



UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DE CUENCA

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

**UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERÍA, INDUSTRIA
Y CONSTRUCCIÓN**

CARRERA DE ARQUITECTURA

**ANTEPROYECTO DE DISEÑO PARA LA ESTACIÓN DE
FERROCARRILES DE CUENCA**

**PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE ARQUITECTO**

AUTOR: DAVID FERNANDO TORAL SARMIENTO

DIRECTOR: ARQ. JOANNA PRISCILA JARA ALVEAR

CUENCA - ECUADOR

2024

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

**UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERÍA, INDUSTRIA
Y CONSTRUCCIÓN**

CARRERA DE ARQUITECTURA

ANTEPROYECTO DE DISEÑO PARA LA ESTACIÓN DE
FERROCARRILES DE CUENCA

PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE ARQUITECTO

AUTOR: DAVID FERNANDO TORAL SARMIENTO

DIRECTOR: ARQ. JOANNA PRISCILA JARA ALVEAR

CUENCA - ECUADOR

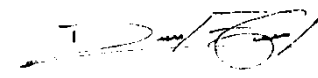
2024

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO

DECLARATORIA DE AUTORÍA Y RESPONSABILIDAD

David Fernando Toral Sarmiento portador de la cédula de ciudadanía N° **0105083430**. Declaro ser el autor de la obra: "**ANTEPROYECTO DE DISEÑO PARA LA ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE CUENCA**", sobre la cual me hago responsable sobre las opiniones, versiones e ideas expresadas. Declaro que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximo a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaro finalmente que mi obra ha sido realizada cumpliendo con todos los requisitos legales, éticos y bioéticos de investigación, que la misma no incumple con la normativa nacional e internacional en el área específica de investigación, sobre la que también me responsabilizo y eximo a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Cuenca, 18 de octubre de 2024

F: 

David Fernando Toral Sarmiento

0105083430

CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo fue desarrollado por David Fernando Toral Sarmiento, bajo mi supervisión.



Firmado electrónicamente por:
**JOANNA PRISCILA
JARA ALVEAR**

Joanna Priscila Jara Alvear

DIRECTOR

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a todas las personas que, con su apoyo y amor incondicional, han sido parte esencial de este logro.

A mis padres, Cinthya Sarmiento y Fernando Toral, por ser mi fuente inagotable de motivación y dedicación en este proyecto. Su cariño, esfuerzo y sacrificios que solo ustedes y yo conocemos me han dado paso a llegar hasta aquí. Todo lo que soy se lo debo a ustedes.

A mi hermano, por su compañerismo y apoyo constante. Tu confianza en mí será siempre una fuerza fundamental para seguir adelante en los momentos más difíciles.

A mis abuelos, quienes, con su sabiduría, enseñanzas y un inigualable apoyo me han inculcado el valor del esfuerzo y la perseverancia. Gracias por ser siempre mi ejemplo a seguir. Y un agradecimiento especial a mi abuela que, aunque ya no esté a mi lado, fue la persona que me inspiró a seguir avanzando recordándome el motivo por el cual inicie esta larga y maravillosa carrera.

A mis amigos, Israel Narváez, Mateo Rodríguez, Cesar Villavicencio, María Laura Morales, Mateo Montenegro, Jhon Mogrovejo, por ser una red de apoyo emocional, por sus palabras de ánimo, por sus consejos y todas las risas que compartimos a lo largo de los años que me ayudarán a mantener la motivación en mi carrera y en mi vida. Quiero que sepan lo importante que son en mi vida y en este trabajo, gracias por creer en mí y ser parte de este logro. Esta tesis también es suya.

AGRADECIMIENTOS

A lo largo del desarrollo de mi proyecto de grado, innumerables veces he contado con el apoyo incondicional de personas que son fundamentales en mi vida, y son a ellas a quienes quiero expresar mi más profundo agradecimiento.

A mi familia, por ser el pilar fundamental en mi vida, por sobre todo a mis padres, por su amor, sacrificio y paciencia a lo largo de mi carrera, que me han inspirado a alcanzar esta meta, y a mi hermano por su confianza al estar a mi lado en varios pasos de este camino.

Agradezco a mis amigos, por su ánimo en los momentos más difíciles que me ayudaron a mantener la cordura, por su compañía y las risas compartidas en todo momento, que, a pesar de los años, la amistad se ha visto conservada. Gracias por creer en mí y por permanecer a mi lado en todo este proceso.

Finalmente, y no menos importantes, a mi tutora Joanna Jara, y revisores por su inigualable guía en este largo proceso, gracias por sus consejos y su paciencia. Cada uno de sus aportes han sido cruciales para el desarrollo de esta tesis, permitiéndome mejorar académicamente, contribuyendo a que este proyecto sea una realidad, les ofrezco mi más sincero agradecimiento.

RESUMEN

La Estación de Ferrocarriles de Cuenca, se ha visto agravada a lo largo del tiempo debido a su prolongado estado de deterioro, abandono y desuso por parte del estado por muchos años. Este importante hito histórico ha caído en declive en relación a su uso, lo que representa una amenaza no solo para su estructura física, sino también para su valor como un activo histórico y cultural para la ciudad de Cuenca. La falta de un enfoque económico y social para revitalizar la estación ha llevado a un sub aprovechamiento significativo de su potencial. Todos estos factores de abandono han dado paso a que la comunidad del sector tome acciones por cuenta propia, apropiándose de espacios específicos para su uso comunal. Por lo tanto, a lo largo de este proyecto de titulación, se toman en cuenta cada uno de los factores que hacen de este espacio un lugar propicio para ser restaurado además de un planteamiento de revitalización urbano-arquitectónico, mediante la integración de espacios públicos vinculados a un diseño urbano que sirva de reutilización de dicha estación de ferrocarriles. Para ello, un análisis bibliográfico previo, se lleva a cabo con el fin de entender de una manera óptima los conceptos teóricos acerca de espacios públicos abandonados, además de un diagnóstico del sitio en el que se considera factores funcionales, ocupacionales, topográficos, estéticos y necesidades del usuario para finalmente proponer un anteproyecto de puesta en valor y una propuesta urbano arquitectónica a partir de análisis de precedentes.

Palabras clave: anteproyecto, restauración, urbano, desuso, espacio público

ABSTRACT

The Cuenca Railway Station has suffered damage over time due to prolonged deterioration, abandonment, and disuse by the State for many years. This essential historical landmark has fallen into decline regarding its use, posing a threat to its physical structure and value as a historical and cultural asset for Cuenca. The lack of an economic and social approach to revitalize the station has significantly underutilized its potential. These factors of abandonment have led the local community to take action on their own, appropriating specific spaces for communal use. Therefore, throughout this research project, each factor that makes this space suitable for restoration is considered, along with an urban-architectural revitalization proposal that integrates public spaces linked to an urban design, that serves to reuse the railway station. To this end, a prior literature review was conducted to understand optimally the theoretical concepts about abandoned public spaces. Furthermore, considering functional, occupational, topographic, aesthetic, and environmental factors from the users' perspective, a site diagnosis was elaborated. Finally, a preliminary enhancement project and an urban-architectural design based on an analysis of precedents are proposed.

Keywords: preliminary project, restoration, urban, disuse, public space

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DECLARATORIA DE AUTORÍA Y RESPONSABILIDAD.....	- 3 -
CERTIFICACIÓN	- 4 -
DEDICATORIA	- 5 -
AGRADECIMIENTOS.....	- 6 -
RESUMEN	- 7 -
ABSTRACT.....	- 8 -
ÍNDICE DE CONTENIDOS	- 9 -
LISTA DE FIGURAS.....	- 11 -
LISTA DE TABLAS	- 13 -
LISTA DE ANEXOS.....	- 14 -
.....	- 15 -
CAPÍTULO I.....	- 16 -
1.1 INTRODUCCIÓN.....	- 16 -
1.2 ANTECEDENTES	- 16 -
1.3 PROBLEMÁTICA	- 18 -
1.4 JUSTIFICACIÓN	- 19 -
1.5 OBJETIVOS	- 22 -
1.5.1 GENERAL	- 22 -
1.5.2 ESPECÍFICOS	- 22 -
1.6 METODOLOGÍA.....	- 22 -
1.6.1 Objetivo 1:	- 22 -
1.6.2 Objetivo 2:	- 23 -
1.6.3 Objetivo 3:	- 24 -
CAPÍTULO II.....	- 26 -
2. MARCO TEÓRICO.....	- 26 -
2.1 HISTORIA DEL FERROCARRIL DE CUENCA Y SU IMPORTANCIA	- 26 -
2.2 ESPACIO PÚBLICO	- 28 -
2.2.1 El espacio y acción colectiva.....	- 29 -
2.3 SEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO.....	- 30 -
2.4 ESTACIONES DE FERROCARRIL EN DESUSO	- 31 -
2.5 PATRIMONIO Y SOSTENIBILIDAD URBANA	- 32 -
2.6 DISEÑO URBANO	- 32 -
2.6.1 Acústica Ambiental.....	- 32 -
2.6.2 Metodología Perceptiva.....	- 33 -
2.7 NORMATIVA MUNICIPAL DEL SECTOR.....	- 33 -
2.8 ESTUDIO DE CASOS.....	- 34 -
2.8.1 High Line Park.....	- 34 -
2.8.2 Centro Creación Joven Espacio Vías:.....	- 36 -
2.8.3 Brooklyn Bridge Park.....	- 38 -
2.9 ESTRATEGIAS RELEVANTES.....	- 39 -
CAPÍTULO III.....	- 43 -

3. CONTEXTO	- 43 -
3.1 UBICACIÓN	- 44 -
3.2 HITOS Y NODOS.....	- 44 -
3.3 EJE FERROVIARIO.....	- 46 -
3.4 ANÁLISIS DE LA ZONA DE INFLUENCIA	- 47 -
3.4.1 <i>Uso de Suelos</i>	- 47 -
3.4.2 <i>Áreas Verdes</i>	- 48 -
3.5 ANÁLISIS DE SITIO.....	- 49 -
3.5.1 <i>Espacios de Interés</i>	- 49 -
3.5.2 <i>Vegetación</i>	- 49 -
3.5.3 <i>Soleamiento</i>	- 53 -
3.5.4 <i>Visuales y Recorridos</i>	- 54 -
3.5.5 <i>Vientos</i>	- 55 -
3.5.6 <i>Topografía</i>	- 56 -
3.5.7 <i>Actividades del Sitio</i>	- 56 -
3.6 RESUMEN.....	- 57 -
CAPÍTULO IV.....	- 59 -
4. ANTEPROYECTO ARQUITECTÓNICO	- 59 -
4.1 ORGANIGRAMA – ZONIFICACIÓN	- 60 -
4.2 EMPLAZAMIENTO	- 61 -
.....	- 61 -
4.3 TRAMOS	- 63 -
4.4 MUSEO	- 69 -
CAPÍTULO V.....	- 77 -
5. CONCLUSIONES.....	- 77 -
6. RECOMENDACIONES	- 79 -
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	- 80 -
ANEXOS	- 82 -
AUTORIZACION DE PUBLICACION EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL	- 83 -

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Historia de la construcción del ferrocarril en Ecuador - 2020	- 17 -
Figura 2: Historia de la construcción del ferrocarril en Ecuador - 2020	- 18 -
Figura 3: Historia de la construcción del ferrocarril en Ecuador – 2020	- 19 -
Figura 4: Una segunda vida para las estaciones de tren en desuso - 2020	- 21 -
Figura 5: Placa del recuerdo de la inauguración - 2022	- 26 -
Figura 6: Placa del recuerdo de la inauguración - 2022	- 27 -
Figura 7: Historia de la construcción del ferrocarril en Ecuador - 2020	- 28 -
Figura 8: Espacio Público.....	- 29 -
Figura 9: Seguridad mediante un diseño urbano.....	- 30 -
Figura 10: Fotografía Antigua Estación de Ferrocarriles La Calera - 2018.....	- 31 -
Figura 11: Fotografía High Line en New York.....	- 34 -
Figura 12: Diagrama de vegetación - High Line en New York.....	- 35 -
Figura 13: Diagrama de Iluminación High Line.....	- 36 -
Figura 14: Fotografía Centro Creación Joven Espacio Vías.....	- 37 -
Figura 15: Fotografía Brooklyn Bridge Park	- 38 -
Figura 16: Boceto High Line Park.....	- 39 -
Figura 17: Boceto Centro Creación Joven Espacio Vías.....	- 40 -
Figura 18: Boceto Brooklyn Bridge Park.....	- 41 -
Figura 19: Fotografía Estación de Ferrocarriles de Cuenca	- 43 -
Figura 20: Ubicación Estación de Ferrocarriles	- 44 -
Figura 21: Ubicación Hitos y Nodos	- 44 -
Figura 22: Diagrama del eje Ferroviario	- 46 -
Figura 23: Diagrama de Uso de Suelos.....	- 47 -
Figura 24: Diagrama de Áreas Verdes Circundantes	- 48 -
Figura 25: Diagrama de Áreas de Interés.....	- 49 -
Figura 26: Diagrama de Vegetación.....	- 50 -
Figura 27: Fauna existente.....	- 52 -
Figura 28: Diagrama de Soleamiento.....	- 53 -
Figura 29: Diagrama de Visuales y Recorrido peatonal	- 54 -
Figura 30: Diagrama de Viento en la Estación de Ferrocarriles	- 55 -
Figura 31: Topografía del sitio.....	- 56 -
Figura 32: Diagrama Actividades en el predio.....	- 57 -
Figura 33: Zonificación General Isométrica	- 59 -
Figura 34: Render Exterior - Mercado	- 59 -
Figura 35: Render Exterior – Acceso lateral.....	- 59 -
Figura 36: Diagrama de Zonificación - Organigrama.....	- 60 -
Figura 37: Emplazamiento – Renders Exteriores	- 61 -
Figura 38: Render Exterior Rampa de Acceso	- 62 -
Figura 39: Render Mirador.....	- 62 -
Figura 40: Diagramas de tramo.....	- 63 -
Figura 41: Render Exterior Escenario	- 64 -
Figura 42: Render Exterior Rieles	- 64 -
Figura 43: Emplazamiento Isométrico – Servicios 1.....	- 65 -
Figura 44: Emplazamiento Isométrico – Servicios 2.....	- 66 -
Figura 45: Emplazamiento Isométrico – Servicios 3.....	- 67 -
Figura 46: Render Exterior Mirador	- 68 -
Figura 47: Render Exterior Camineras	- 68 -
Figura 48: Zonificación Museo – Render Interior.....	- 69 -
Figura 49: Materialidad del Museo	- 70 -
Figura 50: Render Exterior Camineras	- 71 -
Figura 51: Render Exterior Mobiliario – Camineras.....	- 71 -

Figura 52: Elevaciones – Planta.....	- 72 -
Figura 53: Render Exterior Camineras.....	- 73 -
Figura 54: Render Cancha Deportiva.....	- 73 -
Figura 55: Elevaciones – Render.....	- 74 -
Figura 56: Render Interior Museo.....	- 75 -
Figura 57: Render Exterior Acceso.....	- 75 -

LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Estudio de la Demandad y Oferta Turística de la ciudad de Cuenca Boletín anual - 2019 - 20 -

Tabla 2: Tabla de Flora existente _____ - 50 -

Tabla 3: Tabla de Nombres de Flora existente _____ - 51 -

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1: Planta Museo – Acotada - 82 -



CAPITULO 1.

CAPÍTULO I

1.1 INTRODUCCIÓN

La antigua estación de ferrocarril de Cuenca, Ecuador, es un testimonio tangible de la historia ferroviaria de la región, inaugurado en 1965, alguna vez fue el centro de la actividad económica y social de la ciudad. Pero con el paso de los años esta estructura simbólica cayó en el olvido y abandono, perdiendo su importancia en el tejido urbano y cultural de Cuenca (Crespo, 1931). A pesar de sus condiciones actuales, la estación sigue siendo un hito histórico y arquitectónico importante, con el potencial de revitalizar y enriquecer la vida comunitaria en la ciudad.

En base a este contexto, es necesario desarrollar un anteproyecto previo que restaure y rehabilite la antigua estación de ferrocarril de Cuenca, transformándola en un centro de actividad dinámica que responda a las necesidades de la comunidad actual. Este proyecto además de preservar el patrimonio cultural y arquitectónico de la ciudad, incrementar el potencial de la estación para el desarrollo económico, social y turístico de la región.

En la presente tesis se expone un análisis urbano arquitectónico que incluye la historia, el contexto urbano, las características arquitectónicas de la antigua estación de ferrocarril de Cuenca y su propuesta de diseño para su debida rehabilitación. Se exploran múltiples referentes en otras partes del mundo para restaurar y renovar estructuras históricas similares, así como las necesidades y expectativas de la sociedad local con respecto al futuro de la estación. A partir de esta investigación se propone un proyecto detallado, en que se incluya la rehabilitación de la infraestructura existente, la creación de nuevos espacios multifuncionales y la integración de tecnologías sostenibles y accesibles.

Por lo tanto, este proyecto inicial busca transformar la antigua estación de ferrocarril de Cuenca en un centro de actividad que fortalezca la identidad local, y lograr una mejora a cada una de sus falencias urbano arquitectónica, con el fin de resolver su problemática de abandono. De igual forma vincular la participación comunitaria y contribuya al desarrollo sostenible de la ciudad. A través de este trabajo se pretende inspirar y motivar a otros planificadores y profesionales urbanos a prepararse para los desafíos de la conservación del patrimonio y la revitalización urbana de una manera creativa y responsable.

1.2 ANTECEDENTES

Cuenca, hace 55 años vivió la inauguración de su primera estación de tren, siendo un evento que llegó relativamente tarde en comparación con la llegada del ferrocarril al país. Durante varias décadas, la conexión ferroviaria entre Quito y Durán ya estaba establecida. Recientemente, el gobierno ha cedido los terrenos de la estación de Gapal al municipio, planteando la posibilidad de reconstruirla como un hito que evoca la historia del ferrocarril en la región cuencana (Turismo Ecuador, 2020).

La construcción de la estación se llevó a cabo en el año 1965, y su actividad continuó hasta principios de la década de 1990. La interrupción del servicio ferroviario en la zona de El Descanso, debido al desastre de La Josefina en 1993, junto con el desalojo definitivo de la última locomotora en 1995, y la posterior edificación de la autopista Cuenca-Azogues, marcaron la última etapa de las operaciones ferroviarias en Cuenca. Sin embargo, a pesar de su clausura, la estación permanece arraigada en la memoria histórica de la ciudad, según (Vera, 2020). Esta emblemática infraestructura, que en tiempos pasados sirvió como el epicentro de la actividad ferroviaria en la región, ha sufrido un progresivo deterioro a lo largo de los años debido a la falta de atención y

mantenimiento. A pesar de ello, para la comunidad, la estación sigue siendo un referente histórico y cultural de indudable importancia.

La restauración y preservación de la estación ferroviaria sería un acto de conservación del patrimonio cultural de Cuenca y aportaría una inversión en el futuro de la comunidad. Al devolverle su antiguo esplendor y dotarla de nuevos usos, se abrirían innumerables oportunidades para actividades culturales, recreativas y comerciales, que podrían impulsar el desarrollo económico y social de la región.

Figura 1: Historia de la construcción del ferrocarril en Ecuador - 2020



Obtenido de "Historia de la construcción del ferrocarril en Ecuador", por Turismo Ecuador, 2020

La conservación de este hito ferroviario, no solo es vital para preservar su rica historia y patrimonio cultural, sino que también puede impulsar un aumento significativo en el número de visitantes al sitio. Esta emblemática estructura, con su arquitectura única y su conexión con el pasado, tiene el potencial de convertirse en un importante destino turístico para la ciudad. Restaurar y mantener la estación en buenas condiciones, se abrirían oportunidades para el turismo cultural e histórico, atrayendo a viajeros locales e internacionales interesados en explorar la riqueza del patrimonio de Cuenca. Además, la conservación del sitio podría fomentar el desarrollo de actividades culturales y eventos especiales, como exposiciones, conciertos y ferias, que atraerían a un público aún más amplio.

1.3 PROBLEMÁTICA

La antigua estación de ferrocarriles de Cuenca, Ecuador, representa un valioso patrimonio histórico y arquitectónico que ha perdido su relevancia en el contexto urbano actual debido al abandono y deterioro. A pesar de su importancia cultural, la estación enfrenta una serie de desafíos que amenazan su preservación y aprovechamiento óptimo como recurso para la comunidad., su principal falencia radica en tres factores que demarcan la situación actual del sitio de estudio; el primero se basa en su largo período de abandono y desuso, enfrentándose a un grave riesgo de deterioro irreversible debido a la falta de atención por parte de la municipalidad. El segundo factor recae en los espacios generados por la propia comunidad, debido a que no cuenta con la estructura necesaria para funcionar correctamente pero que son de gran necesidad para la zona; la falta de gestión adecuada y recursos ha impedido su revitalización. Y tercero, el área se convierte en un lugar de inseguridad en la noche, generando disconformidad e intranquilidad en todo el sector, por lo cual se busca una intervención mediante un proyecto con los espacios suficientes y bien estructurados para su debido funcionamiento (El Telégrafo, 2019).

El abandono de la estación ha dejado un hueco evidente en el tejido urbano de Cuenca, privando tanto a los residentes locales como a los visitantes de un espacio que, en su plenitud, podría haber sido un punto de encuentro importante para quienes lo rodean. La conservación de esta estructura se torna esencial por el valor arquitectónico e histórico que representa, además del potencial que tiene para revitalizar y enriquecer la vida comunitaria en la ciudad.

El punto de partida se lo prevé desde los distintos usos que se dan actualmente, tales como el comercio, deporte y ocio, se pretende abastecer de nuevas y reformadas estructuras tanto para la comunidad como para la ciudad de Cuenca, creando un espacio urbano que preste servicios para actividades turísticas, deportivas y ambientales, que sea vinculado con las diferentes acciones que actualmente se desarrolla por la comunidad que rodea al espacio, siendo parte del estudio toda el área de la antigua estación de Ferrocarriles de Cuenca que se encuentren dentro del ámbito normativo actual vigente de la ciudad. La importancia del parque radica en su potencial como espacio público seguro y atractivo para la comunidad. Aunque aún quedan piezas de infraestructura ferroviaria, como rieles y tanques de agua, así como algunas viviendas, estas últimas no reciben el cuidado adecuado y, lamentablemente, se han convertido en refugio para personas con antecedentes negativos, lo que genera inquietud en la zona (Machado, 2019).

Figura 2: Historia de la construcción del ferrocarril en Ecuador - 2020



Obtenido de "El barrio La Ferroviaria quiere ser un atractivo turístico", por El Mercurio, 2023

La Municipalidad de Cuenca se ha comprometido con una serie de metas que abarcan desde la revalorización de la historia ferroviaria local hasta la mejora de los espacios de recreación y la promoción activa de actividades deportivas (Fundación el Barranco, 2023). Entre estos objetivos, se destaca la necesidad de recuperar la memoria colectiva relacionada con los ferrocarriles que una vez fueron vitales para la ciudad. Un aspecto clave de este enfoque es la promoción del deporte como vehículo para la cohesión comunitaria y el bienestar individual. Actualmente, habitantes del sector están llevando a cabo acciones para recuperar y reutilizar propiedades que han sido tomadas ilegalmente por individuos desconocidos, como parte de un esfuerzo más amplio para restaurar y revitalizar el tejido social y urbano del barrio (Campoverde, 2023).

La revitalización de esta emblemática estructura ferroviaria podría convertirla en un centro neurálgico para actividades comerciales, turísticas y culturales, atrayendo tanto a residentes locales como a visitantes. Al adaptar la antigua estación para albergar tiendas, restaurantes, galerías de arte, espacios para eventos y otros negocios, se crearía un destino que atraería a una amplia gama de clientes y turistas logrando revitalizar y adecuar áreas específicas para el esparcimiento público, fomentando así un estilo de vida activo y saludable entre los habitantes.

1.4 JUSTIFICACIÓN

Al preservar la antigua estación de trenes, la comunidad de Cuenca puede recuperar un espacio que una vez fue vital para la conexión y el intercambio entre personas y culturas. Su restauración y adaptación para nuevos usos pueden brindar oportunidades económicas, sociales, culturales y de seguridad, siendo significativas para la ciudad y sus habitantes. La inclusión de nuevos espacios podría revitalizar el área, además generar nuevos recursos y oportunidades para la ciudad de Cuenca. La creación de nuevos puestos de mercadeo, similares a los ya existentes en la comunidad, podría fomentar la generación de empleo y promover el desarrollo económico local. Además, esta iniciativa tiene el potencial de atraer inversiones y restituir a este sitio histórico su posición central en la vida de la ciudad.

Es crucial adoptar medidas concretas para preservar este importante patrimonio y revitalizarlo como un activo valioso tanto para la historia como para el futuro de Cuenca. La restauración de la antigua estación de trenes podría incluir la creación de espacios multifuncionales, como áreas de exposición, locales comerciales, espacios culturales y recreativos, entre otros, que podrían servir como catalizadores para el crecimiento económico y social de la ciudad. En resumen, la revitalización de la antigua estación de trenes de Cuenca y la creación de nuevos espacios útiles y funcionales representan una oportunidad para impulsar el desarrollo sostenible y mejorar la calidad de vida en la ciudad siendo estos espacios necesarios para mantener un ambiente propicio y seguro para todos los residentes de este espacio urbano.

