



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

CARRERA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

TRABAJO DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO

TEMA:

ANTEPROYECTO DE RECUPERACIÓN Y REGENERACIÓN DE LA ANTIGUA  
ESTACIÓN DEL FERROCARRIL “MIGUEL ÁNGEL ESTRELLA”

AUTOR:  
JUAN ESTEBAN MACHADO MOSCOSO

DIRECTOR:  
ARQ. XAVIER ESTEVEZ ABAD

CUENCA-ECUADOR

2015





ANTEPROYECTO DE RECUPERACIÓN Y REGENERACIÓN DE LA ANTIGUA  
ESTACIÓN DEL FERROCARRIL "MIGUEL ÁNGEL ESTRELLA"

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

CARRERA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

TRABAJO DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO

**AUTOR:**

Juan Esteban Machado Moscoso

**DIRECTOR:**

Arq. Xavier Estevéz Abad

Cuenca- Ecuador

2015

## DECLARACIÓN

Yo, Juan Esteban Machado Moscoso, declaro bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de mi autoría, que no ha sido presentado previamente para ningún grado o calificación profesional, y que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

---

**Juan Esteban Machado Moscoso**  
Autor

## CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente Trabajo de Graduación fue desarrollado por **Juan Esteban Machado Moscoso, bajo mi supervisión.**

---

**Arq. Xavier Estevez Abad**  
Director

## DEDICATORIA

A mis padres Hernando y Fabiola, por todo el sacrificio, su amor incondicional y su apoyo.

A mi esposa Johanna, por todo el apoyo y ayuda recibida.

## AGRADECIMIENTO

A mi tutor por el apoyo brindado, los consejos y experiencias compartidas, Arq Xavier Estevez Abad.

## RESUMEN

El presente trabajo, presenta un anteproyecto de readecuación del espacio, donde se ubica la antigua estación del tren "Miguel Ángel Estrella" en la ciudad de Cuenca, para su uso como parque recreacional - cultural. Este estudio se justifica por el valor histórico-cultural del lugar, la creciente importancia que los planes gubernamentales dan a la recuperación de los espacios ferroviarios del país; y, a la inminente necesidad de adecuar el lugar para el uso de los moradores del sector, como a su vez, de contrarrestar los problemas que se encontraron en el diagnóstico, siendo éstos principalmente la presencia de contaminantes, invasiones y falta de instalaciones adecuadas para los distintos usos que improvisadamente se le dan.

Dentro del análisis del marco teórico, se establecen las principales características arquitectónicas, paisajísticas y de usuario que son esenciales para un parque recreacional de este tipo, con esto como base, se analizan casos internacionales y nacionales para la creación del anteproyecto. Como resultado, se obtuvo al Parque elevado High Line Park de Nueva York, al Parque de la Madre de la ciudad de Cuenca, y al Vagón del Saber cómo proyectos arquitectónicos bases para los posteriores criterios de diseño.

Dentro del diseño se establecieron tres zonas específicas en el parque; una cultural, destinada al rescate de la historia del ferrocarril, en la que resalta el diseño de un museo del ferrocarril y un monumento a los principales promotores; un espacio deportivo con una cancha multiusos, una ciclo vía que enlazaría la antigua vía férrea Cuenca - Azogues - Biblián, y un gimnasio al aire libre. El espacio recreativo por su parte, se diseña partiendo de la readecuación de la zona de juegos infantiles y la implementación de áreas de descanso rescatando especies arbustivas y arbóreas del sector e implantando otras adecuadas para este tipo de zonas. Todos estos espacios se unen a través de una red de caminerías de las cuales la principal sigue la antigua riel del ferrocarril como eje principal del recorrido.

## PALABRAS CLAVE

Estación  
Ferrocarril  
Miguel Ángel Estrella  
Parque  
Cuenca  
Vía Férrea

## ABSTRACT

This paper presents a preliminary architectural project of readjustment of the area where the train station "Miguel Angel Estrella" was located in the city of Cuenca, as a recreational-cultural park. This study is justified by the cultural-historical value of the place, the rising importance that the government plans give the recovery of railway areas in the country, and the urgent need to adapt the place for the use of the inhabitants of the area and the problems encountered in the diagnosis, these being primarily the presence of pollutants, invasions, and lack of suitable facilities for different uses that are given in an improvised manner today.

Within the theory framework analysis, the main architectural, landscape and user related characteristics that are essential for a recreational park of this type were established. With this, international and national cases are analyzed to be basis for the creation of the draft. As a result, we obtained High Line Park of New York, Parque de la Madre of Cuenca, and the wagon Vagón del Saber as architectural projects basis for subsequent design criteria.

The design divided the park in three specific areas, a cultural area intended to rescue the railroad history in which the design of a railway museum and a monument to the main promoters highlight; a sports area with a multipurpose court, a bikeway that would link the old railroad Cuenca-Azogues-Biblián, and an outdoor fitness zone. Recreational space for its part is designed based on the adaptation of the playground and implementation of resting areas rescuing shrub and tree species of the area and implementing other species suitable for such spaces. All these zones are linked through a network of walking trails of which the main follows the old railway track as the main focus of the tour.

## KEYWORDS

Station  
Railway  
Miguel Angel Estrella  
Park  
Cuenca  
Railroad track

DECLARACIÓN  
CERTIFICACIÓN  
DEDICATORIA  
AGRADECIMIENTO  
RESUMEN  
ABSTRACT

## INDICE

I. INTRODUCCIÓN		
II. JUSTIFICACIÓN		
III. OBJETIVOS		
<b>General</b>		
<b>Específicos</b>		
1. MARCO TEÓRICO	18	
1.1 CONCEPTOS	20	
<b>1.1.1 Los Parques</b>	20	
1.1.1.1 Parques Nacionales	20	
1.1.1.2 Parques Metropolitanos	20	
1.1.1.3 Parques Urbanos	20	
1.1.1.4 Parques Barriales	21	
1.1.1.5 Parques Infantiles	21	
<b>1.1.2 Parque recreacional público</b>	22	
<b>1.1.3 Infraestructura de un parque recreacional público</b>	22	
1.1.3.1 Equipamientos arquitectónicos	23	
1.1.3.2 Equipamientos deportivos	23	
1.1.3.3 Áreas verdes	23	
1.1.3.4 Redes viales de circulación peatonal interna	24	
1.1.3.5 Mobiliario público	24	
<b>1.1.4 La recreación en áreas de valor histórico y cultural</b>	25	
1.2 CASOS DE ESTUDIO	26	
<b>1.2.1 Espacios Ferroviarios Readecuados</b>	26	
1.2.1.1 Centro Creación Joven Espacio Vías	27	
1.2.1.2 Park am Nordbahnhof	30	
1.2.1.3 Park am Gleisdreieck	35	
1.2.1.4 High Line Park	40	
<b>1.2.2 Parques nuevos en Cuenca readecuados</b>	49	
1.2.2.1 Parque de la Madre	50	
1.2.2.2 Parque Inclusivo Circo Social	53	
<b>1.2.3 Vagones Readecuados</b>	56	
1.2.3.1 Vagón de Alfaro	57	
1.2.3.2 Vagón del Saber	62	
1.3 VALORACIÓN DE LOS CASOS DE ESTUDIO	65	
<b>1.3.1 Metodología Propuesta</b>	65	
1.3.1.1 Conclusiones de la valoración de Espacios Ferroviarios	66	
1.3.1.2 Conclusiones de la valoración de Parques Readecuados	67	
1.3.1.3 Vagones Readecuados Conclusiones	68	
<b>1.3.2 Selección de los Casos de Estudio</b>	69	
2. HISTORIA	70	
2.1 EL FERROCARRIL ECUATORIANO	72	
<b>2.1.1 Promotores del Ferrocarril Ecuatoriano</b>	72	
2.1.1.1 Gabriel García Moreno	73	
2.1.1.2 Eloy Alfaro Delgado	74	
<b>2.1.2 Construcción del Ferrocarril Ecuatoriano</b>	75	
<b>2.1.3 Infraestructura Necesaria</b>	80	
2.1.3.1 Puentes	80	
2.1.3.2 Túneles	81	
<b>2.1.4 Líneas del Ferrocarril Ecuatoriano</b>	82	
2.1.4.1 Líneas Principales	82	
2.1.4.2 Líneas Secundarias	83	
<b>2.1.5 Decadencia del Ferrocarril Ecuatoriano</b>	87	
<b>2.1.6 La Rehabilitación del Ferrocarril Ecuatoriano</b>	88	
2.2 FERROCARRIL EN CUENCA	90	
<b>2.2.1 El Ferrocarril Austral</b>	90	
<b>2.2.2 Planificación de la Estación</b>	92	
2.2.2.1 Gilberto Gatto Sobral	94	
<b>2.2.3 Construcción</b>	95	
2.2.3.1 Miguel Ángel Estrella Arévalo	96	
<b>2.2.4 Nombre de la Estación</b>	97	
<b>2.2.5 Máquinas que funcionaron en la estación</b>	98	
2.2.5.1 Locomotora	98	
2.2.5.2 Autoferro	98	
<b>2.2.6 Decadencia del Ferrocarril en Cuenca</b>	101	
3. DIAGNÓSTICO	102	
3.1 ÁREA DE ESTUDIO	104	
<b>3.1.1 Ubicación</b>	104	
<b>3.1.2 Delimitación</b>	105	
<b>3.1.3 Antecedente Histórico de la Estación</b>	106	
<b>3.1.4 Radio de influencia del área de estudio</b>	108	
3.2 ELEMENTOS DEL MEDIO FÍSICO	110	
<b>3.2.1 Hidrografía</b>	110	
<b>3.2.2 Topografía</b>	112	
<b>3.2.3 Vegetación</b>	114	
<b>3.2.4 Paisaje</b>	116	

<b>3.2.5.Visuales Principales</b>	117
3.2.5.1 Vistas Panorámicas	117
3.2.5.2 Vistas canalizadas	117
3.3 ELEMENTOS DE LA IMAGEN URBANA	120
<b>3.3.1 Mojoneros o hitos</b>	120
<b>3.3.2 Nodos</b>	120
<b>3.3.3 Bordes</b>	120
<b>3.3.4 Sendas</b>	120
3.4 EQUIPAMIENTOS CERCANOS	122
3.5 SISTEMA VIAL	124
<b>3.5.1 Jerarquización de vías</b>	124
3.5.1.1 Vías expresas	124
3.5.1.2 Vías arteriales	124
3.5.1.3 Vías colectoras	124
3.5.1.4 Vías locales	124
3.5.1.5 Vías peatonales	124
<b>3.5.2 Análisis de tráfico</b>	126
<b>3.5.3 Secciones de Vías</b>	128
<b>3.5.4 Líneas de transporte público</b>	134
3.6 BLOQUES EXISTENTES	136
<b>3.6.1 Usos históricos de los bloques</b>	137
3.6.1.1 Bloque 1 (Administración)	138
3.6.1.2 Bloque 2 (La Hermandad)	140
3.6.1.3 Bloque 3 (Proveeduría)	142
3.6.1.4 Bloque 4 (Tender)	144
3.6.1.5 Bloque 5 (Campaña)	146
3.6.1.6 Bloque 6 y 7 (Taller de Mecánica)	148
3.6.1.7 Bloque 8 (Tanque de Almacenaje)	150
3.6.1.8 Bloque 9 (Grúa)	151
3.6.1.9 Bloque 10 (Vagón)	152
3.6.1.10 Bloque 11 (Carrocería de Autoferro)	153
3.7 PROBLEMAS ENCONTRADOS	154
<b>3.7.1 Deterioros de la infraestructura</b>	154
<b>3.7.2 Contaminantes</b>	155
<b>3.7.3 Invasiones</b>	157
<b>3.7.4 Falta de Mobiliario</b>	160

4. DISEÑO	162
4.1 MEMORIA DESCRIPTIVA DEL ANTEPROYECTO	164
<b>4.1.1 Antecedentes</b>	164
<b>4.1.2 Alcance y Objetivos</b>	165
4.1.2.1 Restauración	165
4.1.2.2 Readecuación	165
4.1.2.3 Liberación	165
4.1.2.4 Rehabilitación	165
4.1.2.5 Nuevas edificaciones	165
<b>4.1.3 Criterios de Diseño</b>	166
4.2 CONFIGURACIÓN DEL DISEÑO	168
<b>4.2.1 Cuadro de Necesidades</b>	168
<b>4.2.2 Zonificación</b>	170
<b>4.2.3 Circulaciones</b>	172
4.3 ANTEPROYECTO	175
<b>4.3.1 Propuesta</b>	175
<b>4.3.2 Configuración de los espacios/propuesta</b>	175
<b>4.3.3 Espacios Culturales</b>	180
4.3.3.1 Museo	180
4.3.3.2 Pabellón Miguel Ángel Estrella	190
4.3.3.3 Monumento al Ferrocarril Ecuatoriano	200
<b>4.3.4 Espacios Recreativos</b>	208
4.3.4.1 Áreas de descanso	208
4.3.4.2 Áreas verdes	213
4.3.4.3 Juegos Infantiles	217
4.3.4.4 Plazoleta del Vagón	223
4.3.4.5 Vagón Escenario	227
<b>4.3.5 Espacios Deportivos</b>	237
<b>4.3.6 Espacios Complementarios</b>	243
4.3.6.1 Parqueadero	243
4.3.6.2 Parada de buses	245
<b>4.3.7 Mobiliario y Materialidad</b>	247
<b>4.3.8 Fotomontaje</b>	262
CONCLUSIONES	
RECOMENDACIONES	
BIBLIOGRAFÍA	
ANEXOS	







## I. INTRODUCCIÓN

El primero de Abril de 2008, el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC), declaró como bien perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado a la Red Ferroviaria del Ecuador: “Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico”. De acuerdo a la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y Cultura (UNESCO), el Patrimonio Cultural es un importante factor del mantenimiento de la diversidad cultural de los pueblos, frente a la creciente globalización y el acervo de conocimientos y técnicas que se transmiten de generación en generación, mediante este patrimonio que es de gran valor social para la comunidad y el estado.

En este contexto, el presente trabajo presenta un anteproyecto de readecuación de la antigua estación del ferrocarril “Miguel Ángel Estrella” en Cuenca, que recibió al tren austral hasta el año de 1992 tras el desastre de la “Josefina”, buscando la recuperación y revalorización de un importante espacio histórico-cultural de nuestra ciudad.

La organización de este trabajo se divide en cuatro capítulos; el primero, Marco Teórico, parte de un enfoque conceptual del parque como espacio público englobando conceptos, usos y partes conformantes de estos emplazamientos y presenta los casos de estudio y su análisis del cual saldrán las guías de diseño para nuestro anteproyecto.

El segundo capítulo analiza el aspecto histórico del ferrocarril ecuatoriano, siendo los ejes principales la construcción e infraestructura arquitectónica, las rutas y etapas; y, de manera sobresaliente la llegada del ferrocarril a la ciudad de Cuenca.

En un tercer capítulo se estudia el estado actual de la antigua estación ferroviaria “Miguel Ángel Estrella”. Los principales componentes de estudio pasan por la delimitación geográfica y espacio de injerencia, los elementos del medio físico, la imagen urbana, el paisaje, el análisis de vías, tráfico y transporte público, y la situación actual de la infraestructura, usos y problemas encontrados.

Finalmente el cuarto capítulo, Diseño, presenta la propuesta de anteproyecto que se realiza a partir de todo el análisis preliminar.

## II. JUSTIFICACIÓN

Con el fin de rescatar el carácter histórico de este sector, y devolver un espacio útil a la ciudadanía, convirtiéndolo en un referente urbano para la ciudad

### III. OBJETIVOS

#### General

Luego de la reflexión sobre la problemática y potencialidad del área de la antigua estación Miguel Ángel Estrella, llegando a generar una propuesta urbano-arquitectónica a nivel de anteproyecto según un modelo de intervención adecuado para lugares de valor histórico y cultural.

#### Específicos

Conocer la historia del Ferrocarril Ecuatoriano y su llegada a Cuenca.

Investigar sobre los diferentes proyectos de intervención realizados en espacios férreos, los cuales han desarrollado propuestas de adecuación, liberación y rehabilitación para saber cuáles han sido los criterios aplicados.

Realizar un diagnóstico en el área de influencia y en el entorno urbano, sustentado en el reconocimiento del área y el sector.

Proponer un anteproyecto urbano-arquitectónico, donde se emplaza la antigua estación del ferrocarril en Cuenca, que se sustente en el reconocimiento del sector y mejore las potencialidades del área de estudio.

# 1. MARCO TEÓRICO

El presente capítulo, parte de un enfoque conceptual del parque en el espacio público, englobando conceptos, usos y partes conformantes de estos emplazamientos. Presenta casos de estudio de antiguas estaciones ferroviarias readecuadas, como parques para uso deportivo y cultural; y, finalmente analiza casos de parques readecuados en la ciudad de Cuenca y otros ejemplos relacionados.



## 1.1 CONCEPTOS

### 1.1.1 Los Parques

Al hablar de parques, se hace referencia a un espacio público importante y variado, que se ubica en las ciudades con el fin de brindar un lugar de esparcimiento a la comunidad. Los parques pueden ser de diferentes tipos y dimensiones, dependiendo del lugar en donde éstos se encuentren emplazados, así, podemos encontrar, parques de pequeña magnitud y de servicios limitados, hasta reservas naturales grandes, en donde predomina la naturaleza. Los parques se dividen en cinco tipos que son los más frecuentes. A continuación una breve explicación de éstos.

#### 1.1.1.1 Parques Nacionales

“Es una categoría o área protegida, que goza de un determinado estatus legal, que permite proteger y conservar la riqueza de su flora y su fauna. Se caracteriza por ser representativa de una región de diversidad vegetal y animal relacionadas con el espacio del ecosistema natural y además tener interés científico.”<sup>1</sup>

#### 1.1.1.2 Parques Metropolitanos

“Son áreas silvestres protegidas, de gran magnitud que se emplazan dentro de una ciudad, rodeadas por áreas urbanísticamente consolidadas. Una de las actividades más difundidas dentro de este espacio es el Eco-turismo. Tiene una presencia poco usual en centros poblados menores a 5.000 habitantes.”<sup>2</sup>

#### 1.1.1.3 Parques Urbanos

“En las grandes ciudades, actúan como puntos de encuentro social y cultural, dando identidad y fomentando la permeabilidad entre barrios. Posee una función estética mayor que cualquier edificio emblemático de la ciudad, además urbanamente ayuda a conectar la ciudad con la naturaleza y a desconectar



1. Fotografía: Parque Nacional El Cajas, Cuenca - Ecuador



2. Fotografía: Parque Metropolitano Guanguiltagüa, Quito - Ecuador



3. Fotografía: Parque Urbano La Carolina, Quito - Ecuador

#### CITAS

<sup>1</sup> Parque Nacional. (s. f). Recuperado el 5 de enero de 2015 de [https://es.wikipedia.org/wiki/Parque\\_nacional](https://es.wikipedia.org/wiki/Parque_nacional)

<sup>2</sup> Clasificación de Parques Distritales. (s. f). Recuperado el 5 de enero de 2015 de <http://www.idrd.gov.co/sitio/ldrd/?q=node/193s>

#### FUENTE

1. Fotografía  
[http://blogs.all.ec/uploads/images/topic/2013/05/29/ff1454542f\\_1000.jpg](http://blogs.all.ec/uploads/images/topic/2013/05/29/ff1454542f_1000.jpg)

2. Fotografía  
[http://www.epmmop.gob.ec/epmmop/images/stories/img\\_k2/Rehabilitacion\\_Parque\\_Guanguiltagua\\_07\\_10\\_2013\\_1.jpg](http://www.epmmop.gob.ec/epmmop/images/stories/img_k2/Rehabilitacion_Parque_Guanguiltagua_07_10_2013_1.jpg)

3. Fotografía  
[http://cdn.mtrip.me/img/111088/original/458a4156ca1fd7fb\\_Parque\\_La\\_Carolina\\_\(1\).jpg](http://cdn.mtrip.me/img/111088/original/458a4156ca1fd7fb_Parque_La_Carolina_(1).jpg)

#### CITAS

<sup>3</sup> Parque Urbano, (s. f.). En Wikipedia. Recuperado el 5 de enero de 2015 de [https://es.wikipedia.org/wiki/Parque\\_urbano](https://es.wikipedia.org/wiki/Parque_urbano)

<sup>4</sup> Clasificación de Parques Distritales, (s. f.). Recuperado el 5 de enero de 2015 de <http://www.idrd.gov.co/sitio/idrd/?q=node/193>

<sup>5</sup> Parques Infantil, (s. f.). Recuperado el 5 de enero de 2015 de <http://www.consumoteca.com/familia-y-consumo/parques-infantiles/parque-infantil/>

aquella de lo inerte y frío que representa el bosque de cemento llamado ciudad. Consta de zonas especiales necesarias para el paseo y descanso de los usuarios como: jardines botánicos, zoológicos, lagunas, bosques, etc. Presta servicios a unidades urbanas de 10.000 a 40.000 habitantes.” <sup>3</sup>

#### 1.1.1.4 Parques Barriales

“Presentan un espacio en donde tiene lugar una recreación de menores dimensiones, en cuanto al abastecimiento a la población. Su radio de influencia en la ciudad es menor que el del parque urbano, generalmente brindan servicios limitados de recreación como: áreas deportivas, áreas de descanso y ocasionalmente juegos infantiles. Presta servicios a unidades barriales de 3.000 a 10.000 habitantes.” <sup>4</sup>

#### 1.1.1.5 Parques Infantiles

“Son aquellos espacios públicos, que contienen equipamiento destinado específicamente para el juego de menores, generalmente presentan una área delimitada y poseen una singularidad que lo diferencia del resto de parques, por la finalidad de su uso, por ésta razón muestra una serie de medidas de seguridad para el adecuado desempeño de éste grupo vulnerable de la población, los niños. Presta servicios a unidades barriales de 1.000 a 3.000 habitantes.” <sup>5</sup>

#### FUENTE

**4. Fotografía**  
<http://www.elmercurio.com.ec/wp-content/uploads/2014/08/P8230020.jpg>

**5. Fotografía**  
<http://www.paulgranda.com/portals/0/La%20Obra%20Se%20Ve/Parque%20Inclusivo/Parque%20Inclusiv2v.jpg>



**4. Fotografía:** Parque Barrial Luis Cordero, Cuenca - Ecuador



**5. Fotografía:** Parque Infantil Inclusivo, Cuenca - Ecuador

### 1.1.2 Parque recreacional público

Partiendo de la definición de recreación del diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, RAE, se puede dar un concepto de parque recreacional como “el espacio físico idóneo para la realización de actividades relacionadas con el esparcimiento y diversión de las personas; estos espacios permiten al individuo utilizar de manera positiva su tiempo libre”. Este tipo de parques tienen diferentes espacios que lo hacen atractivo al público.

### 1.1.3 Infraestructura de un parque recreacional público

La palabra infraestructura en conceptos generales, se refiere al conjunto de elementos o servicios que están considerados como necesarios para que una organización pueda funcionar o bien para que una actividad se desarrolle efectivamente. Partiendo de ésta afirmación se establece que: La infraestructura de un parque recreativo, vendría a ser “el conjunto de elementos o servicios necesarios para que éste pueda alcanzar el carácter de asueto y se desarrolle en él una o varias actividades de interés recreacional específicas”.<sup>6</sup>

Los elementos constitutivos de la infraestructura de un parque generalmente son: equipamientos arquitectónicos y deportivos, áreas verdes, redes viales de circulación interna, mobiliario público, redes de tratamiento de aguas, sistemas estructurales para la depuración del suelo, iluminación, etc; La relación entre estos elementos físicos y las actividades de las personas que en aquellos encuentran la posibilidad de recreación, es trascendental ya que ésta relación constituye la esencia misma de la finalidad funcional del parque.

A continuación se explica algunos de los elementos más importantes en la infraestructura de un Parque Recreativo, no sin antes justificar la presencia de cada una de ellas y su aporte a la recreación dentro de estos.



6. Fotografía: Parque Recreacional de la Madre, Cuenca - Ecuador

#### CITAS

<sup>6</sup> Martínez, M.(s. f). Guía de Diseño de Espacio Público. Recuperado el 6 de enero de 2015, de <https://es.scribd.com/doc/274466758/Guia-de-Diseño-Del-Espacio-Publico>

#### FUENTE

6. Fotografía  
<http://www.elciudadano.gob.ec/wp-content/uploads/2014/01/parque-de-la-madre-pano-680x365.jpg>

#### CITAS

<sup>7</sup> Martínez, M.(s. J).Guía de Diseño de Espacio Público. Recuperado el 6 de enero de 2015, de <https://es.scribd.com/doc/274466758/Guia-de-Diseno-Del-Espacio-Publico>

<sup>8</sup> Martínez, M.(s. J).Guía de Diseño de Espacio Público. Recuperado el 6 de enero de 2015, de <https://es.scribd.com/doc/274466758/Guia-de-Diseno-Del-Espacio-Publico>

<sup>9</sup> Martínez, M.(s. J).Guía de Diseño de Espacio Público. Recuperado el 6 de enero de 2015, de <https://es.scribd.com/doc/274466758/Guia-de-Diseno-Del-Espacio-Publico>

#### FUENTE

**7. Fotografía**  
[http://www.eltiempo.com.ec/fotos-cuenca-ecuador/ecuador/t1\\_1390180825.jpg](http://www.eltiempo.com.ec/fotos-cuenca-ecuador/ecuador/t1_1390180825.jpg)

**8. Fotografía**  
[http://img.over-blog-kiwi.com/0/19/85/53/201309/ob\\_722e5dea8c8b2e1ec74f11c202d56a47\\_dscf0756.JPG](http://img.over-blog-kiwi.com/0/19/85/53/201309/ob_722e5dea8c8b2e1ec74f11c202d56a47_dscf0756.JPG)

**9. Fotografía**  
<http://gringosabroad.com/wp-content/uploads/2013/08/Green-space.jpg>

### 1.1.3.1 Equipamientos arquitectónicos

“Se denomina equipamientos arquitectónicos, a aquellas edificaciones que determinan, junto con su explanada y su área perimetral inmediata, una zona específica dentro de un parque. Esta funciona de manera independiente y su finalidad de uso puede ser de diferente índole, como por ejemplo: museos, planetarios, bibliotecas, acuarios, etc.” <sup>7</sup>

### 1.1.3.2 Equipamientos deportivos

“Los equipamientos deportivos, son aquellas instalaciones que constan de un cierto número de espacios destinados para actividades físicas, específicamente disciplinas deportivas como: fútbol, básquetbol, voleibol, tenis, etc. Que se desarrollan al aire libre o en espacios cerrados.” <sup>8</sup>

### 1.1.3.3 Áreas verdes

Se denomina áreas verdes, a “los espacios libres en los que predomina la vegetación. Estas constituyen la estructura general del planeamiento de las áreas libres y se determinan de acuerdo a las condicionantes naturales del lugar, por sus posibilidades paisajísticas y su destino funcional.” <sup>9</sup>

Hablando en términos de recreación dentro de los parques, las áreas verdes corresponden al complemento de los espacios diseñados para una finalidad recreativa, es decir, es el elemento que otorga el carácter de natural a determinado espacio. Es un elemento universalmente aceptado, ya que todas las personas los ven como un elemento estético y agradable a los sentidos. Además es necesario nombrar a éste componente como uno de los más influyentes dentro de los parques recreativos, por la diversidad ecológica que posee.

Las áreas verdes además de colaborar con la finalidad recreativa, también ayudan a mitigar una serie de aspectos



7. Fotografía: Equipamiento Arquitectónico, Planetario, Parque de la Madre



8. Fotografía: Equipamiento Deportivo, Maquinas de Ejercicio, Parque de la Madre



9. Fotografía: Área Verde, Parque de la Madre

negativos, ya sean estos naturales o artificiales. Cada persona puede percibir de una manera subjetiva la naturaleza, por lo que se trata de un tema sensorial y espiritual.

#### 1.1.3.4 Redes viales de circulación peatonal interna

“Las redes viales de circulación peatonal, cumplen la función de articular los espacios públicos con las edificaciones públicas o privadas (equipamiento arquitectónico), mediante elementos como: puentes, andenes, escaleras, túneles y los que sean necesarios para permitir la integración de las actividades de toda la población usuaria.”<sup>10</sup>

#### 1.1.3.5 Mobiliario público

Bajo este nombre, se incluyen “todos los elementos de los parques y jardines que pertenecen a la infraestructura constructiva y que brindan a la población la posibilidad de recreación pasiva, haciendo referencia de manera específica al aspecto del descanso de usuarios, mientras tienen contacto social o simplemente realizan una apreciación paisajística del lugar.”<sup>11</sup>

El mobiliario, es aquel que ayuda a que los espacios públicos funcionen correctamente, contribuyendo al confort de los usuarios; es necesario proporcionar identidad y seguridad a los usuarios de los espacios públicos, buscando hacer agradable su permanencia o recorrido, utilizando un mobiliario adecuado a la función y al espacio. El mobiliario debe buscar una relación armónica con el espacio urbano y reforzar visualmente su sentido espacial y su carácter.

Los elementos del mobiliario urbano son: bancas, papeleras, topes, obstáculos, elementos decorativos en jardines, señalización peatonal, juegos infantiles, etc.



10. Fotografía: Redes viales de circulación peatonal interna, Parque de la Madre.



11. Fotografía: Mobiliario público, Bancas, Parque de la Madre.



12. Fotografía: Mobiliario público, Juegos Infantiles, Parque de la Madre.

#### CITAS

<sup>10</sup> Martínez, M. (s. f.). Guía de Diseño de Espacio Público. Recuperado el 6 de enero de 2015, de <https://es.scribd.com/doc/274466758/Guia-de-Diseño-Del-Espacio-Publico>

<sup>11</sup> Martínez, M. (s. f.). Guía de Diseño de Espacio Público. Recuperado el 6 de enero de 2015, de <https://es.scribd.com/doc/274466758/Guia-de-Diseño-Del-Espacio-Publico>

#### FUENTE

10. Fotografía <http://gringosabroad.com/ecuador/wp-content/uploads/2013/08/Running-track.jpg>

11. Fotografía <http://lamotora.com.ec/cuenca/sites/default/files/parque-de-la-madre.jpg>

12. Fotografía <http://gringosabroad.com/ecuador/wp-content/uploads/2013/08/Playground.jpg>

CITAS

<sup>12</sup> Bossio Silvia Néida. Problemáticas de los Centros Históricos. Teoría y Práctica. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires – Argentina.

<sup>13</sup> Declaración de México sobre políticas culturales, Comisión Mundial sobre políticas culturales, Principio N° 23, UNESCO, México, 1982.

### 1.1.4 La recreación en áreas de valor histórico y cultural

Para referirse al tema de los espacios con valor histórico cultural dentro de una ciudad, es pertinente primero conocer lo que significa “el patrimonio”. “Se entiende al patrimonio como un legado de las generaciones pasadas, para el disfrute de las generaciones presentes, que a su vez, crean nuevo patrimonio que, junto con el legado, se convertirá en el patrimonio de la generación futura”.<sup>12</sup>

Luego de ésta premisa, se puede dar paso al análisis específico de lo que se trata el “Patrimonio Cultural”. “El patrimonio cultural de un pueblo comprende las obras de sus artistas, arquitectos, músicos, escritores y sabios, así como las creaciones anónimas, surgidas del alma popular, y el conjunto de valores que dan un sentido a la vida. Es decir, las obras materiales y no materiales que expresan la creatividad de ese pueblo: la lengua, los ritos, las creencias, los lugares y monumentos históricos, la literatura, las obras de arte y los archivos y bibliotecas”.<sup>13</sup>

Así se puede establecer que algunos de los espacios de valor histórico cultural, son “patrimonio cultural” del lugar en los cuales se encuentran. Estos espacios patrimoniales son de interés colectivo de su población, de la cual recibe conservación y mantenimiento continuo.

La población se vale de estos lugares para recrearse específicamente en el ámbito histórico – cultural, es decir, desarrollan una recreación pasiva, que involucra actividades antes señaladas como: leer, escuchar música, deambular, etc; todo esto mientras aprende de la cultura en cuestión.

Surge aquí un término que hace referencia a lo mencionado anteriormente, el término es: Instruirse recreándose.



13. Fotografía: Parque Histórico Guayaquil, Edificaciones Históricas Reeducadas.



14. Fotografía: Parque Histórico Guayaquil, Actividades de Recreación.

FUENTE

**13. Fotografía**  
<http://www.revistabuscandoanoticia.com/imagenes/los%20pretendientes.JPG>

**14. Fotografía**  
<http://www.revistabuscandoanoticia.com/imagenes/los%20pretendientes.JPG>

## 1.2 CASOS DE ESTUDIO

### 1.2.1 Espacios Ferroviarios Readecuados

Los terrenos ferroviarios abandonados, que se analizarán a continuación, son espacios que cumplían la función de estaciones ferroviarias o espacios por donde el ferrocarril transitaba, lugares que fueron olvidados a través del tiempo, y que se han podido recuperar y readecuar ya sea como parques urbanos o espacios para desarrollar diferentes actividades como de recreación, deporte, cultura, etc.

Los casos intervenidos que servirán de ejemplo para la propuesta de anteproyecto son:

- **Centro Creación Joven Espacio Vías**

**Ubicación:** León, España.

**Área:** 800 m<sup>2</sup>.

**Tipo de proyecto:** Readecuación de la antigua estación del ferrocarril.

- **Park am Nordbahnhof**

**Ubicación:** Berlín, Alemania

**Área de intervención:** 51.500 m<sup>2</sup>

**Tipo de proyecto:** Readecuación de la antigua estación del ferrocarril.

- **Park am Gleisdreieck**

**Ubicación:** Berlín, Alemania

**Área de intervención:** 400.000 m<sup>2</sup>

**Tipo de proyecto:** Readecuación de un antiguo terreno de uso ferroviario.

- **High Line Park**

**Ubicación:** New York, Estados Unidos de Norteamérica

**Tramo de intervención:** 2.33 km

**Tipo de proyecto:** Readecuación de una antigua línea férrea elevada.



15. Fotografía: Centro Creación Joven Espacio Vías.



16. Fotografía: Park am Nordbahnhof.



17. Fotografía: Park am Gleisdreieck.



18. Fotografía: High Line Park.

#### FUENTE

**15. Fotografía**  
<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic/512a62acb3fc4b11a70091e7>

**16. Fotografía**  
[https://www.garten-landschaft.de/wp-content/uploads/sites/5/2014/11/Garten\\_Landschaft\\_Nordbahnhof\\_-Fugmann\\_Janotta\\_Philip\\_Winkelmeier.jpg](https://www.garten-landschaft.de/wp-content/uploads/sites/5/2014/11/Garten_Landschaft_Nordbahnhof_-Fugmann_Janotta_Philip_Winkelmeier.jpg)

**17. Fotografía**  
[https://www.garten-landschaft.de/wp-content/uploads/sites/5/2015/03/Garten-Landschaft-Deutscher-Landschaftsarchitekturpreis-2015\\_Preis\\_Park\\_am\\_Gleisdreieck\\_Planung-Foto\\_Atelier\\_LOIDL.jpg](https://www.garten-landschaft.de/wp-content/uploads/sites/5/2015/03/Garten-Landschaft-Deutscher-Landschaftsarchitekturpreis-2015_Preis_Park_am_Gleisdreieck_Planung-Foto_Atelier_LOIDL.jpg)

**18. Fotografía**  
<http://meredithunderson.com/wp-content/uploads/2012/10/baan-aerial-with-people.jpg>

### 1.2.1.1 Centro Creación Joven Espacio Vías

**Año Proyecto:** 2010

**Ubicación:** León, España

**Arquitecto:** Ecv|studio SIC

**Situación:** Centro Urbano

**Tipo:** Centro y Plaza Cultural

**Historia:** Antigua Estación Ferroviaria

**Área de Intervención:** 800 m<sup>2</sup>

#### Descripción:

El proyecto rehabilita una antigua estructura ferroviaria, para convertirse en laboratorio temporal de iniciativas juveniles y culturales, y regenerando así, el área urbana del centro de León mediante la recuperación de las vías del ferrocarril como espacio público.



**19. Fotografía:** Imagen satelital del Centro Creación Joven Espacio Vías.

FUENTE

**19. Fotografía**

Autor del trabajo de grado, Mapa Satelital base obtenido de Google Earth

## Propuesta nivel arquitectónico

“La construcción del proyecto, se presenta entre tres intervenciones temporales de escala reducida pero complementaria como son: La rehabilitación del cocherón como Laboratorio Temporal, La nueva construcción de la cubierta vegetal como Instituto de la Juventud y La recuperación de las vías como un espacio público.”<sup>14</sup>

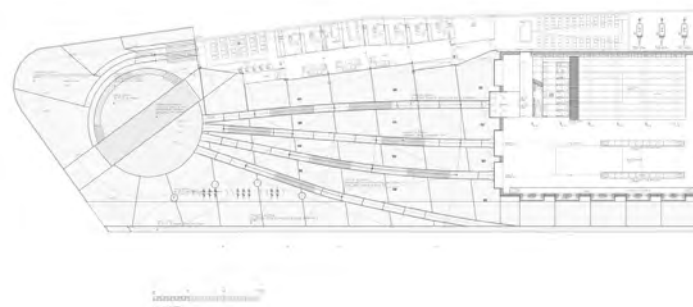
“Es el interior del garaje el que se abre al espacio público y permite albergar una gran capacidad de actividades públicas. La respuesta del edificio a ese reto es buscar la menor ocupación posible, no solo en planta, sino en volumetría e impacto visual. Además la edificación aprovecha la mayor parte de los elementos existentes dentro del solar, adosándose al muro existente que delimita la parcela con la calle medianera, la cual está contenida en su ascenso por dicho muro.”<sup>15</sup>

“La nueva edificación se plantea en una sola planta, adosada al muro norte e incorporando dicho muro como cerramiento interior de la edificación. La estructura adosada es un pórtico “extruido” con cubierta vegetal inclinada a sur. Esto hace que dicho plano tenga la mayor insolación posible y permita que las especies vegetales puedan desarrollarse. Por otra parte el alero propuesto permite controlar la insolación en la edificación en verano, para evitar la luz directa en las zonas de trabajo. Esto permite que todo el edificio tenga la orientación más óptima para iluminar y calentar el edificio en el crudo invierno, aprovechando la energía de la orientación sur y la gran inercia térmica de la cubierta, para regular el calor y actuar como acumulador energético. La fachada sur es un gran ventanal que se crea desde la relación con la plaza adyacente y permite iluminar todo el ancho de la crujía.”<sup>16</sup>

“La gran amplitud, la flexibilidad de uso y el carácter histórico hacen del espacio de vías, un lugar potencial para desarrollar actividades culturales basadas en el aprovechamiento de la infraestructura existente, así esta gran área se aprovecha para crear una plaza central para eventos culturales y sociales.”<sup>17</sup>



20. Fotografía: Centro Creación Joven Espacio Vías.



21. Figura: Planta Arquitectónica, Centro Creación Joven Espacio Vías.

### CITAS

<sup>14</sup> Centro Creación Joven Espacio Vías / Estudio SIC, (2011). Plataforma Arquitectura. Recuperado el 15 de Enero de 2015, de <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic>

<sup>15</sup> Ibid. Recuperado el 15 de Enero de 2015.

<sup>16</sup> Ibid. Recuperado el 15 de Enero de 2015.

<sup>17</sup> Ibid. Recuperado el 15 de Enero de 2015.

### FUENTE

**20. Fotografía**  
<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic/512a62acb3fc4b11a70091e7>

**21. Figura**  
<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic/512a621db3fc4b11a70091da>



**22. Fotografía:** Plazoleta y su mobiliario público, Centro Creación Joven Espacio Vías.



**23. Fotografía:** Plazoleta y Bloques Arquitectónicos, Centro Creación Joven Espacio Vías.



**24. Fotografía:** Interior del cocherón, Centro Creación Joven Espacio Vías.



**25. Fotografía:** Interior del Instituto de la Juventud, Centro Creación Joven Espacio Vías.

FUENTE

**22. Fotografía**  
<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic/512a6238b3fc4b11a70091dd>

**23. Fotografía**  
<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic/512a625db3fc4b11a70091e0>

**24. Fotografía**  
<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic/512a627db3fc4b11a70091e3>

**25. Fotografía**  
<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic/512a62a1b3fc4b11a70091e6>

### 1.2.1.2 Park am Nordbahnhof

**Año de Proyecto:** 2009

**Ubicación:** Berlín, Alemania

**Arquitecto:** Fugmann Janotta Landschaftsarchitekten

**Situación:** Centro Urbano

**Tipo:** Parque Urbano

**Historia:** Antigua Estación férrea del Norte de la Ciudad

**Área de Intervención:** 51.500 m<sup>2</sup>

**Descripción:** Este proyecto está dentro de una gran zona de césped, comprende tres áreas recreativas, se ha erigido en la plataforma elevada de la antigua estación de Stettin. El parque, es el resultado de la superposición de las capas históricas sucesivas, cuyas huellas se puede sentir en esta gran extensión de terreno y que se combinan entre sí para hacer de este un sitio único. (El ferrocarril, el Muro de Berlín y los años de abandono después de la reunificación de Alemania).



**26. Fotografía:** Imagen satelital de Park am Nordbahnhof.

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**26. Fotografía**

Autor del trabajo de grado, Mapa Satelital base obtenido de Google Earth.

CITAS

<sup>18</sup> Park at the former Northern Station, (s.f), divisare. Recuperado el 15 de Enero de 2015, de <http://divisare.com/projects/194409-Fugmann-Janotta-Landschaftsarchitekten-Park-am-Nordbahnhof>

**Propuesta nivel arquitectónico**

“Parte desde el concepto inicial de una gran pradera, la estación del Norte es un nuevo tipo de parque urbano próximo a lo natural, con una superficie aproximada de 5,15 hectáreas, justo en el corazón de Berlín. El parque, es un espacio de recreación con un ambiente especial que está abierto para nuevas experiencias, que le invita al observador a hacer viajes históricos, permite disfrutar de la naturaleza en el interior de la ciudad en expansión, y que simplemente ofrece, pequeños lugares especiales para hacer una pausa y jugar.” <sup>18</sup>

El parque es el resultado de la superposición de las capas históricas, cuyas huellas se puede sentir en esta gran extensión de terreno y que se combinan entre sí para hacer de este un sitio único.

Se observa en la figura 28 las capas históricas que conformaron lo que actualmente es el parque Nordbahnhof

**Capa 1:** Estación de Ferrocarril Stettin. 1842 - 1961

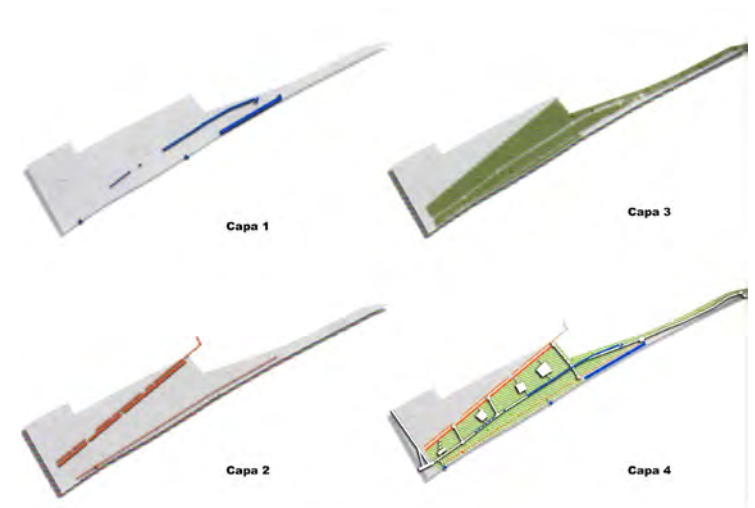
**Capa 2:** El muro de Berlín. 1961 - 1989

**Capa 3:** La ciudad baldía. 1990 - 2004

**Capa 4:** El nuevo parque urbano propuesto es el resultado de superponer las anteriores capas históricas desde 1995.



27. Figura: Planta Arquitectónica, Park am Nordbahnhof.



28. Figura: Capas Históricas, Park am Nordbahnhof.

FUENTE

27. Figura  
a+t STRATEGY AND TACTICS, a+t ediciones,  
pag 68

28. Figura  
a+t STRATEGY AND TACTICS, a+t ediciones,  
pag 68

## Propuesta nivel arquitectónico

### Vegetación espontánea y bosque:

Los terrenos ferroviarios en desuso, se han transformado en parque. Una gran pradera central acoge tres espacios para desarrollar actividades, conectados por caminos, y un bosque de abedules recorre el lateral de recinto.

Tras años de abandono, la vegetación colonizó el vacío urbano. La gran pradera de hierba alta se mantiene salvaje en su mayor parte para preservar el carácter de vacío central.



**29. Fotografía:** Vegetación espontánea, las vías de tren, Park am Nordbahnhof.



**30. Fotografía:** Restos del muro de Berlín, actual sendero, Park am Nordbahnhof.



**31. Fotografía:** Restos del muro de Berlín y una placa en recuerdo, Park am Nordbahnhof.

### El muro, las vías de tren y la rampa histórica:

Las antiguas vías del tren, afloran en distintas zonas del recinto y la rampa de acceso a la antigua estación se mantiene como entrada al parque.

Se conservan trozos del muro de Berlín y se recuerda su trazado con una cinta doble de adoquines.

En una parte de esta franja de adoquines, se recuerda con una placa que tiene grabado la fecha que permaneció de pie el muro divisor.

#### FUENTE

**29. Fotografía**  
a+t STRATEGY AND TACTICS, a+t ediciones,  
pag 69

**30. Fotografía**  
a+t STRATEGY AND TACTICS, a+t ediciones,  
pag 69

**31. Fotografía**  
a+t STRATEGY AND TACTICS, a+t ediciones,  
pag 68

### Sillares de Piedra:

Varios cubos de tres metros de lado se encuentran repartidos a lo largo del parque. Estos se han levantado apilando bloques de antiguas edificaciones que una vez se encontraron dispersas por el recinto, como lo fue el Muro de Berlín.



32. Fotografía: Sillares de Piedra, Park am Nordbahnhof.

### Islas de descanso:

Considerando la importancia de áreas de descanso en un espacio considerablemente amplio, se sitúan tres islas con piezas de hormigón coloreado en el centro de la pradera.



33. Fotografía: Islas de descanso, Park am Nordbahnhof.

### La pradera salvaje:

La reducción de costes que surgió el proyecto, sugiere mantener la pradera de hierba alta, en la que se elimina el arbolado y se reduce el mantenimiento a labores de limpieza.



34. Fotografía: Barandilla símbolo y la pradera salvaje, Park am Nordbahnhof.

#### FUENTE

32. Fotografía  
a+t STRATEGY AND TACTICS, a+t ediciones,  
pag 70

33. Fotografía  
a+t STRATEGY AND TACTICS, a+t ediciones,  
pag 70

34. Fotografía  
a+t STRATEGY AND TACTICS, a+t ediciones,  
pag 70

**Barandilla símbolo:**

Una barandilla de grandes proporciones, separa la pradera central de la circulación principal de peatones. Su presencia quiere enfatizar entre los usuarios el valor de este espacio y evitar su deterioro.

**Caminerías sobre las rieles:**

Algunas caminerías creadas en este proyecto siguen o pasan sobre las vías de ferrocarril, a las cuales se les da textura con piedra y resaltan las rieles que aún quedan, rescatando la identidad de este espacios.

**Senderos de hormigón:**

Los senderos siguen un trazado clásico de jardín cerrado y dan acceso a las islas de estancia.



**35. Fotografía:** Barandilla símbolo, Park am Nordbahnhof.



**36. Fotografía:** Senderos de hormigón y las rieles, Park am Nordbahnhof.



**37. Fotografía:** Senderos de hormigón, Park am Nordbahnhof.

## FUENTE

**35. Fotografía**  
a+t STRATEGY AND TACTICS, a+t ediciones,  
pag 71

**36. Fotografía**  
a+t STRATEGY AND TACTICS, a+t ediciones,  
pag 68

**37. Fotografía**  
a+t STRATEGY AND TACTICS, a+t ediciones,  
pag 71

### 1.2.1.3 Park am Gleisdreieck

**Año de Proyecto:** 2011

**Ubicación:** Berlín, Alemania

**Arquitecto:** Atelier Loidl Landscapearchitects

**Situación:** Centro Urbano

**Tipo:** Parque Urbano

**Historia:** Antiguo terreno ferroviario

**Área de Intervención:** 400.000 m<sup>2</sup>

**Descripción:** El proyecto, rehabilita una antigua estructura ferroviaria para convertirse en un gran parque urbano que articulará los diferentes tejidos urbanos que confluyen en el mismo, mediante la recuperación y preservación del patrimonio ferroviario preexistente, convirtiendo este espacio en un vínculo de integración de los barrios aledaños.



38. Fotografía: Imagen satelital de Park am Gleisdreieck.

FUENTE

**38. Fotografía**

Autor del trabajo de grado, Mapa Satelital base obtenido de Google Earth.

## Propuesta nivel arquitectónico

El terrenos ferroviario abandonado ha sido reconvertido en parque urbano. Las áreas boscosas existentes se han mantenido, completadas por praderas que respetan la presencia de las antiguas vías y zonas de juegos y deportes para niños y jóvenes.

El parque se organiza en torno a un gran prado central, cruzado de este a oeste por un sendero de hormigón y de norte a sur por un par de vías de tren.

“Al norte cerca del parque se encuentra una gran losa de hormigón en la cual todo su perímetro sirve para sentarse, además de que la gran terraza soleada está llena de bancos provistos para el descanso. Al sur, un paso inferior salvado por más de una quincena de puentes por lo que antiguamente llegaban los trenes. Al este hay un bosque muy espeso, formado por arces, robles, abedules y limoneros existentes y complementados con nuevos ejemplares. Ahí, un par de pórticos metálicos de gran tamaño sirven para sujetar dos columpios. Los bordes del parque están resueltos con una colección de espacios específicos, como viveros, pistas deportivas, superficies cóncavas para monopatines, escenarios para bailar tango, jardines comunitarios o simples extensiones de grava extraída del lugar.”<sup>19</sup>



40. Fotografía: Imagen aérea de Park am Gleisdreieck.

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

### CITAS

<sup>19</sup> Park am Gleisdreieck, (s.f), divisare. Recuperado el 15 de Enero de 2015, de <http://www.landezine.com/index.php/2011/09/landscape-architecture-berlin-01/>

### FUENTE

39. Fotografía  
a+t STRATEGY AND TACTICS, a+t ediciones,  
pag 74

40. Fotografía  
<http://www.db-bauzeitung.de/wp-content/uploads/2/2/2263953.jpg>

### El anillo peatonal:

Un paseo a base de losas de hormigón coloreado, organiza la circulación principal del parque y delimita la pradera central, separándola de las zonas arboladas que la rodean. El anillo se ensancha en cuatro zonas, organizando el recorrido entre terrazas de 80 metros de largo desde las que se puede contemplar la pradera.

### Vía férrea:

La pradera central del parque, está atravesada por las vías del tren que recorrían el recinto de norte a sur. Además, la torre del guardagujas se incorpora al paisaje del parque, y una vieja instalación ferroviaria sirve de telón de fondo al graderío para espectáculos al aire libre.

#### FUENTE

**41. Fotografía**  
a+t STRATEGY AND TACTICS, a+t ediciones,  
pag 75.

**42. Fotografía**  
[http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/Atelier\\_Loidl\\_Gleisdreieck\\_20.jpg&w=1000&h=780&zc=1&q=95](http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/Atelier_Loidl_Gleisdreieck_20.jpg&w=1000&h=780&zc=1&q=95)



**41. Fotografía:** El anillo peatonal, Park am Gleisdreieck.



**42. Fotografía:** Vía Férrea, Park am Gleisdreieck.

### Rampas de acceso:

El parque se sitúa sobre una meseta, a unos cuatro metros por encima de la ciudad. El desnivel se salva con varias rampas que aseguran el acceso de distintos puntos a bicicletas y personas con movilidad reducida.



43. Fotografía: Rampas de acceso, Park am Gleisdreieck.

### Madera de alto rendimiento:

Los bancos de madera en las terrazas del anillo peatonal, están realizados con maderas, sometidas a varios procesos que confiere al material gran estabilidad dimensional, durabilidad, resistencia al moho e insectos y a la degradación ultravioleta.



44. Fotografía: Bancas con madera de alto rendimiento, Park am Gleisdreieck.

### Piezas de hormigón coloreado:

Tanto el anillo central como las escaleras de acceso están realizados con piezas prefabricadas de hormigón coloreado de cuatro tipos: de tramo recto, curvo, esquina y ángulo redondeado.



45. Fotografía: Escalera de piezas de hormigón coloreado, Park am Gleisdreieck.

#### FUENTE

43. Fotografía  
[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/6/6b/Park\\_am\\_Gleisdreieck\\_\(Ostpark\)\\_03.jpg/800px-Park\\_am\\_Gleisdreieck\\_\(Ostpark\)\\_03.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/6/6b/Park_am_Gleisdreieck_(Ostpark)_03.jpg/800px-Park_am_Gleisdreieck_(Ostpark)_03.jpg)

44. Fotografía  
<http://www.landscape.cn/uploadfile/2015/0202/20150202102552596.jpg>

45. Fotografía  
<http://acdn.architizer.com/thumbnails-PRODUCTION/83/3e/833ecee1d58d504d9bee45baef575861.jpg>

### Senderos de hormigón:

Tanto los caminos que atraviesan el recinto como las rampas de acceso, están realizados con hormigón acabado con un rayado antideslizante, mientras que los carriles para ciclistas son de aglomerado asfáltico coloreado.

### Columpios de madera:

Varios grupos de columpios construidos con postes de madera han sido colocados en los bordes de la pradera, acompañando el paseo central para peatones.

### Mástiles de ángulo variable:

Algunos recorridos están acompañados por farolas con mástiles de ángulo variable.

Estas variaciones son responsables de bañar los caminos con distinta intensidad de la luz.



46. Fotografía: Senderos de hormigón y área recreacional, Park am Gleisdreieck.



47. Fotografía: Columpios de madera, Park am Gleisdreieck.



48. Fotografía: Mástiles de ángulo variable, Park am Gleisdreieck.

#### FUENTE

46. Fotografía  
<http://www.db-bauzeitung.de/wp-content/uploads/2/2/2263944-589x448.jpg>

47. Fotografía  
[http://www.findingberlin.com/wp-content/uploads/sk\\_20120105-0121.jpg](http://www.findingberlin.com/wp-content/uploads/sk_20120105-0121.jpg)

48. Fotografía  
[http://3.bp.blogspot.com/-GC\\_6rCOwg94/T4ci8mTrQhI/AAAAAAAAANgl/uLW\\_x0aQHHQ/s1600/Atelier+LOIDL+.+Park+am+Gleisdreieck+.+Berlin+\(5\).jpg](http://3.bp.blogspot.com/-GC_6rCOwg94/T4ci8mTrQhI/AAAAAAAAANgl/uLW_x0aQHHQ/s1600/Atelier+LOIDL+.+Park+am+Gleisdreieck+.+Berlin+(5).jpg)

#### 1.2.1.4 High Line Park

**Año de Proyecto:** 2003

**Ubicación:** New York, EEUU

**Arquitecto:** James Field Operations - Diller Scofidio - Renfro

**Situación:** Centro Urbano

**Tipo:** Parque Elevado

**Historia:** Antigua línea férrea de la ciudad

**Área de Intervención:** 2,33 Km

**Descripción:** El High Line, es una línea ferroviaria de carga elevada, como parque público en Manhattan. Está dividido en tres secciones y se puede acceder a él por diversos puntos a lo largo de su recorrido sobre la ciudad, donde se han implementado ascensores para la accesibilidad de todos. Posee bancos para sentarse o tumbarse, que invitan a quedarse y observar la gran cantidad de vegetación baja que contiene, por lo que también es llamado Parque Verde de la Ciudad.



49. **Fotografía:** Imagen satelital High Line Park.

CITAS

<sup>20</sup> Parque High Line, New York, (s.f). wikiarquitectura. Recuperado el 17 de Enero de 2015, de [http://es.wikiarquitectura.com/index.php/Parque\\_High\\_Line\\_New\\_York](http://es.wikiarquitectura.com/index.php/Parque_High_Line_New_York)

<sup>21</sup> Ibid. Recuperado el 17 de Enero de 2015.

### Propuesta nivel arquitectónico

“Conservando la estructura metálica del soporte y los rieles, se diseña una plataforma verde donde se abren caminos entablados, zonas de descanso, restauración, exposición y pequeños comercios. La obra se basa en recrear los antiguos enlaces y líneas férreas, con grandes jardines florales y pequeñas pausas más acotadas.”<sup>20</sup>

“La mayor atracción a lo largo de los casi 2.50km de recorrido es disfrutar del aire libre y el paisaje por un lado el río Hudson y los rascacielos al otro, un entorno verde basado en la vegetación que creció a lo largo del tiempo entre las vías en desuso combinada con plantaciones incorporadas al lugar. En algunos tramos del recorrido fueron adaptados bancos posicionados para poder observar el paisaje, descansar o tomar el sol en cómodas reposaderos. El parque también dispone de espacios culturales para espectáculos temporales.”<sup>21</sup>

El proyecto fue realizado en varias fases:

**Fase 1:** La sección que va desde Gansevoort Street hasta la calle 20 se inició en 2006 y fue inaugurada en Junio de 2009.

