



Conformación del Barrio Ferroviario de Riobamba: antecedentes históricos, representación obrera y su inserción en la dinámica de ciudad (1924-1958)

Formation of the Railway Workers' Neighborhood in Riobamba: Historical Background, Workers' Representation, and Its Integration into the Dynamics of the City (1924–1958)

Sofía Granizo Arias 
Instituto Nacional de Patrimonio Cultural,
Ecuador
sofia.granizo@patrimoniocultural.gob.ec

INPC Revista del Patrimonio Cultural del Ecuador,
09/2025-02/2026, vol. 3, nro. 1, e13
<https://doi.org/10.5281/zenodo.17229388>

Periodicidad: semestral - continua



Resumen

El artículo analiza la conformación histórica del Barrio Ferroviario de Riobamba desde 1924 hasta mediados del siglo XX, destacando su valor como patrimonio urbano y social. Este barrio surge como una respuesta a las necesidades habitacionales de los trabajadores del ferrocarril, en el contexto del crecimiento económico y urbanístico impulsado por la llegada del tren a la ciudad. El texto examina tres hitos fundamentales: la llegada del tren en 1924, la inauguración de la estación en 1925 y el traslado de oficinas ferroviarias en 1938. Estos eventos marcaron el inicio de una ocupación territorial obrera organizada, con casas de alojamiento, talleres, oficinas y un barrio planificado para los empleados del ferrocarril. El estudio documenta la ubicación tentativa del barrio, la importancia de la Hermandad Ferroviaria, las condiciones laborales que justificaban su existencia, y su posterior expansión y transformación. También se analizan los cambios sociales y urbanos que llevaron a una nueva ciudadela residencial en 1956, que, aunque relacionada con el ferrocarril, perdió el carácter obrero del barrio original. Finalmente, se concluye que el Barrio Ferroviario de 1938 representa un ejemplo temprano de urbanismo obrero en Riobamba, con una fuerte identidad colectiva y valor histórico que debe ser reconocido y protegido como parte del patrimonio local.

Palabras clave: Barrio Ferroviario, barrio obrero, Riobamba, Empresa del Ferrocarril, patrimonio cultural, identidad barrial, hermandad ferroviaria, casa de alojamiento

Abstract

The article analyzes the historical development of the Railway Neighborhood of Riobamba from 1924 to the mid-20th century, highlighting its significance as an urban and social heritage site. This neighborhood emerged in response to the housing needs of railway workers within the context of the economic and urban growth triggered by the arrival of the train to the city. The text focuses on three key events: the arrival of the train in 1924, the opening of the station in 1925, and the relocation of railway offices in 1938. These milestones marked the beginning of an organized working-class territorial occupation, with lodging houses, workshops, offices, and a planned neighborhood for railway employees. The study traces the neighborhood's tentative location, the importance of the Railway Brotherhood, and the working conditions that justified its existence, as well as its later expansion and transformation. It also examines the social and urban changes that led to the creation of a new residential area in 1956, which, although still linked to the railway, lost the original neighborhood's working-class character. Finally, the article concludes that the 1938 Railway Neighborhood represents an early example of working-class urban planning in Riobamba, with a strong collective identity and historical value that should be acknowledged and protected as part of the city's cultural heritage.

Keywords: Railway Neighborhood, working-class neighborhood, Riobamba, Railway Company, cultural heritage, neighborhood identity, railway brotherhood, lodging house

Antecedentes

Varios espacios arquitectónicos de la ciudad de Riobamba son evidencia de procesos históricos que hablan de la sociedad, cotidianidad y desarrollo de la urbe a lo largo de los años. Algunos de ellos han sobrevivido a cambios estilísticos o ideologías, mantienen su morfología, estructura, técnica y son aliados al momento de profundizar en el valor histórico; este y otros valores culturales otorgan singularidad a bienes o conjunto de bienes inmuebles y los tornan patrimoniales. Es el caso del barrio ferroviario, un lugar conectado con la historia de la llegada del ferrocarril a Riobamba, pero desde un enfoque distinto, desde una mirada que profundiza en los efectos sociales en torno a este hito histórico, más allá de los círculos de poder y élites.

En el imaginario riobambeño la idea de barrio se relaciona directamente con un sentido de pertenencia, de origen y procedencia, se convierte en una suerte de tradición, incluso si la persona proviene de él y no lo habita. El origen del barrio ferroviario en la ciudad de Riobamba responde a la construcción de un espacio destinado a los trabajadores del ferrocarril; sus antecedentes y desarrollo histórico, se irán analizando a lo largo de este texto. Esta ocupación barrial a partir de la necesidad de agrupación social se evidencia en otros lugares como Quito, en los que los barrios conformados a partir de obreros han sido analizados y protegidos como evidencia del crecimiento urbano y de los cambios en la cotidianidad de los pueblos que responden a la dinámica cultural.

Si bien, varias investigaciones históricas se han enfocado en la llegada del tren a las ciudades y el desarrollo de este medio de transporte, solo algunas han profundizado en los efectos sociales de este acontecimiento. En el caso de Riobamba, pocos son los aportes que nos hablan de la cotidianidad de los ferroviarios, específicamente en los procesos de vivienda y asentamiento. Además, en esta ciudad, aún se conservan edificaciones de época y el recuerdo de la ocupación de los trabajadores ferroviarios al lado noroeste de la ciudad, un lugar cercano considerando que el trabajo en el tren demandaba su contingente en cualquier momento del día.

Cabe recalcar que la investigación parte desde tres hitos históricos el primero en 1924, año en el que ingresó el primer tren a Riobamba por vía rectificada; el segundo en 1925, con la inauguración de la estación del tren; y el tercero en 1938, con el traslado de las oficinas de la Empresa de Ferrocarriles a Riobamba. Estos acontecimientos provocaron la necesidad en los trabajadores ferroviarios de habitar la ciudad de manera permanente. Se analizará la existencia del barrio ferroviario desde la lógica de ocupación de los empleados y la conformación ideológica y utilitaria de barrio hasta mediados del siglo XX.