En el año 2019, se observó que el Centro Histórico destacó como el principal atractivo para los visitantes, con un porcentaje significativo del 16.5%. Es relevante destacar que la antigua estación de Ferrocarriles de Cuenca se encuentra integrada dentro de este contexto histórico. En segundo lugar, la arquitectura colonial de los edificios, viviendas e iglesias de Cuenca atrajo la atención del 15.5% de los turistas. La presencia de la naturaleza y el entorno, que abarca ríos, áreas verdes, bosques, montañas y el Parque Nacional Cajas, representó un factor impresionante para el 9.7% de los turistas, una cifra que se mantuvo estable en comparación con el año anterior. Los diversos parques de la ciudad y su riqueza cultural, que incluye festividades, tradiciones, historia y folclore, fueron atractivos para turistas en un 10.8% y 5.6% respectivamente, que se pueden ver reflejados en la Figura 1. La amabilidad de la población local también se destacó, con un 9.8% de los encuestados mencionándola como un factor influyente en su experiencia turística (GIER, 2020).

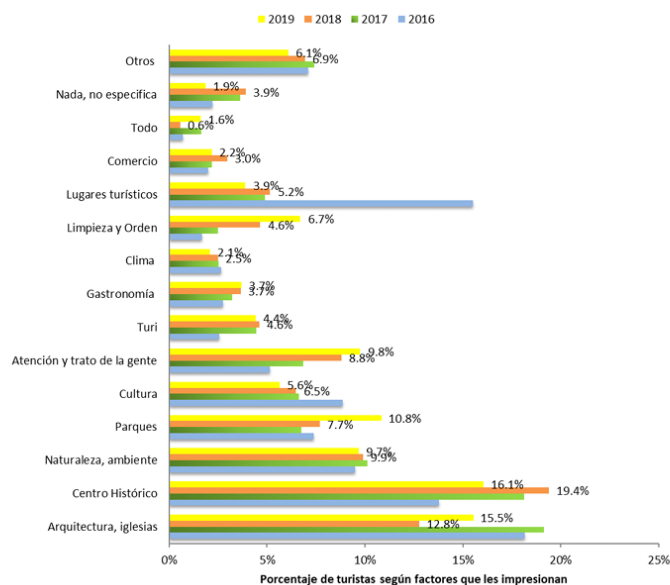
Figura 3: Historia de la construcción del ferrocarril en Ecuador – 2020



Obtenido de “El barrio La Ferroviaria quiere ser un atractivo turístico”, por El Mercurio, 2023

Los resultados del año 2019 revelan una tendencia general a la baja en la proporción de factores que podrían desalentar tanto a turistas nacionales como extranjeros a realizar visitas futuras, en comparación con los años 2016 y 2017, pero son comparables con los datos de 2018. Se destaca una marcada reducción en ciertos factores con respecto a 2016, como el difícil acceso a la zona, que disminuyó del 24% al 4%. Otro factor significativo que experimentó una disminución considerable fue la percepción de poca seguridad, pasando del 15% en 2016 al 4% en 2019. Los demás factores que podrían desalentar una visita futura se sitúan en torno al 1% y 2%. Además, vale mencionar que el 20% de los turistas encuestados indicaron que ningún factor les haría desistir de visitar el destino. Cada uno de los datos estadísticos se los puede visualizar en la Figura 1 (GIER, 2020)

Tabla 1: Estudio de la Demanda y Oferta Turística de la ciudad de Cuenca Boletín anual - 2019



Obtenido de “Grupo de Investigación en Economía Regional”, por GIER, 2020

En muchos países alrededor del mundo, la restauración de estructuras ferroviarias abandonadas ha demostrado ser una estrategia exitosa para revitalizar áreas urbanas y crear nuevos centros de actividad económica y cultural. Ejemplos como La Estación de Beniafallet en España, el High Line en Nueva York, el Mercado de San Miguel en Madrid y la estación de King's Cross en Londres ilustran cómo antiguas infraestructuras ferroviarias han sido transformadas en destinos turísticos de suma importancia que atraen a visitantes de todo el mundo. Las estaciones, como la de Beniafallet en España, ejercían un papel crucial al conectar las localidades rurales con el mundo exterior. Situada estratégicamente, esta estación se erigía como un símbolo de modernidad y progreso, transformando activamente el entorno social y económico de la región, según (Bes, 2020). Estas iniciativas de restauración han contribuido a la preservación de la historia y la identidad cultural de estas estructuras, además de generar una multiplicidad de beneficios económicos y sociales para los usuarios.

Los antiguos almacenes y estaciones de tren, una vez restaurados, se han transformado en centros comerciales, gastronómicos y culturales que albergan una variedad de tiendas, restaurantes, galerías de arte y espacios para eventos (Bes, 2020). Esta revitalización ha dado lugar a la creación de empleos locales y ha estimulado la actividad económica en las áreas circundantes como se puede visualizar en la Ilustración 5. Además, ha atraído inversiones significativas y ha contribuido al renacimiento urbano y al incremento del valor inmobiliario en la región. La antigua estación de trenes, una vez restaurada, podría convertirse en un punto focal en la ciudad, ofreciendo experiencias memorables a los visitantes y contribuyendo al crecimiento económico y la revitalización del área circundante. Por lo tanto, la conservación de este importante patrimonio no solo honraría el pasado de Cuenca, además ayudaría a impulsar su futuro como un destino turístico de renombre.

Figura 4: Una segunda vida para las estaciones de tren en desuso - 2020



Obtenido de "Público", por Bes, 2020.

Estas rehabilitaciones, además de un aspecto económico, han contribuido a la revitalización de barrios urbanos, promoviendo la cohesión comunitaria y mejorando la calidad de vida de los residentes locales. Al proporcionar espacios públicos para el esparcimiento y la recreación, estas antiguas estructuras ferroviarias se han convertido en puntos de encuentro populares donde la gente puede disfrutar de actividades al aire libre, eventos culturales y experiencias únicas. Demostrando así, que la restauración de estructuras ferroviarias abandonadas ha demostrado ser una estrategia

exitosa para impulsar el turismo, el comercio y otras actividades que mantienen vivo el sector. Los diferentes proyectos que se logran evidenciar, preservan el patrimonio histórico y cultural, generan importantes beneficios económicos y sociales para las comunidades locales.

1.5 OBJETIVOS

1.5.1 GENERAL

Diseñar un anteproyecto para la Estación de Ferrocarriles como un importante sitio histórico, urbano y arquitectónico, asegurando que sus elementos y características originales se mantengan siendo una preservación del patrimonio para la ciudad mediante nuevos espacios que promuevan el uso público, mejoramiento de la economía y cohesión urbana.

1.5.2 ESPECÍFICOS

-Analizar y comprender las regulaciones locales, estatales y nacionales que se aplican a la reutilización de espacios históricos. Adicionalmente, realizar un marco teórico para la reutilización de espacios en desuso.

-Realizar un diagnóstico del sitio, un programa urbano-arquitectónico y a partir de la recolección bibliográfica proponer un plan de diseño urbanístico para el sitio. Adicionalmente se considera evaluar la propuesta por juicio de expertos.

-Diseñar un anteproyecto para la Estación de Ferrocarriles como un importante sitio histórico, urbano y arquitectónico, que triángule los objetivos específicos anteriormente mencionados. Cumpla con los requerimientos estatales. La representación gráfica considerará el uso de herramientas digitales y analógicas como objetivo puntual para la representación del anteproyecto.

1.6 METODOLOGÍA

Se desarrolla una metodología de Diseño y Estudio de Casos basado en evidencia, gracias a la recopilación de análisis de datos empíricos para respaldar la propuesta de diseño urbano arquitectónico; utilizando bases de datos históricos, estudios de espacios similares y datos relevantes para sustentar el proceso de diseño y las decisiones específicas para la propuesta.

1.6.1 Objetivo 1:

Análisis inicial bibliográfico del sitio:

-Investigación, análisis histórico y arquitectónico para comprender su pasado e importancia de la estación mediante estudios topográficos, paisajísticos, urbanos y antecedentes que se hayan realizado anteriormente en el sitio además de conocer la normativa vigente y determinar las acciones que se pueden realizar en el sitio.

Documentación Bibliográfica:

-Permite un análisis mediante un marco teórico en cuanto a espacios culturales, reutilización de espacios y espacios públicos que sirvan como referencia para entender el funcionamiento, el desarrollo de los espacios y adaptarlos al estudio.

Planificación Legal y Regulatoria:

-Cumplimiento normativo: Se identifica que el proyecto cumpla con todas las regulaciones locales, estatales y nacionales relacionadas con la restauración de edificios históricos y el desarrollo urbano.

-Análisis en cuanto a la ordenanza vigente en el sitio de tal forma que se llegue a conocer cada uno de los aspectos necesarios para una intervención, así como espacios mínimos y óptimos.

1.6.2 Objetivo 2:

Fase de Diagnóstico:

-Entrevistas No estructuradas a informantes claves; con el fin de mantener una conversación abierta con el participante, permitiendo que surjan temas de manera natural y explorando áreas de interés según la dirección de la conversación, y con ello, obtener información detallada y perspectivas profundas sobre experiencias personales y opiniones del sitio.

-Involucrar a la comunidad local en la toma de decisiones y recopilar sus opiniones y sugerencias gracias a diálogos realizadas a las personas que vivan en los alrededores del sitio de estudio o que tengan experiencia con lo que antes era la Estación de Ferrocarriles de Cuenca, con el objetivo de recopilar información válida para el desarrollo de la propuesta.

-Se permite entender la percepción del usuario con respecto al terreno al que se quiere intervenir.

Análisis de Sitio:

-Estado Actual: Identificar mediante una evaluación por juicio de expertos, cómo se encuentra el predio actualmente, si cuenta con servicios de iluminación, estado de áreas verdes, mantenimiento de las estructuras que se encuentran en el predio tales como espacios de mercadeo, paradas de bus, vialidad, con el objetivo de seleccionar aquellas falencias en el sitio proponer un espacio que cumpla con las necesidades espaciales del sector de estudio.

-Identificación de equipamientos, hitos, áreas de importancia que sean relevantes como información para la propuesta, mediante mapeos generales gracias al uso de herramientas digitales y analógicas.

-Estudio del entorno urbano: Levantamiento de información en el cual se llegue a analizar la situación actual del entorno urbano circundante y sus necesidades, gracias a una evaluación de la demanda de servicios y actividades en la zona con visitas a campo y determinar aquellas acciones que sean de prioridad para la comunidad.

Programa urbano-arquitectónico:

-Se identifica si los espacios propuestos van a ser ocupados por los usuarios, gracias a encuestas desarrolladas a las personas que actualmente habitan y ocupan el predio para sus necesidades financieras.

-Nos permite la realización de un programa de mantenimiento que llegue a regular y preservar la integridad del edificio y sus instalaciones.

Topografía:

Necesario para entender cómo se puede emplazar la propuesta en el sitio.

-Se lleva a cabo un levantamiento topográfico con cada uno de los puntos y curvas de nivel, entendiendo sus pendientes y niveles.

Análisis Climatológico:

Se define el grado de orientación de la futura propuesta de tal forma en que el usuario no sea afectado por los factores climáticos de la zona.

-Gracias al uso de herramientas digitales, se logra un estudio de soleamiento, pluviosidad, viento que existe actualmente en el sector.

1.6.3 Objetivo 3:

Fase de Anteproyecto:

-Desarrollo del programa arquitectónico que integre la restauración de la estación en el tejido urbano circundante, además de la implementación de espacios públicos y áreas verdes: Proponer un anteproyecto respetando cada una de las preexistencias del sitio para un mayor alcance con relación del sitio hacia el usuario.

-Tienen la finalidad de implementar medidas de seguridad adecuadas para prevenir actos de vandalismo y garantizar a seguridad de los visitantes y residentes en la zona.

Alcance digital:

-Se realizan representaciones digitales del anteproyecto, de tal manera que logre ilustrar cómo se vería físicamente el proyecto.

Alcance artístico:

Mediante el uso de ilustraciones realizadas a mano, presentar un antes y un después del sitio, con la finalidad de atraer al público

-Espacio cultural y educativo: Utilizar parte de la estación para actividades culturales, como museos, galerías de arte o espacios educativos, para promover la cultura y el conocimiento en la comunidad.

-Gracias a las ilustraciones, se propone una mejora del entorno urbano mediante una integración de la estación como museo en un plan de desarrollo urbano más amplio que incluya mejoras en infraestructura.

Diseño Formal y Espacial

Gracias al uso del programa arquitectónico dar forma a la propuesta con sus respectivas dimensiones y espacios para el usuario.

-Establecimiento de materialidad que se usará de manera tanto estructural como estética.

-Se crea espacios para el desarrollo de eventos y entretenimiento mediante áreas multifuncionales que puedan albergar eventos, espectáculos en vivo, mercados y actividades de entretenimiento para atraer a diversos grupos de personas.

-Áreas verdes que respondan a las opiniones de la comunidad al igual que al propio contexto.

Anteproyecto:

-Desarrollo de la propuesta a nivel de anteproyecto.

-Presentación de planos arquitectónicos: Se especificarán dimensiones, cortes, elevaciones, detalles constructivos, perspectivas 3D.

-Ilustraciones finales a nivel artístico que formarán parte del contexto a emplazar.



CAPITULO 2.

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1 Historia del Ferrocarril de Cuenca y su importancia

La construcción del Ferrocarril de Cuenca en Ecuador se inició en 1915 como un proyecto ambicioso que demandó varios años de planificación y trabajo antes de su apertura el 6 de marzo de 1965. Después de un largo período de quince años, el 3 de noviembre, la locomotora finalmente llegó al Tambo de Cañar, recorriendo una distancia de sesenta y nueve kilómetros de vía.

A pesar de que esta obra podría haberse completado en un máximo de tres años, su ejecución tomó doce años adicionales. Esta situación pone de manifiesto las deficiencias del plan de obras públicas en Ecuador y la falta de consideración hacia los factores económicos y las preferencias nacionales (Pinos, 2022).

Figura 5: Placa del recuerdo de la inauguración - 2022



Obtenido de "Historias y Personajes de Cuenca", 2022

El costo total del ferrocarril al Tambo, aún no equipado, asciende a siete millones de dólares, incluyendo el gasto en una carretera de primera categoría con valiosas obras de arte en una sección que va desde Cuenca hasta Azogues y Biblián. Se ha observado que, durante los quince años de construcción, más de la tercera parte de los fondos destinados a la obra fueron gastados indebidamente en concepto de administración. Además, hasta 1925, este proyecto se financió con préstamos bancarios, lo que resultó en el pago de grandes sumas de intereses (Crespo, 1931).

El tema de las pérdidas y el derroche en este ferrocarril, mencionado hasta el último momento por escritores desaprensivos y nerviosos, tiene solo una mínima base de realidad, lo cual es inevitable en cualquier actividad de esta naturaleza, especialmente considerando que la mayor parte

de los trabajos se realizaron en áreas desérticas donde no era factible una supervisión efectiva ni una gestión económica prudente de las inversiones. En comparación con otros ferrocarriles, el balance de responsabilidades atribuidas a empleados del gobierno resulta ser más favorable para el ferrocarril de Sibambe.

Figura 6: Placa del recuerdo de la inauguración - 2022



Obtenido de "Historias y Personajes de Cuenca", 2022

La comunidad del sector, hoy en día se encuentra consternada por los recientes incendios que ha afectado gravemente la antigua estación de trenes, como se puede observar en la Ilustración 2, la estructura ferroviaria, que ha sido parte integral de la historia local, ahora yace en ruinas, generando preocupación por su futuro. A pesar de la devastación, la comunidad se une en su determinación de restaurar y preservar este importante patrimonio cultural para las generaciones venideras. Según los comentarios periodísticos difundidos por los principales medios de comunicación de la ciudad, a partir del 29 de marzo de 1993, tras el lamentable suceso conocido como el desastre de La Josefina, se inició un declive progresivo en la actividad ferroviaria en la región (Cáceres, 2021).

Desafortunadamente, en la década de los 80 comenzó el proceso de desmantelamiento y abandono del sistema ferroviario, lo que transformó a los pueblos que alguna vez fueron prósperos centros comerciales en lugares nostálgicos y estaciones fantasma. Esto ocurrió en localidades como Carchi, Salinas e Ibarra en el norte, así como en Huigra, Alausí, Sibambe, Tixan, Guamote y Gapal en Cuenca (El Mercurio, 2020) desde entonces, la infraestructura ferroviaria no ha experimentado una recuperación significativa, y a medida que transcurre el tiempo, se evidencia la paulatina desaparición de elementos clave como los rieles y otras piezas que aún permanecen en la estación

de Gapal. Además, las edificaciones asociadas al complejo ferroviario continúan su proceso de deterioro y degradación.

Figura 7: Historia de la construcción del ferrocarril en Ecuador - 2020



Obtenido de "Fuego consume los pocos recuerdos de la historia del ferrocarril en Cuenca", 2022

Este proyecto ferroviario implicó un proceso de diseño y construcción meticuloso que incorporó principios arquitectónicos y de ingeniería de la época. A lo largo de los años, esta infraestructura ha sido objeto de diversas intervenciones para mantener su funcionalidad y relevancia en el contexto moderno. Hoy en día, Además de su función primaria como medio de transporte para pasajeros y carga, ha sido totalmente deshabilitada pasando a desempeñar un papel importante en el turismo, ya que ofrece a los visitantes una experiencia con vistas panorámicas de la región. Este estudio busca explorar tanto los aspectos arquitectónicos como históricos de esta emblemática obra, analizando su diseño, evolución y su impacto en el entorno urbano y cultural de Cuenca y sus alrededores.

2.2 Espacio Público

Hoy en día, parece haber una percepción confusa dentro de la sociedad sobre el espacio público urbano, esta confusión se origina en la misma definición del concepto. Términos como zona verde, plaza o jardín suelen ser malinterpretados por el público y pueden considerarse simplemente como distintas manifestaciones de un mismo concepto (García-Doménech, 2014). Un espacio público urbano arquitectónico es una zona dentro de un entorno urbano que ha sido diseñada y planificada considerando tanto aspectos arquitectónicos como urbanísticos. Este tipo de espacios se caracterizan por ser accesibles a toda la comunidad y por fomentar la interacción social, el encuentro y la recreación. Pueden incluir plazas, parques, paseos peatonales, calles comerciales, entre otros.

La arquitectura juega un papel fundamental en la configuración y diseño de estos espacios, determinando aspectos como la distribución del espacio, el mobiliario urbano, la iluminación, los materiales utilizados y la integración con el entorno circundante. Los espacios públicos urbanos arquitectónicos son fundamentales para la calidad de vida en las ciudades, ya que contribuyen al bienestar físico, emocional y social de los ciudadanos, así como a la identidad y el carácter de un lugar.

Figura 8: *Espacio Público*



Obtenido de "Paisaje Transversal", 2017

2.2.1 El espacio y acción colectiva

La comunidad es fundamental en el diseño urbano, debido a su participación se garantiza que las necesidades locales sean consideradas, promueve un sentido de pertenencia, contribuye a la seguridad y bienestar, fomenta la diversidad e inclusión, y facilita la implementación de prácticas sostenibles. Esta concepción urbanística considera el espacio público como una entidad separada del entorno construido, sin una conexión clara con agendas políticas o ideológicas. Esto es especialmente evidente en contextos de reformas urbanas, revitalizaciones o la transformación de zonas industriales obsoletas (Ursino y otros, 2021). En estos casos, el espacio público a menudo se percibe como un elemento neutro o simplemente como un vacío físico que acompaña el desarrollo urbano, sin una integración significativa con los objetivos políticos o ideológicos que impulsan dichas transformaciones.

La acción colectiva se configura a través de la colaboración organizada de individuos, quienes delimitan el espectro de posibilidades y restricciones tanto cognitivas como emocionales percibidas simultáneamente, activan sus redes relacionales para otorgar significado a la coexistencia y a los propósitos que persiguen conjuntamente y crear un espacio favorable para la comunidad, según (Melucci, 2019). La participación activa de la comunidad en el diseño urbano es fundamental para crear entornos urbanos que sean verdaderamente habitables, inclusivos y sostenibles. La colaboración entre los diseñadores urbanos y los residentes locales garantiza que se tengan en cuenta las necesidades, aspiraciones y valores de la comunidad, lo que a su vez promueve un sentido de pertenencia y cohesión social. La inclusión de la comunidad en el proceso de diseño contribuye a la creación de espacios públicos que sean seguros, accesibles y culturalmente significativos para todos los habitantes de la ciudad. En última instancia, una participación ciudadana activa en el diseño urbano puede llevar a la construcción de ciudades más equitativas, vibrantes y resilientes que mejoren la calidad de vida de sus residentes.

2.3 Seguridad en el espacio Público

El contexto de seguridad en un espacio urbano arquitectónico engloba aspectos como iluminación adecuada, diseño del entorno que favorezca la visibilidad, accesibilidad, mantenimiento regular y diseño ambiental que promueva comportamientos seguros. Estos elementos son fundamentales para crear entornos urbanos seguros, acogedores y funcionales para sus usuarios. La seguridad ciudadana puede ser concebida como una política pública que emplea un conjunto de herramientas, entre las cuales se incluyen la mejora de los contextos urbanos, la revitalización del espacio público, la renovación urbana y la promoción de actividades en los centros urbanos. Además, busca abordar los contextos que generan inseguridad o representan amenazas reales, promoviendo, junto con otros enfoques, la prevención situacional (Miranda y Gutiérrez, 2018).

Figura 9: Seguridad mediante un diseño urbano



Obtenido de "ONU México", 2021

Cabe recalcar que la importancia de la comunidad en la seguridad de un espacio urbano radica en su capacidad para colaborar en la identificación de problemas, el desarrollo de soluciones y la promoción de una cultura de vigilancia compartida. La participación activa de la comunidad contribuye a mejorar la percepción de seguridad, fortalecer los lazos sociales, fomentar la responsabilidad colectiva y crear entornos más resilientes ante los desafíos de seguridad urbana. Además, la implicación de la comunidad puede facilitar la implementación de estrategias de prevención del delito y la promoción de comportamientos seguros, promoviendo así una mayor calidad de vida en el entorno urbano.

Haciendo referencia específicamente al temor a la delincuencia, según (Gallego y Martínez, 2013), se identifican varios factores que contribuyen a la formación de la percepción de inseguridad. Estos pueden ser de naturaleza objetiva, como las características sociodemográficas del individuo (sexo, edad, nivel socioeconómico, área de residencia) o las condiciones del entorno físico, que incluyen la visibilidad, iluminación, estado de mantenimiento y nivel de actividad en la zona. Alternativamente, pueden ser factores subjetivos que afectan la percepción del propio riesgo personal, como la exposición a información sobre delitos y víctimas a través de los medios de comunicación o de personas en el entorno social, así como la confianza en las instituciones de seguridad pública.

2.4 Estaciones de Ferrocarril en desuso

La restauración, en términos generales, se refiere a cualquier acción realizada con el propósito de restablecer la funcionalidad de un objeto creado por la actividad humana, según (Brandi, 2023). La restauración urbana arquitectónica es un proceso multidisciplinario que busca la revitalización y preservación de edificaciones, espacios públicos y áreas urbanas con valor histórico, cultural o arquitectónico. Este proceso implica la rehabilitación, conservación y adaptación de estructuras y entornos urbanos antiguos o deteriorados, con el fin de mejorar su funcionalidad, estética y sostenibilidad.

Este tipo de intervención urbana arquitectónica se centra en la recuperación física de los elementos construidos, además de la revitalización de la vida urbana, la promoción del sentido de pertenencia y la creación de espacios inclusivos y accesibles para la comunidad. Además, este enfoque reconoce la importancia de la integración del patrimonio cultural en el desarrollo urbano contemporáneo, fomentando la identidad local y la memoria colectiva. Un ejemplo de este tipo de estructura que ha quedado en abandono es la estación de tren La Calera en Chile, *Ilustración 9*, siendo una importante terminal ferroviaria ubicada en la Región de Valparaíso. Esta estación es parte del sistema ferroviario chileno y ha servido como punto de conexión para diversas rutas ferroviarias en el país. La Calera es conocida por su relevancia histórica en el desarrollo del ferrocarril en Chile y por su importancia como centro logístico y de transporte en la región.

Figura 10: Fotografía Antigua Estación de Ferrocarriles La Calera - 2018



Obtenido de "Rehabilitación estación de tren La Calera", por Medina P.

Los conceptos que se llevan a cabo para un plan por rehabilitar la estación de tren de La Calera y su área circundante, con la planificación de la llegada del Metro regional de Valparaíso, junto con la mejora del espacio público adyacente, son puntos en base a incorporar el antiguo patio de maniobras ferroviarias al tejido urbano, creando nuevos propósitos y recursos para la comunidad, además de armonizar la coexistencia entre la vida urbana y la ferroviaria a través de un parque de mitigación y llegar a restaurar la antigua estación para devolverle su función original y resaltar su valor patrimonial mediante la conservación, fortalecimiento y renovación de sus componentes (Medina, 2018).