**Fase 2:** La High Line de Ganservoort Street hasta 30th fue inaugurada en 2011.

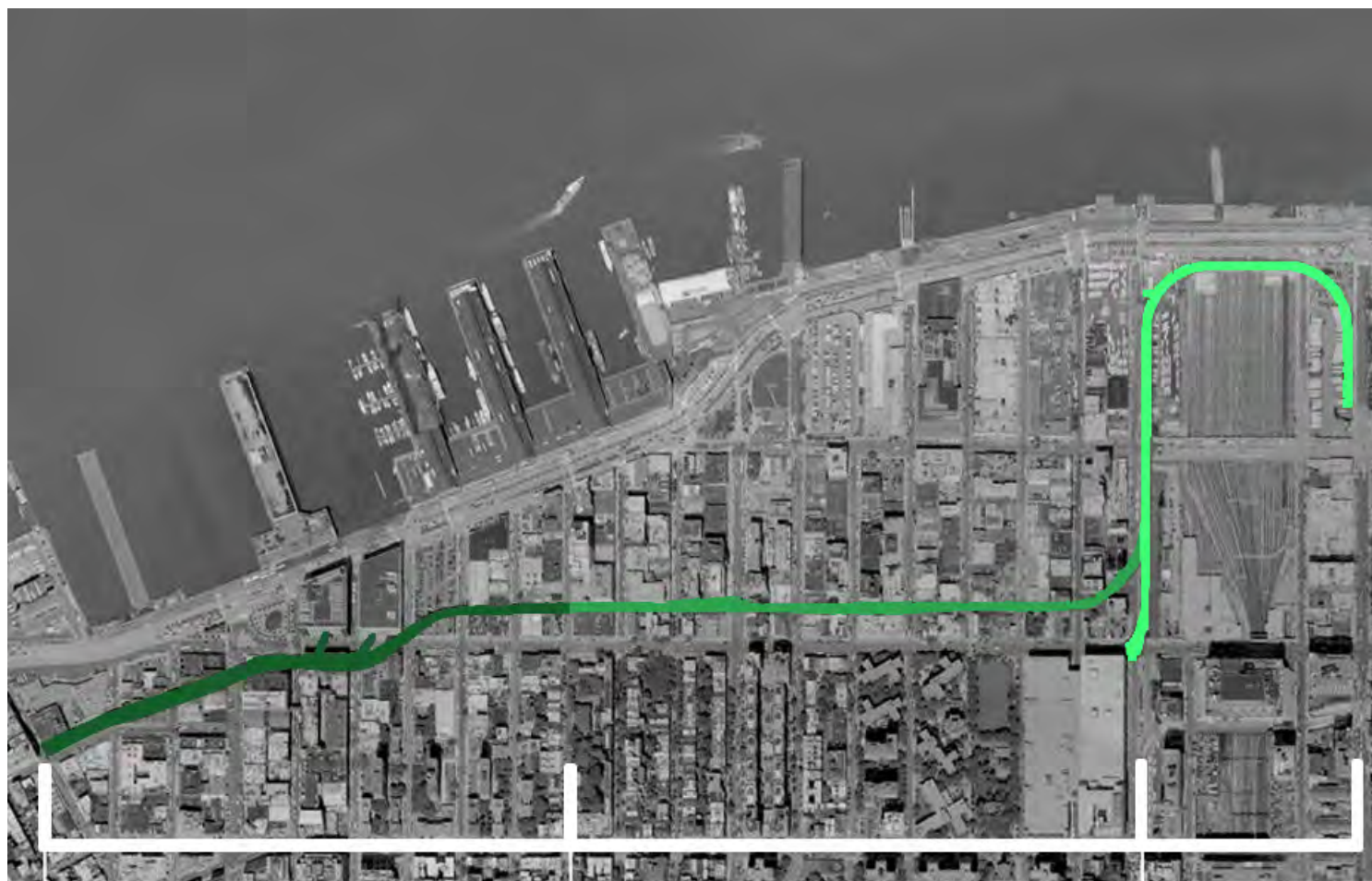
**Fase 3:** La tercera y última fase se abrió oficialmente al público el 21 de septiembre de 2014 y llega hasta la 34th St. Para el 2015 se proyecta abrir un corto empalme que une la 10th Av con la calle 30.

FUENTE

**50. Figura**  
[https://wearethecityheroes.files.wordpress.com/2013/02/fhl\\_map-1-v.jpg](https://wearethecityheroes.files.wordpress.com/2013/02/fhl_map-1-v.jpg)



50. Figura: Planta Arquitectónica del High Line Park.



FASE 1	FASE 2	FASE 3
GANSEVOORT ST - W. 20TH ST	W. 20TH ST- W. 30TH ST	W. 30 <sup>TH</sup> ST - W. 34 <sup>TH</sup> ST
778 m	813 m	856 m
2006 - 2009	2009 - 2011	2011- 2014

**51. Fotografía:** Imagen satelital del High Line Park y sus tramos.

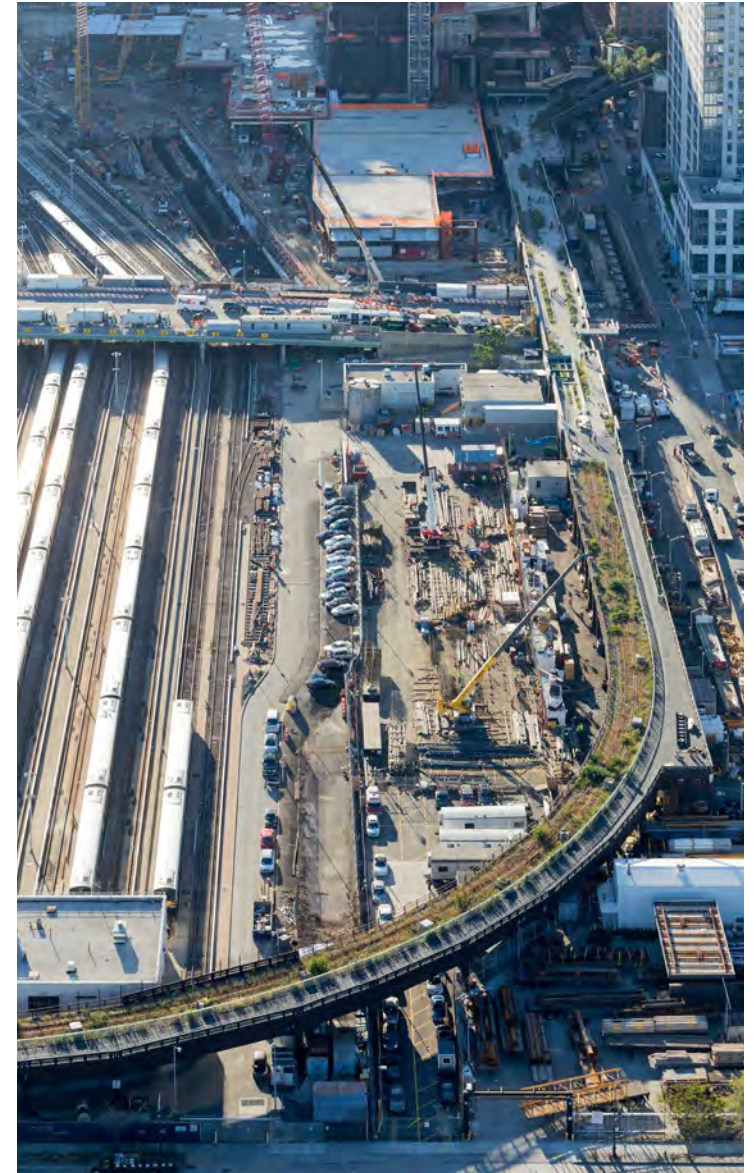


FUENTE  
**51. Fotografía**  
 Autor del trabajo de grado, Mapa Satelital base obtenido de Google Earth.





**52. Fotografía:** Vista aérea tramo 1 y 2, High Line Park.



**53. Fotografía:** Vista aérea tramo 3, High Line Park.

FUENTE

**52. Fotografía**  
[https://sdkuriren.se/wp-content/uploads/2013/11/High\\_Line\\_Aerial\\_3.jpg](https://sdkuriren.se/wp-content/uploads/2013/11/High_Line_Aerial_3.jpg)

**53. Fotografía**  
[http://img1.adsttc.com/media/images/5421/951a/c07a/80a9/9100/00a6/large\\_jpg/1404\\_High\\_Line\\_At\\_The\\_Rail\\_Yards\\_Photo\\_By\\_Iwan\\_Baan.jpg?1411486976](http://img1.adsttc.com/media/images/5421/951a/c07a/80a9/9100/00a6/large_jpg/1404_High_Line_At_The_Rail_Yards_Photo_By_Iwan_Baan.jpg?1411486976)

**Ascensores de acceso:**

A lo largo de todo el recorrido, varios núcleos de ascensores aseguran el acceso con silla de ruedas al tablero plano del viaducto.

Las rutas peatonales, las rampas y las zonas de estancia están dimensionadas para permitir el paso y el giro de sillas y carritos.



**54. Fotografía:** Vista aérea de paseo elevado, High Line Park.

FUENTE

**54. Fotografía**  
[http://www.gardendesign.com/sites/all/files/imagecache/gallery\\_image\\_b/\\_images/201106/high\\_line\\_cut\\_out.jpg](http://www.gardendesign.com/sites/all/files/imagecache/gallery_image_b/_images/201106/high_line_cut_out.jpg)

### Sistema de placa más plantación:

Las placas de hormigón prefabricado, sirven para organizar la superficie estirada del parque.

La disminución gradual de su anchura, hasta convertirse en bases para plantas, forma una superficie que borra el límite entre caminos y jardines.

Diferentes tipos de placas resuelven la totalidad de los recorridos peatonales.

Estos pueden reconfigurarse fácilmente, para construir superficies duras o blandas. La variedad de gradientes da lugar a diferentes paisajes.

### Paseo elevado:

El paseo peatonal recorre en sus dos primeras fases una franja de 1,6 hectáreas de terrenos en desuso, y permite a los peatones recorrer sin interrupción 20 manzanas (unos 1,6 km) de la retícula de Manhattan a 9 metros de altura.

### Vegetación diferenciada:

Las placas de hormigón se separan dejando entre ellas una junta que permite que la vegetación crezca y se mezcle con la caminería.



55. Fotografía: Caminerías, placas de hormigón más vegetación y bancas, High Line Park.



56. Fotografía: Área de descanso y caminería, High Line Park.



57. Fotografía: Placas de hormigón más vegetación y rieles, High Line Park.

#### FUENTE

55. Fotografía  
<https://theconsciousaim.files.wordpress.com/2013/03/urbangreen41.jpeg>

56. Fotografía  
[http://images.adsttc.com/media/images/5422/cd9f/c07a/80aa/1700/0089/large\\_jpg/1408\\_High\\_Line\\_At\\_The\\_Rail\\_Yards\\_Photo\\_By\\_Iwan\\_Baan.jpg?1411566979](http://images.adsttc.com/media/images/5422/cd9f/c07a/80aa/1700/0089/large_jpg/1408_High_Line_At_The_Rail_Yards_Photo_By_Iwan_Baan.jpg?1411566979)

57. Fotografía  
[http://archived.thehighline.org/sites/default/files/homepage\\_planking\\_rails.jpg](http://archived.thehighline.org/sites/default/files/homepage_planking_rails.jpg)

### Estancias protegidas:

Todo este proyecto se compone de una serie de espacios singulares de estancia, que están en todo el recorrido peatonal: un graderío; un mirador sobre la calle; un gran banco a lo largo del sector curvo del viaducto, que permiten a los usuarios tener espacios de descanso a lo largo de todo el recorrido.



**58. Fotografía:** Estancias protegidas, High Line Park.



**59. Fotografía:** Estancias de descanso, High Line Park.

#### FUENTE

**58. Fotografía**  
<https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/89/cf/8d/89cf8daf59ea1f58c93d01a821686907.jpg>

**59. Fotografía**  
[http://img2.adsttc.com/media/images/5422/dce0/c07a/80aa/1700/0098/large\\_jpg/26th\\_Street\\_Viewing\\_Spur.jpg?1411570880](http://img2.adsttc.com/media/images/5422/dce0/c07a/80aa/1700/0098/large_jpg/26th_Street_Viewing_Spur.jpg?1411570880)

### La colonización natural:

El paisaje encontrado sobre las vías abandonadas sirve de inspiración al ajardinamiento del paseo.

El viento y las aves trajeron las semillas desde la orilla opuesta de río Hudson, y la maleza se abrió paso rellenando los espacios de la estructura.

En la fase dos, se suceden varios entornos basados en el carácter del paisaje existente: la maleza; la superficie de césped; la pradera salvaje y el bosque bajo.

### Luminarias integradas bajo el mobiliario:

Salvo en los accesos, se han oviado los postes de luz para evitar interferencia con la horizontalidad del viaducto. Las luminarias del recorrido se integran bajo los bancos y barandillas o se incluyen en los elementos singulares de mobiliario.<sup>17</sup>

FUENTE

**60. Fotografía**  
[http://img3.adsttc.com/media/images/5421/9473/c07a/80a9/9100/00a1/large\\_jpg/1411\\_High\\_Line\\_At\\_The\\_Rail\\_Yards\\_Photo\\_By\\_Iwan\\_Baan.jpg?1411486807](http://img3.adsttc.com/media/images/5421/9473/c07a/80a9/9100/00a1/large_jpg/1411_High_Line_At_The_Rail_Yards_Photo_By_Iwan_Baan.jpg?1411486807)

**61. Fotografía**  
<http://www.sdkuriren.se/wp-content/uploads/2013/11/baan-sundeck.jpg>

**62. Fotografía**  
<http://xxi.com.tr/wp-content/uploads/1418-High-Line-At-The-Rail-Yards-Photo-By-Iwan-Baan.jpg>



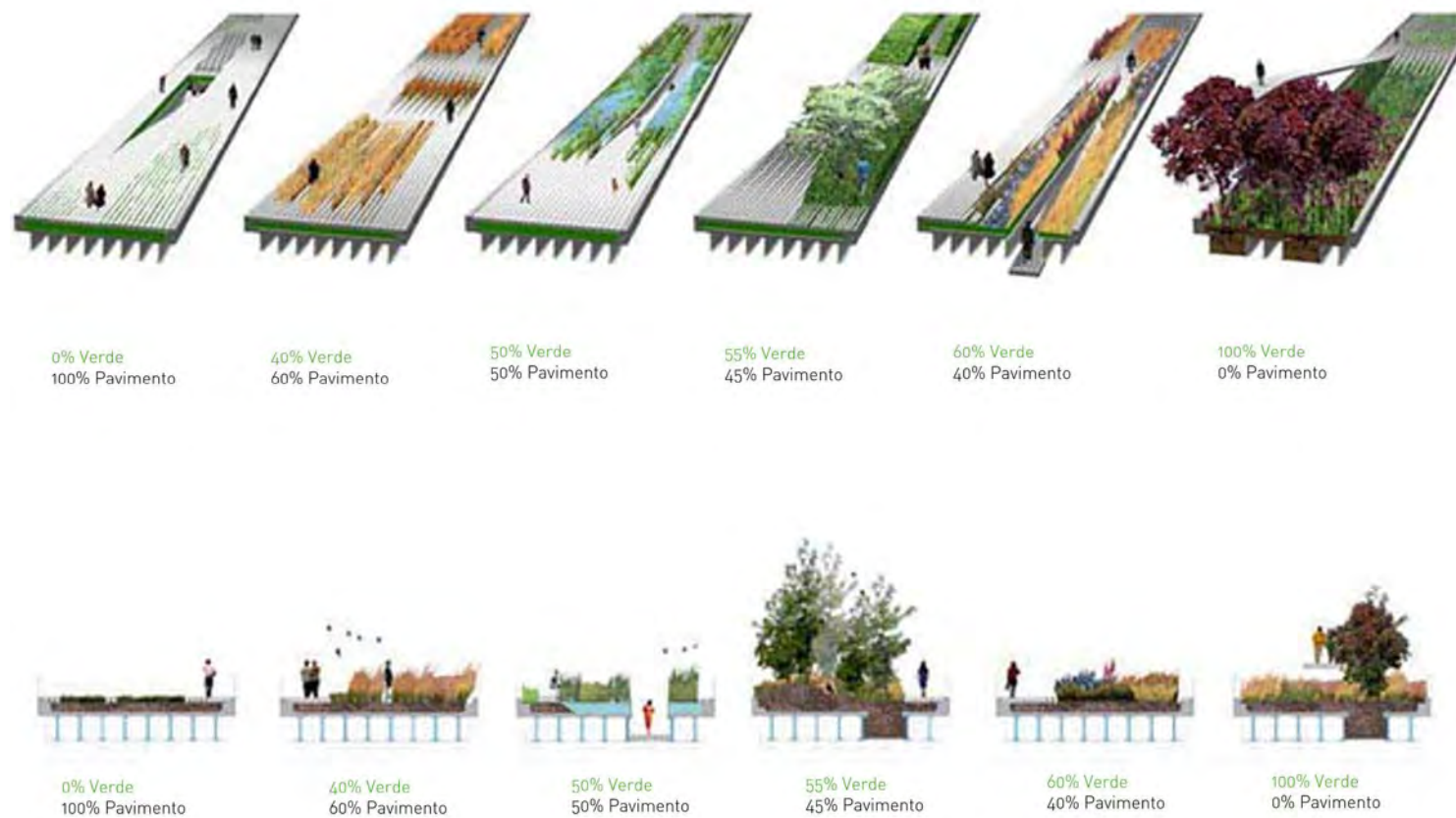
60. Fotografía: Caminería y vegetación natural, High Line Park.



61. Fotografía: Bancas de descanso sobre las rieles y luminarias High Line Park.



62. Fotografía: Luminarias integradas bajo el mobiliario, High Line Park.



63. Figura: Secciones del parque donde se implantan diferentes cantidades de área verde, árboles y vegetación baja, High Line Park.

FUENTE

63. Figura  
[http://www.plataformaurbana.cl/copp/albums/userpics/10008/normal\\_detalle.jpg](http://www.plataformaurbana.cl/copp/albums/userpics/10008/normal_detalle.jpg)

## 1.2.2 Parques nuevos en Cuenca readecuados

Estos espacios públicos abandonados, han sido recuperados y readecuados, rescatando su infraestructura y usos, así como también sometiéndose a cambios en pisos, colocando materiales como adoquines texturados como alternativa de referencia para personas con capacidades especiales, siendo un lugar donde se fomente la igualdad y la integración sin prejuicios, a más de esto se han incorporado ciclo-rutas formando circuitos dentro del espacio y complementándose con ciclo-vías aledañas.

Los parques intervenidos y creados que servirán de ejemplo son:

### • Parque de la Madre

**Ubicación:** Centro Histórico

**Área de intervención:** 38.000 m<sup>2</sup>

**Tipo de proyecto:** Parque recreacional readecuado

### • Parque Inclusivo Circo Social

**Ubicación:** Centro Urbano

**Área de intervención:** 28.000 m<sup>2</sup>

**Tipo de proyecto:** Espacio readecuado



64. Fotografía: Parque de la Madre



65. Fotografía: Parque Inclusivo Circo Social

FUENTE

**64. Figura**

<http://www.elciudadano.gob.ec/wp-content/uploads/2014/01/parque-de-la-madre-pano-680x365.jpg>

**65. Figura**

Cuenca Proyectos de revitalización Urbana 2009-2014, Publicación de la Unidad Técnica de la Fundación Municipal "El Barranco" 2014, pag. 85

### 1.2.2.1 Parque de la Madre

**Año de Proyecto:** 2013

**Ubicación:** Cuenca, Ecuador

**Arquitecto:** Fundación Municipal "El Barranco"

**Situación:** Centro Histórico

**Tipo:** Parque Recreacional

**Historia:** Parque Recreacional

**Área de Intervención:** 38.000 m<sup>2</sup>

**Descripción:** El proyecto logra la multifuncionalidad de los espacios, dando la oportunidad a los ciudadanos de realizar un sin número de actividades y que estas puedan llevarse a cabo simultáneamente sin generarse conflictos dentro del parque. El paseo, la contemplación, la recreación, el deporte, el tránsito y la circulación se propician en un mismo espacio.



**66. Fotografía:** Imagen satelital Parque de la Madre.

FUENTE

**66. Fotografía**

Autor del trabajo de grado, Mapa Satelital base obtenido de Google Earth.

CITAS

22 Carrasco P, Vanegas S, Contreras C, Aguirre X, Muñoz M, (2014). Parque de la Madre, Cuenca Proyectos de revitalización urbana 2009 - 2014, 2, 76 - 81

**Propuesta nivel arquitectónico**

“El proyecto integra un área anexa al parque que estaba destinada a la mecánica municipal y viveros de la Empresa Municipal de Aseo de Cuenca, EMAC, los que fueron liberados en el proyecto. Esta integración permite contar con un parque más grande que adiciona nuevos espacios para uso de sus ciudadanos.”<sup>22</sup>

El proyecto planteó una intervención integral del parque, principalmente con la reestructuración del espacio en base a su uso y las conexiones generadas por el recorrido de los usuarios.

Se concentran todas las actividades duras en un solo espacio, cerca de los equipamientos y distante de las orillas del río; esto libera y define el área verde, lo que facilita su cuidado. Conjuntamente se propuso la implementación de la nueva infraestructura que genera soluciones integrales a los problemas identificados en el diagnóstico, como la nueva construcción para la Escuela de Marcha, el nuevo Planetario Municipal, una remodelada Pista Atlética y baterías sanitarias.

Así mismo se realizó la intervención del entorno inmediato, incorporando un tramo de ciclovía paralela a la vereda de la calle Federico Malo que se vincula con la ciclovía del Paseo 3 de Noviembre. Además se propuso la recuperación de la vegetación, implementación de mobiliario urbano e iluminación.

En el proyecto se tomó en cuenta la conservación de los tres monumentos existentes en el parque: el monumento a la Madre, a Jefferson Pérez y a Luis Chocho.

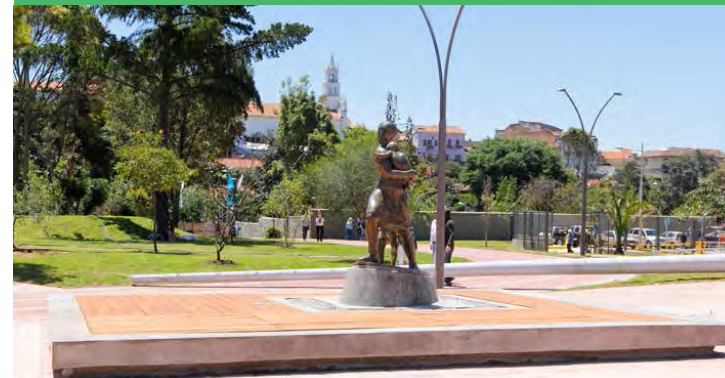
Se incluyó la construcción de un parqueadero subterráneo, propuesto como parqueadero de borde, que gracias a la estratégica ubicación del sitio aporta al descongestionamiento del tránsito vehicular en el Centro Histórico, además de servir a los usuarios que llegan al parque.



67. Fotografía: Vista General, Parque de la Madre.



68. Fotografía: Conciertos el día de la inauguración, Parque de la Madre.



69. Fotografía: Monumento a la madre restaurado, Parque de la Madre.

FUENTE

67. Fotografía  
[http://www.eltiempo.com.ec/fotos-cuenca-ecuador/ecuador/t1\\_1418179794.jpg](http://www.eltiempo.com.ec/fotos-cuenca-ecuador/ecuador/t1_1418179794.jpg)

68. Fotografía  
 Cuenca Proyectos de revitalización Urbana 2009-2014, Publicación de la Unidad Técnica de la Fundación Municipal "El Barranco" 2014, pag. 81

69. Fotografía  
[http://ecuadoracolors.com/ed2013\\_jun/pa-ges/resources/nac03\\_img01.jpg](http://ecuadoracolors.com/ed2013_jun/pa-ges/resources/nac03_img01.jpg)



**70. Fotografía:** Vista panorámica, Monumento a la madre y pista atlética, Parque de la Madre.



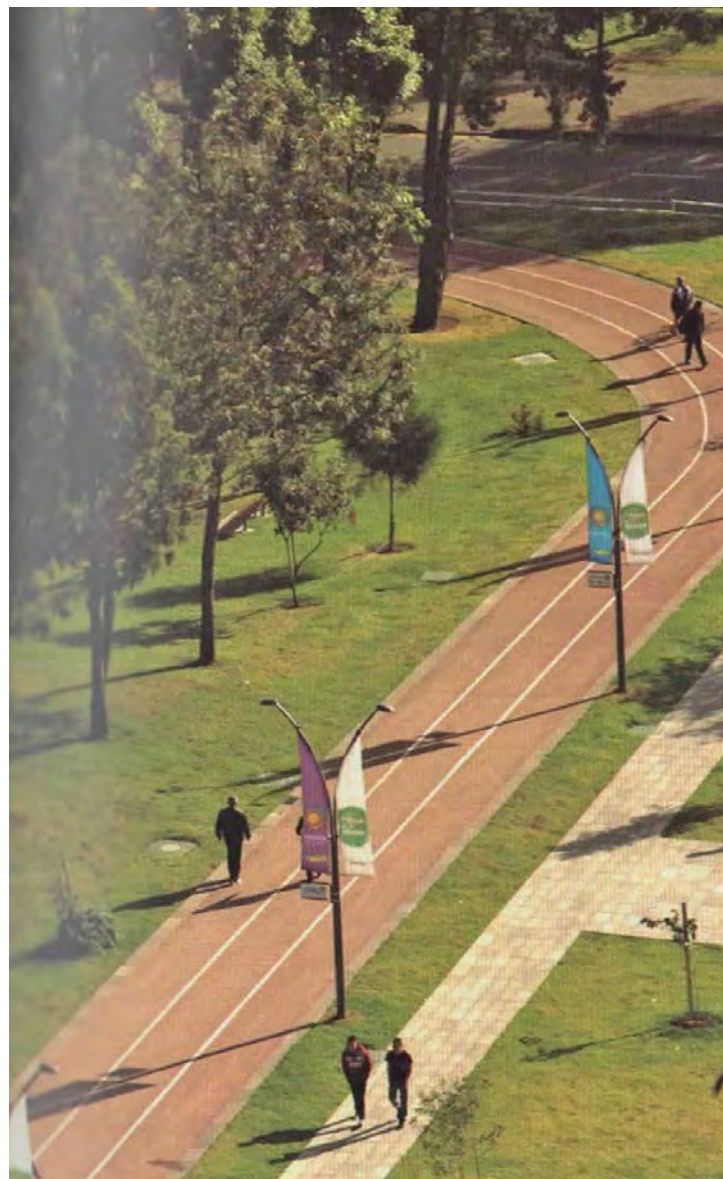
**71. Fotografía:** Ingreso a los ascensores, Parque de la Madre.



**72. Fotografía:** Plazoleta y mobiliario, bancas y macetas, Parque de la Madre.



**73. Fotografía:** Mobiliario, banca y juegos infantiles Parque de la Madre.



**74. Fotografía:** Tramo de pista atlética Y caminerías internas, Parque de la Madre.



FUENTE

**70. Fotografía**  
Cuenca Proyectos de revitalización Urbana 2009-2014, Publicación de la Unidad Técnica de la Fundación Municipal "El Barranco" 2014, pag. 81

**71. Fotografía**  
Cuenca Proyectos de revitalización Urbana 2009-2014, Publicación de la Unidad Técnica de la Fundación Municipal "El Barranco" 2014, pag. 297

**72. Fotografía**  
Cuenca Proyectos de revitalización Urbana 2009-2014, Publicación de la Unidad Técnica de la Fundación Municipal "El Barranco" 2014, pag. 297

**73. Fotografía**  
<http://www.sdkuriren.se/wp-content/uploads/2013/11/baan-sundeck.jpg>

**74. Fotografía**  
Cuenca Proyectos de revitalización Urbana 2009-2014, Publicación de la Unidad Técnica de la Fundación Municipal "El Barranco" 2014, pag. 79

### 1.2.2.2 Parque Inclusivo Circo Social

**Año de Proyecto:** 2013

**Ubicación:** Cuenca, Ecuador

**Arquitecto:** Fundación Municipal "El Barranco"

**Situación:** Centro Urbano

**Tipo:** Parque Recreacional

**Historia:** Espacio en desuso

**Área de Intervención:** 28.000 m<sup>2</sup>

**Descripción:** La propuesta de intervención, genera un espacio urbano – arquitectónico ordenado, con características de inclusión, cuyas condiciones espaciales sean óptimas para potencializar actividades familiares, deportivas, recreacionales y culturales.

Se implementa un modelo de recreación inclusivo para niños con capacidades diferentes, enfocado a una práctica de valores y principios humanos sustentados en el buen vivir.



75. Fotografía: Imagen satelital Parque Inclusivo Circo Social.

FUENTE

**75. Fotografía**

Autor del trabajo de grado, Mapa Satelital base obtenido de Google Earth.

## Propuesta nivel arquitectónico

“El área intervenida comprende varios equipamientos. El Centro Cultural Circo Social, conformado por la carpa equipada para eventos culturales y con una capacidad para acoger a 1000 personas.”<sup>23</sup>

“Juegos infantiles inclusivos para los cuales se ha destinado un espacio de 1350 m<sup>2</sup>, con instalaciones lúdicas que privilegian la integración en todos sus aspectos, la adaptabilidad al medio y al jugador, la versatilidad y la fácil interacción. Aportan en el desarrollo de la percepción visual y auditiva; fomentan las habilidades espaciales, temporales y rítmicas: el equilibrio y la actividad corporal.”<sup>24</sup>

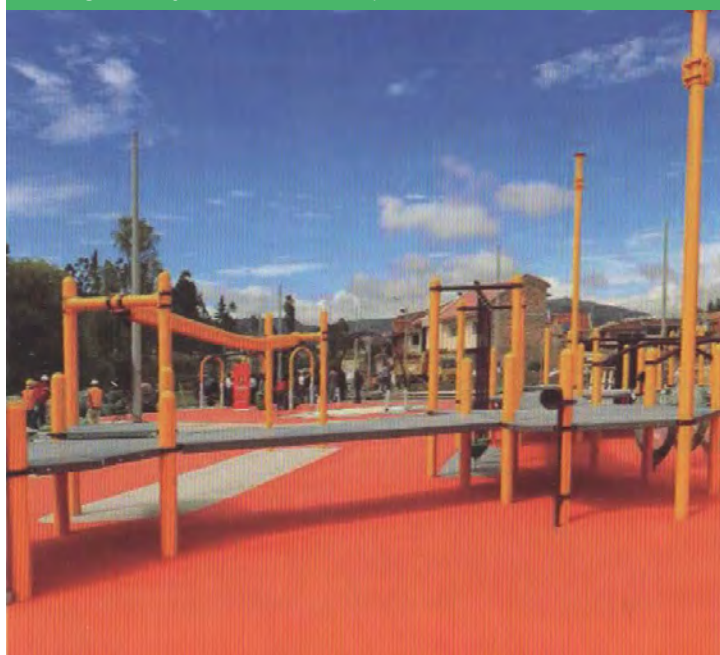
“Además, han sido incorporadas dos canchas de uso múltiple, y una de fútbol con césped sintético, caminerías, ciclo vía, baterías sanitarias, un edificio administrativo, áreas verdes, especies vegetales, mobiliario, luminarias y bebederos.”<sup>25</sup>

“La recuperación de las orillas del río Tarqui, se realizó con la ampliación de las orillas verdes de las márgenes, incorporando vegetación en la zona.”<sup>26</sup>

“La premisa del proyecto, es revalorizar el juego como un derecho sin distinciones, al ser fundamental para el crecimiento físico, intelectual y social, además promueve la integración e inclusión considerando la diversidad y la heterogeneidad en igualdad de oportunidades, pero sobre todo garantiza el acceso de personas con capacidades diferentes a espacios públicos, a través de la eliminación de barreras arquitectónicas.”<sup>27</sup>



76. Fotografía: Juegos infantiles inclusivos, Parque Inclusivo Circo Social.



77. Fotografía: Piso de Caucho, Parque Inclusivo Circo Social.

### CITAS

<sup>23</sup> Carrasco P, Vanegas S, Contreras C, Aguirre X, Muñoz M, (2014). Parque Inclusivo Circo Social, Cuenca Proyectos de revitalización urbana 2009 - 2014, 2, 82 - 85

<sup>24</sup> Ibid.

<sup>25</sup> Ibid.

<sup>26</sup> Ibid.

<sup>27</sup> Ibid.

### FUENTE

**76. Fotografía**  
<http://www.paulgranda.com/portals/0/La%20Obra%20Se%20Ve/Parque%20Inclusivo/Parque%20Inclusiv2v.jpg>

**77. Fotografía**  
<http://1.bp.blogspot.com/-4f1jpGcyS0M/UtMY9MFy6el/AAAAAAAAAEI/mqqo6v-sBvE/s1600/DSCN0377.JPG>



78. Fotografía: Vista áreas, Parque Inklusivo Circo Social.



79. Fotografía: Show del Circo social, Parque Inklusivo Circo Social.



80. Fotografía: Canchas deportivas y equipamiento Circo Social, Parque Inklusivo Circo Social.



81. Fotografía: Juegos infantiles, Parque Inklusivo Circo Social.

FUENTE

**78. Fotografía**

Cuenca Proyectos de revitalización Urbana 2009-2014, Publicación de la Unidad Técnica de la Fundación Municipal "El Barranco" 2014, pag. 85

**79. Fotografía**

Cuenca Proyectos de revitalización Urbana 2009-2014, Publicación de la Unidad Técnica de la Fundación Municipal "El Barranco" 2014, pag. 84

**80. Fotografía**

<http://www.paulgranda.com/portals/0/La%20Obra%20Se%20Ve/Parque%20Inklusivo/Parque%20Inklusiv2v.jpg>

**81. Fotografía**

<http://www.paulgranda.com/portals/0/La%20Obra%20Se%20Ve/Parque%20Inklusivo/Parque%20Inklusiv1v.jpg>



CITAS

<sup>28</sup> Vagón de Alfaro / IKONEstudio de arquitectura, (2013). Plataforma Arquitectura. Recuperado el 15 de Enero de 2015, de <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-292885/vagon-de-alfaro-ikonestudio-de-arquitectura>

### 1.2.3.1 Vagón de Alfaro

**Año de Proyecto:** 2012

**Ubicación:** Ecuador

**Arquitecto:** IKONE estudio de Arquitectura

**Tipo:** Vagón Cultural

**Historia:** Antiguo vagón de carga

Se propuso transformar un vagón de carga, en un equipamiento itinerante, dinamizador del espacio público y activador de la participación local, el cual, permita el desarrollo de actividades pedagógico-culturales que aporten al conocimiento, la creatividad y revaloricen el patrimonio cultural local.

**“El punto de partida:** un vagón de carga que data del año 1947, elaborado con láminas y perfiles metálicos; al interior, un espacio estrecho, alargado, oscuro y con poca ventilación.”  
<sup>28</sup>

Considerando que este no es un contenedor cualquiera, este que un día fue un vagón de carga y transporte de productos del Ferrocarril Ecuatoriano, se decidió recuperar las características formales del mismo, liberándolo de añadidos y modificaciones que han afectado su morfología inicial, y se estableció como condicionante de diseño que la propuesta no debe afectar la forma ni la estructura original del vagón.

Este “Dispositivo Cultural” está dotado de áreas de almacenaje para equipos, paneles para exposición, pufs para talleres de lectura, a más de contar con sistemas de audio, proyección, internet, y mecanismos de soporte necesarios para cumplir diversas actividades de índole cultural y educativa, que pueden desarrollarse en este, el “Vagón de Alfaro”.

FUENTE

**84. Fotografía**  
[https://www.flickr.com/photos/agenciaandes\\_ec/7606115696](https://www.flickr.com/photos/agenciaandes_ec/7606115696)

**85. Fotografía**  
<http://3.bp.blogspot.com/-y03Q7N3knqQ/UkK-DuCEq18I/AAAAAABXp4/LJfUZ7KHuCs/s640/ALFARO.JPG>

**86. Fotografía**  
[http://4.bp.blogspot.com/-Vw\\_65W3AaIU/U4kle8w-xrI/AAAAAABXp4/LJfUZ7KHuCs/s1600/phoca\\_thumb\\_l\\_img\\_0022.jpg](http://4.bp.blogspot.com/-Vw_65W3AaIU/U4kle8w-xrI/AAAAAABXp4/LJfUZ7KHuCs/s1600/phoca_thumb_l_img_0022.jpg)



84. Fotografía: Ingreso al vagón, Vagón Alfaro.



85. Fotografía: Vagón emplazado, Vagón Alfaro.



86. Fotografía: Vagón readecuado, Vagón Alfaro.

## Propuesta nivel arquitectónico

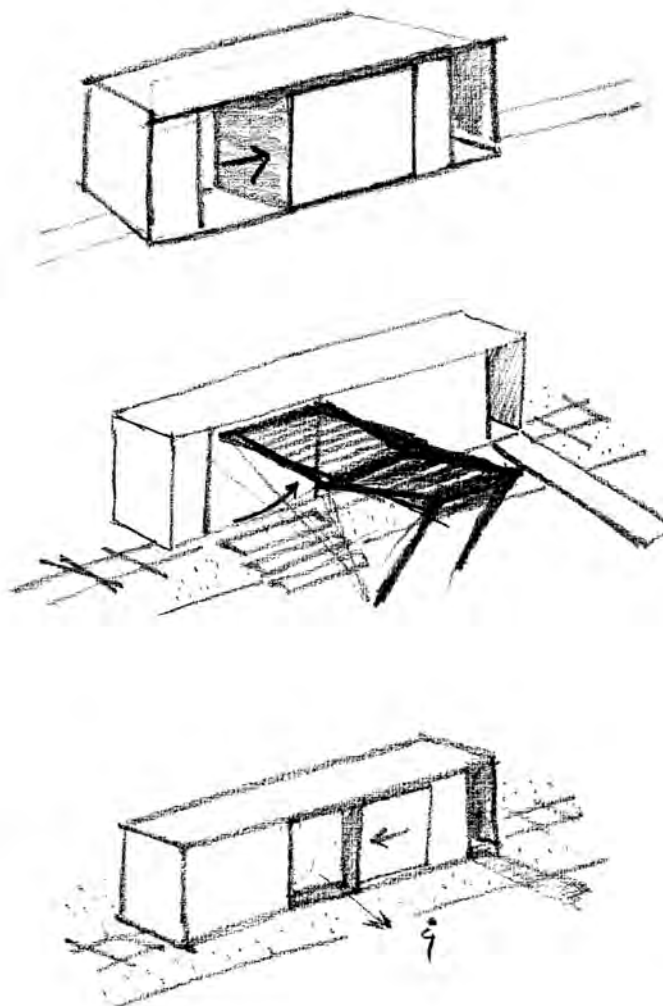
“Para este proyecto, se propuso colocar en el interior un envolvente, que esté separado de los paneles metálicos, elaborado con maderas; dispuestos de tal forma que asemejen un telar, en tributo a los tejidos de totora característicos del lugar donde funcionará este “Contenedor Cultural”.<sup>29</sup>

“Las limitantes espaciales (12 m largo; 2,50 m ancho; 2,10 m alto) y el ambicioso programa propuesto, devengó en una propuesta flexible y versátil. En base a los mecanismos y dispositivos del sistema ferroviario, se propuso un mobiliario plegable de funcionamiento manual, el cual forma parte del envolvente de madera, y permite desarrollar algunas actividades de manera conjunta al interior del vagón.”<sup>30</sup>

“En los extremos del envolvente se creó un entramado de madera que, en un caso controla el ingreso de luz y aire al interior; y, en otro, tiene la cualidad de desplegarse y constituirse en una cubierta que genera el área de sombra y protección sobre el espacio público, transformando una parte del vagón, en un escenario para teatro u otras actividades similares, integrando así, el espacio interior con el exterior.”<sup>31</sup>

“La accesibilidad y la diferencia de niveles entre el interior del vagón y el nivel de piso del espacio público, fueron solventadas con un sistema de rampas desplegables colocado en los extremos del “Contenedor Cultural”, facilitando así, el acceso de niños, adultos mayores y personas con distintas capacidades.”<sup>32</sup>

“La incorporación de tecnologías que se brinda a los usuarios, a través del sistema de calefacción con paneles solares y un sistema de radiadores, garantizarán el confort térmico para desarrollar actividades al interior del vagón en la noche.”<sup>33</sup>



87. Figura: Bocetos del Proyecto, vagón Alfaro.

### CITAS

<sup>29</sup> Vagón de Alfaro / IKON Estudio de arquitectura, (2013). Plataforma Arquitectura. Recuperado el 15 de Enero de 2015, de <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-292885/vagon-de-alfaro-ikonestudio-de-arquitectura>

<sup>30</sup> Ibid. Recuperado el 15 de Enero de 2015.

<sup>31</sup> Ibid. Recuperado el 15 de Enero de 2015.


<sup>32</sup> Ibid. Recuperado el 15 de Enero de 2015.

<sup>33</sup> Ibid. Recuperado el 15 de Enero de 2015.

### FUENTE

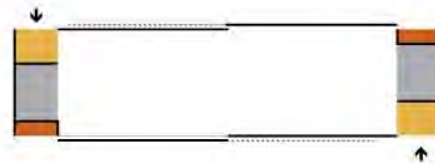
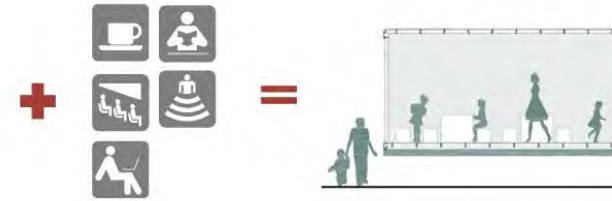
87. Figura  
<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-292885/vagon-de-alfaro-ikonestudio-de-arquitectura/52367bcce8e44eef7900008f>

### SIMBOLOGÍA

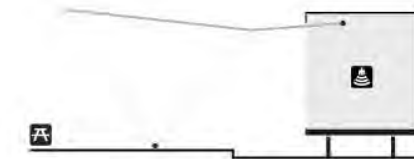
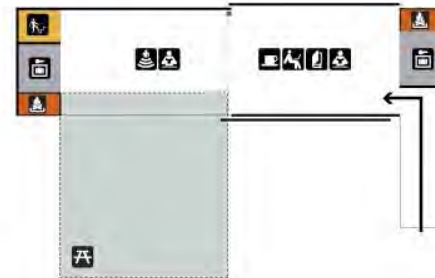
-  Espacio a Activarse
-  Ingreso
-  S.S.H.H.
-  Discapacitados
-  Punto Ventas
-  Servicio de Comidas
-  Cafetería
-  Talleres
-  Proyección Vídeos
-  Biblioteca
-  Capacitación
-  Navegación Web
-  Dinámicas
-  Horarios
-  Almacenamiento Rampa
-  Repisas/Bodega
-  Calefacción
-  Mesas de Trabajo
-  Área de Sombra
-  Rampa de Acceso
-  Vagón de Saber
-  Almacenamiento
-  Accesibilidad
-  Calefacción

FUENTE

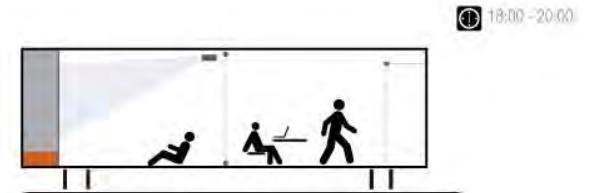
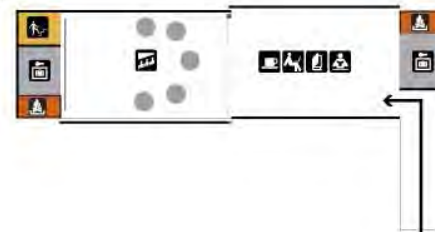
**88. Figura**  
<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-292885/vagon-de-alfaro-ikonestudio-de-arquitectura/52367b91e8e44e4e1000b2>



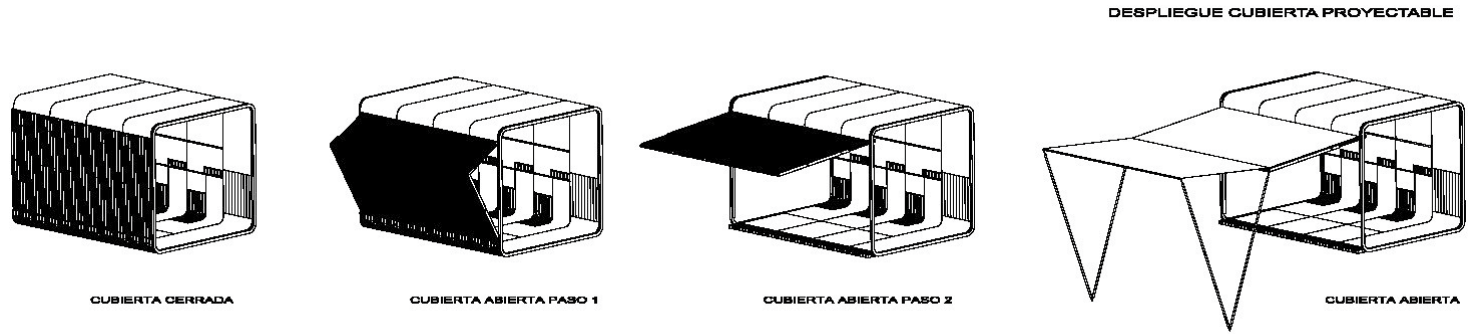
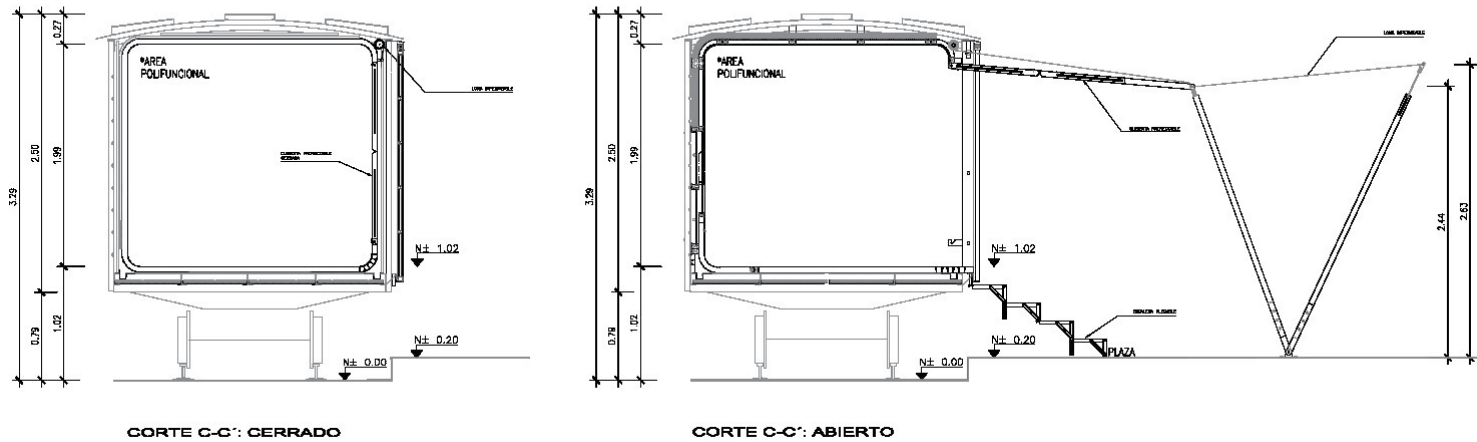
**DIA / TARDE**



**NOCHE**



**88. Figura:** Propuesta Funcional, vagón Alfaro.



**89. Figura:** Cortes y detalles del funcionamiento del vagón.



FUENTE  
**89. Figura**  
<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-292885/vagon-de-alfaro-ikonestudio-de-arquitectura/52367b8de8e44eef7900008e>





**90. Fotografía:** Vistas interiores y tipos de usos, Vagón Alfaro.



FUENTE

**90. Fotografía**  
<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-292885/vagon-de-alfaro-ikonestudio-de-arquitectura/52367fa6e8e44eeea10000bd>

### 1.2.3.2 Vagón del Saber

**Año de Proyecto:** 2012

**Ubicación:** Ecuador

**Arquitecto:** Al Borde

**Tipo:** Vagón Cultural

**Historia:** Antiguo vagón de carga

El proyecto forma parte de la recuperación del sistema ferroviario ecuatoriano, que lleva a cabo el Ministerio de Cultura y Patrimonio. Pero a diferencia de las demás partes que integran este proyecto de recuperación, este vagón no lleva turistas ni carga, sino cultura y espacio público.

La reactivación del ferrocarril, significa un gran suceso en las comunidades que están en su ruta. Después de doce años de ausencia, estos asentamientos no solamente recuperan una vía de comunicación y se reactivan económicamente, sino que recobran en muchos casos su función.

Gestores culturales, se valdrán del vagón como activador de espacio público, en las estaciones del litoral por las que pasará. El proyecto posibilita presentaciones musicales, teatrales, capacitación a las comunidades, festejos, etc. Esto significa que estrictamente el vagón no tiene programa arquitectónico definido. Lo que implica un desafío: que funcione para cualquier actividad que los gestores culturales programen.



91. Fotografía: Vista lateral, Vagón del Saber.



92. Fotografía: Vagón antes de ser readecuado, Vagón del Saber.



93. Fotografía: Vagón después de ser readecuado, Vagón del Saber.

#### FUENTE

**91. Fotografía**

<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-311729/vagon-del-saber-al-borde/528dde7ee8e44e536800018d>

**92. Fotografía**

<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-311729/vagon-del-saber-al-borde/528dde-c5e8e44e536800019f>

**93. Fotografía**

<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-311729/vagon-del-saber-al-borde/528dde-7fe8e44efcf0001a2>

#### CITAS

<sup>34</sup> Vagón del Saber / Al Borde,(2013). Plataforma Arquitectura. Recuperado el 15 de Enero de 2015, de <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-311729/vagon-del-saber-al-borde>

<sup>35</sup> Ibid. Recuperado el 17 de Enero de 2015.

### Propuesta nivel arquitectónico

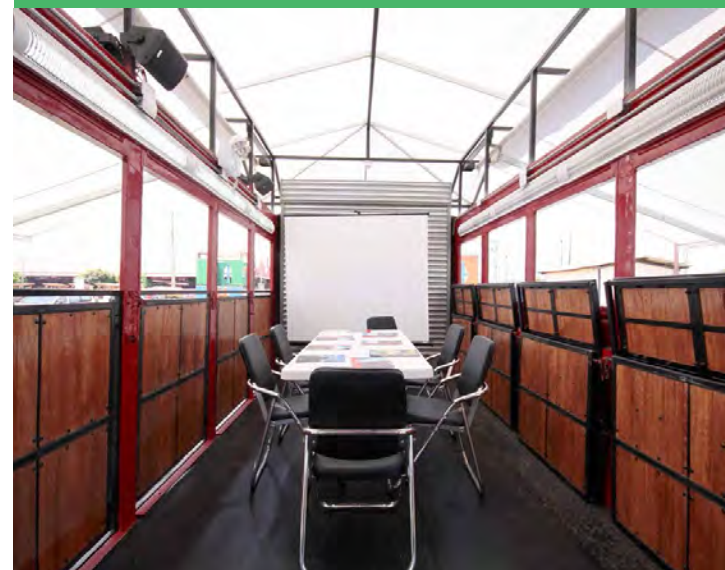
“Para resolver este proyecto multifunción, la búsqueda se enfocó en aplicar matemática básica a las funciones arquitectónicas. Todo se resuelve bajo una lógica de mínimo común múltiplo, o mejor dicho una mínima función común: la mayor cantidad de funciones con la menor cantidad de elementos.” <sup>34</sup>

“Así, se concluye que para una plaza pública, un teatro para un aforo de 60 a 80 personas y espacios de trabajo para capacitación de 20 usuarios, se necesitaría anexar al vagón solamente tres elementos: cubierta con varias opciones de despliegue, mobiliario retráctil y dos bodegas. Trabajaron con varios diseñadores industriales, cada uno especializado en un área específica: cubierta, mobiliario y bodegas, esto permitió optimizar los procesos y los tiempos de construcción.” <sup>35</sup>

El vagón puede convertirse en plaza, teatro u oficina con sistemas sencillos operados por los gestores.



94. Fotografía: Estudiantes dando uso al vagón, Vagón del Saber.

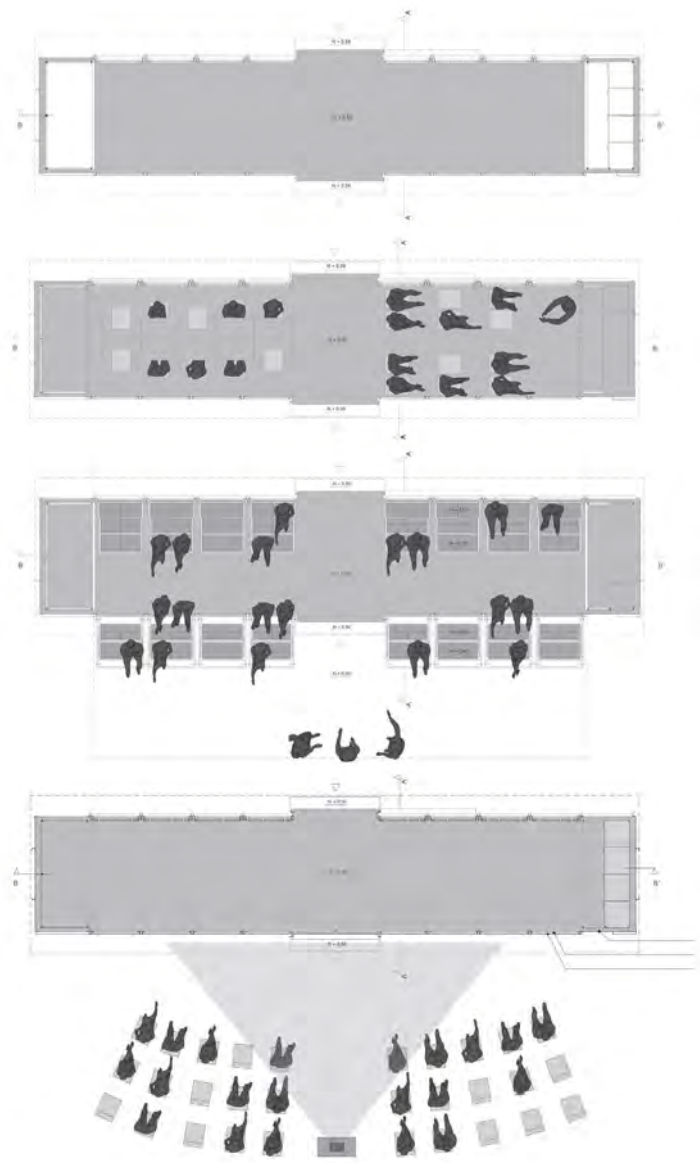


95. Fotografía: Interior del vagón, uso para reuniones, Vagón del Saber.

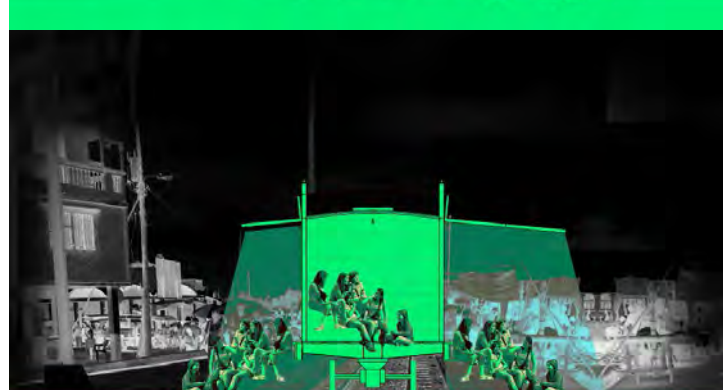
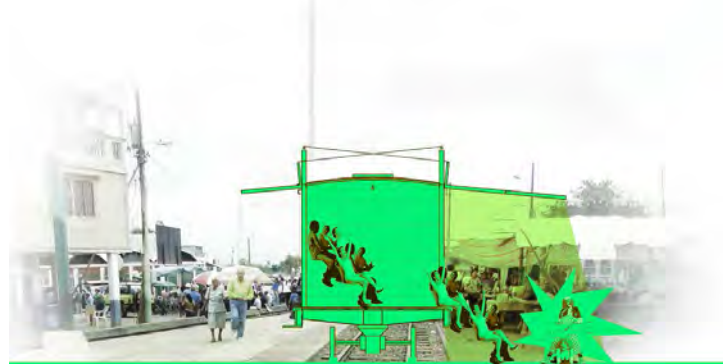
#### FUENTE

**94. Fotografía**  
<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-311729/vagon-del-saber-al-borde/528ddf-c0e8e44efc1f0001a7>

**95. Fotografía**  
<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-311729/vagon-del-saber-al-borde/528dde-fee8e44ece5800018e>



96. Figura: Plantas arquitectónicas y tipos de usos del vagón, Vagón del Saber.



97. Figura: Cortes y tipos de usos del vagón, Vagón del Saber.

FUENTE

96. Figura  
<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-311729/vagon-del-saber-al-borde>

97. Figura  
<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-311729/vagon-del-saber-al-borde>

## 1.3 VALORACIÓN DE LOS CASOS DE ESTUDIO

### 1.3.1 Metodología Propuesta

Se plantea escoger casos de intervenciones en espacios que una vez funcionaron como estaciones, espacios férreos, o equipamientos relacionados y que han sufrido condiciones similares, tales como deterioro por el paso del tiempo, olvido y descuido por parte de las entidades gubernamentales, y que han sido readecuadas, generando alternativas de diseño para este anteproyecto.

En los ejemplos, se aplicará una valoración, para determinar cuáles de ellos serán seleccionados para tener ideas de diseño para el anteproyecto, en base a conceptos antes mencionados de infraestructura de un parque recreacional público y algunas variables que se agregaron de acuerdo al criterio personal del realizador del trabajo de investigación.

Las variables están agrupadas dentro de tres niveles de diseño:

**Nivel arquitectónico:** Estudia la infraestructura, accesibilidad para todo tipo de usuarios; y, el rescate y readecuación de la infraestructura existente en el lugar.

**Nivel paisajístico:** Evalúa la percepción del verde urbano, si se rescata las especies arbustivas autóctonas, y si resalta la calidad del paisaje y sus visuales.

