos trabajando para que sea brequero, **(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952)** , el brequero tenía que andar con el palo de breque, la linterna de señales y las chavetas que son unos fierros pequeños con gasques de caucho que servía para acoplar las mangueras en cada vagón para que el aire que viene desde la máquina llegue al último vagón, así se formaba el tubo de aire desde la punta de maquina o locomotora hasta el último vagón o coche y eso era los frenos del tren.

20. Colector ferroviario (oficio que desapareció)

El oficio de Colector ferroviario pertenece al departamento de operaciones de la estación y pertenece a la tripulación del tren, está asociado de forma directa con el Jefe de tripulación o conductor a quien indicaba las cuentas de los cobros de pasajes en el transcurso del viaje y con el Cajero en la estación a quien entregaba todo el dinero recolectado en el transcurso del viaje (López et al., 2020, p. 27).

(Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950) que no tenían un horario definido es más era las 24 horas, solo tenía en cuenta la hora de salida, dependía hacia donde era el recorrido, si el viaje era a Bucay podía demorar 12 a 15 horas de igual manera de Riobamba a Duran 12 horas, dependía de varios factores que determinaban que el tren se demore más o menos tiempo en la vía.

(Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932) que en el tren trabajaban entre 2 Colectores cobrando o verificando que todo pasajero porte su boleto, a la hora de salida del tren y en el transcurso de cada parada que subían nuevos pasajeros (López et al., 2020, p. 38), **(César Alberto Andrade**

Andrade, 1932) cuando los pasajeros abordaban al tren en la puerta de embarque estaba una persona llamada colector que iba recogiendo los boletos adquiridos por los pasajeros en las boleterías de la estación (Villa, 2019, p. 37), (**Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950**) el colector era el que cobraba los pasajes, (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) en caso de que hubiese pasajeros en el camino que se embarcaban el colector hacía su respectivo *cash fell*, eso quería decir que hace el boleto a bordo, le extendía un *ticket* al pasajero y con ello certificaba que había cobrado el pasaje, de este forma se controlaba para que el dinero no entre a los bolsillos de ellos, porque en la próxima estación tenían que dejar el dinero con el *cash fell* y tenía que salir exacto (López et al., 2020, p. 38), (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) el colector era el cobrador (Villa, 2019, p. 74), (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) el colector hacia el cobro en el trascurso de viaje

(**José Eduardo Balseca Villagrán, 1949**) , su material de trabajo era un talonario con los boletos, un libretín para registrar los datos de pasajeros, número de boletos, cobros, y una picadora similar a la perforadora ahora conocida comúnmente, una vez que el pasajero compraba el boleto en la estación al subir a al tren el colector revisaba que tuviese el boleto y le perforaba para evitar equivocaciones, por el contrario si el pasajero no contaba con el boleto de abordaje le vendía el boleto hacia el lugar que el pasajero requería y luego perforaba el boleto (López et al., 2020, p. 38).

21. Chequeador ferroviario (oficio que desapareció)

El oficio de Chequeador ferroviario pertenece al departamento de operaciones de la estación y pertenece a la tripulación del tren, está asociado de forma directa con el Conductor o Jefe de Tren y Colector (López et al., 2020).

(**Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950**) que no tenían un horario definido es más era las 24 horas, solo tenía en cuenta la hora de salida, dependía hacia donde era el recorrido, si el viaje era a Bucay podía demorar 12 a 15 horas de igual manera de Riobamba a Duran 12 horas, dependía de varios factores que determinaban que el tren se demore más o menos tiempo en la vía.

(**Oswaldo Cajas Cruz, 1932**) el Chequeador revisaba el equipaje del pasajero, este chequeo era minucioso evitando que el tren se sobrecargue de equipaje que solo era permitido, sin embargo, si el pasajero excedía el peso permitido se realizaba el cobro adicional (López et al., 2020, p. 38), (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) el chequeador se encargaba de cobrar el exceso de las mercaderías que un pasajero que llevaba a mano (Villa, 2019, p. 74), al igual que **Don Carlos**.

(**Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946**) el chequeador era parte de la tripulación y se encarga del control de peso en equipajes del pasajero y verificar el valor de pasaje, (**Ángel Gonzalo**

Vicuña Rojas, 1951) el cobraba el equipaje de mano desde la primera estación de salida y en las demás estaciones que un pasajero subía a bordo mientras el colector cobraba el pasaje, el chequeador realizaba el cobro por el maletín de mano si este excedía la cantidad permitida, los equipajes con una cantidad mayor eran enviados en vagones sellados pero el cobro de estos los realizaba el cajero directamente en la estación de embarque, (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) el chequeador también se lo conocía como chequeador de exceso, algunos pasajeros subían con mercadería en exceso en una estación y en la siguiente se bajaban para evadir el pago por peso adicional, de ello se encargaba el chequeador (Villa, 2019, p. 74), (**Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932**) de verificar que el pasajero no lleve un equipaje de mano con mayor peso de lo permitido de lo contrario se le realizaba el cobro adicional en dependía de la cantidad que excedía dicho equipaje (López et al., 2020, p. 38), (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) el verificaba que el pasajero cuente con su boleto y se aseguraba que se quede en la estación que corresponde, (**Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946**) su material de trabajo indispensable era un libretin en la cual detallaba las cuentas que realizaba.

DEPARTAMENTO DE FUERZA MOTRIZ

22. Jefe mecánico ferroviario o Jefe de taller (¿Cargo existe con modificaciones...?)

El cargo como Jefe mecánico de mantenimiento, Jefe de taller, o maestro de trenes pertenece al departamento administrativo, y está asociado de forma directa con el Conductor y mecánico, cuando el tren llegaba ellos informaban el estado del tren al Jefe mecánico para que se realice el mantenimiento correspondiente y tenía relación a la hora de salida con el cargo de Jefe despachador de trenes el verificaba el estado del tren por medio del informe que enviaba el jefe de taller para dar la orden de salida (López et al., 2020).

(**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) los talleres eran para el mantenimiento del equipo tractivo, es decir, para la reparación de las máquinas, carros, coches, autocarriles, autoferros que funcionaba las 24 horas del día los 365 días del año (López et al., 2020, p.45), (**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) en Riobamba había 350 trabajadores que laboraban en el *taller* y todos dependían del Superintendente de fuerza motriz ubicado en Duran, los jefes de talleres estaban en las estaciones principales, él tenía su oficina de despacho donde recibía las inquietudes ubicado cerca del taller o incluso en el mismo taller, su despacho siempre debía estar cerca del superintendente de fuerza motriz este era el caso especial en Duran ya que la superintendencia de fuerza motriz era allí, (**Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942**) en el taller se hacía la reparación pesada, se reconstruían principalmente las locomotoras (López et al., 2020, p. 45).

(**Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942**) el taller ferroviario tuvo dos ubicaciones, la primera

fue cerca a la estación actual ubicado en las calles Av. Daniel León Borja entre Lavalle y el Espectador, toda la manzana donde se encuentra la radio mundial (Flores, 2019, p. 66), toda ello después se vendieron a pesar de que esos terrenos eran propiedad del ferrocarril, a partir del año 1995 comenzó a funcionar en la manzana entre la Av. 8 de junio y la calle Esmeraldas (López et al., 2020, p. 46), **(Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946)**, el jefe de taller tenía su oficina en el mismo taller.

(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960) en la parte alta del inmueble donde funciona el taller ferroviario, actualmente detrás del edificio SOLCA, estaba las oficinas, ahí tenía su despacho el jefe de taller y a lado el jefe mecánico; en la parte baja estaba la oficina del jefe de control; en la parte de atrás del inmueble se encontraba otra edificación donde funcionaba las bodegas del almacén, la oficina del jefe de bodegas y frente a este la oficina de los ayudantes y en la parte alta de la misma estaban las oficinas del guardalmacén y contador.

(Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946) trabajaba en turnos de 8 horas, después de él estaba el jefe de guardia o maestro de guardia que era la persona del turno por la noche, **(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952)** el horario era de 7am a 12pm y de 2pm a 5pm, **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** la jornada laboral era de 8 horas, como el tren funcionaba las 24 horas era necesario dejar personal encargado en el turno de la noche o guardias.

(César Alberto Andrade Andrade, 1932), dirigía el taller junto a varios mecánicos que hacían guardias (López et al., 2020, p. 45), **(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935)** el jefe de taller era una persona preparada, para llegar a ese puesto debía trascorrir por lo menos 15 años de experiencia dentro del ferrocarril por lo tanto al ingresar a este puesto tenía amplio conocimiento en administración del taller ferroviario, conocimiento de mecánica, funcionamiento de las maquinas, funcionamiento de vagones, y coches, a su vez era el encargado de dar el correcto mantenimiento a las locomotoras, **(Gustavo Alonso Guadalupe, 1943)** las actividades del jefe de taller era verificar en qué estado llegaba el tren de acuerdo con el reporte del maquinista, en base al reporte se indicaba a cada trabajador de taller que debían realizar en un tiempo estimado, una vez terminada la revisión se informaba al jefe despachador de trenes para que el de la orden de salida, eran tanto el movimiento de trenes que a cada momento llegaban trenes de carga, trenes mixtos, se debía realizar la revisión y mantenimiento pronto, cada trabajador cumplía su responsabilidad por el contrario cuando el trabajo resulto a medias el jefe de taller de trenes entregaba un reporte con el incumplimiento a superintendencia y el trabajador recibía una sanción económica, si no se reportaba a tiempo el daño el que respondía por los daños era el jefe de taller, reportaba al jefe del personal que tenía un puesto superior, las cuentas de los días de trabajo, días de falta, días de permiso, días laborados del personal bajo su orden, para su pago respectivo, **(Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942)** el jefe de taller recibía el reporte del conductor para

el arreglo del tren, cuando finalizaban la reparación los mecánicos reportaba al jefe de taller y con su aprobación solo podía salir del taller y con la aprobación del Jefe despachador de trenes podía salir la maquina con el convoy de una estación a otra (Villa, 2019, pp. 61-70), (**Gonzalo Rodrigo Machado Zuñiga, 1944**) el jefe mecánico era el jefe del taller, (**Emiliano Gilberto Zavala Zambrano, 1951**) su función era administrar el taller y al mismo tiempo al personal que estaba bajo su orden los mecánicos, carroceros, caldereros, carpinteros, torneros entre otros (López et al., 2020, pp. 39-46), (**Emiliano Gilberto Zavala Zambrano, 1951**) era el encargado del funcionamiento de los trenes, las locomotoras y vigilaba que estén en completo mantenimiento, el responsable del stock de los repuestos, para el año 90 este cargo se suprimió (Villa, 2019, p. 32), (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) el jefe de taller estaba a cargo del taller ferroviario y el Jefe de guardia o maestro de guardia es la persona que realiza los turnos en la noche, (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) las funciones del jefe de taller eran más administrativas, verificaba que no falten materiales en el taller, firmaba documentos a la hora de ingreso al taller y salida del tren, en las mañanas el encargado del taller era el jefe de taller y para los turnos nocturnos quedaba un mecánico con experiencia y el segundo al mando llamando jefe de guardia o maestro de guardia, (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) el jefe de taller verificaba que todo esté en orden dentro del taller cuando sucedía circunstancias como el daño de una pieza, el armado incompleto de un vagón, falta de aceite en la locomotora, responsabilizaba a los jefes de guardia o maestros de guardia que eran los segundos al mando dentro del taller por su trabajo incompleto, se laboraba en 3 turnos y rotaban; recibía información proporcionada por el despachador de trenes del número de tren y tiempo estimado de llegada a la estación en Riobamba, el tren llegaba a cualquier hora por lo cual el taller funcionaba las 24 horas.