Estudio histórico

La ciudad experimentó un acelerado crecimiento a principios del siglo XX y una de las causas fue la llegada del ferrocarril en 1905. Para entonces, la ciudad era reducida, según Franklin Cepeda: “para 1904 [tenía] un área de 128 hectáreas. Estas se incrementan a 196 para 1912 y 232 para 1921” (2018, p. 48). El paulatino crecimiento, en concordancia con el movimiento que otorgaba el ferrocarril, fue organizando a la ciudad en sectores y barrios. Además, la llegada de este medio de transporte y la presencia de la estación, elevó el turismo, la economía y provocó la plusvalía de los terrenos del sector.

Desde principios de siglo los anuncios de periódico divulgaban predios con “excelente ubicación” por su cercanía a la estación del ferrocarril. Cepeda (2003, p.62) menciona tres anuncios en 1905, 1913 y 1924, los dos primeros ofertaban los terrenos ubicados entre la estación y la ciudad; el último detalla un lote que estaba entre la estación y la Loma de Quito la cual los “defiende de los vientos” (Los Andes, 1924). Además, la inauguración de la estación del ferrocarril en 1925 fue un impulsador para la urbanización de terrenos y construcción de chalets.

Pero, además del crecimiento demográfico y la plusvalía de lotes, que de cierto modo se perfilaban para una clase alta, es probable que los trabajadores ferroviarios locales y foráneos también tuvieran que alojarse en la ciudad y empezar a desarrollar su vida diaria. Para ello, uno de los mayores triunfos de la Hermandad Ferroviaria de la Guayaquil @ Quito¹, fundada en 1923 para defender los derechos de los trabajadores, fue construir casas de alojamiento en las principales ciudades. Según Inés del Pino (2013), para 1932 la Hermandad Ferroviaria contaba con seis casas en las ciudades Durán, Riobamba, Ambato, Bucay, Huigra y Quito.

Según la revista Nariz del Diablo² del año 1932, el gasto de mobiliario y sostenimiento de las seis casas de alojamiento desde abril de 1927 hasta diciembre de 1932 fue de “S/. 47.887,44.” (Rivas, 1933, p. 9). En

1 La Hermandad Ferroviaria de la Guayaquil @ Quito fue una organización de trabajadores del ferrocarril que se dedicaba a defender los derechos laborales y el bienestar social de los empleados del ferrocarril en Ecuador durante el siglo XX.

2 La revista Nariz del Diablo fue el órgano oficial de difusión interna de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador. Funcionó como boletín informativo para los trabajadores ferroviarios y circuló al menos desde 1932. Su propósito principal era comunicar novedades institucionales, exaltar el trabajo del personal y destacar la magnitud de la obra ferroviaria nacional, consolidándose como un instrumento de identidad y cohesión del gremio ferroviario.

el detalle de egresos que consta en la misma revista, se puede identificar que la casa de Riobamba fue la que mayor gasto representó con 2.420,63 sucres en 1931 y 2.864,01 sucres en 1932, incluso por encima de la casa de Chimbacalle que gastó 2.365,70 sucres en 1931 y 2.023,20 sucres en 1932; esta última de 350 m² de construcción compartidos con bodegas (Archivo Histórico Nacional Zonal de Alausí [AHNZA], 1970). Esto podría significar que la casa de Riobamba tenía una extensión similar o acogía a mayor número de trabajadores, de allí que se pueden desprender varias interpretaciones e hipótesis.

No existe información clara acerca de la casa de alojamiento de esta ciudad, pero debía ubicarse cerca de la estación. A pesar de ello, el radio de probabilidad es aún difuso, gracias a fotografías de los años 20 (Figura 1) se puede observar que frente a la estación, hacia la actual Av. Daniel León Borja, ya existía el Hotel Ecuador desde 1916 y en su entorno se observan árboles, predios de menor tamaño y terrenos vacíos. Hacia la actual calle Juan Lavalle, para 1920, ya existía el Hotel Metropolitano y hacia la actual Carabobo y Guayaquil, se divisan casas de diferentes tamaños que podrían pertenecer a la Empresa de Ferrocarriles; sin embargo, aún no se puede identificar la casa de alojamiento con total seguridad. A pesar de que existen testimonios de los habitantes del barrio que ubican la casa de alojamiento en la esquina de las actuales calles Vargas Torres y Daniel León Borja, no se ha podido encontrar evidencia documental que lo corrobore.

Figura 1

Terrenos frente al Hotel Metropolitano y la Estación del Tren, sector de creciente plusvalía en 1920.



Nota. De “Riobamba imagen y testimonio”, por F. Cepeda, 2018, Imp. Mariscal.

Para las décadas de los 60 y 70, los ex trabajadores señalan la casa de alojamiento en la nueva ubicación de los talleres del ferrocarril que fueron trasladados a mediados de siglo a la calle Duchicela entre Av. 08 de Junio y Esmeraldas:

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 ay había la casa de alojamiento, ahí 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 Durán entonces ellos se quedaban la noche en esas casas y la mañana siguientes continuaban el viaje. (Fredy Logroño, como se cita en Ati, 2022, pp. 64-65)

La casa de alojamiento recibía a maquinistas y tripulación, tanto locales como quienes llegaban de fuera a cumplir sus turnos. Por lo tanto, es probable que, a pesar de la conformación de barrio o del establecimiento de ferroviarios riobambeños en sus propias viviendas, siempre fue necesario contar con este espacio. Incluso, es posible que en la ciudad hayan existido dos casas de alojamiento en dos lapsos, una cerca de la estación en la primera mitad del siglo XX y otra a partir de 1957 en la nueva ubicación de los talleres.