**Nivel usuario:** Valora el desenvolvimiento de los usuarios en el lugar y su comodidad con el mobiliario propuesto.

Estas variables se fundamentaron en la Guía de Diseño del Espacio Público de María Martínez, considerando los aspectos básicos con los que debe contar un parque recreacional, y otros criterios propios del autor. A las variables se les otorga un puntaje de 10%; y, una calificación de 1 a 3, siendo 1 el mayor y 3 el menor; la suma de estos valores da un 100%, que sería el indicador que debe cumplir el proyecto valorado para tener un diseño adecuado y funcional de acuerdo al objetivo del anteproyecto de dotar a la ciudad de un parque recreacional readecuado.

FUENTE

1. Tabla  
Autor del trabajo de grado

TABLA DE VALORACIÓN DE ESPACIOS FERROVIARIOS Y PARQUES READECUADOS

NIVELES	%	VARIABLES	VALOR
Arquitectónico	50%	Equipamientos Arquitectónicos	10
		Equipamientos Deportivos	10
		Redes de Circulación Interna	10
		Accesibilidad	10
		Rescate de Infraestructura Existente	10
Paisajístico	30%	Percepción del Verde Urbano	10
		Especies Arbóreas y Arbustivas	10
		Visuales hacia y fuera del Parque	10
Usuario	20%	Variedad de Actividades	10
		Mobiliario	10
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>		<b>100%</b>

TABLA DE VALORACIÓN DE VAGONES DE CARGA READECUADOS

NIVELES	%	VARIABLES	VALOR
Arquitectónico	60%	Forma	10
		Función	10
		Tecnología	10
		Materialidad	10
		Accesibilidad	10
		Transporte	10
Paisajístico	20%	Acoplamiento con el entorno	10
		Impacto Visual	10
Usuario	20%	Variedad de Actividades	10
		Mobiliario Interno	10
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>		<b>100%</b>

1. Tabla: Metodología propuesta para la valoración de casos de estudio.

NIVELES	%	VARIABLES	VALOR	CASOS DE ESTUDIO							
				Centro Creación Joven Espacio Vías		Park am Nordbahnhof		Park am Gleisdreieck		High Line Park	
				Calf.	Calf. Total	Calf.	Calf. Total	Calf.	Calf. Total	Calf.	Calf. Total
Arquitectónico	50%	Equipamientos Arquitectónicos	10	1	10,00	3	3,33	3	3,33	1	10,00
		Equipamientos Deportivos	10	3	3,33	1	10,00	1	10,00	2	5,00
		Redes de Circulación Interna	10	1	10,00	1	10,00	1	10,00	1	10,00
		Accesibilidad	10	2	5,00	1	10,00	1	10,00	1	10,00
		Rescate de Infraestructura Existente	10	1	10,00	2	5,00	3	3,33	1	10,00
Paisajístico	30%	Percepción del Verde Urbano	10	3	3,33	1	10,00	1	10,00	1	10,00
		Especies Arbóreas y Arbustivas	10	3	3,33	1	10,00	1	10,00	1	10,00
		Visuales hacia y fuera del Parque	10	2	5,00	1	10,00	1	10,00	1	10,00
Usuario	20%	Variedad de Actividades	10	2	5,00	2	5,00	1	10,00	1	10,00
		Mobiliario	10	2	5,00	2	5,00	1	10,00	1	10,00
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>		<b>100%</b>	<b>60,00</b>		<b>78,33</b>		<b>86,67</b>		<b>95,00</b>	

**2. Tabla:** Análisis y Valoración de Espacios Ferroviarios Readecuados.

### 1.3.1.1 Conclusiones de la valoración de Espacios Ferroviarios

El estudio de casos, contribuye de una manera importante, en el aporte de ideas para realizar la propuesta de diseño, tras el análisis de los cuatro casos seleccionados, se toma en cuenta los puntos más significativos a destacar del proyecto escogido:

#### High line

- Es accesible en toda su extensión, a través de escaleras y ascensores, permite la circulación a pie en todo su recorrido, sin limitaciones para personas con capacidades reducidas.
- Existe gran cantidad de mobiliario de todo tipo, bancos y sillas integradas en las antiguas vías del tren, formando un

espacio de estancia y no solo de recorrido.

- En los puntos más significativos del recorrido, se encuentran auditorios, rampas de acceso, playas urbanas, clases de Pilates, visitas guiadas e incluso clases de astronomía, eventos que se llevan a cabo de forma regular en este parque elevado, lo que lo hace un lugar siempre lleno de gente.

- Las caminerías están compuestas por un sistema de placas de hormigón y plantación, que sirve para hacer recorridos a lo largo de el proyecto, este sistema también se une a las antiguas rieles que aún quedan en el lugar.

FUENTE

**2. Tabla**  
Autor del trabajo de grado

NIVELES	%	VARIABLES	VALOR	CASOS DE ESTUDIO			
				Parque de la Madre		Parque Inclusivo Circo Social	
				Calf.	Calf. Total	Calf.	Calf. Total
Arquitectónico	50%	Equipamientos Arquitectónicos	10	1	10,00	1	10,00
		Equipamientos Deportivos	10	1	10,00	1	10,00
		Redes de Circulación Interna	10	2	5,00	2	5,00
		Accesibilidad	10	1	10,00	1	10,00
		Rescate de Infraestructura Existente	10	1	10,00	3	3,33
Paisajístico	30%	Percepción del Verde Urbano	10	1	10,00	2	5,00
		Especies Arbóreas y Arbustivas	10	1	10,00	2	5,00
		Visuales hacia y fuera del Parque	10	1	10,00	1	10,00
Usuario	20%	Variedad de Actividades	10	1	10,00	1	10,00
		Mobiliario	10	1	10,00	1	10,00
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>		<b>100%</b>	95,00		78,33	

**3. Tabla:** Análisis y Valoración de Parque nuevos en Cuenca Readecuados.

### 1.3.1.2 Conclusiones de la valoración de Parques Readecuados

El estudio de casos, contribuye de una manera importante, en el aporte de ideas para realizar la propuesta de diseño, tras el análisis de los dos casos seleccionados, se toma en cuenta los puntos más significativos a destacar del proyecto escogido:

#### Parque de la Madre

- El Planetario, como equipamiento arquitectónico, llama la atención de todo tipo de usuarios y hace que este parque sea más atractivo y útil que otros parques.

- La existencia de un parqueo subterráneo es importante, ya que permite evitar la pérdida de la visual del Barranco

hacia el sur de la ciudad y viceversa, a la vez que aporta a la comodidad de los usuarios que visitan el parque y sus alrededores con sus vehículos.

- Destaca una gran plazoleta, que es muchas veces utilizada para la concentración de los usuarios en eventos de la ciudad ya sea conciertos, bailoterapia, ciclo paseos, etc.

- La pista atlética, promueve el deporte en la ciudad y genera que los usuarios visiten y usen los espacios deportivos.

FUENTE

**3. Tabla**  
Autor del trabajo de grado

NIVELES	%	VARIABLES	VALOR	CASOS DE ESTUDIO			
				Vagón de Alfaro		Vagón del Saber	
				Calf.	Calf. Total	Calf.	Calf. Total
Arquitectónico	60%	Forma	10	1	10,00	1	10,00
		Función	10	2	5,00	1	10,00
		Tecnología	10	1	10,00	3	3,33
		Materialidad	10	1	10,00	2	5,00
		Accesibilidad	10	2	5,00	1	10,00
		Transporte	10	2	5,00	1	10,00
Paisajístico	20%	Acoplamiento con el entorno	10	1	10,00	1	10,00
		Impacto Visual	10	2	5,00	2	5,00
Usuario	20%	Variedad de Actividades	10	1	10,00	1	10,00
		Mobiliario Interno	10	1	10,00	1	10,00
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>		<b>100%</b>	<b>80,00</b>		<b>83,33</b>	

**4. Tabla:** Análisis y Valoración de Vagones Readecuados.

### 1.3.1.3 Vagones Readecuados Conclusiones

El estudio de casos, contribuye de una manera importante, en el aporte de ideas para realizar la propuesta de diseño, tras el análisis de los dos casos seleccionados, se toma en cuenta los puntos más significativos a destacar del proyecto escogido:

#### Vagón del Saber

- Destaca por sus múltiples usos y que se puede acoplar a muchas necesidades del usuario, dentro de un parque recreativo, como puede ser para proyecciones o como tarima para presentaciones artísticas.

FUENTE

**4. Tabla**  
Autor del trabajo de grado

### 1.3.2 Selección de los Casos de Estudio

Los casos de estudio, con mayor calificación en la evaluación de variables, se seleccionan como los principales ejemplos bases del diseño del anteproyecto. En la propuesta se rescatará las potencialidades de estos casos, y también se considerará su criterio arquitectónico.

De los ocho casos de estudio que han sido evaluados, se seleccionó tres que cumplen de mejor manera con las características consideradas importantes para este anteproyecto, considerando principalmente su funcionalidad como parque recreacional, y de espacio cultural.

Los proyectos que se presentan a continuación, han sido seleccionados de acuerdo al puntaje más alto, como se visualiza en las tablas dos, tres, y cuatro. Para esto se evaluaron las variables divididas en los niveles arquitectónico, paisajístico y de usuario, como se indica en cada tabla, tomando en consideración que la calificación parte de la división de cada variable (10%), para 1, 2, o 3; siendo 1 la valoración más alta de cumplimiento del criterio.

Los casos de estudio seleccionados son:

- **High Line Park**

**Ubicación:** New York, Estados Unidos de Norteamérica.

**Tipo de proyecto:** Readequación de una antigua línea férrea elevada.

- **Parque de la Madre**

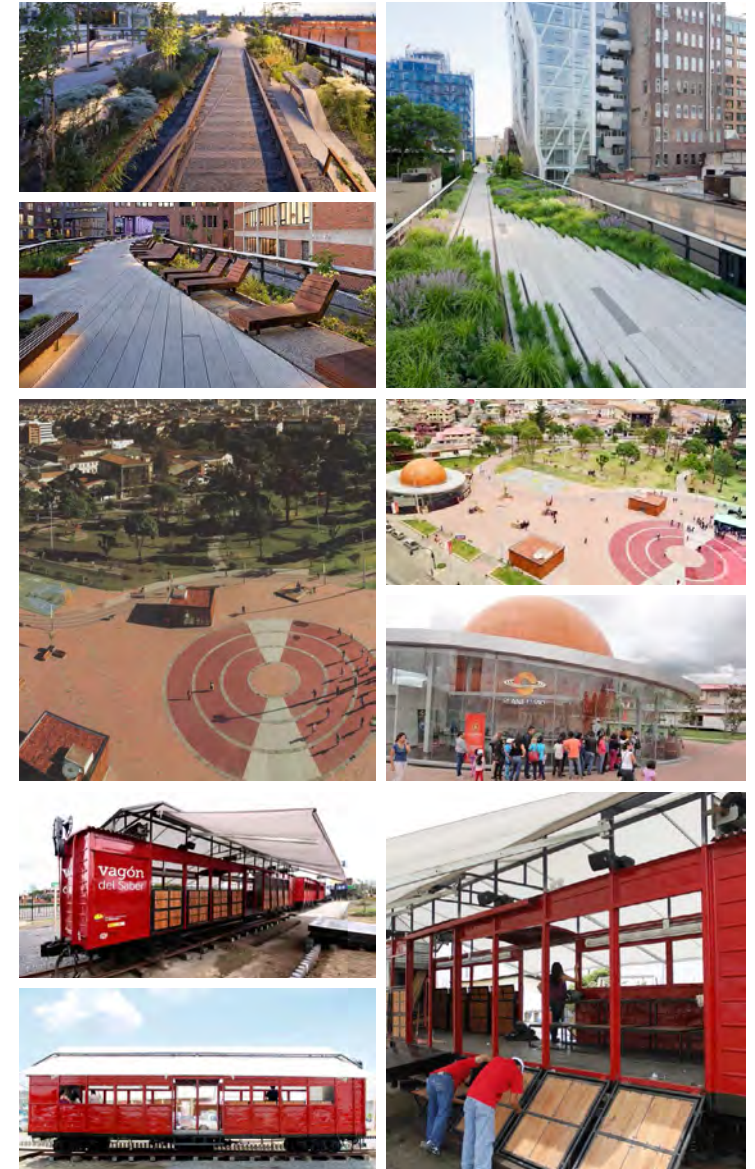
**Ubicación:** Centro Histórico de Cuenca.

**Tipo de proyecto:** Parque recreacional readequado.

- **Vagón del Saber**

**Ubicación:** Ecuador.

**Tipo de proyecto:** Antiguo vagón de carga readequado.



**98. Fotografía:** Imágenes de los casos de estudio seleccionados.

FUENTE

**98. Fotografía**

Autor del trabajo de grado, <http://www.plataformaarquitectura.cl/>

# 2. HISTORIA

La historia del Ferrocarril Ecuatoriano se analiza en el presente capítulo, siendo los ejes principales, las figuras emblemáticas de este proceso, la construcción e infraestructura arquitectónica, las rutas y etapas; y, de manera sobresaliente la llegada del ferrocarril a la ciudad de Cuenca. Posteriormente, se puntualiza la decadencia y el ulterior esfuerzo de recuperación del ferrocarril y sus antiguas estaciones en el Ecuador.



## 2.1 EL FERROCARRIL ECUATORIANO

### 2.1.1 Promotores del Ferrocarril Ecuatoriano

Dicho proyecto se debe al esfuerzo y entusiasmo principalmente de dos de los políticos y gobernantes más notables que ha tenido el pueblo ecuatoriano:

El primero, el Dr. Gabriel García Moreno, considerado El Promotor del ferrocarril ecuatoriano, decreta en 1861 ante la urgente necesidad de vías de comunicación en el País, la construcción del ferrocarril. Las obras comienzan once años más tarde, y durante su segundo mandato se concluye la construcción de la primera etapa del ferrocarril.<sup>1</sup>

A quien se le conoce como El Gran Ejecutor, es al Gral. Eloy Alfaro, quien a pesar de la fuerte oposición del congreso continúa con la construcción. Para esto viaja a Estados Unidos de Norteamérica buscando apoyo de inversionistas. Es así, que surge la compañía ecuatoriano-americana The Guayaquil and Quito Railway Company. Finalmente en 1908 y durante su segundo mandato, la vía férrea que une a Guayaquil y Quito se ve concluida.<sup>2</sup>



1. Fotografía: Locomotora subiendo la Nariz del Diablo.

#### CITAS

<sup>1</sup> Gabriel Gregorio García Moreno, (s. f). Recuperado el 13 de Febrero de 2015 de <http://www.trenandino.com/garcia-moreno.php>

<sup>2</sup> José Eloy Alfaro Delgado, (s. f). Recuperado el 13 de Febrero de 2015 de <http://www.trenandino.com/eloy-alfaro.php>

#### FUENTE

**1. Fotografía**  
Revista digital: Construcción y Rehabilitación del Tren de Alfaro 2014, pag 28, <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdelecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

### 2.1.1.1 Gabriel García Moreno

#### El Promotor



#### 7° Presidente Constitucional de la República del Ecuador

#### Periodos

17 de enero de 1861-30 de agosto de 1865  
10 de agosto de 1869-06 de agosto de 1875

#### Datos personales

**Nacimiento:** 24 de diciembre de 1821, Guayaquil, Ecuador.  
**Fallecimiento:** 6 de agosto de 1875 (53 años), Quito, Ecuador.  
**Profesión:** Abogado  
**Ocupación:** Político

#### Obras:

- Avances en la educación, cultura, ciencias, artes. La educación primaria adquirió carácter de obligatorio.
- La Hacienda pública se vio beneficiada, tanto en el crédito que merecía por parte de los ciudadanos, como en sus propias funciones, tales como, la recaudación e inversión correcta de los fondos públicos.
- Trajo de Europa, órdenes religiosas con fines educativos, tales como, los Jesuitas, varias congregaciones de monjas y los hermanos cristianos.
- Hizo del ejército un instrumento de paz pública y de real defensa del país y de los ciudadanos.
- Reformó la educación superior; creó la Escuela Politécnica Nacional.
- Fundó la escuela de artes y oficios, el conservatorio nacional de música y la escuela de arte.
- Construyó varias carreteras (la de Ibarra a Quito y la de Quito a Cuenca son las más importantes), caminos, puentes e inició la construcción del ferrocarril.
- Reconstruyó la ciudad de Ibarra, destruida por un terremoto.
- Construyó escuelas y colegios en la Sierra y Costa, así como una escuela de obstetricia. Reorganizó la Escuela de Marina.
- Inició la exploración petrolera en la península de Santa Elena.
- Construyó el penal que ahora lleva su nombre.
- Difundió el cultivo del árbol de eucalipto.

2. Cuadro: Datos bibliográficos, Dr. Gabriel García Moreno.

FUENTE

2. Cuadro  
[https://es.wikipedia.org/wiki/Gabriel\\_Garc%C3%ADa\\_Moreno](https://es.wikipedia.org/wiki/Gabriel_Garc%C3%ADa_Moreno)

### 2.1.1.2 Eloy Alfaro Delgado

#### El Gran Ejecutor



#### 15° Presidente Constitucional de la República del Ecuador

##### Periodos

8 de junio de 1895 - 1 de septiembre de 1901

16 de enero de 1906 - 12 de agosto de 1911

##### Datos personales

**Nacimiento:** 25 de junio de 1842, Montecristi, Ecuador.

**Fallecimiento:** 8 de enero de 1912 (69 años), Quito, Ecuador.

**Profesión:** Militar, General.

**Ocupación:** Político

**3. Cuadro:** Datos bibliográficos, Cnel. Eloy Alfaro.

##### Obras:

- Constructor ejecutivo del ferrocarril del sur.
- Abolición de algunas contribuciones del pueblo indígena, propuso su protección.
- Incorporó a la mujer a la vida pública.
- Implantó el Laicismo.
- Organizó mejor la enseñanza universitaria.
- Fundó escuelas matutinas.
- Fundó escuelas nocturnas y diurnas.
- Mejoró el Ejército.
- Abolió privilegios militares y eclesiásticos.
- Suprimió los impuestos que reemplazaron al diezmo.
- Hizo levantar un monumento al insigne escritor y amigo Don Juan Montalvo en su ciudad natal.
- Reorganizó el desaparecido conservatorio de música.
- Organizó mejor la enseñanza universitaria.

CITAS

<sup>3</sup> Gabriel Gregorio García Moreno, (s. f). Recuperado el 15 de Febrero de 2015 de <http://www.trenandino.com/garcia-moreno.php>

<sup>4</sup> Ibid

<sup>5</sup> Ibid

<sup>6</sup> Ibid

<sup>7</sup> Ibid

<sup>8</sup> León, G. Ordóñez, M. (2002). Tesis de Grado Rehabilitación de la Vía Férrea Cuenca-Azogues, Tramo Gapal-El Descanso, Disertación doctoral no publicada, Universidad de Cuenca, Cuenca, Ecuador.

## 2.1.2 Construcción del Ferrocarril Ecuatoriano

En los años de 1859 a 1861, cuando el guayaquileño, Dr. Gabriel García Moreno, llegó a gobernar la República del Ecuador como Jefe Supremo, el país entero se hallaba sumido dentro del colapso de la inmovilidad por la falta de vías, siendo éste el problema más agudo que soportaba la nación, impidiendo el progreso. <sup>3</sup>

Ante la urgente necesidad de vías de comunicación, en el Gobierno de García Moreno en 1861, se decreta la ejecución del Ferrocarril directamente o por medio de empresarios. Once años transcurrieron desde la expedición del histórico decreto, fue así que, el 18 de Julio de 1873 cuando García Moreno gobernaba por segunda vez el país, se inicia la construcción del ferrocarril, partiendo desde la población de Yaguachi. <sup>4</sup>

Para el año de 1875, la construcción del ferrocarril alcanza los primeros 44 kilómetros de vía férrea, que conducían desde Yaguachi hasta Naranjito. Es decir, que García Moreno había cumplido la primera etapa. <sup>5</sup>

Era una obra de ingeniería, que dio un giro a la vida del Litoral, que permitía llevar y traer mercadería, personas, unir familias y acortar tiempos. La gran obra ferroviaria del Ecuador empezaba a cobrar vida. <sup>6</sup>

“El fervor constructivo del Mandatario se encaminaba con éxito, ya que contaba también con un tren en los tramos: Babahoyo y Quito, Naranjal y Cuenca, Santa Rosa y Zaruma, pero el 6 de Agosto de 1875, la obra del ferrocarril se ensangrentó tras el asesinato del Presidente Gabriel García Moreno.” <sup>7</sup>

La obra siguió a cargo del Dr. José María Plácido Caamaño, quien contrató y llevó a cabo la continuación de la vía férrea desde Yaguachi hasta Durán, lo cual habilitó el comercio de Guayaquil con el interior del país, hecho que facilitó el transporte de materiales para la obra de Chimbo a Sibambe. <sup>8</sup>



4. Fotografía: Grupo de trabajadores durante la construcción de la Nariz del Diablo.



5. Fotografía: Construcción de la estación del tren de Durán.

FUENTE

4. Fotografía

Revista digital: Construcción y Rehabilitación del Tren de Alfaro 2014, pag 14, <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdelecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

5. Fotografía

Revista digital: Construcción y Rehabilitación del Tren de Alfaro 2014, pag 15, <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdelecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

Además, se instaló la red de telégrafos y teléfonos Guayaquil - Quito. En esta administración, empezó a sobresalir el contratista e ingeniero inglés Marco Jameston Kelly, que parecía llamado a liderar la empresa, llevando el Ferrocarril hasta Quito, pero fueron tantas las dificultades con las que tropezaron que ocasionaron que le faltaran completamente los recursos, desembocando así en un fracaso.<sup>9</sup>

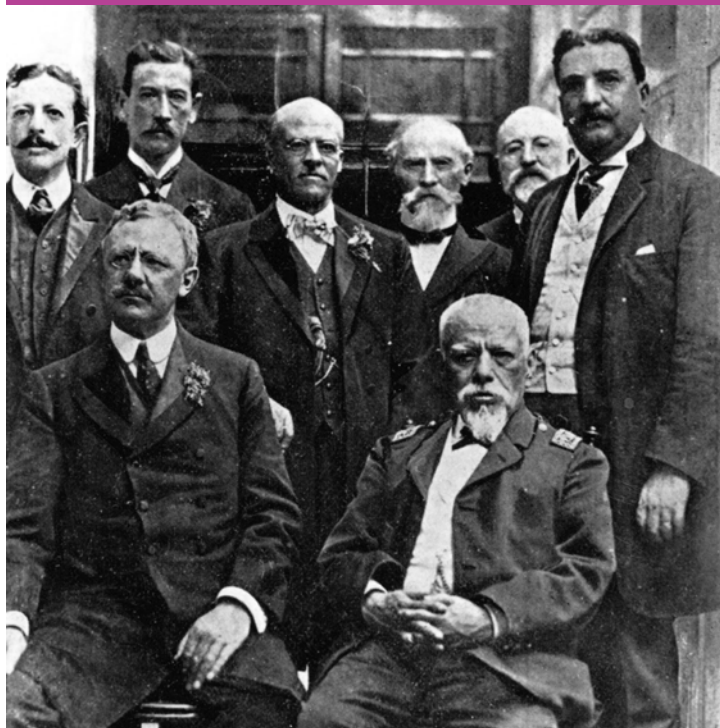
En 1895 con la llegada del Gral. Eloy Alfaro al poder, para seguir haciendo realidad la obra, durante dos años mantuvo gestiones tendientes a la ejecución del ferrocarril, aunque tuvo que librar la fuerte oposición del Congreso que estaba en contra de la construcción del ferrocarril. Alfaro contra toda oposición viaja a New York, en esta ciudad hizo contacto con el ingeniero experto en ferrocarriles Archer Harman y su hermano John Harman.<sup>10</sup>

Por su parte, los hermanos Harman y Eloy Alfaro se reunieron con los banqueros de New York, a quienes se les informó del ambicioso proyecto de la construcción total del “Ferrocarril Andino”, los inversionistas de Norteamérica no dudaron en ofrecer el crédito, conocedores que la inversión era buena y estaba garantizada, con estos antecedentes se había logrado la consecución del Ferrocarril en la ciudad de Nueva Jersey, gracias también a las gestiones el entonces Ministro ecuatoriano Luís Felipe Carbo y del norteamericano Archer Harman, se conforma la compañía ecuatoriana – norteamericana, con el nombre de The Guayaquil and Quito Railway Company.<sup>11</sup>

Dada la geografía ecuatoriana, la crudeza de su selva y la dificultad económica para financiar la obra, se denomina a esta propuesta como “el ferrocarril más difícil del mundo”. Su construcción requirió inversiones millonarias, aportes internacionales; significó la pérdida de miles de vidas de obreros, muchos de ellos jamaquinos, y una lucha constante contra los opositores al proyecto.<sup>12</sup>



**6. Fotografía:** Locomotora #1 y #2, las primeras locomotoras traídas al país.



**7. Fotografía:** Archer Harman y Eloy Alfaro; atrás inversionistas de la Guayaquil and Quito.

#### CITAS

<sup>9</sup> León, G. Ordoñez, M. (2002). Tesis de Grado Rehabilitación de la Vía Férrea Cuenca-Azogues, Tramo Gapat-El Descanso, Disertación doctoral no publicada, Universidad de Cuenca, Cuenca, Ecuador.

<sup>10</sup> José Eloy Alfaro Delgado, (s. f). Recuperado el 15 de Febrero de 2015 de <http://www.trenandino.com/eloy-alfaro.php>

<sup>11</sup> Ibid

<sup>12</sup> Nariz del Diablo, (s. f). Recuperado el 16 de Febrero de 2015 de [http://narizdeldiablochp.blogspot.com/2011\\_09\\_01\\_archive.html](http://narizdeldiablochp.blogspot.com/2011_09_01_archive.html)

#### FUENTE

##### **6. Fotografía**

Revista digital: Los últimos días de Alfaro documentos para el debate, cuaderno #5, pag 3, <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdelecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

##### **7. Fotografía**

Revista digital: Construcción y Rehabilitación del Tren de Alfaro 2014, pag 14, <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdelecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

CITAS

<sup>13</sup> Leon, G. Ordóñez, M. (2002). Tesis de Grado Rehabilitación de la Vía Férrea Cuenca-Azogues, Tramo Galap-El Descanso, Disertación doctoral no publicada, Universidad de Cuenca, Cuenca, Ecuador.

<sup>14</sup> Ibid

<sup>15</sup> José Eloy Alfaro Delgado, (s. f). Recuperado el 15 de Febrero de 2015 de <http://www.trenandino.com/eloy-alfaro.php>

<sup>16</sup> Ibid

<sup>17</sup> Ibid

<sup>18</sup> Construcción y Recorrido, (s. f). Recuperado el 15 de Febrero de 2015 de <http://www.trenandino.com/construccion-recorrido.php>

El siguiente sucesor fue el Gral. Leónidas Plaza Gutiérrez, tuvo el agrado de ser parte activa en la construcción del “Ferrocarril del Sur”.<sup>13</sup>

Gracias a su colaboración, terminada su administración, la línea férrea estaba en servicio hasta Riobamba, ciudad a la que llegó el 24 de Julio de 1905, tras superar varias dificultades como la construcción de la línea en la “Nariz del Diablo” y el puente de Shucos.<sup>14</sup>

La construcción del ferrocarril quedó paralizada, hasta la segunda llegada al poder en 1906-1911 del Gral. Eloy Alfaro, quién desea continuar con la construcción del tramo de Riobamba a Quito, para finalmente ver terminada esta gran obra iniciada por Gabriel García Moreno, que conectaría las ciudades de Guayaquil y Quito.<sup>15</sup>

Luego de años de trabajo, el 25 de junio de 1908, día de su cumpleaños, Alfaro apoyado de su bastón, asistió a la fiesta de Chimbacalle.<sup>16</sup>

Llegó por primera vez a Quito el tren desde la Costa. La unión de las dos regiones más representativas del país era la recompensa para el “Viejo Luchador”. Su sueño y el de los ecuatorianos se veía realizado.<sup>17</sup>

**Nota:**

“De los 4000 obreros jamaquinos y ecuatorianos, pocos fueron los que sobrevivieron. Por acelerar el trabajo, apenas instalaban la dinamita la hacían explotar con todo y obreros. Esto ocasiono la muerte de la gran mayoría de ellos.”<sup>18</sup>

FUENTE

**8. Fotografía**

Revista digital: Los últimos días de Alfaro documentos para el debate, cuaderno #5, pag 14, <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdelecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

**9. Fotografía**

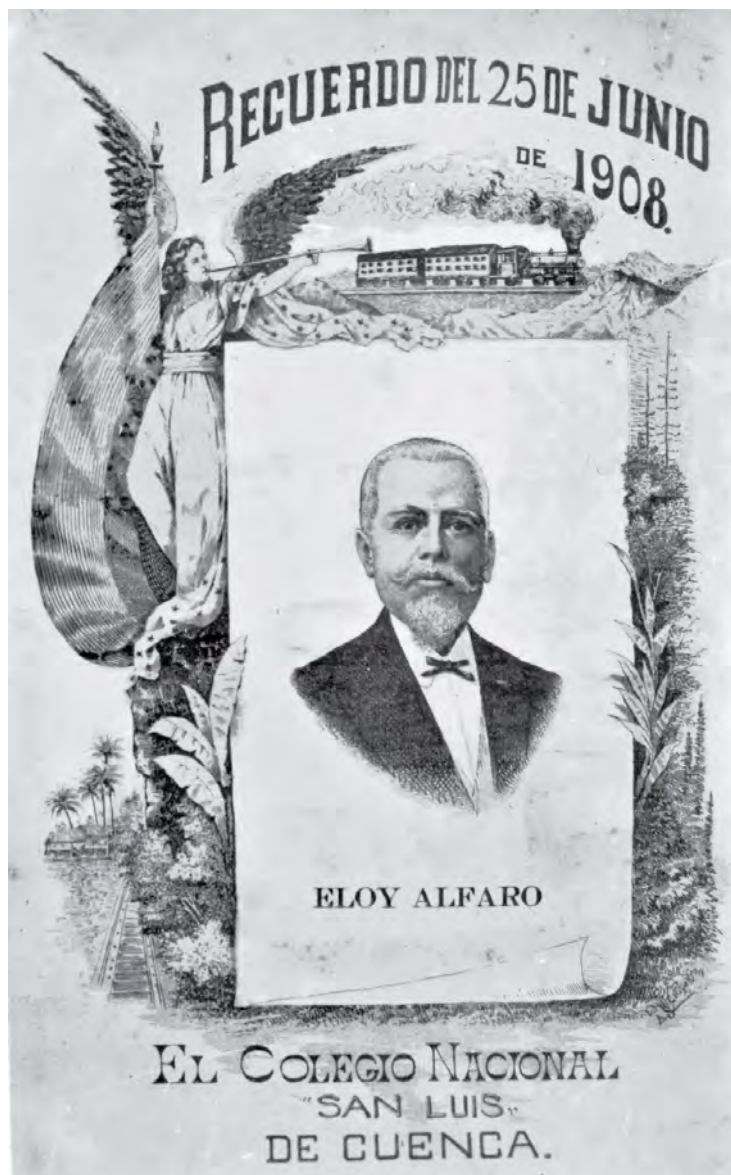
Revista digital: Construcción y Rehabilitación del Tren de Alfaro 2014, pag 7, <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdelecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>



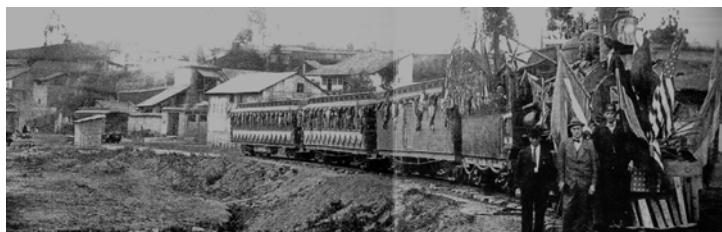
**8. Fotografía:** Trazado de las vías en “La nariz del Diablo” 1902



**9. Fotografía:** Ferrocarril Ecuatoriano en su ruta por las faldas del volcán Cotopaxi.



**10. Fotografía:** Afiche de la llegada del ferrocarril a chimbacalle en 1908.



**11. Fotografía:** La locomotora #8 embanderada apunto de entrar en Chimbacalle el 25 de junio de 1908.



**12. Fotografía:** Entrada de la locomotora #8 a Chimbacalle, abordo el Cnel. Eloy Alfaro.



**13. Fotografía:** Celebración junto a monumento de Eloy Alfaro Delgado, en Huigra.

#### FUENTE



**10. Fotografía**  
Revista digital: Los últimos días de Alfaro documentos para el debate, cuaderno #5, pag 21, <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdelecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

**11. Fotografía**  
[http://2.bp.blogspot.com/-dFF\\_V5NY7q4/US59CsbUxI/AAAAAAAAALec/4k1uiM92ct8/s1600/FERROCARRIL%2BEMBANDERADO%2B25%2BDE%2BJUNIO%2B1908.jpg](http://2.bp.blogspot.com/-dFF_V5NY7q4/US59CsbUxI/AAAAAAAAALec/4k1uiM92ct8/s1600/FERROCARRIL%2BEMBANDERADO%2B25%2BDE%2BJUNIO%2B1908.jpg)





**12. Fotografía**  
Revista digital: Los últimos días de Alfaro documentos para el debate, cuaderno #5, pag 44, <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdelecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

**13. Fotografía**  
Revista digital: Construcción y Rehabilitación del Tren de Alfaro 2014, pag 54, <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdelecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>





### SIMBOLOGÍA

-  Volcanes y Montañas
-  Estaciones de Destino

#### Etapas de la línea del sur

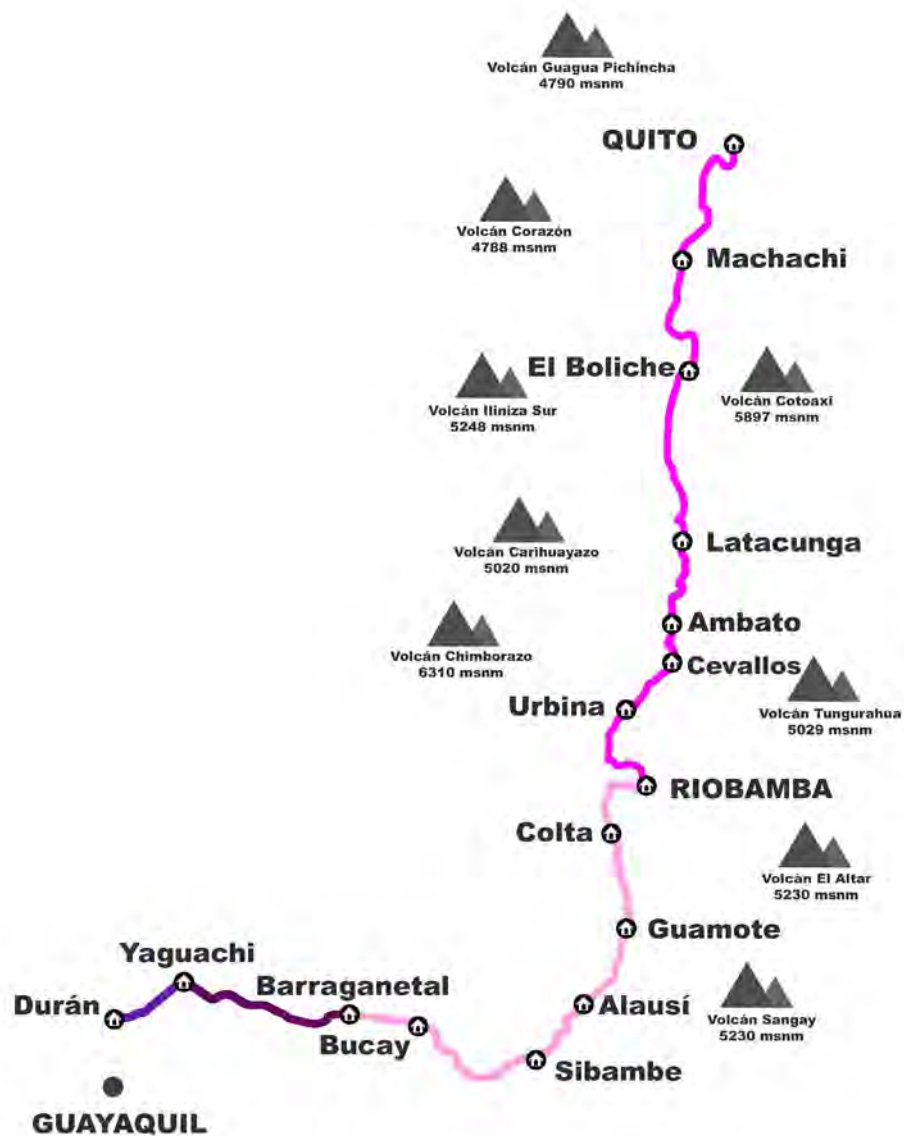
-  Etapa 1 (desde 1873, hasta 1875)
-  Etapa 2 (desde 1884, hasta 1888)
-  Etapa 3 (desde 1901, hasta 1905)
-  Etapa 4 (desde 1906, hasta 1908)

#### Gobernantes que la Construyeron

-  Gabriel García Moreno
-  José Plácido Caamaño
-  Leónidas Plaza Gutiérrez
-  Eloy Alfaro Delgado

FUENTE

**14. Gráfico**  
 Autor del trabajo de grado, recopilación de información, Gráfico base tren ecuatoriano rutas, <http://trenecuador.com/es/rutas/>



**14. Gráfico:** Línea del ferrocarril ecuatoriano desde 1873 hasta 1908.

## 2.1.3 Infraestructura Necesaria

### 2.1.3.1 Puentes

Nada impidió el paso del ferrocarril Trasandino, ni siquiera la geografía ecuatoriana, atravesada por ríos, quebradas y montañas, durante el levantamiento del sistema ferroviario, fue necesario construir grandes puentes, que permitieron el paso ininterrumpido del ferrocarril.<sup>19</sup>

“Uno de los más emblemáticos, es el conocido Puente Negro de Alausí, una gran obra de infraestructura, que posibilitó el cruce del tren sobre la quebrada de Aipán.”<sup>20</sup>

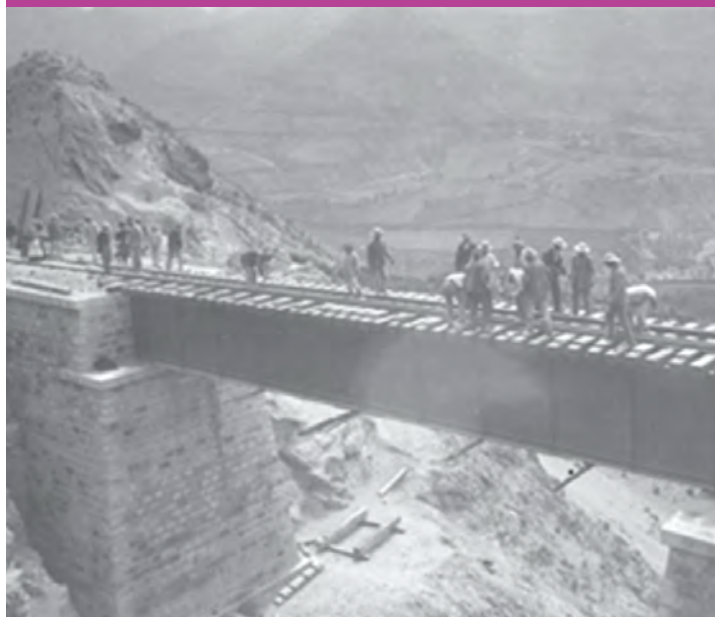
“Este puente se convirtió en un símbolo de la ciudad y del turismo que atrae el Ferrocarril del Sur.”<sup>21</sup>

“El sistema nacional del ferrocarril, contaba con 309 puentes. Solo en lo que hoy es la Filial Sur se encuentran 61, construidos con diferentes materiales, mientras que en el antiguo tramo Durán - Quito se registraban 88 y en el norte Quito-San Lorenzo 174.”<sup>22</sup>

“Uno de los puentes más representativos del sistema ferroviario y de gran importancia para la historia del país, es el Puente de Bucay ubicado sobre el río Chimbo. Fue diseñado por Marcos Jameson Kelly, antes de la llegada de Archer Harman, constructor e inversionista del ferrocarril.”<sup>23</sup>



15. Fotografía: Ferrocarril en puente de Chorlaví.



16. Fotografía: Construcción del puente sobre el río Shucos, provincia de Chimborazo.

#### CITAS

<sup>19</sup> Directorio Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, (2014). Construcción y Rehabilitación del Tren de Alfaro. Recuperado el 18 de febrero de 2015, de <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

<sup>20</sup> Ibid

<sup>21</sup> Ibid

<sup>22</sup> Ibid

<sup>23</sup> Ibid

#### FUENTE

**15. Fotografía**  
[http://1.bp.blogspot.com/\\_ww-dUWcmEOs/TBKw7obWJdI/AAAAAAAAAB1k/ZFdFt3ZDq0/s1600/Ferrocarril+en+puente+de+Chorlav%C3%AD+001.jpg](http://1.bp.blogspot.com/_ww-dUWcmEOs/TBKw7obWJdI/AAAAAAAAAB1k/ZFdFt3ZDq0/s1600/Ferrocarril+en+puente+de+Chorlav%C3%AD+001.jpg)

**16. Fotografía**  
Revista digital: Construcción y Rehabilitación del Tren de Alfaro 2014, pag 17, <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

CITAS

<sup>24</sup> Directorio Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, (2014). Construcción y Rehabilitación del Tren de Alfaro. Recuperado el 18 de febrero de 2015, de <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

<sup>25</sup> Ibid

<sup>26</sup> Ibid

<sup>27</sup> Ibid

<sup>28</sup> Ibid

<sup>29</sup> Ibid

### 2.1.3.2 Túneles

“La construcción de túneles, se constituyó en una alternativa para la circulación del tren, en zonas poco accesibles o en sectores donde la vulnerabilidad del terreno, dificultaba su paso.” <sup>24</sup>

“Los túneles estuvieron presentes en el trazado del ferrocarril ecuatoriano, a lo largo de la vía que unió Durán con Quito. También en sus extensiones hacia El Oro y Manabí, desde Sibambe hacia Cuenca y principalmente en el ramal del norte, desde Quito hacia San Lorenzo.” <sup>25</sup>

“La antigua construcción de los túneles del sistema ferroviario fue, en su mayoría, realizada a mano con pico y pala, especialmente los que se encuentran en el Ferrocarril del Norte.” <sup>26</sup>

“Muy pocos fueron los que se abrieron con dinamita, como uno de los tres túneles que se encontraban antes de llegar a la Nariz del Diablo.” <sup>27</sup>

“La magnitud de la construcción de estos túneles y del trazado del sistema ferroviario, se consideró un reto para los gobiernos que tuvieron a su cargo la responsabilidad de la obra.” <sup>28</sup>

“Ellos encontraron decenas de impedimentos para continuar la ejecución, sin embargo los ferrocarriles del Sur y Norte llegaron a unir las dos regiones de mayor relevancia en el siglo XIX.” <sup>29</sup>

FUENTE

**17. Fotografía**

Revista digital: Construcción y Rehabilitación del Tren de Alfaro 2014, pag 38, <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

**18. Fotografía**

Revista digital: Construcción y Rehabilitación del Tren de Alfaro 2014, pag 18, <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>



17. Fotografía: Empresarios revisando un túnel.



18. Fotografía: Trabajo en túneles.

## 2.1.4 Líneas del Ferrocarril Ecuatoriano

El Ferrocarril tenía 3 líneas principales, y 4 líneas secundarias.

### 2.1.4.1 Líneas Principales

Son las que unían a las ciudades principales del Ecuador y contaban con un ancho de vía mayor.

#### Tramo Durán - Quito (Línea del Sur)

Ancho de vía: 1,067 m  
 Longitud: 446,8 km  
 Se inició en: 1973  
 Se terminó en: 1908

#### Tramo Quito-San Lorenzo (Línea del Norte)

Ancho de vía: 1,067 m  
 Longitud: 374,2 km  
 Se inició en: 1915  
 Se terminó en: 1957

#### Tramo Sibambe a Cuenca (Línea Austral)

Ancho de vía: 1,067 m  
 Longitud: 145 km  
 Se inició en: 1915  
 Se terminó en: 1965



19. Fotografía: Estación de Chimbacalle, Línea del Sur.



20. Fotografía: Estación de Lita, Línea del Norte.



21. Fotografía: Estación de Cuenca, Línea Austral.

#### FUENTE

**19. Fotografía**  
 Revista digital: Construcción y Rehabilitación del Tren de Alfaro 2014, pag 24-25, <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdelecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

**20. Fotografía**  
 Revista digital: Construcción y Rehabilitación del Tren de Alfaro 2014, pag 66, <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdelecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

**21. Fotografía**  
 Revista digital: Construcción y Rehabilitación del Tren de Alfaro 2014, pag 71, <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdelecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

#### 2.1.4.2 Líneas Secundarias

##### Tramo Guayaquil - Salinas (Línea a la Costa)

Ancho de vía: 1,435 m  
Longitud: 103km  
Se inició en: 1909  
Se terminó en: 1936

##### Tramo de Bahía de Caráquez - Chone (Línea de Manabí)

Ancho de vía: 0,75 m  
Longitud: 80 km  
Se inició en: 1909  
Se terminó en: 1912

##### Tramo Manta - Santa Ana (Línea de Manabí)

Ancho de vía: 0,75 m  
Longitud: 55 km  
Se inició en: 1911  
Se terminó en: 1914

##### Tramo Pasaje - Machala - Piedras (Línea del Oro)

Ancho de vía: 0,75 m  
Longitud: 90km  
Se inició en: 1896  
Se terminó en: 1928

#### FUENTE

##### 22. Fotografía

<http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/wp-content/uploads/2014/12/trenCrucero-1936.jpg>

##### 23. Fotografía

<http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/wp-content/uploads/2014/12/trenCrucero-1912.jpg>

##### 24. Fotografía

<http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/wp-content/uploads/2014/12/trenCrucero-1928.jpg>



22. Fotografía: Vía Férrea, Línea a la Costa.



23. Fotografía: Vía Férrea, Línea de Manabí.



24. Fotografía: Estación de Machala, Línea del Oro.



**SIMBOLOGÍA**

- Volcanes y Montañas
- Estaciones de Destino

Lineas Principales

- Línea del Sur
- Línea Norte
- Línea Austral

Lineas Secundarias

- Línea a la Costa
- Línea Manabí
- Línea el Oro

FUENTE

**25. Gráfico**  
 Autor del trabajo de grado ,recopilación de información, Gráfico base tren ecuador rutas, <http://trenecuador.com/es/rutas/>

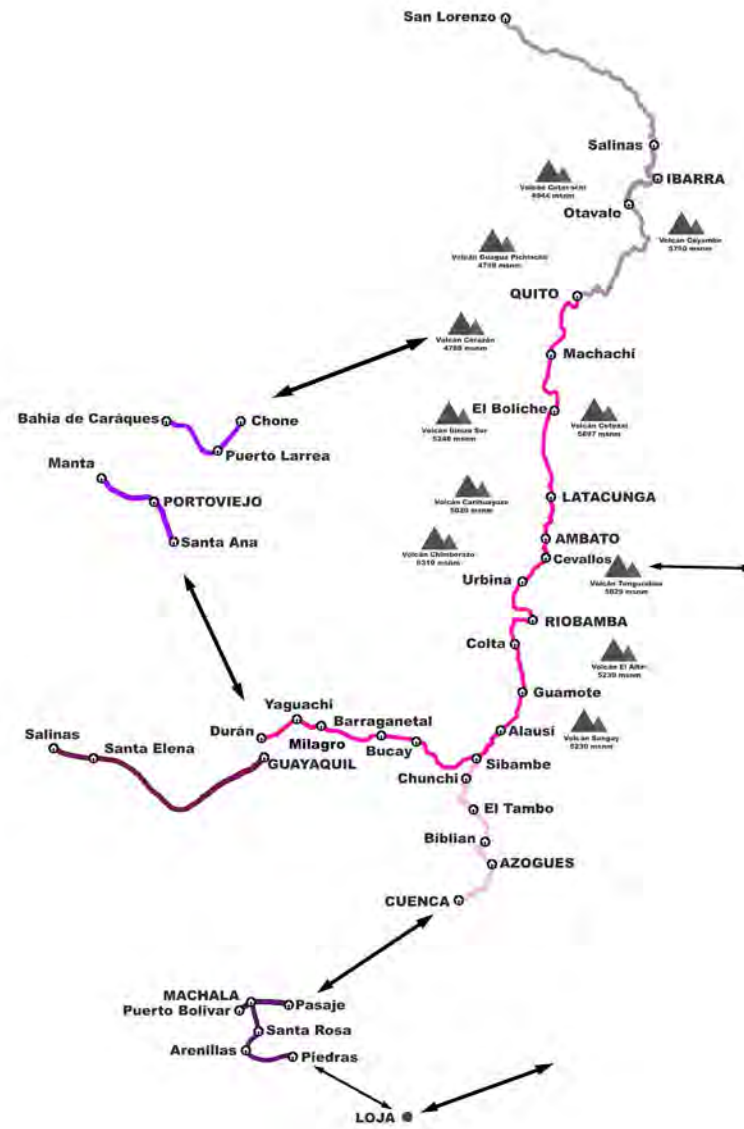
**25. Gráfico:** Línea del ferrocarril ecuatoriano desde 1873 hasta 1965.

LÍNEAS B2-S44		AÑOS	SUCESOS IMPORTANTES	PERSONAS Y COMPAÑÍAS ENCARGADAS DE LA CONSTRUCCIÓN	GOBERNANTES EN CARGO	
PRINCIPALES	SECUNDARIAS					
LINEA SUR		1861	Decreto Oficial "Ferrocarril Ecuatoriano"			
		1873	Inicia la construcción del ferrocarril		<b>Gabriel García Moreno</b> 1861 - 1865	
		1874	Se inaugura el primer tramo <b>Yaguachi - Milagro</b>		1869 - 1875	
		1875	Se inaugura el tramo <b>Milagro - Barraganetal</b>			
		1884	Inicia la construcción del tramo <b>Yaguachi - Durán</b>			
		1885	Se contrata al Ing. Jameston Kelly para dirigir las obras		<b>Jose Placido Caamaño</b> 1884 - 1888	
		1888	Se inaugura el tramo <b>Yaguachi - Durán</b>	Ing. Jameston Kelly		
		1889	Abandona la construcción el Ing. Jameston Kelly			
		1895	Retoma el proyecto el Gral. Eloy Alfaro			
		1896	Inicia la construcción del tramo <b>Pasaje - Machala</b>			
LINEA DE MACHALA		1897	Se crea la <b>Guayaquil and Quito Railway Company</b>			
		1898	Inicia la construcción del tramo <b>Machala - Piedras</b>		<b>Eloy Alfaro Delgado</b> 1895 - 1901	
		1899	Comienza labores de trabajo la Guayaquil and Quito			
		1900	Se inaugura el tramo Puerto <b>Bolívar - Machala</b>			
		1901	Se inaugura el tramo <b>Barraganetal - Bucay</b>			
		1902	Se inaugura el tramo <b>Bucay - Alausí</b>			
		1905	Se inaugura el tramo <b>Alausí - Riobaba</b>	Archer y John Herman <b>Guayaquil and Quito Railway Company</b>	<b>Leónidas Plaza Gutiérrez</b> 1901 - 1905	
		1906	Se inaugura el tramo <b>Riobamba - Ambato</b>			
			Se inaugura el tramo <b>Ambato - Quito</b>			
			Se inaugura el tramo <b>Pasaje - Machala</b>		<b>Eloy Alfaro Delgado</b> 1906 - 1911	
LINEA DE MANABÍ		1909	Inicia la construcción del tramo <b>Bahía de Caraqueas - Chone</b>			
		1911	Inicia la construcción del tramo <b>Guayaquil - Salinas</b>			
		1912	Se inaugura el tramo <b>Bahía - Chone</b>	Compagnie Française des Chemins de Fer de l'Equateur		
		1913	Se inaugura el tramo <b>Manta - Portoviejo</b>			
		1914	Se inaugura el tramo <b>Portoviejo - Santa Ana</b>	Central Railway of Ecuador Limited	<b>Leónidas Plaza Gutiérrez</b> 1912 - 1916	
	LINEA A LA COSTA		1915	Inicia la construcción del tramo <b>Simbambe - Cuenca</b>		
				Inicia la construcción del tramo <b>Quito - San Lorenzo</b>		
			1926	Se inaugura el tramo <b>Guayaquil - Santa Elena</b>		
			1927	Se inaugura el tramo <b>Simbambe - Chunchi</b>		
			1928	Se inaugura el tramo <b>Machala - Santa Rosa</b>		<b>Isidro Ayora Cueva</b> 1926 - 1930
		1929	Se inaugura el tramo <b>Quito - Ibarra</b>			
			Se inaugura el tramo <b>Chunchi - Tambo</b>			
		1930	Se inaugura el tramo <b>Santa Rosa - Piedras</b>			
		1936	Se inaugura el tramo <b>Santa Elena - Salinas</b>		<b>Federico Páez Chiriboga</b> 1935 - 1937	
		1945	Se inaugura el tramo <b>Tambo - Azogues</b>		<b>Jose María Velasco</b> 1944 - 1947	
LINEA NORTE	LINEA AUSTRAL	1957	Se inaugura el tramo <b>Ibarra - San Lorenzo</b>		<b>Camilo Ponce Enriquez</b> 1956 - 1960	
		1965	Se inaugura el tramo <b>Azogues - Cuenca</b>		<b>Junta Militar de Gobierno</b> 1963 - 1966	
		1975	Decadencia del Ferrocarril		<b>Guillermo Rodríguez Lara</b> 1972 - 1976	
		1992	Se intenta rehabilitar el Ferrocarril sin conseguirlo		<b>Rodrigo Borja Cevallos</b> 1988 - 1992	
		2008	Se rehabilita el Ferrocarril		<b>Rafael Correa Delgado</b> 2006 - 2017	

**26. Diagrama:** Cronología de la construcción del ferrocarril ecuatoriano.

FUENTE

**26. Diagrama**  
Autor del trabajo de grado, Recopilación de fechas de la construcción del ferrocarril



**SIMBOLOGÍA**

- Volcanes y Montañas
- Estaciones de Destino

**Lineas Principales**

- Línea del Sur
- Línea Norte
- Línea Austral

**Lineas Secundarias**

- Línea a la Costa
- Línea Manabí
- Línea el Oro

↔ Proyecto de Lineas Propuestas época de Eloy Alfaro no realizados:

- Loja - Machala
- Loja - Oriente
- Cuenca - Machala
- Guayaquil - Portoviejo
- Quito - Portoviejo
- Ambato - Oriente

FUENTE

**27. Gráfico**  
 Autor del trabajo de grado, recopilación de información, Gráfico base tren Ecuador rutas, <http://trenecuador.com/es/rutas/>

**27. Gráfico:** Línea del ferrocarril ecuatoriano desde 1873 hasta 1965, y sus proyectos no realizados.

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

CITAS

<sup>30</sup> Ferrocarril Transandino, (s. f). Recuperado el 25 de Febrero de 2015 de [https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril\\_Transandino](https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_Transandino)

## 2.1.5 Decadencia del Ferrocarril Ecuatoriano

Durante 50 años, las locomotoras a vapor recorrieron el país transportando pasajeros, mercadería, alimentos y brindando momentos de alegría y felicidad. En 1958 las innovaciones tecnológicas de aquella época, relegaron a la energía a vapor, por las locomotoras a diésel.

Pero el avance tecnológico perjudicó al sistema ferroviario nacional, ya que la aparición de más vehículos, obligó a la construcción de nuevas carreteras y a mejorar las ya existentes, perdiendo el tren acogida por parte de los usuarios.<sup>30</sup>

El clima también jugó su papel, las frecuentes lluvias provocaron derrumbes que, en algunos casos taparon los rieles en varios tramos, y en otros más graves, los deslaves se llevaron rieles y durmientes.

En varias ciudades, su crecimiento desorganizado llevó a que se levante construcciones sobre las abandonadas líneas férreas o simplemente el pavimento sepultó cualquier esperanza de recuperar el medio, que antiguamente fue considerado, el principal transporte del país.

FUENTE

**28. Fotografía**  
<http://railroadinthesky.com/blog/wp-content/uploads/2010/09/rock-on-tracks.jpg>

**29. Fotografía**  
[http://sp6.fotolog.com/photo/22/17/47/ferronacional/1218636519976\\_f.jpg](http://sp6.fotolog.com/photo/22/17/47/ferronacional/1218636519976_f.jpg)



**28. Fotografía:** Rieles del ferrocarril dañados por derrumbes.



**29. Fotografía:** Locomotoras abandonadas en los talleres de Durán.

### 2.1.6 La Rehabilitación del Ferrocarril Ecuatoriano

El primer intento de recuperar el ferrocarril, fue en 1992, en el gobierno de Rodrigo Borja, para esto se compraron locomotoras diésel-eléctricas, sin lograr su cometido. <sup>31</sup>

Y el segundo intento y que se lo llevo con éxito fue el 1 de abril de 2008, el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC) declara como bien perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado a la Red Ferroviaria del Ecuador “Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico”. <sup>32</sup>

“En este año inicia el proceso de rehabilitación del Ferrocarril ecuatoriano como un proyecto emblemático del gobierno del Eco. Rafael Correa Delgado.” <sup>33</sup>



31. Fotografía: Presidente de la República, Rafael Correa, arribó a la estación de ferrocarril “Eloy Alfaro” de Chimbacalle, a bordo de una locomotora a vapor.