2.5 Patrimonio y Sostenibilidad Urbana

La sustentabilidad urbana, viene vinculada a el patrimonio mismo de un espacio, se refiere a la preservación y revitalización de elementos culturales, históricos y arquitectónicos dentro de un entorno urbano, con el objetivo de promover prácticas sostenibles y la mejora del bienestar de la comunidad. Esto implica la conservación de edificaciones, espacios públicos y tradiciones culturales que tienen un valor significativo para la identidad local y la memoria colectiva. Al integrar el patrimonio en el desarrollo urbano sostenible, se busca garantizar la continuidad de las prácticas culturales, fomentar la participación comunitaria, promover el turismo cultural y crear entornos más habitables y resilientes para las generaciones futuras.

En cuanto a determinar la estrategia más efectiva para preservar y revitalizar el patrimonio urbano de una manera sustentable, se identifican dos acciones de gran impacto. Una consiste en intervenir en el espacio público, mientras que la otra implica fomentar la consolidación del uso residencial en esas zonas, debido a que solo al tener residentes en estas áreas de especial importancia histórica y valoración social, quienes cuiden y deseen vivir en ellas, se puede hacer sostenible el proceso de recuperación. La intervención en el espacio público ha demostrado generar una dinámica significativa de cambio positivo en el entorno (Abramson, 2004). Partiendo del concepto de que no hay un único conjunto de indicadores, ya que su utilidad varía según el propósito del sistema en el que se utilicen, los objetivos de los indicadores ambientales en un entorno urbano específico, según (Quiroga, 2001), son los siguientes:

- Evaluar el avance en materia ambiental.
- Mejorar la integración de las preocupaciones ambientales en las políticas urbanas.

La elección de indicadores ambientales en un entorno urbano específico depende del propósito del sistema en el que se utilicen. Es fundamental seleccionar aquellos indicadores que sean más relevantes para evaluar el progreso ambiental y mejorar la integración de las inquietudes ambientales en las políticas urbanas. Esta selección cuidadosa permite una evaluación más precisa y efectiva del impacto de las políticas y acciones urbanas en el medio ambiente, contribuyendo así a la planificación y gestión sostenible de las ciudades.

La perspectiva se centra en mejorar el tejido urbano existente en lugar de crear nuevas ciudades con criterios de sostenibilidad (Collell, 2017). La sostenibilidad urbana se basa en intervenciones específicas dentro de una visión estratégica global que beneficie al entorno urbano en su conjunto, esto se fundamenta en la planificación y diseño urbano.

2.6 Diseño Urbano

El término "Diseño Urbano" tuvo su origen a finales de la década de 1950, en la Universidad de Harvard, relacionado principalmente con la primera Conferencia de 1956, dirigida por el Decano de la Escuela de Posgrado en Diseño de Harvard, el Arquitecto José Luis Sert, quien expresó preocupación por el deterioro de los centros urbanos. Sesenta años después, las ciudades se encuentran en una situación diferente, y el diseño urbano, como un cuerpo de pensamiento y disciplina, ha adquirido una renovada relevancia, ampliando su alcance de acción y estableciendo nuevas conexiones con otras disciplinas del diseño del entorno construido (Munizaga, 1938). En esencia, el diseño urbano se enfoca en la planificación y el desarrollo de espacios urbanos de manera integral y sostenible, teniendo en cuenta factores como la funcionalidad, la estética, la accesibilidad y la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

2.6.1 Acústica Ambiental

Emplear una metodología cuantitativas y cualitativas de forma complementaria, que facilita la integración del análisis de las características físicas de los entornos urbanos con la percepción

consciente de sus residentes y usuarios, crea técnicas que posibilitan la comprensión de los registros y la apreciación de los sonidos experimentados por las personas en un entorno urbano específico (Cisterna et al., 2021). El estudio sonoro del ambiente urbano proporciona una comprensión profunda de la experiencia auditiva de los habitantes en entornos urbanos específicos siendo factores clave para el desarrollo de nuevas propuestas arquitectónicas, ya que permite integrar consideraciones acústicas en el diseño de espacios urbanos.

Implementar un estudio sonoro en un proyecto de rehabilitación de un espacio urbano implica analizar y comprender los diferentes aspectos del entorno auditivo del área en cuestión, incluyendo la identificación de fuentes de ruido, la evaluación de niveles de sonido, la percepción auditiva de los residentes y usuarios, así como la calidad acústica del espacio en términos de confort y bienestar. Integrando estas consideraciones acústicas en el diseño y la planificación del proyecto, busca minimizar los impactos negativos del ruido y maximizar la calidad sonora del entorno urbano rehabilitado. Esto puede implicar la implementación de medidas de control de ruido, la introducción de elementos acústicamente amigables en el diseño urbano, y la creación de espacios públicos que promuevan la tranquilidad y el bienestar auditivo de la comunidad.

2.6.2 Metodología Perceptiva

Al utilizar una metodología que combina el análisis de características físicas con la percepción subjetiva de los usuarios, se puede crear un entorno construido que no solo sea estéticamente atractivo, sino también funcional y confortable desde el punto de vista acústico. Esto contribuye a mejorar la calidad de vida de los residentes urbanos y promover un ambiente más saludable y habitable en nuestras ciudades. Gracias al enfoque dado por (Peries et al., 2021), la metodología para la elaboración de un sistema urbano organizado se divide en una serie de fases consecutivas que se complementan entre sí: interpretación, identificación, caracterización, valoración y evaluación. Cada fase constituye un paso crucial en el proceso, permitiendo una comprensión más profunda y completa del contexto urbano y facilitando la toma de decisiones informadas en el diseño y la planificación urbana.

2.7 Normativa Municipal del sector

El Plan Urbano es una herramienta técnica de largo alcance, destinada a la planificación y gestión que abarca tanto el desarrollo urbano como el ordenamiento del entorno natural. Su objetivo es guiar de manera integral aspectos como la distribución de espacios públicos, aceras y calles, el control del tráfico vehicular, y la preservación del paisaje, evitando el caos y la congestión en el entorno urbano (GAD Municipal del cantón Cuenca, 2023). Esta tesis presenta los elementos requeridos para la correcta elaboración de un anteproyecto en el área de estudio, asegurando el cumplimiento de las regulaciones establecidas por el municipio de Cuenca.

Incluye un análisis de la situación del área, donde los problemas se han intensificado con el desarrollo urbano de Cuenca, abarcando diversos aspectos como la escasez creciente de áreas públicas. Esto ha llevado a que factores como la demografía, el entorno físico, la economía y el patrimonio se deterioren tanto en el paisaje urbano como en el natural, en términos de uso y ocupación del suelo, movilidad, vivienda y gestión urbana. Es esencial que estos espacios se integren con instalaciones, infraestructuras y gestión de rutas urbanas, así como la articulación de diversas actividades para revitalizar el espacio, con la ayuda municipal del sector de estudio, para ello se siguen las siguientes pautas establecidas según el GAD Municipal de Cuenca:

- Según el Art. 55, se establece que: "Trabajar en conjunto con entidades públicas y miembros de la sociedad para planificar el crecimiento del cantón y elaborar planes de ordenamiento territorial en coordinación con la planificación a nivel nacional, regional, provincial y local. Esto busca regular el uso del suelo tanto en áreas urbanas como rurales, respetando la

diversidad cultural y étnica. Asimismo, llevar a cabo la supervisión del uso del suelo en el cantón." (COOTAD, 2016).

Las directrices propuestas por la administración municipal para Cuenca, considerada una ciudad intermedia, son las siguientes:

1. "La conexión entre el peatón y el centro urbano es fundamental, especialmente en el caso de una ciudad intermedia con un centro histórico reconocido como patrimonio de la humanidad" (GAD Municipal del cantón Cuenca, 2023).
2. "Crear espacios de rutas en el centro que estén diseñados pensando en las personas implica considerar las interacciones sociales como un elemento central" (GAD Municipal del cantón Cuenca, 2023).

2.8 Estudio de casos

El propósito de llevar a cabo un caso de estudio es examinar y lograr una aproximación con nuestra propuesta a un modelo de rehabilitación urbana existente que haya experimentado situaciones similares de deterioro y que actualmente represente un punto importante en la ciudad, promoviendo la vida urbana y teniendo un impacto positivo en sus habitantes.

La selección de casos de referentes es esencial en el diseño la propuesta, ya que proporciona inspiración, conocimientos y lecciones de aprendizaje para aplicarlos en el anteproyecto futuro. Los casos seleccionados nos ofrecen ideas creativas y soluciones efectivas que pueden aplicarse en el diseño de la propuesta, además de ayudar a comprender mejor el contexto en el que se desarrollará el proyecto, incluyendo desafíos, oportunidades y características culturales. Validar enfoques y metodologías de diseño es otro beneficio importante en este proceso de análisis, asegurando que la propuesta esté fundamentada en estrategias probadas y relevantes. Además, aprender de los errores y desafíos enfrentados en proyectos anteriores ayuda a evitar repetir errores y mejorar la efectividad de la propuesta. Para ello, los referentes High Line Park en New York, el Centro Creación Joven Espacio Vías en España, y el Brooklyn Bridge Park de New York, son una cuidadosa selección de casos de referentes puede mejorar significativamente la calidad y el éxito del proyecto de diseño.

2.8.1 High Line Park

El High Line Park es un parque público lineal elevado que se encuentra en la ciudad de Nueva York. Se construyó sobre una antigua línea ferroviaria elevada que había dejado de utilizarse. Este parque se extiende por aproximadamente 2.3 kilómetros a lo largo del lado oeste de Manhattan, desde el vecindario de Gansevoort Street en el Meatpacking District hasta la calle 34. El High Line Park es único debido a su diseño innovador que incorpora áreas verdes, paisajismo, arte público y vistas panorámicas de la ciudad. Ofrece un oasis urbano para residentes y visitantes, brindando espacios para pasear, relajarse, hacer ejercicio o simplemente disfrutar del entorno. Además de su valor como espacio recreativo, el High Line ha tenido un impacto positivo en la revitalización de los vecindarios que atraviesa, atrayendo a nuevos residentes, negocios y atracciones a la zona (Friends of The High Line, 2024).

Figura 11: Fotografía High Line en New York

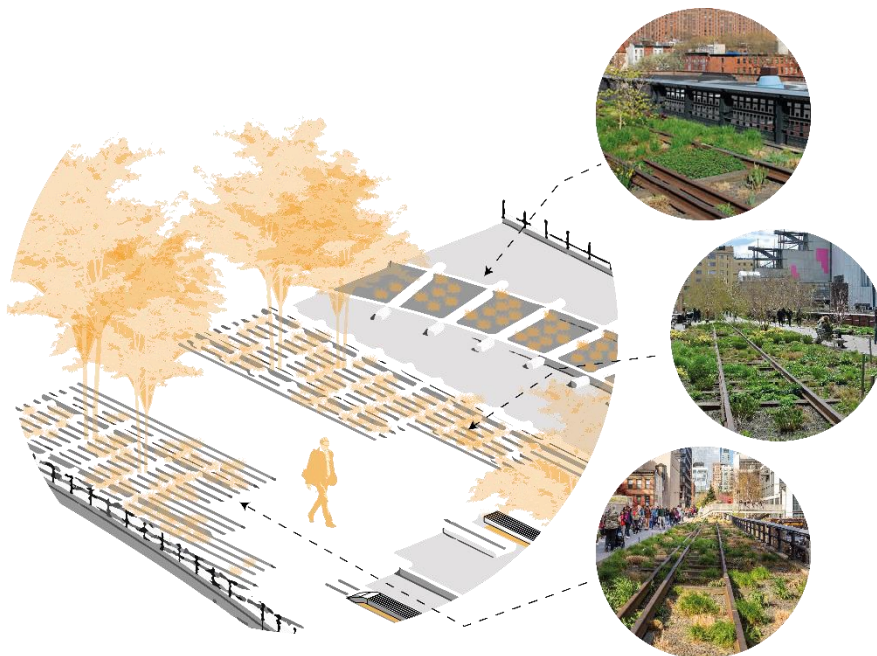


Obtenido de "Archdaily", por Pastorelli G.

- **Rehabilitación:**

Esta iniciativa urbana ha facilitado una recuperación ecológica de una antigua marca de la era industrial, transformando una zona desolada y sombría en el oeste de Manhattan. Actualmente, como punto focal, las vías de tren se han transformado en un trayecto abundante en vegetación, además de su rehabilitación, aplica en una etapa de conservación de las vías para un uso ambiental y estético para el paso urbano, lo que lo convierte en un lugar atractivo tanto para los habitantes locales como para los turistas. Esta área se ha ganado un lugar especial en el corazón de la ciudad y se ha convertido en uno de los destinos más populares para visitar, contribuyendo de manera positiva a la transformación de los barrios circundantes.

Figura 12: Diagrama de vegetación - High Line en New York



Se logra revitalizar y reutilizar las vías férreas, mediante un uso vegetal, el cual añade varios tipos de vegetación baja y media, logrando una vinculación entre un espacio ecológico y el antiguo espacio ferroviario, permitiendo al usuario atravesarlos como un paso peatonal verde.

Elaborado por el Autor

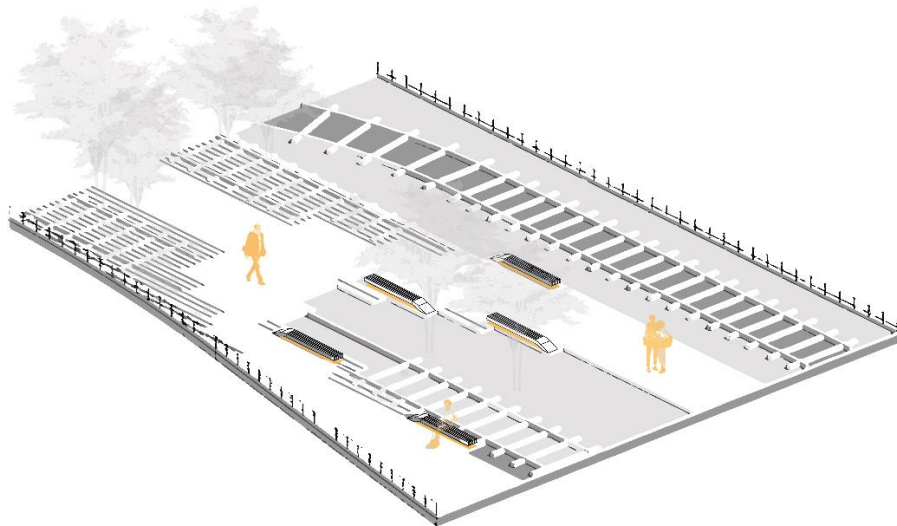
- **Tecnología:**

Las losas de hormigón prefabricado tienen la función de ordenar la extensa superficie del parque. Su reducción gradual de ancho, que culmina en bases para las plantas, creando así una superficie que fusiona senderos y áreas verdes, integrando los antiguos rieles con la nueva estructura vegetal y artificial.

El sistema de iluminación del High Line se caracteriza por su diseño cuidadoso e integrado en el paisaje del parque. Principalmente, se utilizan luminarias empotradas en el suelo y en elementos estructurales como barandillas o bancos, lo que proporciona una iluminación suave y discreta. Estas luces están diseñadas para resaltar los senderos, áreas de descanso y características paisajísticas del parque sin generar un impacto visual excesivo (Friends of The High Line, 2024).

Además, se emplean tecnologías de iluminación eficientes energéticamente, como luces LED, para reducir el consumo de energía y minimizar el impacto ambiental. El sistema de iluminación se adapta a las diferentes secciones del parque, ofreciendo una experiencia visual agradable tanto durante el día como por la noche, mientras se mantiene la sensación de estar inmerso en un entorno natural en medio de la ciudad.

Figura 13: Diagrama de Iluminación High Line



Elaborado por el autor

2.8.2 Centro Creación Joven Espacio Vías:

El Centro Creación Joven Espacio Vías es un espacio cultural ubicado en León, España, el cual está basado en promover la creatividad y la participación juvenil en diversas áreas culturales como música, arte, teatro, danza, literatura, entre otras. Ofrece talleres, exposiciones, conciertos, eventos y actividades dirigidas especialmente a jóvenes, brindándoles un lugar para expresarse y desarrollarse artísticamente. El espacio cultural se encuentra en una antigua estación de trenes, lo que le confiere un carácter histórico y una conexión con la historia ferroviaria de la región. Esta ubicación le otorga un ambiente único y también lo convierte en un lugar accesible para los visitantes que utilizan el transporte ferroviario, ya que se encuentra cerca de la estación de trenes de León, dándole un mayor uso al sitio (Estudio SIC, 2011).

Figura 14: Fotografía Centro Creación Joven Espacio Vías



Obtenido de "Archdaily", por Estudio SIC.

- **Rehabilitación:**

El proyecto revitaliza una estructura ferroviaria antigua para transformarla en un laboratorio temporal para iniciativas culturales y juveniles, con el objetivo de rejuvenecer el área urbana del centro de León al recuperar las vías de FEVE como un espacio público. El centro a estar más enfocado en revitalizar la Estación como tal para un centro cultural, no se encuentra enfocado en elementos como las vías férreas, dejándolas como un elemento a parte pero que embellecen al sitio y a su historia.

El Centro Creación Joven Espacio Vías unifica el concepto de ser un centro cultural y estar vinculado a un edificio que solía ser una estación de ferrocarril. Por lo tanto, se convierte en un espacio para la creatividad y la participación juvenil y de igual forma, conserva y aprovecha la historia ferroviaria de la región. Esta ubicación es estratégica debido a que se le confiere un carácter único y atractivo al facilitar el acceso a aquellos que deseen visitarlo utilizando el transporte ferroviario. Al estar cerca de la estación de trenes de León, el centro se convierte en un punto de encuentro cultural accesible para residentes locales y visitantes que llegan a la ciudad en tren.

- **Tecnología:**

Según (Estudio SIC, 2011), la edificación responde al desafío buscando una ocupación mínima, no solo en términos de área en planta, sino también en su volumen y su impacto visual. Además, se aprovechan al máximo los elementos preexistentes en el sitio, como el muro perimetral que limita la parcela con la calle colindante, integrándolo como parte integral de la estructura. El nuevo edificio se dispone en una sola planta, adosándose al mencionado muro norte y utilizando este como cerramiento interior. La estructura adopta un diseño de pórtico "extruido", con una cubierta vegetal inclinado hacia el sur, buscando maximizar la exposición solar y facilitar el desarrollo de la vegetación.

2.8.3 Brooklyn Bridge Park

El Brooklyn Bridge Park es un parque público situado a lo largo del East River en Brooklyn, Nueva York. Ofrece hermosas vistas del horizonte de Manhattan, así como del famoso Puente de Brooklyn. El parque cuenta con áreas verdes, caminos para caminar y andar en bicicleta, zonas de picnic, canchas deportivas, un muelle para pescar y diversos espacios recreativos. Es un lugar muy popular para los residentes locales y los turistas que desean disfrutar del aire libre y admirar las vistas icónicas de la ciudad de Nueva York.

Gracias a la información impartida por (DesarrolloQ, 2024)., antes de convertirse en el Brooklyn Bridge Park, el área donde se encuentra estaba ocupada por muelles y almacenes industriales. Durante muchos años, este tramo de la costa de Brooklyn fue un importante centro de actividad comercial y de transporte marítimo, con muelles utilizados para la carga y descarga de barcos, así como almacenes para almacenar mercancías. La transformación del área en el parque que es hoy comenzó en la década de 2000, como parte de un esfuerzo de revitalización urbana para convertir antiguos terrenos industriales en espacios públicos recreativos y comunitarios. El Brooklyn Bridge Park es un ejemplo destacado de cómo se pueden reutilizar terrenos urbanos abandonados para crear espacios verdes y recreativos que benefician a la comunidad local y atraen a visitantes de todo el mundo.

Figura 15: Fotografía Brooklyn Bridge Park



Obtenido de "NewYork.co", por NY.CO

- **Rehabilitación:**

El proceso arquitectónico y de rehabilitación del Brooklyn Bridge Park se basó en varios conceptos clave. En primer lugar, se destacó el respeto por el entorno histórico. Dada la rica herencia industrial y marítima del área, se priorizó la conservación e integración armónica de elementos históricos como los muelles y almacenes existentes en el diseño del parque. La accesibilidad inclusiva fue otro aspecto fundamental. Se trabajó en la creación de un espacio público accesible para todos los visitantes, considerando la integración con el paisaje urbano circundante. El diseño del parque se desarrolló con la idea de lograr una transición fluida entre el entorno natural del parque y la arquitectura urbana de Brooklyn y Manhattan (DesarrolloQ, 2024).

- **Tecnología:**

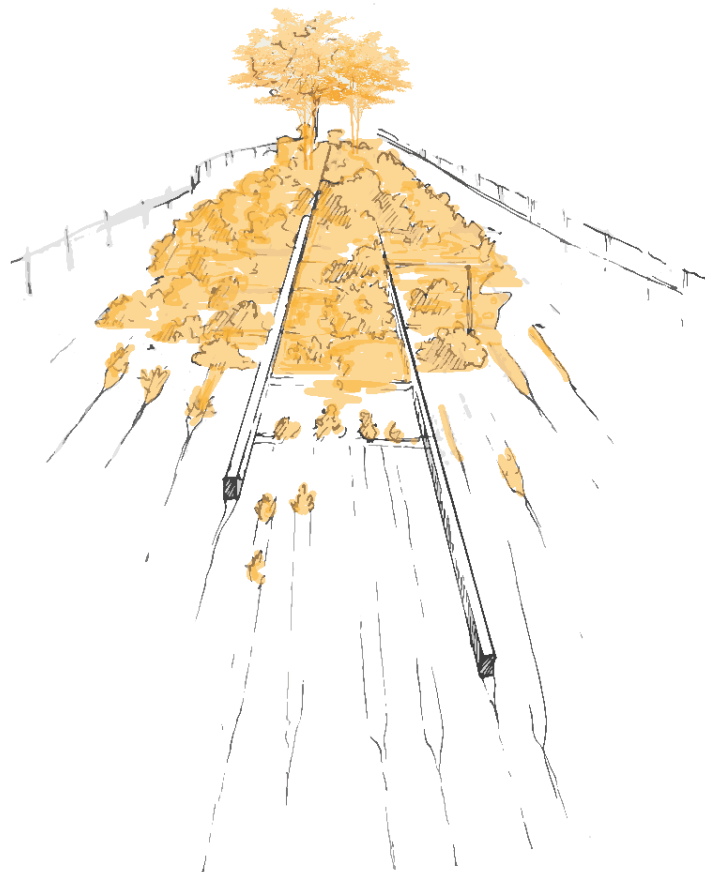
La sostenibilidad ambiental también fue un factor primordial. Se aplicaron principios de diseño sostenible para minimizar el impacto ambiental del parque, mediante la incorporación de áreas verdes nativas, sistemas de drenaje sostenible y materiales de construcción eco amigables. Se diseñó el parque con flexibilidad y adaptabilidad en mente. Se incluyeron espacios multifuncionales que podrían adaptarse a diversas actividades recreativas, culturales y comunitarias, reconociendo la necesidad de evolución a lo largo del tiempo para satisfacer las cambiantes necesidades de la comunidad. En conjunto, estos conceptos guiaron la transformación del Brooklyn Bridge Park en un espacio público dinámico y acogedor, que celebra tanto su pasado industrial como su futuro como destino recreativo y comunitario.

2.9 Estrategias Relevantes

- **High Line**

Una de las estrategias más relevantes del proyecto High Line es su enfoque en el diseño sostenible y su diseño ecológico, especialmente en cuanto a la conservación de sus vías férreas como un importante elemento representativo del espacio. Este proyecto ha integrado cuidadosamente elementos de diseño que embellecen el entorno urbano y minimizan su impacto ambiental, mediante el uso de vegetación baja en el que anteriormente sería recordado como las vías o rieles férreos del tren. Se opta por una vegetación baja debido a una mayor visibilidad del espacio además de no interferir el crecimiento de la flora con el nivel de la losa. Este enfoque añade un valor estético al parque y lo convierte en un modelo a seguir para el diseño urbano sostenible en entornos metropolitanos.