Como en otras ciudades, la casa de alojamiento forma parte de una suerte de complejo ferroviario en el que se reúnen todos los espacios necesarios para talleres, oficinas, hangares, depósitos, casas y más. En algunos casos sobrepasaba una hectárea y media incluyendo los espacios de circulación y maniobras (del Pino, 2013, p. 44). En el caso de Riobamba, este complejo estaba ubicado en la zona de la actual estación y surge a raíz del traslado de las oficinas del ferrocarril desde Huigra a Riobamba.

La Empresa de Ferrocarriles consideró indispensable contar con un predio acorde a las necesidades de oficina, a más del terreno en el que se ubicarían talleres, factorías y demás. El predio del señor Nicolás Vélez que se observa en la Figura 2, cumplía sus expectativas, tal es así que la Empresa condicionó a la Municipalidad para que les cediera esta casa “caso contrario no se trasladarían a la ciudad de Riobamba” (Revista Municipal Riobamba 1938-1939, 1938, p. 27). El

Ilustre Municipio de Riobamba, frente a esta advertencia, negoció con el propietario acordando un precio de compra de 85.000 sucres; sin embargo, el negocio no llegó a feliz término, ya que Vélez se retractó. La medida del Concejo fue la expropiación, la cual fue aceptada por unanimidad en sesión extraordinaria de 21 de enero de 1938. Se expropió: “la casa y solar adyacente de propiedad del señor don Nicolás Vélez G., predios ubicados el primero en la carrera ‘Espejo’, entre las de ‘10 de Agosto’ y ‘Cinco de Junio’” (Revista Municipal Riobamba 1938-1939, 1938, p. 28). El 11 de julio del mismo año se hizo el traspaso de dominio de la casa y el solar expropiados por un valor de 75,923 sucres.

Figura 2

Predio de Nicolás Vélez, expropiado por la I. Municipalidad de Riobamba en 1938.



Nota. De “Riobamba imagen y testimonio”, por F. Cepe-da, 2018, Imp. Mariscal.

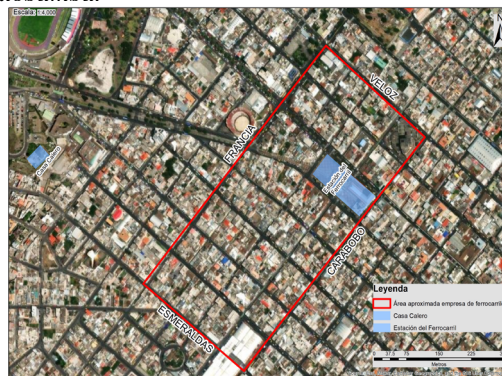
El Municipio de Riobamba, a más de adquirir los predios de Vélez para que funcionen las oficinas principales del Ferrocarril del Sur, compró y expropió varios terrenos para ceder a la empresa y formar el antedicho complejo ferroviario al noroeste de la ciudad. Este complejo contó con talleres y factorías. Los terrenos para el propósito fueron negociados en febrero de 1938 con los señores: Evangelista Calero (dueño de la fábrica de calzado conocida actualmente como “Casa Calero”) y Cesar Negrete para la venta o expropiación de no llegar a un acuerdo (Revista Municipal Riobamba 1938-1939, 1938, p. 35), Negrete fue propietario de la Quinta

El Rosario³ de extensión de 19.668 m², comprada por 15.336 sucres. Además, existió una permuta de terrenos entre la Sociedad Manufacturera de Calzado con una extensión de 58.903 m² por 27.125 m² del Municipio (Revista Municipal Riobamba 1938-1939, 1938, p. 16).

Además de los talleres, como parte de la organización ferroviaria en Riobamba se consideró la creación del barrio para los “ferroviarios del sur”. Para este propósito el Municipio cedió a la Empresa de Ferrocarriles 20.000 m² de terreno comprado a los señores Rosa Cordovez y Alfredo Chiriboga, este último, dueño de la Quinta La Arcadia⁴ con extensión de 19.270 m² por 15.333,50 sucres (Revista Municipal Riobamba 1938-1939, 1938, p. 13). Este barrio estaba proyectado para compartir espacio con los talleres y las factorías, lo cual se encontraba detallado en planos que constaban en la compra de los terrenos realizada en febrero de 1938. Lamentablemente, no se han podido ubicar dichos planos. Sin embargo, la investigación en fuentes primarias permite tener una idea de la amplitud de los terrenos de la Empresa Ferroviaria en la Riobamba de la época y su emplazamiento en torno a la estación del ferrocarril que se extendería más de 100.000 m². Tomando esto en consideración, aproximadamente se podría demarcar el área dentro de las actuales calles José Veloz y Francia, Esmeraldas y Carabobo, como se observa en la figura 3.

Figura 3

Área aproximada de los terrenos que pertenecían a la Empresa de Ferrocarriles en el mapa actual de la ciudad de Riobamba.



Nota. Se observa el actual mercado La Condamine en la intersección de las calles Esmeraldas y Carabobo. Elaboración Janina Calderón⁵.

³ La fuente encontrada no cuenta con planos para ubicar la Quinta con exactitud; la ubicación se guía por las descripciones.