32. Fotografía: Locomotora eléctrica compradas para la rehabilitación del Tren Ecuatoriano .



30. Fotografía: Publicidad de la rehabilitación del ferrocarril ecuatoriano.

#### CITAS

<sup>31</sup> Intento por recuperar el Ferrocarril, (s. f). Recuperado el 25 de Febrero de 2015 de <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/historia/>

<sup>32</sup> Ibid

<sup>33</sup> Ibid

#### FUENTE

**30. Fotografía**  
<http://railroadinthesky.com/blog/wp-content/uploads/2010/09/rock-on-tracks.jpg>

**31. Fotografía**  
<https://www.flickr.com/photos/presidenciaecuador/3152625840/>

**32. Fotografía**  
<http://www.2luxury2.com/wp-content/uploads/Trains-Ecuador.jpg>

**SIMBOLOGÍA**

- ▲▲ Volcanes y Montañas
- 🏠 Estaciones de Destino

**Lineas Activas Actualmente**

- Tren de la Libertad
- Tren de los Volcanes
- Tren del Hielo I
- Tren del Hielo II
- Sendero de los Ancestros
- Nariz del Diablo
- Baños del Inca
- Tren de la Dulzura

FUENTE

**33. Gráfico**  
 Autor del trabajo de grado, recopilación de información, Gráfico base tren ecuador rutas, <http://trenecuador.com/es/rutas/>



**33. Gráfico:** Tramos de línea del ferrocarril ecuatoriano funcionando actualmente.

## 2.2 FERROCARRIL EN CUENCA

### 2.2.1 El Ferrocarril Austral

Uno de los tres grandes ramales que tuvo el ferrocarril ecuatoriano en el siglo XX fue el “Ferrocarril Austral”.

Esta red ferroviaria hay que entenderla, no como una simple prolongación del sistema principal Guayaquil - Quito, sino más bien, como un enlace indispensable para poner en contacto a las diversas regiones del país.

La construcción de este ramal, se la realizó con una empresa cuencana, por medio del interés de la Cámara de Comercio de Cuenca cuyo recorrido iba de Sibambe a Cuenca.

La construcción se inició en 1915, por la necesidad de llevar el tren hasta la provincia del Azuay y abarcar la mayor parte del territorio nacional. Tenía una longitud de 145 km y ancho de vía de 1,067 m. <sup>34</sup>

El primer paso para empezar con la construcción, fue escoger la ciudad desde la que partiría el trayecto.

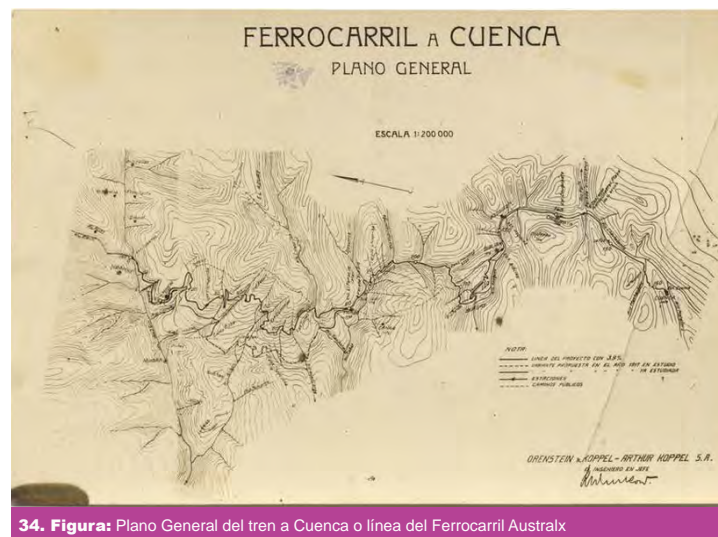
“Huigra se postulaba como la opción más adecuada para arrancar, pero Alausí también disputaba esta posibilidad. Finalmente en 1915, luego de varios desastres naturales ocurridos en Huigra, se escogió a Sibambe como el punto de partida.” <sup>35</sup>

La ruta recorrería Sibambe, Chunchi, El Tambo, Cañar, Biblián, Azogues y Cuenca. Se la construyó en tres etapas: Chunchi - El Tambo, El Tambo - Biblián y Cuenca - Azogues.

A pesar de que los trabajos avanzaban, estos se hacían lentamente por la falta de respaldo al proyecto. Además del difícil entorno natural que enfrentaban los obreros para abrir los pasos por medio de la montaña, los tramos de Chunchi y Ventanas fueron los más difíciles por la dificultad de subir en el frío el material de construcción hasta el páramo.

En 1927 la primera estación inaugurada fue la de Chunchi. En 1930 se inaugura la estación de El Tambo. En 1945 se inaugura la estación de Azogues. <sup>36</sup>

“Y el 6 de Marzo de 1965 llegó por primera vez el ferrocarril a Cuenca, con el ánimo que puso la Administración de la Primera Junta de Gobierno y la Empresa de Ferrocarriles del Estado, en medio de aplausos y alegría, pero con una sombra de desinterés por lo tardío de su arribo.” <sup>37</sup>



34. Figura: Plano General del tren a Cuenca o línea del Ferrocarril Austral



#### FERROCARRIL AUSTRAL

**Inicio de construcción:** 1915

**En servicio desde:** 1965

**Sin servicio desde:** Finales de los 1993.

**Longitud:** 145 km

**Ancho de vía:** 1,067 m

**Tipo de Vía:** Vía única en todo el recorrido.

#### Tramos y Estaciones:

0 km Sibambe

Chunchi

Santa Rosa

Carrasco

Tipococha

Tambo

Baños del Inca (Coyoctor)

Ventanas

Biblián

110km Azogues

145 km Cuenca

#### CITAS

<sup>34</sup> Cazar, J. (2003). Proyecto de readequación y diseño urbano - arquitectónico de la estación del ferrocarril de Riobamba. Disertación doctoral no publicada, Universidad de Cuenca, Cuenca, Ecuador.

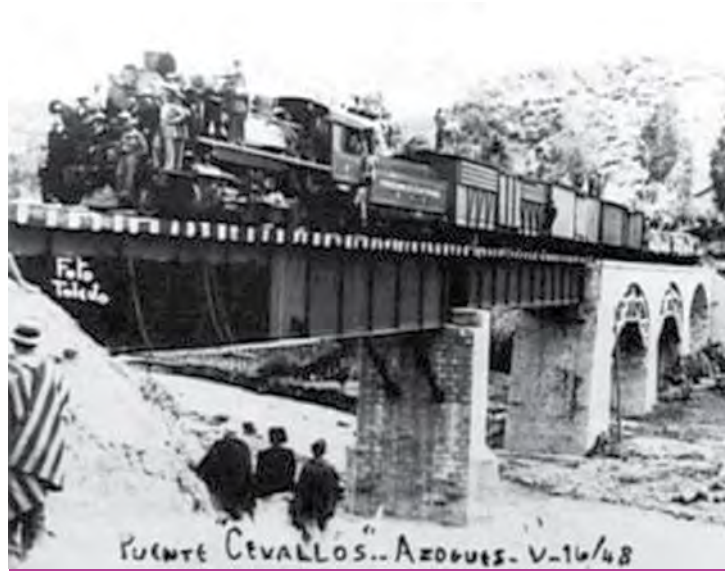
<sup>35</sup> Ibid

<sup>36</sup> Ibid

<sup>37</sup> Ibid

#### FUENTE

**34. Figura**  
Instituto Nacional de Patrimonio Cultural <http://fotografianacional.gob.ec/web/app.php/es/galeria/element/7383>



**35. Fotografía:** Ferrocarril cruzando el puente Cevallos en Azogues, destino Cuenca



**37. Fotografía:** Actualmente el puente Cevallos en Azogues.



**36. Fotografía:** La locomotora #17 y sus maquinistas en sector de Ventanas.



**38. Fotografía:** La locomotora #17 abandonada en los talleres de Durán

FUENTE

**35. Fotografía**  
[http://farm6.staticflickr.com/5226/5837507037\\_84d6a66559.jpg](http://farm6.staticflickr.com/5226/5837507037_84d6a66559.jpg)

**36. Fotografía**  
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1737352&page=3>

**37. Fotografía**  
[http://2.bp.blogspot.com/-lbzUXPE\\_FOU/T01Pe9lhMAl/AAAAAAAAAY/VLoHKrPx4Yg/s640/303143\\_NpAdvHover.jpg](http://2.bp.blogspot.com/-lbzUXPE_FOU/T01Pe9lhMAl/AAAAAAAAAY/VLoHKrPx4Yg/s640/303143_NpAdvHover.jpg)

**38. Fotografía**  
[http://ferropedia.es/mediawiki/images/thumb/ee/CoCh3018531929\\_Locomotive\\_17\\_at\\_Duran.jpg/230px-CoCh3018531929\\_Locomotive\\_17\\_at\\_Duran.jpg](http://ferropedia.es/mediawiki/images/thumb/ee/CoCh3018531929_Locomotive_17_at_Duran.jpg/230px-CoCh3018531929_Locomotive_17_at_Duran.jpg)

## 2.2.2 Planificación de la Estación

El planificador de la terminal de transportes ferroviarios en Cuenca, fue el Arq. Gilberto Gatto Sobral, quien es encargado de hacer el primer Plan Regulador de la ciudad de Cuenca en 1947.

En un principio, la estación del ferrocarril como proyecto, no estuvo planteado en el sector de Gapal, sino estaba prevista al sur de la ciudad, junto al río Yanuncáy y cerca de la actual Av. Solano, debido a que en el primer Plan de Ordenamiento de 1947, se propone como zonificación la estación de Transporte Férreos en este sector así como también el uso de residencia de los obreros y por lo tanto debía estar cerca del terminal.<sup>38</sup>

Desde esta estación prevista al sur de Cuenca, saldría una vía con dirección Este que se conectaría con el Norte del país y otra vía con dirección Oeste, siguiendo el río Tarqui, que se vincularía con el Sur del país.

Posteriormente se haría un plano del proyecto de la Estación, Patio y Talleres Ferroviarios que sería emplazado en la Av. Solano y 10 de Agosto tal como se indica en la figura 40.

“El Arq. Gatto Sobral, veía en los medios de transporte, un gran potencial de desarrollo para la ciudad, en especial la estación de ferrocarril, por el mismo tamaño de su representación, que lo ubica muy cerca del centro sur de la moderna ciudad propuesta, alimentado por equipamientos cercanos activados por el ferrocarril como un Hotel Turístico Municipal.”<sup>39</sup>

En la actualidad, solo se llegó a conservar la ubicación del aeropuerto y el terminal terrestre o transportes carreteros, y el terminal ferroviario se ubicó en el sector de Gapal, junto a la Quinta Bolívar.



39. Figura: Lamina del Primer Plan Regulador de la Ciudad de Cuenca



40. Figura: Proyecto arquitectónico de estaciones, patios y talleres ferroviarios en Cuenca.

### CITAS

<sup>38</sup> Albornoz B. (2008). Planos e Imágenes de Cuenca, Sector Público Gubernamental. Cuenca, Ecuador. Monsalve Moreno

<sup>39</sup> Ibid

### FUENTE

39. Figura  
Libro: Planos e Imágenes de Cuenca, Sector Público Gubernamental, Arq. Boris Albornoz, pag 170

40. Figura  
Archivo fotográfico del Arq. Carlos Jaramillo

**SIMBOLOGÍA**

- TFC** Transportes Ferroviarios
- TC** Transportes Carreteros
- TA** Transportes Aéreos
- CU** Ciudad Universitaria
- 1** Residencia de Obreros
- 2** Hotel Turístico Municipal



**41. Figura:** Lamina del Primer Plan Regulador de la Ciudad de Cuenca, Zonificación de la ubicación de la estación ferroviaria y otros equipamientos.

FUENTE

**41. Figura**  
Libro: Planos e Imágenes de Cuenca, Sector Público Gubernamental, Arq. Boris Albornoz, pag

### 2.2.2.1 Gilberto Gatto Sobral

#### El Planificador



#### Creador del Primer Plan de Ordenamiento de la ciudad de Cuenca

#### Datos personales

**Nacimiento:** 1910, Montevideo, Uruguay

**Fallecimiento:** 15 de julio de 1978 (68 años), Quito Ecuador.

**Profesión:** Arquitecto.

**Ocupación:** Diseñador, Planificador y Urbanista.

Tuvo familia de clase media, con problemas económicos que le obligaron a que deje los estudios universitarios, para contribuir con su trabajo.

Realizó estudios en la Facultad de Arquitectura de Montevideo

1946, Revalida sus estudios en la universidad Central de Quito, para poder ejercer la profesión en nuestro medio.

#### Obras:

- Primer director de la escuela de arquitectura y urbanismo de la Universidad Central del Ecuador de Quito.
- Planificador del edificio de la Administración Central de la ciudad universitaria en Quito. En cuál sorprendió al público por sus ideas novedosas como la poca altura y gran extensión horizontal en armonía con el paisaje, un mejor empleo del hormigón, pórticos de grandes luces y uso de todo tipo de piedras.
- Más tarde se encargaría de otros trabajos en la misma Ciudad Universitaria, y posteriormente en otras partes del país.
- En Cuenca, crea el 1er plan de ordenamiento de la ciudad (1947), el palacio municipal y otras obras.
- El Arq. Sobral organiza la ciudad y propone su ejecución paulatina en 50 años, es decir, se debió haber finalizado en 1997.

**42. Cuadro:** Datos bibliográficos, Arq. Gilberto Gatto Sobral.

FUENTE

**42. Cuadro**  
Tesis de Maestría: Influencia del Arq. Gilberto Gatto Sobral en la concepción urbana moderna de la ciudad de Cuenca, 2009, autor: Nelson Muy, pag 121

## CITAS

<sup>40</sup> Coronel Miguel Ángel Estrella Arévalo: Después de su muerte. (1965). Biblioteca Municipal. Cuenca: Austral

<sup>41</sup> Ibid

<sup>42</sup> Ibid

### 2.2.3 Construcción

“La construcción la dirigió el Cnel. Miguel Ángel Estrella Arévalo, siendo el Director General de Ferrocarriles del Estado, para el Coronel fue siempre un imperativo la llegada del Ferrocarril a Cuenca, por mas que otros espíritus pesimistas y faltos de visión de un mejor porvenir, se hayan opuestos a la ejecución de la obra, y por ello dispusieron los fondos del ferrocarril, siendo el Cnel. Estrella el único que defendió la obra y los fondos destinados para la construcción del ferrocarril a Cuenca, en uno de los Congresos, ya que todos los representantes azuayos de esa época estuvieron en contra de la obra.” <sup>40</sup>

“El avance del proyecto fue su preocupación principal. Cuando dirigía la construcción de la obra hasta Biblián, se le vio dando sus esfuerzos con los trabajadores y llevando sobre sus hombros las rieles, levantando así el espíritu de sus colaboradores para hacer realidad una obra promisoría.” <sup>41</sup>

La estación terminó siendo emplazada en el sector de Gapal, y fue inaugurada el 6 de Marzo de 1965, poco después de la muerte del Cnel. Estrella, cuando gobernaba en Ecuador la Junta Militar.

#### Nota:

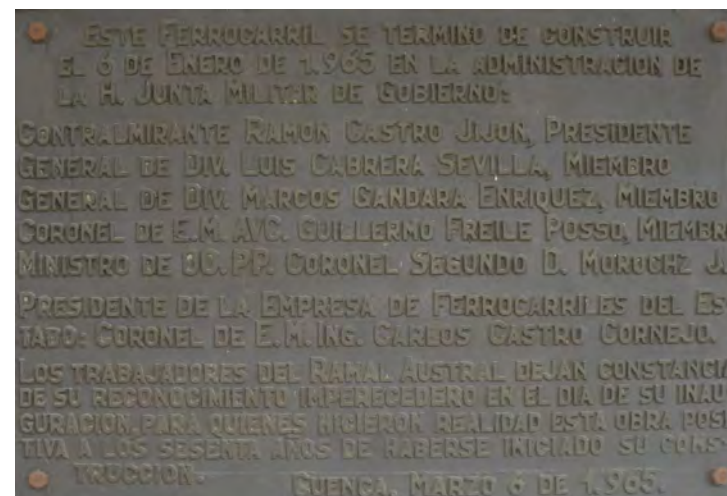
La construcción del Ferrocarril Austral, se terminó el 6 de Enero de 1965, y 2 meses después se inaugura la estación de ferrocarril en cuenca con la llegada del primer tren que recorrió la ruta del Ferrocarril Austral. <sup>42</sup>

## FUENTE

**43. Fotografía**  
Autor de Trabajo de Investigación, Fotografía Tomada de la estación Miguel Ángel Estrella

**44. Fotografía**  
Revista digital: Construcción y Rehabilitación del Tren de Alfaro 2014, pag 71, <http://trecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

**45. Fotografía**  
VALORACIÓN Y ANÁLISIS Tramo: “LAS HERREÑAS”, OPCIÓN DE CONSERVACIÓN DE MONUMENTOS Y SITIOS, Facultad de Arquitectura, Universidad de Cuenca\_2013/2014.



43. Fotografía: Placa colocada en la estación, en constancia de la culminación de la línea Austral.



44. Fotografía: La locomotora #14 y el autoferro #97 en la estación de Cuenca.



45. Fotografía: Estación Miguel Ángel Estrella, Gapal, Cuenca.

### 2.2.3.1 Miguel Ángel Estrella Arévalo

#### El Constructor



#### 4° Alcalde de la ciudad de Cuenca

#### Periodos

1 de diciembre de 1951 - 30 de noviembre de 1955

#### Datos personales

**Nacimiento:** 1903, Cuenca, Ecuador.

**Fallecimiento:** 15 de julio de 1964 (61 años), Baltimor, EE.UU.

**Profesión:** Militar, Coronel.

**Ocupación:** Militar, Político

**46. Cuadro:** Datos bibliográficos, Cnel. Miguel Ángel Estrella Arévalo.

#### Actividades militares:

- Combatió en la histórica batalla de Portillos, avanzada fronteriza de la provincia de El Oro, en donde al mando de un puñado de soldados ecuatorianos, frenó la acometida de los invasores peruanos en el año de 1941.

- Fue director del Instituto Geográfico Militar.

- Desempeñó la Subsecretaría del Ministerio de Defensa Nacional, cuando se encontraba en la Presidencia de la República el Sr. Galo Plaza Lasso.

#### Actividades Civiles:

- Con el advenimiento del régimen Velasquista, se separó del Ejército en 1952 y regreso a Cuenca.

- En 1953 fue electo Alcalde.

- Como Alcalde dio un notable impulso al progreso de la capital azuaya con obras de gran aliento.

- Director General de Ferrocarriles del Estado.

- Fue electo diputado de la República por el Frente Democrático Nacional.

- Crea en 1954 la Empresa de Luz, Agua y Teléfonos (EMLAT), en Cuenca.

#### NOTA:

Hasta 1978 todos los alcaldes pertenecieron al partido Conservador o recibieron su apoyo para las candidaturas, con la excepción de Miguel Ángel Estrella, militar progresista que en 1953 ganó por el movimiento Fuerzas Independientes de Izquierda.<sup>43</sup>

#### CITAS

<sup>43</sup> Coronel Miguel Angel Estrella Arévalo: Después de su muerte. (1965). Biblioteca Municipal. Cuenca: Austral

#### FUENTE

**46. Cuadro**  
Autor del trabajo de grado, Recopilación de información del Libro: Coronel Miguel Ángel Estrella después de su muerte, 1965, Cuenca-Ecuador, Biblioteca Municipal de Cuenca.

CITAS

<sup>44</sup> Coronel Miguel Ángel Estrella Arévalo: Después de su muerte. (1965). Biblioteca Municipal. Cuenca: Austral

## 2.2.4 Nombre de la Estación

“Nominar la Estación del Ferrocarril “Coronel Miguel Ángel Estrella Arévalo”, fue en reconocimiento a sus méritos. Y al hacerlo, la Empresa de Ferrocarriles del Estado, representado en aquel entonces por su Presidente el Coronel Carlos Castro Cornejo, manifestó un espíritu de alta comprensión y de justicia, para que perdurase este nombre en una de las obras nacionales que él supo defender con dedicación y entusiasmo en la ciudad de Cuenca.” <sup>44</sup>



47. Fotografía: Miguel Ángel Estrella Arévalo.



48. Fotografía: Placa con el nombre de la estación de Galap en honor al ex alcalde de Cuenca

### La Honorable Junta Militar De Gobierno

Considerando:

Que, el señor Coronel don Miguel Ángel Estrella del Ejército Ecuatoriano, que sobresalió tanto en las funciones de su profesión, cuanto también en los cargos públicos que desempeñó con todo patriotismo, honorabilidad y eficiencia;

Que, el actual Gobierno Nacional inaugurara oficialmente el Ferrocarril Sibambe - Cuenca el día 6 de marzo del presente año, acto de trascendencia para el desarrollo económico del país, y especialmente para la Región Austral, en el cual el Gobierno ha decidido honrar la memoria del señor Coronel

#### MIGUEL ÁNGEL ESTRELLA ARÉVALO,

que ha prestado importantes servicios al País y a la noble ciudad de Cuenca, y;

En uso de las facultades de que se halla investida,  
Decreta

**Art. 19.-** Denominar a la Estación Terminal del Ferrocarril Sibambe - Cuenca, del sitio “Galap”, con el nombre de “Estación Coronel Miguel Ángel Estrella Arévalo”, en homenaje póstumo a dicho ciudadano.

**Art. 20.-** De la ejecución del presente Decreto que entrará en vigencia desde la fecha de su aprobación, encárguese el señor Ministro de Obras Públicas y Ferrocarriles.

Dado, en el Palacio Nacional, en Quito, a 4 de marzo de 1965.

Ramón Castro Jijón  
**CONTRALMIRANTE**

Luis Cabrera Sevilla  
**GRAL. DE DIVISIÓN**

Marcos Gándara Enríquez  
**GRAL. DE DIVISIÓN**

Guillermo Freile Pozo  
**CORONEL DE E.M. DE AVC.**

Segundo D. Morochz. J  
**CORONEL DE E.M.  
MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS**

49. Transcripción: Decreto de la Honorable Junta Militar De Gobierno.

FUENTE

**47. Fotografía**

Libro: Coronel Miguel Ángel Estrella después de su muerte, 1965, Cuenca-Ecuador, Biblioteca Municipal de Cuenca.

**48. Fotografía**

Autor de Trabajo de Investigación, Fotografía Tomada de la estación Miguel Ángel Estrella

**49. Transcripción**

Libro: Coronel Miguel Ángel Estrella después de su muerte, 1965, Cuenca-Ecuador, Biblioteca Municipal de Cuenca, pag 218 - 219

## 2.2.5 Máquinas que funcionaron en la estación

A pesar de ser una línea puesta en servicio en 1965, operaron tanto las locomotoras a vapor como autoferros en esta estación.

La locomotora #14 y el autoferro #97, se pueden observar en las fotografías tanto en la estación de Cuenca como en sus recorridos.

### 2.2.5.1 Locomotora:

“Parte del ferrocarril provista de motor que mueve o arrastra los vagones. Según el tipo de energía que utilizan las locomotoras pueden ser de vapor, eléctricas o diésel.”<sup>45</sup>

### 2.2.5.2 Autoferro:

“En Ecuador se denomina Autoferro a un autobús adaptado para circular sobre rieles. Es útil en vías delgadas que no aceptan el paso de vehículos pesados.”<sup>46</sup>



**50. Fotografía:** La locomotora #14 y el autoferro #97 en la estación de Gapal.



**51. Fotografía:** La locomotora #14 cruzando el puente sobre el río Cuenca, en sus últimos años de servicios en esta ruta.



**52. Fotografía:** El autoferro #97 cerca de Azogues con destino a Cuenca.

#### CITAS

<sup>45</sup> Locomotora, (s. f). Recuperado el 28 de Febrero de 2015 de <https://es.wikipedia.org/wiki/Locomotora>

<sup>46</sup> Autoferro, (s. f). Recuperado el 28 de Febrero de 2015 de <http://www.ferropedia.es/wiki/Autoferro>

#### FUENTE

**50. Fotografía**  
Revista digital: Construcción y Rehabilitación del Tren de Alfaro 2014, pag 71, <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

**51. Fotografía**  
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=120723299>

**52. Fotografía**  
Archivo fotografico digital, <https://www.flickr.com/photos/colinchurcher/sets/72157607912726957>

**Nota:**

La locomotora #14 fue una de las primeras locomotoras balwind que llegaron al país.



**53. Fotografía:** La locomotora #14 antes de su primera reconstrucción de 1955.



**54. Fotografía:** La locomotora #14, ya fuera de uso.



**55. Fotografía:** La locomotora #14 cruzando el puente sobre el río Cuenca.

**FUENTE**

**53. Fotografía**  
<http://i0.wp.com/www.heraldodelcanar.com/wp-content/uploads/2014/09/tren.jpg>

**54. Fotografía**  
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1737352&page=3>

**55. Fotografía**  
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1737352&page=3>



56. **Fotografía:** Autoferro #97 en la estación de Santa Rosa dirigiéndose hacia Cuenca.



58. **Fotografía:** Autoferro #97 en su recorrido por la línea Austral.



57. **Fotografía:** Autoferro #97 en la estación de Chunchi dirigiéndose hacia Cuenca.



59. **Fotografía:** Interior del autoferro #97.

#### FUENTE

56. **Fotografía**  
 Archivo fotográfico digital, <https://www.flickr.com/photos/colinchurcher/sets/72157607912726957>

57. **Fotografía**  
 Archivo fotográfico digital, <https://www.flickr.com/photos/colinchurcher/sets/72157607912726957>

58. **Fotografía**  
 Archivo fotográfico digital, <https://www.flickr.com/photos/colinchurcher/sets/72157607912726957>

59. **Fotografía**  
 Archivo fotográfico digital, <https://www.flickr.com/photos/colinchurcher/sets/72157607912726957>

## 2.2.6 Decadencia del Ferrocarril en Cuenca

Cuando el tren llegó a Cuenca, ya se tenían carreteras utilizadas para el intercambio comercial, esa fue una de las razones de su tibio recibimiento.

El clima fue inclemente a la hora de su construcción, también lo fue a lo largo de su operación. Deslaves y deslizamientos de tierra amenazaban constantemente a la ferrovía, hasta que en 1993 el desastre de La Josefina destruyó la vía y la estación El Descanso, dejando así de transitar las locomotoras hasta cuenca.



60. Fotografía: Desastre de la Josefina.



61. Fotografía: Puente sobre el río Cuenca oxidándose por el paso del tiempo.

FUENTE

**60. Fotografía**

<http://static.panoramio.com/photos/original/21972597.jpg>

**61. Fotografía**

Autor de Tesis, Fotografía Tomada cerca de chaullabamba en el río cuenca

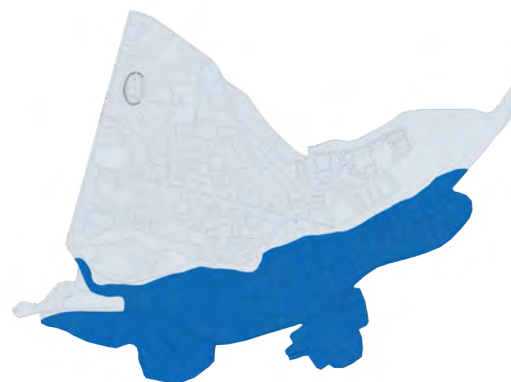
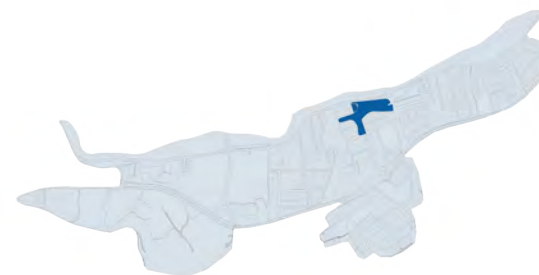
# 3. DIAGNÓSTICO

Este capítulo centra su análisis en la antigua estación ferroviaria “Miguel Ángel Estrella”, ubicada en la ciudad de Cuenca. Los principales componentes de estudio pasan por la delimitación geográfica y espacio de injerencia, los elementos del medio físico, la imagen urbana, el paisaje, el análisis de vías, tráfico y transporte público, y la situación actual de la infraestructura, usos y problemas encontrados.



## 3.1 ÁREA DE ESTUDIO

## 3.1.1 Ubicación

A) **Provincia: Azuay**E) **Sector: Gapal**B) **Cantón: Cuenca**C) **Ciudad: Cuenca**D) **Parroquia Urbana: Huayna Cápac**F) **Área de Estudio: Estación "Miguel Ángel Estrella"**

## SIMBOLOGÍA

■ Área Ampliada

La ubicación del área a estudiar se enmarca después de conocer la ubicación de la provincia del Azuay respecto al resto del país (A), la ubicación del Cantón de Cuenca respecto a la provincia (B), la ubicación de la ciudad de Cuenca respecto al cantón (C) la ubicación de la parroquia urbana Huayna Cápac con respecto a la ciudad (D) y por último la ubicación del sector de Gapal dentro de esta parroquia (E)

## FUENTE

1. Mapa: Autor del trabajo de grado, Mapa base de google maps.

1. Mapa: Ubicación del área de estudio.



### SIMBOLOGÍA

■ Área de Estudio

Tiene como límites las calles:

■ Avenida 24 de Mayo

■ Avenida Gapal

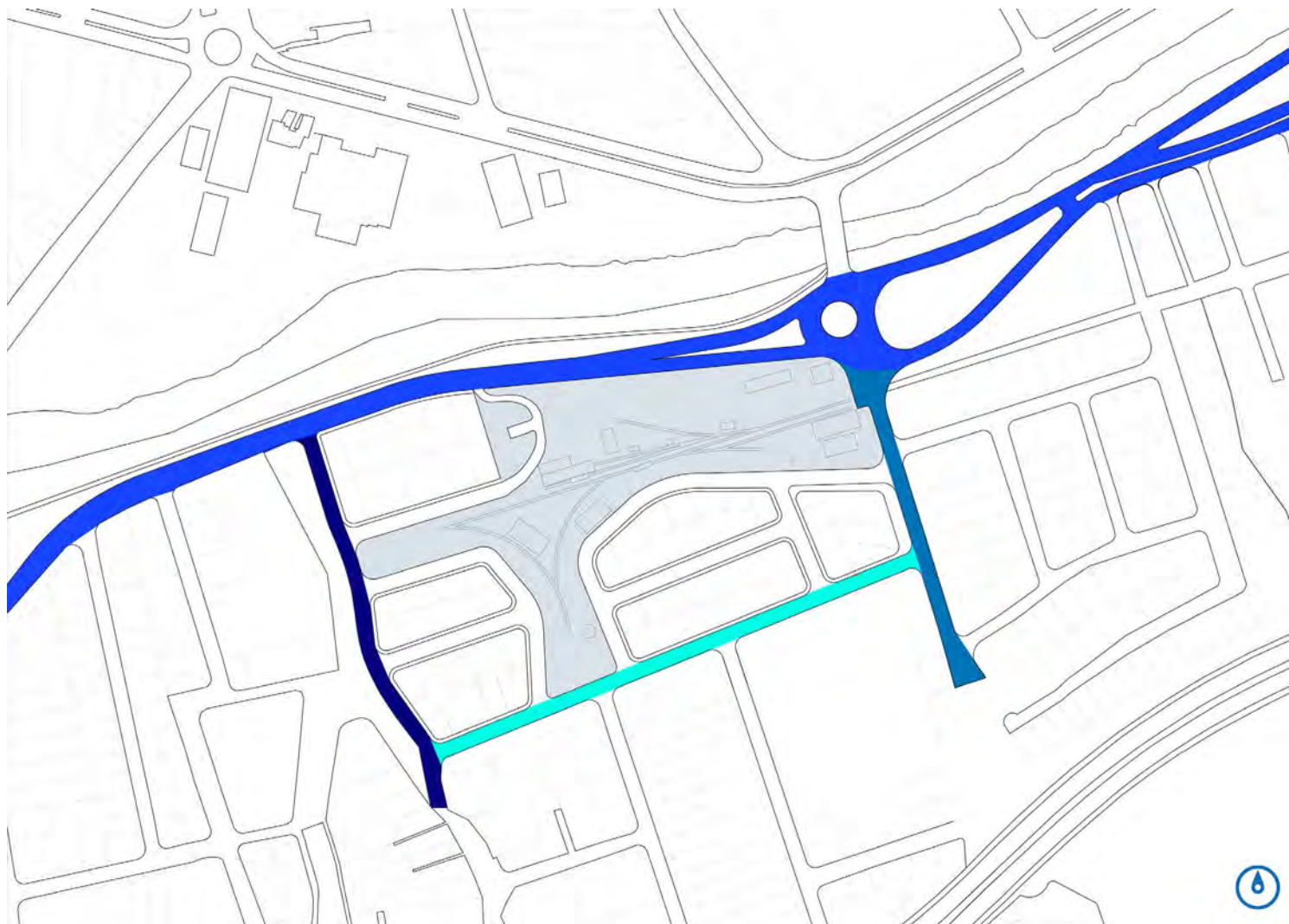
■ Calle Cajabamba

■ Calle Alejandro Nivelos

### FUENTE

2. Mapa: Autor del trabajo de grado, Mapa base de la ciudad de Cuenca.

## 3.1.2 Delimitación



2. Mapa: Delimitación del área de estudio.

### 3.1.3 Antecedente Histórico de la Estación

Inicialmente este conjunto comprendió un área de 44.500 m<sup>2</sup>. Con el desastre de la Josefina en el año de 1992, se suspende el servicio del ferrocarril hasta Cuenca; a partir de este suceso el predio fue lotizado por la Empresa Ferroviaria, la misma que vendió estos lotes a sus trabajadores con el fin de construir viviendas. El área de la Estación queda reducida entonces a 17.300 m<sup>2</sup>, con algunas edificaciones en desuso, y a sus alrededores se densifica la vivienda.

La estación de Cuenca tiene la característica de trazado de la línea férrea de empalme o de cruce. Es una estación de trasbordo de pasajeros, de mercancías, y así también durante su época de funcionamiento de servicios mixtos.

Tipológicamente la Estación Ferroviaria, adopta una estructura espacial básica de forma trapezoidal (trapecio), que en su concepción original contaba con amplios espacios verdes abiertos.

Es una estación de tráfico mixto y de cabecera, de acuerdo a la recopilación de información histórica, la organización de los espacios, está básicamente encaminada a la función de dar servicio a los propios trabajadores, a manera de campañas en donde se hospedaban y tenían los servicios básicos, una de las cuales se supone servía como centro de administración y boletería para el bajo tránsito de pasajeros que se llegó a manejar, también hay espacios que se dedicaban al mantenimiento de las locomotoras.

Información del Terreno de la Estación Ferroviaria	
Clave Catastral	1201018009000
Propietario	Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador
Área de Terreno	17827 m <sup>2</sup>

Información del Terreno que se propone adjuntar	
Clave Catastral	1201018018000
Propietario	Ilustre Municipalidad del Cantón Cuenca
Área de Terreno	890 m <sup>2</sup>

3. Cuadro: Información de los terrenos de estudio.



4. Figura: Siluetas de las áreas de estudio.

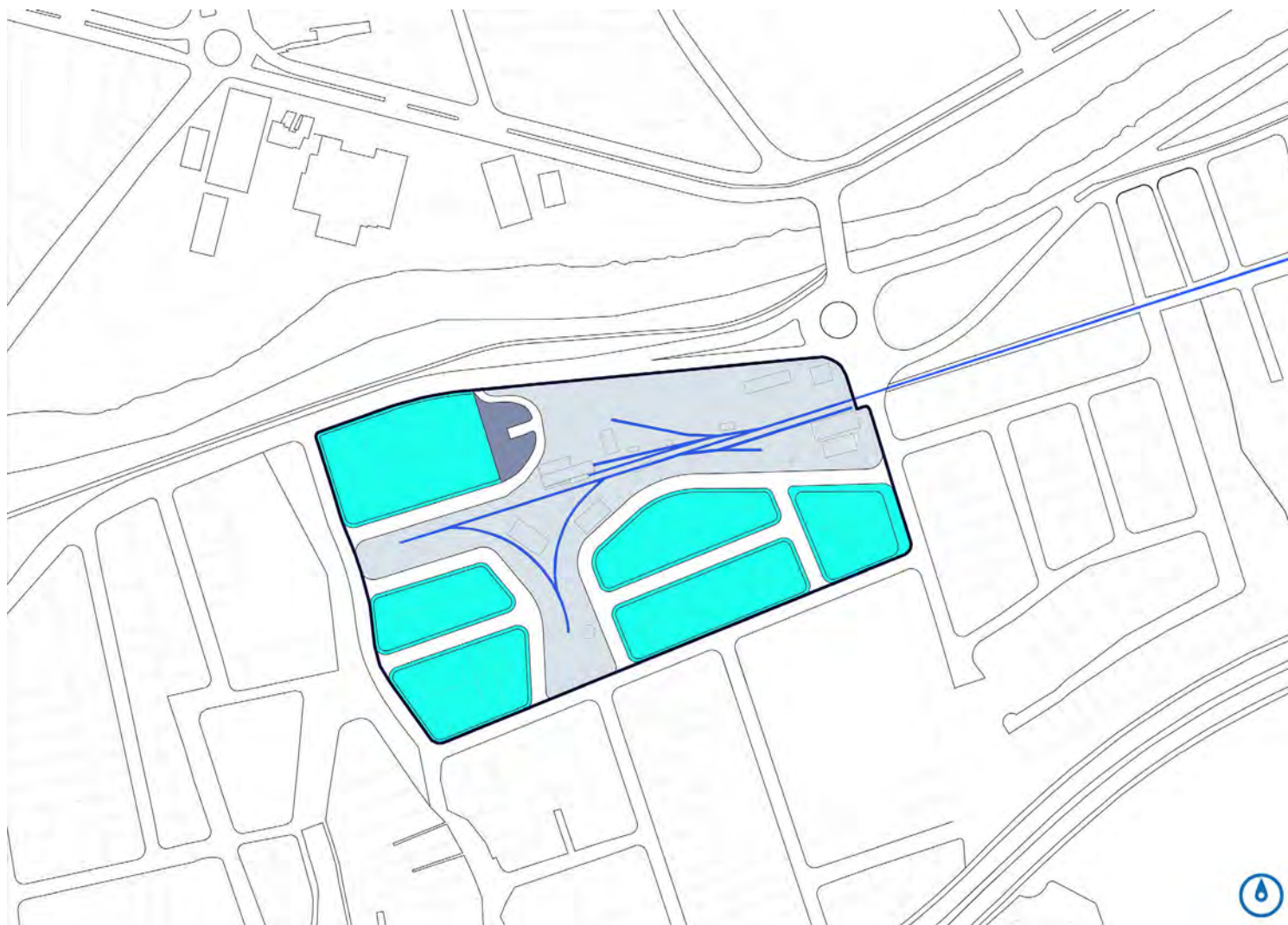
FUENTE

**3. Cuadro**  
Información de la página Cuenca digital,  
[http://servicios.cuenca.gob.ec/digital/reporte/PredioContrib.php?CLAVE\\_CATASTRAL=1201018009000](http://servicios.cuenca.gob.ec/digital/reporte/PredioContrib.php?CLAVE_CATASTRAL=1201018009000), [http://servicios.cuenca.gob.ec/digital/reporte/PredioContrib.php?CLAVE\\_CATASTRAL=1201018018000](http://servicios.cuenca.gob.ec/digital/reporte/PredioContrib.php?CLAVE_CATASTRAL=1201018018000)

**4. Figura**  
Autor del trabajo de grado

### SIMBOLOGÍA

- Terreno Actual de la Estación
- Terreno Original de la Estación
- Áreas lotizadas para Viviendas
- Área propuesta para adjuntarse
- Vía Férrea



#### FUENTE

5. Mapa  
Autor del trabajo de grado, información recopilada, Mapa base de la ciudad de Cuenca.

5. Mapa: Análisis Histórico de la antigua estación Miguel Ángel Estrella.

### 3.1.4 Radio de influencia del área de estudio

Para el análisis se ha realizado la siguiente clasificación de áreas verdes

- **Espacio verde entre 1000m<sup>2</sup> y 5000m<sup>2</sup>:** Su radio de influencia es 200m que corresponde a un desplazamiento a pie de carácter cotidiano. Comprenden zonas ajardinadas, plazas y áreas de estancia que ofrecen una función de contacto diario del ciudadano con el verde. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2010)
- **Espacio verde entre 5000m<sup>2</sup> y 10000m<sup>2</sup>:** su radio de influencia es 750m, distancia que también puede ser recorrida a pie. Estos espacios posibilitan realizar las funciones más básicas de estancia y esparcimiento al aire libre en los barrios. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2010)
- **Espacio verde entre 1ha y 10ha:** Su radio de influencia es 2km, que pueden ser recorridos fácilmente en bicicleta. Son los parques urbanos que garantizan distintas posibilidades de esparcimiento y prestan cierta singularidad con relación a su carácter histórico. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2010)
- **Espacio verde mayor de 10ha:** Su radio de influencia es 4km, que se pueden recorrer en transporte público. Estos espacios son áreas libres integrables al medio natural. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2010)

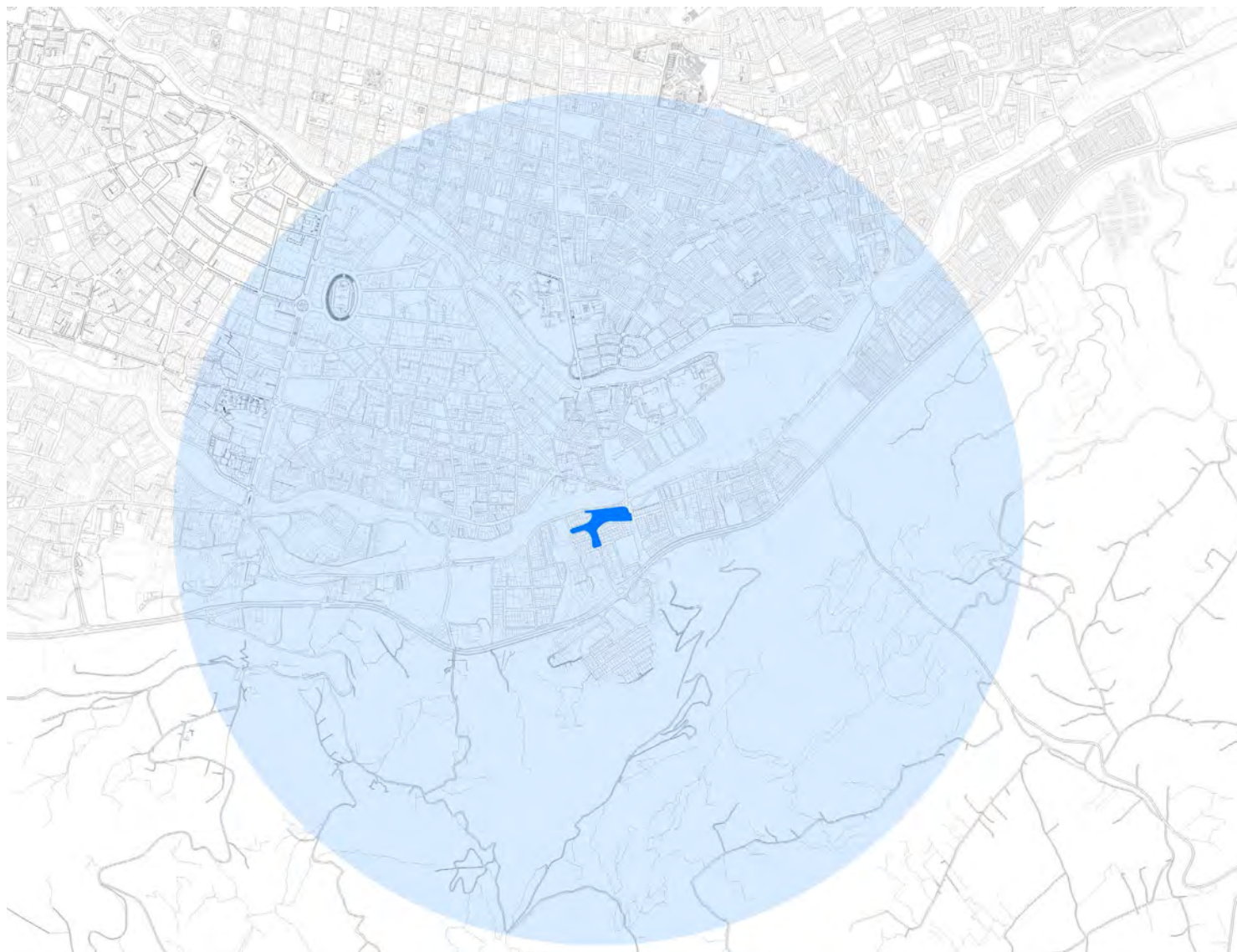
El área de estudio tiene una extensión de 17820 m<sup>2</sup> y el terreno perteneciente a la municipalidad, que se unirá al de estudio tiene un área de 890 m<sup>2</sup> generando en total, una área de 18909 m<sup>2</sup>, entonces entra dentro del área de clasificación de espacio verde entre 1ha a 10ha, lo que significa que tiene un radio de influencia de 2km.

### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Radio de Influencia de 2 km

### FUENTE

6. Mapa  
Autor del trabajo de grado, Mapa base de la ciudad de Cuenca.



6. Mapa: Análisis del Radio de Influencia del área de estudio.

## 3.2 ELEMENTOS DEL MEDIO FÍSICO

### 3.2.1 Hidrografía

El área de estudio se encuentra cercana al río Yanuncáy, que nace al sur del Parque Nacional del Cajas, en los páramos de Angas, a una altitud aproximada de 4000 m.s.n.m.

Las orillas del Río tienen una buena resistencia a la erosión, debido a la presencia de muros y grandes rocas que protegen ciertas zonas a lo largo de su cauce. Tiene una longitud de aproximadamente de 38km desde su inicio.

Durante su paso por la ciudad de Cuenca, el río Yanuncáy se une al río Tarqui, cerca de las calles Francisco Moscoso y 24 de mayo, es una fuente hidrográfica importante de la zona y presenta en la mayor parte de su cauce, márgenes que aportan significativas áreas verdes para la población del sector.

La presencia de este río en la zona, también determina formaciones vegetales a su alrededor, que debería ser potencializada y aprovechada para el incremento de áreas verdes y áreas de tipo recreativo.

Existe también una quebrada junto al área de estudio, la cual solo sirve para dirigir el drenaje pluvial y la mayor parte del tiempo permanece seca, cuenta con vegetación alta, aportando a la percepción del verde urbano.

Conocer las fuentes de agua ayuda a determinar zonas que deberían ser protegidas con proyectos de áreas verdes y para el incremento de volumen de verde urbano.



**7. Fotografía:** El río Yanuncáy y sus orillas.



**8. Fotografía:** La quebrada ubicada cerca del área de estudio.



#### FUENTE

**7. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**8. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

### SIMBOLOGÍA

Área de Estudio

Río Yanuncáy

#### Niveles freáticos:

Nivel 1

Nivel 2

Nivel 3

Nivel 4

Nivel 5

Nivel 6

#### FUENTE

9. Mapa  
Autor del trabajo de grado, Mapa base Hidro-  
grafía de la ciudad de Cuenca.



9. Mapa: Niveles freáticos del río Yanuncáy.

### 3.2.2 Topografía

Gran parte de la estación se encuentra sobre un terreno topográficamente homogéneo, a excepción de la parte sur, que colinda con la calle Cajabamba, la cual tiene una pendiente del 10 al 15% y se encuentra dividida por una quebrada hecha por la Empresa de Ferrocarriles, para el ingreso de la locomotora hacia el tanque de hidrocarburo que existe en la estación.

La parte norte hacia la Av. 24 de Mayo, es la parte mas baja y su parte mas alta queda al sur hacia la calle Cajabamba, desde este sector es fácilmente visible el río, sus márgenes y se es posible apreciar.



Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**10. Figura**  
Autor del trabajo de grado

### SIMBOLOGÍA

- 2510 msnm
- 2511 msnm
- 2512 msnm
- 2513 msnm
- 2514 msnm
- 2515 msnm
- 2516 msnm
- 2517 msnm
- 2518 msnm
- 2519 msnm
- 2520 msnm
- 2521 msnm
- 2522 msnm

### FUENTE

11. Mapa  
Autor del trabajo de grado, Mapa base Topografía de la ciudad de Cuenca.



11. Mapa: Niveles topográficos del área de estudio.

### 3.2.3 Vegetación

De forma general, se han encontrado aproximadamente 11 especies vegetales, que están comprendidos en su mayoría entre especies arbóreas y arbustivas.

El 40% corresponde a un grupo de especies introducidas, y el 60% a especies nativas cultivadas.

**Árboles:** Son las plantas de mayor tamaño. Hay de variadas formas y tamaños. Poseen un único tallo, duro y leñoso.

Los árboles encontrados en el lugar de estudio son:

- Eucalipto
- Pino
- Álamo
- Cedro
- Grevillea

**Arbustos:** Son vegetales más pequeños que los árboles. Sus ramas nacen desde el suelo. Poseen varios tallos, algunos leñosos y otros no.

Los arbustos encontrados en el lugar de estudio son:

- Cucarda
- Farol Chino
- Yuca Blanca
- Fresno
- Feijoa
- Chilca



**Eucalipto**



**Pino**



**Álamo**



**Cedro**



**Grevillea**

**12. Fotografía:** Árboles existentes en el área de estudio.



**Cucarda**



**Farol Chino**



**Yuca Blanca**



**Fresno**



**Feijoa**



**Chilca**

**13. Fotografía:** Arbustos existentes en el área de estudio.

FUENTE

**12. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

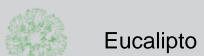
**13. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

SIMBOLOGÍA

■ Área Verde de Estudio

■ Río Yanuncáy

Árboles



Eucalipto



Pino



Álamo



Cedro



Grevillea

Arbustos



Cucarda



Farol Chino



Yuca Blanca



Fresno



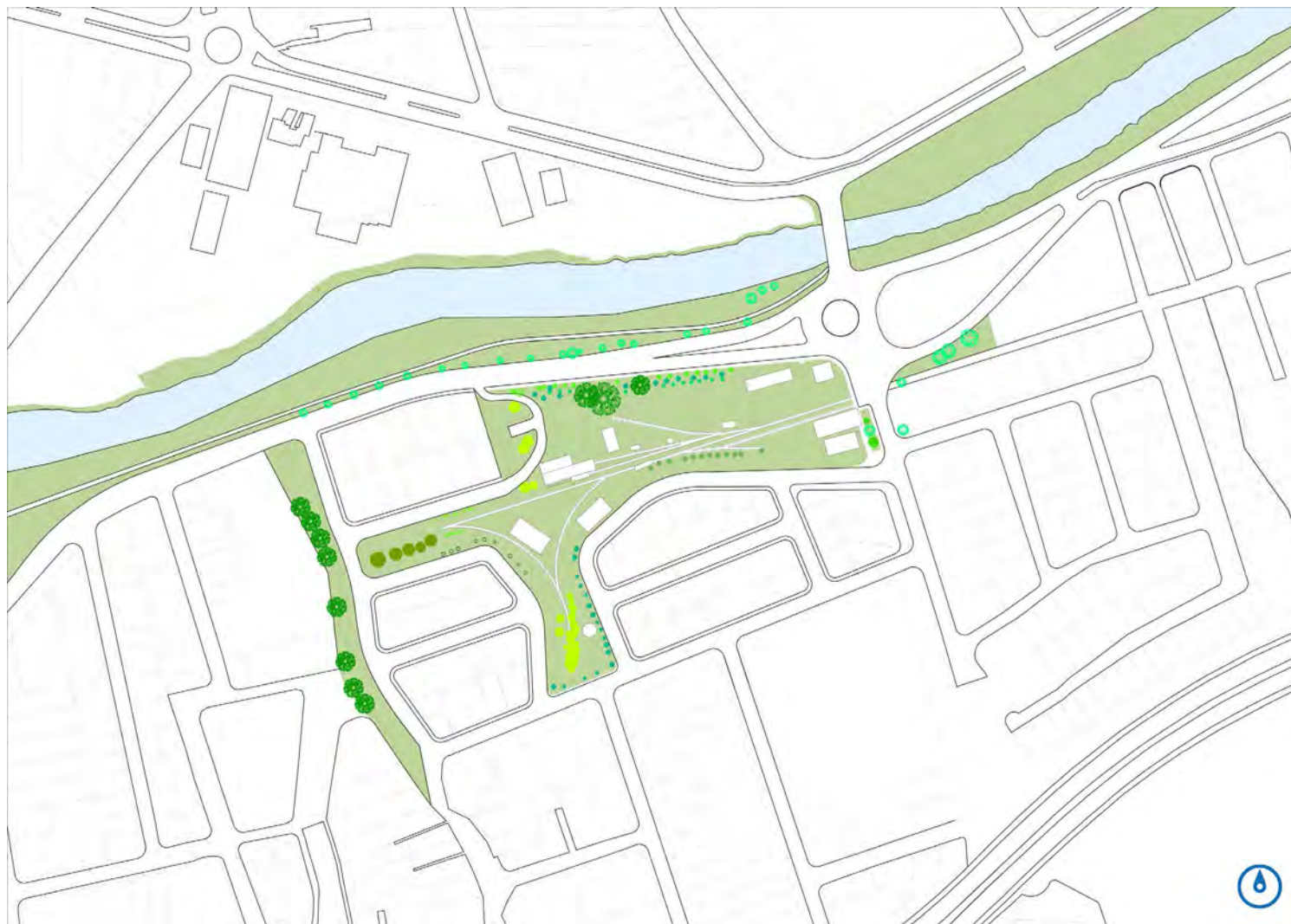
Feijoa



Chilca

FUENTE

14. Mapa  
Autor del trabajo de grado, Mapa base de la  
ciudad de Cuenca.



14. Mapa: Análisis de la vegetación del área de estudio.

### 3.2.4 Paisaje

Se ha considerado pertinente hacer un análisis del paisaje de la zona, ya que el verde urbano es un importante componente del paisaje y tiene la capacidad de mejorar la calidad del mismo. Además, uno de los principales aportes de la infraestructura verde es el enriquecimiento del paisaje, desde el punto de vista de la contemplación.

El río y sus orillas, constituyen el mayor rasgo característico del paisaje, es indispensable para el crecimiento de vegetación en las zonas de borde, favoreciendo el recorrido visual que condicionan las vías que lo rodean.

Las montañas detrás del valle son utilizadas como complemento de la forma arquitectónica y urbana, convirtiéndose en un objetivo visual y esencial que puede ser apreciado desde diferentes puntos de la ciudad.



**15. Fotografía:** Vista desde el área de estudio hacia la orilla del río yanuncáy.



**16. Fotografía:** Vista desde la orilla del río yanuncáy hacia el área de estudio.



Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**15. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**16. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

## SIMBOLOGÍA

-  Vistas Panorámicas
-  Vistas canalizadas

### 3.2.5. Visuales Principales

Existen 2 tipos de vistas, tanto dentro del área de la estación como desde sus calles colindantes que pueden ser:

#### 3.2.5.1 Vistas Panorámicas

Debido a la topografía de la zona, desde la calle Cajabamba, se puede observar sin dificultad gran parte de la estación y un horizonte casi intacto. En todas las esquinas de la estación no se tiene una vista panorámica hacia su entorno, debido a las edificaciones existentes, es muy difícil percibir el fondo del horizonte escénico con excepción de la Av. 24 de Mayo en la cual podemos observar las orillas del río Yanuncáy, obteniendo una vista muy importante gracias a la vegetación existente.

La mejor visual que se tiene del área de estudio, es desde la Av. 24 de Mayo, en la cual se puede observar la mayor parte del área verde de la estación y las montañas que se tiene atrás de fondo como paisaje.

#### 3.2.5.2 Vistas canalizadas

Se tiene 4 vistas canalizadas, las cuales se ubican en el eje de la vía férrea que atraviesa la estación, la primera vista, es desde el ingreso del ferrocarril a la estación, en la cual se puede observar el largo del área de estudio, la segunda visual se ubica en medio de la estación, dejando ver así la zona del taller y mecánica para el ferrocarril, la tercera y cuarta vista son desde la parte oeste de la estación, en la cual se puede observar la poca vegetación arbórea que posee el lugar. Estos casos son analizados con el objetivo de determinar que edificaciones afectan el paisaje en la zona, como se puede percibir en el caso de la avenida Gapal y la calle Cajabamba que nos generan poca visibilidad ya que las edificaciones cercanas a estas calles obstruyen la vista del paisaje.



17. Fotografía: Ubicación de las vistas panorámicas.



18. Fotografía: Ubicación de las vistas canalizadas.

#### FUENTE

**17. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado, Mapa Satelital base obtenido de Google Earth

**18. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado, Mapa Satelital base obtenido de Google Earth



19. **Fotografía:** Vista panorámica 1.



20. **Fotografía:** Vista panorámica 2.



21. **Fotografía:** Vista panorámica 3.



22. **Fotografía:** Vista panorámica 4.



FUENTE

19. **Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

20. **Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

21. **Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

22. **Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



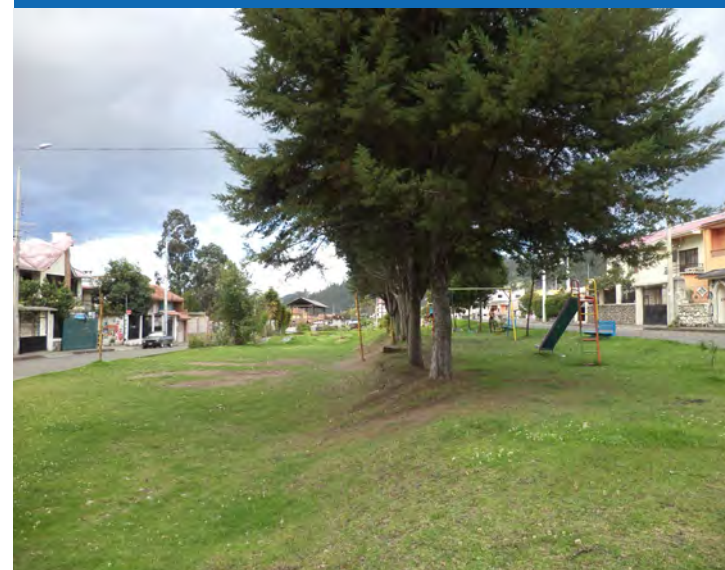
**23. Fotografía:** Vista canalizada 1.