(**José Eduardo Balseca Villagrán, 1949**) el tren movía bastante dinero, todo el dinero que ingresaba en caja por cobros de mercadería servía para el sueldo de los que laboraban en el taller ferroviario, para el resto del personal los sueldos venían desde la oficina central en la ciudad de Quito en sobre sellado.

Don (Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946) y **Don (Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932)** que el uniforme que vestían los de oficina en sus inicios eran entregados por la misma empresa de ferrocarriles, los que tenían puestos más altos, se les entregaba un terno americano de color blanco con rayas negras o azules y los subalternos un terno de color azul, corbata negra y zapatos negros, y demás personal ternos de casimir inglés, **Don (José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** que tiempo después por motivos internos la institución fue decayendo económicamente por ello ya no se daba los uniformes y cada trabajador se mandaba a confeccionar el suyo respectivamente (López et al., 2020, p. 42), el personal administrativo mandaron a confeccionar un terno menos costoso similar a los que proveía en sus inicio la empresa de ferrocarriles.

23. Jefe de guardia /maestro de guardia

(**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) el taller funcionaba las 24 horas del día, los 365 días del año, por ello todo el personal cumplía el horario rotativo (López et al., 2020, p. 45), (**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) El Jefe de guardia o maestro de guardia era el que se encargaba en el horario nocturno, le remplaza al jefe de taller, era la segunda persona al mando con mucha experiencia, (**Víctor Manuel Romero Velasco, 1934**) trabajaba en 3 turnos cada uno de 8 horas, y todo el personal se rotaba en cada turno (López et al., 2020, p. 40), (**Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942**) tenían 3 equipos de trabajo o guardias cada una con un horario de 8 horas y con suficiente personal para reparar y arreglar las locomotoras o los vagones que llegaban (Villa, 2019, p. 70), (**Gustavo Alonso Guadalupe, 1943**) el horario de trabajo por turno era de 7am a 7pm y de 7pm a 7am y por compensación de horas extras a cambio del sueldo podían recibir 15 días de descanso (Villa, 2019, p. 61), además (**Gonzalo Rodrigo Machado Zuñiga, 1944**) en los turnos estaban los maestros de guardia que eran grupos de trabajadores que hacían guardias de la siguiente manera: entraban a las siete de la mañana y salían a las tres de la tarde, los otros ingresaban tres de la tarde y salían diez de la noche y el grupo de la noche, se amanecía en el trabajo (López et al., 2020, p. 40), (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) el jefe de taller era el encargado del taller ferroviario y el Jefe de guardia o maestro de guardia era la persona que realizaba los turnos en la noche, (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) para los turnos nocturnos quedaba un mecánico con experiencia y el segundo al mando llamando jefe de guardia o maestro de guardia, los turnos de trabajo en el taller estaban divididos por guardias, la persona encargada de las guardias era el jefe de guardia y bajo su responsabilidad estaba el personal de guardia que era la segunda persona a cargo después de jefe de taller (Villa, 2019, p.74), (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) estaba compuestas de tres guardias o tres equipos de trabajo, una guardia trabajaba 10 días, todo el día de domingo a domingo y los dos trabajaban en la noche rotando, pasado los 10 días volvían a rotar nuevamente, conformado por 8 o 10 personas encabezado por el jefe de guardia y el resto mecánicos en sus diferentes áreas (Villa, 2019, p.79).

24. Carrocero ferroviario (¿oficio existe, pero con modificaciones?)

El oficio de carrocero pertenece al departamento de mantenimiento o fuerza motriz, y está asociado de forma directa con el Jefe mecánico, el carrocero rendía cuentas del trabajo realizado y de forma indirecta estaba relacionado con el resto de personal del taller mecánico (López et al., 2020).

(**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) comenta que el taller funcionaba las 24 horas del día, los 365 días del año, por ello todo el personal cumplía el horario rotativo (López et al., 2020, p. 45), (**Víctor Manuel Romero Velasco, 1934**) el personal trabajaba en tres turnos cada uno de 8 horas,

y todo el personal se rotaba en cada turno (López et al., 2020, p. 40), **(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935)** el horario de trabajo de un carrocerero era por guardias, **(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935)** los carroceros verificaban que este en perfecto estado el sistema de freno, las zapatas, las quijadas de enganchamiento de vagones y de coches, **(Gonzalo Rodrigo Machado Zuñiga, 1944)** los carroceros en la sección carrocerías reparaban los vagones y coches de acuerdo al daño de la máquina, otro personal denominado carroceros de las zanjas se encargaban de reparar todo lo que era ruedas de máquina y zapatas (López et al., 2020, p. 39), **(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** los carroceros realizaban el cambio de los frenos, en ella había unas zapata, unas piezas de fierro que al estar unido a la llanta del tren que al ajustar frenaba al tren, daba el mantenimiento y cambio del waipe que se encontraba en los materiales de fierro y eje del tren (Villa, 2019, p. 56), **(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952)** se encargaba de verificar que los truques de cada vagón esté funcionando, que los frenos de los vagones estén regulados, que las zapatas se encuentren en buen estado, **(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952)** era el mecánico de los vagones o de los coches, el mecánico empieza como carrocerero y puede ascender a mecánico superior, **(Víctor Manuel Yerovi Herrera, 1958)** que son las personas que cambian, es igualito a las zapatas de hierro fundido, igualito a los frenos de las bicicletas, de las patitas que tienen caucho, en la misma forma eran los frenos de las locomotoras la zapatas pero en hierro fundido que tenía unas 12 pulgadas de alto por unas 4 pulgadas de ancho, y tenían un orificio donde iba cogido a lado de las llantas un aparejo que se llamaba de freno para poder hacer el frenaje, antes era el compañero que cambiaba la zapatas de frenos, revisaba y por ejemplo por decir los coches que vinieron del viaje desde Duran, entraron y el compañero tenía la tarea de ir a revisar si es que todavía tenía las zapatas, tenían su tiempo vida, si estaban dentro de los parámetros de grosor de la zapata le daban para un viaje más, si es que estaban fuera del límite tenía que poner una zapata nueva, y también él tenía que ver todo lo que concierne a breques, breques usted sabe brake en inglés es freno, entonces él tenía que revisar cadenas, todo el aparejo que llamamos nosotros a nivel del ferrocarril, de ahí el brequero que es otra cosa, el que iba prácticamente encima del tren, una persona brequero por cada vagón o por cada coche de pasajeros, él tenía que ir controlando esa ruedita que era el freno a más del freno de aire que emana la locomotora, **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** se encargaba de cambiar las zapatas, las zapatas son los frenos para la locomotora, provenían desde el cantón Duran ya que ahí las fabricaban y eran distribuidas a las bodegas de las demás estaciones, **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** el carrocerero tenía un trabajo más manual él sabía cuál era su trabajo, venía y cambiaba la parte dañada o realizaba el mantenimiento de zapatas, pero con el pasar del tiempo todo esto desapareció, todo el personal aprendió un poco de todo, porque personal que iba saliendo ya no tenía reemplazo, lo que si aumento fue personal administrativo.

25. Calderero ferroviario (oficio ya no existe)

El Oficio de Calderero pertenece al departamento de mantenimiento o fuerza motriz, y está asociado de forma directa con el Jefe mecánico ya que él era su jefe inmediato (López et al., 2020).

(**Víctor Manuel Yerovi Herrera, 1958**) el compañero calderero una vez llegaron las máquinas a diésel él se quedó como ayudante de cualquiera de los departamentos, porque esporádicamente la gente extranjera quería los tours con locomotoras a vapor no querían los tours con locomotoras a diésel, no, no, entonces el compañero siempre había en cada taller por lo menos había una persona que conocía sobre el tema para dar el mantenimiento en los viajes esporádicos que se daba con los turistas extranjeros, el oficio se quedó rezagado un poquito.

(**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) comenta que el taller funcionaba las 24 horas del día, los 365 días del año, (López et al., 2020, p. 45), por ello (**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) el Calderero tenía su horario de trabajo por guardias, (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) el horario de trabajo era por turnos, a medida que paso el tiempo las guardias fueron cambiando, por el año 88, 89 hubo reducción de personal por lo tanto muchos cargos y funciones desaparecieron y una misma persona se encargaba de realizar varias actividades, llegó al punto en el caso del taller, las guardias lo conformaban 4 personas de lo que antes había 10, 11 personas.