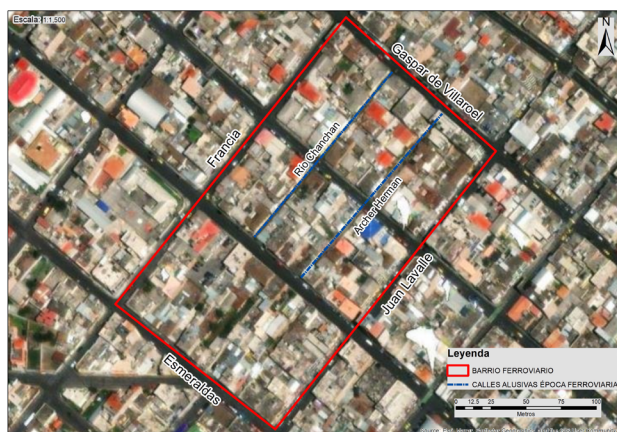
⁴ La fuente encontrada no cuenta con planos para ubicar la Quinta con exactitud; la ubicación se guía por las descripciones.

⁵ En este estudio no se ha tomado en cuenta la influencia

Todo este procedimiento legal de compra de terrenos por el Municipio de Riobamba y su cesión a la Empresa de Ferrocarriles fue aprobado por decreto nacional en octubre de 1938. En Asamblea se autorizó el uso de los terrenos en cuestión para talleres, factorías y barrio ferroviario. Además, en esta disposición se apuntó que los terrenos del barrio serían priorizados para los empleados del ferrocarril, quienes contarían con un descuento del cincuenta por ciento sobre el precio original. Los terrenos fueron valorados en 15.000 sucres (Revista Municipal Riobamba 1938-1939, 1938, p. 13), por lo tanto, el precio para un empleado ferroviario fue de 7,500 sucres. Para junio de 1938 empezaron los trabajos de “localización” y “apertura” de las calles en el barrio, entre ellas la Francia y Esmeraldas (Revista Municipal Riobamba 1938-1939, 1938, p. 12). Estas calles se insertarían en una primera delimitación del barrio graficada en la Figura 4.

Figura 4

Área aproximada de la localización del Barrio Ferroviario en su constitución en el mapa actual de la ciudad de Riobamba.



Nota. Elaboración Janina Calderón.

La escritura pública del terreno, destinado tanto para el barrio como para talleres y factorías, se elevó con fecha 29 de marzo de 1939 (Revista Municipal Riobamba 1938-1939, 1938, p. 16). Para el efecto, llegó a Riobamba Luis Cordovez, presidente de la Empresa Ferroviaria, quien fue recibido por el vicepresidente del Concejo del cantón en la estación del ferrocarril en el marco de un acto solemne. En aquel encuentro el vicepresidente, en representación de la Municipalidad, prometió un “Hospital moderno en el Barrio ferroviario [e]

del mercado, ya que para la época de la creación del Barrio Ferroviario aún no existía, posteriormente aparece en los mapas como plaza.

importantes talleres de Carpintería y posteriormente de nuevas instalaciones mecánicas” (Revista Municipal Riobamba 1938-1939, 1938, p. 39).

En este contexto se puede ubicar el nacimiento del barrio ferroviario en 1938, en un espacio de la ciudad destinado a la dinámica ferroviaria, cerca de los talleres, las factorías y la estación. El desarrollo histórico de los barrios responde a la complejidad del comportamiento de sus habitantes. Según Verónica Tapia (2015), se le puede asignar dos atributos: el barrio como refugio de la comunidad y el barrio como unidad autocontenida. Tapia destaca en el primer atributo el desarrollo de “un tipo de cultura específica o modo de vida particular, a esto Burgess lo denomina comunidad cultural, definida como los sentimientos, formas de conducta, vínculos y ceremonias características de una localidad” (p. 127), y el segundo “junto con el sentido comunitario, el barrio se caracteriza por ser una parte distinguible y diferenciada de la ciudad” (p. 128). El caso de estudio responde a estos dos atributos, dado que su conducta gira en torno a la vida ferroviaria. Sin embargo, más allá de la necesidad de contar con una vivienda para desarrollar la vida familiar, el barrio también fue un medio útil para agrupar y ubicar a los ferroviarios que debían estar disponibles a cualquier hora del día, ya que así lo demandaba su trabajo.

Los turnos de los trabajadores dependían de la demanda del servicio. Se pueden conocer algunas labores de los ferroviarios que exigen su atención todo el día, esto gracias a la memoria oral de los ex empleados recogida en la tesis de Mariela Ati, de la Escuela Politécnica de Chimborazo (2019). En ella se describen actividades como las del despachador de trenes, encargado de organizar a la tripulación, que trabajaba durante las 24 horas, y la del “llamador”, responsable de notificar los turnos y eventualidades –como retrasos o emergencias–, de casa en casa y a cualquier hora. Asimismo, se mencionan otros trabajos relacionados con el manejo, mantenimiento y mecánica del ferrocarril. Por ello, la pertinencia de un barrio para ferroviarios está vinculada con el movimiento que el ferrocarril generó en la ciudad de Riobamba, que se convirtió en el lugar de descanso obligatorio para la tripulación y también para los pasajeros desde la existencia de la estación, así como por su ubicación en el centro del país.

En el sector noroeste, además de los talleres del ferrocarril y la casa de alojamiento, también estaba cerca la fábrica de calzado Calero (Figura 5) fundada en Riobamba en 1924, por Evangelista Calero, uno de los vendedores del terreno destinado a los talleres y barrio ferroviario. En esta área aún existe la imponente edificación en la que funcionó la fábrica.

Todo ello, nos habla de una zona que, para la época, pudo considerarse “industrial”, con ocupación de obreros, talleres y la fábrica, además que el sector era conocido como las “afueras” de la ciudad. Este análisis, al contrario de tener un sentido peyorativo, busca la discusión en torno a la conformación del barrio ferroviario como primer barrio obrero planificado y su importancia para la sociedad.

Figura 5

Fábrica de calzado de Evangelista Calero, conocida actualmente como Casa Calero.



Nota. De “Riobamba imagen y testimonio”, por F. Cepe-da, 2018, Imp. Mariscal.