**25. Fotografía:** Vista canalizada 3.



**24. Fotografía:** Vista canalizada 2.



**26. Fotografía:** Vista canalizada 4.

FUENTE

**23. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**24. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**25. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**26. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

### 3.3 ELEMENTOS DE LA IMAGEN URBANA

Elementos propuestos por Kevin Lynch, en su obra “La Imagen de la Ciudad”, con los cuales se quiere destacar algunos equipamientos importantes de la zona, que pudiesen estar asociadas al comercio, al turismo, mobiliario y señalización urbana que contribuyen dentro de esta zona.

**3.3.1 Mojonos o hitos:** Son puntos de referencia, pero el observador no entra en ellos. <sup>1</sup>

- ETAPA EP
- Quinta Bolívar
- Casa de Chaguarchimbana
- Escuela Fe y Alegría
- Gasolinera Primax de Gapal

**3.3.2 Nodos:** Son los puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador. Son los grandes puntos de aglomeración de autos y personas del barrio. <sup>2</sup>

- Puente de Gapal
- Redondel de Gapal
- Intersección de las Calles Cajabamba y Mollobamba

**3.3.3 Bordes:** Elementos lineales que ponen límite a zonas que separan regiones diferentes. <sup>3</sup>

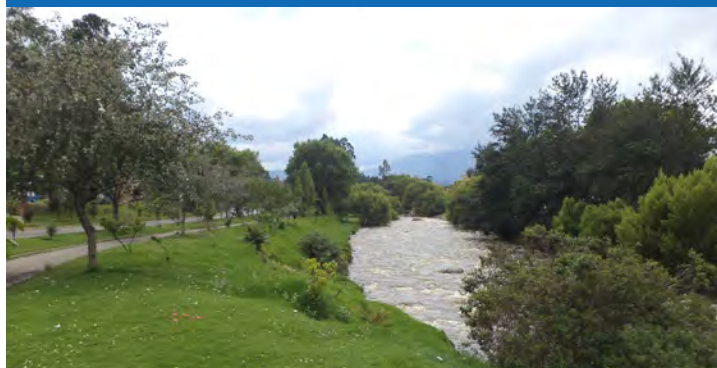
- Río Yanuncáy
- Quebrada junto al área de estudio

**3.3.4 Sendas:** Recorridos que realiza un observador ocasionalmente. (Calles, senderos) <sup>4</sup>

- Avenida 24 de Mayo
- Vía Peatonal por la orilla del río
- Ciclovía que va por el antiguo recorrido Ferroviario



27. Fotografía: La Quinta Bolívar (Hito).



28. Fotografía: El río Yanuncáy y su orillas (Borde), la caminería (Senda).



29. Fotografía: El Redondel y el Puente de Gapal (Nodo).

#### CITAS

<sup>1</sup> Kevin Lynch. (2008). La Imagen de la Ciudad. Recuperado el 03 de Marzo de 2015 de [http://www.academia.edu/7869348/Kevin\\_Lynch\\_-\\_La\\_Imagen\\_de\\_la\\_Ciudad](http://www.academia.edu/7869348/Kevin_Lynch_-_La_Imagen_de_la_Ciudad)

<sup>2</sup> Ibid

<sup>3</sup> Ibid

<sup>4</sup> Ibid

#### FUENTE

27. Fotografía  
Autor del trabajo de grado

28. Fotografía  
Autor del trabajo de grado

29. Fotografía  
Autor del trabajo de grado

### SIMBOLOGÍA

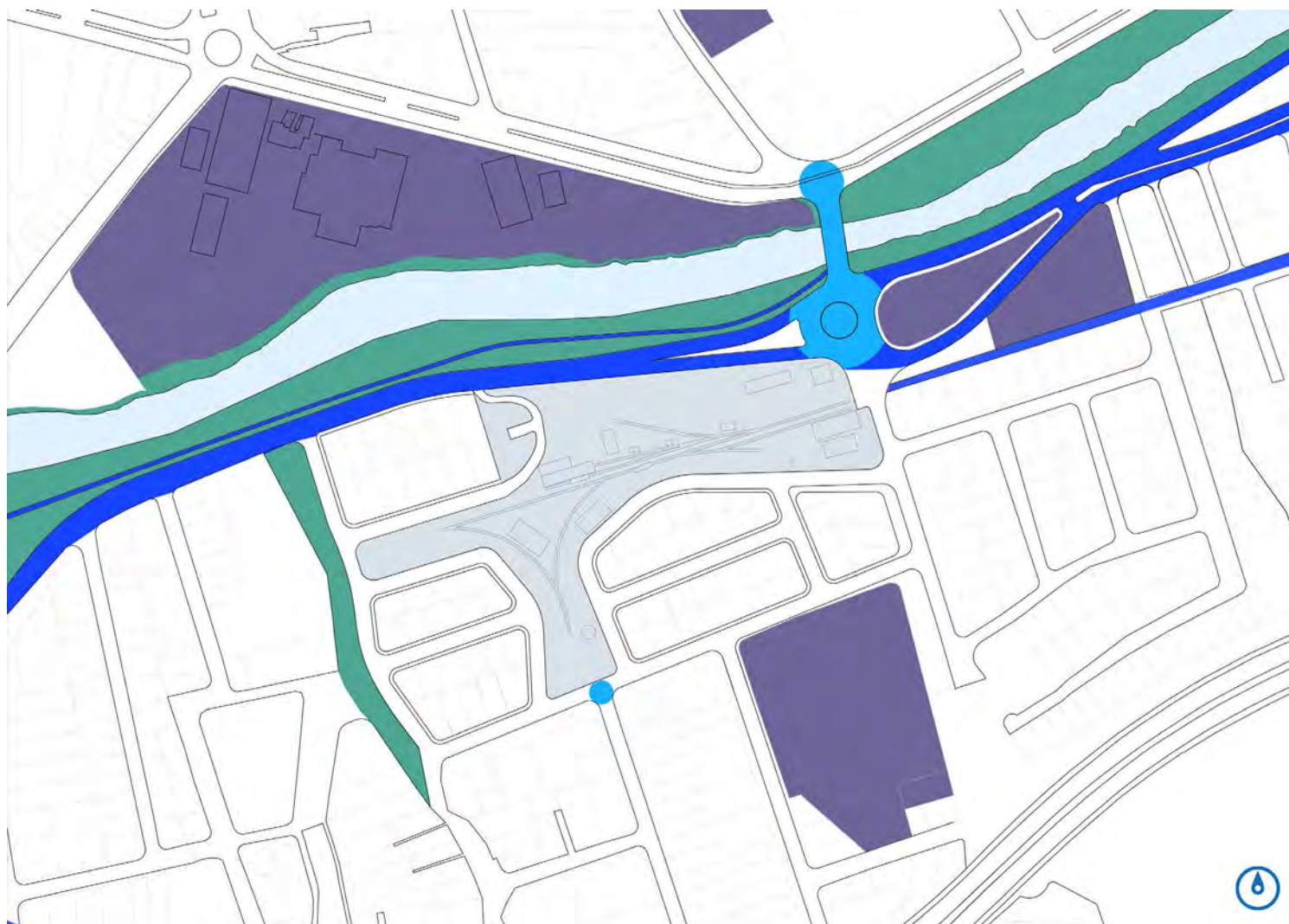
- Área de Estudio
- Río Yanuncáy

### Elementos de la Imagen Urbana

- Mojones o Hitos
- Nodos
- Bordes
- Sendas

### FUENTE

30. Mapa  
Autor del trabajo de grado, Mapa base de la  
ciudad de Cuenca.



30. Mapa: Análisis de los elementos de la imagen urbana.

### 3.4 EQUIPAMIENTOS CERCANOS

Es necesario en este punto, analizar las instalaciones que se desarrollan en torno a la estación de ferrocarril, que pudiesen estar asociadas al comercio, al turismo, mobiliario y señalización urbana, que contribuyen dentro de este campo, y así también, contrariamente a esto, existen instalaciones que han constituido verdaderos obstáculos por su ubicación.

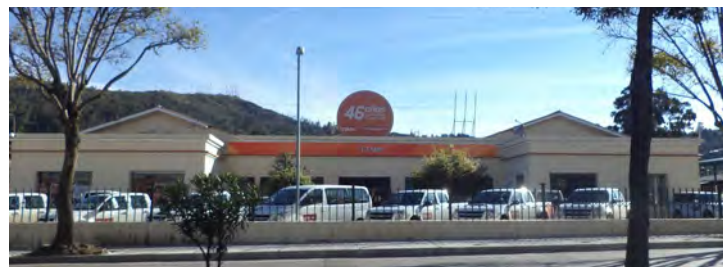
Para ello se a partido del radio de influencia que posee el terreno y se han marcado los equipamientos que se encuentran dentro de esta área. A continuación se dará un ejemplo de cada equipamiento encontrado.



**31. Fotografía:** Educación - Universidad del Azuay.



**32. Fotografía:** Cultural - Quinta Bolívar.



**33. Fotografía:** Entidad Publica - ETAPA EP.



**34. Fotografía:** Salud - SOLCA.



**35. Fotografía:** Religión - Iglesia del Vergel.



**36. Fotografía:** Recreación - Parque El Paraíso.

#### FUENTE

**31. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**32. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**33. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**34. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**35. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**36. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

### SIMBOLOGÍA

Área de Estudio

### Tipos de equipamientos

Educación

Cultural

Entidad Pública

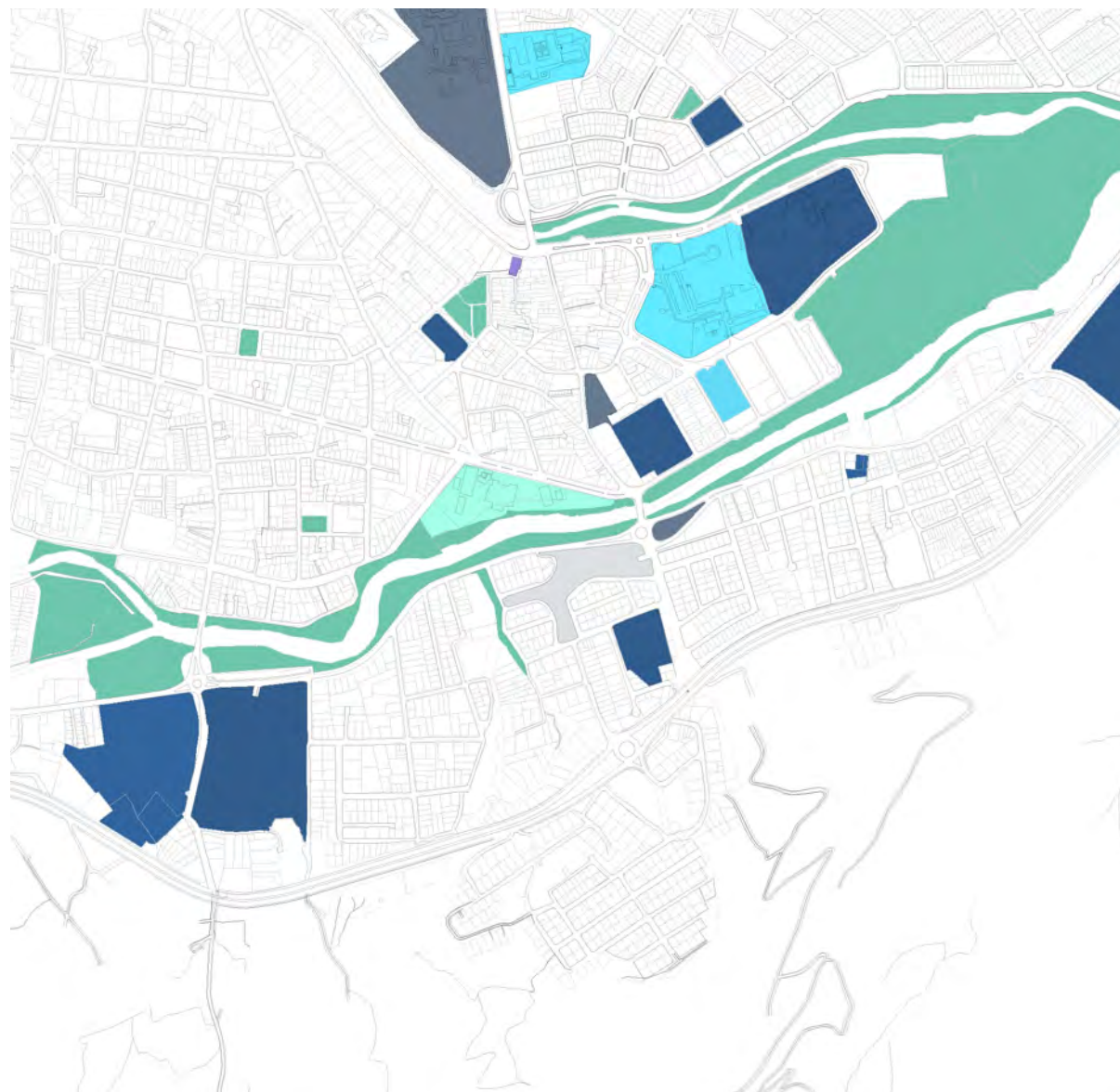
Salud

Religión

Recreación

### FUENTE

37. Mapa  
Autor del trabajo de grado, Mapa base de la  
ciudad de Cuenca.



37. Mapa: Análisis de los equipamientos cercanos al área de estudio.

## 3.5 SISTEMA VIAL

### 3.5.1 Jerarquización de vías

**3.5.1.1 Vías expresas:** “Una vía expresa es una autopista dividida para el tráfico de alta velocidad, con al menos un control parcial de acceso.”<sup>5</sup>

**3.5.1.2 Vías arteriales:** “Enlazan el flujo vehicular de las vías expresas a las vías colectoras, estas vías cruzan las ciudades, son vías de alto flujo vehicular.”<sup>6</sup> Dentro de la jerarquización del sistema vial en las ciudades, generalmente se consideran como principales, esto debido a los altos flujos vehiculares que llevan. No deben permitir el acceso a los predios o viviendas, pues este accionar produce molestias al flujo de la zona, el diseño de flujos peatonales debe tener singular importancia.

**3.5.1.3 Vías colectoras:** “Enlazan el flujo vehicular de las vías locales a las vías arteriales, estas vías unen zonas de las ciudades, son vías de alto flujo vehicular.”<sup>7</sup> Generalmente son las que soportan los tráficos del transporte público por estar adyacentes a las vías de carácter local. La velocidad es limitada, casi siempre están al tope de su capacidad máxima.

**3.5.1.4 Vías locales:** “Su principal función es permitir el acceso de los vehículos hacia los predios, el flujo vehicular desemboca en las vías colectoras, son vías de alta concentración peatonal, la velocidad de los vehículos en estas vías es restringida.”<sup>8</sup>

**3.5.1.5 Vías peatonales:** “Son áreas de una ciudad o pueblo donde está fuertemente restringida o prohibida la circulación de vehículos motorizados.”<sup>9</sup> En este tipo de zona prevalece la circulación de peatones y en muchos casos usuarios de sistemas de transporte no motorizados.



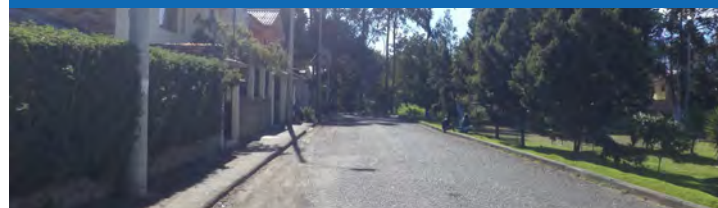
38. Fotografía: Vía Expresa. Circunvalación Sur



39. Fotografía: Vía Arterial. Av. 24 de Mayo



40. Fotografía: Vía Colectora. Av. Gapal



41. Fotografía: Vía Local. Calle Alejandro Nivelos



42. Fotografía: Vía Peatonal. Paseo y Ciclovía.

#### CITAS

<sup>5</sup> Vía expresa. (s. f). Recuperado el 03 de Marzo de 2015 de [https://es.wikipedia.org/wiki/V%C3%ADa\\_expresa](https://es.wikipedia.org/wiki/V%C3%ADa_expresa)

<sup>6</sup> Vía Arterial. (s. f). Recuperado el 03 de Marzo de 2015 de [http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Clasificaci%C3%B3n\\_de\\_calles\\_seg%C3%BAAn\\_la\\_funcion%C3%B3n\\_en\\_el\\_sistema\\_de\\_transportes](http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Clasificaci%C3%B3n_de_calles_seg%C3%BAAn_la_funcion%C3%B3n_en_el_sistema_de_transportes)

<sup>7</sup> Vía Colectora. (s. f). Recuperado el 03 de Marzo de 2015 de [http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Clasificaci%C3%B3n\\_de\\_calles\\_seg%C3%BAAn\\_la\\_funcion%C3%B3n\\_en\\_el\\_sistema\\_de\\_transportes](http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Clasificaci%C3%B3n_de_calles_seg%C3%BAAn_la_funcion%C3%B3n_en_el_sistema_de_transportes)

<sup>8</sup> Vía Local. (s. f). Recuperado el 03 de Marzo de 2015 de [http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Clasificaci%C3%B3n\\_de\\_calles\\_seg%C3%BAAn\\_la\\_funcion%C3%B3n\\_en\\_el\\_sistema\\_de\\_transportes](http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Clasificaci%C3%B3n_de_calles_seg%C3%BAAn_la_funcion%C3%B3n_en_el_sistema_de_transportes)

<sup>9</sup> Vía Peatonal. (s. f). Recuperado el 03 de Marzo de 2015 de [http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Clasificaci%C3%B3n\\_de\\_calles\\_seg%C3%BAAn\\_la\\_funcion%C3%B3n\\_en\\_el\\_sistema\\_de\\_transportes](http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Clasificaci%C3%B3n_de_calles_seg%C3%BAAn_la_funcion%C3%B3n_en_el_sistema_de_transportes)

#### FUENTE

38. Fotografía  
Autor del trabajo de grado

39. Fotografía  
Autor del trabajo de grado

40. Fotografía  
Autor del trabajo de grado

41. Fotografía  
Autor del trabajo de grado

42. Fotografía  
Autor del trabajo de grado

### SIMBOLOGÍA

■ Área de Estudio

#### Tipos de Vías

■ Vías Expresas

■ Vías Arteriales

■ Vías Colectoras

■ Vías Locales

■ Vías Peatonales



#### FUENTE

43. Mapa  
Autor del trabajo de grado, Mapa base de la  
ciudad de Cuenca.

43. Mapa: Análisis de la jerarquización de vías.

### 3.5.2 Análisis de tráfico

Por las vías aledañas a la estación, según los datos recogidos y como consecuencia de la presencia de diferentes equipamientos en el sector (Etapa EP, Quinta Bolívar, Escuela Fe y Alegría, Universidad del Azuay, Colegio Nacional Manuela Garaicoa de Calderón, etc.) Se presenta un alto flujo vehicular, cuyo detalle se especifica en el siguiente cuadro.

En términos generales, se debe indicar que por las vías aledañas a la Antigua Estación, circula un total de 1663 vehículos por hora en promedio y 2214 vehículos en horas pico. Destacando el tráfico por la calle 24 de Mayo, en virtud de que esta vía constituye uno de los pares destinados a la transportación colectiva, de acuerdo al Sistema Integrado de Transporte para Cuenca -SIT- y por la cual en la actualidad circulan 5 líneas de buses.

A continuación se presenta una tabla cuya información se obtiene por el estudio de tráfico realizado el día 16 de enero de 2015, de 9H00 am a 10H00 am y de 13H00 pm a 14H00 pm por el autor de este trabajo.

CALLE	TRÁFICO PROMEDIO	TRÁFICO HORA PICO
Av. 24 de Mayo	950 veh/h	1236 veh/h
Av. Gapal	387veh/h	456 veh/h
Calle Cajabamba	153 veh/h	234 veh/h
Calle Tulispamba	132veh/h	214veh/h
Calle Alejandro Nivelos	36 veh/h	67 veh/h
Calle Joan Tenecela	10 veh/h	23veh/h
Calle Nicolas Vivarregalado	5veh/h	7veh/h

44. Cuadro: Análisis de tráfico vial.



45. Fotografía: Av. 24 de Mayo.



46. Fotografía: Av. Gapal.

#### FUENTE

**44. Cuadro**  
Autor del trabajo de grado, conteo vehicular realizado en el área de estudio

**45. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

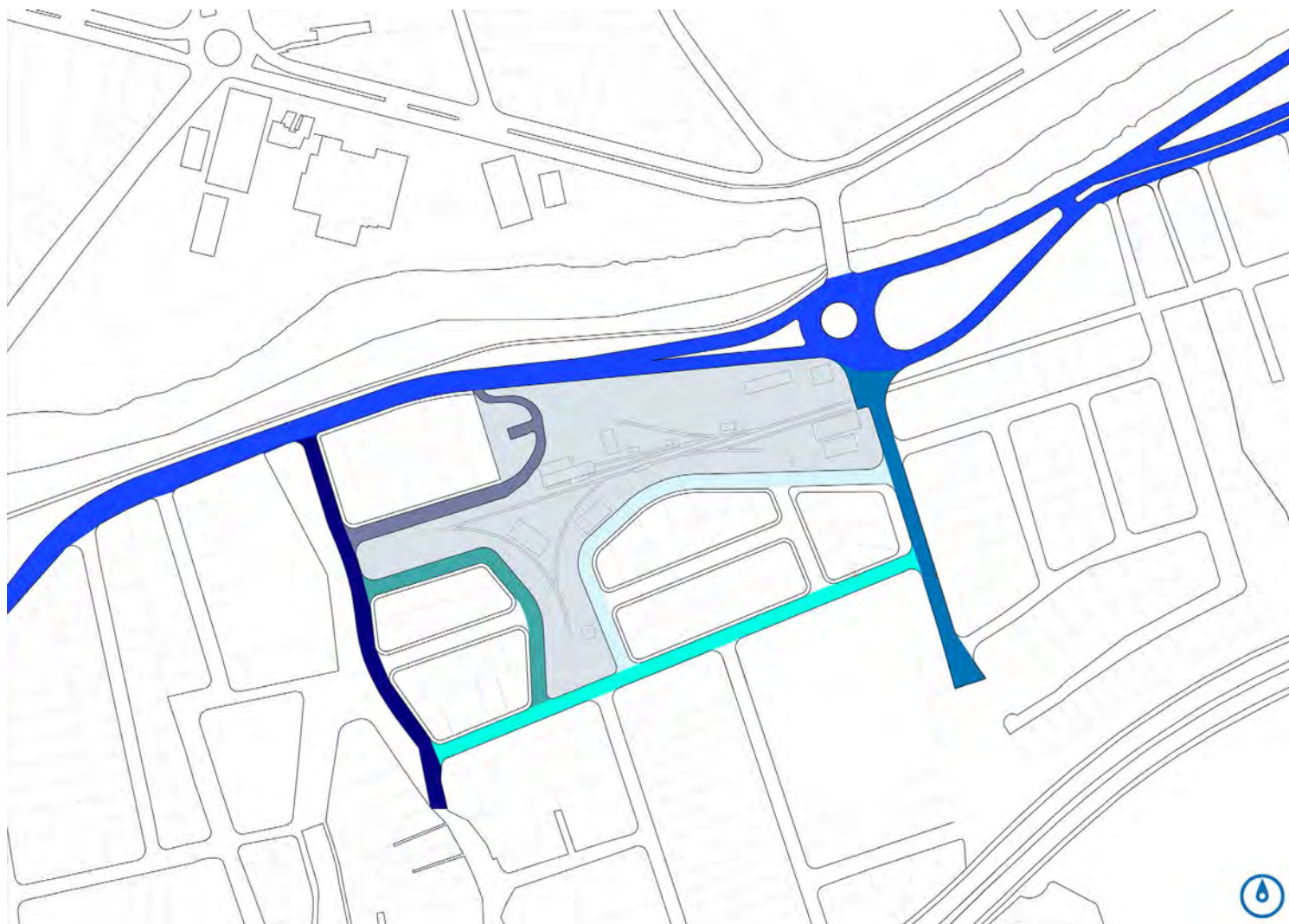
**46. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Calles Colindantes**
- Av. 24 de Mayo
- Av. Gapal
- Calle Cajabamba
- Calle Tulispamba
- Calle Alejandro Nivelos
- Calle Joan Tenecela
- Calle Nicolás Vivarregalado

#### FUENTE

47. Mapa  
Autor del trabajo de grado, Mapa base de la ciudad de Cuenca.



47. Mapa: Análisis de la jerarquización de vías.

### 3.5.3 Secciones de Vías

Especialmente se encuentra integrado dentro de una gran urbe, tiene conexión directa a vías principales que permiten la unificación a la ciudad.

Las secciones viales se realizan en las calles que rodean el área de estudio, así como también la ciclovía que recorre la antigua vía férrea, por donde el ferrocarril circulaba.

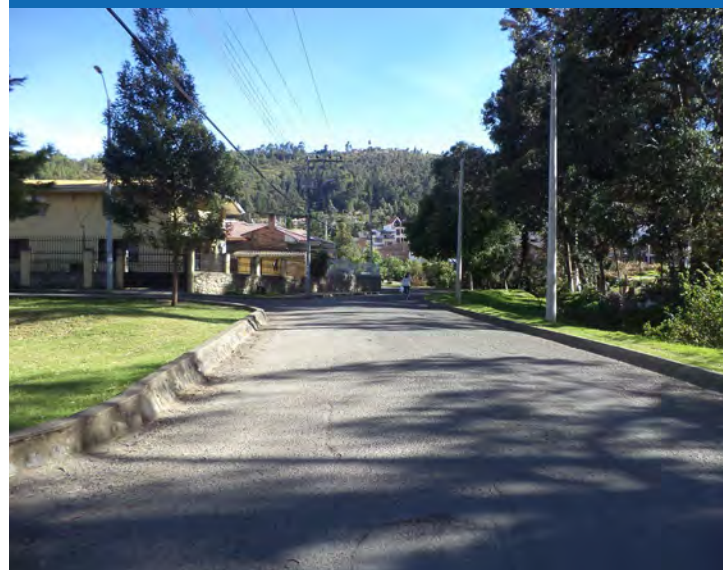
Este análisis se lo hace, con el propósito de buscar cuales son los problemas que tienen las vías que colindan con el área de estudio, como puede ser, carencia de veredas para la circulación de los peatones, el ancho incorrecto de vía que impide tener una buena circulación de los vehículos, etc.



**48. Fotografía:** Calle Nicolás Vivaregalados, incompleta y no posee vereda hacia la estación.



**49. Fotografía:** Av. 24 de Mayo, no posee veredas.



**50. Fotografía:** Calle Alejandro Nivelos, no posee vereda en el recorrido de la quebrada.

#### FUENTE

**48. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**49. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

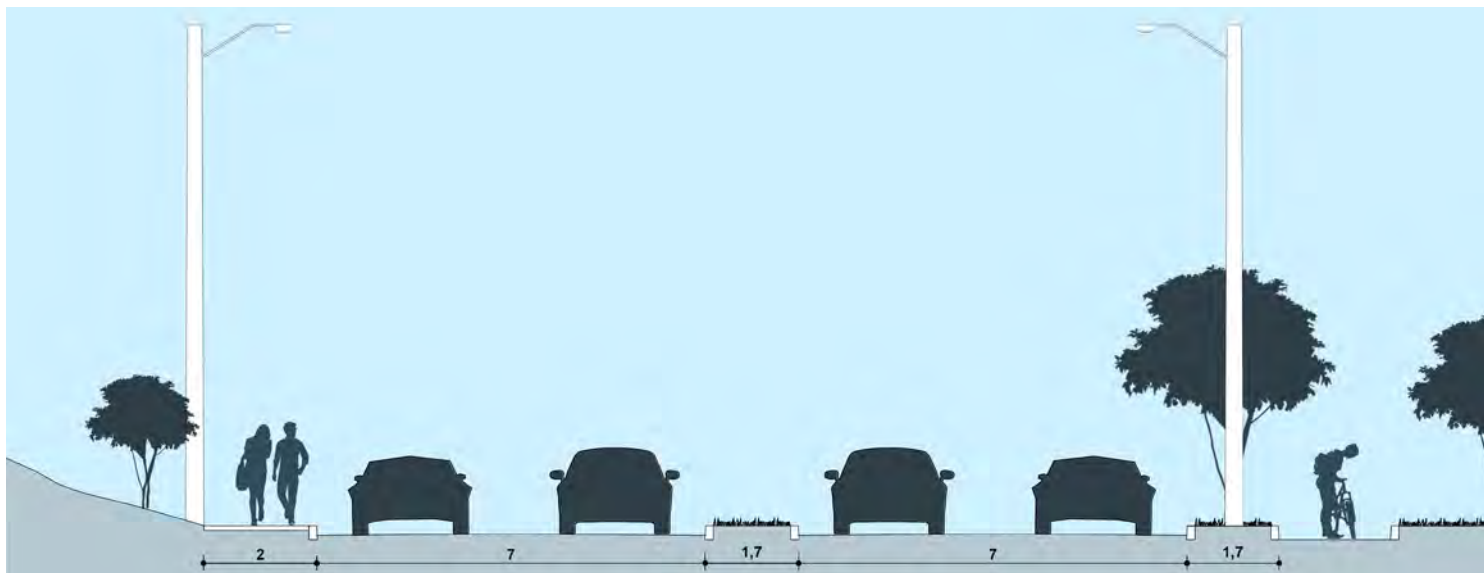
**50. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



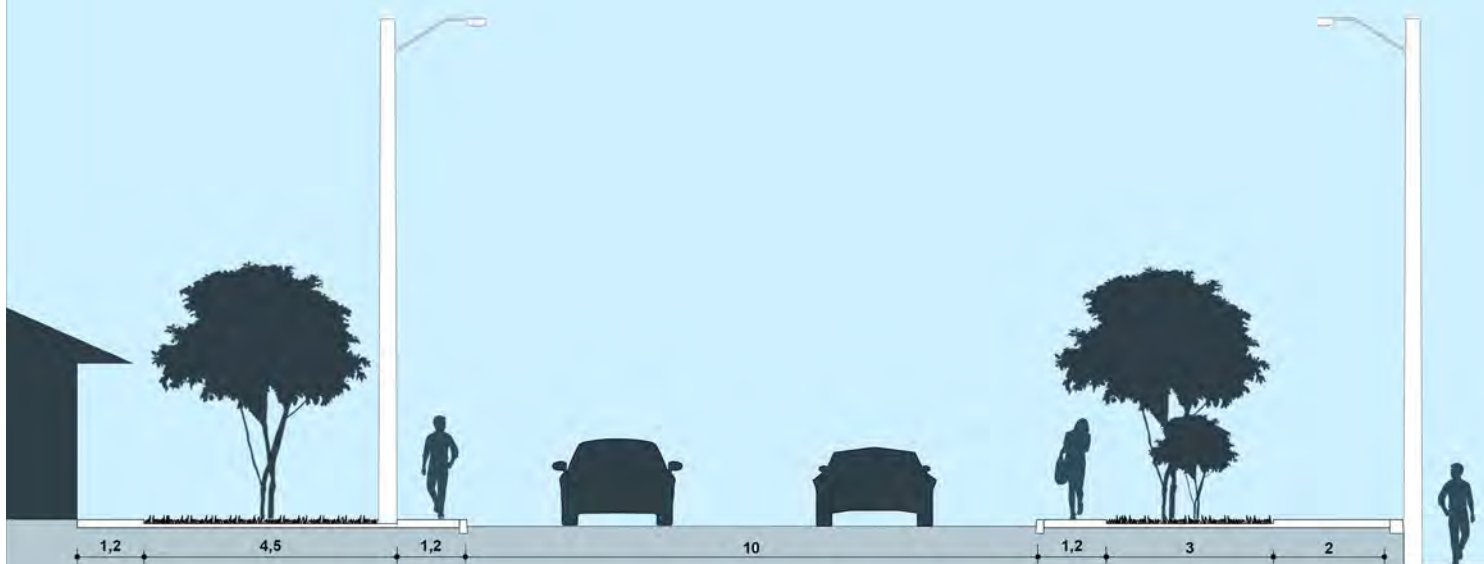
FUENTE

51. Mapa  
Autor del trabajo de grado, Mapa base de la  
ciudad de Cuenca.

51. Mapa: Secciones de Vías.



**52. Figuras:** Sección de vía 1, Av. 24 de Mayo.

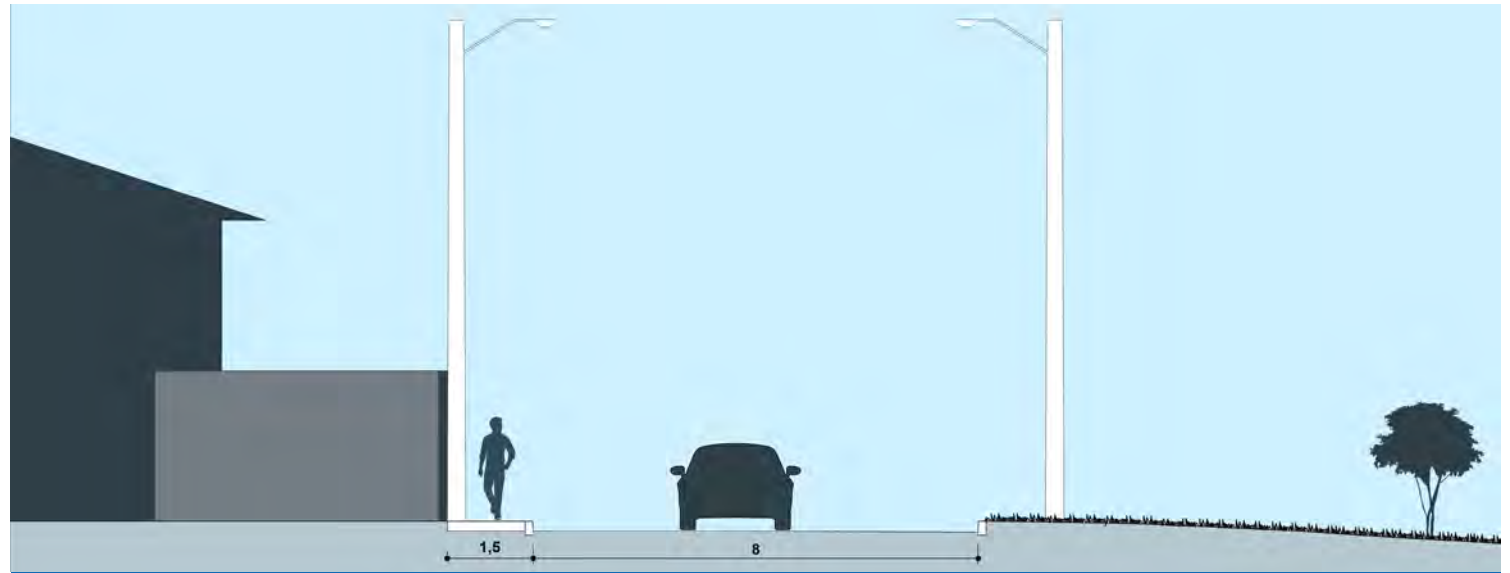


**53. Figuras:** Sección de vía 2, Av. Gagal.

FUENTE

**52. Figura**  
Autor del trabajo de grado

**53. Figura**  
Autor del trabajo de grado



**54. Figuras:** Sección de vía 3, Calle Tulispamba.

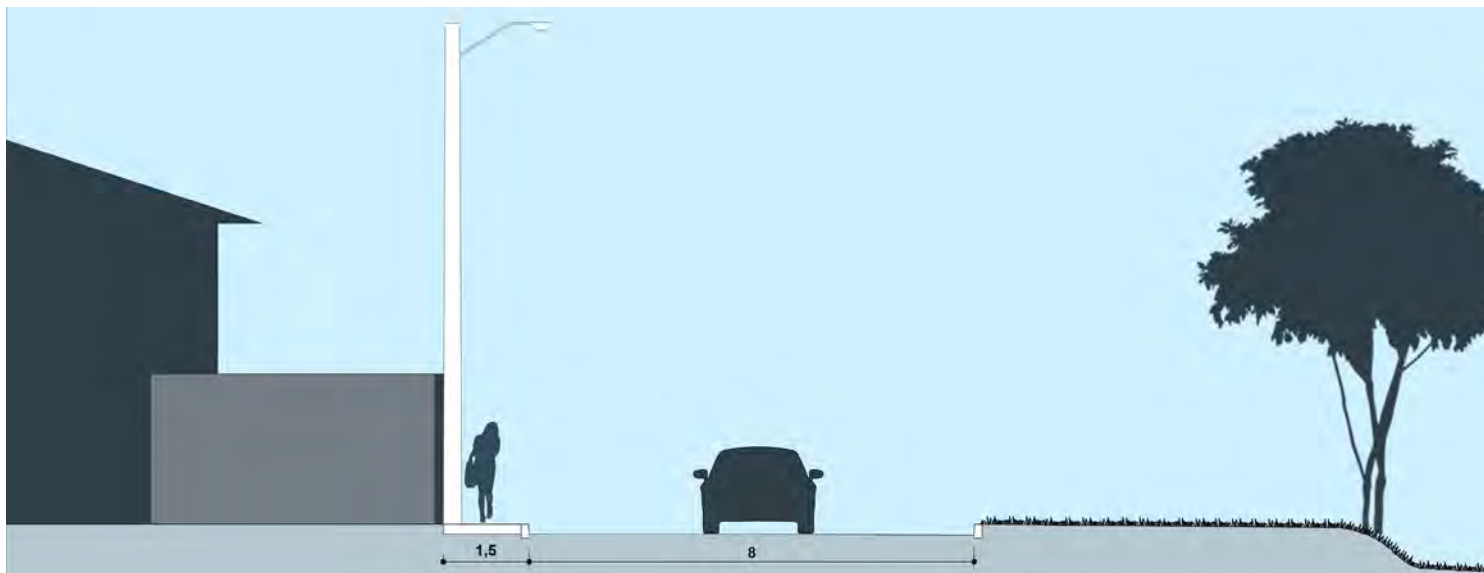


**55. Figuras:** Sección de vía 4, Calle Cajabamba.

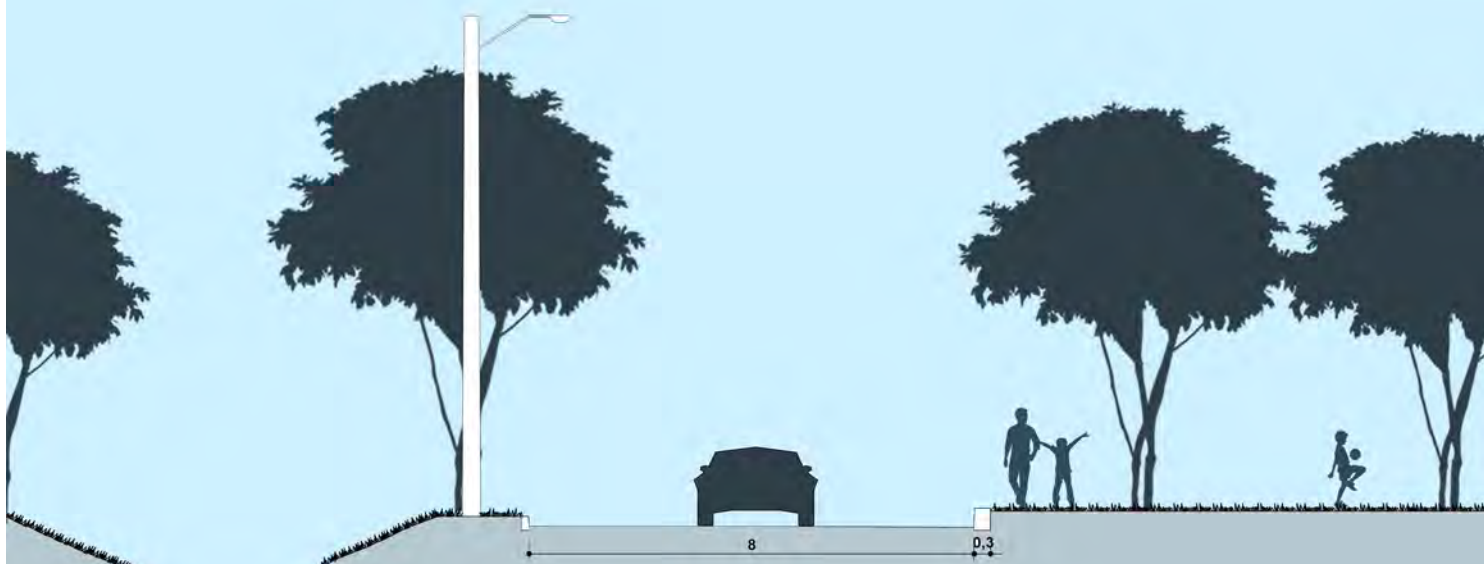
FUENTE

**54. Figura**  
Autor del trabajo de grado

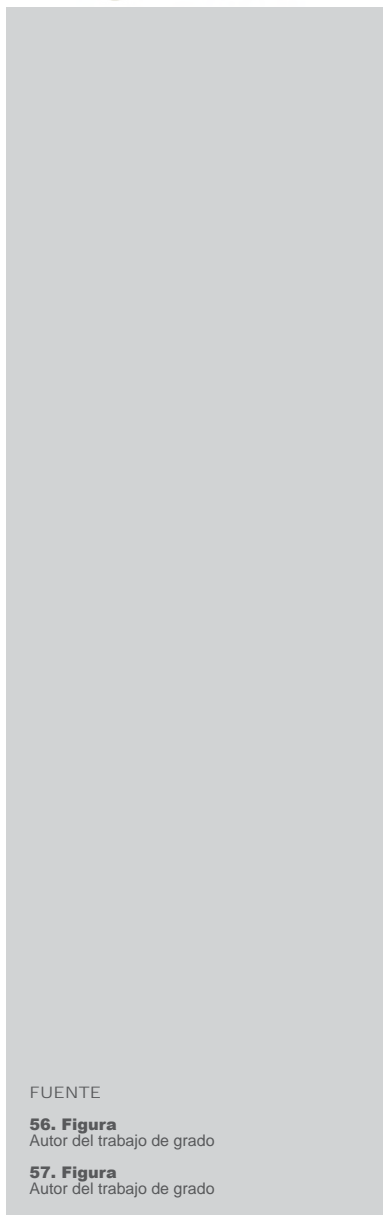
**55. Figura**  
Autor del trabajo de grado



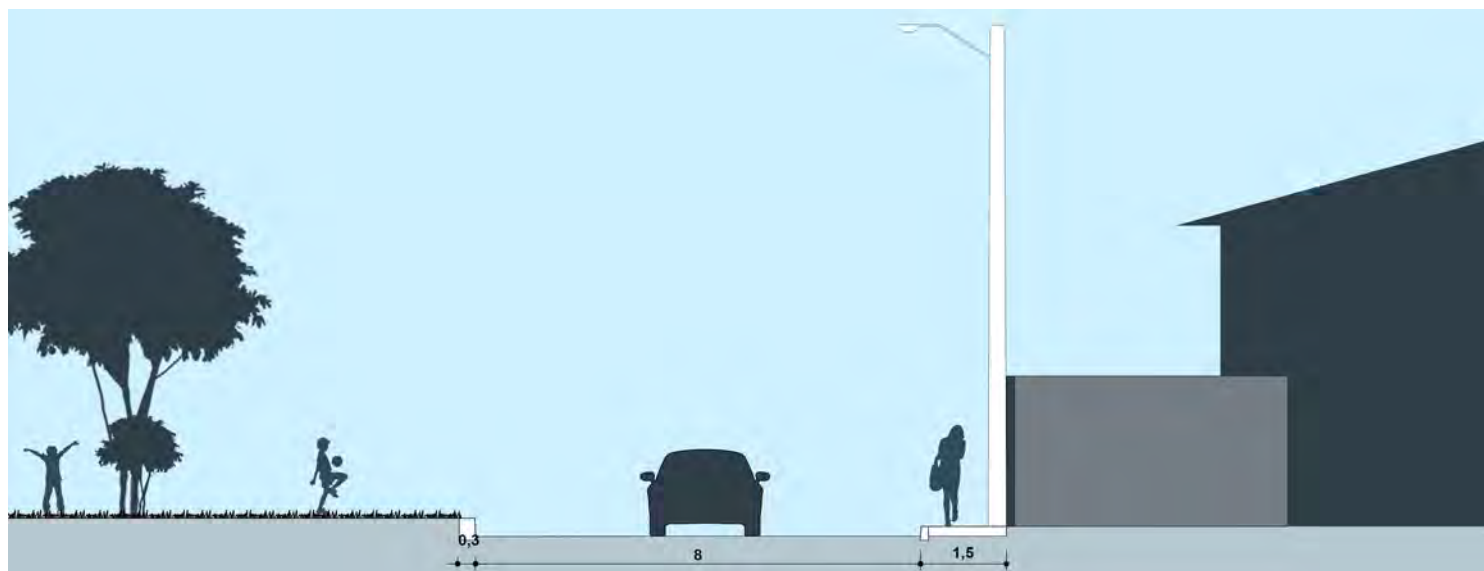
**56. Figuras:** Sección de vía 5, Calle Joan Tenecela.



**57. Figuras:** Sección de vía 6, Calle Alejandro Nivelos.



FUENTE  
**56. Figura**  
 Autor del trabajo de grado  
**57. Figura**  
 Autor del trabajo de grado



**58. Figuras:** Sección de vía 7, Calle Nicolás Vivarregalados.



**59. Figuras:** Sección de vía 2, Ex vía férrea - Actual ciclovía.

FUENTE

**58. Figura**  
Autor del trabajo de grado

**59. Figura**  
Autor del trabajo de grado

### 3.5.4 Líneas de transporte público

Es importante el paso del transporte público alrededor de este sector, ya que facilita la llegada y salida de los moradores, pero ocasiona un alto flujo vehicular, dificultando la movilidad de los peatones y generando mucho tráfico en la zona.

De acuerdo al Sistema Integrado de Transporte para Cuenca (SIT) y por la cual en la actualidad circulan 5 líneas de buses, de estas todas hacen parte de su recorrido por la avenida 24 de Mayo y solo una línea por la Avenida Gapal. Las cuales son:



60. Fotografía: Buses para el transporte urbano.



61. Fotografía: Parada de buses.

LÍNEA N° 6 MAYANCELA - TURI
Mercado Feria Libre - El Arenal Coliseo Jefferson Pérez San Sebastián Santo Cenáculo Colegio San Francisco 3 de Noviembre III Zona Militar Colegio Manuel J. Calle Terminal Terrestre Universidad Politécnica Salesiana

LÍNEA N° 14 EL VALLE - FERIA LIBRE
CREA Mercado Feria Libre -Arenal San Francisco La Merced Todos Santos Banco Central del Ecuador El Vergel Hospital Vicente Corral Moscoso

LÍNEA N° 16 H. DEL RÍO - SAN PEDRO
Mercado Feria Libre -Arenal Colegio Antonio Avila Corazón de Jesús Escuela Panama Colegio Benigno Malo Estadio Alejandro Serrano Aguilar Cristo Rey Universidad del Azuay Hospital del IESS Hospital del Río

LÍNEA N° 22 GAPAL, UDA - SALESIANOS
Colegio Bilingüe Latinoamericano Iglesia de la Virgen de Bronce La Salle Estadio Alejandro Serrano Aguilar Colegio Benigno Malo Universidad de Cuenca San Sebastián Mercado 3 de Noviembre De las Madres Marianitas Mercado 9 de Octubre Banco Central del Ecuador El Vergel Hospital Vicente Corral Moscoso Parque el Paraíso

LÍNEA N° 24 COCHAPAMBA - MIRAFLORES
Colegio Manuel J. Calle III Zona Militar Rotari Universidad Católica de Cuenca Todos Santos Colegio Benigno Malo Estadio Alejandro Serrano Aguilar La Salle

62. Cuadro: Líneas de transporte urbano que pasan junto al área de estudio y sus recorridos.

FUENTE

60. Fotografía  
Autor del trabajo de grado

61. Fotografía  
Autor del trabajo de grado

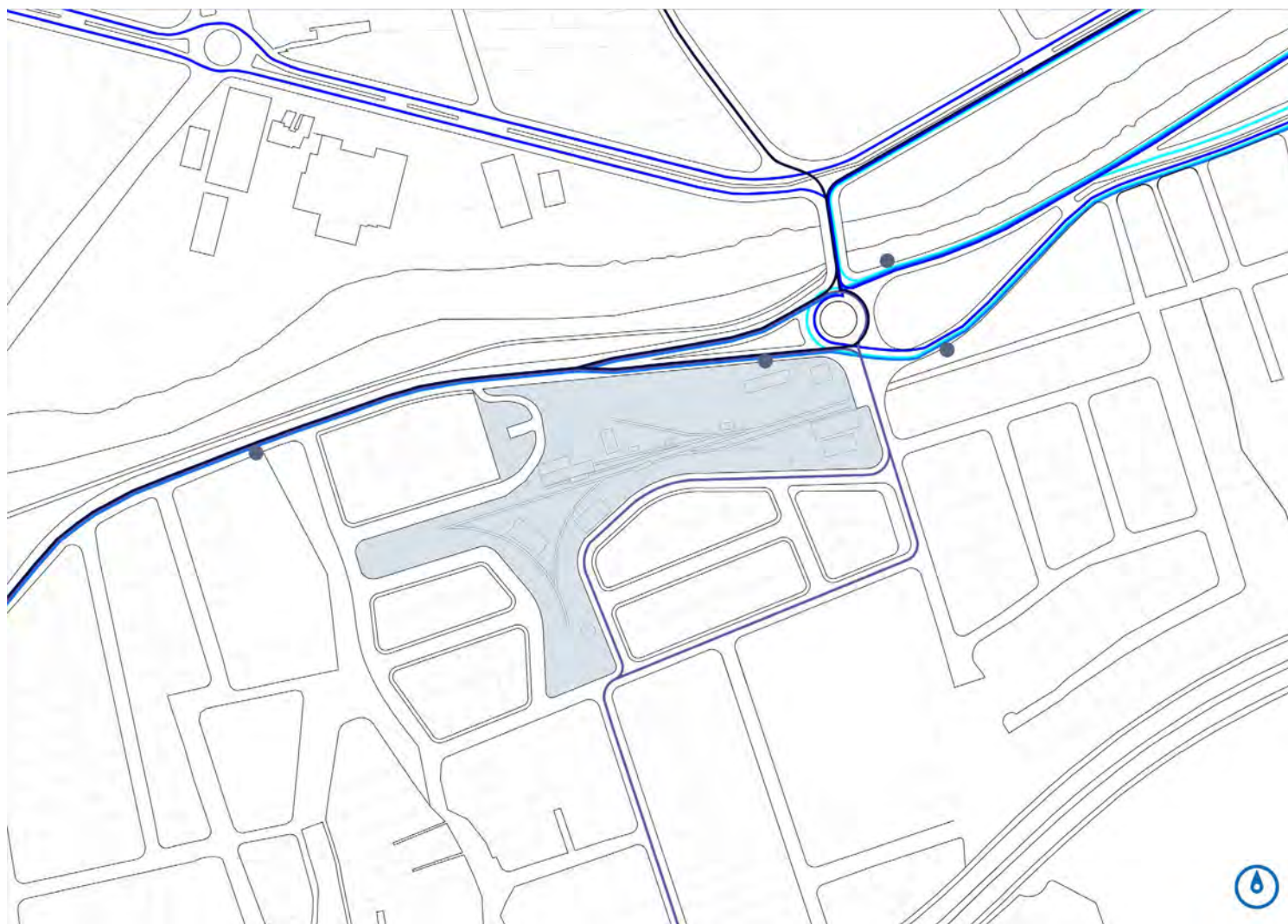
62. Cuadro  
Sistema Integrado de Transporte para Cuenca (SIT)

### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Parada de Buses

### Líneas de Buses

- Línea N° 6
- Línea N° 14
- Línea N° 16
- Línea N° 22
- Línea N° 24



### FUENTE

63. Mapa  
Autor del trabajo de grado, Mapa base Sistema Integrado de Transporte para Cuenca (SIT)

63. Mapa: Análisis de las líneas de transporte urbano.

### 3.6 BLOQUES EXISTENTES

Dentro de la estación existen edificaciones, la mayor parte de estas se mantienen en un estado de deterioro y abandono, generando un espacio inservible para los moradores del sector.

Del análisis del estilo arquitectónico presente en las edificaciones de la estación del ferrocarril, se concluye que no presentan un criterio o diseño propio; son más bien improvisaciones de bloques, utilizadas para albergar y dar servicio a los trabajadores.

El análisis de un estilo arquitectónico presente en las edificaciones de la estación del ferrocarril, puede ser un tanto ambiguo, ya que las mismas podrían parecer una improvisación de bloques utilizados para albergar y dar servicio a los trabajadores, sin ningún valor arquitectónico particular.



**64. Fotografía:** Vista aérea del área de estudio.

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**64. Fotografía**

Autor del trabajo de grado, Mapa Satelital base obtenido de Google Earth

### 3.6.1 Usos históricos de los bloques



Bloque 5



Bloque 4



Bloque 3



Bloque 6  
Bloque 7



Bloque 8



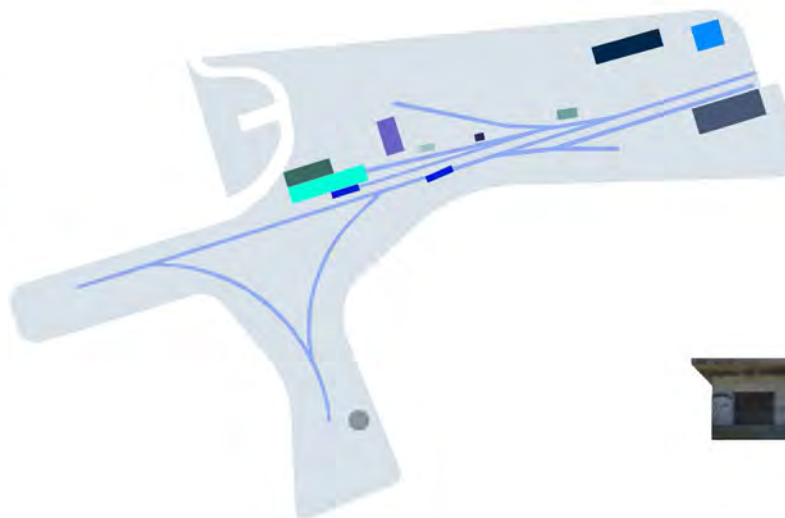
Bloque 9



Bloque 10



Bloque 11



Bloque 2



Bloque 1

FUENTE

65. Figura  
Autor del trabajo de grado

65. Figura: Ubicación de los bloques existentes.

### 3.6.1.1 Bloque 1 (Administración)

Servía como centro de administración y boletería para el bajo tránsito de pasajeros, posiblemente fue utilizado como campañas también.



**Fachada Frontal**



**Fachada Posterior**



**Fachada Lateral Izquierda**



**Fachada Lateral Derecha**

**66. Fotografía:** Levantamiento fotográfico del estado actual del bloque 1 - Administración.



#### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Administración

Actualmente sirve como espacio de reunión de Ex trabajadores Ferroviarios de la estación, también en donde funcionaba la boletería se encuentra invadida por una señora que utiliza este espacio para preparar y vender alimentos.



**67. Fotografía:** Ex trabajadores ferroviarios al salir de la reunión.

#### FUENTE

**66. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**67. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Administración

### ESPECIFICACIONES

**Estructura:** Hormigón Armado

**Paredes:** Ladrillo y Bloque

**Cubierta:** Losa de Hormigón



68. Fotografía: Vista actual bloque 1

#### FUENTE

68. Fotografía  
Autor del trabajo de grado

69. Figura  
Autor del trabajo de grado



PLANTA



FACHADA FRONTAL



FACHADA LATERAL DERECHA



FACHADA POSTERIOR



FACHADA LATERAL IZQUIERDA

69. Figura: Planta Arquitectónica y fachadas del bloque 1 - Administración.

### 3.6.1.2 Bloque 2 (La Hermandad)

Conocido antiguamente por los trabajadores de la estación como “la hermandad”, fue una casa de alojamiento para los empleados que viajaban a cargo de las locomotoras.



**Fachada Frontal**



**Fachada Posterior**



**Fachada Lateral Izquierda**



**Fachada Lateral Derecha**

**70. Fotografía:** Levantamiento fotográfico del estado actual del bloque 2 - La Hermandad.



#### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- La Hermandad

A causa del abandono que se ha dado en este sitio, actualmente este se ha convertido en refugio de antisociales que generan una molestia a los moradores de la ciudadela.



**71. Fotografía:** Cuarto que usan los antisociales para libar.

#### FUENTE

**70. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**71. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- La Hermandad

### ESPECIFICACIONES

**Estructura:** Hierro

**Paredes:** Bloque

**Cubierta:** Eternit

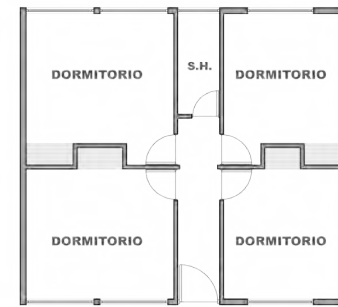


72. Fotografía: Vista actual bloque 2

#### FUENTE

72. Fotografía  
Autor del trabajo de grado

73. Figura  
Autor del trabajo de grado



PLANTA



FACHADA FROTAL



FACHADA LATERAL DERECHA



FACHADA POSTERIOR



FACHADA LATERAL IZQUIERDA



73. Figura: Planta Arquitectónica y fachadas del bloque 2 - La Hermandad.

### 3.6.1.3 Bloque 3 (Proveeduría)

En la época en que funcionaba el ferrocarril, este era “la proveeduría”, aquí empleadas de la misma empresa ferroviaria preparaban alimentos, y se servía a los trabajadores de la estación, estaba funcionando como un comedor de diario.

Después de quedar en el abandono, en esta edificación ocurrió un incendio, que dejó únicamente una simple estructura sin muros completos, puertas ni ventanas. En el año de 1999, fue cedida por la Empresa Ferroviaria a la familia de la Sra. Celia Gómez Coello.