(**Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932**) en las máquinas al inicio se utilizaba leña, luego fue reemplazada por carbón de piedra o coque y finalmente se pasó al uso del petróleo esto implicaba un gasto muy grande al estado (López et al., 2020, p. 52), (**Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946**) el Calderero era la persona que revisaba toda la parte cilíndrica de las máquinas a vapor, en el tender o unidad de la locomotora se encontraba la caldera donde se almacenaba la mitad para combustible y la mitad para agua, detrás de eso se generaba la combustión, le prendía, le abastecían ahí, el fogonero como el maquinista también controlaban el proceso, adentro de la caldera hay un sinfín de conexiones, con el calor del fuego se calentaba el agua y se producía vapor, y el combustible lo que hacía es mantener el fuego y ese vapor que se producía por medio de la combustión comenzaba a abastecerse de los dinamos para encender la luz del faro, para el equipo, para mover el sistema del tren, en las locomotoras eléctricas ya no había esa actividad debido al cambio del caldero por motores en el tender, (**Emiliano Gilberto Zavala Zambrano, 1951**) este oficio toma por nombre debido al trabajo que se desarrollaba en las calderas de las máquinas negras a vapor (López et al., 2020, p. 39), (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) el caldero tenía gran cantidad de tubos conectados entre sí, se encargaba de revisar estas calderas, verificar que no exista fallas ya que a veces se desoldaba algún tubo, (**Víctor Manuel Yerovi Herrera, 1958**) Ese tenemos que hablar sobre las locomotoras a vapor, el compañero calderero debía estar siempre, siempre, siempre dejando la locomotora en un status para que no suba ni baje

la presión de la locomotora para que pueda salir al siguiente día, él se encargaba precisamente del caldero, por donde salía la candela, él era específicamente el que tenía que estar revisando todo eso, **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** el trabajo era asignado en las maquinas a vapor que funcionaban con leña o carbón de piedra, su labor era comprobar que el carbón este completo para que se ponga en movimiento la locomotora, **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** para los años 90, 92 se adquirió nuevas locomotoras de marca Alsthon diésel-eléctricas por ello el oficio de calderero disminuyo, puesto que las nuevas locomotoras tenían sistema diferente de combustión (Villa, 2019, p. 80).

26. Centrifugador ferroviario (oficio ya no existe)

Fredy Logroño , el centrifugador ferroviario es parte del personal del departamento de almacenes que funcionaban en los talleres, y está asociado de forma directa con el Jefe mecánico o jefe de taller (López et al., 2020).

(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960) solo había un centrifugador y trabajaba de 7am a 3pm.

(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952) estaba a cargo de centrifugar el diésel para ocupar en las locomotoras *diésel eléctricas*, **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** las locomotoras nuevas llegaron en 1900 en la época de Rodrigo Borja las **Alston españolas**, más antes de eso en épocas de 1985, 1986 había las **Alcon** que también funcionaban a diésel, **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** la estructura donde se realizaba el proceso de centrifugación era una casa de 3x3m² por la puerta trasera ingresaba el diésel por medio de tubos a un tanque general de gran tamaño, se realizaba el proceso de centrifuga y pasaba a ser almacenados a otros tanques de menor tamaño, el centrifugador se encargaba de limpiar el diésel en las maquinas especializadas para ello, ya que en algunas ocasiones el diésel llegaba con una mezcla de agua o basura mínimas que podía provocar fallas en la locomotora, una vez limpio el diésel pueda ser ocupado (Villa, 2019, p. 78), todo el diésel era provisto por la empresa de combustibles Petroecuador (López et al., 2020, p. 39), **(Víctor Manuel Yerovi Herrera,1958)** La función de él era directamente estar en los reservorios de diésel que teníamos ahí en el taller, haciendo la centrifugación que quiere decir que el diésel cuando le vienen a dejar los tanqueros no es un diésel puro siempre tiene sus impurezas, entonces el oficio del centrifugador era sacar las impurezas entre ellas el agua que contenía el diésel para que no se dañen los motores cuando se cargaban en las locomotoras, él debía estar siempre ahí centrifugando, sacando las impureza y despachando también con el bodeguero o el ayudante bodeguero llenando los tanques del combustible para la locomotora y poder salir de viaje en sus turnos que estaban establecidos.

27. Guardalmacén ferroviario (cargo ya no existe)

El Cargo de Guardalmacén pertenece al departamento de mantenimiento o fuerza motriz, y está asociado de forma directa con el Jefe mecánico e indirecta con el personal del taller mecánico ya que proveía las herramientas necesarias para reparación y mantenimiento del tren (López et al., 2020).

(**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) comenta que el taller funcionaba las 24 horas del día, los 365 días del año (López et al., 2020, p. 45).

(**Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932**) el guardalmacén principal lo desempeñaba desde la estación de Duran, en el resto de talleres de las estaciones pequeñas el encargado era los subalternos del guardalmacén, en el almacén se encontraba todos los materiales como aceites, grasas, herramientas, zapatas, frenos, allí se almacenaba todo lo indispensable para tren y los repuestos (López et al., 2020, p. 40), (**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) era el proveedor de repuestos para atender los diferentes trabajos de mecánica, todo era una estructura organizada perfectamente delimitada, no había improvisaciones de ninguna naturaleza (Villa, 2019, p. 43), (**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) el guardalmacén era el responsable de administrar los materiales que se utilizaba para la reparación de los equipos de tracción como son las maquinas, los vagones, los tanqueros, los coches y demás, eso estaba en todas las estaciones estratégicas, (López et al., 2020, p. 40), (**Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946**) el guardalmacén era el encargado de las bodegas en los talleres de ferrocarril, se encargaba de guardar todos los de materiales, repuestos para el tren., (**Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950**) El almacén era en el taller donde se almacenaba las herramientas y materiales para repuestos de locomotoras, vagones, el encargado era el guardalmacén, (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) se encarga de recibir y distribuir el material que sirve para reparación para mantenimiento de las locomotoras, coches, autoferros, (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) el guardalmacén era el jefe de los materiales que se encuentran en el taller de mecánica y el asistente en recibir y entregar los materiales de acuerdo con los pedidos que llegan a la oficina, (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) como guardalmacén ayudaba al contador a organizar los informes mensuales para ser enviados al despacho central de contabilidad en la ciudad de Quito, debía verificar que toda la información este correcta de ingresos como egreso de materiales (Villa, 2019, p. 83).

(**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) en el taller ferroviario se encontraba la edificación donde funcionaba las bodegas del almacén, en el primer piso funciono las oficina de los ayudantes de bodega y peones y en el segundo piso funciono las oficinas del guardalmacén y contador, en el almacén se guardaba las zapatas, los frenos de los carros, de los coches, de las locomotoras (López et al., 2020, p. 40) desde allí se despachaba insumos de limpieza, útiles de oficina, repuestos para las locomotoras; para el despachado se realizaba mediante unos documentos llamado

requisiciones, documento donde venía detallado el producto, cantidad y con la firma de la persona que retira y los responsables de la entrega que estuviese de turno, si era en la mañana firmaba el jefe de taller, si era en la noche el jefe de guardia y la firma del guardalmacén con ello se despacha el pedido, otra función era ir ordenando, ubicando los materiales, el guardalmacén autorizaba y los estibadores despachaban de acuerdo a los pedidos (Villa, 2019, p. 79), el guardalmacén tenía su oficina y unas bodegas donde tenía los principales materiales e insumos, frente se encontraba una bodega inmensa donde se guardaba principalmente aceites, lubricantes, grasas y todo lo que es repuestos para las locomotoras nuevas que llegaron más o menos en el año de 1990 en la presidencia de Rodrigo Borja, las de marca Halcón, el departamento estaba compuesto por el guardalmacén; *el contador* que realizaba el reporte del inventario de todos los materiales mes a mes a la oficina de contabilidad general ubicado en la ciudad de Quito del total de ingresos, consumo, en base ellos se realizaba las adquisiciones para ir abasteciendo de materiales en bodega; *tres bodegueros* de taller que despachaban los materiales sea para mantenimiento de locomotoras o para oficinas útiles de oficinas y se turnaban, uno trabaja el día y los otros dos rotaban pasado una noche y dos peones que también ayudaban a despachar por la gran demanda de pedidos en el almacén (Villa, 2019, pp. 79-80).

dentro de las entrevistas realizadas anteriormente el termino de guardalmacén y bodeguero tendía a llevar a confusiones asumiendo que era la misma persona, o que uno era jefe y otro era el segundo en su cargo, se debe a que la empresa en los años 1900 tuvo una crisis económica por lo que hubo reducción de personal cambiando así para mejora de la empresa las denominaciones de puestos o asignando más actividades a un mismo trabajador.

(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935) el bodeguero mediante la cuadrilla de estibadores recibía y almacenaba los productos y equipajes de pasajeros ubicado en las estaciones, mientras el guardalmacén se encargaba de la provisión de repuestos a mecánicos en los talleres, **(Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946)** el bodeguero era la persona que trabaja en las bodegas de las estaciones principales guardando los equipajes y mercadería que enviaban los pasajeros, el guardalmacén era el encargado en las bodegas pero en el taller, guardaba todos los materiales y repuestos para el tren, **(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** la bodega funcionaba en la estación allí se guardaba, se embodegaba, entregaba la mercadería, productos de los pasajeros, el encargado era el jefe de bodegas; el almacén funcionaba en el taller ferroviario desde allí se abastecía los materiales y artículos para el mantenimiento y reparación de la unidades, el encargado era el guardalmacén.

***(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** Para el año 1990 en la presidencia de Rodrigo Borja llegaron las nuevas máquinas de marca Halcón unas plomas en las que están hasta hoy siguen operando, llegaron unos container inmensos de repuestos de Francia (Villa, 2019, p. 79).

28. Mecánico general ferroviario (oficio en auge)

El Oficio de Mecánico Ferroviario pertenece al departamento de mantenimiento o fuerza motriz, y está asociado de forma directa con el Jefe mecánico ya que era su jefe inmediato, y está asociado con el resto del personal de taller ferroviario para realizar el mantenimiento y reparación integral del tren (López et al., 2020).

(**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) el taller funcionaba las 24 horas del día, los 365 días del año, por ello todo el personal cumplía el horario rotativo (López et al., 2020, p. 45), (**Víctor Manuel Romero Velasco, 1934**) en el taller de mecánica, el personal trabajaba por turnos cada uno de 8 horas, y todo el personal se rotaba en cada turno (López et al., 2020, p. 40).

(**Jaime Antonio Valdivieso Hernández, 1953**) las guardias estaban compuestas por el horario de 7am a 11am y en la tarde de 1pm a 5pm, y cada quince días rotaban, 15 días en el día y los otros 15 días en la noche (Villa, 2019, p. 85).