Es así que, este movimiento “industrial” nos habla de una organización con sentido de barrio obrero considerando el tipo de trabajo que realizaban. En las Revistas Municipales de entre 1938-1939 que recogen los documentos oficiales expedidos por el Concejo Cantonal de Riobamba, se habla de la creación del “barrio obrero” o “ciudadela obrera de ferroviarios del sur”. Es decir, de esta forma se concibió el área destinada para vivienda de los trabajadores que, entre otras cosas, facilitaba su rutina laboral por la cercanía a los talleres y a la estación. Desde allí, se creó una identidad de barrio que no solo representaba a los empleados del ferrocarril, sino también a sus familias lo cual favoreció la idea de comunidad. Tal así que, para 1958, en el primer aniversario de la bendición de los talleres del ferrocarril, fueron las “damas ferroviarias” las encargadas de la organización (El País, 1958), seguramente se trata de las esposas de empleados y jubilados.

Procesos similares se evidencian en otras ciudades como Quito. Según Eduardo Kingman (2006, p. 219): “Con la llegada del ferrocarril en 1908, empezó a tomar forma un barrio obrero, en la zona de Chimbacalle” y según Manuel Espinosa (2003, p. 219) la proliferación de barrios obreros en Quito se suscita en la década de los treinta del siglo XX. Con el Plan Regulador de Quito 1942-1945, Jorge Odriozola, categorizó los barrios según su ubicación: en las afueras, los barrios obreros y medios considerados de tercera clase, a

diferencia de las urbanizaciones al norte de primer orden y al sur de segundo orden. Esta clasificación, un tanto clasista, determinó la conformación de la ciudad y fue ejemplo de organización urbana en su época, por lo que es probable que en ciudades como Riobamba se hayan replicado estas concepciones. Esta ha sido una de las valoraciones históricas que marcan la importancia de los barrios tradicionales y, por ende, otorgan una categoría patrimonial.

Los barrios en las afueras, o los considerados obreros, en el caso de Quito, han sido los últimos en contar con servicios, equipamientos e integrarse en la trama urbana. Para el caso del barrio obrero ferroviario en Riobamba, cabe destacar los barrios o zonas cercanos a él que fueron constituidos para propósitos residenciales, para determinar si ocurrió lo mismo que en la capital. Uno de ellos es el barrio La Estación, que, como se señaló con anterioridad, para la década del 20 sus terrenos ganaron plusvalía gracias al ferrocarril y fueron urbanizados. Incluso, este sector contó con servicios como agua ya en 1924, luego de la solicitud de “los señores Darquea i Vela [pidiendo] que se estudie la forma de proveer de agua potable al barrio de la Estación” (Revista Municipal, 1925, p. 2). Lo mismo sucedió con los terrenos ubicados hacia la actual Av. Daniel León Borja en donde se conformó, para la misma década, la denominada en la prensa: “Ciudadela Borja”. Por ello, se podrían relacionar como sectores destinados a una clase alta.

Otro sector cercano e interesante es el barrio Santa Rosa. En el plano de Luis Pastor correspondiente a 1911-1912, ya se observa la plaza de Santa Rosa y el templo (Cepeda, 2018) con algunas casas alrededor. Para 1926, bajo ordenanza, se destinó en la plaza “Víctor Proaño (Santa Rosa) el mercado diario de cereales, legumbres, frutas i en general de todo artículo alimenticio” (Revista Municipal, 1926, p. 44). Según Carlos Ortiz Arellano (2015) para 1939 se dio el establecimiento oficial de las Carmelitas Descalzas en el barrio de Santa Rosa, con la llegada de cinco mojas que tomaron posesión del convento. El barrio contó con servicios de agua potable, canalización, luz eléctrica y pavimentación para 1950 (Revista Municipal, 1926, p. 44). Estos datos dan cuenta de la dinámica del barrio con mercado y establecimiento religioso que perduran hasta la actualidad.

Para estas fechas, la ciudad se pobló hacia el norte hasta la calle Bolivia, ya que en junio de 1930 la vía ya había sido nombrada en honor al centenario de la muerte de Antonio José de Sucre (Ortiz, 2015). Ya para mediados de siglo, como parte de la obra pública difundida en la Revista Municipal se evidenció la pavimentación y empedrados de calles de la

ciudad, la mayoría corresponden al sector actualmente considerado centro histórico, como ejemplo las calles: 05 de Junio, la Tarqui, Benalcázar, Larrea y España, pavimentadas; en cuanto al empedrado en la gaceta se menciona la Olmedo, la Pichincha y la España. En cuanto a canalización y construcción de pozos colectores, algunas calles que formarían el barrio ferroviario aparecen, la Olmedo desde Lavalle hasta la Francia; dos pozos colectores en la Francia y la Francia entre Olmedo y Guayaquil (Revista Municipal, 1950, p. 42).

En la Revista Municipal de 1950, se detalla la obra pública en la ciudad, allí se menciona la “ciudadela ferroviaria”. Para la fecha, en toda la ciudadela se regó macadán como parte del proceso de arreglo de calles con motoniveladora y, para este mismo año, el barrio contó con agua con tubería. Existe una amplia brecha temporal entre la constitución del barrio y los adelantos en servicio público, aproximadamente 20 años, a diferencia de otros barrios como La Estación que al poco tiempo de su constitución contó con los servicios de primera necesidad.