Fachada Frontal



Fachada Posterior



Fachada Lateral Izquierda



Fachada Lateral Derecha

**74. Fotografía:** Levantamiento fotográfico del estado actual del bloque 3 - Proveeduría



#### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Proveeduría

Se puede observar que se completó el bloque con paredes de madera después del incendio.

En la actualidad, aquí vive una familia que trabajan como recicladores y acumulan todos los desechos en el costado de este bloque.



**75. Fotografía:** Acumulación de Basura - parte exterior bloque 3

#### FUENTE

**74. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**75. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Proveeduría

### ESPECIFICACIONES

**Estructura:** Vigas de Madera

**Paredes:** Tablas de Madera

**Cubierta:** Teja

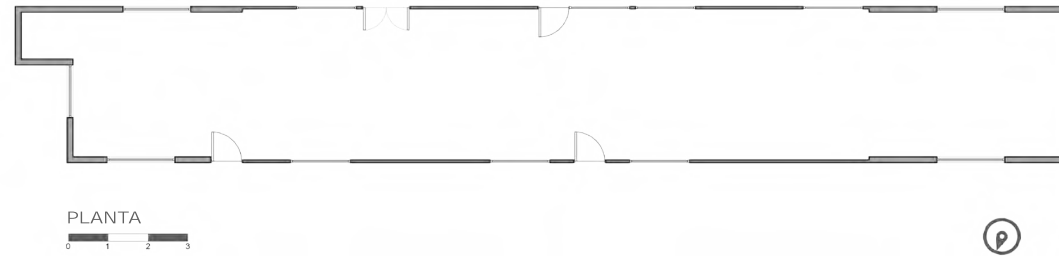


**76. Fotografía:** Vista actual bloque 3

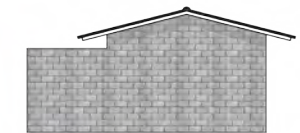
#### FUENTE

**76. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**77. Figura**  
Autor del trabajo de grado



FACHADA FRONTAL



FACHADA LATERAL DERECHA



FACHADA POSTERIOR



FACHADA LATERAL IZQUIERDA



**77. Figura:** Planta Arquitectónica y fachadas del bloque 3 - Proveeduría.

### 3.6.1.4 Bloque 4 (Tender)

Funcionaba como depósito o tanque proveedor de agua para las locomotoras a vapor.



**Fachada Frontal**



**Fachada Posterior**



**Fachada Lateral Izquierda**



**Fachada Lateral Derecha**

**78. Fotografía:** Levantamiento fotográfico del estado actual del bloque 4 - Tender.



#### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Tender

No tiene ninguna función en la actualidad, aun se puede ver el antiguo logo de la Empresa de Ferrocarriles "Guayaquil and Quito Company".



**79. Fotografía:** Como se recargaba la locomotora a vapor por medio de un tender

FUENTE

**78. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**79. Fotografía**  
Archivo fotografico digital, <https://www.flickr.com/photos/colinchurcher/sets/72157607912726957>



**SIMBOLOGÍA**

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Tender

**ESPECIFICACIONES**

**Estructura:** Bloques de Piedra

**Tanque:** Hierro

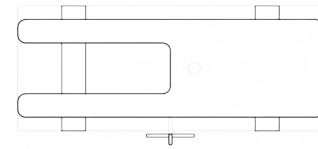


**80. Fotografía:** Vista actual bloque 4

**FUENTE**

**80. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

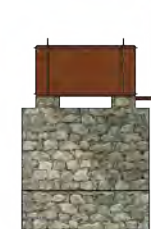
**81. Figura**  
Autor del trabajo de grado



**PLANTA**



**FACHADA FRONTAL**



**FACHADA LATERAL DERECHA**



**FACHADA POSTEIRO**



**FACHADA LATERAL IZQUIERDA**



**81. Figura:** Planta Arquitectónica y fachadas del bloque 4 - Tender.

### 3.6.1.5 Bloque 5 (Campaña)

Funcionó como espacio de descanso y alojamiento para los trabajadores. Después de suspenderse el servicio del ferrocarril hacia la ciudad, quedó en manos de la propia Empresa Ferroviaria, la misma que procedió a arrendar estas edificaciones, dando preferencia a los antiguos servidores de la misma.



**Fachada Frontal**



**Fachada Posterior**



**Fachada Lateral Izquierda**



**Fachada Lateral Derecha**

**82. Fotografía:** Levantamiento fotográfico del estado actual del bloque 5 - Campaña.



#### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Campaña

Actualmente ésta vivienda se encuentra habitada por la familia del Sr. Sergio Escandón, quien trabajó como maquinista de patio en la estación.



**83. Fotografía:** Locomotora y su ex maquinista que ahora ocupa el bloque 5

#### FUENTE

**82. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**83. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Campaña

### ESPECIFICACIONES

**Estructura:** Vigas de Madera

**Paredes:** Tablas de Madera

**Cubierta:** Teja



84. Fotografía: Vista actual bloque 5

#### FUENTE

84. Fotografía  
Autor del trabajo de grado

85. Figura  
Autor del trabajo de grado



PLANTA



FACHADA FRONTAL



FACHADA LATERAL DERECHA



FACHADA POSTERIOR



FACHADA LATERAL IZQUIERDA



85. Figura: Planta Arquitectónica y fachadas del bloque 5 - Campaña.

### 3.6.1.6 Bloque 6 y 7 (Taller de Mecánica)

Aquí funcionaban los talleres mecánicos de la estación, esta fue demolida y se levantó posteriormente la edificación que perdura hasta la actualidad.

Esta estructura metálica cumplía la función de mecánica, donde las locomotoras entraban para mantenimiento, y pasaban la noche.



**Fachada Frontal**



**Fachada Posterior**



**Fachada Lateral Izquierda**



**Fachada Lateral Derecha**

**86. Fotografía:** Levantamiento fotográfico del estado actual del bloque 6 y 7 - Taller de Mecánica.



#### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Mecánica
- Taller

Actualmente este bloque se encuentra abandonado aunque es el bloque mejor conservado.



**87. Fotografía:** Interior del Taller donde la locomotora entraba para mantenimiento

#### FUENTE

**86. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**87. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Mecánica
- Taller

### ESPECIFICACIONES

- Estructura:** Metálica
- Paredes:** Bloque
- Cubierta:** Sinc y Eternit

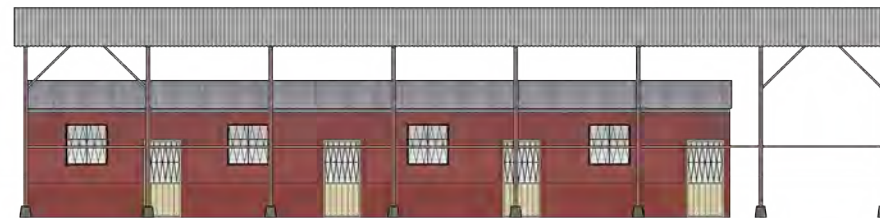
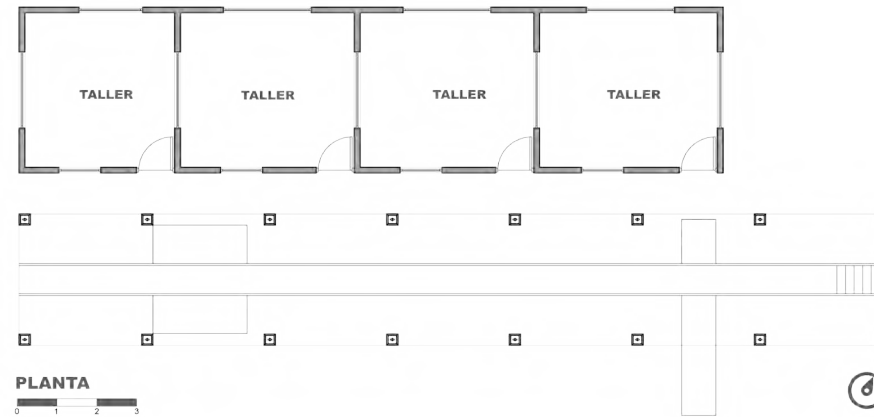


88. Fotografía: Vista actual bloque 6 y 7

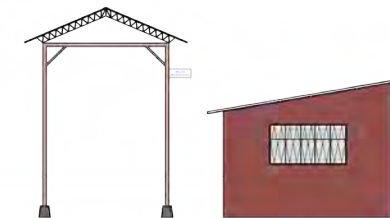
#### FUENTE

88. Fotografía  
Autor del trabajo de grado

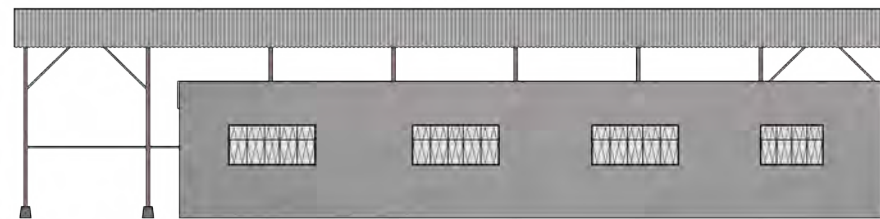
89. Figura  
Autor del trabajo de grado



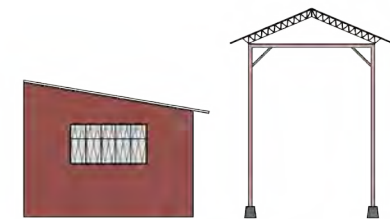
FACHADA FRONTAL



FACHADA LATERAL DERECHA



FACHADA POSTERIOR



FACHADA LATERAL IZQUIERDA



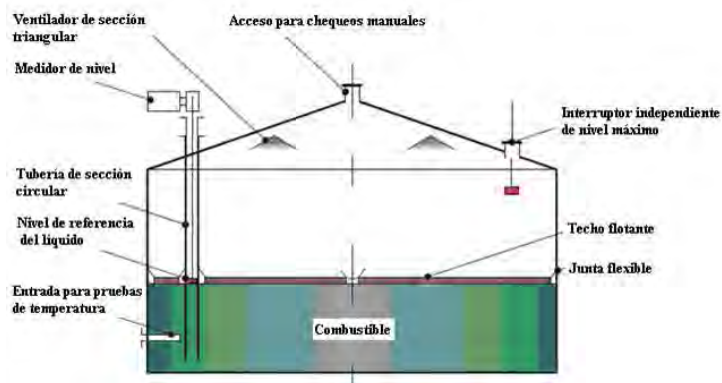
89. Figura: Planta Arquitectónica y fachadas del bloque 6 y 7 - Taller de Mecánica.

### 3.6.1.7 Bloque 8 (Tanque de Almacenaje)

Existían dos tanques cilíndricos de almacenamiento de agua y de combustible, la locomotora y el autoferro llegaban hasta la quebrada que se encuentra en la parte sur-oeste del predio, donde se le abastecía de agua y combustible antes de partir hasta Sibambe.



**90. Fotografía:** Levantamiento fotográfico del estado actual del bloque 8 - Tanque de Almacenaje.



**91. Figura:** Fusión y Partes que conforman el bloque 8 - Tanque de Almacenaje.



**92. Fotografía:** Tanque de almacenaje, ducto y quebrada de ingreso de ferrocarril.



#### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Tanque Almacenaje

#### FUENTE

**90. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**91. Figura**  
<http://ef.uprm.edu/Tank%20failure%20under%20fire/images/tanque.jpg>

**92. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Grúa

### FUENTE

**93. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**94. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**95. Fotografía**  
<http://castilodelcompromiso.org/wp-content/uploads/2012/12/a%C3%B1o-20123.jpg>

### 3.6.1.8 Bloque 9 (Grúa)

Sobre este bloque existía una pequeña grúa dinámica, que se utilizaba para la carga y descarga de las mercancías más pesadas dentro de la estación. Funcionaba manualmente a base de un sistema de poleas y engranajes.



**Fachada Frontal**



**Fachada Frontal**



**Fachada Frontal**



**Fachada Frontal**

**93. Fotografía:** Levantamiento fotográfico del estado actual del bloque 9 - Grúa.



**94. Fotografía:** Imagen de una grúa similar a la que existía en la estación de Cuenca.



**95. Fotografía:** Vista actual del bloque 9.

### 3.6.1.9 Bloque 10 (Vagón)

Este era un vagón de carga abierto, que se utilizaba para una gran variedad de tráficos de mercancía como: minerales (en especial carbón), productos metalúrgicos, rieles o maderas.



**96. Fotografía:** Levantamiento fotográfico del estado actual del bloque 10 - Vagón.



**97. Fotografía:** Imagen de un vagón abierto nuevo con carga de material.



**98. Fotografía:** Estado actual de bloque 10.



#### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Vagón

#### FUENTE

**96. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**97. Fotografía**  
<http://www.hornbyinternational.com/2797/renfe-flat-wagon-type-rmms-with-ballast-load-e5187.jpg>

**98. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



**SIMBOLOGÍA**

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Carrocería Autoferro

**FUENTE**

**99. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**100. Fotografía**  
<https://www.flickr.com/photos/colinchurcher/3037740495/>

**101. Figura**  
Autor del trabajo de grado

**3.6.1.10 Bloque 11 (Carrocería de Autoferro)**

Carrocería de un Autoferro abandonado, hoy se la utiliza como bodega de las personas que viven en el bloque 4.



**99. Fotografía:** Levantamiento fotográfico del estado actual del bloque 11- Carrocería de Autoferro.



**100. Fotografía:** Autoferro #97 en la estación de Chunchi, camino a Cuenca



**101. Fotografía:** Estado actual de bloque 11.

### 3.7 PROBLEMAS ENCONTRADOS

#### 3.7.1 Deterioros de la infraestructura

La mayor parte de la estructura de la línea férrea, carece de durmientes y los rieles existentes son afectados por el óxido, las paredes de los bloques existentes están cubiertas por graffitis y sus estructuras están deterioradas por el abandono y el paso del tiempo.

El espacio verde existente, tiene poco mantenimiento, en algunos lados no existe capa vegetal debido a la erosión del suelo y por el uso de canchas improvisadas de los moradores.



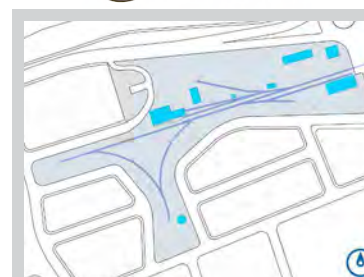
**102. Fotografía:** Taller y Mecánica deteriorada por el abandono y el paso del tiempo.



**103. Fotografía:** Estación deteriorándose, espacio verde erosionado por canchas improvisadas



**104. Fotografía:** Vía Férrea sin durmientes y cubiertas por la capa vegetal.



#### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Equipamientos deteriorados

#### FUENTE

- 102. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado
- 103. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado
- 104. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



**SIMBOLOGÍA**

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Acumulación de basura
- Acumulación de Rieles

**FUENTE**

**105. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**106. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**107. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**3.7.2 Contaminantes**

En el entorno de la estación existen basureros clandestinos y almacenaje de materiales inorgánicos como, papel y vidrio que revelan una mala imagen para los visitantes y son focos de contaminación.

También, se genera contaminación por derrame de aceite o derivados del petróleo, de un viejo bunker que almacenaba el hidrocarburo, generando un fuerte olor que emana cuando hace sol, además existe un constante riesgo de incendio.

Los rieles apilados a la intemperie, oxidados por el paso del tiempo, contaminan el suelo y generan una mala imagen del sector.



**105. Fotografía:** Rieles de la vía férrea acumuladas y oxidándose.



**106. Fotografía:** Exterior del bloque 3 donde se acumula basura para reciclaje.



**107. Fotografía:** Interior de la ex-hermandad convertido en basurero y guarida de delincuentes.



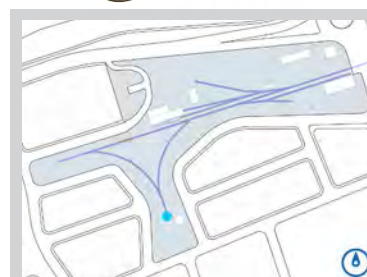
**108. Fotografía:** Derrame de aceite del tanque cilíndrico cerca de la quebrada.



**109. Fotografía:** Ducto por el cual el aceite se derrama.



**110. Fotografía:** Interior de la quebrada contaminada por derrame de aceite y basura.



**SIMBOLOGÍA**

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Contaminación por derrame de hidrocarburo (aceite)

**FUENTE**

- 108. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado
- 109. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado
- 110. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado





### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Equipamientos invadidos.

### 3.7.3 Invasiones

Existen 3 tipos de invasiones:

- La primera invasión, de la infraestructura del lugar utilizada, muchos de estos bloques que servían antes para el correcto funcionamiento de la estación férrea, hoy en día están invadidos por personas que han ido apoderándose de estos bloques, convirtiéndolos en sitios para alojamiento y vivienda de familias de bajos recursos, otras para comercializar alimentos. La más grave de las invasiones, se produce en un bloque conocido antes como la hermandad, en el cual se lo utiliza para libar y de guarida de ladrones.
- La segunda invasión, se produce por una compañía de taxistas, que han decidido colocarse en uno de los extremos de la estación, donde se cruzan las 2 calles con mas alto número de tráfico, como lo es, la Av. 24 de Mayo y Av. Gapal, generando muchas veces un problema de circulación vehicular y peligro para los peatones.
- La tercera invasión, se da en la zona noroeste del área de estudio, en la cual se genera un espacio para almacenar chatarra de un taller cercano al lugar y también se utiliza el área como parqueo de vehículos, buses, camiones de los moradores del sector.



**111. Fotografía:** Invasión del bloque 3, donde habita una familia que acumula desechos inorgánicos para reciclaje



**112. Fotografía:** Invasión de la Ex-Estación por puesto de venta de comida.



**113. Fotografía:** Invasión de la Ex-Hermandad por guarida de delincuentes y libadores.

#### FUENTE

**111. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**112. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**113. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



**114. Fotografía:** Vista panorámica del área de parqueo de la cooperativa taxis, en el cruce de la Av. 24 de Mayo y Av. Gagal.



**115. Fotografía:** Taxi saliendo de las estación.



**117. Fotografía:** Se a marcado el lugar como parada de cooperativa de taxistas.



**116. Fotografía:** Taxi esperando a clientes junto a la estación.



**118. Fotografía:** Área invadida por la cooperativa de taxistas.



**SIMBOLOGÍA**

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Áreas Invasadas por Coop. Taxi.

**FUENTE**

- 114. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado
- 115. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado
- 116. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado
- 117. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado
- 118. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado





### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Invasión por un taller
- Invasión de los moradores para parqueadero

### FUENTE

- 119. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado
- 120. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado
- 121. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado
- 122. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



**119. Fotografía:** Invasión del área de propiedad de la I. Municipalidad para hacer un depósito de chatarra de un taller junto al terreno.



**120. Fotografía:** Chatarra acumulada en el terreno a adjuntarse.



**121. Fotografía:** Invasión del área detrás de la mecánica para parqueo de vehículos y camiones.



**122. Fotografía:** Parque de los vehículos de la familia que vive en el bloque conocido como la campaña y también de los moradores del sector

### 3.7.4 Falta de Mobiliario

En cuanto al mobiliario, dentro del espacio, este posee dos bancas, unos tres juegos infantiles; no posee suficiente luminaria, ni mobiliario para descanso y recreación deportiva, dejando así un área poco funcional y en abandono; y en el caso de los espacios públicos aledaños, cuya función es de conexión como calles o riveras de ríos, únicamente existen dos tipos de mobiliario urbano, luminarias y basureros.

Este espacio, es utilizado por los moradores como parque barrial, pero no poseen ningún tipo de diseño o mobiliario adecuado; quedando únicamente vacíos con vegetación invasiva, y suelos erosionados.



**123. Fotografía:** Juegos infantiles colocados al extremo oeste de la estación.



**124. Fotografía:** Juego infantil, en la zona oeste cubierta por la sombra de los arboles.



**125. Fotografía:** Banca junto a los juegos infantiles.

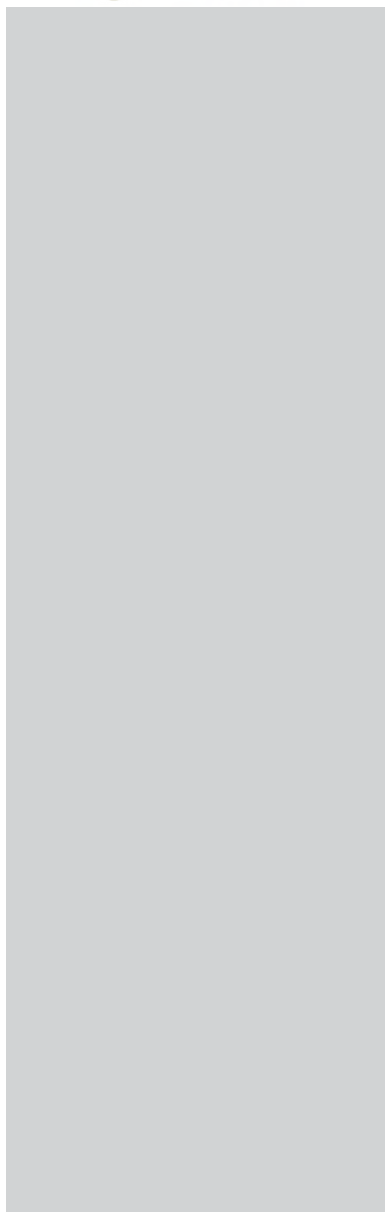


#### SIMBOLOGÍA

- Área de Estudio
- Vía Férrea
- Área de Juegos Infantiles

#### FUENTE

- 123. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado
- 124. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado
- 125. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



# 4. DISEÑO

En este capítulo, se plasma el proceso creativo del diseño arquitectónico, en base a la respuesta de las necesidades actuales del lugar, realzando su potencial estético. El diseño que se realiza para la antigua estación ferroviaria Miguel Ángel Estrella, ha sido fundamentado en el análisis –prototipo arquitectónico- de casos y además en consideraciones e implicaciones históricas del sitio. El resultado final presenta un estilo moderno y minimalista propio del autor.



## 4.1 MEMORIA DESCRIPTIVA DEL ANTEPROYECTO

### 4.1.1 Antecedentes

Gracias a la gestión de los presidentes del Ecuador, Gabriel García Moreno y Eloy Alfaro, el Ecuador pudo contar con una extensa red ferroviaria, que unió costa y sierra, permitiendo el transporte de personas y mercancías en menores tiempos. El ferrocarril ecuatoriano llegó a Cuenca, a la estación Miguel Ángel Estrella, en el año de 1965. Con la introducción de motores de diésel a partir de la década del 50, el ferrocarril en el Ecuador pasó a la decadencia. En la ciudad de Cuenca, el ferrocarril realizó su recorrido hasta el año 1992 debido al desastre de la “Josefina”.

Se ejecutaron intentos por recuperar su legado histórico a través de la readecuación y rehabilitación de las antiguas estaciones, y en 2008 en la Presidencia de Rafael Correa Delgado, se inicia un programa de recuperación exitoso. El Instituto de Patrimonio Cultural, declara como Patrimonio Cultural del Estado a la Red Ferroviaria del Ecuador “Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico”. Este proyecto se ha convertido en uno de los programas emblemáticos del actual gobierno.

Dentro de este contexto, este anteproyecto busca la recuperación de una importante estación en la ciudad de Cuenca, que se encuentra actualmente en condiciones de descuido y desuso. Se presentan distintos problemas que pasan por invasiones, la presencia de contaminantes y el deterioro de antiguos equipamientos de la estación.

La readecuación de este espacio, se presenta como una oportunidad gracias a distintos factores. El primero, como se explicó en capítulos anteriores, al creciente apoyo del gobierno central a la recuperación de los espacios férreos en el país. En segundo lugar, se consideró que incluso cuando este espacio se encuentra abandonado, los moradores de la zona lo usan para actividades de recreación o descanso, se encuentra una cancha improvisada, algunos juegos infantiles,

e incluso un punto de aparcamiento de una cooperativa de taxis. Otro factor interesante, es el alto tráfico de la Avenida Primero de Mayo, por lo que el sitio cuenta con gran visibilidad tanto para transeúntes, vehículos privados y públicos. A esto se le suma la proximidad con el ciclo vía que recorre la rivera del Yanuncáy. Todos estos factores aportan de forma positiva al anteproyecto, a la vez que justifican su propuesta.



#### **4.1.2 Alcance y Objetivos**

Partiendo del análisis, calificación y selección de casos, bases internacionales y nacionales, este trabajo se presenta como un anteproyecto de rehabilitación y readecuación de la antigua Estación Ferroviaria “Miguel Ángel Estrella” como un espacio público, parque recreacional, de importancia cultural e histórica.

El objetivo es realizar una intervención a nivel arquitectónico, que cuente con las siguientes acciones de diseño:

##### **4.1.2.1 Restauración:**

Es el caso del tender, este se restaurará y adecuará como monumento al ferrocarril ecuatoriano. Considerando que este tender almacenaba agua, se propone conservar la idea original acoplando este elemento al monumento. Además la restauración de los rieles ferroviarios, los que servirán de principal eje de caminería interna.

##### **4.1.2.2 Readecuación:**

El bloque que antiguamente funcionaba como un taller de mecánica, se readecuará usando la forma de su estructura como base para el diseño de un museo del ferrocarril.

##### **4.1.2.3 Liberación:**

Se liberarán los espacios que actualmente están siendo ocupados por la antigua administración, la cooperativa de taxis, el área del antiguo comedor y el lugar de almacenamiento de hidrocarburos. En estos sitios se propondrá el emplazamiento de espacios recreativos y áreas de descanso.

##### **4.1.2.4 Rehabilitación:**

El área de juegos se rehabilitará, a través del diseño de un

mobiliario de juegos más adecuado. Además, se rehabilitará una zona que se usa actualmente como parqueadero, para el mismo uso.

##### **4.1.2.5 Nuevas edificaciones:**

Se propone el diseño de un pabellón multifuncional, donde actualmente se ubica el bloque conocido como la hermandad. Además el diseño de un vagón tarima, como nuevo equipamiento cultural para el parque, para eventos culturales y artísticos.

Se ha considerado, que el alcance funcional de este anteproyecto, debe ir más allá de la propuesta de un espacio de recreación, concepto que no se lo dejará un y alrededor del cual se proponen espacios deportivos, de congregación y de descanso; sino más bien, se complementa con la propuesta arquitectónica de espacios culturales como una biblioteca y museo. Esto con el fin de rescatar la importancia histórica del lugar.

Considerando además, que se busca consolidar a este espacio como de gran interés para la ciudadanía cuencana y visitantes de otros lugares, el acceso y movilidad interior son de vital importancia. Se proponen rutas internas que consideran conceptos de inclusión, además ciclo vías que pueden conectarse con las existentes a orillas del río y una zona de parqueo.

Finalmente, en cuanto a la propuesta paisajística, se proponen áreas verdes, cubiertas por jardines bajos y vegetación que genere una armonía paisajística, a la vez que corrobore a delimitar las distintas zonas del parque.

### 4.1.3 Criterios de Diseño

El concepto inicial del diseño, partió de la observación del espacio en cuestión. Incluso en condiciones de abandono y sin contar con la infraestructura y equipamientos adecuados, se constituye como punto de reunión y recreación para habitantes de la zona. La búsqueda de la reanimación de este espacio, sumada a la necesidad de recuperar su historia como antigua estación del ferrocarril en Cuenca da lugar a este trabajo.

Para concebir la idea rectora del diseño, se analizaron casos de estudio, que se relacionasen con el objetivo planteado. Es así, que se establece la idea de un parque recreacional - cultural, que cuente como el caso del High Line Park, con una caminería interna que siga el eje ferroviario y una los equipamientos arquitectónicos disponibles, que plasme adecuadamente el cumplimiento de las variables con las que cumple un parque recreacional, como es el caso del Parque de la Madre, y finalmente, que aplique una idea nacional de rescate del ferrocarril y su historia, para lo que se toma como mobiliario del anteproyecto el Vagón del Saber.

Las principales ideas que dieron origen a los primeros bocetos, se encuentran a lo largo de los capítulos previos a la propuesta del anteproyecto. A partir del marco teórico, los aspectos históricos y finalmente hasta llegar al análisis y diagnóstico de la situación actual, se han sumado conceptos y consideraciones que son base para presentar un anteproyecto coherente y adecuado al marco cultural e histórico dentro del cual este se concibe.

Los criterios que se usan para el diseño, se basan en las variables de la Guía de Diseño de Espacios Públicos, analizadas en el primer capítulo, estas establecen aquello

que los espacios públicos deben cumplir para ser funcionales. Estas variables pasan por un nivel arquitectónico, que incluye consideraciones tales como: equipamiento arquitectónico y deportivo adecuado, redes de circulación interna y accesibilidad, y rescate de la infraestructura preexistente; un nivel paisajístico que toma en cuenta: percepción del verde urbano, especies arbóreas y arbustivas y visuales hacia y desde el parque; y, finalmente un nivel de usuario, que se refiere principalmente a la variedad de actividades y al mobiliario usado.

Los conceptos y consideraciones, se muestran tanto de forma implícita o explícita, siempre buscando potencializar la recuperación de los espacios férreos en el Ecuador, y en especial el de la antigua estación en Cuenca. Por otra parte, es igual importante una propuesta para resolver los problemas establecidos en el capítulo de diagnóstico.

En cuanto al diseño, considerando el sinnúmero de posibilidades, es propio partir de estas bases. No obstante, el resultado final es responsabilidad y criterio del autor, y de la selección adecuada de los aspectos fundamentales que darán como consecuencia el cumplimiento de las exigencias culturales, recreativas y deportivas del lugar, que a su vez, encajen dentro del concepto propio de un parque recreativo. Cada una de las decisiones a tomarse dentro de la propuesta serán denominadas como acciones de diseño.

El diseño del parque en su totalidad recoge tendencias minimalistas. Esto se evidencia sobre todo en el diseño de los bloques. Además existen influencias de restauración, que también se evidencian en los bloques. En cuanto a las tendencias naturales, estas se resaltan en las visuales interiores y exteriores. El carácter minimalista del anteproyecto se complementa con una geometría lineal presente en cada

acción de diseño. Se otorgará al anteproyecto, funcionalidad, forma y tecnología adecuada a su entorno.

Desde este enfoque, el diseño del parque irá recogiendo influencias minimalistas, de restauración, naturales, culturales y geométricas.

En cuanto a las necesidades que debe suplir el parque a la población, se centra en el diseño, principalmente en resaltar la importancia del contexto histórico-cultural del lugar, y en la dotación de instalaciones deportivas y de recreación. De acuerdo a la observación realizada, se propone un diseño en el cual las actividades de recreación, cultura y deporte se encuentren repartidas de forma coherente y funcional de acuerdo a las necesidades de los usuarios. Es por esto que en el nivel de anteproyecto, se ha trabajado para aplacar los problemas y debilidades encontradas, para tener un resultado que responda de manera óptima a estas necesidades.

FUENTE

**1. Figura**  
Autor del trabajo de grado



**1. Figura:** Componentes del Criterio de Diseño

## 4.2 CONFIGURACIÓN DEL DISEÑO

### 4.2.1 Cuadro de Necesidades

Para este anteproyecto, se plantea un parque recreacional que mejore la imagen urbana del sector, y sobre todo regenere un espacio en claras condiciones de abandono. Se tiene como objetivo, que éste sea funcional, permitiendo desarrollar actividades de esparcimiento y deporte, y a la vez que rescate la identidad e historia del lugar.

Al proponer el establecimiento de un parque recreativo, existen necesidades propias de este tipo de sitios, como se analizó en el primer capítulo y que deben ser consideradas:

- **Equipamiento arquitectónico**

Siendo un sitio histórico y cultural, se propone como equipamiento, un pabellón donde se podrán realizar diferentes actividades y un museo, rescatando así la historia del lugar.

- **Equipamiento deportivo**

Es necesario dotar de un espacio con canchas multiuso y máquinas de ejercicio, para la recreación deportiva de los moradores del sector.

- **Áreas verdes**

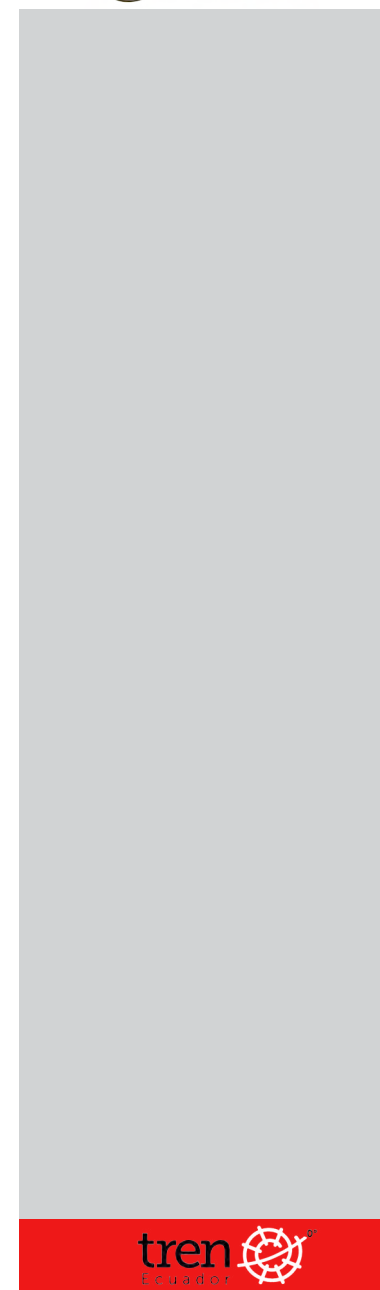
Se diseñará estancias de descanso, con vegetación arbórea y arbustiva, generando así sombra y mejorando la imagen del sector.

- **Redes de circulación internas y externas**

Se propone una red de ciclo vía, que enlace a las ciclo vías cercanas a orillas del Río Yanuncáy, así como a la ciclo vía que seguiría la antigua línea férrea en su ramal austral. Además se diseñará una circulación interna peatonal, que enlace los distintos espacios planteados.

- **Mobiliario y monumentos**

Se diseñará mobiliario adecuado a la propuesta y sus objetivos.



TIPO	EQUIPAMIENTO	BREVE DESCRIPCIÓN
Equipamiento Arquitectónico	Pabellón	Propio para la realización de diversos eventos culturales y encuentros, estara equipado tambien con mobiliario para ctividades educativas.
	Museo	Dotado de material visual y auditivo para el rescate de la historia del ferrocarril en el Ecuador.
Equipamiento Deportivo	Cancha multiusos	Espacio en donde se podrá practicar actividades deportivas como fútbol, Basketball etc.
	Gimnasio al aire libre	Espacio dotado de aparatos deportivos para realizar actividades cardiovasculares y de musculación.
Áreas Verdes	Estancias de descanso y sombra	Espacios utilizados para descansar después de realizar actividades deportivas.
	Espacios Vegetales	Espacios que mejoran la imagen urbana y visual del sitio.
Redes de Circulación	Caminería principal	La vía férrea será el eje principal que conectara todos los espacios existentes dentro del parque.
	Caminería interna marcada	Se trazara una caminería de acuerdo al uso frecuente de moradores dentro del área de estudio.
	Caminería interna proyectada	Conectara los puntos distantes que no tienen un paso directo actualmente.
	Ciclo vía	Conectara las ciclo vías que pasan por la orilla del río Yanuncay y antigua línea férrea Cuenca-Azogues-Biblián proyectada a ser ciclo vía.
Mobiliario y Monumento	Vagón	Tomando como ejemplo el Vagón del Saber, se diseñara y se dará una función de escenario móvil, para obras musicales, teatrales, etc.
	Juegos Infantiles	Mobiliario moderno que llame la atención de la población infantil.
	Sillares	Mobiliario de diseño del autor adecuado para el espacio y su entorno.
	Monumento al ferrocarril ecuatoriano	Se rescatara el antiguo tender de la estación y se diseñara como monumento a los promotores del ferrocarril ecuatoriano.

**1. Cuadro:** Necesidades del anteproyecto

FUENTE

**1. Cuadro**  
 Autor del trabajo de grado

#### 4.2.2 Zonificación




Entre los puntos analizados en el diagnóstico, destaca la problemática en los diferentes espacios, ya que por una parte existen algunos que están siendo mal usados, por la falta de equipamiento deportivo, causándose así deterioro; mientras que muchos otros presentan desuso, abandono o invasión. Es por esta razón, que la siguiente acción de diseño, es proponer nuevos espacios en función de una zonificación que relacione los equipamientos y mobiliario según su tipo y uso.

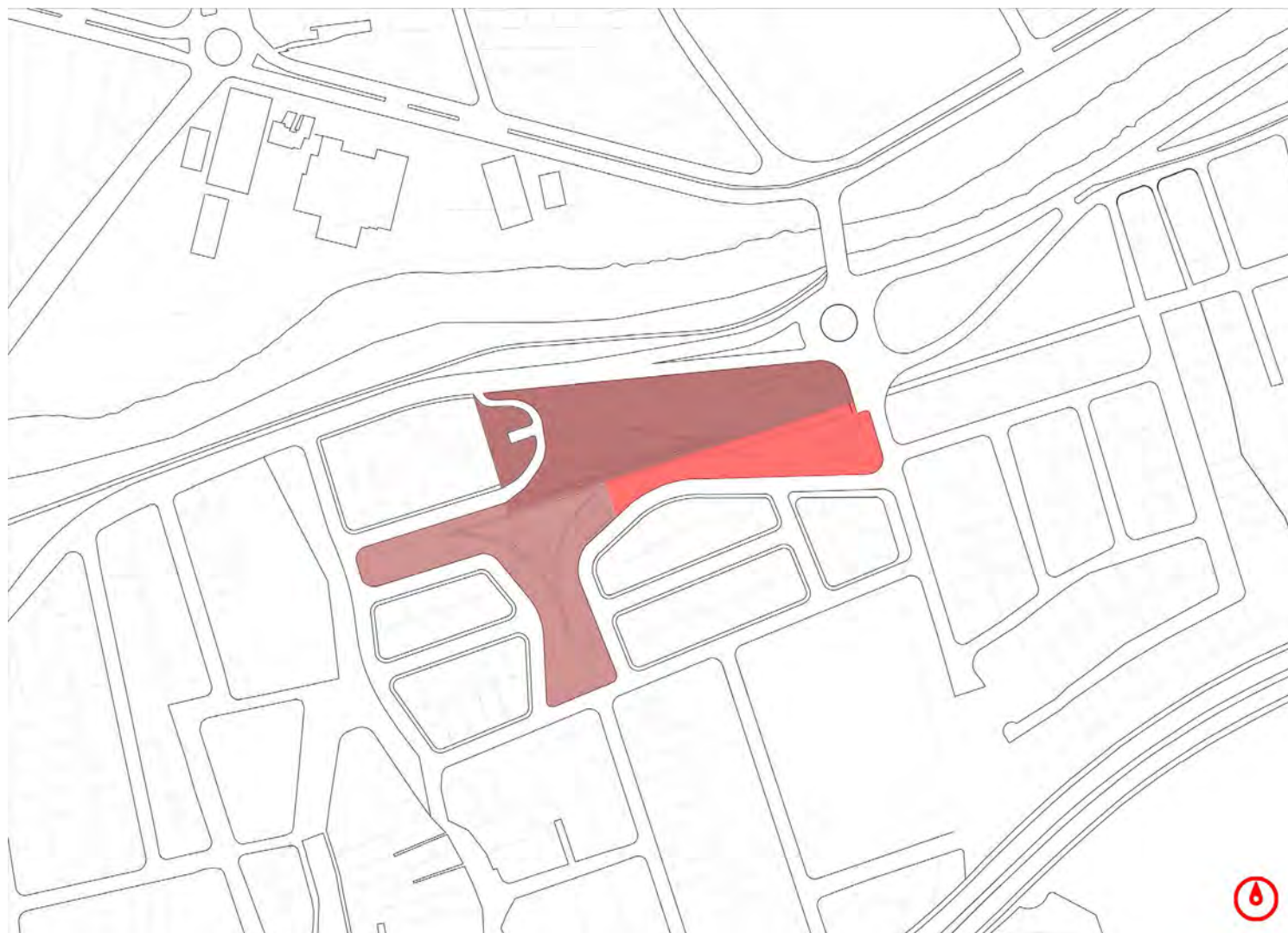
Para la zonificación, es importante tener claro el listado de necesidades del anteproyecto, es así, que se definen tres zonas generales: la cultural, la recreativa y la deportiva. Esta zonificación se realizó considerando los usos actuales que se dan a los espacios de la antigua estación.

La zona de recreación, se emplaza donde actualmente se ubican juegos infantiles usados por los moradores del sector, y se incluye el espacio contiguo que, cuenta con una pendiente que se aprovecharía para la implantación de un graderío con frente hacia el Vagón del Saber, que funcionaría como tarima. La zona cultural queda delimitada por los bloques a ser restaurados y readecuados para fines culturales. Finalmente, la zona deportiva, se emplazará donde actualmente se improvisa una cancha de voleibol. La conexión de estas zonas se facilitará mediante el eje ferroviario y la caminería que se alinea con este.

En relación al área de estudio, se calcula una división porcentual de cada zona, como se observa en el mapa.

### SIMBOLOGÍA

-  Zona Deportiva
-  Zona Cultural
-  Zona Recreativa



**Cultural 45%**



**Recreativa 35%**



**Deportiva 20%**

2. Mapa: Zonificación general de espacios

FUENTE

2. Mapa  
Autor del trabajo de grado

### 4.2.3 Circulaciones

Dentro de los principales elementos de un parque recreacional, se encuentran las circulaciones, ya que sirven de conexión entre espacios y permiten a los usuarios aprovechar el equipamiento adecuadamente.

En el anteproyecto, el principal eje de circulaciones lo constituye la antigua vía férrea. Es así que, tanto la circulación peatonal, caminerías, como la ciclo vía, cruza a lo largo del parque siguiendo la antigua ruta del ferrocarril. Este modelo es consistente con la concepción del diseño general que busca rescatar la historia del lugar, así como, con el emplazamiento de los distintos equipamientos, ya que se puede transitar de uno a otro siguiendo el trazado férreo.



### SIMBOLOGÍA

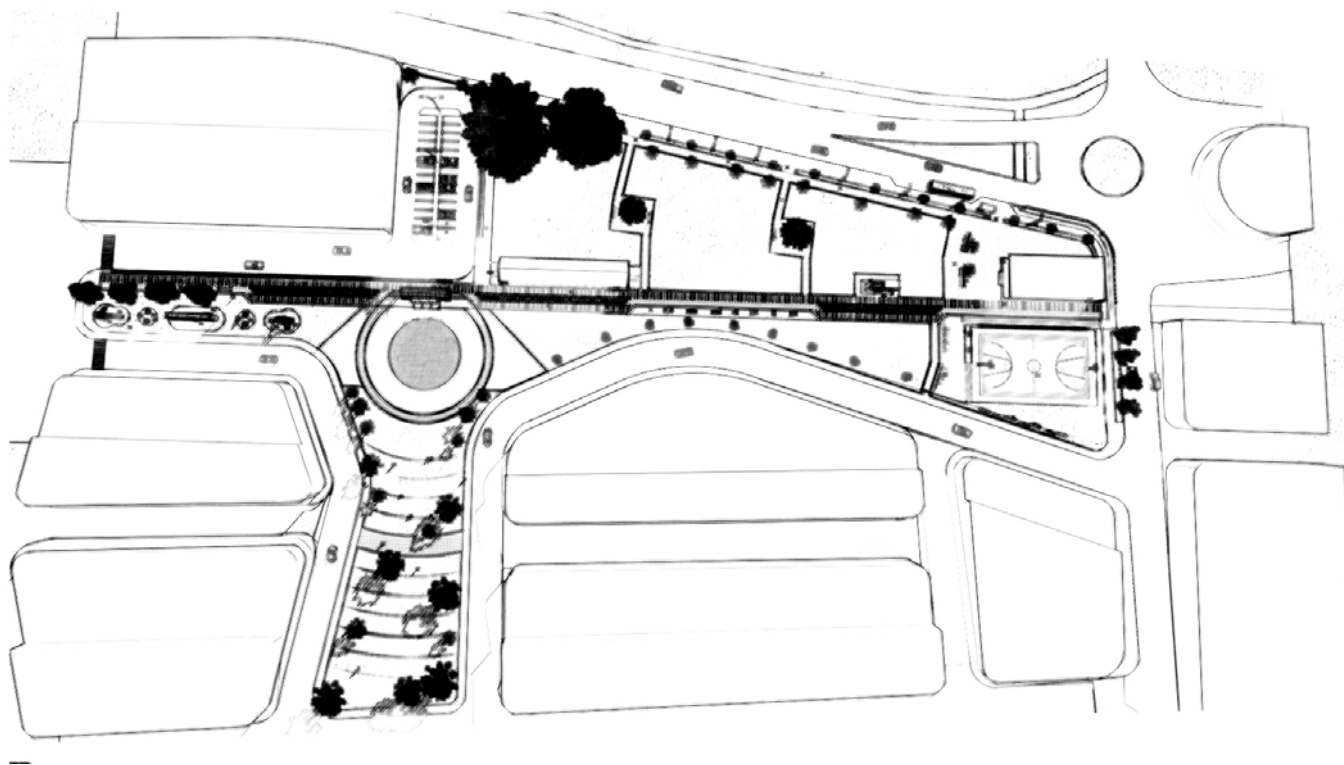
- Eje de Vía Férrea
- Caminerías marcadas por el uso
- Caminería proyectada
- Ciclovía y conexión proyectada
- Puntos de convergencia



FUENTE

3. Mapa  
Autor del trabajo de grado

3. Mapa: Configuración de caminerías propuestas



4. Figura: Boceto del anteproyecto

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

4. Figura  
Autor del trabajo de grado

### SIMBOLOGÍA

- 1 Pabellón Miguel Estrella
- 2 Cancha Multiusos
- 3 Partida de Ciclovía
- 4 Monumento a los promotores
- 5 Estancias de Descanso
- 6 Gimnasio al aire libre
- 7 Museo del Ferrocarril
- 8 Parqueadero
- 9 Vagón Escenario
- 10 Plazoleta
- 11 Graderío/Terraceo
- 12 Juegos Infantiles

#### FUENTE

5. Mapa  
Autor del trabajo de grado

## 4.3 ANTEPROYECTO

### 4.3.1 Configuración de los espacios/propuesta



5. Mapa: Planta general del anteproyecto - Parque Recreativo del Ferrocarril



**6. Fotografía:** Vista aérea del anteproyecto desde la Av. 24 de Mayo

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**6. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**7. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**7. Fotografía:** Vista aérea del anteproyecto desde la Av. Galap



**8. Fotografía:** Vista aérea del anteproyecto desde la Calle Cajabamba

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**8. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**9. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**9. Fotografía:** Vista aérea del anteproyecto desde la Calle Alejandro Niveles

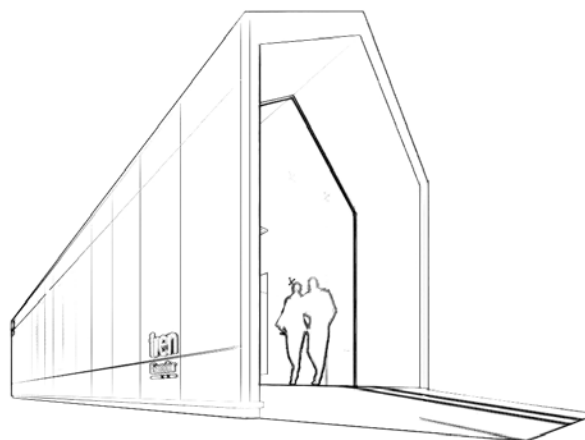
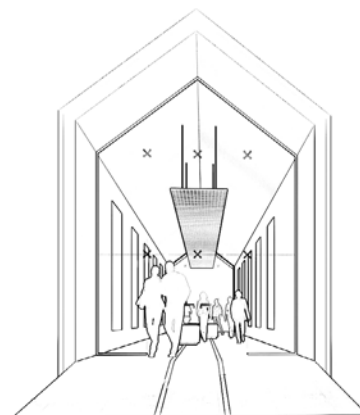
### 4.3.3 Espacios Culturales

#### 4.3.3.1 Museo

Mediante este equipamiento, el anteproyecto pretende mantener el legado del antiguo ferrocarril ecuatoriano, su historia e identidad. Sumado a los equipamientos deportivos y recreativos, es el museo el que rescata la esencia del lugar y le otorga el carácter de atractivo cultural.

Con la implantación del museo, se permitirá la ejecución de distintas estrategias, que informen a la sociedad acerca del ferrocarril ecuatoriano, especialmente en su ramal austral. Dentro de las actividades esperadas, se encuentran muestras fotográficas, proyecciones, exhibiciones, etc.

En cuanto a su diseño, el museo se emplazará en el antiguo taller de mecánica y se rescatará la forma original de la edificación precedente, a la vez, que se le dará de un carácter moderno y minimalista.

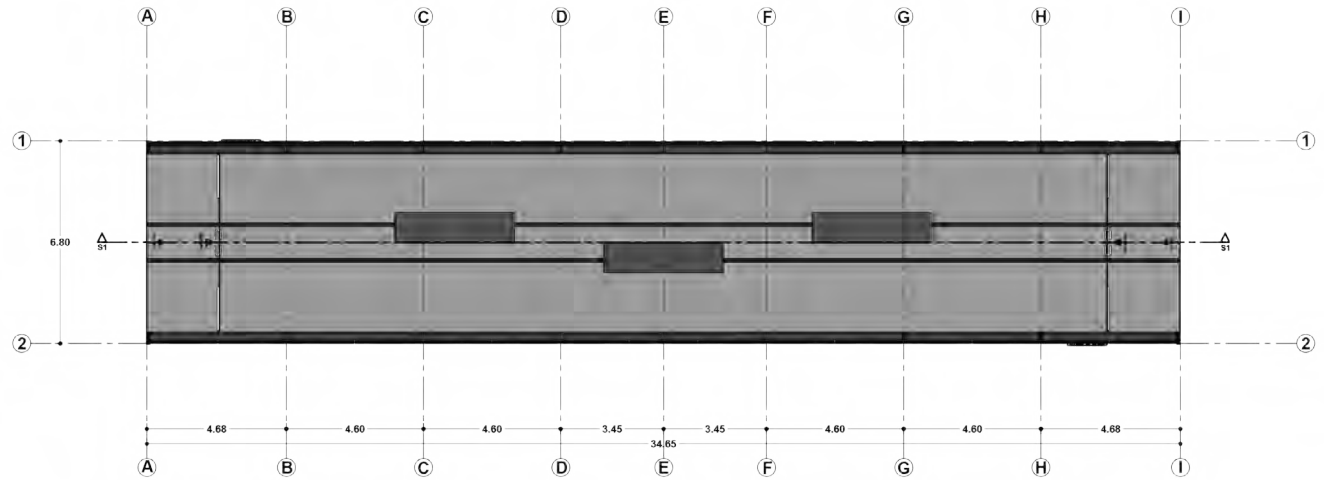


10. Figura: Bocetos del Museo propuesto

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

10. Figura  
Autor del trabajo de grado



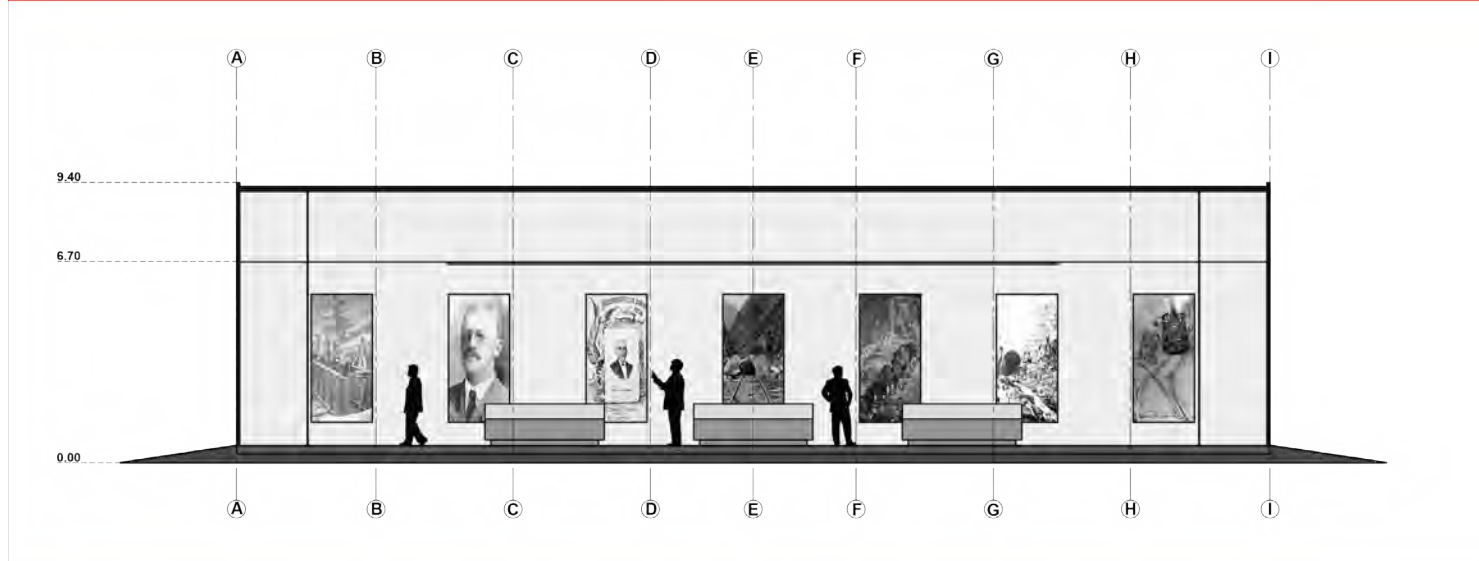
**11. Figura:** Planta única del museo

FUENTE

**11. Figura**  
Autor del trabajo de grado



12. Figura: Planta de cubiertas del museo



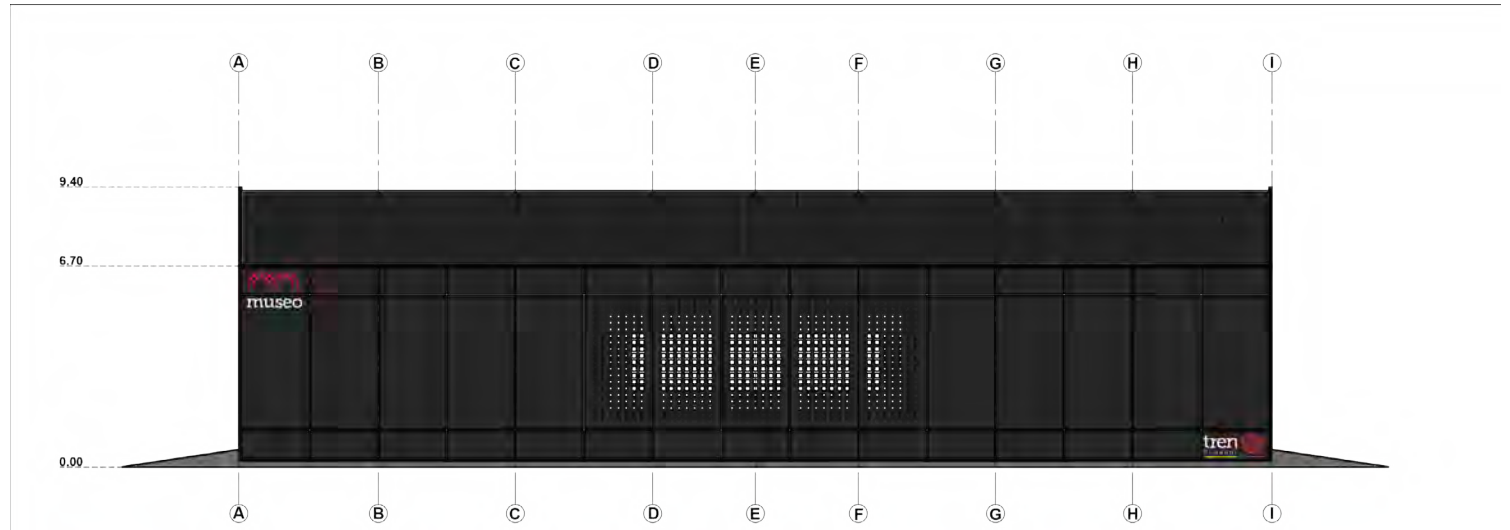
13. Figura: Sección 1 del museo

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

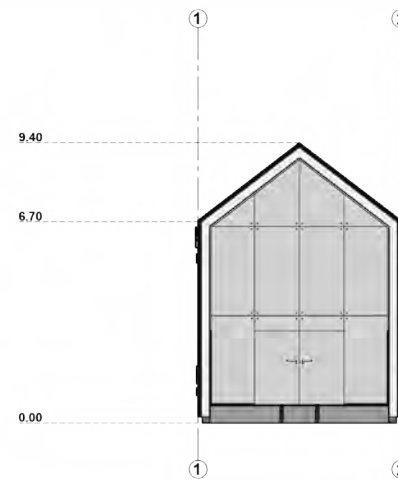
FUENTE

12. Figura  
Autor del trabajo de grado

13. Figura  
Autor del trabajo de grado



**14. Figura:** Elevación lateral derecha e izquierda del museo



**15. Figura:** Elevación frontal y posterior del museo

FUENTE

**14. Figura**  
Autor del trabajo de grado

**15. Figura**  
Autor del trabajo de grado



16. Fotografía: Perspectiva del museo

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

16. Fotografía  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**17. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

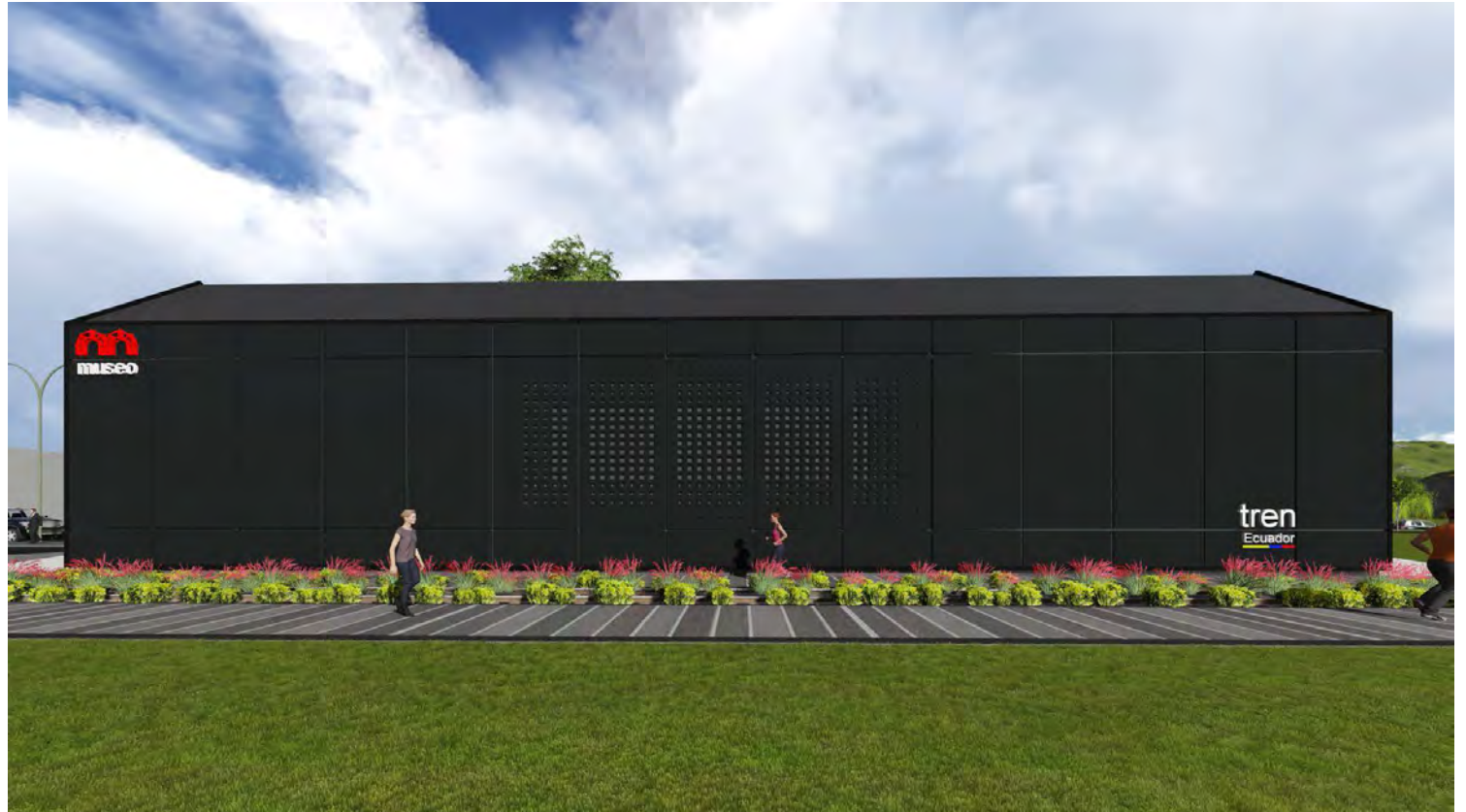


18. **Fotografía:** Vista frontal del museo

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**18. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**19. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**19. Fotografía:** Vista lateral del museo



**20. Fotografía:** Vista interior del museo

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**20. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

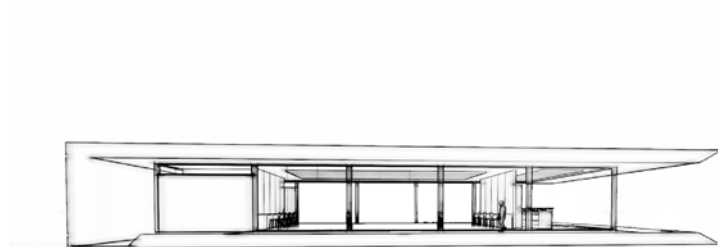
**21. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**21. Fotografía:** Vista interior del museo

#### 4.3.3.2 Pabellón Miguel Ángel Estrella

Se crea el pabellón Miguel Ángel Estrella, en honor y memoria al principal promotor de la llegada del ferrocarril a Cuenca, también director de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, y a quien en su honor la Honorable Junta Militar de Gobierno, designó con su nombre a la estación en 1965.