Figura 16: Boceto High Line Park

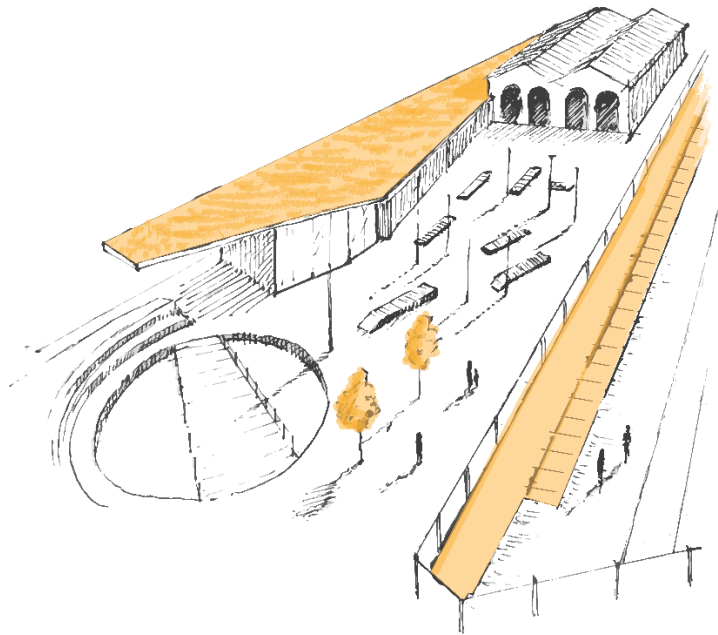


Elaborado por el Autor

- **Centro Creación Joven Espacio Vías**

La manera central de llevar a cabo este proyecto, se basa en la adaptación y reutilización creativa de una estructura ferroviaria antigua para albergar un espacio cultural dinámico. Esta estrategia busca preservar la historia y el carácter del lugar mientras se revitaliza para servir a las necesidades contemporáneas de la comunidad. Si bien en este espacio férreo las vías no son un gran punto a recalcar, la integración de las antiguas vías de tren como parte del entorno, hacen del espacio cultural un elemento histórico distintivo, que crea un vínculo tangible con el pasado industrial de la zona. Esta vinculación con las vías antiguas se convierte en un elemento temático, que puede ser explorado y celebrado a través de exposiciones, eventos y actividades culturales dentro del espacio, generando así una experiencia enriquecedora para los visitantes y residentes, siendo un punto clave de este proyecto que logra fusionar el patrimonio ferroviario con la vida cultural contemporánea.

Figura 17: Boceto Centro Creación Joven Espacio Vías

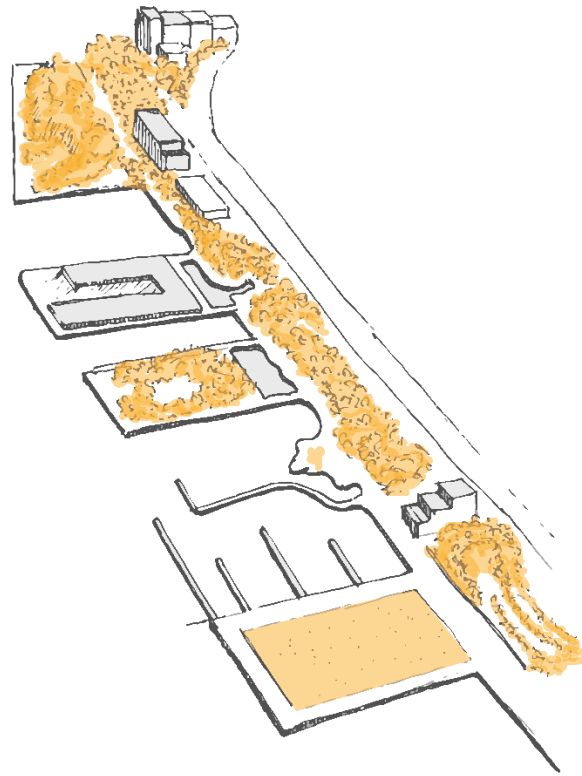


Elaborado por el Autor

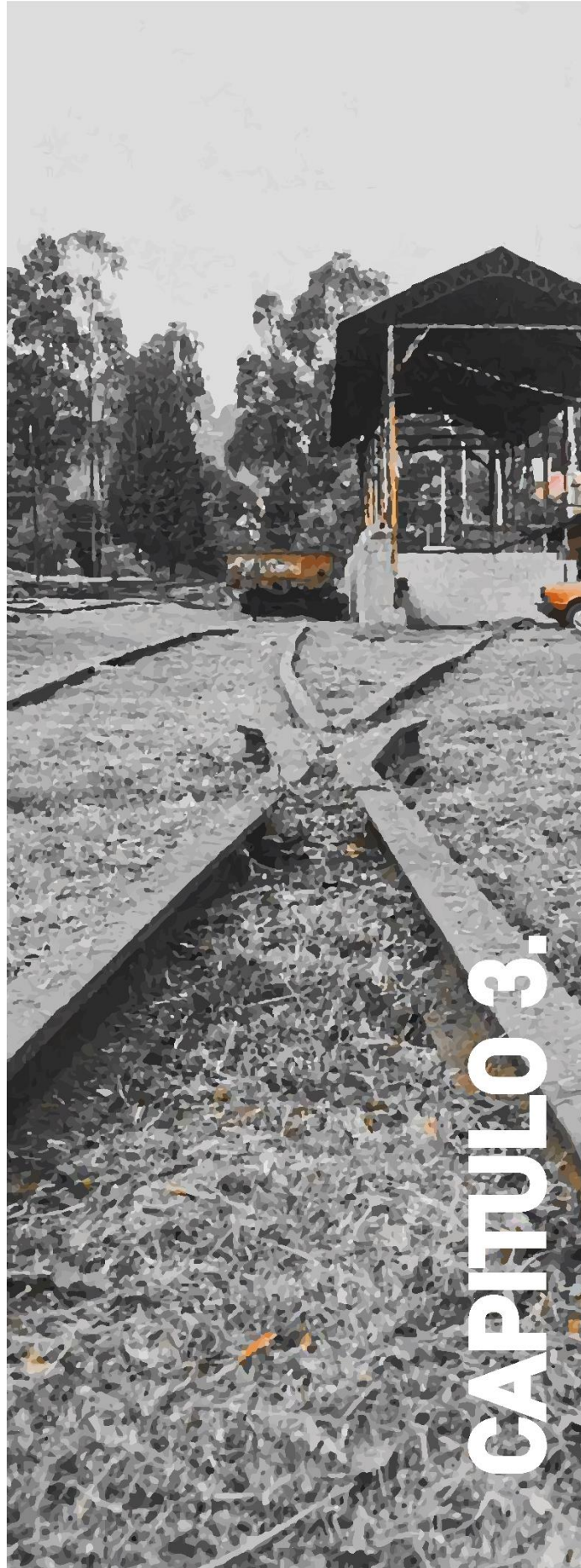
- **Brooklyn Bridge Park**

Una estrategia fundamental en el proyecto del Brooklyn Bridge Park fue la integración contextual, que se centró en vincular el diseño del parque con su entorno histórico, natural y urbano de manera armónica y significativa. Esta estrategia se materializó a través de la conservación del patrimonio histórico, el respeto por la ecología local, la armonización con el paisaje urbano y la inclusión de la comunidad local. Se buscó crear un espacio público que preservara la identidad del lugar y promoviera la biodiversidad, además de lograr una integración visual y cultural con el vecindario circundante, fomentando así un sentido de pertenencia y participación activa de la comunidad en su uso y desarrollo.

Figura 18: Boceto Brooklyn Bridge Park



Elaborado por el Autor



CAPITULO 3.

CAPÍTULO III

3. CONTEXTO

En este análisis diagnóstico se han identificado todos los parámetros esenciales para el desarrollo de un proyecto urbano-arquitectónico. Este análisis se compone de tres tipos distintos de evaluaciones. En primer lugar, se realiza un examen del contexto general del espacio, que incluye la ubicación y los elementos destacados en la zona. El segundo parámetro se enfoca en el análisis de la zona de influencia, con el propósito de comprender mejor el entorno circundante al sitio de intervención. Finalmente, se lleva a cabo un análisis específico del sitio, centrado en los aspectos internos del área de estudio, con un enfoque exclusivo en el terreno de la Red de Ferrocarriles de Cuenca, con miras a su posterior desarrollo en el proyecto.

El Espacio de Ferrocarriles de Cuenca es un área de la ciudad de Cuenca, Ecuador, que comprende las instalaciones históricas relacionadas con el ferrocarril. Este espacio incluye la antigua estación de trenes, vías férreas, talleres y otros elementos asociados con la operación ferroviaria en la ciudad. Históricamente, el ferrocarril jugó un papel crucial en el desarrollo y la conectividad de Cuenca con otras regiones del país. En la actualidad, el Espacio de Ferrocarriles de Cuenca se considera un sitio de interés cultural y patrimonial, y se han propuesto proyectos de rehabilitación y revitalización para su conservación y uso adecuado.

Figura 19: Fotografía Estación de Ferrocarriles de Cuenca



Elaborado por: Arq. Joanna Jara

Además de ser un punto histórico importante, también ha sido objeto de interés para proyectos de revitalización urbana y turística en la ciudad, en la cual, las iniciativas para convertir esta área en un espacio multifuncional que incluya parques, áreas verdes, espacios culturales y recreativos

tienen la funcionalidad de dar mantenimiento al espacio y al mismo tiempo conservar su valor histórico y patrimonial. Estos esfuerzos buscan preservar la memoria del ferrocarril en Cuenca y también crear nuevos espacios públicos que enriquezcan la calidad de vida de los ciudadanos y fomenten el turismo en la región.

3.1 Ubicación

La Estación de Ferrocarriles se encuentra ubicado en la ciudad de Cuenca, Ecuador, específicamente se encuentra delimitado por las siguientes vías principales: al norte por la Avenida 24 de mayo, al sur por la Calle Cajabamba, al este por la Avenida Gapal y al oeste por la Calle C. Manoel Alejandro Niveló Zúñiga. Esta ubicación estratégica en el centro de la ciudad lo convierte en un área de gran importancia histórica y potencial para su rehabilitación y revitalización urbana.

Figura 20: Ubicación Estación de Ferrocarriles



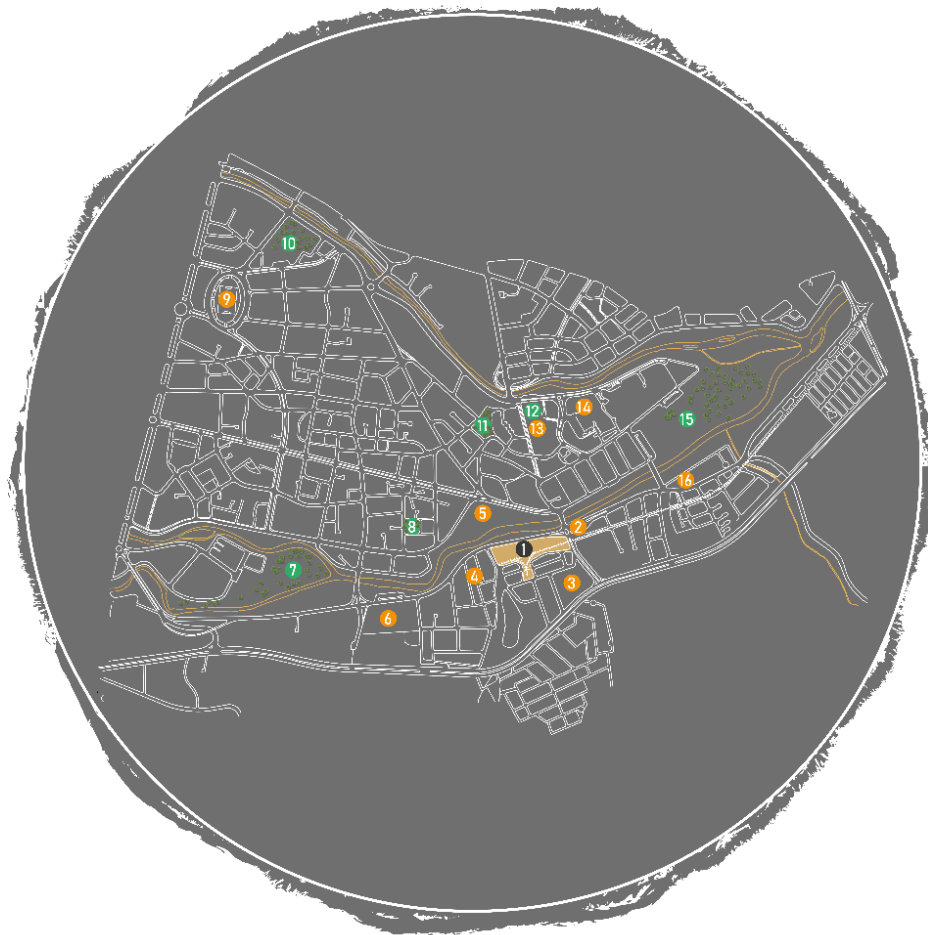
Elaborado por el Autor

3.2 Hitos y Nodos

La demarcación de Nodos e Hitos en un espacio de análisis son elementos esenciales en el análisis arquitectónico de un sitio, ya que proporcionan puntos de referencia físicos y conceptuales que influyen en la organización espacial, la percepción del lugar y la experiencia del usuario; los nodos siendo puntos de convergencia o intersección dentro del sitio que tienen una importancia particular en términos de accesibilidad, visibilidad, actividad humana o significado simbólico como áreas de encuentro, espacios de reunión, o puntos focales que estructuran y organizan el entorno.

Por otro lado, los hitos son elementos distintivos o características sobresalientes en el paisaje que sirven como puntos de referencia visual y conceptual. Pueden ser naturales o construidos como edificios históricos, monumentos o estructuras icónicas, de vital importancia para la identidad y la percepción del lugar, así como a orientar a los usuarios y a proporcionar un contexto histórico y cultural. En el siguiente diagrama se pueden visualizar tanto nodos como los hitos de vital importancia que rodean al emplazamiento de estudio, dándonos a conocer las distintas estructuras que forman una identidad al espacio y su relación.

Figura 21: Ubicación Hitos y Nodos



NODOS

HITOS

- 1 Estación de Ferrocarriles
- 7 Jardín Botánico
- 8 Parque Urano
- 10 Parque de la madre
- 11 Parque el Vergel
- 12 Plaza del Herrero

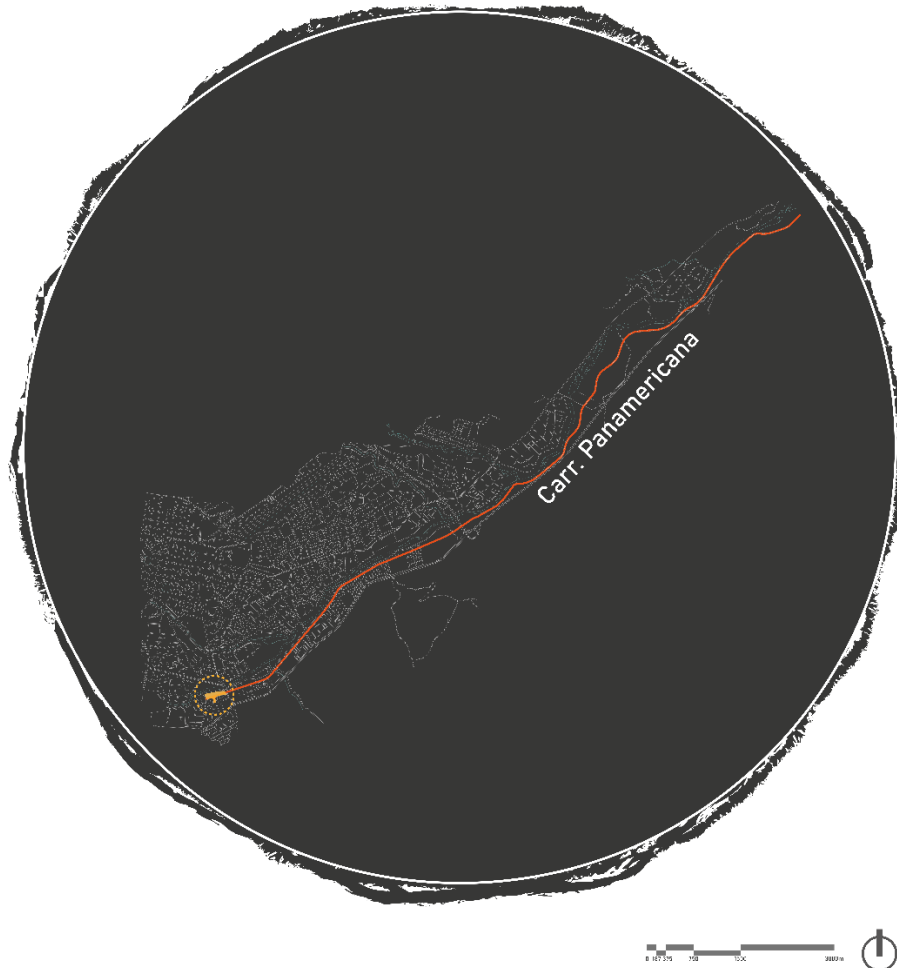
- 2 Quinta Bolivar
- 3 Instituto Fé y Alegría
- 4 CNE
- 5 ETAPA EP
- 6 Universidad del Azuay
- 9 Estadio Alejandro Serrano Aguilar
- 13 Casa de Chaurchimbana
- 14 Colegio De Bachillerato Técnico Daniel Córdova Toral
- 16 Wayra Plaza

Elaborado por el Autor

3.3 Eje Ferroviario

Su eje ferroviario, es un componente fundamental de la infraestructura ferroviaria que atraviesa la ciudad, que se extiende desde la estación en diversas direcciones con una distancia aproximada de 12km, ha sido parte integral del desarrollo y la conectividad de la ciudad a lo largo de los años. Históricamente, el eje ferroviario de la Estación de Ferrocarriles de Cuenca ha sido testigo de importantes momentos en la vida de la ciudad, desde el auge de la industria ferroviaria hasta la declinación de su uso en décadas posteriores. Sin embargo, este eje sigue siendo un elemento emblemático en el paisaje urbano

Figura 22: Diagrama del eje Ferroviario



LEYENDA

-  Eje Ferroviario
-  Ríos
-  Ciudad de Cuenca
-  Estación de Ferrocarriles

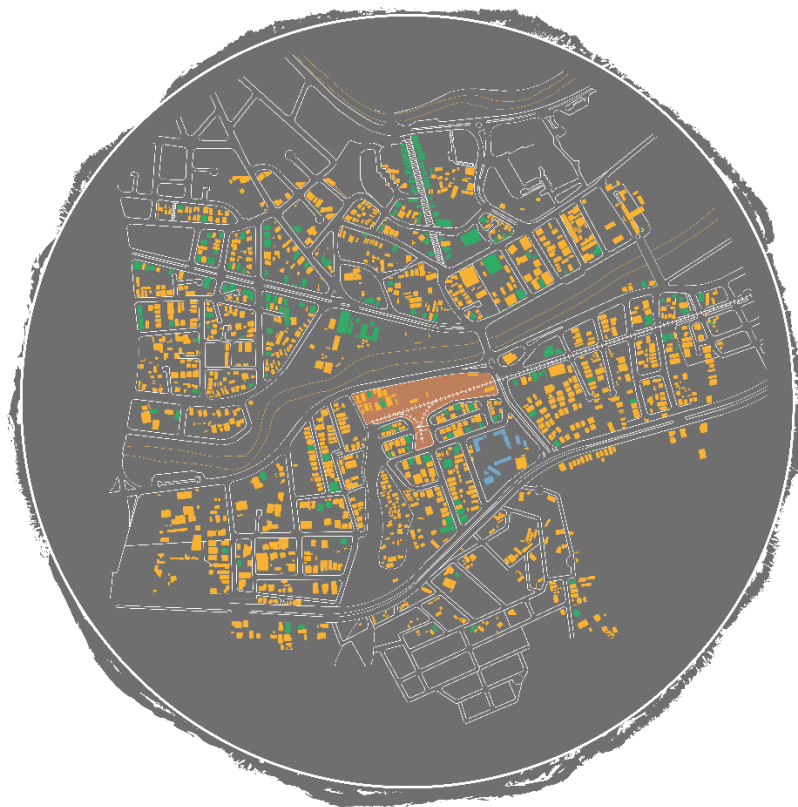
Elaborado por el Autor

3.4 ANÁLISIS DE LA ZONA DE INFLUENCIA

3.4.1 Uso de Suelos

Para este estudio, se pueden reconocer actividades como comercio, vivienda y centros educativos en un radio de aproximadamente 500 metros, siendo la vivienda el principal uso de suelo, mientras que el comercio se concentra principalmente en vías más transitadas como la Avenida 10 de agosto. Esto nos permite identificar los tipos de servicios que pueden ser implementados en el área de estudio, siendo más eficaces aquellos servicios que sean accesibles para la comunidad, como espacios de recreación, deporte y entretenimiento, dado el alto número de viviendas en la zona. Es importante destacar que, debido a la escasez de comercios, también se pueden adaptar espacios comerciales con usos necesarios para los usuarios, como es el caso de un mercado que actualmente se encuentra en la ubicación analizada.

Figura 23: Diagrama de Uso de Suelos



LEYENDA

- Vivienda
- Estación de Ferrocarril
- Comercio
- Centro Educativo

Elaborado por el Autor

3.4.2 Áreas Verdes

Las áreas verdes en el sitio, representan elementos fundamentales en el contexto urbano, ofreciendo una serie de beneficios tanto para los residentes como para el entorno natural. Estas áreas contribuyen a la estética y el atractivo visual del sitio, al igual que desempeñan un papel crucial en la mitigación de los efectos del cambio climático al actuar como pulmones verdes, mejorando la calidad del aire y proporcionando sombra y frescura en un entorno urbano muchas veces dominado por estructuras de concreto. En el contexto de la planificación y diseño urbano, la integración de áreas verdes en el sitio del Ferrocarril de Cuenca es crucial para crear un entorno urbano más sostenible, saludable y habitable para sus residentes, así como para preservar y promover la biodiversidad y el equilibrio ecológico en la ciudad.

Figura 24: Diagrama de Áreas Verdes Circundantes



LEYENDA

- Espacios Verdes
- Estación de Ferrocarril
- Cuerpos de agua

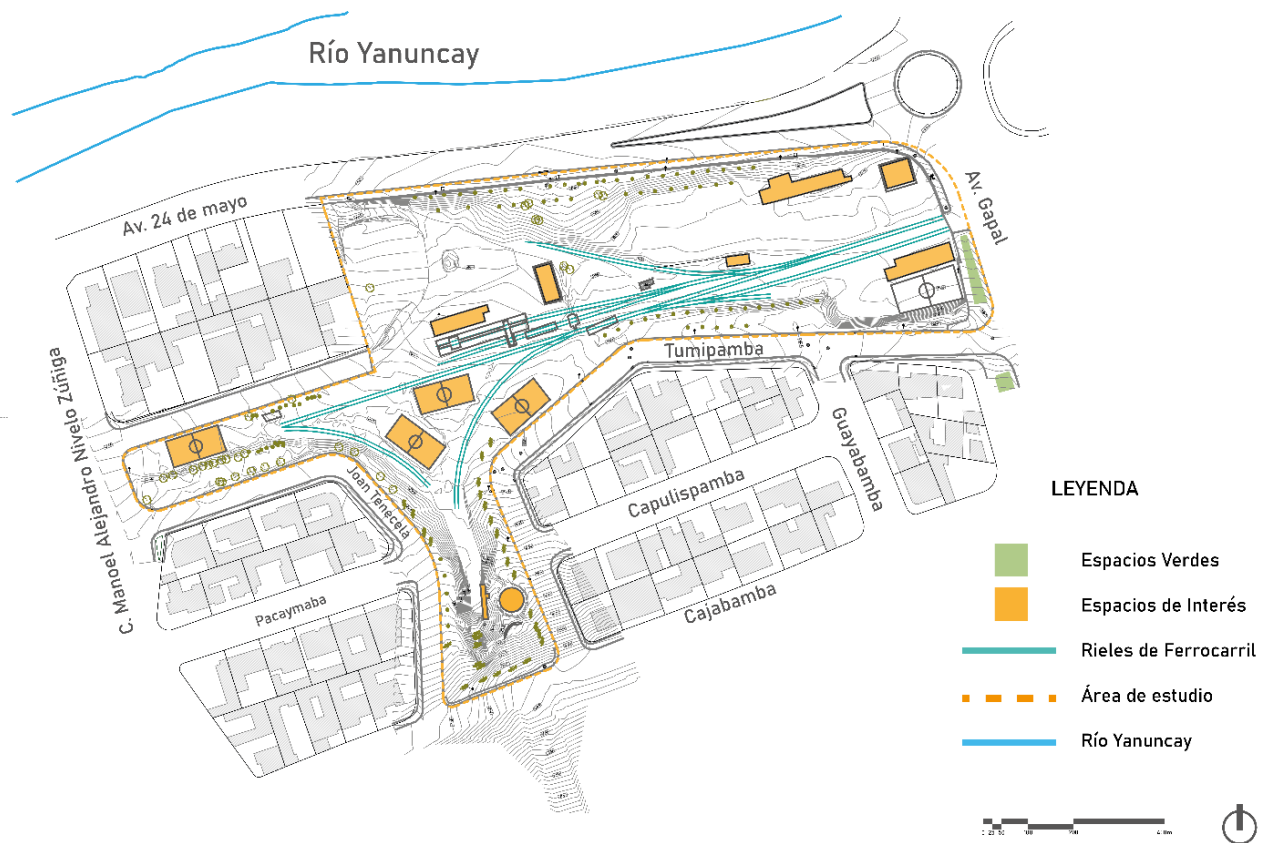
Elaborado por el Autor

3.5 ANÁLISIS DE SITIO

3.5.1 Espacios de Interés

En el espacio se han encontrado áreas de relevancia tales como: canchas deportivas, construcciones históricas, residencias abandonadas y zonas de alta circulación como mercados y plazas, siendo estos lugares útiles para seleccionar sitios para intervenir o restaurar y, de esta manera, presentar un anteproyecto que satisfaga las necesidades de la comunidad, los cuales se ven demarcados como espacios de interés en naranja en la Figura 25.