(**Víctor Manuel Romero Velasco, 1934**) el mecánico realizaba el mantenimiento en el turno asignado. Una vez cumplido el trabajo de la reparación, nuevamente colocaban listas las máquinas para que al siguiente día sigan transportando la carga. Además del mantenimiento, una guardia se encargaba de la reparación integral de las máquinas, se embancaba en el taller, se la desarmaba íntegramente y se hacía la reparación (López et al., 2020, p. 40), (**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) el mecánico se dedicaba a elaborar piezas indispensables, cuando no había, y reemplazar manualmente las piezas del tren además realizaban el recambio en los tornos., (**Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942**) los mecánicos hacían las piezas para reemplazar las que se rompían, porque era difícil importar todos los repuestos de los Estados Unidos, (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) el taller del tren en Riobamba tenía bastantes mecánicos que arreglaban locomotoras a vapor, a diésel, las españolas y después las francesas, y los coches de vagones; también se encontraban mecánicos de autoferro o motor. Adicional a ello, si una locomotora sufría un daño grave, se llamaba a los mecánicos y al personal de vía (López et al., 2020, p. 40), (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) el mecánico es el encargado de reparar las locomotoras o maquinas, el tren está compuesto por la maquina la parte que le da el funcionamiento, y los vagones que sirve para las cargas, (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) el mecánico tenía que verificar los daños en la locomotora, recibía cursos para el mantenimiento y reparación de la locomotora, había mecánicos especializados en locomotoras y otros mecánicos especializados en autoferros llamados mecánicos automotrices, a diferencia del carroceros el mecánico tenía un trabajo más manual, cambiaba la parte dañada o realizaba el mantenimiento de zapatas, era una persona más especializada en su trabajo.

(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960) cuando no había un producto en bodega, el mecánico generaba una orden de trabajo al superintendente, y el autorizaba y enviaba al departamento correspondiente que realicen el papeleo y asigne a la gente de compras para que adquieran el producto, cuando la compra se realizaba ingresaba a bodega y el mecánico podía retirar el producto a través de un documento llamado requisición.

(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949) , el tren movía bastante dinero, y los únicos que eran pagados con el sueldo que se generaba dentro de la estación por cobros de mercadería eran los mecánicos, para el resto del personal los sueldos venían en sobres sellados desde la oficina central en la ciudad de Quito.

29. Airista ferroviario

El Oficio de Arista pertenece al departamento de mantenimiento o fuerza motriz, y está asociado de forma directa con el Jefe mecánico ya que era su jefe inmediato, y está asociado con el resto del personal de taller ferroviario para realizar el mantenimiento y reparación íntegra del tren (López et al., 2020).

(Víctor Manuel Yerovi Herrera,1958) Mi jefe inmediato era primeramente un maestro de guardia, la guardia constaba de 8 personas con sus distintas especialidades, en las que yo entraba como Artista, entonces el maestro de guardia era el inmediato superior mío y el inmediato inferior del jefe de talleres, con respecto a ello el jefe de talleres era el responsable de todos los equipos llamados guardias y él tenía que dirigir tarea para el maestro de guardia que era el inmediato inferior, y el maestro de guardia dirigir tareas para nosotros así era más o menos el organigrama. el jefe de taller era a nivel general y el laboraba exclusivamente en el día, en las guardias le reemplaza el maestro de guardia, lógicamente el maestro de guardia no tenía las mismas funciones como jefe de taller si no simplemente como jefe de grupo, como jefe de las 8 personas, entonces él dirigía y nosotros conjuntamente con nuestro maestro de guardia rendíamos cuentas en nuestras hojas de trabajo al jefe que era el jefe de taller.

(Víctor Manuel Yerovi Herrera,1958) Trabaje 27 años en ese puesto porque yo entre directamente en ese entonces como bachiller técnico del Instituto Carlos Cisneros teníamos esa opción de entrar directamente, lo que no pasaba con otros compañeros que tuvieron que ascender desde carrilano que es el compañero que arregla la línea y ahí iban escalando de acuerdo a la antigüedad y conocimiento a ciertas jerarquías que daba la empresa.

(Víctor Manuel Yerovi Herrera,1958) Empezaba a laborar a las 7am todos los días cuando era el horario normal, porque también teníamos horario diferenciados en guardias, pero bueno lo

regular entraba a las 7am salía a las 12am luego entraba a las 2pm y salía a las 5pm, ese era mi horario, pero cuando había el horario diferenciado entraba a las 6pm y salía las 7am del día siguiente.

(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935) el Airista era un trabajador especializado en el manejo del sistema de frenaje a través de aire, revisaban todos los sistemas de conexión del aire de las locomotoras a vapor y electro diésel, porque ese sistema garantizaba el movimiento y el frenaje del tren, el tren estaba conformado por la locomotora y los vagones, los artistas estaban ubicados en los talleres del ferrocarril, **(Gonzalo Rodrigo Machado Zuñiga, 1944)** los Airista eran encargados del control del aire de la máquina. La máquina daba el aire que enganchado al convoy, era el sistema de frenaje, o sea el freno mediante palancas de la máquina que accionaba los frenos de cajas (López et al., 2020, p. 38), **(Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950)** el Airista era el encargado de ver el funcionamiento, dar mantenimiento de los frenos de aire de las locomotoras y que este aire pase a los vagones por medio de tuberías o mangueras para un correcto frenado de la maquina mientras este en movimiento, laboraba en los talleres del ferrocarril, **(Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951)** El Airista era un mecánico que saben de aire de la locomotora, vagones, coches, trabajaba en el taller, **(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952)** En el taller estaba el Airista un mecánico que se encargaba del funcionamiento del aire de la locomotora, como también el aire en cada vagón, cada vagón tenía freno de aire, el freno de aire es un conjunto de aparatos operados por aire comprimido controlados, manual, neumática o eléctricamente por medio del cual se retarda o se detiene un vehículo en movimiento, **(Víctor Manuel Yerovi Herrera,1958)** Me correspondía hacer la revisión, arreglo, mantenimiento de locomotoras, vagones y coches de pasajeros en el aspecto de frenos, que se llamaba mi especialidad *Airista o neumático*, mis funciones específicas era dar el mantenimiento de lo que concierne a los compresores que tienen las locomotoras tanto las diésel eléctricas, las maquinas negras comúnmente conocidas como maquinas a vapor, entonces yo iba y hacia el mantenimiento tanto de locomotoras como de los coches y vagones, bajo mi responsabilidad estaba todo el frenaje del equipo rodante que es la locomotora más el equipo arrastrado que son vagones y coches de pasajeros, **(Freddy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960)** El mecánico Airista, estaba en los talleres él tenía que ver que los vagones, coches, que los tanqueros estén funcionando al 100% los tubos de mangueras de aire y que luego se conecte a la locomotora y funcione el aire de frenos, es era una parte muy fundamental.

(Víctor Manuel Yerovi Herrera,1958) Cuando ingresé en el año 1982 empecé a ganar 2500 sucres mensuales lo que equivale ahorita a 10 centavos de dólar, en comparación al sueldo de ahora es un básico de 400 dólares, imagines le estoy hablando de 10 centavos de dólar seria las 399 menos de lo de hoy, lógicamente que todo tiene que estar relacionado al tiempo, era un buen

sueldo solo para nosotros 2500 sucres, ahora digamos que es un sueldito más o menos los 400 dólares que es prácticamente el básico, pero en ese entonces el básico en el país era de 3100 sucres.

(Víctor Manuel Yerovi Herrera,1958) Nosotros teníamos una modalidad que podíamos hacer 40 horas lo normal y luego de ello venía las horas complementarias cuando nos pasábamos del horario normal, había el sobretiempo fijo o sobretiempo ocasional, muchas de las veces que tenía 30 horas fijas que usted tenía que cumplir por ley, pero en cambio había las horas extras, las suplementarias, que por decirle usted iba salía a las cinco de la tarde requerían de su trabajo ¡le decían; quédese hasta las ocho de la noche por ejemplo o quédese hasta las doce de la noche, entonces ahí venían las horas extras por un lado, por otro lado siempre se hacía las horas extras cuando había los famoso descarrilos, el descarrilo prácticamente en si es cuando salen las ruedas de los rieles y se caen al piso las ruedas, sea por abertura de los rieles, o sea por mucha apertura de la línea férrea porque entre paralela y paralela tenía que haber 35 hasta 42 pulgadas nada más entre línea y línea, muchas de la veces por los deslaves o por alguna circunstancia se habría la línea o en las curvas especialmente se habría la línea y se caía la rueda eso se llamaba el famoso descarrillo, en ese sentido teníamos que irnos mecánicos y personal de la vía las horas que sean necesarias, la cuestión era salir con ese descarrillo y arreglar nuevamente la línea porque venía un tren al contrario por decirle o tenía que mañana salir con un nueva ruta, no se podía dejar, no pude ahora y mañana regreso, no, no, no hay teníamos que estar las horas que sea posibles clavadas hasta subir la locomotora y pueda seguir su marcha o a su vez si no seguía su marcha si estaba cerca venía a los talleres.

(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960) los materiales que ocupaban los Airistas eran, llaves de pico, de todo tipo para ajustar los tubos, siempre andaban con su caja de herramientas al igual que el *brequero*, había unas llaves exclusivas para el mantenimiento de las locomotoras a vapor, también llevaban aceite para lubricar las piezas.

(Víctor Manuel Yerovi Herrera,1958) las definiciones de términos en el área de mecánicas son:
Truque: Truck, le decimos comúnmente truque, es el cuerpo donde van montadas las ruedas de cada vagón, de cada locomotora, o de cada coche de pasajeros, ese es el famoso truck o truque, es precisamente como decirle el carapacho donde van montadas las ruedas.

Torno: El torno es la maquina o herramienta que utiliza el mecánico para torneear, cuando hacen los torneados de madera por ejemplo lo que tornean las piecitas, los que le hacen figuritas en las piezas, los que hacen los muñequitos, en cambio el torno es para hierro, que son unos tornos inmensos que existen en los talleres.