Dentro de este bloque, se plantea por una parte, satisfacer las necesidades de los usuarios de equipamientos educativos cercanos, dotándoles de un centro de investigación con equipos y mobiliario adecuado; y por otra parte, considerando los planes municipales de realizar una ciclo ruta que recorra la antigua línea férrea que unía a Cuenca, Azogues y Biblián, se plantea crear un espacio propio para los ciclistas que decidan tomar esta ruta, pudiendo ser su punto de partida. Se dotará a esta zona de un espacio de alquiler de bicicletas y otro de descanso y reunión.

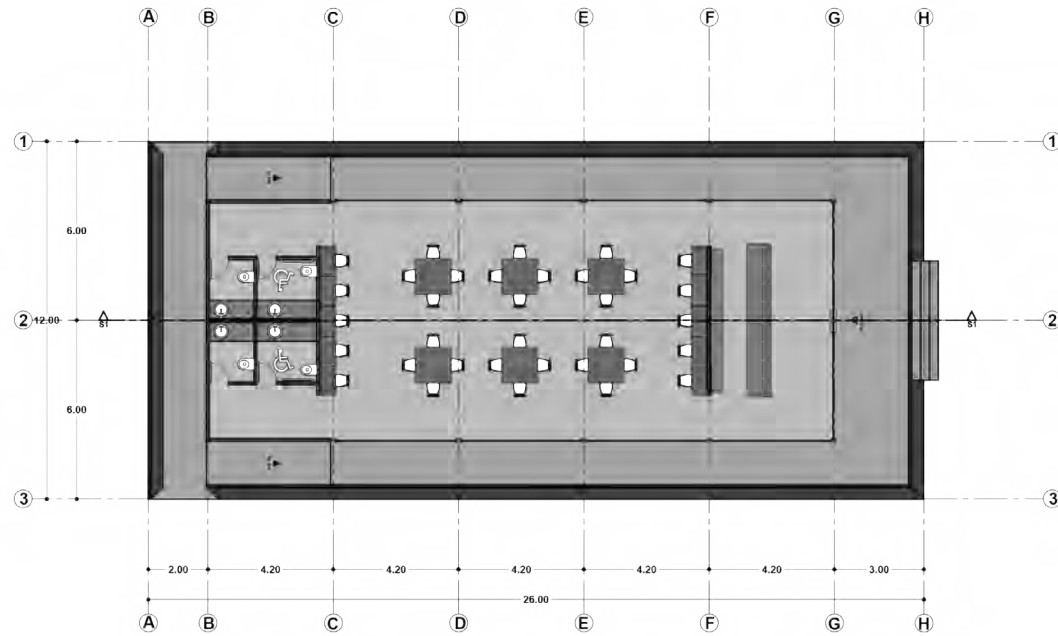


**22. Fotografía:** Bocetos del Pabellon propuesto

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

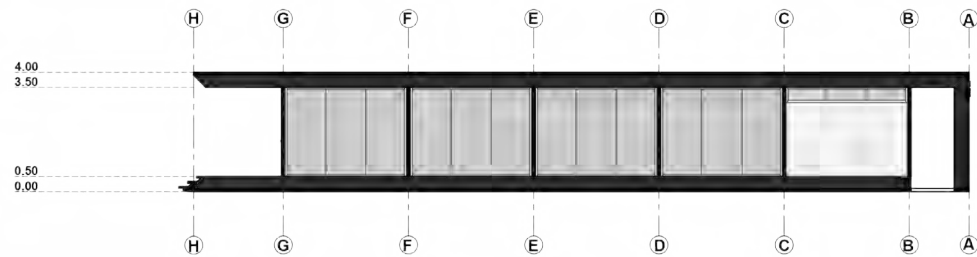
**22. Figura**  
Autor del trabajo de grado



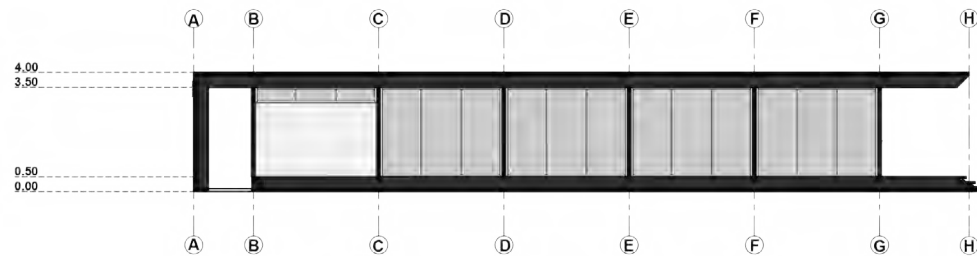
**23. Figura:** Planta única del pabellón

FUENTE

**23. Figura**  
Autor del trabajo de grado



**24. Figura:** Elevación lateral derecha del pabellón

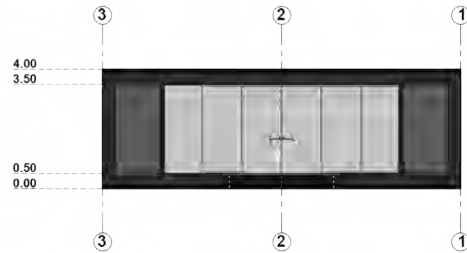


**25. Figura:** Elevación lateral izquierda del pabellón

FUENTE

**24. Figura**  
Autor del trabajo de grado

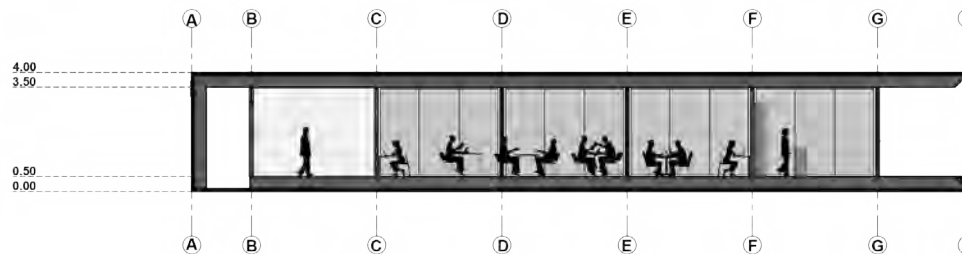
**25. Figura**  
Autor del trabajo de grado



26. Figura: Elevación frontal del pabellón



27. Figura: Elevación posterior del pabellón



28. Figura: Sección 1 del pabellón

FUENTE

26. Figura  
Autor del trabajo de grado

27. Figura  
Autor del trabajo de grado

28. Figura  
Autor del trabajo de grado



29. Fotografía: Perspectiva del pabellón

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

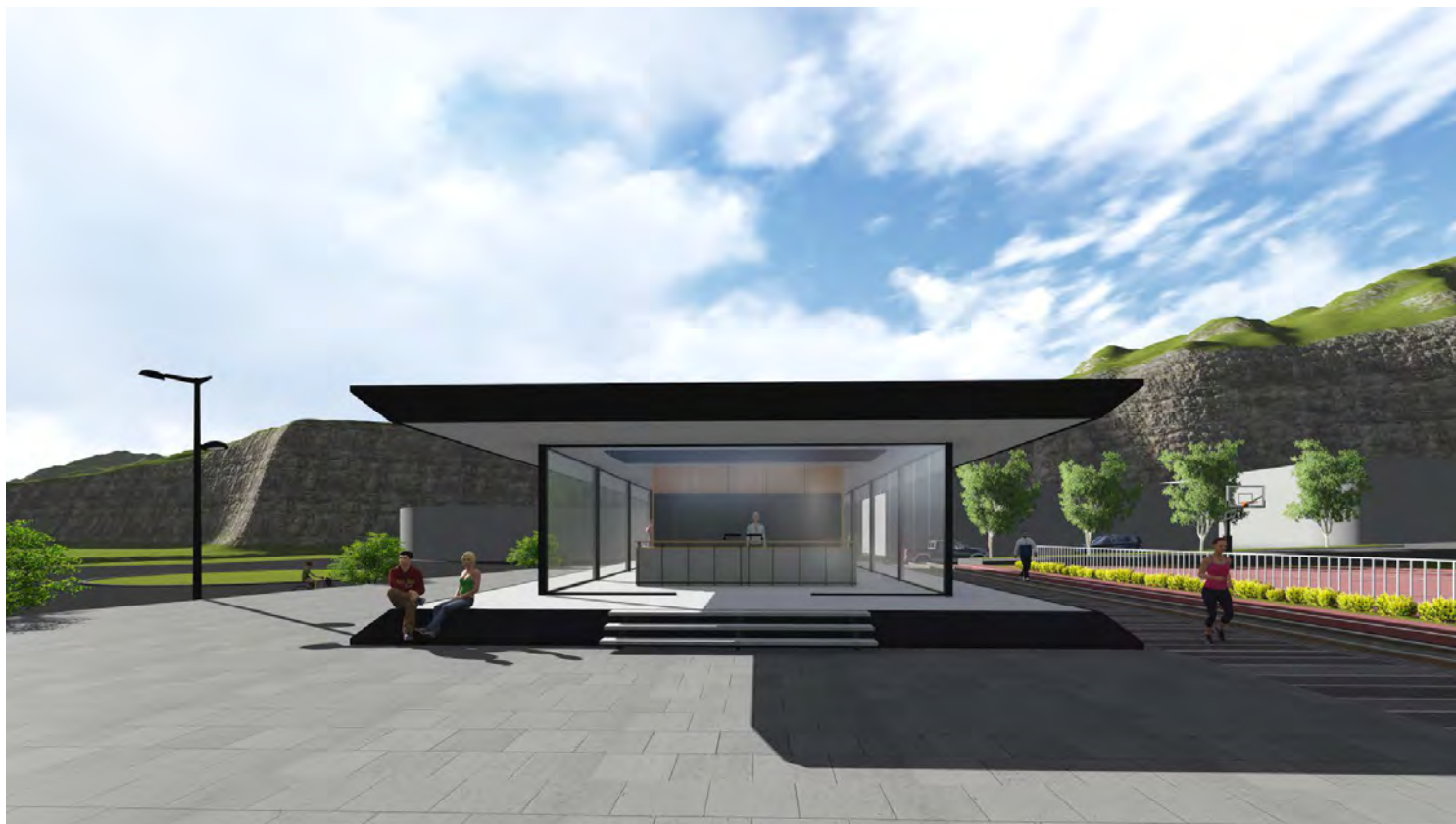
FUENTE

29. Fotografía  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**30. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



**31. Fotografía:** Vista frontal del pabellón

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**31. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**32. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**32. Fotografía:** Vista posterior del pabellón



**33. Fotografía:** Vista interior del pabellón

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**33. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



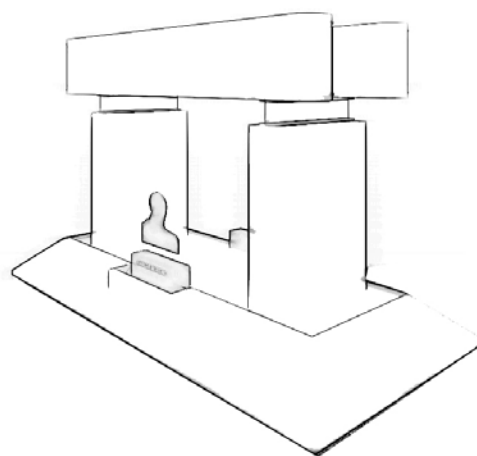
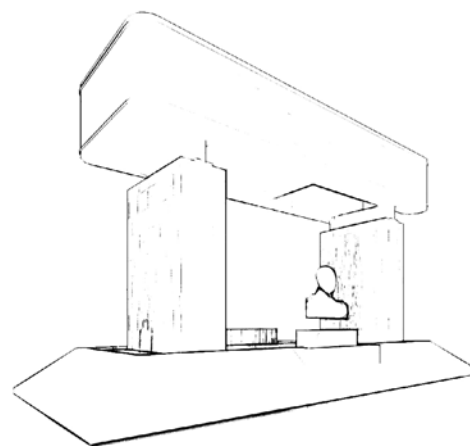
FUENTE

**34. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**34. Fotografía:** Vista interior del pabellón

#### 4.3.3.3 Monumento al Ferrocarril Ecuatoriano

En el lugar donde se plantea el anteproyecto, se conserva un tender de la antigua estación, que servía para recargar a las locomotoras a vapor que pasaban por Cuenca, y que mantiene algunas de sus características a pesar del paso del tiempo. Este bloque se propone como monumento al ferrocarril ecuatoriano y a las dos principales figuras que hicieron realidad su construcción, Gabriel García Moreno, promotor; y, Eloy Alfaro Delgado, gran ejecutor.

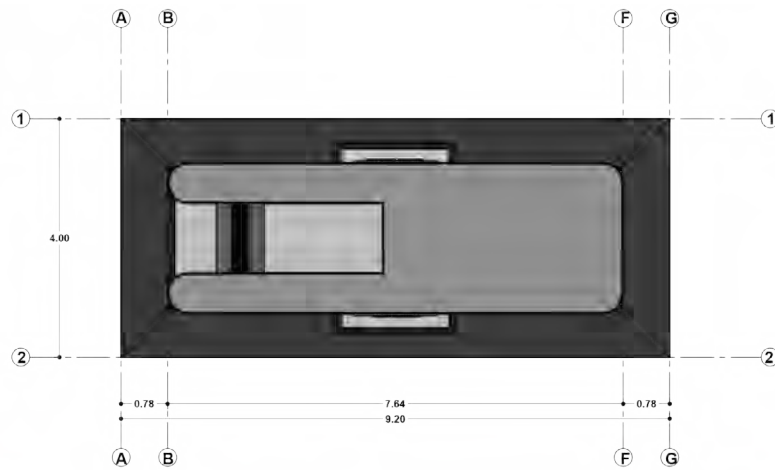
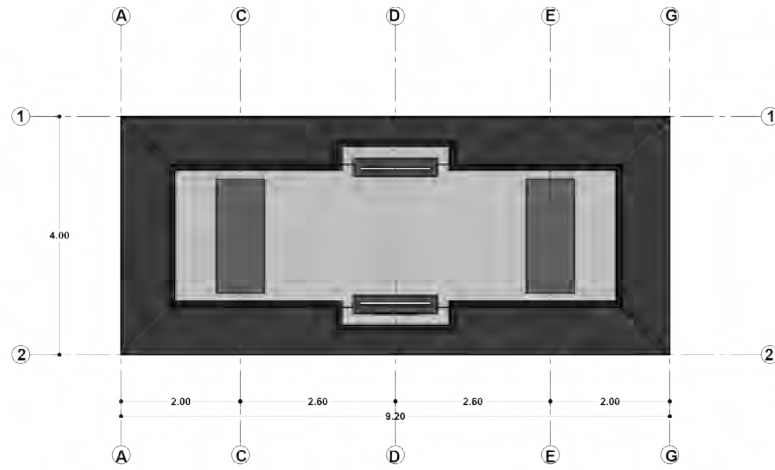


**35. Figura:** Bocetos de monumento propuesto

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

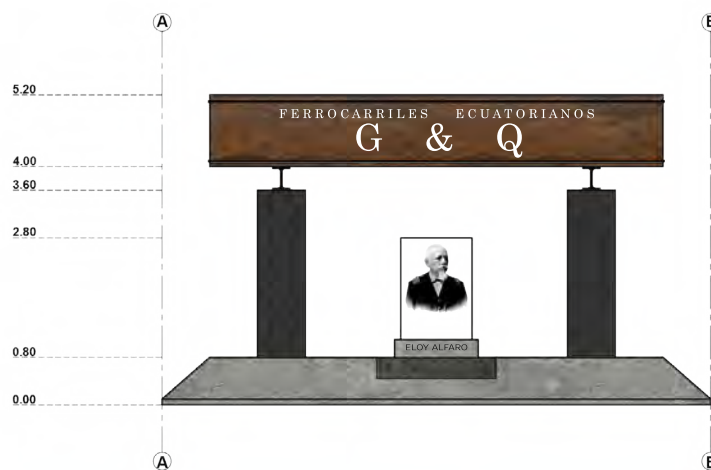
**35. Figura**  
Autor del trabajo de grado



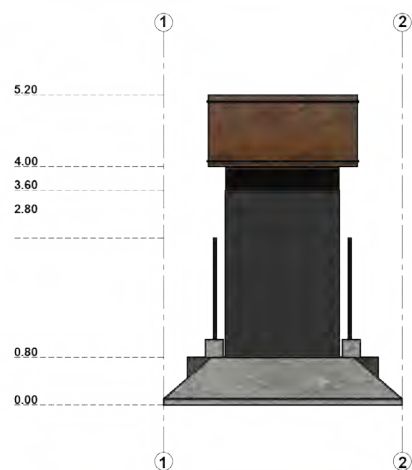
**36. Figura:** Plantas del monumento

FUENTE

**36. Figura**  
Autor del trabajo de grado



37. Figura: Elevación frontal y posterior del monumento



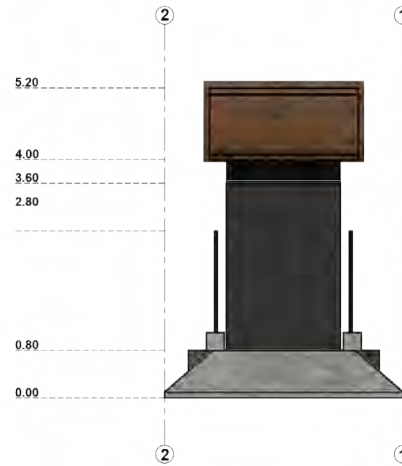
38. Figura: Elevación lateral derecha del monumento

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

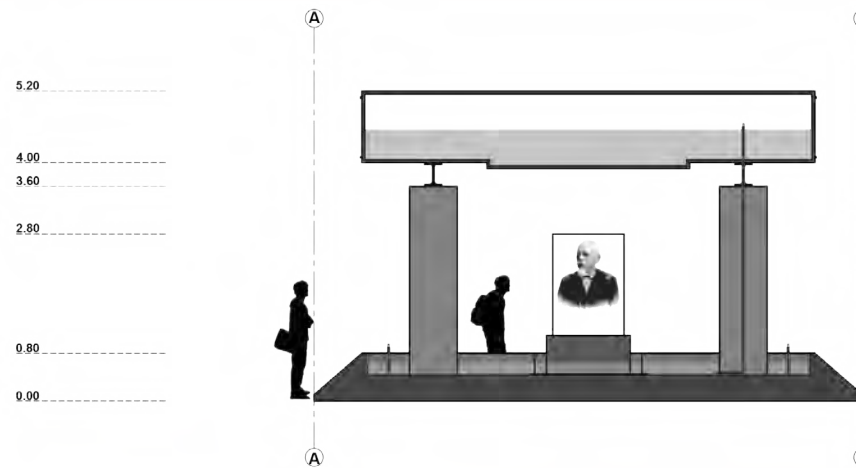
FUENTE

37. Figura  
Autor del trabajo de grado

38. Figura  
Autor del trabajo de grado



**39. Figura:** Elevación lateral izquierda del monumento



**40. Figura:** Sección 1 del monumento

FUENTE

**39. Figura**  
Autor del trabajo de grado

**40. Figura**  
Autor del trabajo de grado



**41. Fotografía:** Vista frontal del monumento imagen de Eloy Alfaro

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

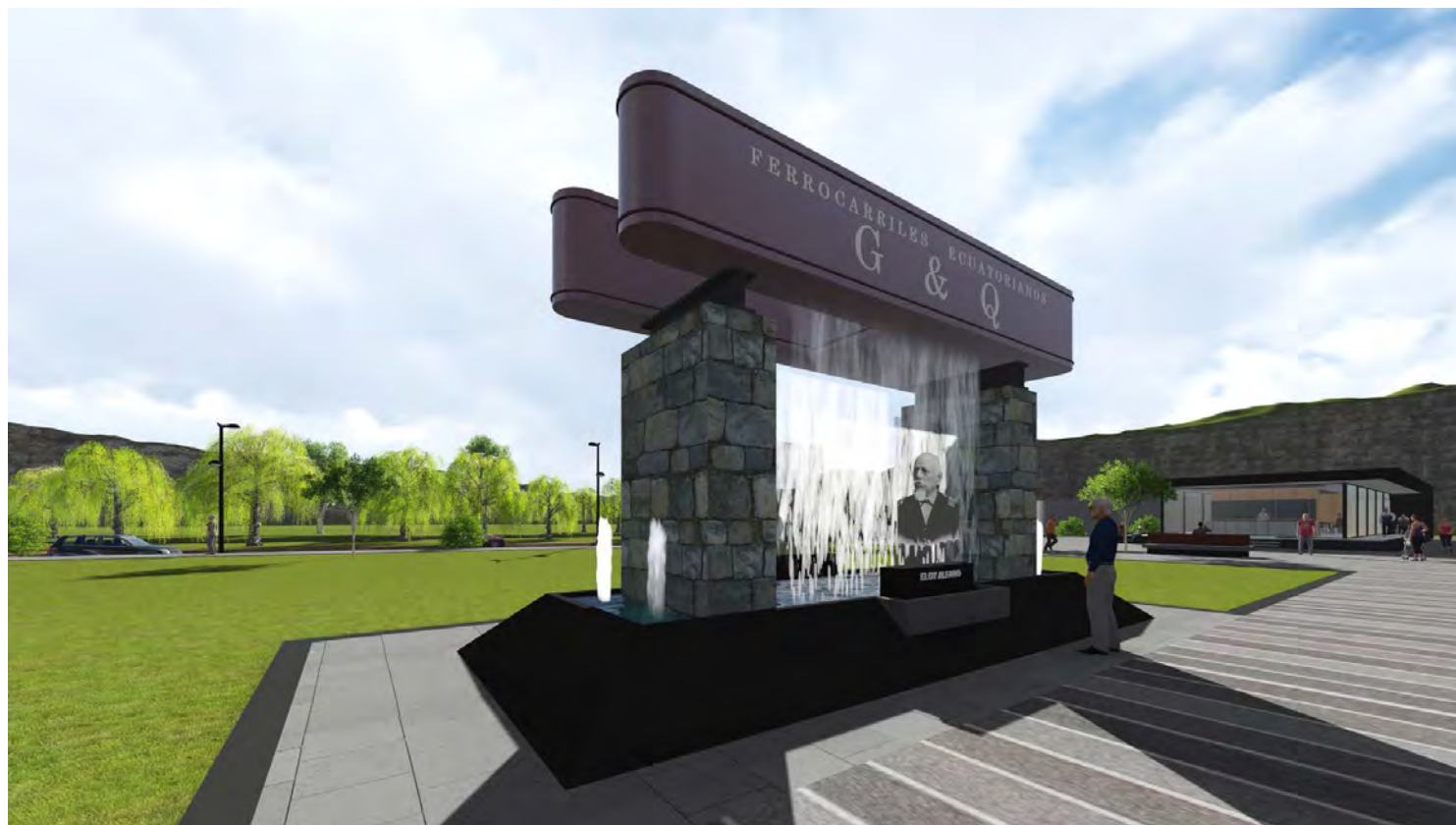
**41. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**42. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**42. Fotografía:** Vista posterior del monumento imagen de García Moreno



43. Fotografía: Perspectiva del monumento

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

43. Fotografía  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

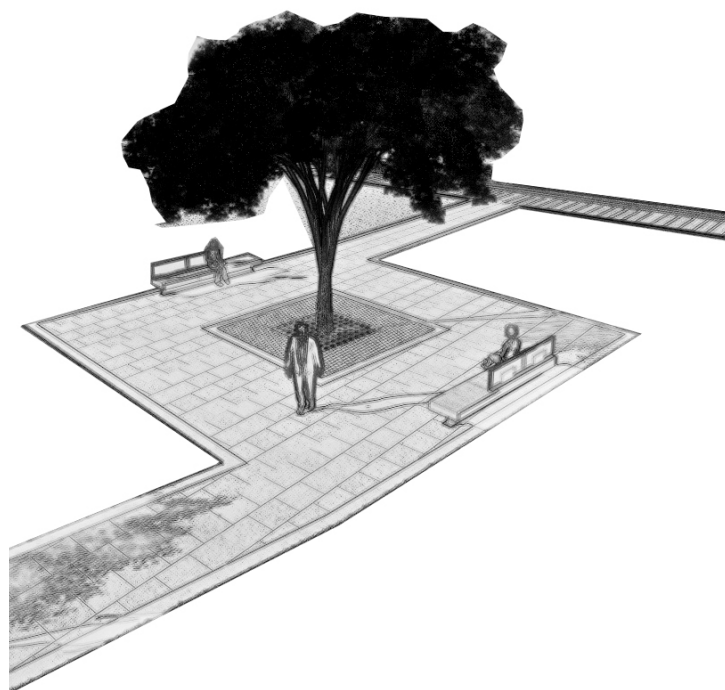
**44. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**44. Fotografía:** Perspectiva del monumento

## 4.3.4 Espacios Recreativos

### 4.3.4.1 Áreas de descanso

Podemos afirmar, que los espacios de descanso dentro de un parque, corresponden a aquellos que ofrecen la posibilidad de que las personas socialicen, deambulen, indaguen, mientras se relajan en un ambiente propicio para generar tal circunstancia. Estos espacios se presentan a través de la implementación de islas de descanso, emplazadas en la planicie vegetal y conectada por la caminería.



45. Figura: Boceto de estancias de descanso

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

45. Figura  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**46. Figura**  
Autor del trabajo de grado

**46. Fotografía:** Perspectiva de las estancias de descanso

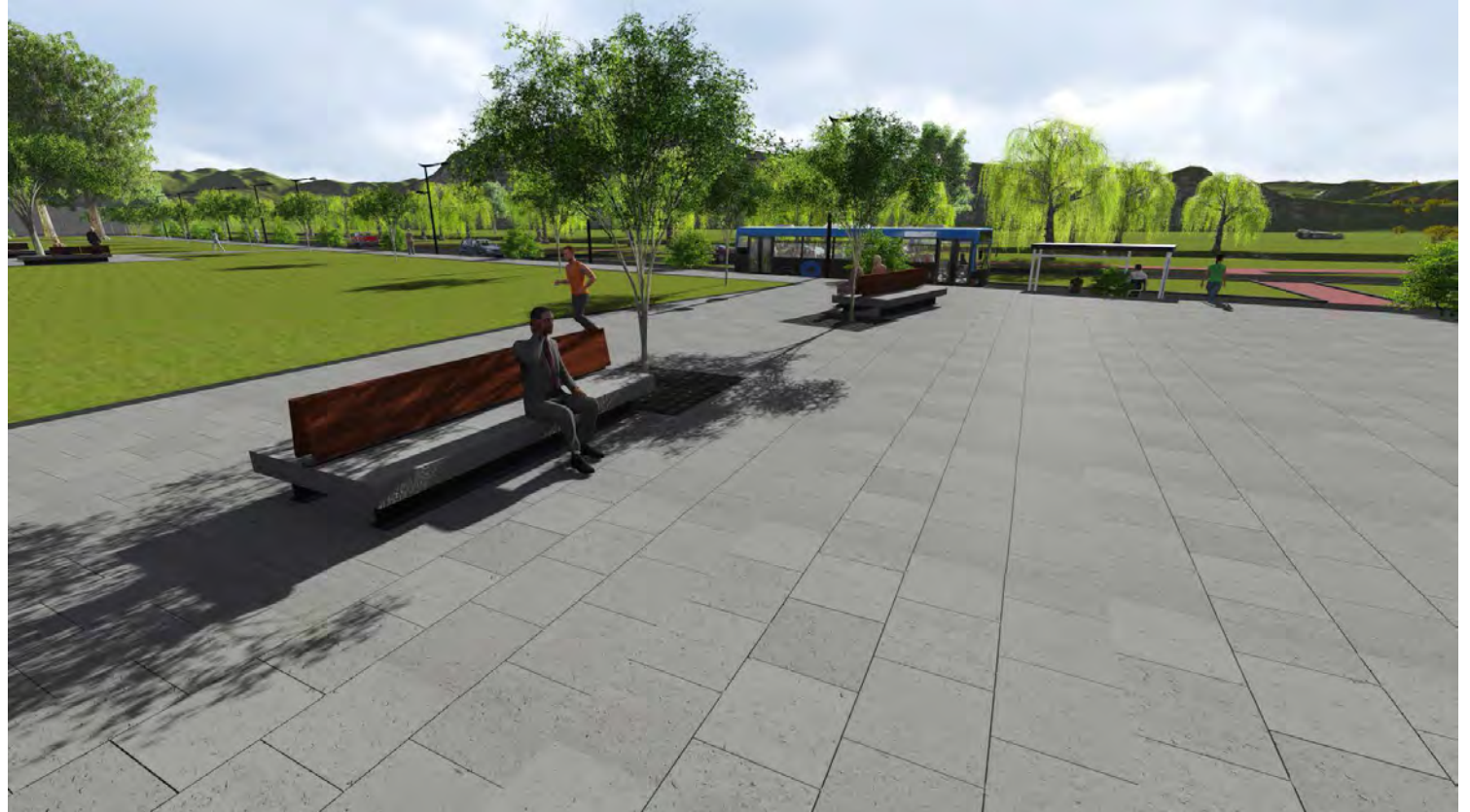


**47. Fotografía:** Perspectiva de las estancias de descanso

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**47. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**48. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**48. Fotografía:** Perspectiva de áreas de descanso junto al pabellón



**49. Fotografía:** Perspectiva de áreas de descanso junto a los juegos infantiles

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**49. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

#### 4.3.4.2 Áreas verdes

En cuanto a las áreas verdes, éstas son elementos importantes del espacio urbano, que brindan a la población, servicios ambientales y refuerzan la relación de las personas con su entorno; dentro del parque, estas áreas se encargan de mejorar la imagen urbana del sector, enriquecer el paisaje y contribuir al medio ambiente de la ciudad.

En el proyecto, las áreas verdes representan la mayor cantidad superficial con 8006,50m<sup>2</sup>, por lo que son las de mayor visibilidad desde el exterior para los transeúntes.

De acuerdo al Manual de Arborización de la Empresa Municipal de Obras Públicas de Quito, EMOP-Q, los parques recreacionales permiten la plantación de cualquier tamaño de árboles, con hojas o flores vistosas que aporten colorido al lugar.

Este manual, recomienda una variedad de especies, de las cuales se seleccionan las siguientes, considerando que se propone recuperar la vegetación arbórea y arbustiva propia del sitio, así como introducir vegetación que contribuya a aspectos específicos como se detalla:

##### **Especies arbustivas propuestas:**

- Trueno Seto: Se introduce esta especie, para delimitar espacios y marcar las zonas de ingreso y salida.
- Farol chino: Un arbusto ya existente, que da colorido al parque.
- Morera: Se introduce esta especie, por su idoneidad de acuerdo al manual antes citado y por su valor estético.

##### **Especies arbóreas propuestas:**

Álamo plateado: Se introduce esta especie, presente a lo largo de la orilla del Río Yanuncáy, para dar continuidad visual y dotar de espacios de sombra.

- Eucalipto: Se mantiene esta especie presente en la zona que limita con la Av. 24 de Mayo.
- Pino: Se mantiene esta especie que se encuentra en la zona de juegos.
- Grevillea: Se mantiene esta especie arbórea que dota de gran sombra donde se emplaza el terracedo.



**50. Fotografía:** Perspectiva de las áreas verdes en el terracedo propuesto

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**50. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**51. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**51. Fotografía:** Perspectiva de la planicie vegetal propuesta



**52. Fotografía:** Perspectiva de las jardineras propuestas en la vía férrea

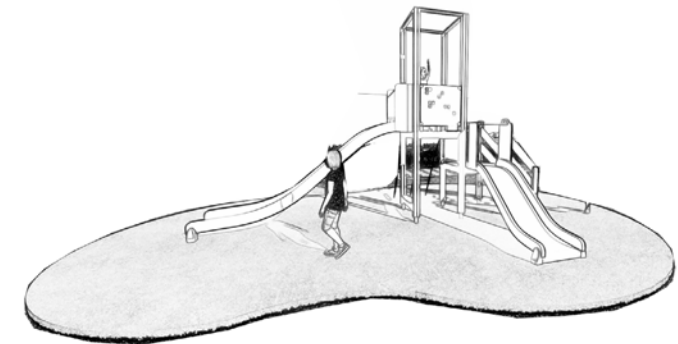
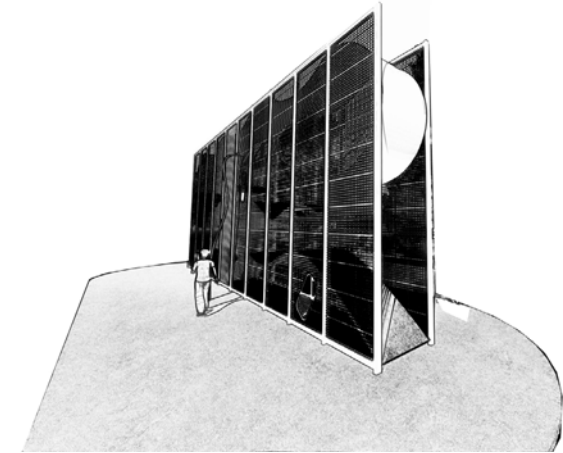
Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**52. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

#### 4.3.4.3 Juegos Infantiles

La recreación infantil, ha sido una de las actividades más concurrentes dentro del lugar de estudio. Es por esto, que se propone un espacio que cumpla con esta función y que permita comodidad y seguridad para los niños y niñas que visitarían el parque. Este espacio se emplazará donde hoy se ubica un área de juegos infantiles y que será mejorado, se aprovecha la ventaja del bajo tráfico en el lugar donde se encuentra y además la protección de un muro vegetal seguido por árboles.



FUENTE

**53. Figura**  
Autor del trabajo de grado

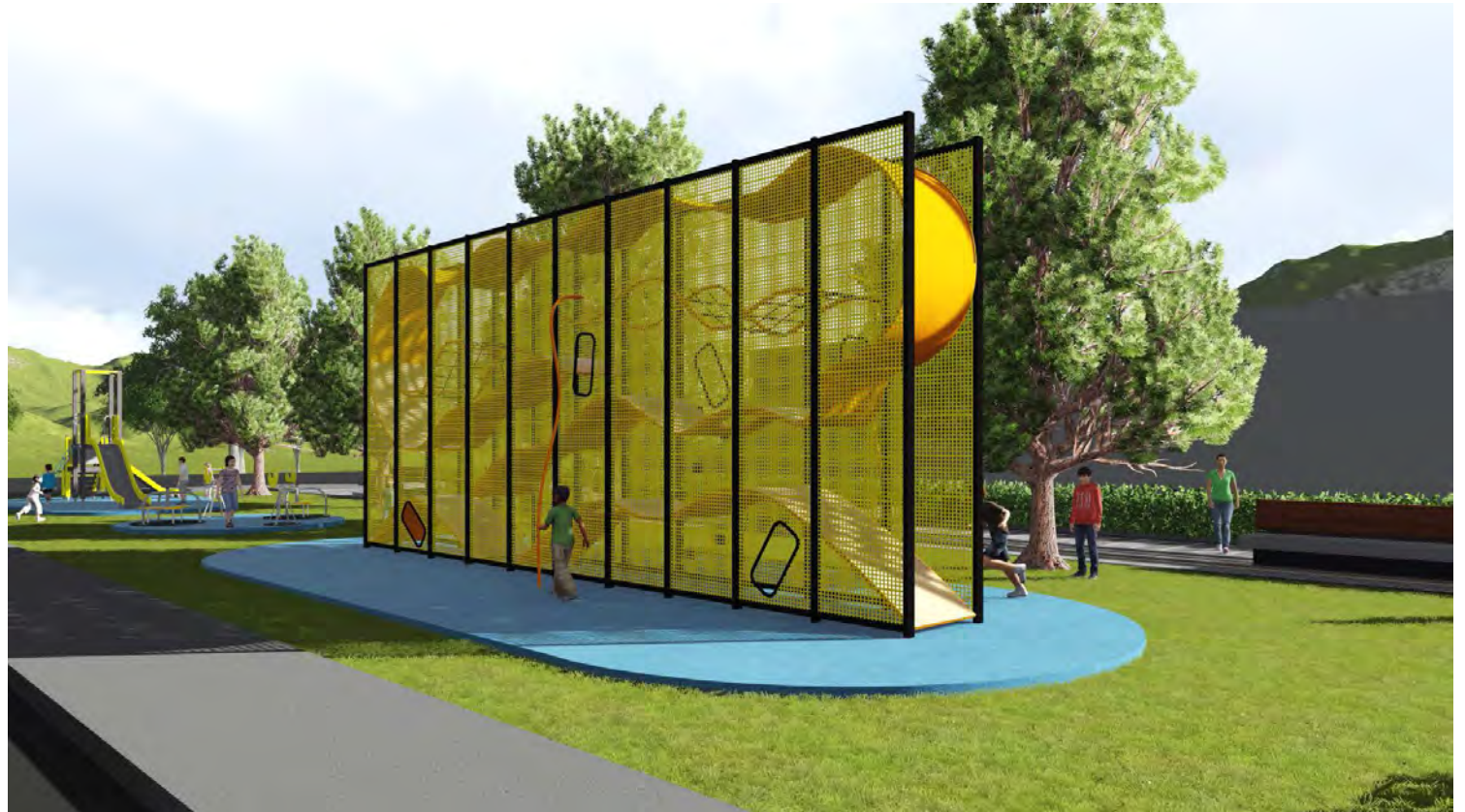


**54. Fotografía:** Vista aérea de el espacio de juegos infantiles

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**54. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**55. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**55. Fotografía:** Perspectiva del juego infantil Wallhola



**56. Fotografía:** Perspectiva del juego de muelle y tobogan

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**56. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**57. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**57. Fotografía:** Perspectiva del área de juegos infantiles



**58. Fotografía:** Perspectiva del mobiliario infantil, juegos de giro y equilibrio

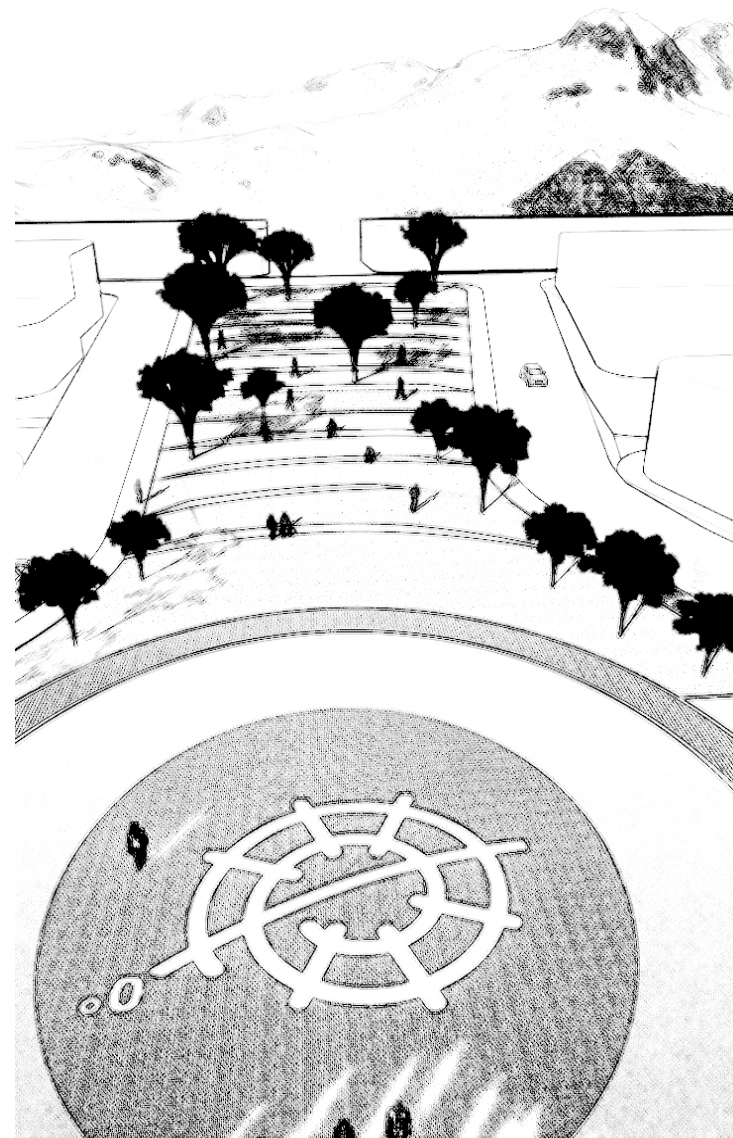
Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**58. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

#### 4.3.4.4 Plazoleta del Vagón

Esta plazoleta está pensada como una zona para el arte y la recreación. Se emplazará en el lugar donde actualmente se halla una cancha improvisada de voleibol. Cerca de esto encontramos una pendiente cruzada por una quebrada, en este espacio se propone realizar un terracedo para eliminar esta desventaja, dotar de caminería que enlace a las dos calle aledañas; y además, que funcione como graderío para el usuario, tanto para descanso como para quienes observan eventos en la plaza, potencializando así su uso para encuentros culturales de varios tipos, como teatro, danza, etc.



59. Figura: Boceto de la plazoleta del vagón

FUENTE

59. Figura  
Autor del trabajo de grado

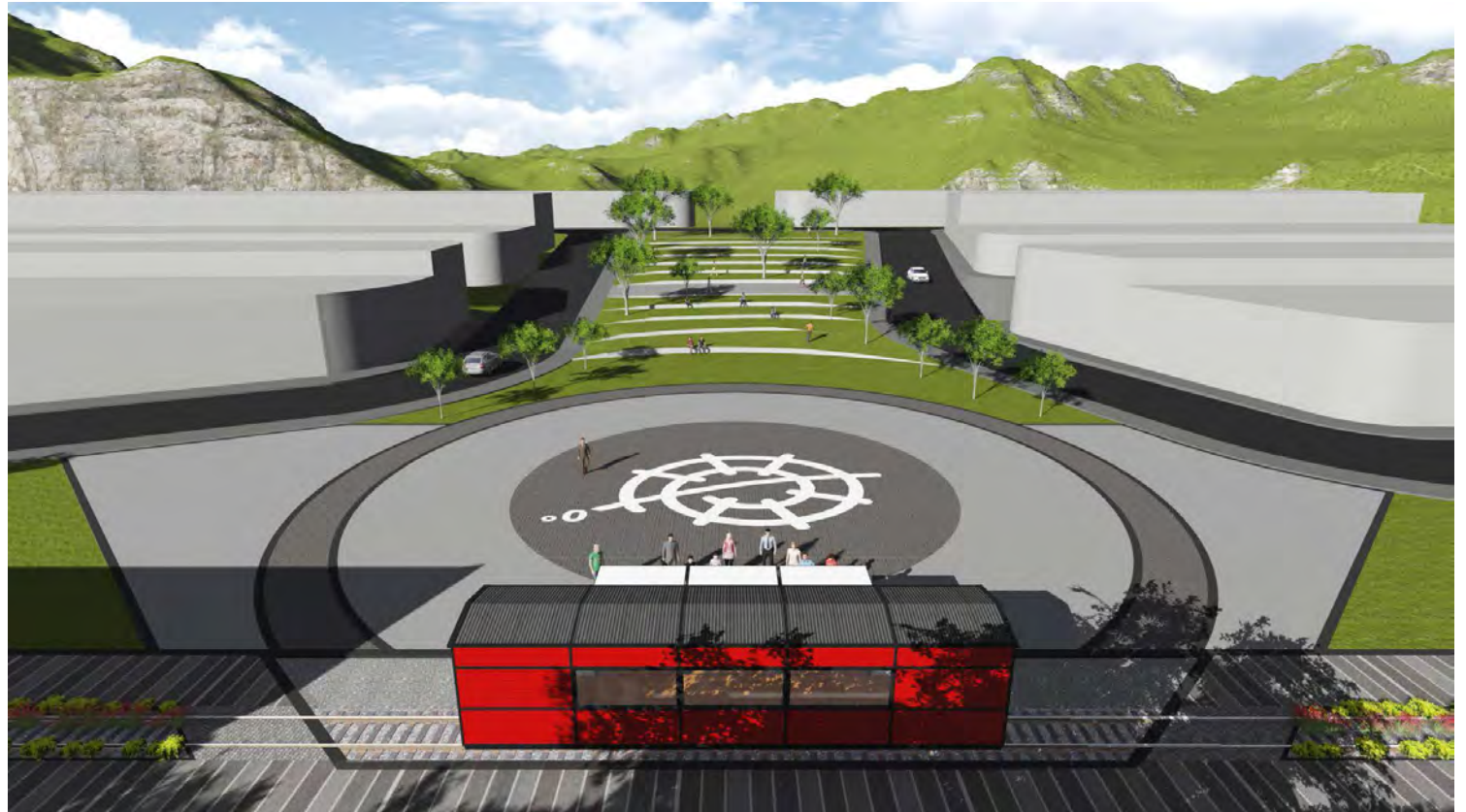


**60. Fotografía:** Vista aérea de la plazoleta propuesta para eventos culturales y artísticos

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**60. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**61. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**61. Fotografía:** Vista aérea de la plazoleta y el vagón escenario

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015



**62. Fotografía:** Vista desde los graderios hacia la plazoleta

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**62. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

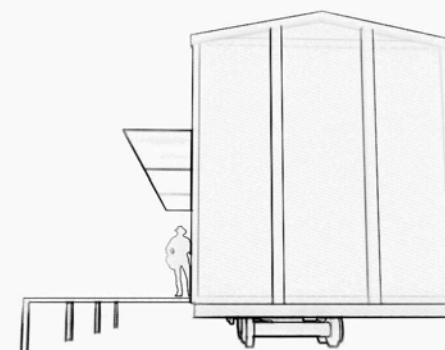
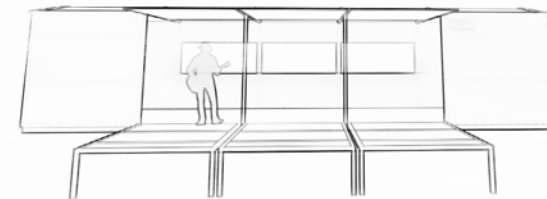
#### 4.3.4.5 Vagón Escenario

Se partió el diseño del vagón del saber, que es un mobiliario ya existente, diseñado para rescatar la imagen histórica de espacios férreos y su incorporación se adapta a la tipología del parque que se presenta en este anteproyecto.

El Vagón, posibilita presentaciones musicales, teatrales, capacitaciones y charlas, festejos, etc. Es decir, es multifuncional y puede responder a diversos planes propuestos por los usuarios o gestores culturales. Además es claro, que su imagen resulta muy atractiva y es recuerdo la antigua función de este espacio.

Se propone para esta vagón, darle un nuevo uso de escenario, en donde se pueda realizar presentaciones musicales, clases de bailoterapia, eventos culturales, ya que se acopla junto con la plazoleta para este tipo de actividades.

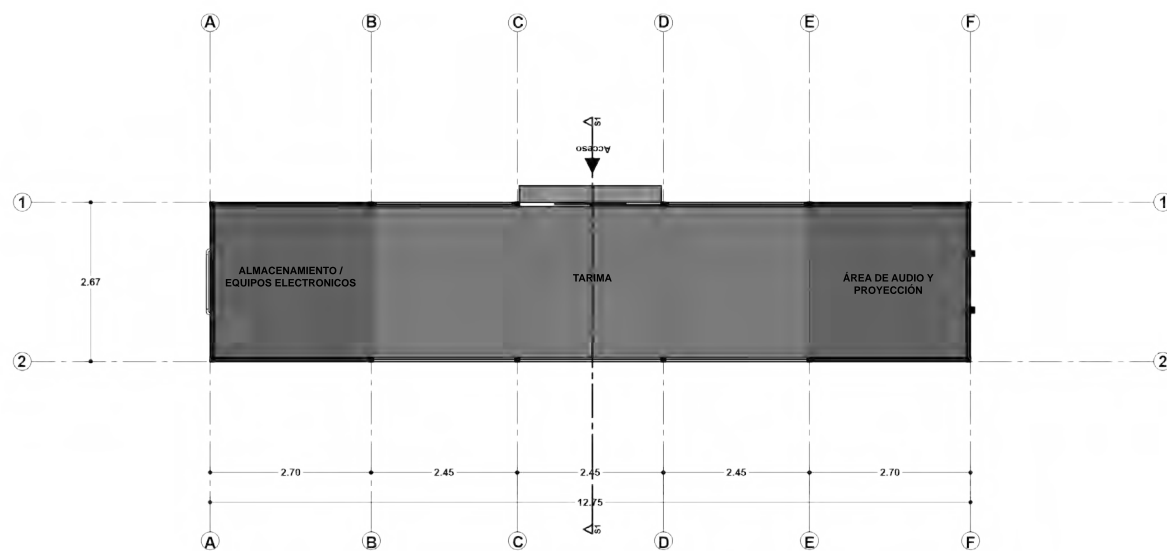
Se modifica sus fachadas con otra gama de colores y dibujos.