Figura 25: Diagrama de Áreas de Interés

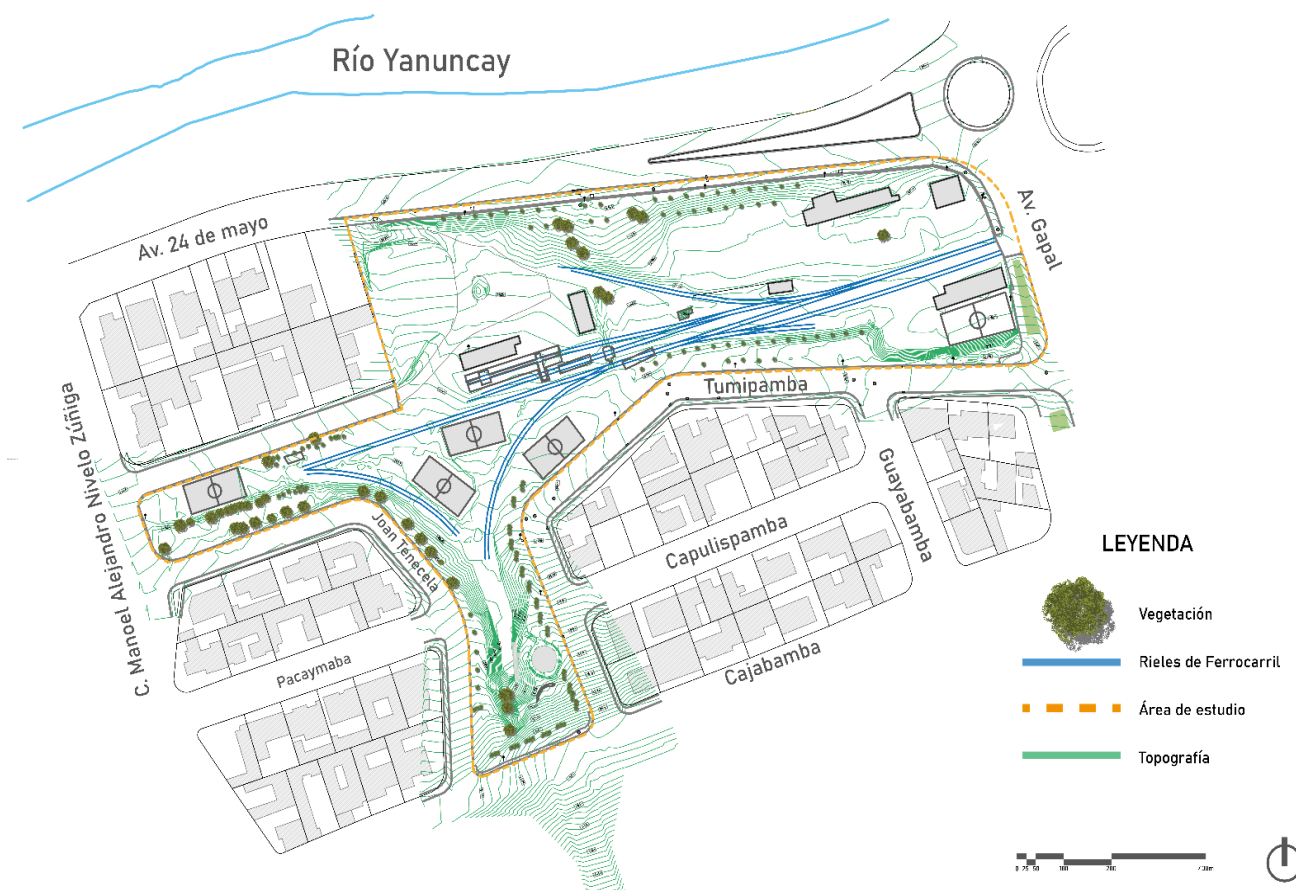


Elaborado por el Autor

3.5.2 Vegetación

La vegetación en la Estación de Ferrocarril es un elemento crucial que puede influir significativamente en el ambiente urbano y la calidad de vida de sus habitantes. La incorporación de vegetación en el entorno de la estación no solo mejora la estética del paisaje urbano, sino que también ofrece una serie de beneficios funcionales y ambientales. A continuación, se puede identificar la ubicación de cada una de las especies de árboles y plantas emplazadas actualmente en el área de análisis, para su debido cuidado y conservación en la propuesta urbano arquitectónica.

Figura 26: Diagrama de Vegetación

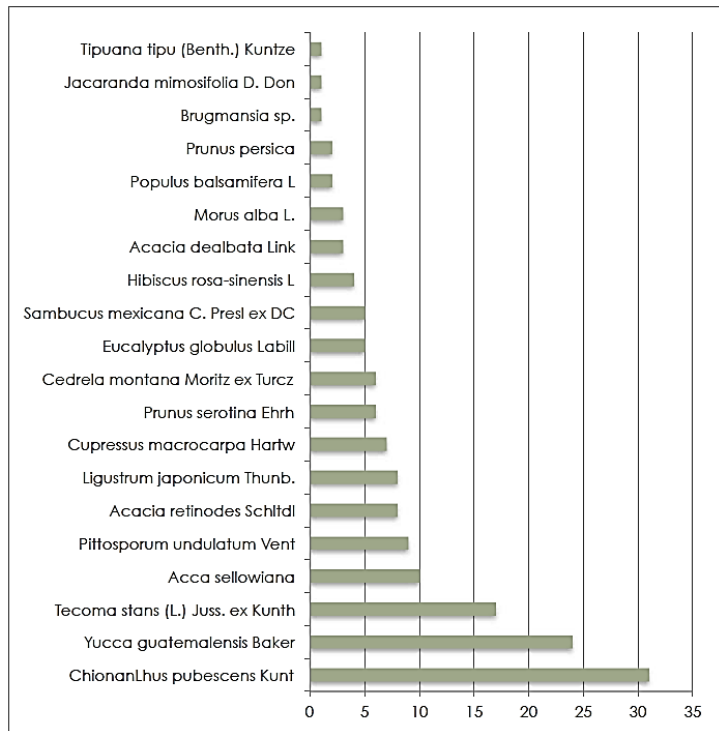


Elaborado por el Autor

a. Flora

En el parque se pueden identificar 19 variedades de árboles y arbustos, siendo el Arupo (*ChionanLhus pubescens* Kunt) el más predominante con aproximadamente 31 ejemplares. Le siguen en cantidad el Ramo de Novia (*Yucca guatemalensis* Baker) y el Fresno (*Tecoma stans* (L.) Juss. ex Kunth), con 24 y 17 individuos respectivamente.

Tabla 2: Tabla de Flora existente



Obtenido de "Diagnóstico de paisaje", por Fundación Barranco, 2022

La altura promedio de la vegetación, excluyendo los Eucaliptos y Cipreses que superan los 15 metros, se sitúa alrededor de los 4 metros. Además, cabe recalcar que la vegetación presente en el parque consiste en una combinación de diferentes tipos de pastos, que incluyen Kikuyo, Trébol Blanco, poas silvestres y dientes de león. A continuación, se muestran las especies registradas en el área de estudio.

Tabla 3: Tabla de Nombres de Flora existente



Nombre: Acacia Negra
 Familia: FABACEAE
 Género: Acacia
 Especie: Acacia melanoxyton
 Especificación: Arbol - Introducida



Nombre: Ramo de Novia
 Familia: ASPARRAGACEAE
 Género: Yucca
 Especie: Yucca guatemalensis Baker
 Especificación: Arbol - Introducida



Nombre: Capulí
 Familia: ROSACEAE
 Género: Prunus
 Especie: Prunus serótina Ehrh
 Especificación: Arbol - Nativa



Nombre: Tilo
 Familia: SALICACEAE
 Género: Populus
 Especie: Populus balsamifera L.
 Especificación: Arbol - Introducida



Nombre: Cedro
 Familia: MELIACEAE
 Género: Cedrus
 Especie: Cedrela montana Moritz ex Turcz.
 Especificación: Arbol - Nativa



Nombre: Álamo
 Familia: Salicaceae
 Género: Populus
 Especie: Populus balsamifera L.
 Especificación: Arbol - Introducida



Nombre: Ciprés
 Familia: CUPRESSACEAE
 Género: Cupressus
 Especie: Cupressus macrocarpa Hartw
 Especificación: Arbol - Introducida



Nombre: Fresno de Oregon
 Familia: OLEACEAE - FRAXINUS
 Género: Fraxinus
 Especie: F. latifolia Benth
 Especificación: Arbol - Introducida



Nombre: Fresno
 Familia: BIGNONIACEAE
 Género: Fraxinus
 Especie: Tecoma stans Juss. Ex Kunth
 Especificación: Arbol - Introducida



Nombre: Feijoa
 Familia: MYRTACEAE
 Género: Acca
 Especie: A. sellowiana
 Especificación: Arbol - Nativa



Nombre: Eucalipto aromático
 Familia: MYRTACEAE
 Género: Eucalyptus
 Especie: Eucalyptus citriodora Hook.
 Especificación: Arbol - Introducida



Nombre: Nispero Japonés
 Familia: ROSACEAE
 Género: Eriobotrya
 Especie: E. japonica
 Especificación: Arbol - Introducida



Nombre: Cucarda
 Familia: MALVACEAE
 Género: Hibiscus
 Especie: Hibiscus rosa - sinensis L.
 Especificación: Arbusto - Introducida



Nombre: Cactus monocantha
 Familia: Cactaceae
 Género: Opuntia
 Especie: Opuntia monacantha
 Especificación: Arbusto - endemica



Nombre: TRADESCANTIA
 Familia: Commelinaceae
 Género: Tradescantia
 Especie: Tradescantia pallida (Rose) D.R.Hunt
 Especificación: Plantas herbacea - introducida



Nombre: Mora
 Familia: Rosaceae
 Género: Rubus
 Especie: Rubus robustus C. Presi
 Especificación: Arbusto - nativa



Nombre: Palmera enana
 Familia: Arecaceae
 Género: Phoenix
 Especie: Phoenix roebelenii
 Especificación: Arbusto - endémico



Nombre: Frambuesa
 Familia: Rosaceae
 Género: Rubus
 Especie: R. niveus
 Especificación: Arbusto - especie



Nombre: GERANIO ROSADO
 Familia: Cactaceae
 Género: Opuntia
 Especie: Opuntia monacantha
 Especificación: Arbusto - endemica



Nombre: Floripondio
 Familia: Solanaceae
 Género: Brugmansia
 Especie: B. pittieri
 Especificación: Planta perenne leñosa - arbustivo, endemica

Elaborado por el Autor

b. Fauna

Debido a la falta de áreas vegetadas, la diversidad de vida silvestre en el área es escasa y se limita a especies generalistas que pueden tolerar altos niveles de intervención humana. Destacan entre la fauna nativa principalmente aves como gorriones, mirlos, tórtolas y colibríes, como el quinde herrero y el colibrí gigante andino. Por otro lado, en la zona de estudio predominan especies ampliamente reconocidas por los habitantes de la provincia, como los quillillicos, los mirlos, los colibríes herreros, la zarigüeya de orejas blancas, el chucurillo y ranas, cuyos ejemplares se hallan en los alrededores del terreno. En la Ilustración 25 a continuación, se hace un recuento de las especies que se logran visualizar con mayor frecuencia en el sitio.

Figura 27: Fauna existente



TÓRTOLAS
(Zenaida auriculata)



MIRLO
(Turdus fuscater/serranus)



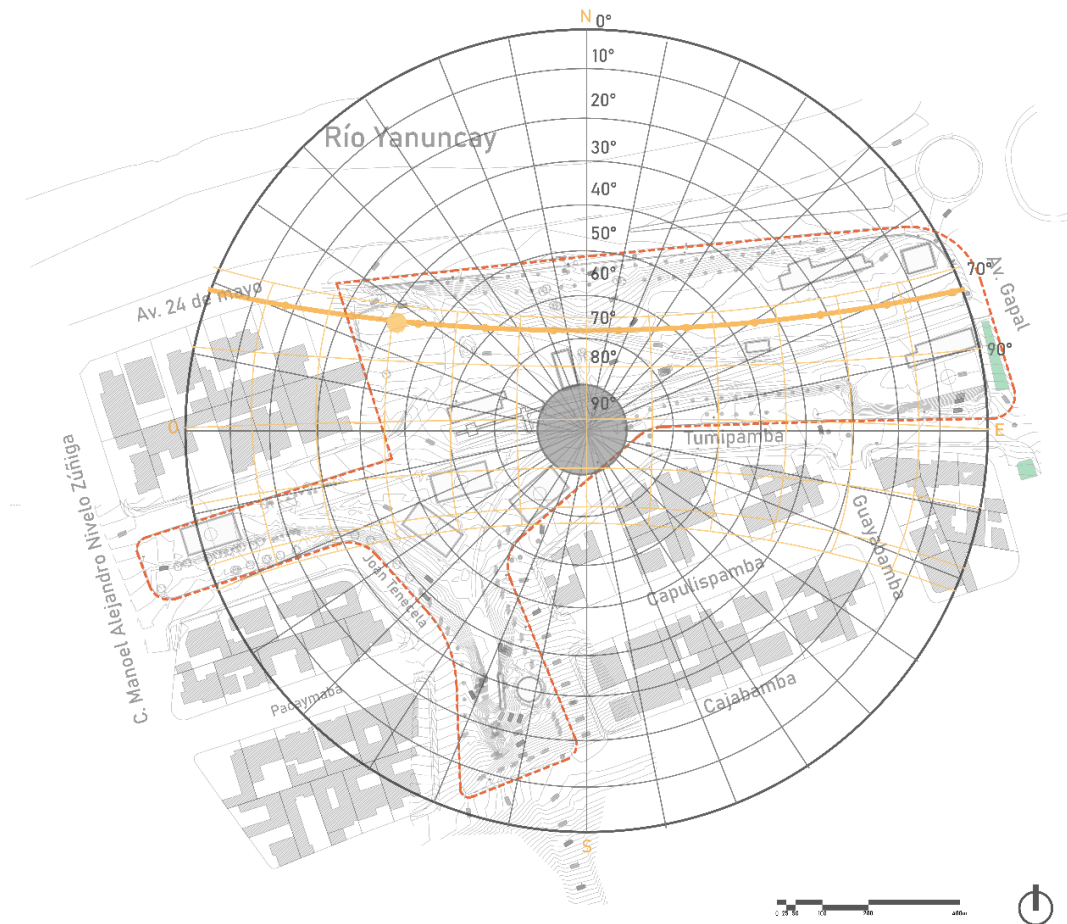
GORRIÓN AMERICANO
(Zonotrichia capensis)

Elaborado por el Autor

3.5.3 Soleamiento

La disposición del sol hacia el terreno va desde el este hacia el oeste, con una pendiente de 15 grados y una exposición solar más intensa al mediodía, durante los meses de junio y julio como se puede observar en el Ilustración 27. Cabe recalcar, que las viviendas aledañas no superan los 3 pisos de altura con una distancia mínima de 8m de separación del terreno, permitiendo el ingreso solar al terreno a toda hora del día. Esta información será fundamental para determinar la ubicación de puntos de referencia, elementos y vegetación. Dado que se trata de un espacio público, la orientación solar facilita la colocación de áreas de descanso, zonas de sombra y equipamientos.

Figura 28: Diagrama de Soleamiento

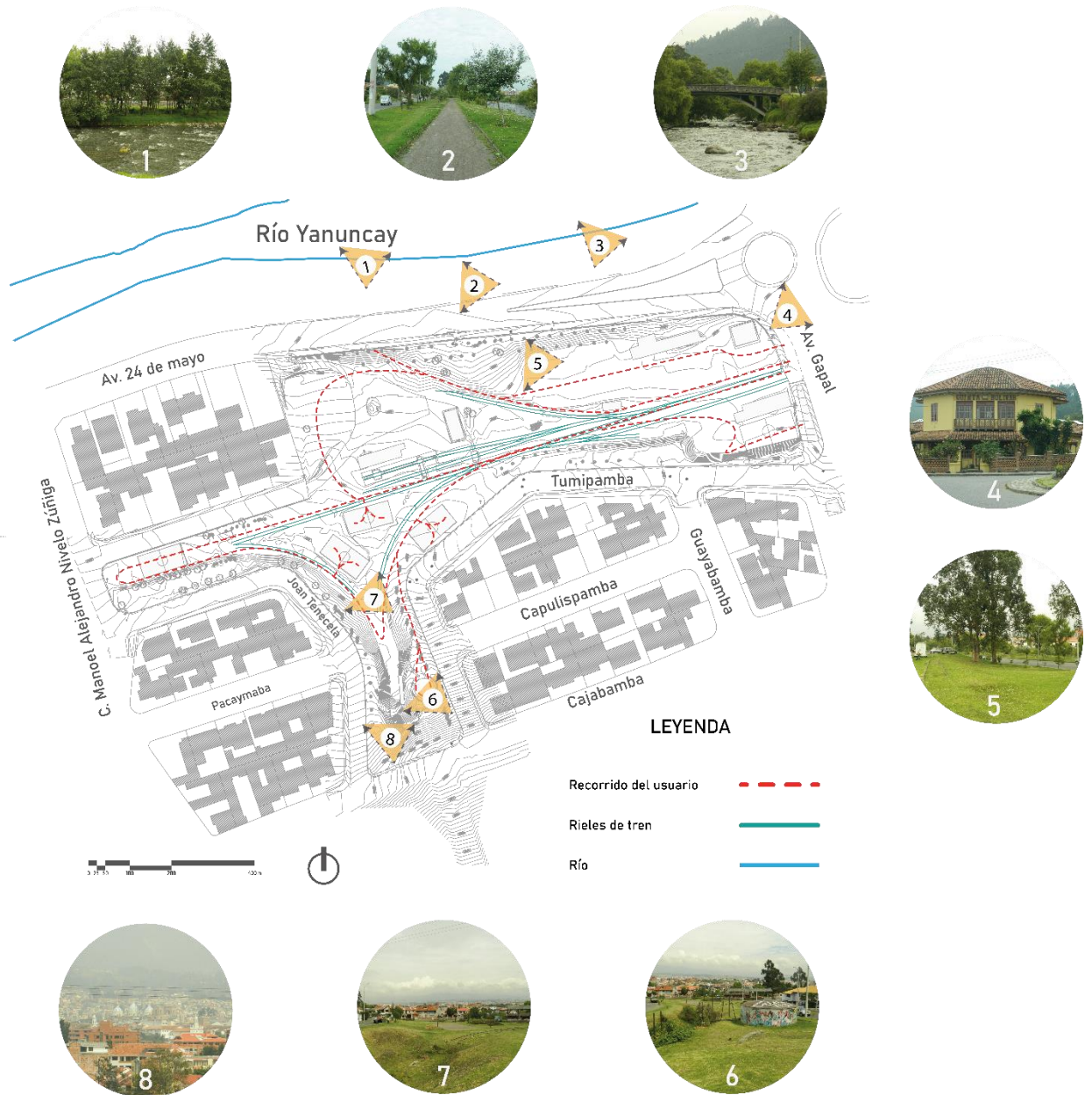


Elaborado por el Autor

3.5.4 Visuales y Recorridos

Al ser un espacio verde en su mayoría, el usuario lo aprovecha para realizar diversas actividades, gracias a ello, se puede verificar los recorridos que realizan con mayor frecuencia por el emplazamiento, en su mayoría siguiendo las antiguas vías férreas del tren, creando senderos que resulten cómodos para el usuario de una manera indirecta al sitio. Esta información nos proporciona una idea general de donde puede ser emplazado los distintos servicios en la propuesta además de sus camineras que anteriormente fueron demarcadas por los moradores, ofreciendo un sentido de pertenencia del usuario con el sitio, sin alejarse de las actividades que se realizan actualmente.

Figura 29: Diagrama de Visuales y Recorrido peatonal



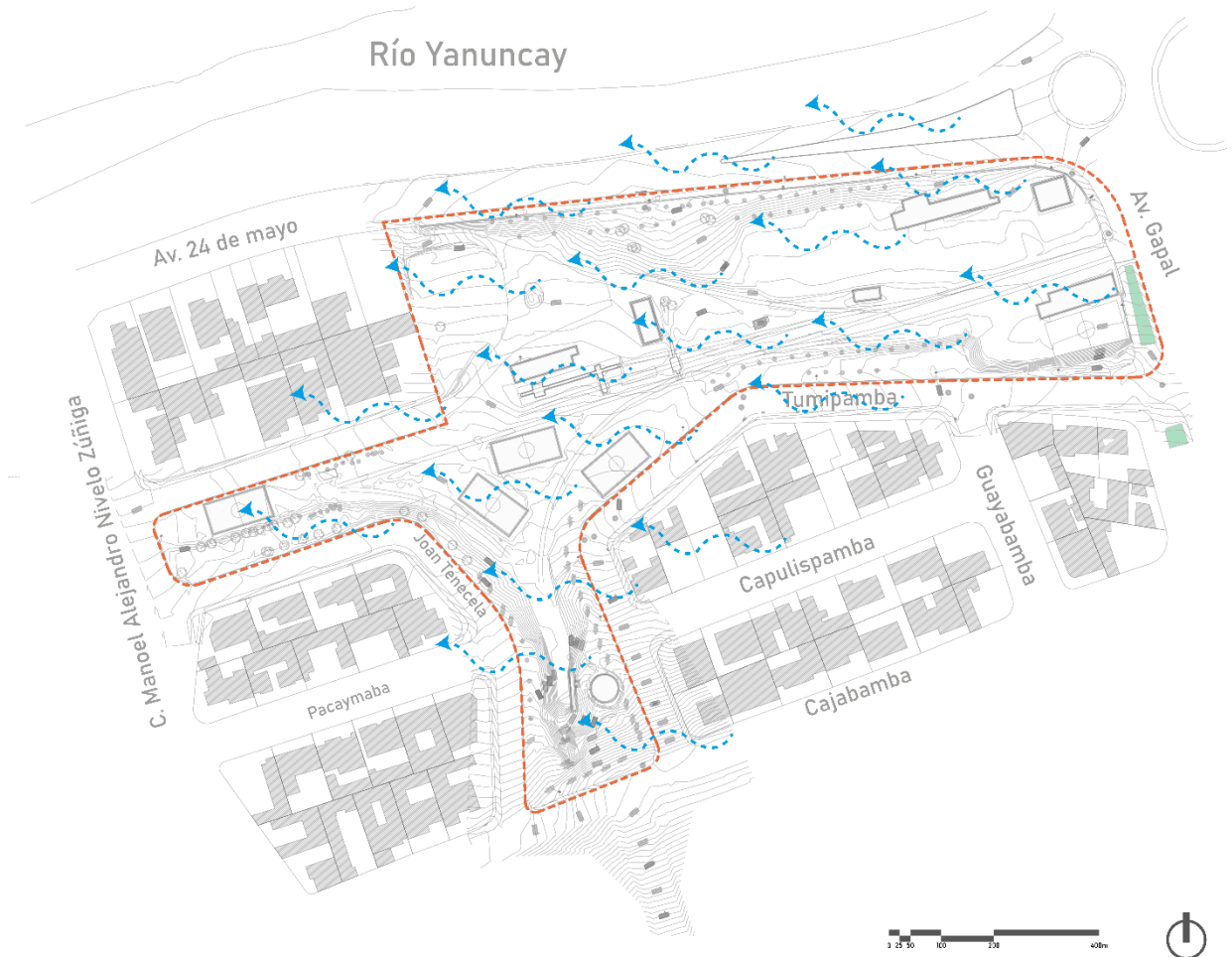
Elaborado por el Autor

Por otro lado, las visuales en el sitio aportan hacia que dirección dirigir la atención visual del usuario, en su gran mayoría desde el Sur hacia el Norte en donde se encuentra ubicado el Río Yanuncay y aprovechando el desnivel logrando observar gran parte de la ciudad. Sin embargo, concentrar las visuales hacia el propio sitio resulta óptimo debido a la gran cantidad de área verde que este conlleva, además del disfrute de antiguos hitos relacionados al Ferrocarril de Cuenca.

3.5.5 Vientos

La dirección del viento experimenta cambios de acuerdo a la estación y el momento del día. Durante la mayor parte del año, los vientos predominantes provienen del suroeste y el noroeste. Sin embargo, según los datos obtenidos de (Meteoblue, 2024), en los meses de verano, de diciembre a mayo, los vientos tienden a ser más suaves y provienen del sureste y el este. Respecto a la velocidad del viento, esta puede variar, aunque en promedio se sitúa entre los 10 y 15 kilómetros por hora, con ráfagas más intensas en momentos específicos del día. Es esencial considerar estos patrones de viento al diseñar estructuras y espacios al aire libre para optimizar su funcionalidad y comodidad.