Chavetas: Son exclusivamente en cada aparto del truque hay unos pines que se llaman, son una especie de clavos de una dimensión de dos pulgadas de ancho por unas tres dependiendo de lo que se necesite con un orificio, por ejemplo, usted quiere juntar dos piezas pone ese eje y en el orificio de la parte inferior el que no tiene cabeza, ese orificio se ponía un pedazo de barrilla y se retorció para que no se caiga justamente ese aparato que le digo que se llamaba ese ejecito.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN

30. Jefe de vía ferroviario

El cargo como jefe de vía o sobrestante o jefe de cuadrilla pertenece al departamento de transportación/ departamento de vía, el personal de este departamento trabajaba en exteriores a la estación del tren y está asociado de forma directa con el jefe despachador de trenes ya que recibía órdenes directamente de él para evitar accidentes en la vía y viceversa el jefe de vía informaba el tramo en la cual realizaban el mantenimiento o reparación de la línea férrea (López et al., 2020).

(**Alberto Bolívar Santillán Valencia, 1930**) Por el constante movimiento que requería su actividad, utilizaban casas o alojamientos que estaban en cada 10km a lo largo de la línea férrea a pesar de ser espacios pequeños, a su vez estas servían a modo de pequeña bodega para guardar las herramientas de trabajo, y utensilios de cocina para preparar sus alimentos (López et al., 2020, p. 41), (**Jorge Eduardo Benavides Hidalgo, 1942**) La villa en el sector de Bellavista-Riobamba funcionaba como vivienda, una para el Ingeniero jefe del departamento de la vía, la otra para el superintendente y la otra era para funcionarios que venían de tránsito de Quito de Durán que pernoctaban allí (Villa, 2019, p. 69), a su vez (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) las oficinas estaban centradas en la casa grande, en la calle Espejo entre la 10 de Agosto y Primera Constituyente, ahí estaba las oficinas del despachador de trenes, del superintendente de transporte, del *departamento de vía*, ahí se concentraba todo.

(**Alberto Bolívar Santillán Valencia, 1930**) En cada 10 km se encontraba un sobrestante y la cuadrilla de carrilanos, para evitar accidentes en las vías el sobrestante se encargaba de enviar un papelito a manera de telegrama y el documento sean entregado en la oficina del jefe despachador y él era el encargado de informar a todos los conductores de trenes que ese día debían pasar por la ruta que se dio comunicación que tengan precaución porque que la cuadrilla estaba reparando o dando mantenimiento (López et al., 2020, p. 41), (**Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932**) En el departamento de Transportación estaba el jefe de vía. Él era siempre un ingeniero que estaba a cargo del control de todo el personal de la línea: las cuadrillas de carrilanos, o sea los peones que cuidaban del mantenimiento de la línea. Otros miembros integraban este departamento los cuales

eran *jefes internos o subalternos del jefe de vía como eran el supervisor y un controlador* (López et al., 2020, p. 27),

(**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) Dentro del departamento de vía había un **ingeniero de vía** es decir un ingeniero civil que conocía sobre aspectos ferroviarios dentro de la construcción, dentro de mantenimiento de la línea férrea, porque usted sabe que la línea férrea se compone de los rieles, de los durmientes, en fin son características muy propias, entonces había el **jefe de vía**, el **personal administrativo**, los **sobrestantes**, había los *supervisores de vía* que mantenían un control que garantizase que la línea férrea esté en las mejores condiciones para evitar descarrilos o accidentes que podrían traer graves consecuencias (Villa, 2019, p. 41).

(**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) Realizaba reportes del total de horas trabajadas de la cuadrilla designada que eran enviadas al contador de tiempo vía para el cálculo del sueldo, (**Emiliano Gilberto Zavala Zambrano, 1951**) el sobrestante siempre estaba relacionado con el puesto de trabajo de jefe de despachos y el a su vez con el conductor, para evitar accidentes en las vías el sobrestante se encargaba de informar el tramo en el cual realizaban el mantenimiento mediante un telegrama al jefe despachador y él informaba la orden de alerta mediante otro telegrama al conductor de trenes, a su vez se encargaban de revisar desde una distancia considerable el nivel de los rieles y dirigir a los cuadrilleros en qué punto debían corregir las fallas, el nivel lo daba los durmientes y por el constante movimiento de trenes estos llegaban a hundirse (Villa, 2019, pp. 32-33), (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) los *sobrestantes* que era los *jefes de vía* reportaban al contador de tiempo vía, llegaba y decía traigo el reporte del tiempo de la cuadrilla 15, esta cuadrilla estaba compuesta un aproximado de 20 a 25 trabajadores, los sobrestantes llenaban unas hojitas de tiempo y esas hojas revisaban en conjunto con el contador de tiempo vía, ejemplo tal trabajador ha laborado 22 días, 3 días ha pedido permiso y 3 días ha faltado, y el contador de tiempo vía se encargaba de reportar a la oficina central en Quito.

(**José Eduardo Balseca Villagrán, 1949**) los instrumentos de trabajo era una plataforma o carro de mano con una palanca de madera para movilizarse en el tramo de (**Emiliano Gilberto Zavala Zambrano, 1951**) otras herramientas de trabajo manuales eran palas, picos, una lampa puntón, que servía para la extracción de tierra y rellenos, gatas, con barretas con todos estos materiales permitían mantener en buen estado, dar forma a los rieles (Villa, 2019, pp. 33-56).

Don (Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946) y **Don (Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932)** que “el uniforme que vestían los de oficina en sus inicios eran entregados por la misma empresa de ferrocarriles, los que tenían puestos más altos, se les entregaba un terno americano de color blanco con rayas negras o azules y los subalternos un terno de color azul, corbata negra y zapatos negros,

y demás personal ternos de casimir inglés, **Don (José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** : también que tiempo después por motivos internos la institución fue decayendo económicamente por ello ya no se daba los uniformes y cada trabajador se mandaba a confeccionar el suyo respectivamente (López et al., 2020, p. 42), el personal administrativo mandaron a confeccionar un terno menos costoso similar a los que proveía en sus inicio la empresa de ferrocarriles.

31. Remachador ferroviario

El oficio de Remachador (**Gonzalo Rodrigo Machado Zuñiga, 1944**) La cuadrilla de remachadores era parte del departamento Vía (López et al., 2020, p. 41), (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) Ellos andaban en una cuadrilla bien grande más o menos de 12 personas, (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) Era parte del personal de vía, ellos dependían del jefe del departamento de vía.

(**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) *los compañeros no pasaban mucho tiempo en Riobamba*, el trabajo de ellos era en otros lados porque rotaban a otras ciudades bajo la disposición del jefe de vía, no tenía horario fijo muchas veces existían algún percance o daño en Huigra, en Bucay entonces enseguida ellos se dirigían al lugar del daño del puente.

(**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**), Había una cuadrilla de remachadores, especializada en el tratamiento de construcción y reconstrucción de puentes del ferrocarril, ellos *se movilizaban de Guayaquil-Quito, Sibambe-Cuenca*, como los daños en el sistema de puentes era muy ocasionales, los daños se daban más a menudo en época invernal, (**Gonzalo Rodrigo Machado Zuñiga, 1944**) Nos encargábamos solamente del mantenimiento de los puentes, todo lo relacionado con la mecánica, suelda y pintura. Íbamos de puente en puente, de aquí de Riobamba recorríamos hasta Durán. En la costa hay más puentes, unos puentes grandes de arco (López et al., 2020, p. 41), (**Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950**) Era el personal que arreglaban los puentes, ellos cambiaban los pernos de todos los puentes, (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) Andaban reparando los puentes metálicos o de arco y hay más en la ruta montañosa, le veían que estaba muy oxidada a las tuercas o está muy oxidado el puente, por lo tanto rasqueteaban, pintaban, cambiaban de tuercas le hacían un reajuste, *andaban a lo largo y ancho del ferrocarril* ellos pasaban 2, 3 meses hasta que se acabe de pintar el puente, los puentes pequeños arreglaban la cuadrilla de albañiles que cambiaban las vigas y durmientes de los puentes, (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) la cuadrilla de remachadores se encargaban de revisar los puentes del ferrocarril, unos puentes inmensos que son hecho solo a base de fierro, se encargaban de ver que estén pintados, que estén en buen estado, que los pernos estén en su lugar, también le daban mantenimiento y cambio a los remaches de la infinidad de puentes que existen a lo largo de la línea férrea, (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) su función era específicamente de

puentes, ellos se encargaban de arreglar los puentes por donde pasaba la línea férrea, también desmantelaban tanques gigantes de combustible para que las partes sean recicladas y esas piezas ingresaban a las bodegas de talleres.

(Gonzalo Rodrigo Machado Zuñiga, 1944) En los puentes, se cambiaban las piezas grandes, que eran a base de unos remaches que fundíamos al calor, la unión entre vigas. Por la fuerza que se necesitaba para el trabajo, teníamos soldadoras, compresores y pintura. Entonces una vez concluidos 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 evitaba el óxido por la intemperie. Era común, desarrollar más intervenciones de mantenimiento en los puentes de la Costa debido al clima (López et al., 2020, p. 41), **(Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946)** El personal especializado en el arreglo y mantenimiento de puentes de hierro, las herramientas que se utilizaba eran llaves inglesas, rachas, taladros, desarmadores, martillos, tenían sus remaches, pernos con los que unían las piezas de los puentes, tenían que estar puliendo para que los puentes estén en buen estado, prácticamente las herramientas de un mecánico.

32. Carrilano ferroviario

El oficio de carrilano o cuadrillano se encontraba dentro del departamento de vía, el personal de este departamento trabaja en exteriores a la estación del tren, están asociados directamente con el sobrestante (López et al., 2020), **(Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952)** Los cargos que yo desempeñé hubo hasta el último no desapareció nunca un carrilano, un brequero, el conductor de trenes, el inspector de transporte, ninguno de esos oficios desapareció.

(Alberto Bolívar Santillán Valencia, 1930) por el constante movimiento que requería su actividad, utilizaban casas o alojamientos que estaban en cada 10km a lo largo de la línea férrea a pesar de ser espacios pequeños, a su vez estas servían a modo de pequeña bodega para guardar las herramientas de trabajo, y utensilios de cocina para preparar sus alimentos (López et al., 2020, p. 41).

(Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932) las cuadrillas de carrilanos, o sea los peones que cuidaban del mantenimiento de la línea (López et al., 2020, p. 27), **(Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935)** El personal era muy numeroso, había 52 o 56 cuadrillas, cada cuadrilla estaba integrada por 12 trabajadores de vía o carrilanos que se movilizaban en carro de mano, **(José Eduardo Balseca Villagrán, 1949)** arreglaban la línea del ferrocarril, daban mantenimiento a los durmientes de madera que por el clima y movilización constante del tren eran propensos a deteriorarse (Villa, 2019, pp. 55-56), **(Emiliano Gilberto Zavala Zambrano, 1951)** el cuadrillano es una denominación que se le daba a estos trabajadores, que es un grupo conformado por aproximadamente 10

personas de la unión de las palabras cuadrilla y carrilanos, el personal encargado del mantenimiento de los carriles en los tramos asignados y estaba conformado por el sobrestante que era el jefe de las cuadrilla de carrilanos que también se encargaba de revisar desde una distancia considerable el nivel de los rieles y dirigir a los cuadrillanos en que punto debían corregir las fallas, el nivel lo daba los durmientes y por el constante movimiento de trenes estos llegaban a hundirse (Villa, 2019, pp. 32-33), (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) Ellos se encargaban del mantenimiento de vía, nivelar, coger golpes, lastrar, arrancar las hierbas crecidas de toda la línea férrea, (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) se realizaba el cambio de durmientes que estaban en mal estado, era todo a mano, se colocaba durmientes, nivelar la vía, que la anchura de la vía debía estar perfectamente en recta de 42 pulgadas de ancho y en curva debía ser hasta 43 pulgadas, coger el peralte [*pendiente transversal que se da en las curvas de la línea férrea*], si se observa que el un riel está más alto y el otro está más bajito se descarrila, si el peralte está mal que pasa se descarrila, si esta la vía un poco más ancha se descarrila (Villa, 2019, p. 72).

(**José Eduardo Balseca Villagrán, 1949**) los instrumentos de trabajo de un cuadrillano utilizaban una plataforma o carro de mano con una palanca de madera para movilizarse en el tramo de mantenimiento (Villa, 2019, p. 56), (**Emiliano Gilberto Zavala Zambrano, 1951**) otras herramientas de trabajo manuales eran palas, picos, una lampa puntona, que servía para la extracción de tierra y rellenos, gatas, con barretas con todos estos materiales permitían mantener en buen estado, dar forma a los rieles (Villa, 2019, p. 33).

33. Contador de tiempo vía

(**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) el contador de tiempo vía era la persona encargada de llevar el control de las horas trabajadas por todo el personal de vía, sea desde el superintendente de vía, que en este caso era un ingeniero y a su cargo estaba la división norte en Latacunga, división sur en Huigra, guardaba los reportes que hacían los sobrestantes de vía, en base a eso les pagaban los sueldos a los trabajadores, (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) Él se encargaba de realizar los roles de pagos de todo el personal de vía y enviarlos a Quito; Habían diferentes contadores de tiempo porque era mucho personal era mucho personal que trabajaba antes en ferrocarriles, teníamos el contador de tiempo de la vía, él se encargaba de reportar el tiempo laborado de todo el personal que hacía el mantenimiento de la línea férrea, desde Huigra hasta Urbina, la oficina funcionaba en las calles 10 de Agosto y Espejo (Villa, 2019, pp. 83-84).

(**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) Los sobrestantes que era los jefes de vía reportaban al contador de tiempo vía llegaba y decía vengo trayendo el reporte del tiempo de la cuadrilla 15, esta cuadrilla está compuesta digamos de unos 20 a 25 trabajadores, los sobrestantes

llenaban unas hojitas de tiempo y esa hojas revisaban en conjunto con el contador de tiempo vía, ejemplo tal trabajador ha laborado 22 días, 3 días ha pedido permiso y 3 días ha faltado, y el contador de tiempo vía se encargaba de reportar a la oficina central en Quito.

(**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) Ellos son los que calculaban el tiempo trabajo de los trabajadores de vía, porque había bastantes cuadrillas, la oficina era grande, cuando quería hacer una rectificación porque en el pago aparecía un día menos trabajado, podía rectificar donde el contador de tiempo vía para que le ayuden verificando el error, su oficina era en el edificio de la superintendencia.

34. Peluquero ferroviario (oficio desaparecido)

El oficio de peluquero perteneció al departamento operativo de la empresa, (**Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946**) que formaban como personal de apoyo en la institución ferroviaria, al igual que (**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) el servicio de peluquería era un servicio adicional dentro de la empresa de ferrocarriles.

(**César Alberto Andrade Andrade, 1932**) El peluquero era un trabajador más dentro de la empresa, cobraba el sueldo básico y cumplía su horario de 8 horas diarias (Flores, 2019, p. 40), al igual que (**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) Cobraban el sueldo básico por prestar sus servicios, (**Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950**) **Ordoñez, 1950**) laboraban las 8 horas al día.

(**Carmen Elina Manzano Flores, 1928**) existía la barbería del señor *Logroño*, que a su vez él era trabajador ferroviario (Flores, 2019, p. 81), (**Carlos Oswaldo Cajas Cruz, 1932**) en su tiempo de servicio dentro de la empresa, los peluqueros se encontraban en cada terminal y era exclusivo para los trabajadores del ferrocarril (López et al., 75), (**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**), era un servicio opcional para los trabajadores, si querían se realizaban el corte con el peluquero ferroviario asignado o aparte con el peluquero de su confianza, el espacio de trabajo asignado era en la estación del ferrocarril o laboraba en su propio taller, a pesar de ser un trabajador exclusivamente para el personal ferroviario brindaba sus servicios a personas externas ya que la demanda era poca, algunos peluqueros ferroviarios fueron el señor *José Luis Guadalupe Cajilema* y el señor *Manuel Logroño*, (**Gustavo Alonso Guadalupe, 1943**) el personal del ferrocarril si quería se realizaba el corte con el peluquero o el corte y la barba al gusto de cada quien, el espacio de trabajo era en el club ferroviario ubicado en la parte posterior del edificio de la Superintendencia ubicado en las calles Espejo entre 10 de Agosto y Primer Constituyente (Flores, 2019, p. 55), (**Luis Aníbal Maldonado Álvarez, 1946**) El lugar de trabajo era el club ferroviario (Flores, 2019, p. 31), (**Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950**) en la estación de Riobamba el peluquero tenía un espacio asignado en la estación del ferrocarril, en la semana salía en el tren

con rumbo a estaciones cercanas para realizar el corte a los trabajadores, (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) el lugar de trabajo era en la estación ferroviaria y uno de ellos actualmente vive por la ciudadela Primera Constituyente en Riobamba (Flores, 2019, p. 59), para prestar los servicios de peluquería ingresaban mediante un concurso de merecimiento, (**Elicio Rene Santillán Logroño, 1959**) el puesto de trabajo era en la misma estación, el señor *José Luis Guadalupe* oriundo de Tixán fue un peluquero ferroviario, (**Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960**) hasta el año 90 los peluqueros prestaron sus servicios en la institución ferroviaria, tenía días asignados para los cortes, algunos días laboraba en la estación ferroviaria, en los talleres o en el edificio de la superintendencia, rotaba según el día, el ultimo peluquero oficial fue el *señor José Luis Guadalupe* oriundo de Tixán.

35. Gorra ferroviaria

(**Rómulo Bolívar Falconi Guevara, 1935**) Había varios artesanos visto la demanda, dentro de la institución ferroviaria había una discusión total en cuanto al uso del uniforme, la institución directamente no nos otorgaba, uno tenía que ir a buscar, la gorra era tipo cadete. Los maquinistas tenían una gorra de tela, el resto de la tripulación usaban unas gorras de paño, una de las personas que confeccionaba tenía su local en la calle Carabobo entre la Olmedo y Guayaquil.

(**Luis Anibal Maldonado Álvarez, 1946**) La empresa proporcionaba las gorras ferroviarias, pero aquí en la ciudad de Riobamba un señor confeccionaba las gorras, era especialistas en eso, me acuerdo del señor *Jacinto Mera* del barrio la panadería, pero también en la ciudad de Quito y Ambato confeccionaban las gorras. (**Miguel Ángel Castro Ordoñez, 1950**) Había un señor que fabricaba las gorras en la calle Guayaquil, era una gorrita negra con una placa decía “Ferrocarriles Ecuatorianos (y el nombre de la función)”, las gorras eran obligatorio para el personal de tripulación, porque era su carta de presentación, los demás departamentos lo utilizaban si querían. (**Ángel Gonzalo Vicuña Rojas, 1951**) Las gorras ferroviarias nos poníamos los de tripulación, por ahí había hábiles me acuerdo de *Don Néstor Machado* que era colector, había otro que se jubiló como conductor *Don Oswaldo Asqui* Tixaneño, la empresa no nos daba nosotros nos mandábamos a hacer a medida, la gorra de maquinista era achatada, la de nosotros de conductor era templada, del fogonero igual era achatada y cada uno tenía la placa con el puesto al que pertenecía. (**Miguel Rogelio Ortiz Molina, 1952**) A veces la empresa nos daba las gorras, y el resto del tiempo con plata de nuestros bolsillos nos mandábamos a hacer las gorras, había aquí unos 3 o 4 maestros que hacían eran personas particulares, un ferroviario aprendió a hacer las gorras, el hacía y nos vendía se llama *Don Oswaldo Asqui*.

(Jaime Antonio Valdivieso Hernández, 1953) Yo elaboro las gorras ferroviarias desde hace unos 10 años, toda mi familia fue ferroviaria, mi padre fue mecánico, yo inicié con la confección de gorras por cariño al tren y como ingreso económico para el hogar (Villa, 2019, p. 86).

(Jaime Antonio Valdivieso Hernández, 1953) Para la elaboración de la gorra ferroviaria primero debo adquirir los materiales, de los cuales adquiero la cuerina en el comercial Guacho aquí en la ciudad de Riobamba, que es la más fuerte a nivel nacional y la ciudad de Ambato adquiero cuero, adquiero el cartón plástico además mando a confeccionar las plaquitas para poner brequero, conductor de trenes, mando a confeccionar, eso si no hago yo porque cada quien tiene su arte y mi arte es confeccionar las gorras, ay los otros adhesivos les pongo ahí.