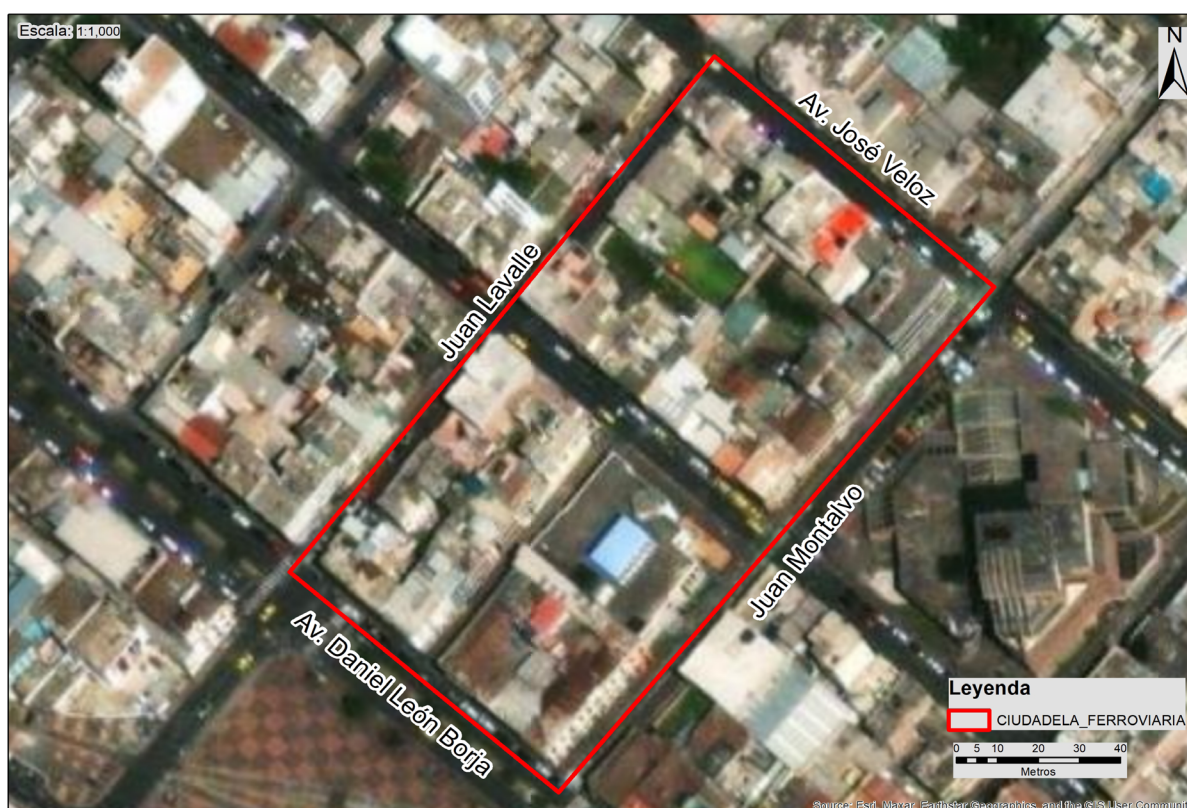
Después de la formación del barrio ferroviario de 1938 con sentido obrero, existió otra conformación de “ciudadela ferroviaria” con propósito residencial. En

ordenanza de Lotización y Urbanización de los terrenos de los antiguos Talleres del Ferrocarril del Sur de 22 de noviembre de 1956, la Ilustre Municipalidad del Cantón Riobamba autoriza “la lotización y urbanización de los terrenos pertenecientes a los antiguos talleres del ferrocarril del sur que se hallan ubicados en el sector Nor-oriental de la ciudad” (Archivo Municipal del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Riobamba) tomando en cuenta que los talleres serían trasladados a su nueva ubicación. Se trataba de un sector nuevo que “da continuidad a la ciudad”, esto nos habla del crecimiento poblacional y la importancia que va adquiriendo cada zona.

Esta lotización se planificó al otro lado de la estación del ferrocarril; es decir, al contrario del barrio ferroviario. Los límites establecidos en dicha Ordenanza mencionan los nombres de algunos propietarios y las prolongaciones de calles existentes, lo cual nos da una idea cercana de su ubicación, en la ordenanza se lee:

por el norte, con los predios de propiedad de los señores: Aníbal Villacís, herederos de Julio

Figura 6 Probable configuración de la Ciudadela Ferroviaria.



Nota. Área aproximada de la “Ciudadela Ferroviaria” ubicada en el mapa actual de la ciudad de Riobamba. Elaboración Janina Calderón.

Herrera Moncayo, Dr. Virgilio Machuca, Carlos Luzuriaga, el lote No 2 de propiedad del mismo ferrocarril y la prolongación de la calle Primera Constituyente; por el sur, con propiedades de los señores: Dr. Arsenio Chávez, Monopolios del Estado, Carmen Elisa Dávalos de Cordovez, Elena v. de Cabrera, Eduardo Viteri, Alfredo Maldonado y herederos de N. Argüello; por el este con la calle Veloz, y por el oeste, con la calle 10 de Agosto (Archivo Municipal GADM de Riobamba, 1956).

Además, en el artículo número 3, en el que se detalla que las calles a formarse serán de 12 metros incluidas aceras, también se pronuncia la prolongación de la calle Juan Lavalle. Este dato confirma la zona de ubicación del complejo ferroviario en la ciudad desde 1938, al mencionar el emplazamiento de los antiguos talleres. Con los datos proporcionados tenemos una limitación tentativa entre las calles José Veloz y Juan Lavalle, 10 de Agosto (actual Av. Daniel León Borja) y, considerando que la ciudadela empata con la ciudad, probablemente la calle Juan Montalvo. Esta delimitación se grafica en la Figura 6. Esta ciudadela, en el imaginario riobambeño, nunca se reconoció como ferroviaria.

La nueva ciudadela en el sector especificado, según esta ordenanza de 1956, fue de tipo “residencial-comercial [...] de dos pisos mínimo” y “[un] estilo [que] guarde armonía” (Archivo Municipal GADM de Riobamba). Estas características difieren de las intenciones del barrio obrero que tuvo como principal objetivo agrupar y favorecer a los empleados del ferrocarril; esta vez se habla de una “urbanización”. Si bien en el artículo 14 se habla de los terrenos “en favor de los empleados ferroviarios”, no se especifica beneficios o descuentos económicos para adquirirlos, por lo que podían ser vendidos a cualquier persona. Sería pertinente analizar las circunstancias laborales de los empleados ferroviarios en 1956 para determinar las diferencias con aquellos que habitaron el barrio obrero de 1938; sin embargo, para efectos de este análisis, es un tema posterior propuesto para investigadores interesados.