Figura 30: Diagrama de Viento en la Estación de Ferrocarriles



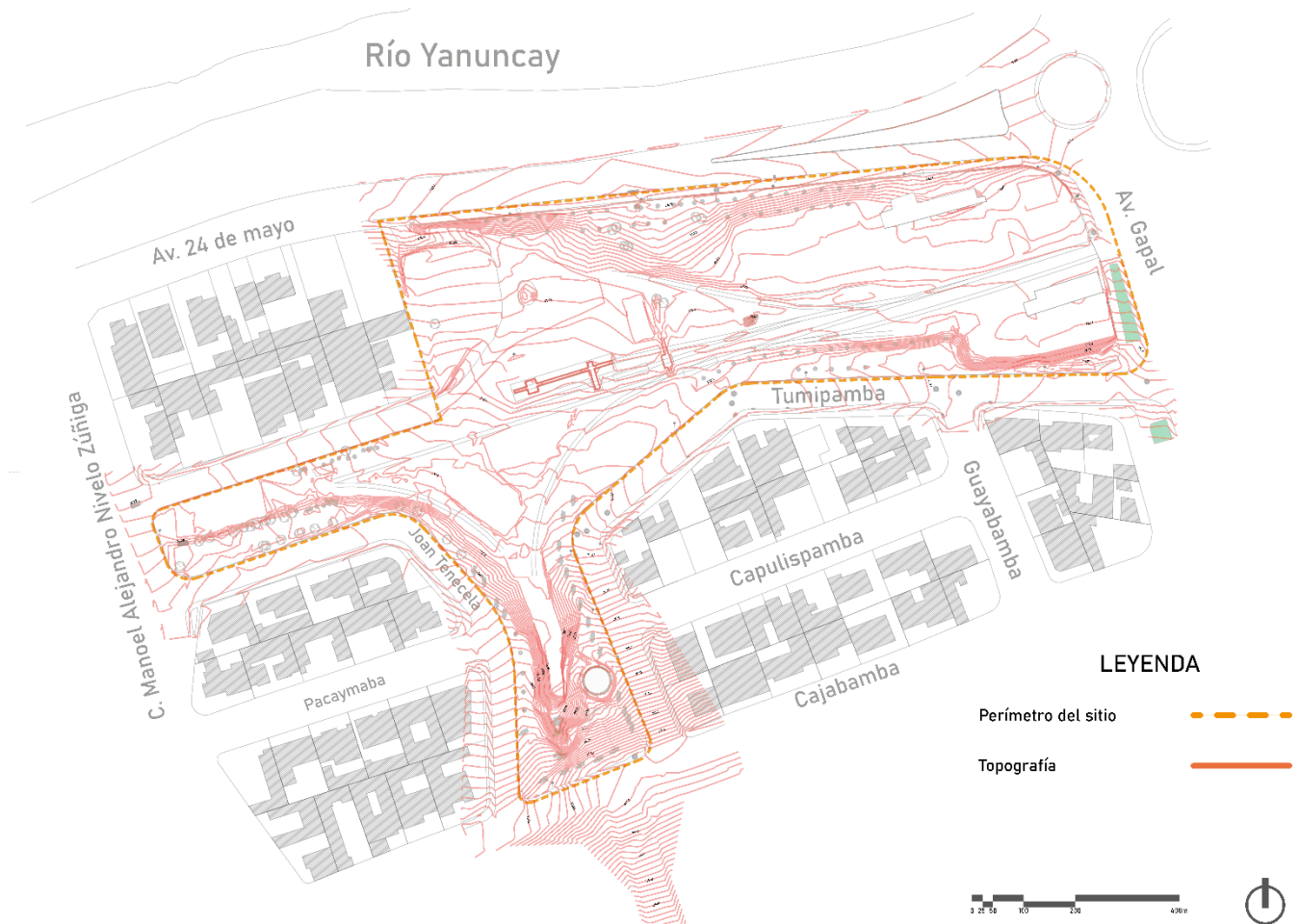
Elaborado por el Autor

En áreas abiertas y despejadas del predio de estudio, es posible que el viento sea más notable, especialmente durante ciertas épocas del año tales como el mes de abril. Los vientos pueden ser influenciados por la dirección y la velocidad de las corrientes atmosféricas locales, así como por la presencia de obstáculos naturales o estructuras urbanas que pueden afectar su flujo. Es importante considerar el comportamiento del viento al diseñar estructuras o espacios al aire libre en el Ferrocarril de Cuenca, ya que puede afectar la comodidad y la funcionalidad de dichos espacios.

3.5.6 Topografía

La topografía del emplazamiento es variada en cuanto a sus niveles, tomando como nivel 0 desde la Av. 24 de mayo ascendiendo a los 12m. aproximadamente hasta la calle Cajabamba. Según sus curvas de nivel, se logra interpretar en 3 rases generales para un futuro desarrollo de un programa arquitectónico que se adapte a la superficie, aprovechando los espacios con mayor desnivel como áreas en las que se pueda disfrutar de las visuales que ofrece el sitio.

Figura 31: Topografía del sitio

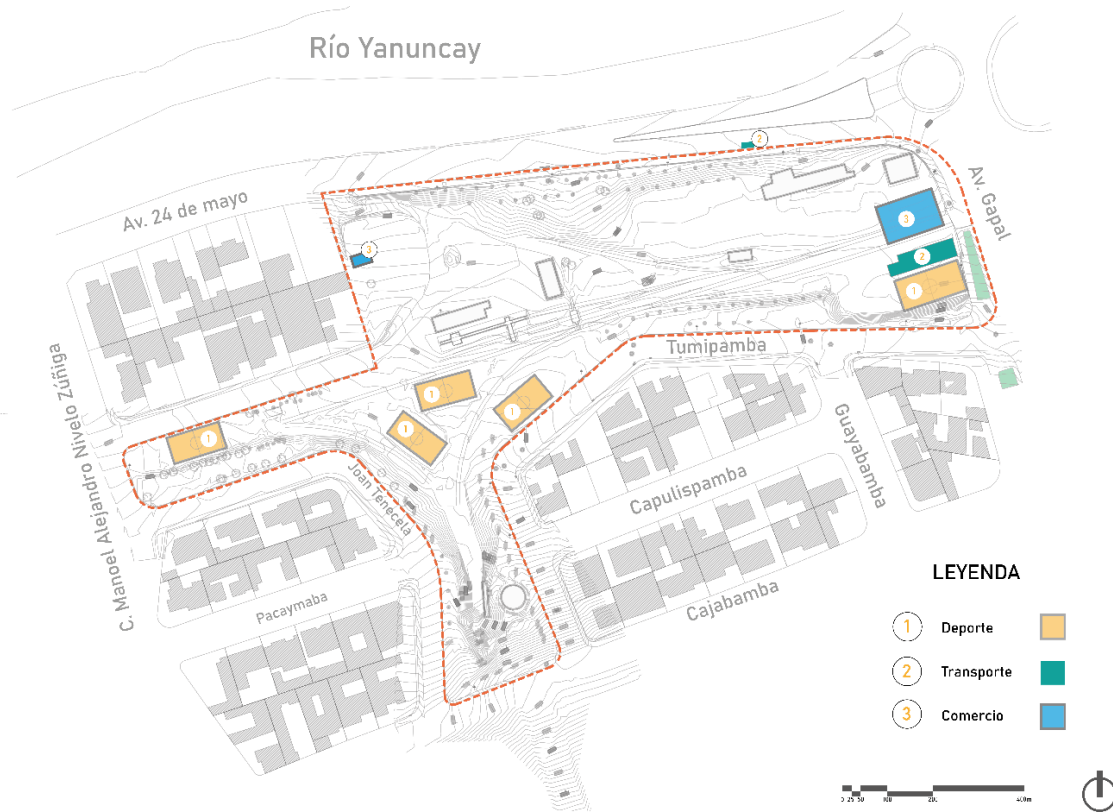


Elaborado por el Autor

3.5.7 Actividades del Sitio

En el lugar se identificaron tres funciones principales como se puede observar en la Figura 32, tales como: deportiva, comercial y de transporte. En el aspecto deportivo, se destacan 5 canchas de eua-vóley, siendo esta la actividad principal durante los fines de semana, atrayendo a personas de 3 a 6 de la tarde. Por otro lado, se observa una actividad comercial los días miércoles y sábados desde las 5 de la mañana hasta el mediodía. Asimismo, se dispone de un área de espera para el transporte interprovincial y local, que experimenta una alta afluencia de lunes a viernes.

Figura 32: Diagrama Actividades en el predio



Elaborado por el Autor

3.6 Resumen

La información recopilada a través del análisis diagnóstico proporciona una base sólida para la planificación y el desarrollo de un proyecto urbano-arquitectónico en el área de la Red de Ferrocarriles de Cuenca. Al considerar los diversos parámetros, como el contexto del espacio, la zona de influencia y los factores internos del sitio, se ha obtenido una comprensión integral del entorno y sus potenciales. Esta información sirve como guía para la toma de decisiones informadas en el diseño y la implementación de intervenciones urbanas que sean sensibles al contexto y satisfagan las necesidades de la comunidad local.

La recopilación de datos de cada uno de los parámetros es esencial para garantizar un diseño estructural y ambiental adecuado que mejore la calidad de vida de la comunidad circundante y contribuya al desarrollo urbano de la ciudad de Cuenca. El diseño resultante deberá satisfacer las necesidades y expectativas de los usuarios en un espacio actualmente en desuso, incorporando todos los elementos solicitados y requeridos para su óptimo funcionamiento.

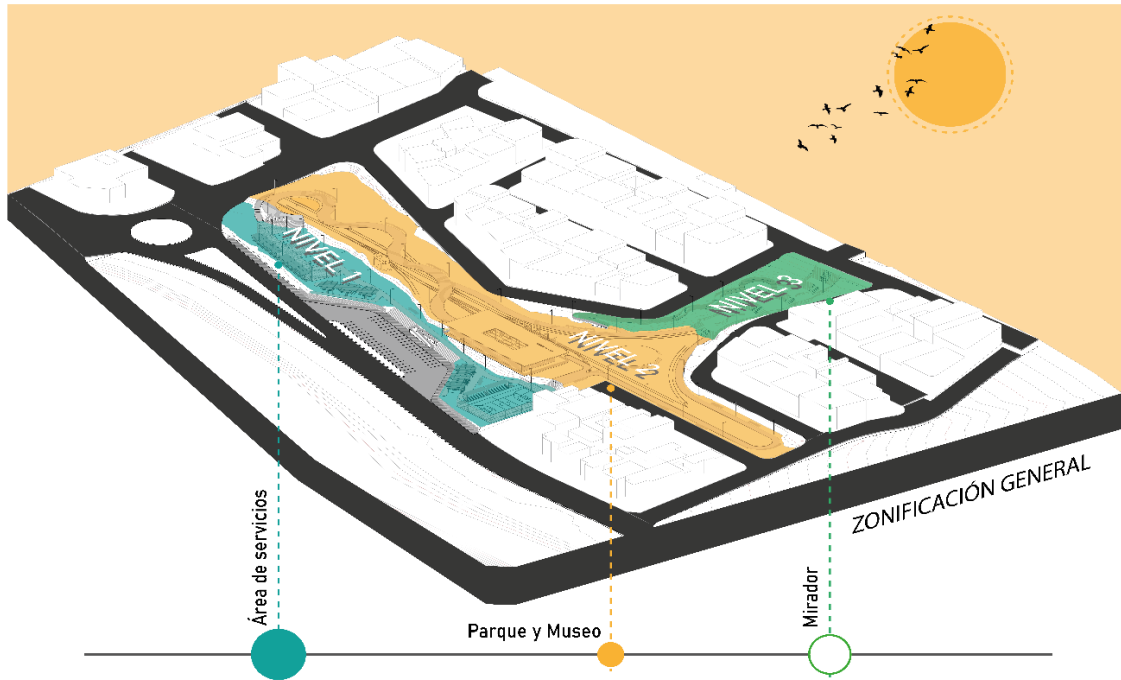


CAPÍTULO IV

4. ANTEPROYECTO ARQUITECTÓNICO

Figura 33: Zonificación General Isométrica

Elaborado por el Autor



Para la implantación de un programa arquitectónico se procede a dividir el emplazamiento en tres niveles topográficos según su uso y ocupación basadas en las necesidades que requiere la comunidad.

El primer nivel está basado en el área de servicios, contando con 3 canchas deportivas y 6 espacios de mercadeo además de contar con un parqueadero de 40 plazas.

El segundo nivel está dedicado a camineras, un escenario para eventos y su principal atractivo el museo del ferrocarril, mientras que en el tercer nivel se aprovecha la topografía en desnivel para aprovechar visuales mediante un sistema de rampas y graderíos.

Figura 34: Render Exterior - Mercado

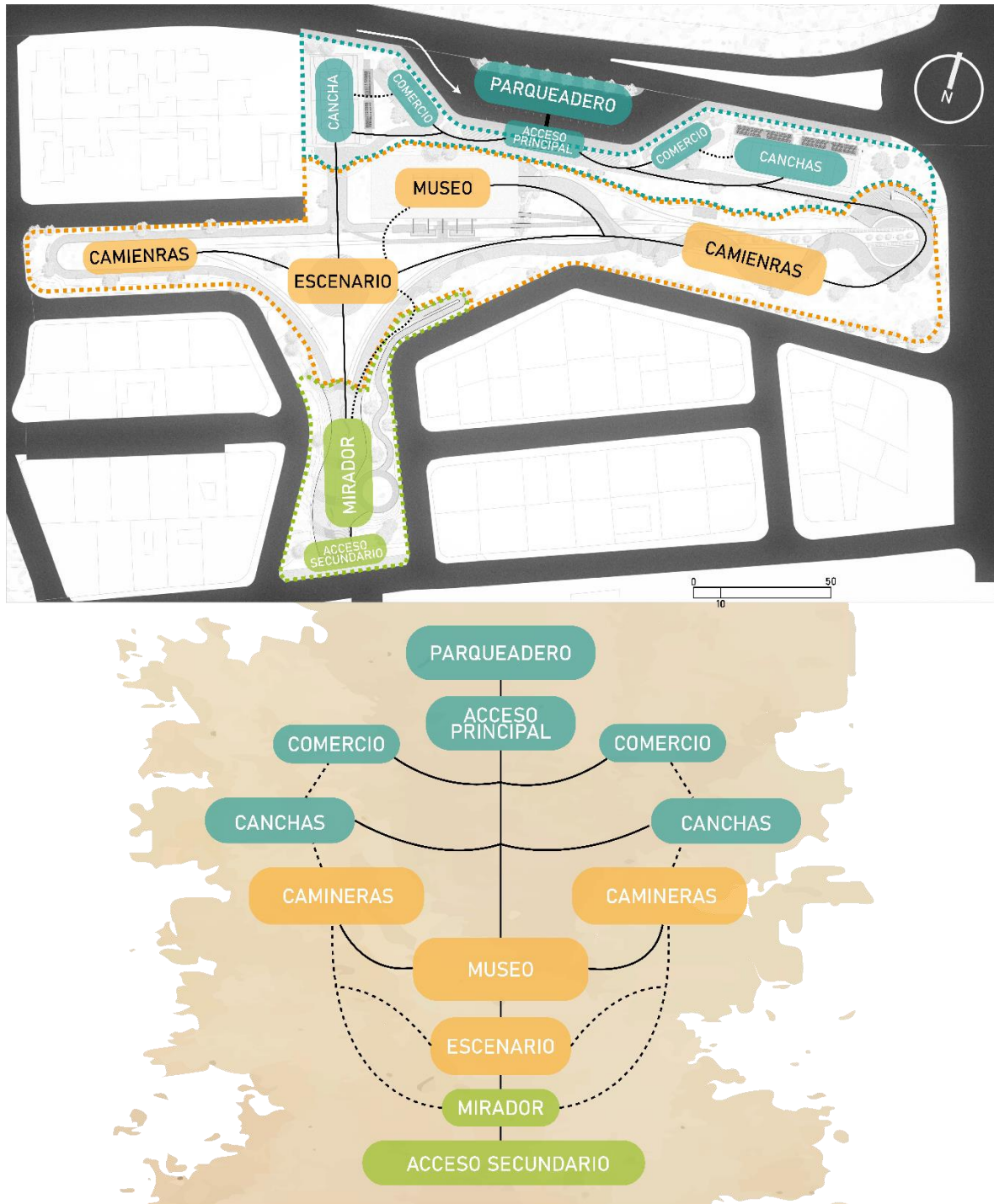


Figura 35: Render Exterior – Acceso lateral



4.1 ORGANIGRAMA – ZONIFICACIÓN

Figura 36: Diagrama de Zonificación - Organigrama



Elaborado por el Autor

Un amplio y accesible parqueadero abre paso hacia el acceso principal ubicado hacia la Av. 24 de mayo, el cual nos conduce hacia un recorrido por el parque, teniendo a disposición en su entrada las áreas de comercio con un paso directo hacia las canchas de vóley o de uso mixto. Continuando con el recorrido se puede acceder a las áreas verdes con sus camineras, un escenario y el principal atractivo siendo el museo del Ferrocarril, por último, en las áreas más elevadas, un mirador con acceso mediante graderíos o rampas recibe al usuario para disfrutar de las visuales del sector y del proyecto propuesto.

4.2 EMPLAZAMIENTO

Figura 37: Emplazamiento – Renders Exteriores

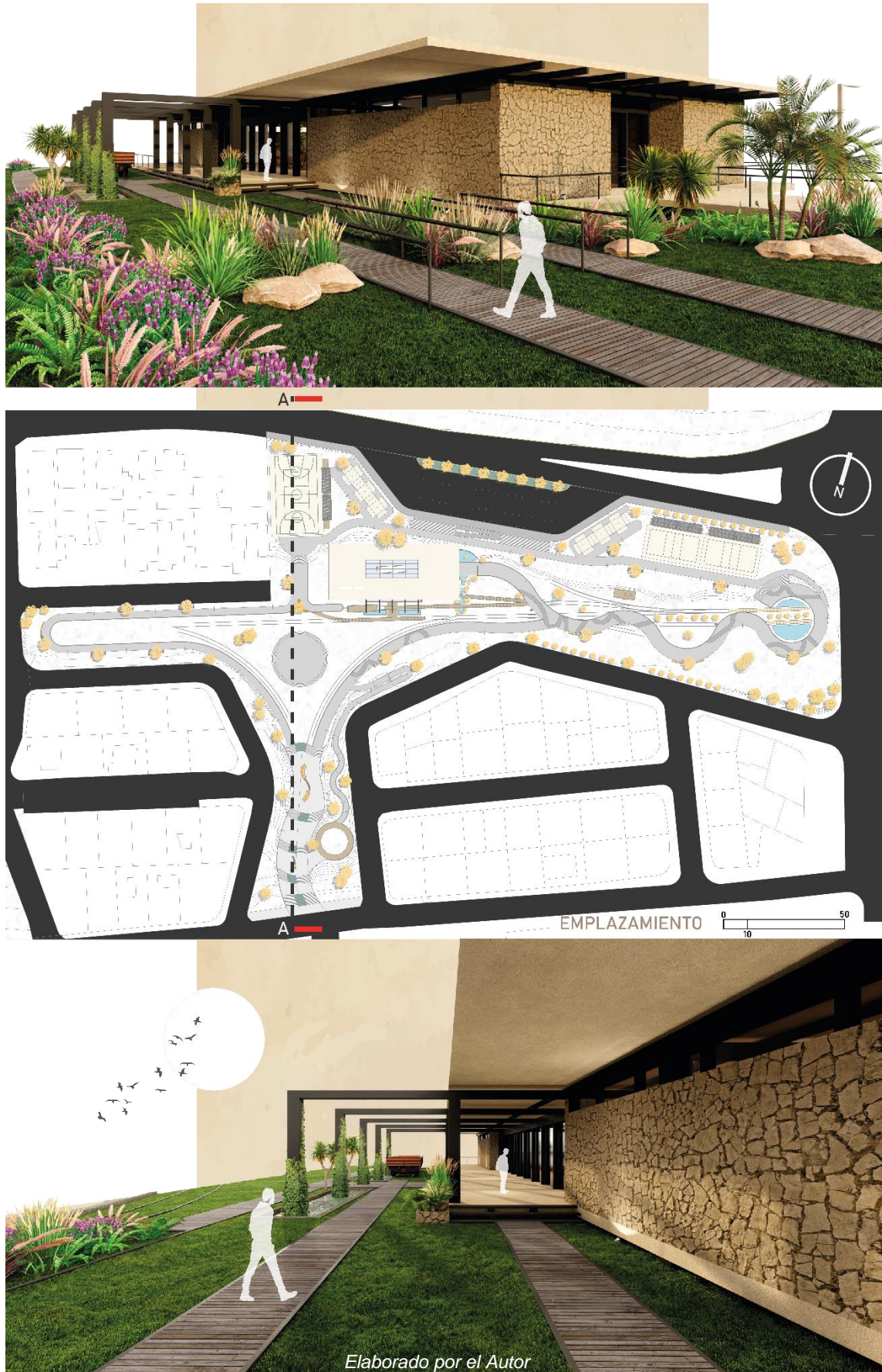


Figura 38: Render Exterior Rampa de Acceso



Elaborado por el Autor

Cada uno de los espacios cuentan con rampas óptimas para el acceso del usuario en cualquiera de los 3 niveles que cuenta el emplazamiento. Por otro lado, para evitar problemas de acceso al parque y estadia de vehículos, se propone un espacio de parqueo separado de la avenida 24 de mayo, por una medianera que da acceso a cada uno de los 40 espacios de parqueo, evitando ocasionar tráfico al momento de acceder al parque. Cabe recalcar que el área de parqueaderos se optó por esa ubicación debido al flujo vehicular medio que existe en la Av. 24 de mayo, pero más importante aún, para no ocasionar molestias hacia las viviendas colindantes al espacio de estudio, evitando así que los visitantes eviten usar los espacios personales de parqueo de los habitantes del sector.