(Jaime Antonio Valdivieso Hernández, 1953) El proceso es: adquiero, vengo acá [*al taller situado al lado en su casa*], señalo, corto tengo 3 máquinas, trabajo con dos operarias, la una tuve que suspender y ahora trabajo con mi esposa, trabajo yo, trabajamos los dos, el tiempo está en crisis, entonces no hay salida tengo que cortar, tengo que poner el proceso de gorrita y entonces ahí si van los terminados que van a mano, la gorra es desarmable, no es la que queda intacta, tiene 3 funciones digamos la gorrita, la gorra que le ve se le pone [*gorra ferroviaria completa*], se desarma queda boina o si no solo queda visera, entonces, son 3 en 1, ese es el modelo ferroviario, eso me encanto por eso. Este molde hay para 4 tallas 57cm, 58cm, 59cm, 60cm, esta es 54cm, 55cm, 56cm, porque la cabecita tiene distintas medidas, usted tiene 55cm, estas son las medidas que tengo, esto se conforma la gorra con uno de estos [*pieza circular*] y con otro de estos, para una gorrita es una plantilla de esta [*pieza circular*] y 4 de estos [*pieza rectangular*] 2 de estos y una tirita, sacamos una tira de estas pero en negro mismo no en rojo porque hago en franja roja nomás nomás, la gorra entera no, le pongo rojo, azul o el color que el cliente me pide, ya cortado, como yo corto esto en la mesa de corte, cojo estito y digo haber deme haciendo acá son 4 gorritas que están acá, aquí están para 2, mi señora tiene el proceso de trabajo que a va planchado aquí un pedacito de pegón pagable.

Esposa: Este por ejemplo es la 56, 55, todo esto solo va en el unchulla, aquí se pasa la plancha, cuando se pasa la plancha se pone el número, se van separando y aquí se va viendo lo que se va a coser, se va midiendo aquí y acá.

(Jaime Antonio Valdivieso Hernández, 1953) esta es la franja la parte delantera, aquí va en los ojalesitos, cuando ya está puesto va cosido.

Esposa: y sobrecosido, bueno en lo que ya está sobrecosidos, cosido aquí y sobrecosido que es esto, de ahí si viene con un aparatito que tenemos se hace el huequito le introducimos el hojalillo, cuando ya está este ojalillo puesto cogemos y le ponemos en un aparatito y le clavamos, para que esto se vire, cuando ya está todo armado.

(Jaime Antonio Valdivieso Hernández, 1953) aquí tenemos un pellón plegable, cortamos un pellón, entonces le pegamos así, luego lo cosemos y le damos la vuelta y ahí viene la unión, cada piquete tiene su significado, que se tiene que hacer, porque, son milimétricamente llega a su punto, entonces nosotros tenemos que señalar acá, todos estos van tanto arriba como abajo, que es lo que pasa que esto ya está pegado pero aquí tiene su piquete, todo tiene su piquete, que son 4, mientras vamos cosiendo comenzamos desde esta parte, el ovalo significa un parte va atrás otra va delante cualquiera de las dos, entonces viene acá y comenzamos a coser desde aquí, entonces tiene que coincidir justo acá, y lo propio se cose todo eso y justo tiene que coincidir acá, cada quien tiene su proceso, esto ya está cosido, sobrecosido, aquí está el piquete echo y aquí el otro, eso le permite que no se deforme la gorra, en la unión que se le pone es esta tira, esto le ponemos con el afán de que me sobro digamos cuerina y retazos que no quiero votarles yo lo vuelvo a ocupar, como aquí está esta unión, no va ni cosido ni virado costura porque acá se le así, propiamente es una tira recta, cada tira tiene su dimensión en la cuerina esto estira, entonces tengo que ver cuanto estira por ejemplo su cabeza es 54cm pero como estira por ello tengo que cortar 2cm menos para que quede justo a su cabeza, digamos la gorra no es muy simple, en el caso que fuese cuero, van los números muy exactos igualito en todo, no tengo porque pasarme un centímetro porque en el momento que yo le arme el aro, entonces el proceso es este que tengo que tener aros plásticos que le pongo, entonces el aro siempre yo le corto con 4cm más de medida, en su cabeza de 54cm tengo que cortarle 58cm, porque 2cm va de medida para cruzarle la pega que pego con solución, y para darle fortaleza a esto para que no se desprege yo le pongo forrando esto con una cambrella que va cocido alrededor, la cambrella es este tipo de pellón, yo le corto y esto es el terminado de la gorrita del aro, le coso acá para que, para que vaya forrado y sobre esto viene la visera que es trabajado aparte.

(Jaime Antonio Valdivieso Hernández, 1953) Esta es la visera del mismo material va la visera y va igualito esto si no que le trabajo que va pegado con solución, cuando está terminado le armamos, entonces nosotros trabajamos en serie porque trabajar uno no mas no sale, no le trabajamos pero si es bajo pedido una de vez en cuando, yo trabajo corto una 60 piezas una sola, si es que hago yo el cartón plástico que es este que utilizamos para las vísceras y para los aros, cuando está terminado ya le armamos, yo le ponía refuerzos de una material para que la gorra no se hunda, y la gente aprecia más en el negocio.

(Jaime Antonio Valdivieso Hernández, 1953) Esta es la visera no le tengo en plástico le tengo en jeans le decía no, es en jean otro trabajo, el molde es el mismo solo cambiaría la tela, entonces los cuales este es el tafilete que le ponemos le pongo aquí la marca y el número, si entonces le pongo aquí la marca y el número y le pego aquí ya está esto y le pego aquí, aquí va una señal de los cuales esto es la mitad, entonces tengo que pegarle de esto en la mitad, esto queda pegado, eso es todo, bueno va cocido, entonces para la cocida de esta visera se tiene que ser hábil, tener una habilidad, el tiempo que me da una facilidad de pegar, tengo que cogerle esto ahí, como está

pegado en la máquina tengo que irle metiendo, y luego tengo que darle la vuelta, si tiene un poquito de habilidad en la manos para poder hacerle, para cocer en las maquinas, en una maquina trabaja mi señora, esta es la overlock y yo le tenía otra máquina pero le vendí por la necesidad, mejor que estas, de los cuales para cortar por cantidades que me piden, yo utilizo una maquina cortadora, yo le corto con esto porque esto usted le ve, que utilizo cuando no puedo ocupar la tijera, yo diseño en la tela, esta todo, tengo que poner en la mesa y señalar, ya está todo diseñado viendo todo lo que tengo que hacer de ahí paso con la maquina cortadora una sola, me demoro cortando en dos horas unas 200 gorras, con 100 metros de cuerina alcanza para confeccionar 1000 gorras.

(Jaime Antonio Valdivieso Hernández, 1953) En elaborar una gorra me demoro unos 10 minutos al confeccionar, tengo un proceso que yo corto, confecciona mi señora, armo yo, y luego se le pone los adornos enseguida, como no lo hacemos una sola, si no que hacemos unas 20 piezas que no demoramos un día, porque cocemos y trabajamos en máquina y el resto va confeccionado a mano, cuando son pedidos grandes se realiza en un solo proceso un solo corte, un solo armado.

(Jaime Antonio Valdivieso Hernández, 1953) Hay los procesos son muy distintos y varían según la calidad de tela, en cuerina tiene un precio y en cuero es otro precio, en cuerina yo corto una buena cantidad por decir unas 30 que me demoro en cortar una media hora porque uso maquinaria, si yo corto en cuero tengo que cortar por unidad de las cuales me demorare unos 20 minutos en cortar una gorra.

Yo tengo elaborado el tiempo que me demoro en hacer cada tipo de gorra, cuanto es el consumo de luz de maquinaria de hilo de todas esas cosas para poner el precio de la gorra, la gorra en cuerina cuesta \$10.

(Jaime Antonio Valdivieso Hernández, 1953) Yo quiero que le den este realce a la gorra, a la empresa de ferrocarriles porque queda un icono, porque piensan en la empresa de ferrocarriles, mucha gente a nivel nacional y mundialmente saben que en todos los países hay línea férrea, hay trenes, entonces hoy aquí en el Ecuador que siente que se va perdiendo como no va a dar tristeza que se pierda el ferrocarril, una añoranza de los trenes verles, sentir ese brequero que va ¡dele, dele! dirigiendo con la mano, con su linterna y puesto la gorra bien uniformado, es algo bello que quede un recuerdo, que no quede icono si no que vuelva a renacer el ferrocarril, la gorra es muy bonita, muy hermosa, ese lindo ferrocarril que nos ha unido, sierra, costa.

(Elicio Rene Santillán Logroño, 1959) La empresa nos daba unas gorras feas, entonces cada quien se mandaba a confeccionar gorras, guantes, había compañeros que era sastres, había un compañero Oswaldo Asqui, Pedro Coronado, Cherrez, ellos tenían la habilidad de hacer unas bonitas gorras, está el compañero Asqui que confecciona las gorritas por el sector de la primavera.

(Fredy Hermenegildo Logroño Noboa, 1960) Era la obligación de la empresa proveer las gorras de brequeros, las gorras solo lo utilizaban el personal de tripulación para ellos era obligatorio, como el caso del brequero el uniforme era la gorra, el pañuelo rojo, el overol, las botas, los guantes ero parte del uniforme, yo cuando fui dirigente , yo me encargaba de proveer los uniformes a todo el personal a posterior, los uniformes dejaron de proveer, incluso las gorras se empezaron a comercializa empezaron nuestros propios compañeros a confeccionar y vender a los turistas.