Para la conformación de esta ciudadela, la Presidencia de la Empresa de Ferrocarriles del Estado otorgó una garantía al Ilustre Municipio de Riobamba con el fin de viabilizar el proceso de lotización y urbanización. En la escritura pública correspondiente —relativa a la hipoteca del terreno de la Empresa de Ferrocarriles ubicado detrás de la casa Vélez—, identificada como Garantía Hipotecaria: La Empresa de Ferrocarriles del Estado a favor de la Ilustre Municipalidad de Riobamba, constan detalladamente los linderos del predio:

por el frente, calle “Cinco de Junio”; por el un costado, calle “Diez de Agosto”; por el otro costado, con propiedad de los herederos del Sr. Heliodoro Castro; y por el fondo, la parte posterior del edificio donde funcionan las Oficinas de la Empresa del Ferrocarril (Archivo Municipal GADM de Riobamba, 1957).

El terreno hipotecado en favor de la Municipalidad, según la escritura, tenía construida una cancha de tenis que seguramente era parte del Club Ferroviario.

Es así que, para mediados de siglo XX Riobamba cuenta con dos espacios de vivienda conocidos como barrio o ciudadela ferroviaria. Uno constituido desde 1938 con características de barrio obrero y otro de 1956 con visión residencial. Sin embargo, solo el primero ha permanecido en el imaginario riobambeño con una marcada identidad de ferroviarios y ferroviarias que, incluso se expandió. Esto es visible en la prensa local como *El País*, donde se promocionó terrenos en la “floreciente ciudadela ferroviaria” (1958), junto a la escuela 21 de Abril, en 1958. Para este año, el barrio ferroviario ya tenía veinte años de haberse conformado, sin embargo, la idea de ciudadela residencial se expresa “floreciente”. Por lo tanto, sus características sociales, vida cotidiana, pobladores y estructura familiar provocaron un cambio de las dinámicas del barrio obrero instaurado en un principio, mismas dinámicas que cambian acorde a los diversos contextos históricos.

Conclusiones

A partir de la rectificación de la línea férrea y la estación del tren en 1925 en Riobamba, el movimiento ferroviario aumentó provocando el incremento económico, social, turístico, incluso, hotelero, pero, también, las dinámicas sociales y laborales de los empleados cambiaron, considerando que la ciudad era un centro de descanso e intercambio, tuvieron que alojarse en la ciudad para responder a estas nuevas necesidades de desplazamiento y comercio. Para ello, existió la casa de alojamiento que, al igual que en las otras estaciones principales como Durán, Ambato, Bucay, Huigra y Quito, acogía a quienes tenían que pasar la noche en Riobamba.

No existe información clara de la ubicación de la primera casa de alojamiento de esta ciudad; sin embargo, podría haber estado ubicada hacia el noroeste de la ciudad; es decir, hacia la actual calle Guayaquil, junto a la estación del ferrocarril. Ya que, las casas de alojamiento debían ubicarse cerca de la estación y los talleres para facilitar la rápida

respuesta de los empleados que no tenían horarios fijos. Algunas casas de la zona podrían responder a las características de una casa de alojamiento, como las dimensiones, ya que, según los gastos de 1932, la casa de Riobamba es similar a la de Chimbacalle en Quito, una de las principales estaciones del Ferrocarril en el norte que tenía 350 m². A causa de la ausencia de fuentes primarias, no se ha podido identificar el predio. La casa de alojamiento en Riobamba representa el antecedente del barrio ferroviario, ya que, pudo ubicarse en la misma zona y es un atisbo de agrupación y convivencia.

En el contexto de 1938, cuando el Ilustre Municipio de Riobamba adquiere predios para cederlos a la Empresa de Ferrocarriles, también se considera la implementación de un barrio para los empleados ferroviarios. Dicho barrio tiene la concepción de “obrero” desde su concepción, el primer y único barrio de Riobamba ideado con el fin de albergar, de preferencia, a empleados ferroviarios que puedan empezar un plan de vivienda con beneficios y descuentos económicos. Esta agrupación en un espacio geográfico asociado a la estación y a los talleres creó en sus habitantes una identidad que se heredó generación tras generación, incluso en descendientes que ya no se dedicaban a esta labor.

Los obreros fueron quienes otorgaron las dinámicas de barrio al sector, que en un principio más que a una función residencial respondían a la rutina laboral de los ferroviarios. Según la investigación en fuentes primarias, se podría deducir que el barrio obrero ferroviario creado en 1938, fue en un principio ubicado hacia las actuales calles Francia, Esmeraldas Juan Lavalle y Gaspar de Villaroel, este pudo ser su primer límite tentativo. A causa de la ausencia de planos, este enunciado puede ser modificado.

Estos procesos históricos en Riobamba en torno al movimiento social del ferrocarril son similares a otros que se han dado en ciudades como Quito, donde los barrios análogos han sido objeto de profundos estudios históricos, sociológicos, antropológicos, entre otros. Por ello, este estudio desprende aristas de investigación tanto para la historia como para otras disciplinas.

Es probable que con el tiempo la consciencia de barrio obrero pudo supeditarse a la vida familiar de los empleados ferroviarios tornando la identidad obrera de sus habitantes. Incluso, provocando que el barrio se expanda y los terrenos sean apetecibles para compradores ajenos al gremio. Esto a juzgar por los anuncios del periódico de 1958 con la etiqueta de “floreciente ciudadela” cuando ya tenía veinte años de existencia.