Figura 39: Render Mirador



Elaborado por el Autor

4.3 TRAMOS

Figura 40: Diagramas de tramo

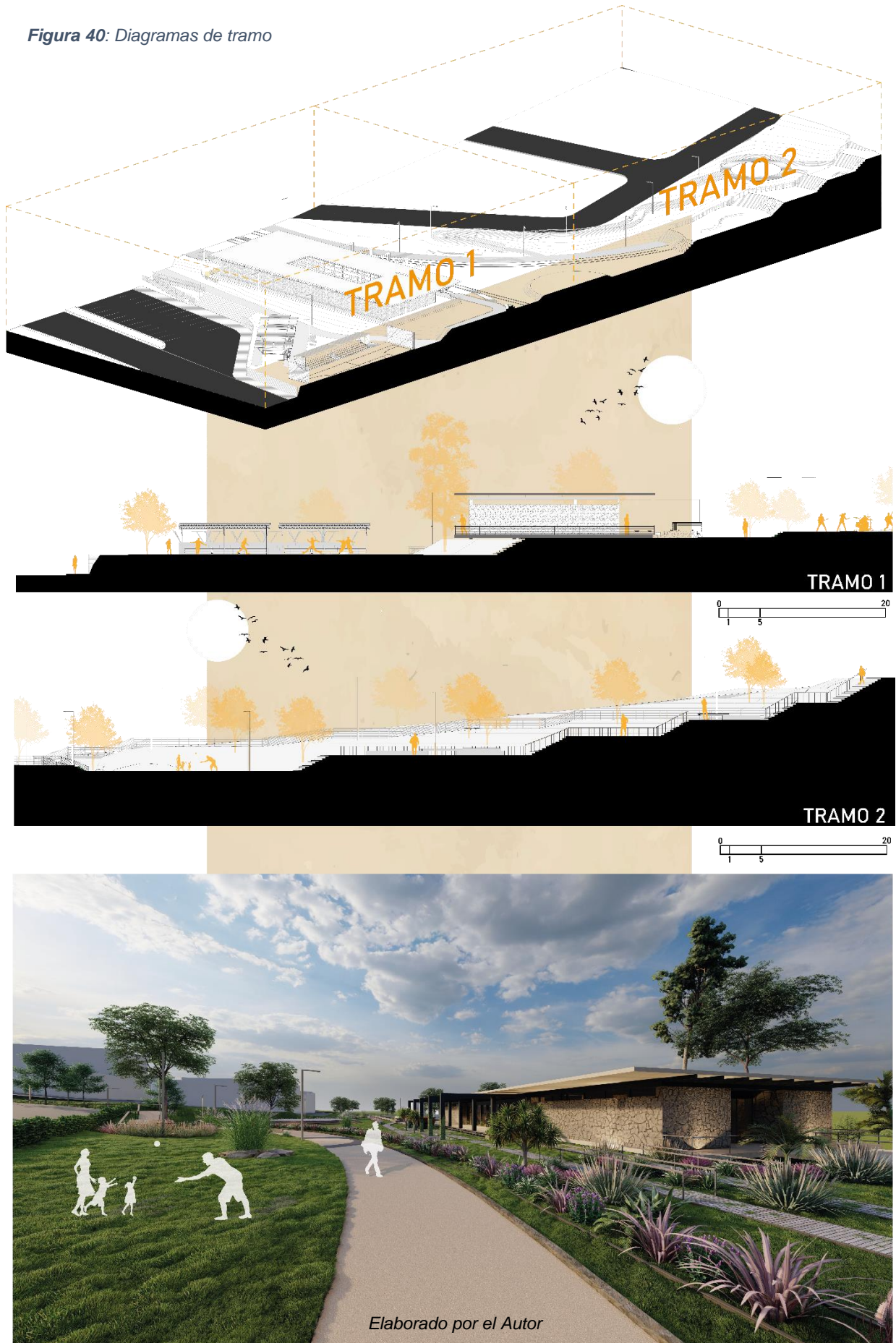


Figura 41: *Render Exterior Escenario*



Elaborado por el Autor

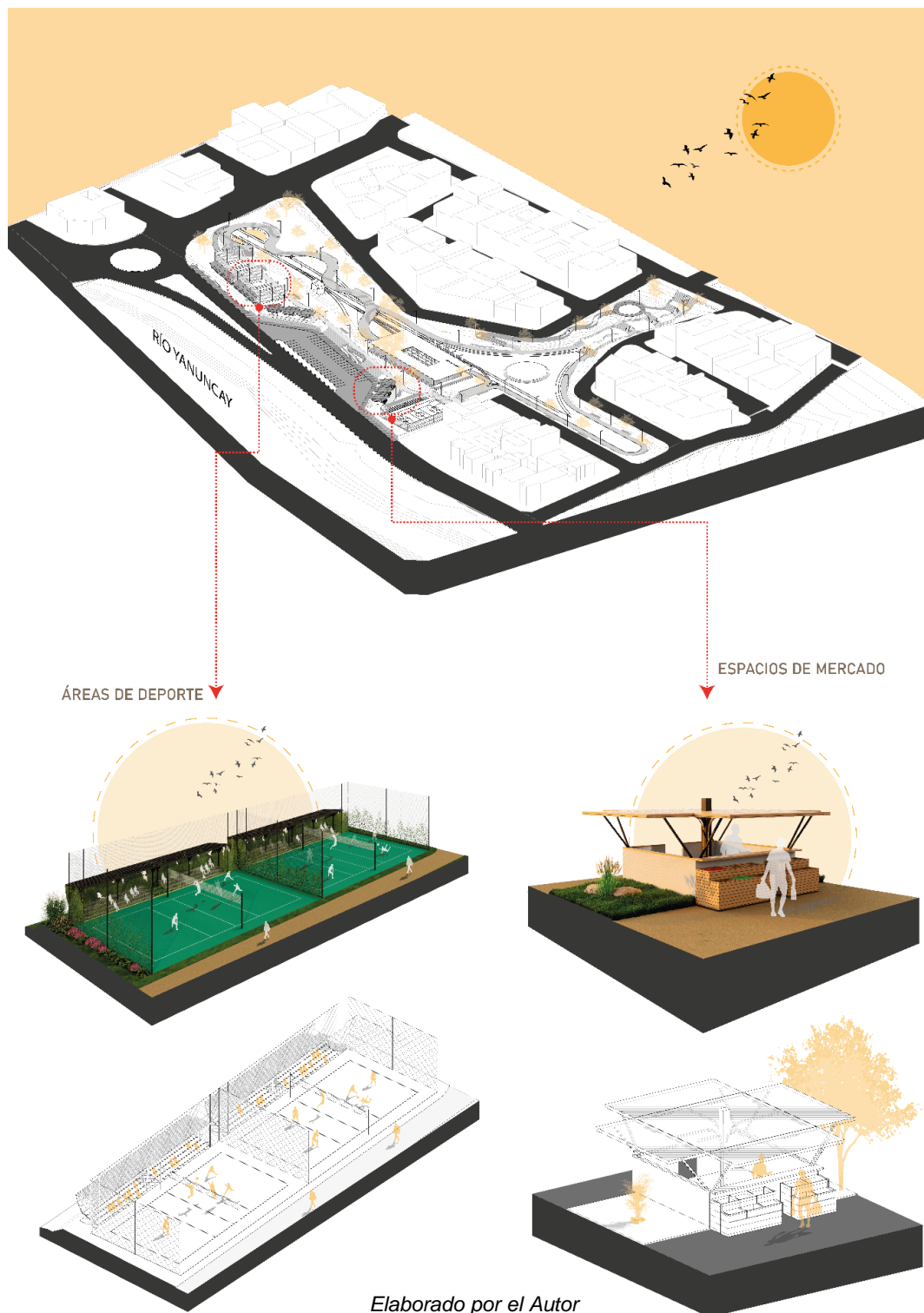
Uno de los elementos distintivos del parque además de sus vagones, son sus rieles de acero, por lo cual, se conservan y se les da un nuevo uso como guía para las distintas camineras del recorrido por el parque. Dicha guía, se ve propuesta mediante la plantación de varias especies de flora existentes de la zona. En cuanto a las rieles frente al museo son rellenas de hormigón texturizado para servir como acceso o igualmente como recorrido por el parque, tomando la idea de reutilizar y conservar el bien patrimonial dado por el estudio de caso de referentes.

Figura 42: *Render Exterior Rieles*



Elaborado por el Autor

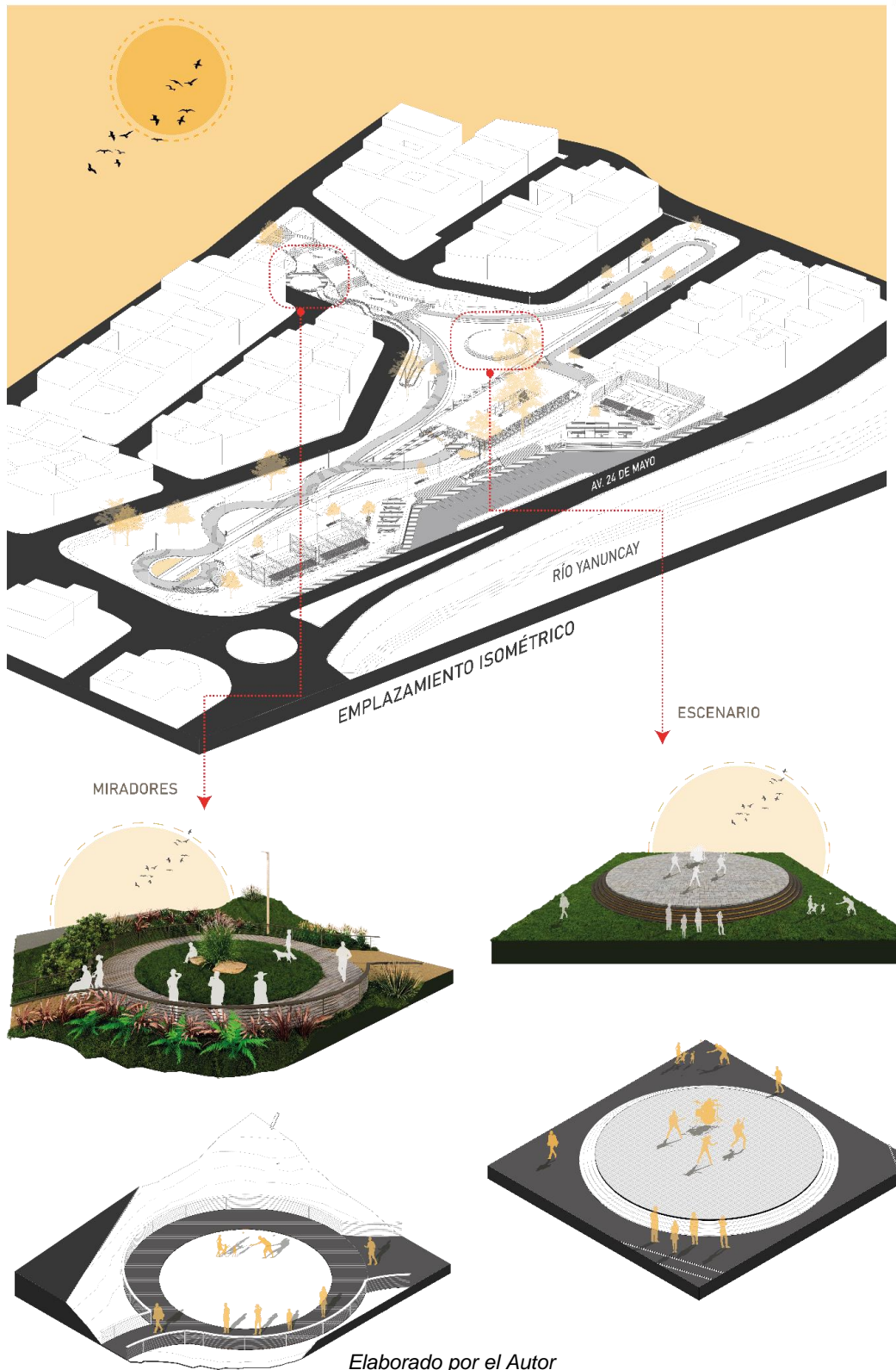
Figura 43: Emplazamiento Isométrico – Servicios 1



Elaborado por el Autor

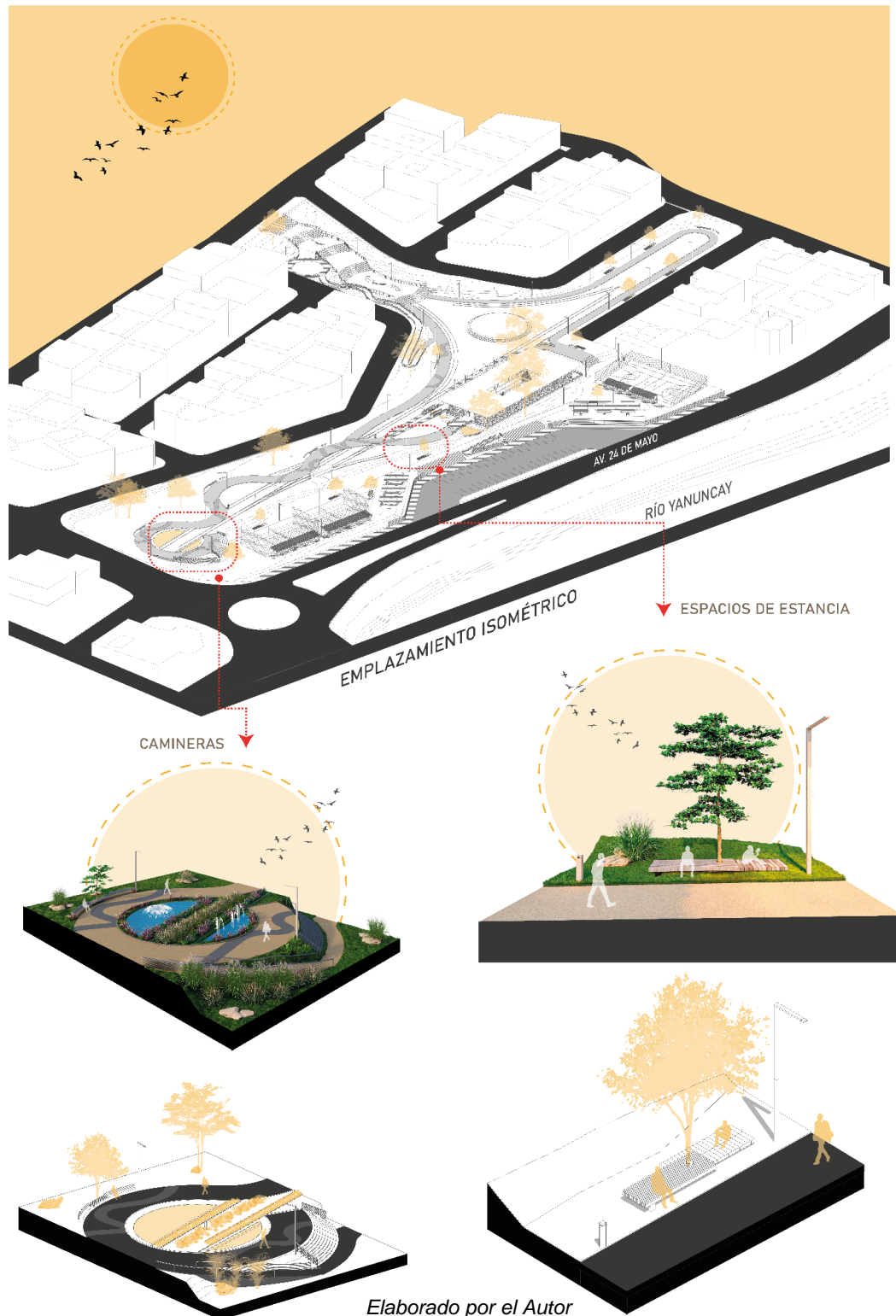
Debido a la necesidad de los usuarios del sector ante espacios de mercadeo y óptimas áreas de deporte, se proponen 6 puestos individuales de comercio repartidas en el ingreso principal al predio, evitando así, que puestos inadecuados como existían anteriormente se vean colocados de manera desorganizada. Además, se levanta 2 canchas de vóley siendo el deporte más practicado por usuarios del sector y una cancha grande de uso mixto, todos estos elementos en el primer nivel de servicio.

Figura 44: Emplazamiento Isométrico – Servicios 2



Aprovechando las distintas elevaciones y su topografía en pendiente se colocan miradores y recorridos con vista tanto al emplazamiento como hacia el escenario elevado, permitiendo al usuario observar desde distintos ángulos los eventos que se pueden presentar en el mismo y disfrutar de un recorrido rodeado de vegetación propia de la zona.

Figura 45: Emplazamiento Isométrico – Servicios 3



Elaborado por el Autor

En cuanto a las camineras, tienen un recorrido por todo el parque compuesto por asfalto en frío con pigmentación con el objetivo de evitar la decoloración causada por el sol, mientras que los espacios de estancia tales como bancas, se ven compuestas por hormigón texturizado, evitando el uso de madera debido a su mantenimiento a largo plazo, garantizando mayor durabilidad al mobiliario propuesto. Cada una de las bancas se adaptan a las camineras dando una variedad de formas, y de igual forma se adapta a la vegetación gracias a orificios en las mismas que permite el crecimiento de vegetación media-alta para generar sombra al usuario.

Figura 46: *Render Exterior Mirador*



Elaborado por el Autor

La materialidad del museo se ve compuesta por piedra cantera y acero debido a que de este material se veía compuesto varios muros de la antigua estación de ferrocarril, así como el aún evidente monumento de acero y piedra que lleva gravado el nombre de la estación de ferrocarriles. El acero para la estructura del museo pretende adoptar el estilo industrial que presenta este hito histórico junto con sus vagones y rieles aun existentes.

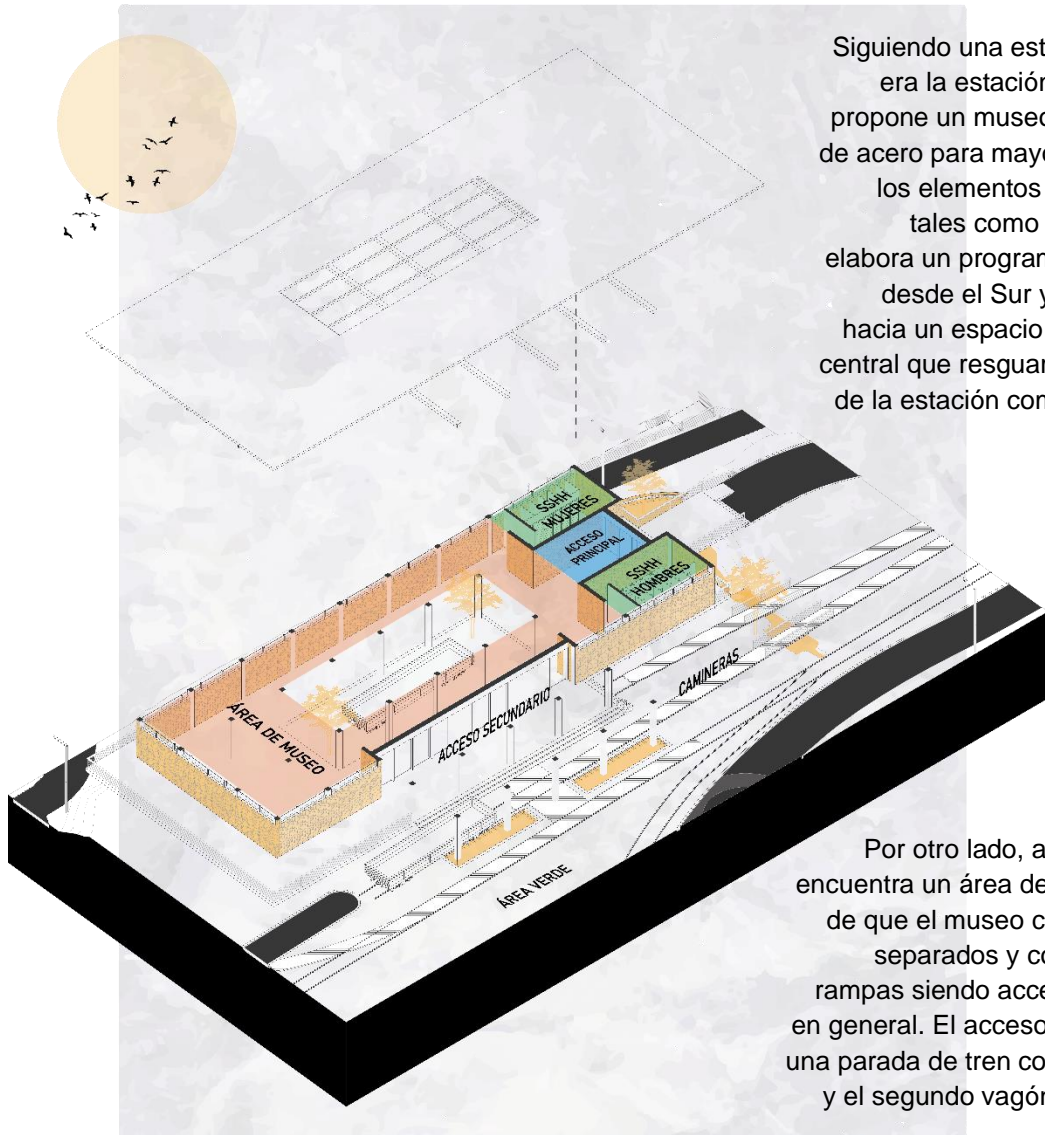
Figura 47: *Render Exterior Camineras*



Elaborado por el Autor

4.4 MUSEO

Figura 48: Zonificación Museo – Render Interior



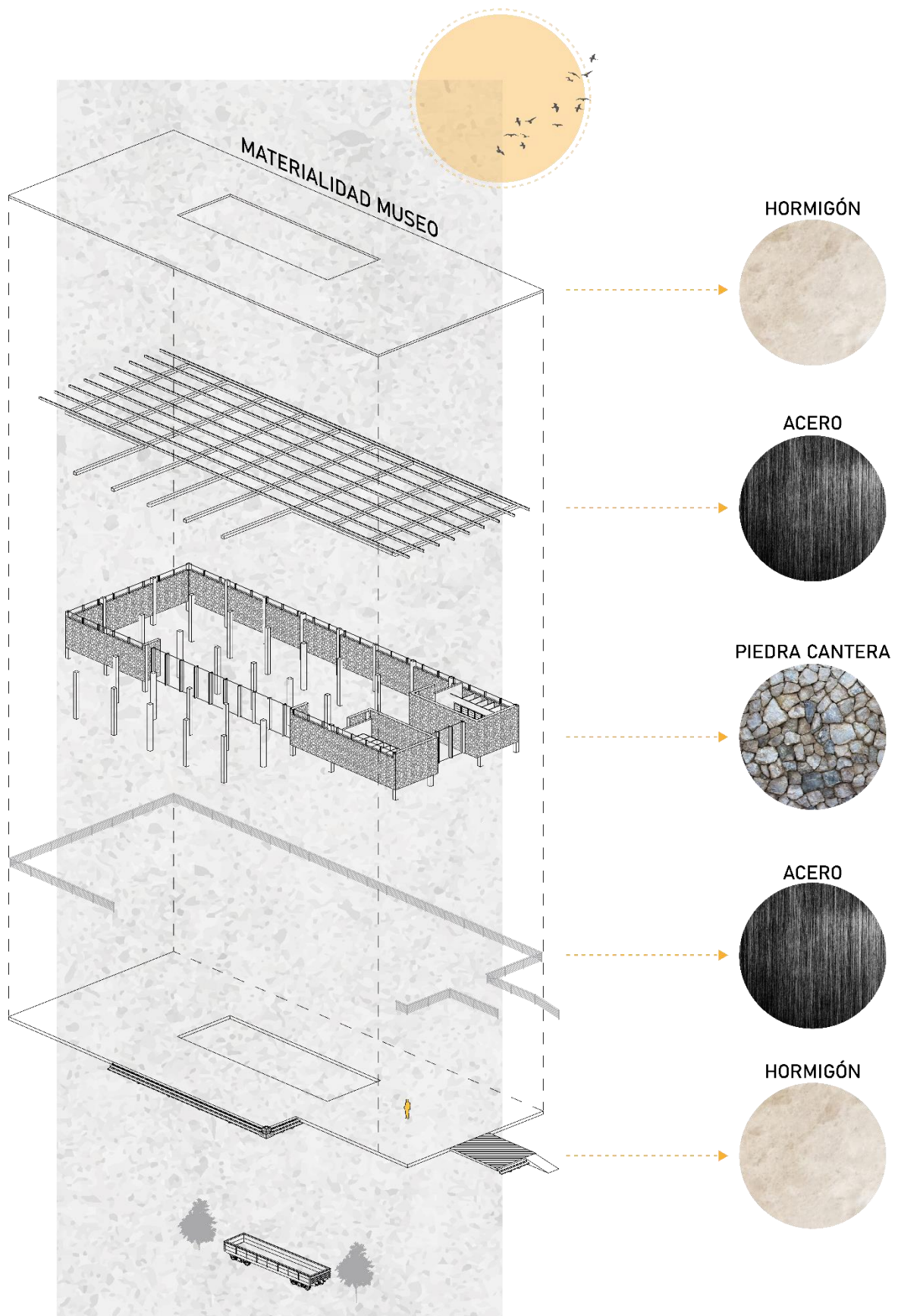
Siguiendo una estética similar a como era la estación de ferrocarriles, se propone un museo con una estructura de acero para mayor convergencia con los elementos industriales del sitio tales como rieles y vagones, se elabora un programa con dos ingresos desde el Sur y otro desde el Este, hacia un espacio amplio con un patio central que resguarda el antiguo vagón de la estación como hito en el museo.

Por otro lado, al fondo del museo se encuentra un área de exposición, además de que el museo cuenta con dos baños separados y con accesos mediante rampas siendo accesible para el usuario en general. El acceso secundario simula a una parada de tren con vista hacia los rieles y el segundo vagón del emplazamiento.



Elaborado por el Autor

Figura 49: Materialidad del Museo



Elaborado por el Autor

Figura 50: *Render Exterior Camineras*



Elaborado por el Autor

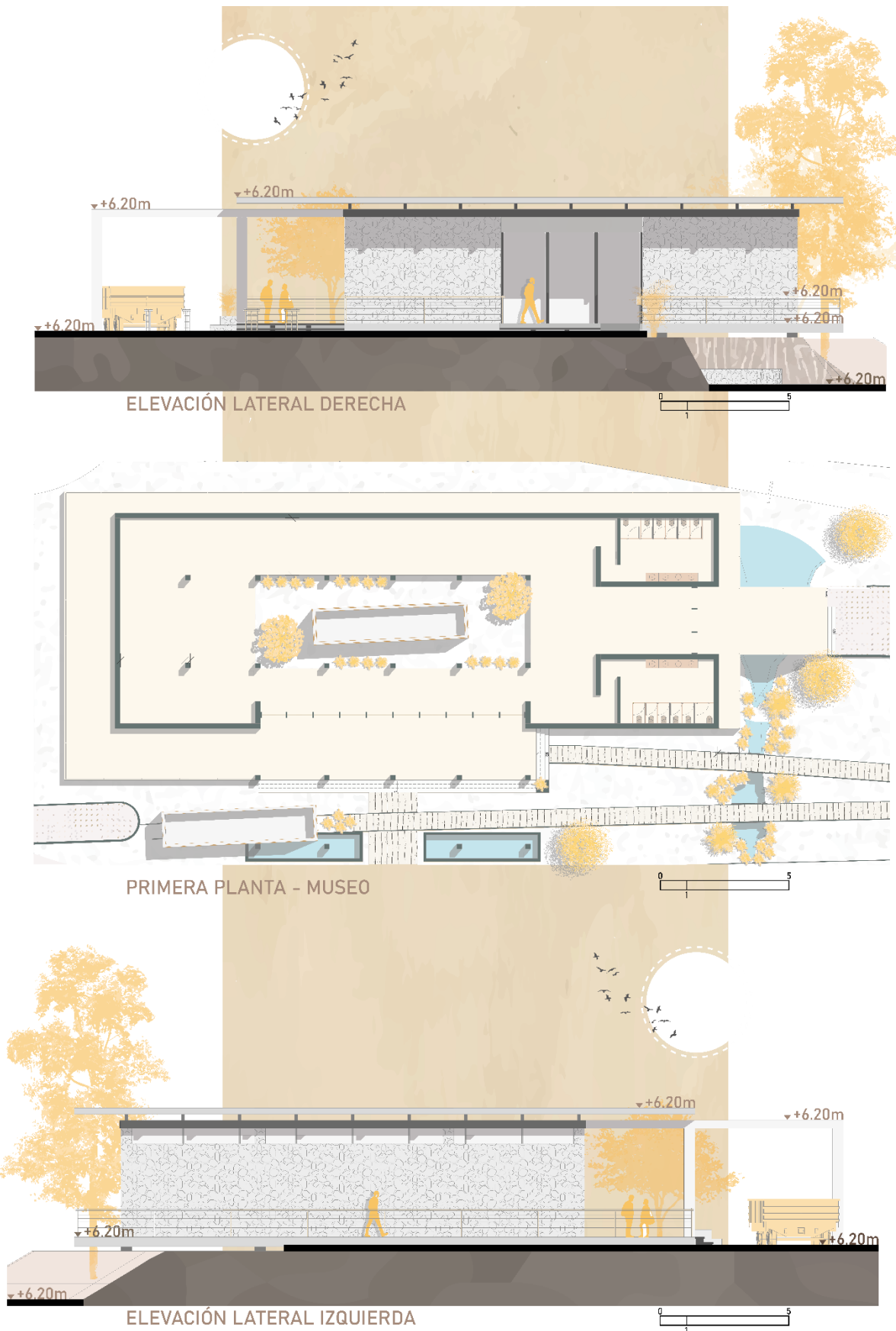
Se pretende conservar la mayor cantidad de flora y fauna y adaptándolas tanto al mobiliario como a las camineras, utilizando los rieles del sitio como paseos vegetales, acompañados por una trama de piso de diferente tonalidad que refleja el recorrido en gran escala del actual del Ferrocarril Transandino del Ecuador.