ANEXO D: MATRIZ DE VALORACIÓN

Categorías	Variable	Criterio a considerar	Elementos que definen el criterio	Grado	Valor	Total
Herencia	Transmisión	Conocimiento de la manifestación	Nombre	Desconoce	0	3
				Conoce	1	
			Características de la manifestación	Desconoce	0	
				Conoce parcialmente	1	
				Conoce totalmente	2	
		Existencia de factores externos que ponen en riesgo la transmisión de la manifestación	Factores ambientales: (especificar)	Afecta totalmente	0	2
				Afecta parcialmente	1	
				No afecta	2	
			Factores sociales: (especificar)	Afecta totalmente	0	2
				Afecta parcialmente	1	
				No afecta	2	
			Factores políticos: (especificar)	Afecta totalmente	0	2
				Afecta parcialmente	1	
				No afecta	2	
		Factores económicos: (especificar)	Afecta totalmente	0	2	
			Afecta parcialmente	1		
			No afecta	2		
		Nivel de difusión de las manifestaciones	No existe proceso de difusión de las manifestaciones culturales por parte de los detentores	Ausencia	0	1
Existe un proceso de difusión de las manifestaciones culturales por parte de los detentores	Presencia		1			
	No existe interés de recepción del conocimiento sobre la manifestación.	Ausencia	0	1		

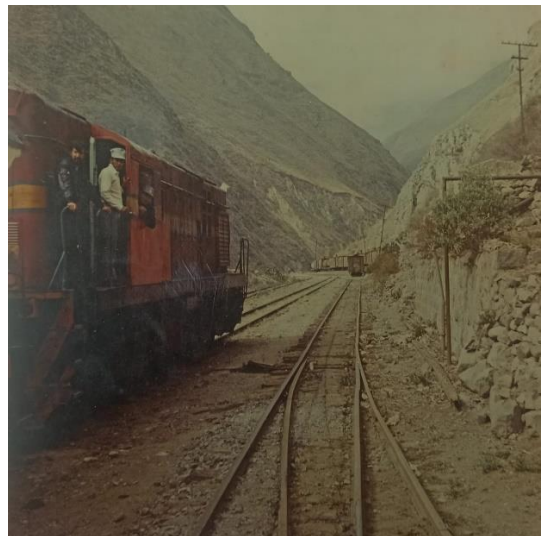
Categorías	Variable	Criterio a considerar	Elementos que definen el criterio	Grado	Valor	Total
		Nivel de recepción de las manifestaciones	Existe interés de recepción del conocimiento sobre la manifestación.	Presencia	1	1
		Presencia de Detentores	No hay presencia de detentores de la manifestación	Ausencia	0	
			Práctica de la manifestación	Hay presencia de detentores de la manifestación	Presencia	1
		La manifestación no es practicada por la población		Bajo	0	
		Práctica de la manifestación	La manifestación es practicada solo por un grupo reducido de la población	Medio	1	2
			La manifestación es practicada por la completa o la mayoría de la población.	Alto	2	
		Periodicidad de la manifestación	La manifestación ya no se da dentro de la periodicidad correspondiente (de acuerdo a la periodicidad de cada manifestación) ni por otro motivo conmemorativo.	Bajo	0	1
			La manifestación es practicada en su respectiva periodicidad	Alto	1	
Memoria	Representación y sentido	Relevancia histórica	No conoce el origen y evolución de la manifestación	Desconoce	0	1
			Conoce el origen y evolución de la manifestación	Conoce	1	
		Reconocimiento del sentido y simbología de la manifestación	La población no reconoce ni valora ningún elemento material complementario, representativo e indispensable para la manifestación	Bajo	1	3
			Un porcentaje medio de la población reconoce el sentido y simbología de la manifestación (del 34% al 66%)	Medio	2	
			Un alto porcentaje de la población reconoce el sentido y la simbología de la manifestación (del 67% al 100%)	Alto	3	
		Existencia y valoración de elementos	La población reconoce, pero no valora los elementos materiales complementarios, representativos e indispensables para la manifestación	Bajo	1	3

Categorías	Variable	Criterio a considerar	Elementos que definen el criterio	Grado	Valor	Total
		materiales relacionados a la manifestación	La población reconoce y valora uno o varios elementos materiales complementarios, representativos e indispensables para la manifestación	Medio	2	
			La población reconoce y valora la totalidad de los elementos materiales complementarios, representativos e indispensables para la manifestación	Alto	3	
Identidad	Apropiación y pertenencia	Sensibilidad a la adaptación generacional	La manifestación ha sufrido cambios extremos y podría perder el sentido original	Bajo	1	3
			La manifestación se ha adaptado a las nuevas generaciones, pero tiene un sentido más moderno que original.	Medio	2	
			La manifestación se ha adaptado a las nuevas generaciones, pero mantiene su origen, significado y respeta los elementos identitarios que la hacen única.	Alto	3	
		Atribución de identidad	Es considerada una manifestación no propia o ajena al grupo humano	Bajo	1	3
			Es considerada una manifestación combinada a partir de la influencia cultural externa	Medio	2	
			Es considerada una manifestación propia y única que caracteriza el modo de ser del grupo humano	Alto	3	
Total						30

Realizado por: Noboa, 2021

ANEXO E: FOTOGRAFÍAS PROPORCIONADAS POR LOS ENTREVISTADOS

Fotografías proporcionadas por el señor Miguel Ángel Castro Ordoñez





Fotografías proporcionadas por el señor José Eduardo Balseca Villagrán



Fotografías proporcionadas por el señor Miguel Rogelio Ortiz Molina





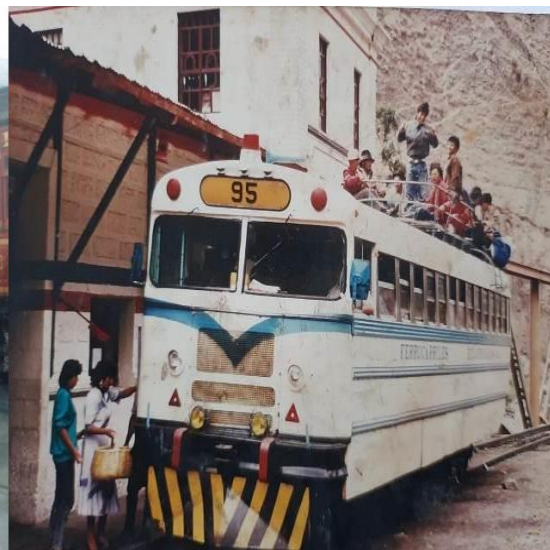
Fotografías proporcionadas por el señor Elicio Rene Santillán Logroño







Fotografías proporcionadas por el señor Freddy Hermegildo Logroño Noboa



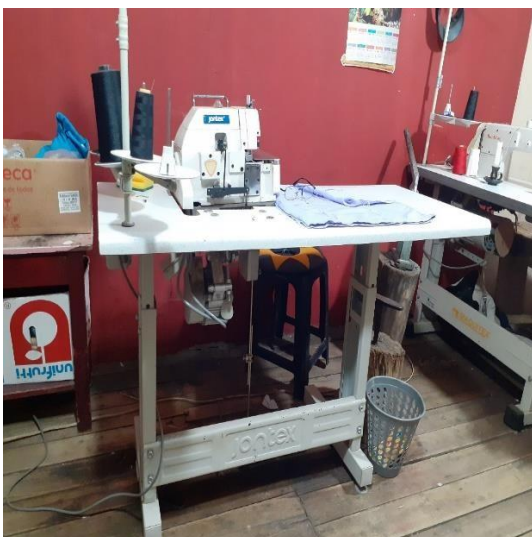


Fotografías proporcionadas por el señor Ángel Gonzalo Vicuña Rojas autorización

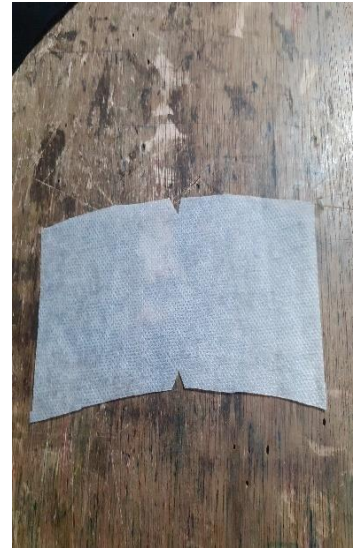




Fotografías proporcionadas por el señor Jaime Antonio Valdivieso Hernández







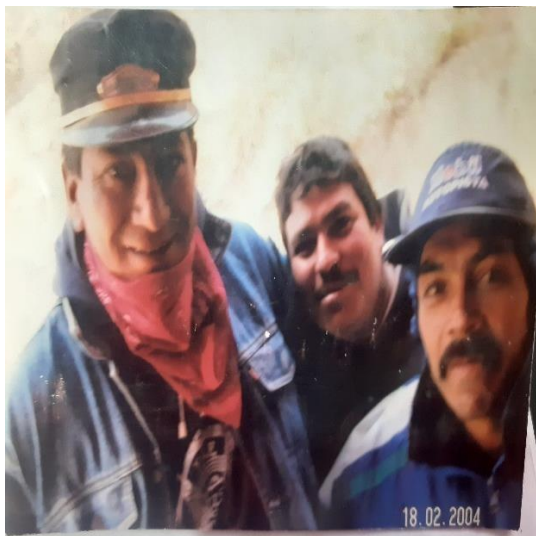


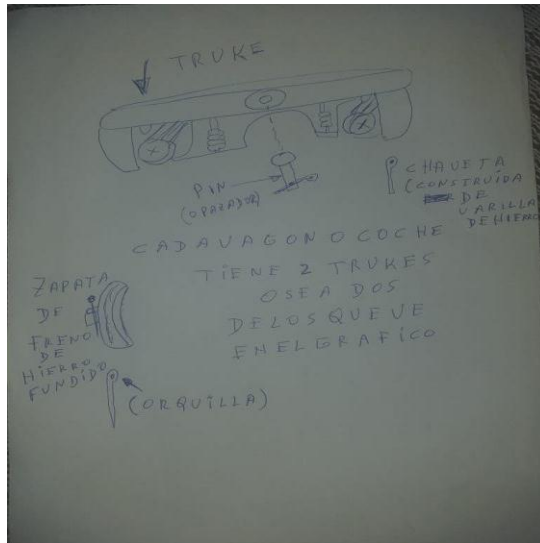






Fotografías proporcionadas por el señor Víctor Manuel Yerovi Herrera





Fotografías proporcionadas por el señor Jorge Eduardo Benavidez Hidalgo





esPOCH

Dirección de Bibliotecas y
Recursos del Aprendizaje

UNIDAD DE PROCESOS TÉCNICOS Y ANÁLISIS BIBLIOGRÁFICO Y
DOCUMENTAL

REVISIÓN DE NORMAS TÉCNICAS, RESUMEN Y BIBLIOGRAFÍA

Fecha de entrega: 13/06/2022

INFORMACIÓN DEL AUTOR/A (S)
Nombres – Apellidos: Mariela Alicia Ati Aucancela
INFORMACIÓN INSTITUCIONAL
Facultad: Recursos Naturales
Carrera: Turismo
Título a optar: Ingeniera en Ecoturismo
f. responsable: Ing. Cristhian Fernando Castillo Ruiz


D.B.R.A.I.
Ing. Cristhian Castillo