Además, en 1956, la creación de una ciudadela “residencial-comercial” ferroviaria hacia la actual Av. Daniel León Borja habla de la necesidad de ampliar el espacio de vivienda para personas relacionadas al trabajo

en el ferrocarril. Sin embargo, esta ciudadela adquirió un carácter residencial, alejado de las características de barrio obrero. Tal es así que en el imaginario colectivo actual no se la reconoce como tal.

Se podría deducir que la idea de barrio obrero ferroviario se mantuvo viva hasta mediados del siglo XX. De allí en adelante sus dinámicas sociales y culturales cambiaron y se acoplaron a la vida residencial y al movimiento del centro de la ciudad, lo cual ha provocado que en la actualidad se conozca solo como barrio ferroviario y no como obrero. A pesar de la importancia histórica de considerar un espacio planificado en la ciudad para los obreros del ferrocarril en las entonces afueras de la ciudad y que al no reconocerlo se pierde una identidad barrial, una consciencia de la expansión urbana y organización territorial y una parte de la historia. Todo lo expuesto responde a características que otorgan un valor histórico al barrio ferroviario como conjunto arquitectónico y emplazamiento geográfico que cuenta una etapa de la vida de la ciudad en relación a las necesidades laborales de los empleados del ferrocarril.

Fecha de recepción: 13 de septiembre de 2024

Fecha de aceptación: 25 de julio de 2025

| 9

Archivos consultados

Archivo Metropolitano de Historia de Quito, Quito, Ecuador.

Archivo Municipal del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Riobamba, Riobamba, Ecuador.

Archivo Histórico Nacional Zonal de Alausí, Alausí, Ecuador.

Documentos citados

(1924, 25 de junio). Ciudadela Borja. *Los Andes*.

(1945). *Plan Regulador de Quito 1942-1945*. [Documento de archivo histórico]. Archivo Metropolitano de Historia de Quito, Quito, Ecuador.

(1956, 22 de noviembre). *Ordenanza de Lotización y Urbanización de los terrenos de los antiguos Talleres del Ferrocarril del Sur*. Ordenanzas. [Documento de archivo histórico]. Archivo Municipal del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Riobamba, Riobamba, Ecuador.

- (1957). *Garantía Hipotecaria: La Empresa de los Ferrocarriles del Estado a favor de la Ilustre Municipalidad de Riobamba*. Escrituras años 1952-1956; 1956-1960. [Documento de archivo histórico]. Archivo Municipal del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Riobamba, Riobamba, Ecuador.
- (1958, 04 de octubre). De actualidad. *El País*.
- (1958, 09 de diciembre). Ferroviarios festejan Primer Aniversario de la entronización de la Madre Dolorosa en sus talleres. *El País*.
- (1970, junio) *Acta de inventarios y avalúos de las propiedades y bienes inmuebles de la Junta Autónoma del Ferrocarril Quito-San Lorenzo*. . *Inventario y planos de los inmuebles de propiedad de la Junta Autónoma del FFCC Quito San Lorenzo* [Documento de archivo histórico]. Archivo Histórico Nacional Zonal de Alausí, Alausí, Ecuador.

Bibliografía

- Ati, M. (2022). *Registro del Patrimonio Cultural Inmaterial de los subámbitos "Oficios tradicionales" y "Técnicas artesanales tradicionales" ligadas a la memoria ferroviaria del cantón Riobamba*. [Tesis de grado, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo]. Repositorio académico-Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. <https://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/17043>
- Cepeda, F. (2003). Riobamba en el primer cuarto del siglo XX: Ferrocarril, transformación urbanas y prácticas cotidianas. [Tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar] UASB-DIGITAL Repositorio Institucional del Organismo de la Comunidad Andina, CAN. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/2355/1/T0205-MELA-Cepeda-Riobamba.pdf>
- Cepeda, F. (2018). Riobamba: *Ciudad y Representación*. Imprenta Mariscal.
- Concejo Municipal de Riobamba. (1925). *Revista Municipal 1925*. Biblioteca Municipal de Riobamba, Riobamba.
- Concejo Municipal de Riobamba. (1926). *Revista Municipal 1926*. Biblioteca Municipal de Riobamba, Riobamba.
- Concejo Municipal de Riobamba. (1938). *Revista Municipal 1938 - 1939*. Biblioteca Municipal de Riobamba, Riobamba.
- Concejo Municipal de Riobamba. (1950). *Revista Municipal 1950*. Biblioteca Municipal de Riobamba, Riobamba.
- del Pino, I. (2013). *Arquitectura Ferroviaria en los Andes del Ecuador*. Consejo Nacional de Cultura.
- Espinosa, M. (2003). *Mestizaje, chofificación y blanqueamiento en Quito primera mitad del siglo XX*. ABYA-YALA. <http://hdl.handle.net/10644/224>
- Kingman, E. (2006). *La ciudad y los otros Quito 1860 - 1940: Higienismo, ornato y policía*. FLACSO Ecuador: Universitat Rovira i Virgili. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/100133-opac>
- Ortiz, C. (2015). *Un día como hoy en la Historia de Riobamba*. Casa de la Cultura Ecuatoriana Núcleo Chimborazo.
- Rivas, L. (1933). Asamblea de delegados de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador, verificada en Quito el 8 de enero de 1933. *Nariz del Diablo*, 5-17. <https://repositorio.bne.gob.ec/xmlui/bitstream/handle/34000/1366/FR1-S-Ferrocarril-NDD-V11-N83-1933.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Tapia, V. (2015). ¿De qué hablamos cuando hablamos de Barrio? Trayectoria del concepto de barrio y apuntes para su problematización. *Revista Antropologías del Sur*, (3), 121-135. <https://doi.org/10.25074/rantros.v2i3.835>