Figura 51: *Render Exterior Mobiliario – Camineras*



Elaborado por el Autor

Figura 52: Elevaciones – Planta



Elaborado por el Autor

Figura 53: *Render Exterior Camineras*



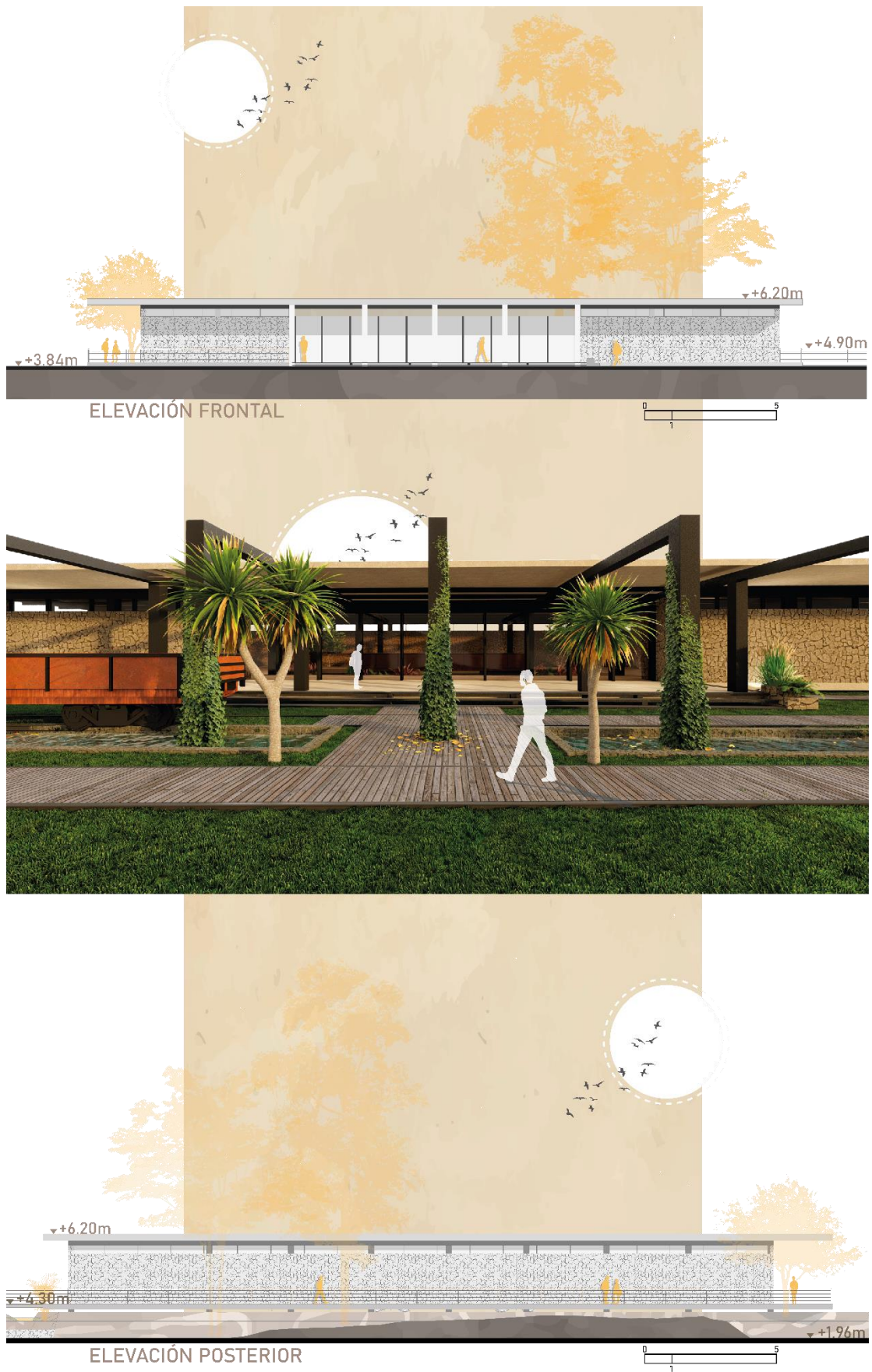
Elaborado por el Autor

Figura 54: *Render Cancha Deportiva*



Elaborado por el Autor

Figura 55: Elevaciones – Render



Elaborado por el Autor

Figura 56: Render Interior Museo



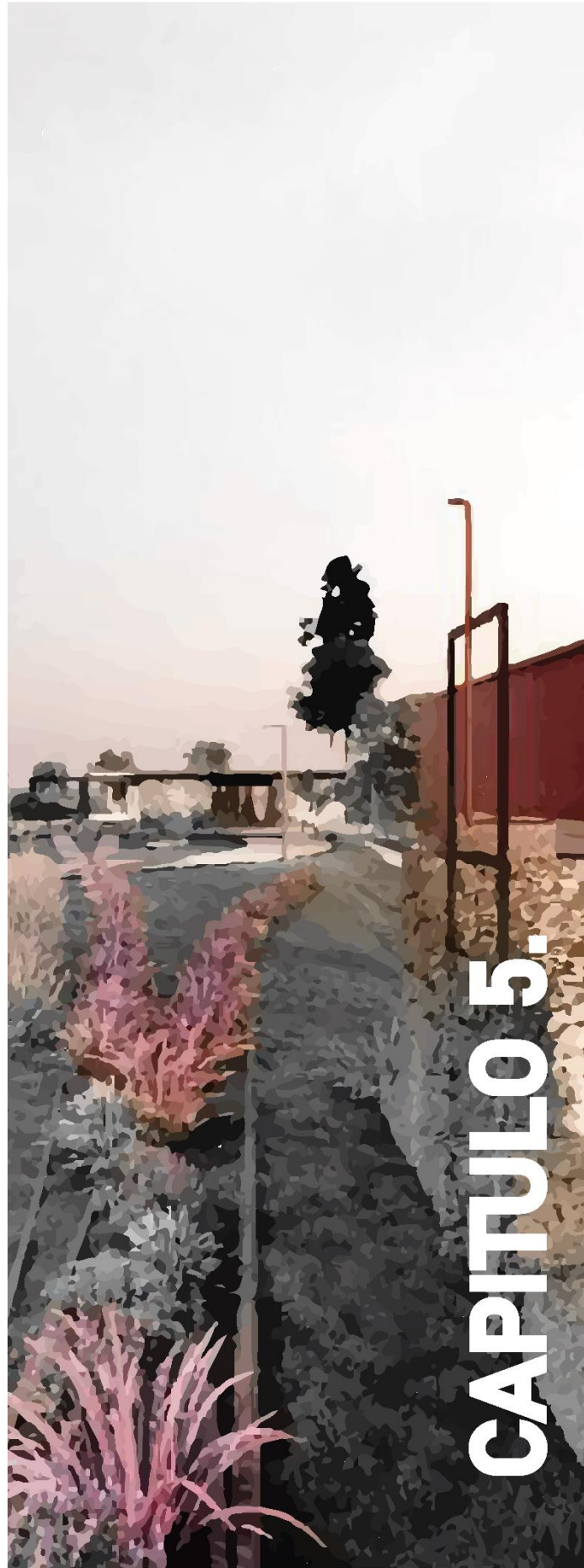
Elaborado por el Autor

El museo en su interior, se puede observar que en su área central como principal atractor es el antigua vagón del ferrocarril, rodeado de vegetación cubierto por una entrada de luz hacia un elemento representativo del espacio, mientras que en el fondo se encuentra un espacio dedicado a relatar su historia hasta la época actual.

Figura 57: Render Exterior Acceso



Elaborado por el Autor



CAPÍTULO V

5. CONCLUSIONES

Después de un exhaustivo análisis y desarrollo de los cuatro capítulos, se logra presentar una propuesta integral que responde de manera efectiva a las necesidades específicas de los usuarios, como la implementación de espacios deportivos y de comercio, siendo áreas solicitadas por la comunidad, además de añadir un museo expone al hito perteneciente a la antigua red de Ferrocarriles de Cuenca, restaurando antiguos elementos que pertenecen a este patrimonio tales como vagones, rieles y estructuras que se han visto olvidadas y degradadas por el tiempo. Mediante la implementación de estrategias basadas en el aprovechamiento del espacio en desuso, se logra revitalizar la historia del área, gracias a un análisis teórico de su historia y su entorno que se ve reflejado en la propuesta final con el fin de cumplir con el objetivo general del proyecto. La cuidadosa selección de los casos de estudio, permiten integrar procesos de diseño y programación del espacio urbano que se ven integrados de manera indirecta en la propuesta, tales como el aprovechamiento del espacio verde, iluminación y restauración que resalta la importancia del área tanto para la ciudad como para la comunidad que la rodea. Este enfoque garantiza que la intervención propuesta responde a las necesidades actuales y a su vez se anticipa a futuras demandas urbanas y sociales.

A través de un análisis detallado del sitio, ha permitido que la propuesta aborde de manera efectiva problemas críticos de uso del suelo y seguridad, mediante la aplicación de un sistema de iluminación y accesibilidad que permita al usuario una mayor comodidad en el espacio urbano. Para resolver la problemática espacial, se desarrolla un programa arquitectónico distribuido en tres niveles: necesidad, museo y paisaje. El primer nivel, enfocado en las necesidades, incorpora servicios esenciales, espacios deportivos y de mercadeo, abordando las actividades más frecuentes en el área y proporcionando un entorno adecuado para su desarrollo. El segundo nivel está compuesto por camineras, áreas de descanso y el museo del ferrocarril, que se erige como el principal atractivo turístico, potenciando la identidad histórica y cultural del lugar.

El tercer nivel, dedicado al paisaje, aprovecha la topografía del sitio para ofrecer vistas panorámicas del parque, accesibles mediante graderíos y rampas, garantizando la inclusión y accesibilidad para todos los usuarios. Cada programa propuesto se fundamenta en un análisis detallado de las actividades predominantes en el espacio, tales como el mercadeo informal y las actividades deportivas, especialmente realizadas por estudiantes de una institución educativa cercana. El museo del ferrocarril logra revitalizar y rehabilitar el espacio público, además de actuar como un potente atractivo turístico. Las estructuras históricas del ferrocarril se restauran y exhiben cuidadosamente, tanto en el interior como en el exterior del museo, preservando así el patrimonio cultural y fomentando el aprendizaje histórico.

La topografía y las vistas contribuyen significativamente al diseño integral del parque, creando espacios verdes multifuncionales para el ocio, la recreación y eventos municipales, mejorando el

orden y la comodidad visual para los usuarios. Estos espacios verdes no solo proporcionan un entorno agradable y relajante, sino que también promueven la biodiversidad y el bienestar comunitario. Todos estos elementos y programas arquitectónicos, distribuidos en niveles, ofrecen transformar el área en un espacio limpio, atractivo y funcional, reutilizando un hito histórico de la ciudad de Cuenca y contribuyendo a su desarrollo sostenible y al fortalecimiento de su identidad cultural.

6. RECOMENDACIONES

Para un desarrollo correcto en cuanto a implementación de un programa y diseño arquitectónico en el parque del ferrocarril, es necesario la integración de la comunidad local en todas las etapas del proyecto, de tal manera en que se pueda asegurar cada una de las necesidades y estas se vean reflejadas en el diseño final de la propuesta. Ser pertenecientes al espacio es fundamental para tener en cuenta a cada una de las actividades y necesidades que la comunidad requiere en el sitio. Dicho esto, para el planteamiento del anteproyecto urbano arquitectónico es necesaria la preservación del patrimonio histórico, dados en restaurar y conservar las estructuras históricas del ferrocarril, creando áreas de exhibición que desataquen la historia del ferrocarril y su importancia.

Otro punto a tomar en cuenta es el desarrollo de espacios multifuncionales y generar el uso de varias actividades, desde eventos comunitarios, hasta actividades recreativas y deportivas asegurando que estos espacios sean flexibles y adaptables a las distintas necesidades de la comunidad que con el tiempo se pueden ver modificadas. La mejora de la seguridad y la accesibilidad en el sitio, mediante medidas de seguridad, implementación de un sistema de iluminación factible son necesarias en el desarrollo del espacio además de asegurar la accesibilidad al parque mediante el uso de rampas y caminos pavimentados que ayuden al usuario con discapacidades.

El desarrollo de espacios verdes y áreas recreativas son indispensables en un ambiente ecológico y renovable que sea amigable con la comunidad que lo rodea y para el propio emplazamiento, creando y manteniendo áreas verdes para espacios de relajación, además incluir jardines con vegetación media y baja para el interior del parque y vegetación alta para sus exteriores que promuevan en disfrute del aire libre. Cabe recalcar que un constante monitoreo del progreso del proyecto es necesario para conservar y adaptarse a las necesidades y ocupaciones del usuario además de una constante atención municipal para evitar el abandono del sitio, y aprovechar los recursos y el espacio que tiene el potencial para fomentar el patrimonio cultural de la ciudad.

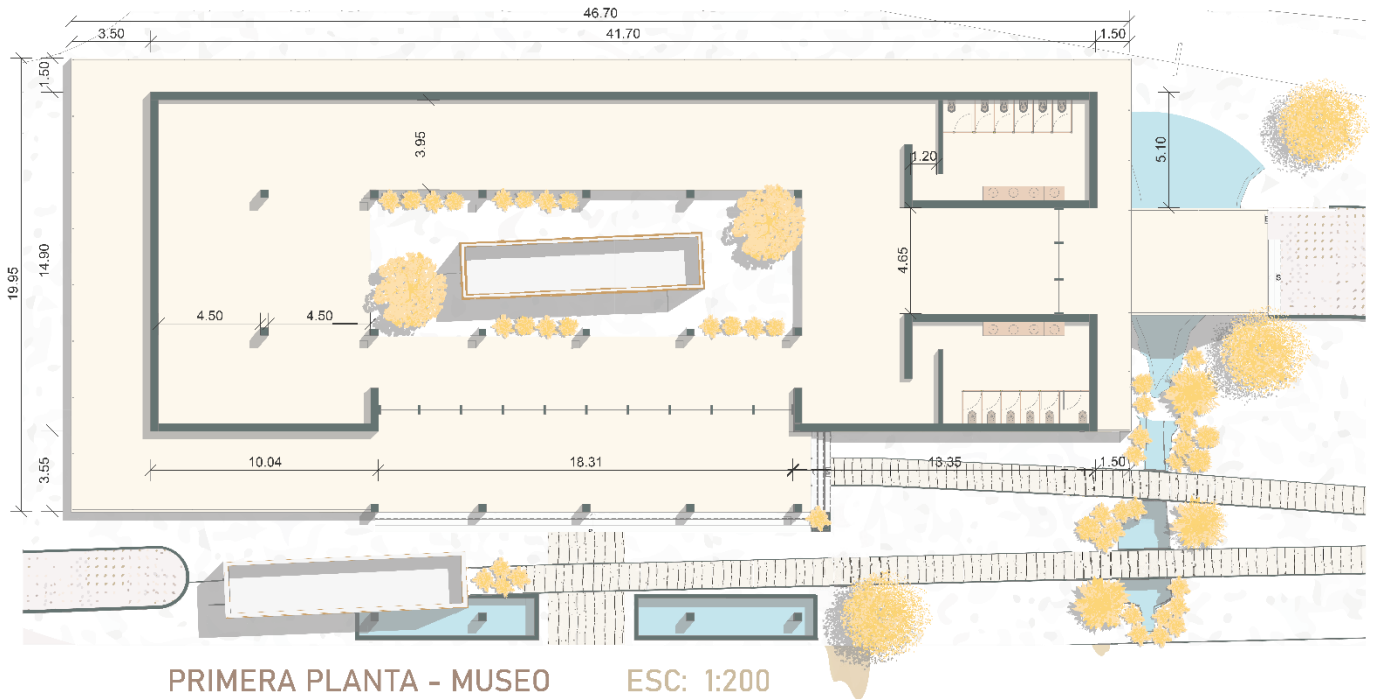
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abramson, M. (2004). Patrimonio y Ciudad: Sustentabilidad urbana. En Universidad del Bío Bío (Ed.), *Sistema de Información Científica* (Urbano, Vol. 7, pp. 28-30).
- Bes, J. (2020, septiembre 21). Una segunda vida para las estaciones de tren en desuso | *Público*. Público. <https://www.publico.es/sociedad/tren-segunda-vida-estaciones-tren-desuso.html>
- Brandi, C. (2023). Teoría de la restauración (Istituto Centrale del Restauro, Ed.; Alianza Editorial). <https://ebooks.ucacue.edu.ec/reader/teoria-de-la-restauracion?location=15>
- Cáceres, D. (2021, mayo 2). Fuego consume los pocos recuerdos de la historia del ferrocarril en Cuenca. Nuevo Tiempo. <https://elnuevotiempo.com/fuego-consume-los-pocos-recuerdos-de-la-historia-del-ferrocarril-en-cuenca/>
- Cisterna, M. S. y Maristany, A. R. y Gonzalo, G. E. (2021). Impacto del paisaje sonoro urbano desde el registro subjetivo de los usuarios. Abordaje metodológico-instrumental. *Estoa*, 010(020), 141-152. <https://doi.org/10.18537/est.v010.n020.a12>
- Collell, M. (2017). SOSTENIBILIDAD URBANA COMO TEMA EN LA FORMACIÓN DEL ARQUITECTO [Tesis, Facultad de Arquitectura y Urbanismo]. <http://saber.ucv.ve/handle/10872/18937>
- COOTAD. (2016). CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACION TERRITORIAL, COOTAD. www.lexis.com.ec
- Crespo, R. (1931). La verdad sobre el ferrocarril a Cuenca. *Repositorio Universidad de Cuenca*.
- DesarrolloQ. (2024, mayo 12). Brooklyn Bridge Park History. brooklynbridgepark.org/about/history/
- El Mercurio. (2020, marzo 7). ¿EL FIN DEL TREN MÁS DIFÍCIL DEL MUNDO? Voces Azuayas. <https://vocesazuayas.com/el-fin-del-tren-mas-dificil-del-mundo/>
- Estudio SIC. (2011, abril 22). Centro Creación Joven Espacio Vías / Estudio SIC. ArchDaily . <https://www.archdaily.cl/cl/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic>
- Friends of the High Line. (2024, mayo 14). HIGH LINE. City of New York. <https://www.thehighline.org/>
- Fundación el Barranco. (2023). Parque Estación del Ferrocarril coronel Miguel Ángel Estrella – Fundación el Barranco. Alcaldía de Cuenca. <https://fundacionelbarranco.org/proyectos-item/estadio-alejandro-serrano-aguilar/>
- GAD Municipal del cantón Cuenca. (2023). PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LA SANCION DEL PLAN DE USO Y GESTION DE SUELO. *Alcaldía de Cuenca*. https://www.cuenca.gob.ec/ordenanzas?keys=Ordenanza&field_fecha_publicacion_value%5Bmin%5D=&field_fecha_publicacion_value%5Bmax%5D=05%2F09%2F2024
- Gallego, C. y Martínez, C. (2013, junio 5). La seguridad en el espacio público. *Revista de psicoanálisis y psicología social*.
- García-Doménech, S. (2014). Percepción social y estética del espacio público urbano en la sociedad contemporánea. En *Arte, Individuo y Sociedad* (Vol. 26, Número 2, pp. 301-316). Universidad Complutense de Madrid. https://doi.org/10.5209/rev_ARIS.2014.v26.n2.41696

- GIER, G. de I. en E. R. (2020). ESTUDIO DE LA DEMANDA Y OFERTA TURISTICA DE LA CIUDAD DE CUENCA BOLETIN ANUAL AÑO 2019. *Universidad de Cuenca*.
- Machado, F. (2019, febrero 25). Vieja estación del tren necesita ser restaurada. El Telégrafo. <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional/1/vieja-estacion-tren-restauracion-cuenca>
- Medina, P. (2018). Rehabilitación estación de tren La Calera [Tesis]. Universidad de Chile.
- Melucci, A. (2019). Acción colectiva, vida cotidiana y democracia. *JSTOR*. <https://doi.org/10.2307/J.CTVHN0C2H>
- Meteoblue. (2024). Mapas meteorológicos | Meteoblue. Meteoblue Weather. <https://www.meteoblue.com/es/tiempo/mapas/index#coords=17.17/-2.916479/-78.995027&map=windAnimation~rainbow~NEMSSA~10%20m%20above%20gnd~windAnimationOverlay%2CtemperatureObsOverlay>
- Miranda, C. y Gutiérrez, J. (2018). ESPACIOS PÚBLICOS SEGUROS: POLÍTICAS URBANAS CON ENFOQUE DE SEGURIDAD CIUDADANA. En Universidad Nacional Autónoma de México (Ed.), *TEORÍA, IMPACTOS EXTERNOS Y POLÍTICAS PÚBLICAS PARA EL DESARROLLO REGIONAL*. (México. ISBN UNAM).
- Munizaga, G. (1938). Diseño urbano: teoría y método (3a ed. actualizada): Vol. Volumen 1 (Universidad Católica de Chile, Ed.; Ediciones UC). EDICIONES UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE.
- Peries, L. y Barraud, S. de L. y Kesman, M. C. (2021). La caracterización de componentes paisajísticos en los catálogos de paisaje urbano. *Estoa*, 10(19), 89-101. <https://doi.org/10.18537/est.v010.n019.a08>
- Pinos, K. (2022, marzo 6). Historias y Personajes de Cuenca. Historias Cuencanas. <https://www.facebook.com/kleberpinosabad1180/posts/6-de-marzo-de-1965-se-inaugura-la-estaci%C3%B3n-de-tren-en-gapal-57-a%C3%B1os-despu%C3%A9s-solo/3154635684808752/>
- Quiroga, R. (2001). Indicadores de sostenibilidad ambiental y de desarrollo sostenible: estado del arte y perspectivas: *Vol. Serie 16* (División de Medio Ambiente y Asentamientos Humanos, Ed.; CEPAL ECLAC). CEPAL, División de Medio Ambiente y Asentamientos Humanos.
- Turismo Ecuador. (2020, marzo 6). Estación de tren en Cuenca. Facebook. https://web.facebook.com/turismoecuador593/posts/pfbid0yPjS1N64xSuQ1opYGP6fLSWDVzKcGENNufmVksG5GcnfHwuMLPeRDy59CghY9AMI?_rdc=1&_rdr
- Ursino, S. V. y Rojas Chediak, J. I. y Muiños Cirone, M. (2021). Espacio público y acción colectiva: análisis de los procesos de disputa por la mejora del hábitat en dos barrios periféricos de la Ciudad de la Plata. *Revista de Urbanismo*, 43, 96-115. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2020.55482>
- Vera, Á. (2020, diciembre 14). UN PATRIMONIO DE CUENCA EN RIESGO. Voces Azuayas. <https://vocesazuayas.com/un-patrimonio-de-cuenca-en-riesgo/>

ANEXOS

Anexo 1: Planta Museo – Acotada

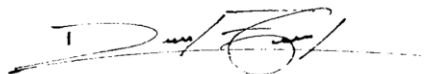


Elaborado por el Autor

AUTORIZACION DE PUBLICACION EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Yo, David Fernando Toral Sarmiento portador de la cédula de ciudadanía N.º 0105083430. En calidad de autores y titulares de los derechos patrimoniales del trabajo de titulación “ANTEPROYECTO DE DISEÑO PARA LA ESTACIÓN DE FERROCARILES DE CUENCA” de conformidad a lo establecido en el artículo 114 Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, reconocemos a favor de la Universidad Católica de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos, Así mismo; autorizamos a la Universidad para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el Repositorio Institucional de conformidad a lo dispuesto en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 5 de octubre de 2024



F:

David Fernando Toral Sarmiento

0105083430