63. Figura: Boceto del Vagón Escenario propuesto

FUENTE

63. Figura  
Autor del trabajo de grado



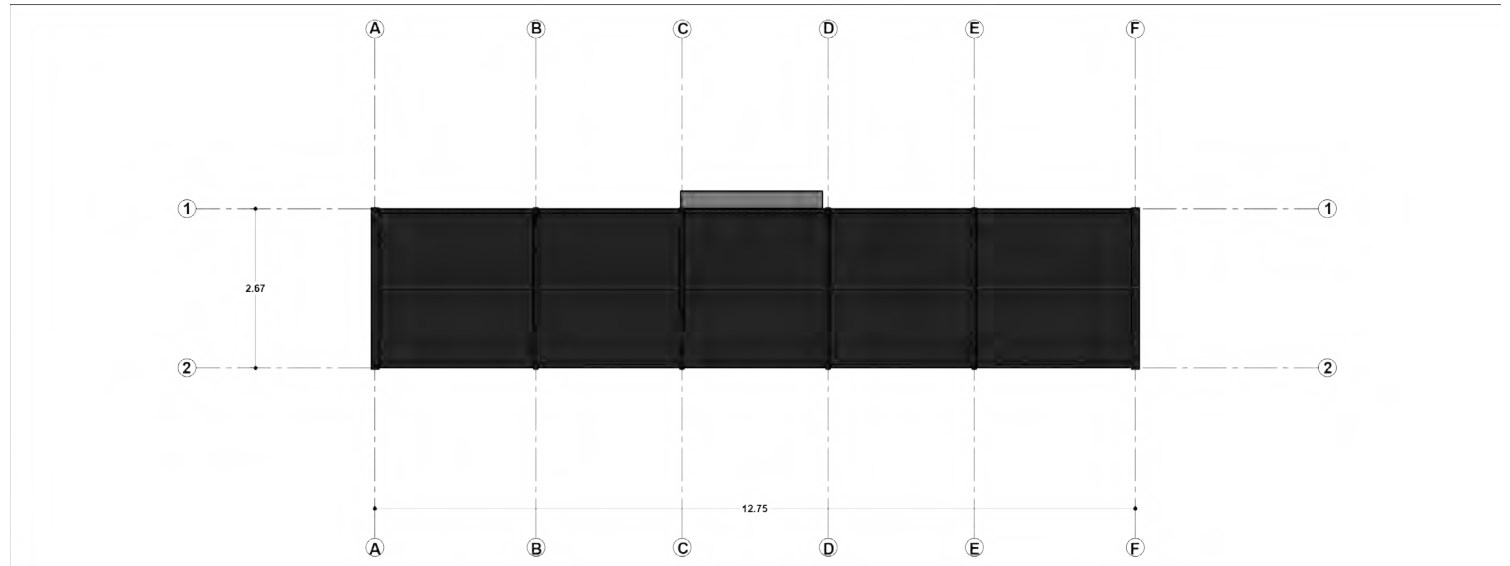
64. Figura: Planta única del Vagón Escenario

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

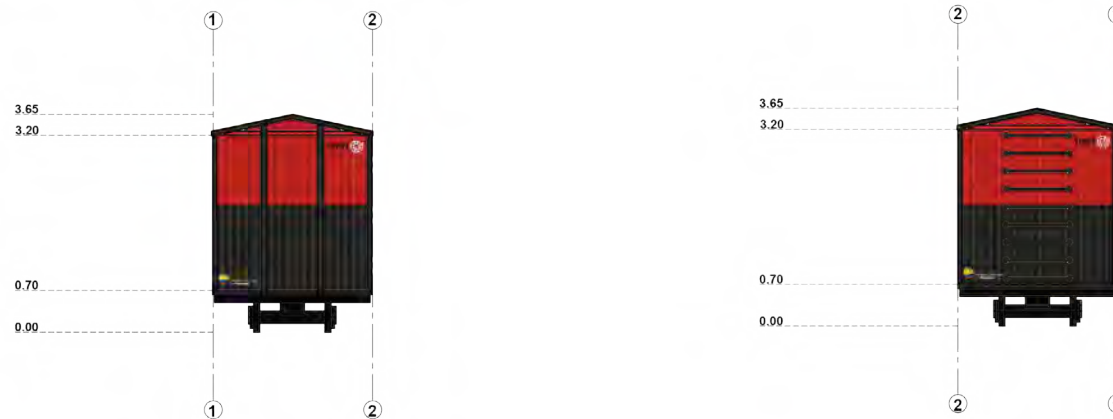
FUENTE

64. Figura  
Autor del trabajo de grado





**65. Figura:** Planta de cubierta del vagón



**66. Figura:** Elevación lateral derecha del vagón

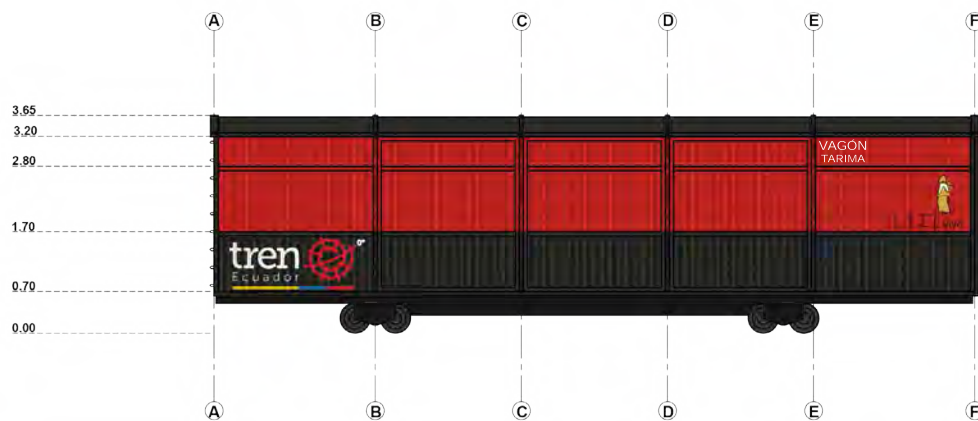
**67. Figura:** Elevación lateral izquierda del vagón

FUENTE

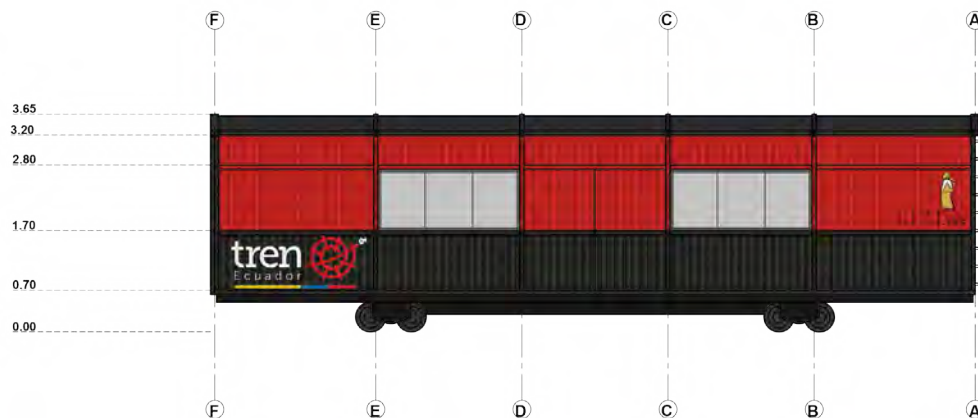
**65. Figura**  
Autor del trabajo de grado

**66. Figura**  
Autor del trabajo de grado

**67. Figura**  
Autor del trabajo de grado



68. Figura: Elevación frontal del vagon

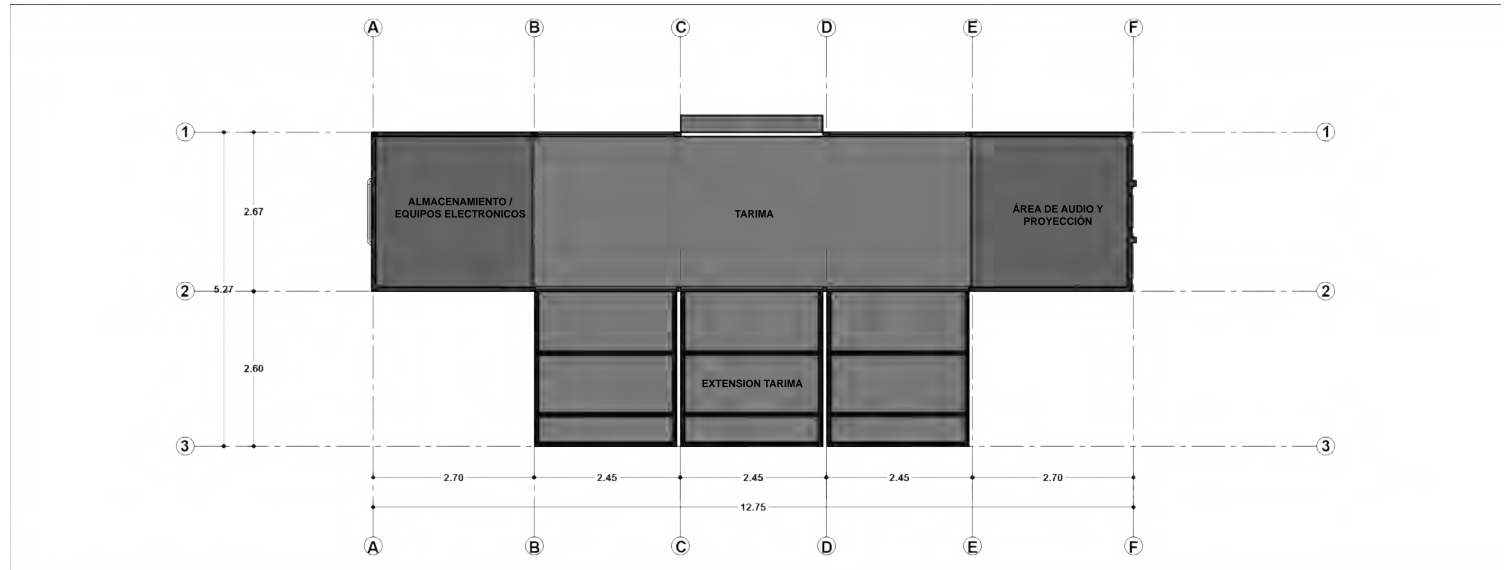


69. Figura: Elevación posterior del vagon

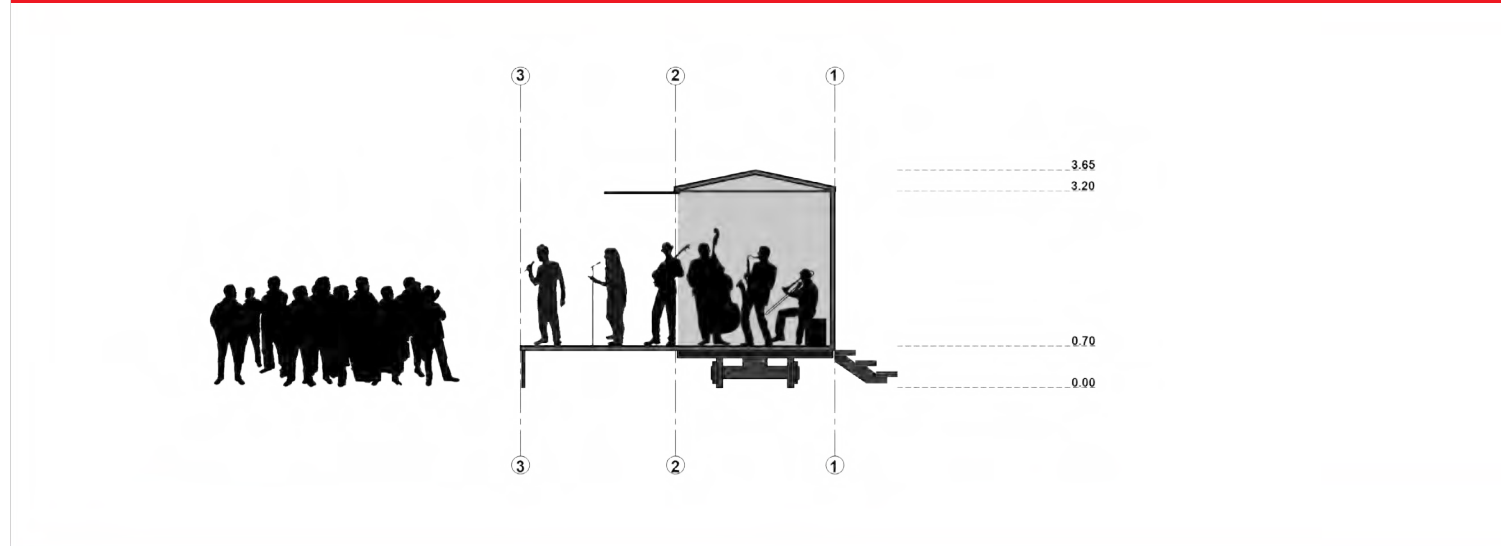
FUENTE

68. Figura  
Autor del trabajo de grado

69. Figura  
Autor del trabajo de grado



**70. Figura:** Planta del vagón con la proyección de la tarima



**71. Figura:** Sección 1 del vagón y su funcionamiento como escenario

FUENTE

**70. Figura**  
Autor del trabajo de grado

**71. Figura**  
Autor del trabajo de grado



72. Fotografía: Vista frontal del vagón

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

72. Fotografía  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**73. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**73. Fotografía:** Vista posterior del vagón



74. **Fotografía:** Perspectiva del vagón

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**74. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**75. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**75. Fotografía:** Perspectiva del vagón



**76. Fotografía:** Vista interior del vagón

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

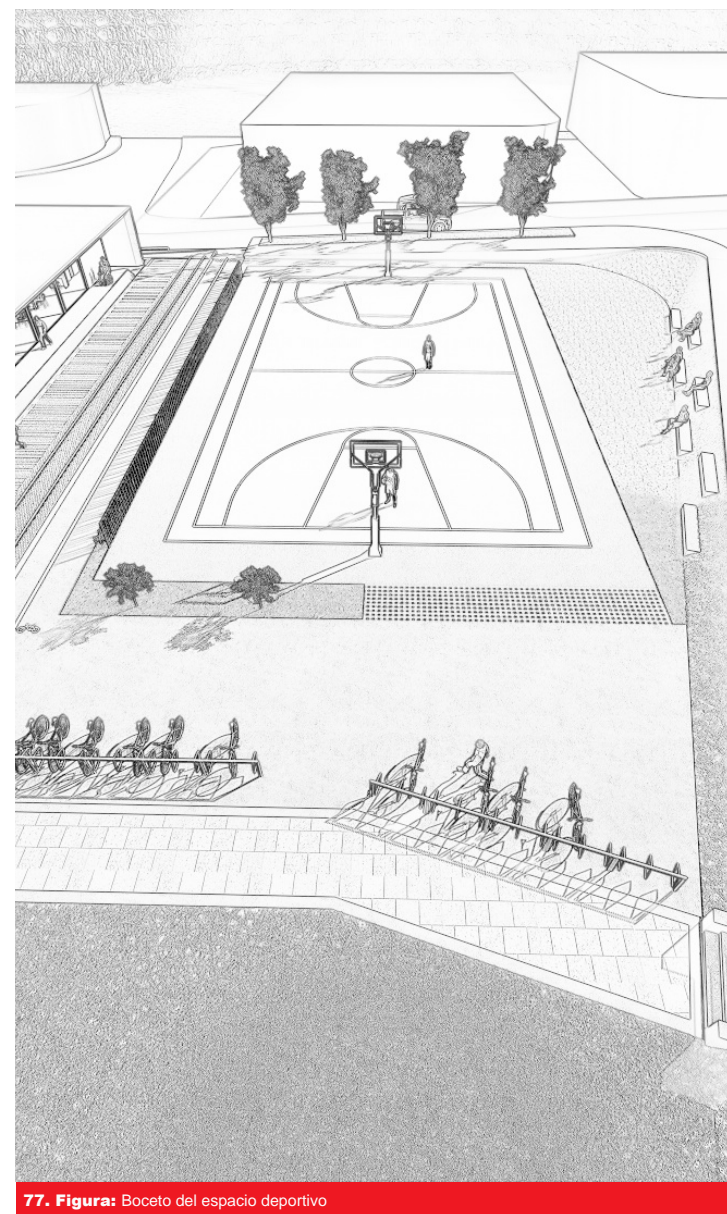
**76. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

#### 4.3.5 Espacios Deportivos

Se considera necesario para la población usuaria del lugar, ya que mediante el diagnóstico, se pudo establecer que existen espacios dentro del área de estudio que se usan para jugar fútbol o voleibol, sin contar con las instalaciones adecuadas.

Por tal razón, se propone un espacio que cuente con estas instalaciones que se ubicaría en el extremo sureste del parque, de forma paralela a la vía férrea, donde el terreno está a un nivel menor del de las vías aledañas. Se diseña el espacio con instalaciones para un gimnasio al aire libre y un sitio de llegada o partida para ciclistas, además de una cancha multiusos. Todo esto se conectaría por el eje principal de caminería.

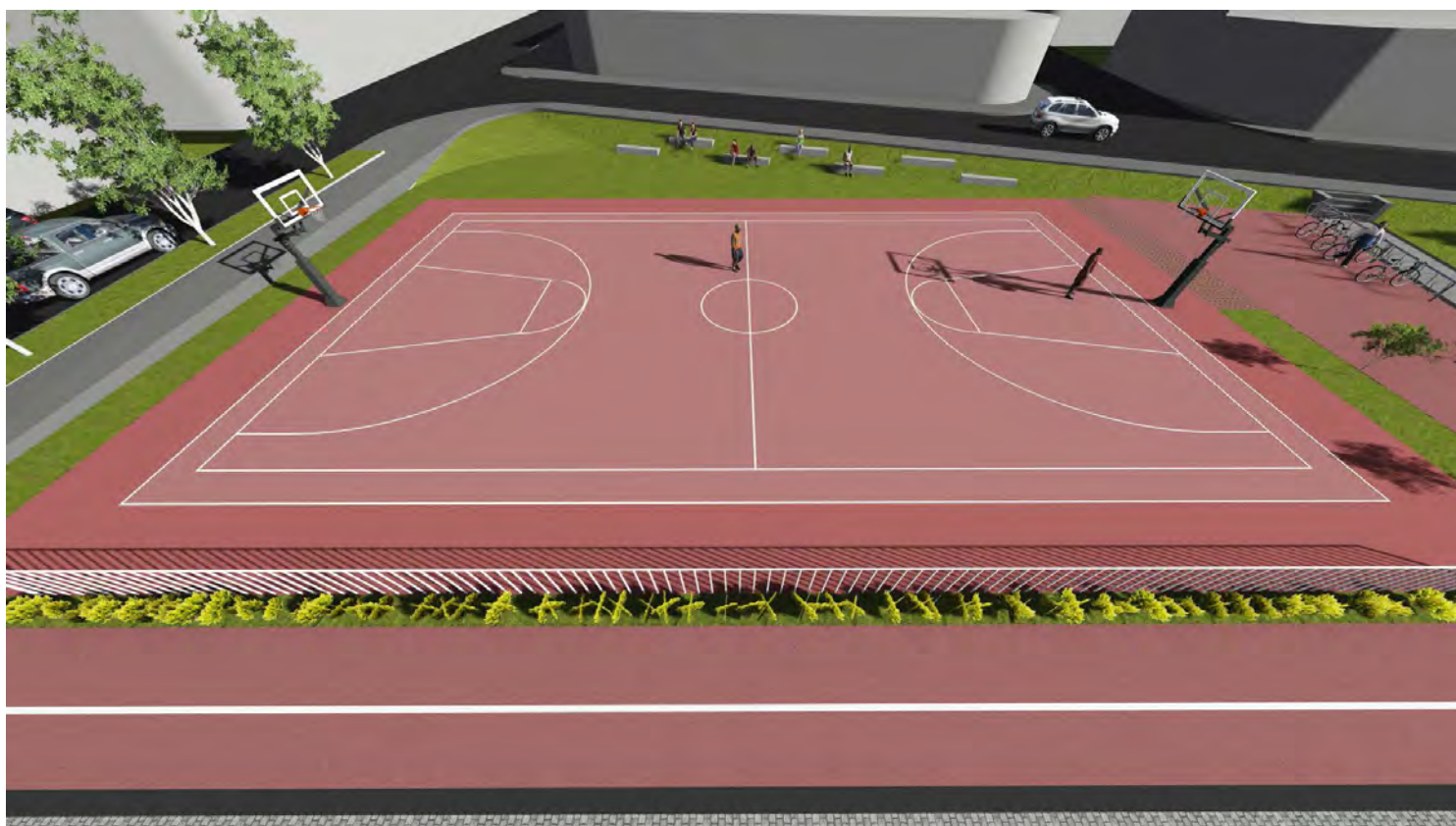
Es significativo destacar, la importancia de la implantación del punto de encuentro de ciclistas, ya que podría constituirse como el punto de partida de la ciclo ruta, que recorre la vía férrea de Cuenca - Azogues - Biblián.



77. Figura: Boceto del espacio deportivo

FUENTE

76. Figura  
Autor del trabajo de grado

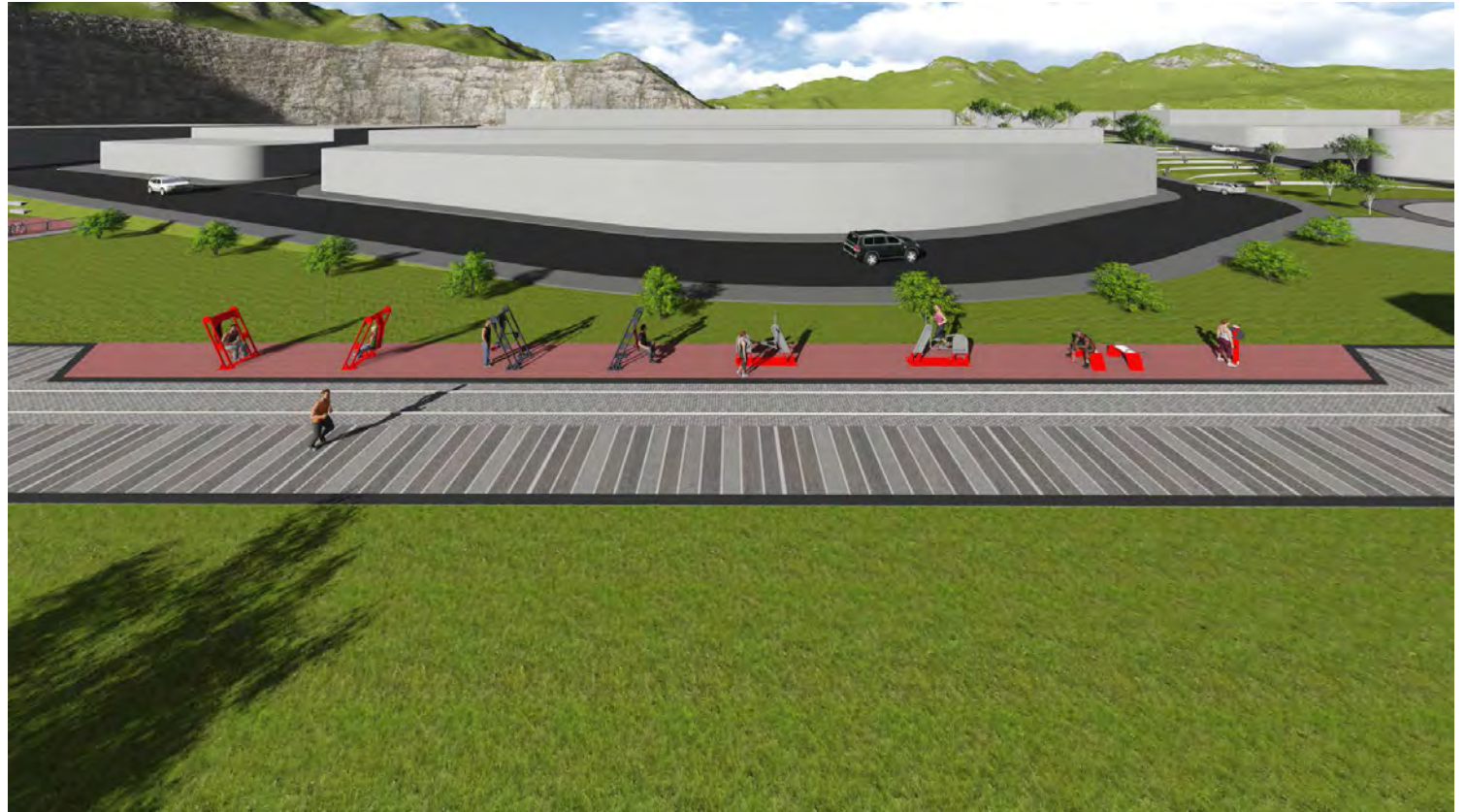


**78. Fotografía:** Vista aérea de la cancha multiusos

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**78. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**79. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**79. Fotografía:** Vista aérea del gimnasio al aire libre



**80. Fotografía:** Perspectiva del mobiliario para el gimnasio al aire libre

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**80. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**81. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**81. Fotografía:** Vista del espacio de aparcamiento de bicicletas y estancia de partida de la ciclo vía propuesta



**82. Fotografía:** Vista de la ciclovia propuesta que conectara la ciclovia en la orilla del río yanuncáy y la ex vía férrea

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

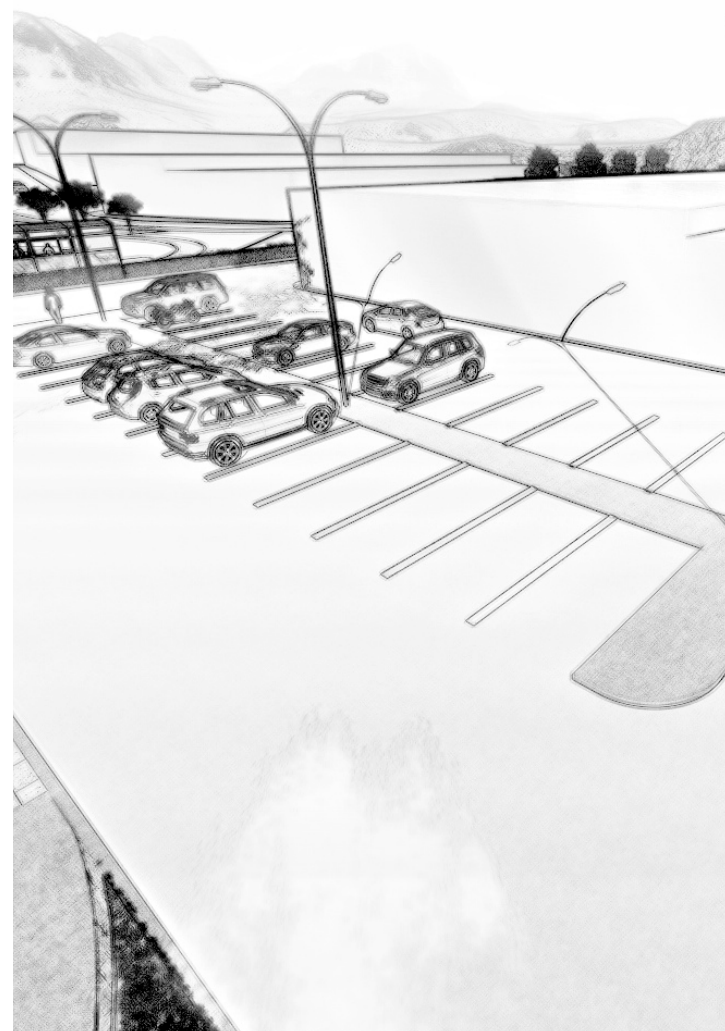
FUENTE

**82. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

## 4.3.6 Espacios Complementarios

### 4.3.6.1 Parqueadero

La prioridad en el diseño del parque es el peatón; no obstante se considera la readecuación de una zona como punto de estacionamiento, para vehículos, ya que es un equipamiento necesario. Servirá a los usuarios visitantes, y a la vez, a la cooperativa de taxis que actualmente se encuentra en el lugar, siendo su actual locación una desventaja, no solo para el parque, sino para el sector, pues se encuentran colocados en un sitio de alto tráfico. Su reubicación será adecuada para el uso de estacionamiento temporal.



**83. Figura:** Boceto del parqueadero propuesto

FUENTE

**83. Figura**  
Autor del trabajo de grado



**84. Fotografía:** Vista aérea del parqueadero de vehículos

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

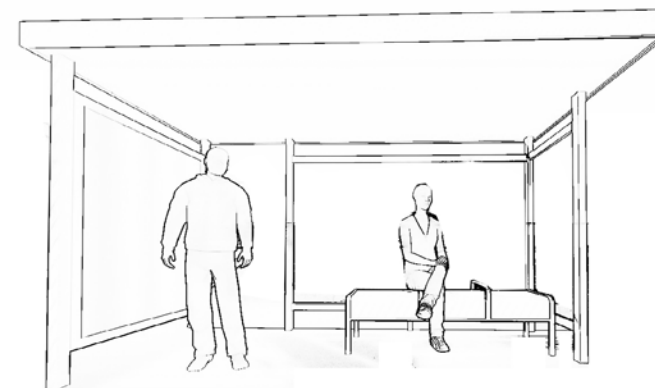
FUENTE

**84. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

#### 4.3.6.2 Parada de buses

Son cinco líneas de transporte público, las que incluyen este punto en sus recorridos, todas transitando la Av. 24 de Mayo.

Actualmente, ya se encuentra en funcionamiento una parada de buses; sin embargo, se plantea una isla de parqueo para evitar congestión o conflictos vehiculares, en esta avenida que presenta gran afluencia vehicular, y se plantea un mejor mobiliario para esta área.



**85. Figura:** Boceto del mobiliario para la parada de buses

FUENTE

**85. Figura**  
Autor del trabajo de grado



**86. Fotografía:** Perspectiva del mobiliario y la isla para la parada de buses

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

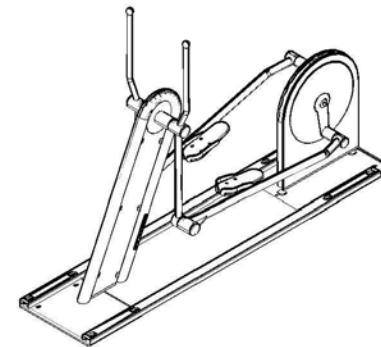
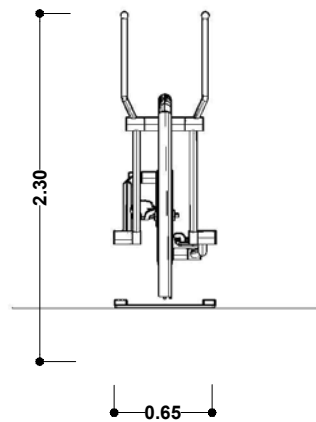
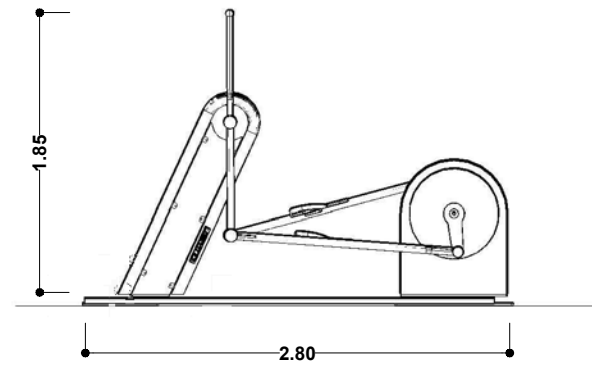
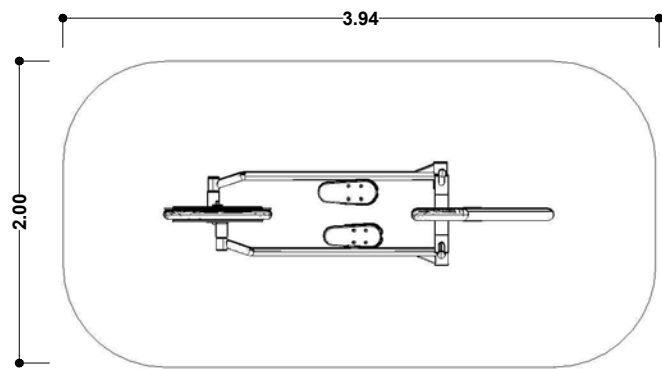
**86. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

#### **4.3.7 Mobiliario y Materialidad**

Para fines de diseño y dimensionamiento de los distintos espacios que forman parte de este anteproyecto, ha sido necesario recurrir a diferentes autores para encontrar el mobiliario urbano que se adapte a las necesidades y objetivos del mismo.

A continuación, se presentan sus redibujos y fuentes de consulta.

De igual manera, se muestra la materialidad utilizada, tanto en las camineras y ciclo vías, como en los equipamientos propuestos.

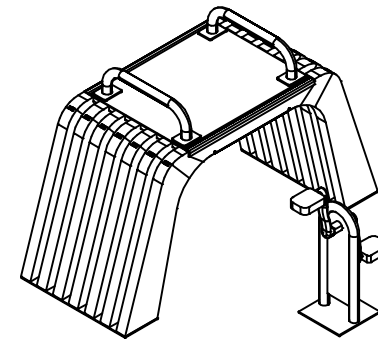
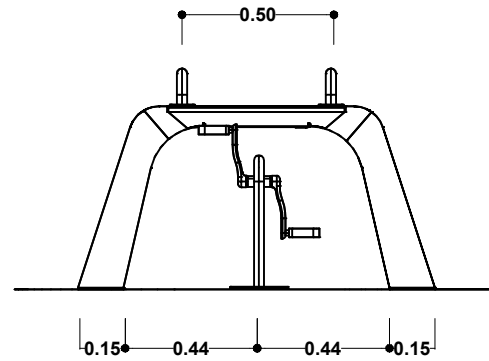
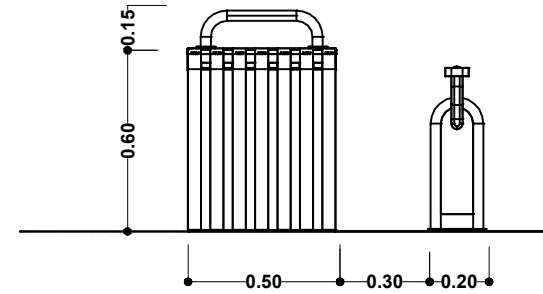
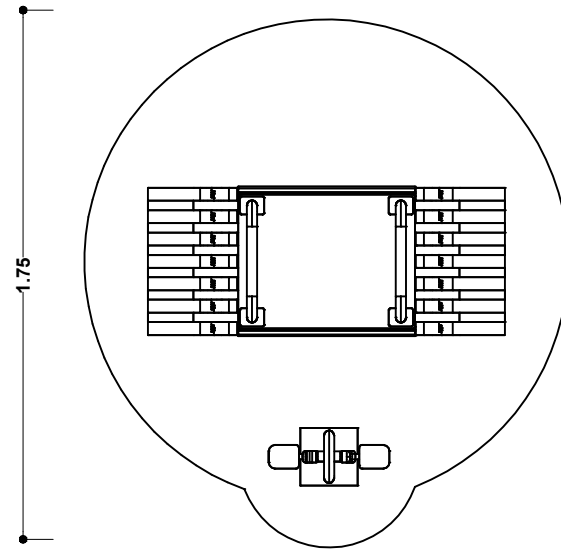


**87. Figura:** Planta, elevaciones y perspectiva - Máquina Elíptica

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

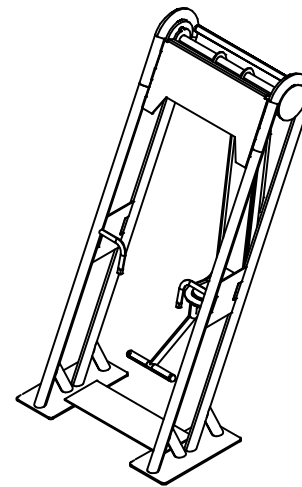
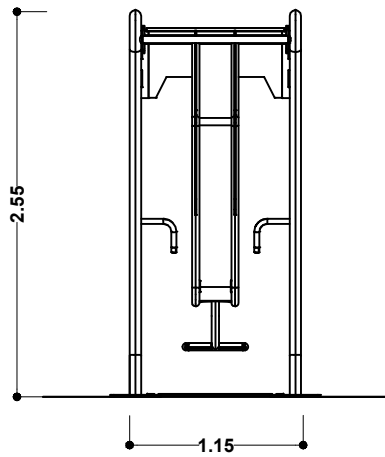
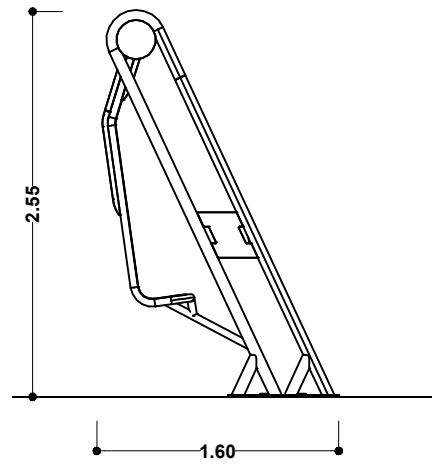
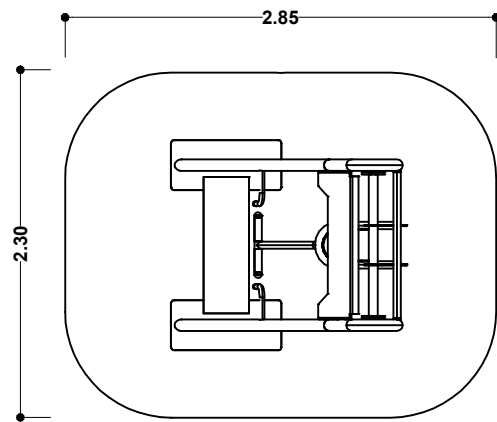
**87. Figura**  
<http://www.lappset.com/global/en/Products/Product-search/Product-card?prodID=81001B-205>



FUENTE

**88. Figura**  
<http://www.lappset.com/global/en/Products/Product-search/Product-card?prodID=081471M>

**88. Figura:** Planta, elevaciones y perspectiva - Banco de Pedal

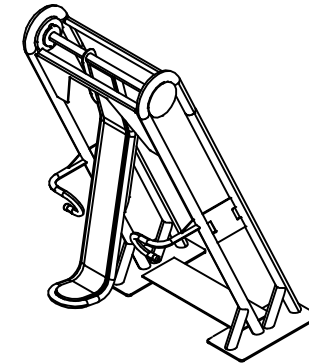
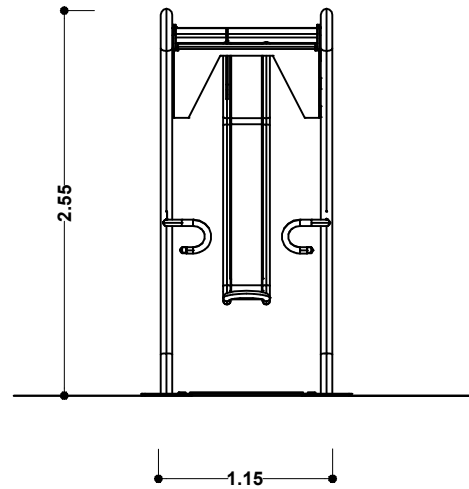
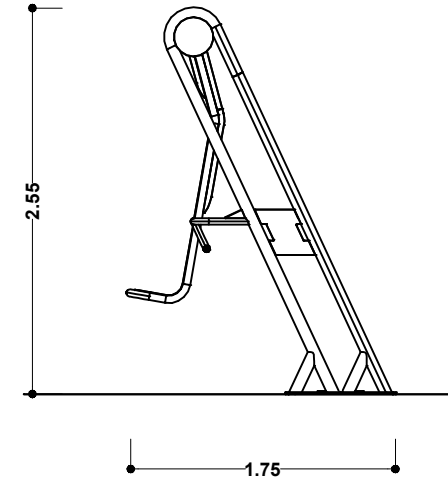
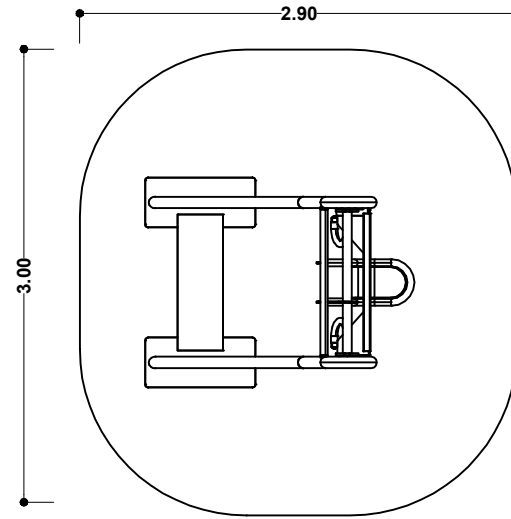


89. Figura: Planta, elevaciones y perspectiva - Máquina para pecho

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

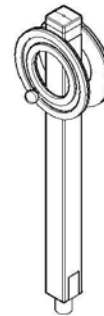
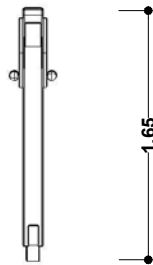
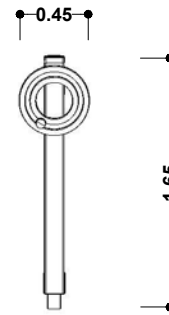
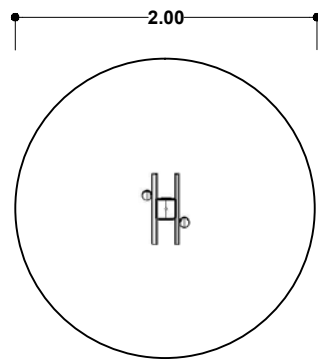
89. Figura  
<http://www.lappset.com/global/en/Products/Product-search/Product-card?prodID=81006B-205>



FUENTE

90. Figura  
<http://www.lappset.com/global/en/Products/Product-search/Product-card?prodID=81005B-205>

90. Figura: Planta, elevaciones y perspectiva - Máquina de espalda



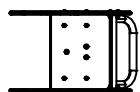
91. Figura: Planta, elevaciones y perspectiva - Maquina rueda de mano

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

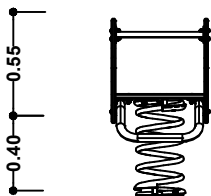
FUENTE

91. Figura  
<http://www.lappset.com/global/en/Products/Product-search/Product-card?prodID=081455M>

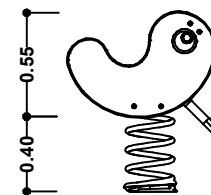
0.80



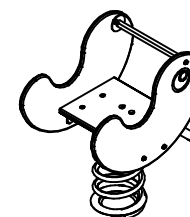
0.50



0.40  
0.55



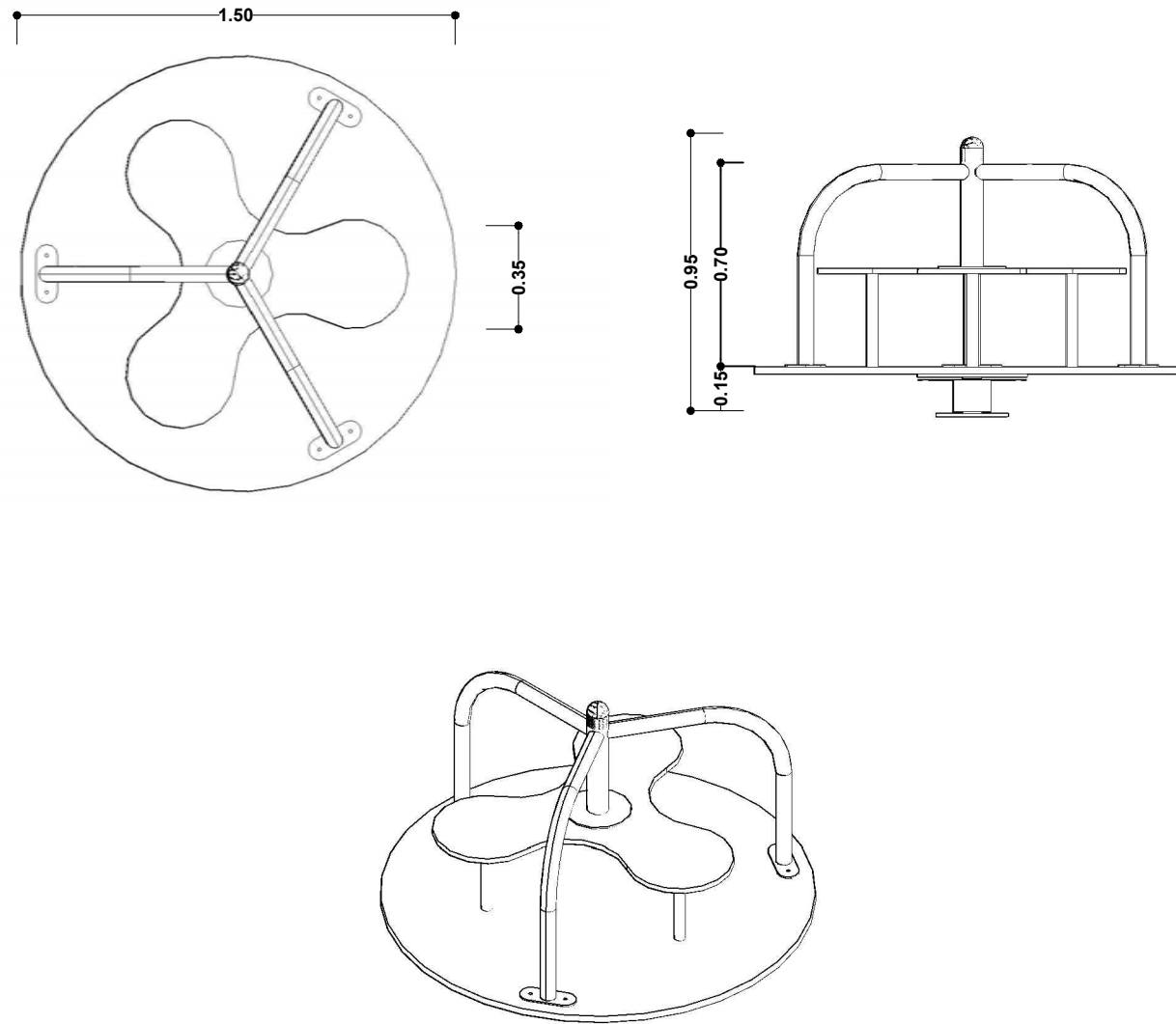
0.40  
0.55



FUENTE

92. Figura  
<http://www.lappset.com/global/en/Products/Product-search/Product-card?prodID=-J51511M>

92. Figura: Planta, elevaciones y perspectiva - Juego de equilibrio

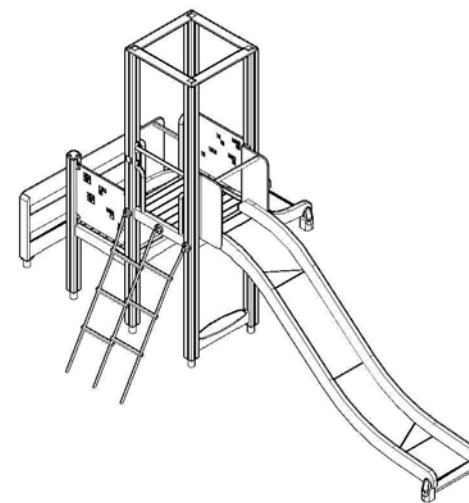
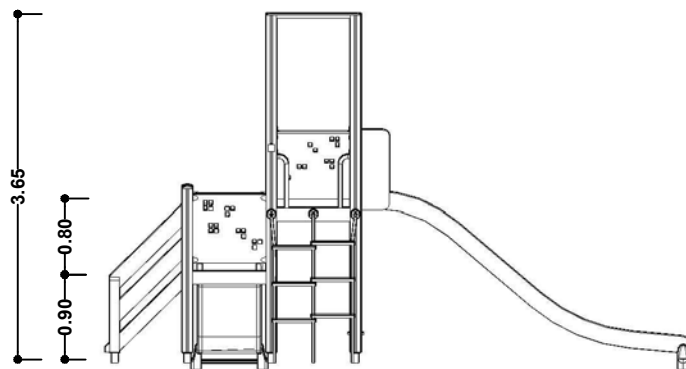
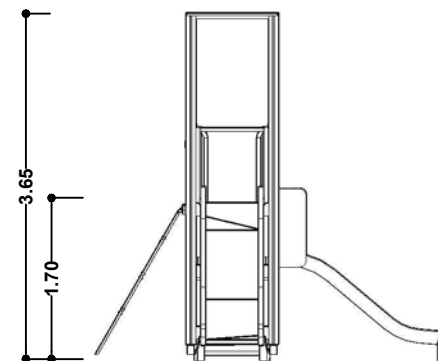
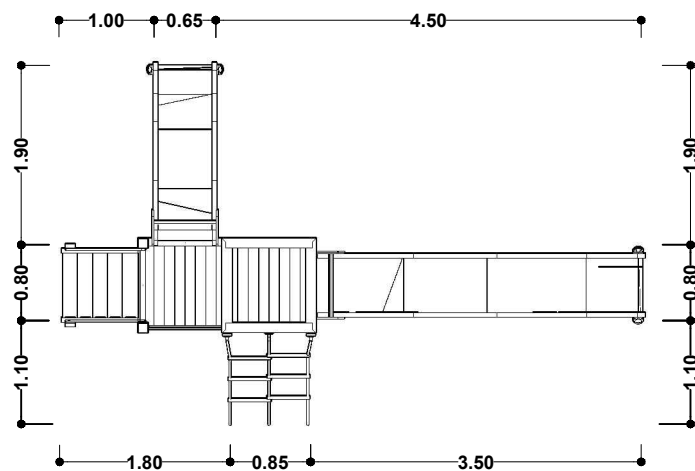


93. Figura: Planta, elevaciones y perspectiva - Juego de giro

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

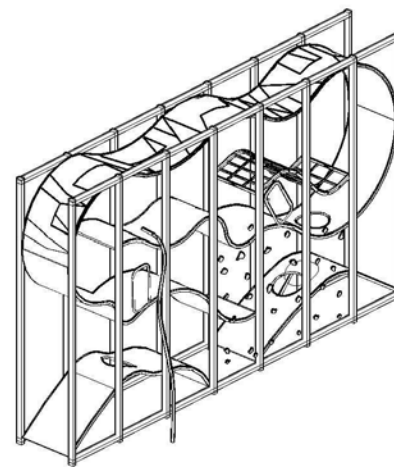
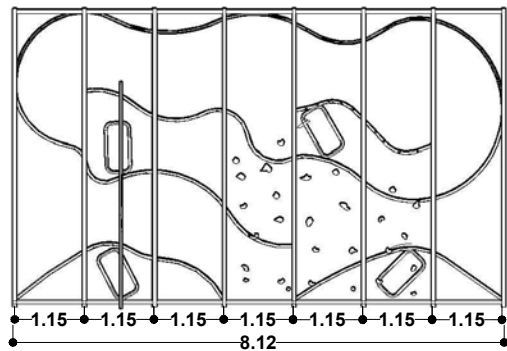
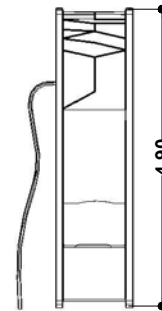
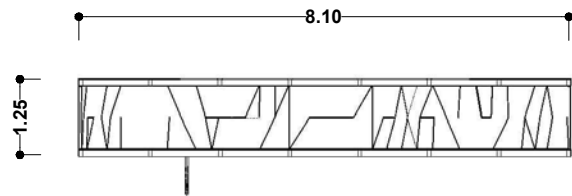
93. Figura  
<http://www.lappset.com/global/en/Products/Product-search/Product-card?prodID=137003M>



FUENTE

**94. Figura**  
<http://www.lappset.com/global/en/Products/Product-search/Product-card?prodID=137032M>

**94. Figura:** Planta, elevaciones y perspectiva - Juego de estación y tobogán

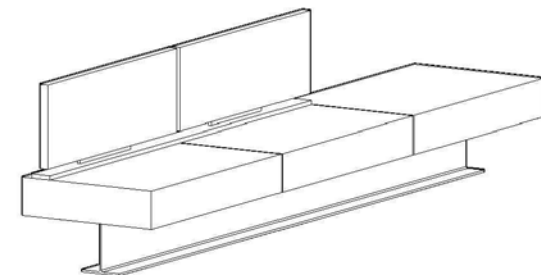
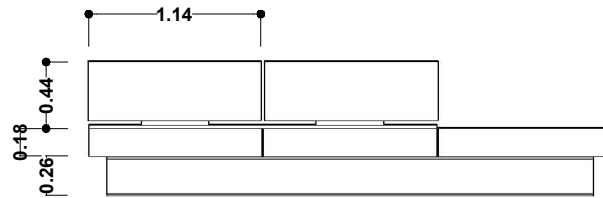
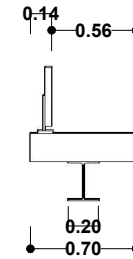
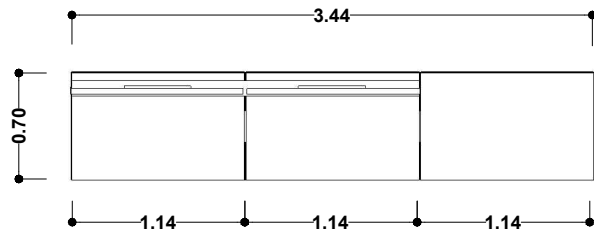


95. Figura: Planta, elevaciones y perspectiva - Juego de escalar Wallholla

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

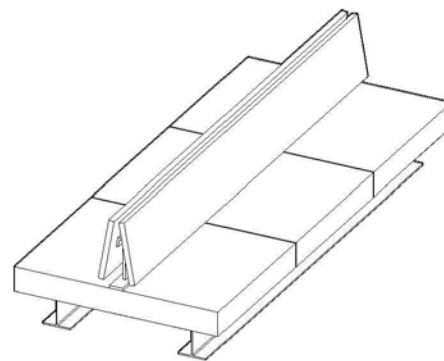
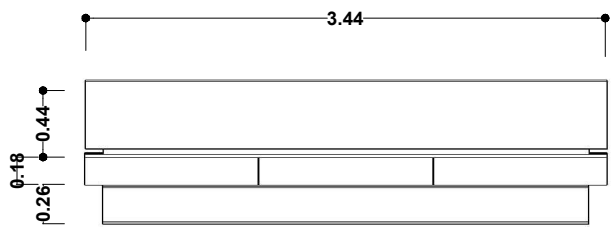
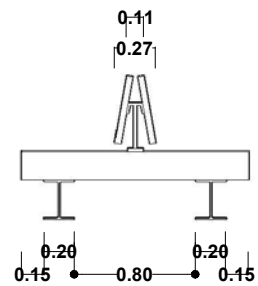
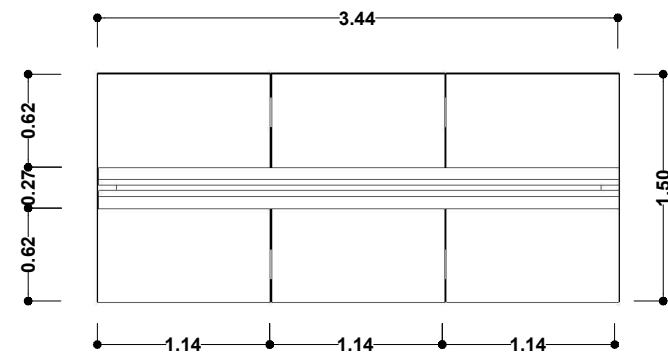
95. Figura  
<http://www.lappset.com/global/en/Products/Product-search/Product-card?prodID=400110G>



FUENTE

**96. Figura**  
 Autor del trabajo de grado

**96. Figura:** Planta, elevaciones y perspectiva - Banca tipo 1

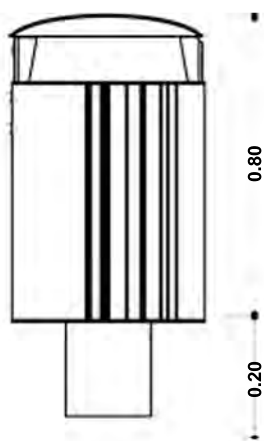
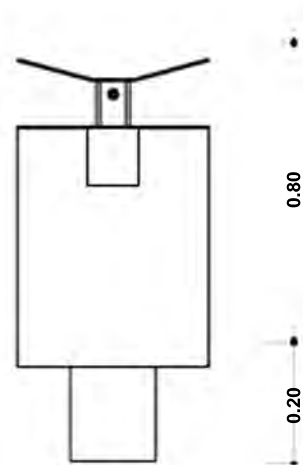
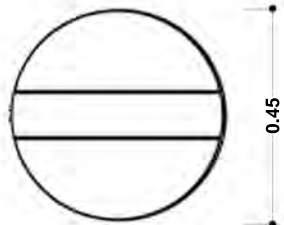


97. Figura: Planta, elevaciones y perspectiva - Banca tipo 2

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

97. Figura  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**98. Figura**  
Autor del trabajo de grado

**98. Figura:** Planta, elevaciones y perspectiva - Basurero

### Placas de Granito

Utilizado en las caminería que bordean el parque y en las estancias de descanso, así como también cubre el espacio donde está emplazado el pabellón. El formato de las placas es de 0,40 x 0,60 m



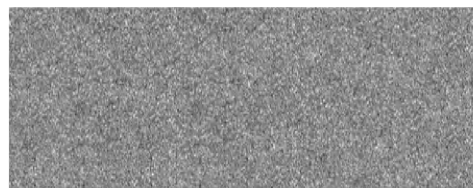
### Placas de Granito

Utilizado en las caminería principal que atraviesa todo el largo del parque, la dimensión de estas placas es de 2.20 x 0,50 m



### Placas de Hormigón Texturado

Este piso es utilizado para la zona deportiva, tanto en la cancha multiusos, ciclo vía y el área de gimnasio, también se encuentra en la plazoleta del vagón.

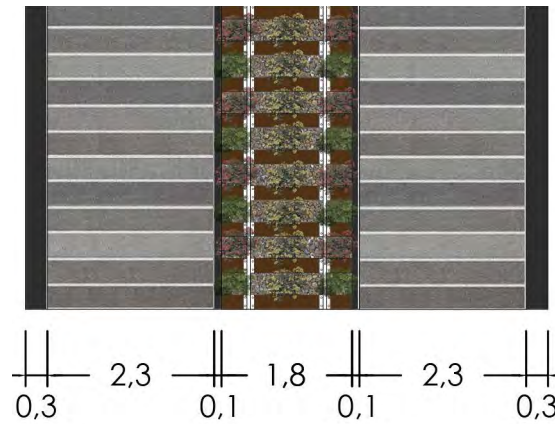


### Placas de Piedra

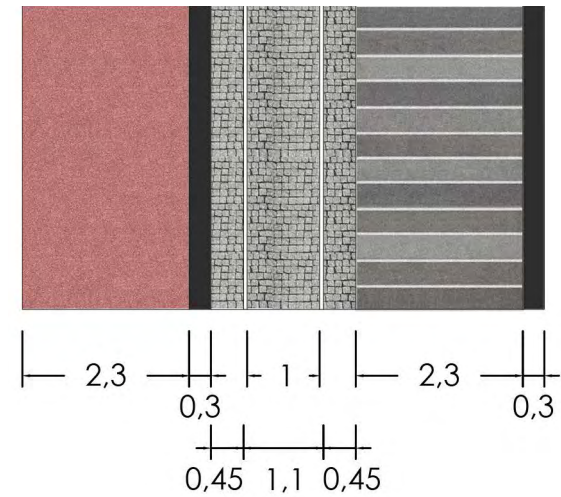
Utilizado en la caminería principal por donde pasaba las rieles del ferrocarril, así como también se encuentra colocado en las estancias de descanso bordeado a los árboles centrales.



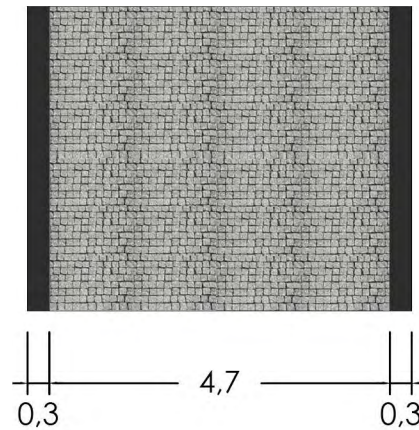
**99. Figura:** Materiales de los pisos



Caminería Principal  
Caminería + Jardinería + Caminería



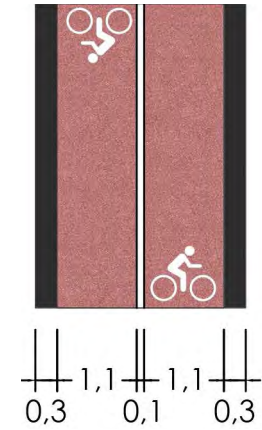
Caminería Principal  
Ciclovía o Gimnasio + Caminería Riel + Caminería



Caminería Secundaria  
Conexión en la Quebrada



Caminería Secundaria  
Conexión de Estancias de Descanso



Ciclovía

FUENTE

100. Figura  
Autor del trabajo de grado

100. Figura: Tipos de caminería

### 4.3.8 Fotomontaje



101. Fotografía: Estado Actual

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

101. Fotografía  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**102. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



103. **Fotografía:** Estado Actual

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

103. **Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**104. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**104. Fotografía:** Propuesta



105. **Fotografía:** Estado Actual

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**105. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**106. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



**107. Fotografía:** Estado Actual

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE  
**107. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**108. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



109. Fotografía: Estado Actual

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

109. Fotografía  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**110. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



111. Fotografía: Estado Actual

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

111. Fotografía  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**112. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**112. Fotografía:** Propuesta

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015



113. Fotografía: Estado Actual

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

113. Fotografía  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**114. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



115. **Fotografía:** Estado Actual

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

115. **Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**116. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**116. Fotografía:** Propuesta



117. **Fotografía:** Estado Actual

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

117. **Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**118. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**118. Fotografía:** Propuesta



119. Fotografía: Estado Actual

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

119. Fotografía  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**120. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



121. **Fotografía:** Estado Actual

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**121. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**122. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



123. **Fotografía:** Estado Actual

Juan Esteban Machado Moscoso / 2015

FUENTE

**123. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado



FUENTE

**124. Fotografía**  
Autor del trabajo de grado

**124. Fotografía:** Propuesta

## CONCLUSIONES

Los parques recreativos son espacios de gran importancia en las ciudades ya que permiten a los usuarios contar con un lugar apropiado y equipado para realizar deporte, distraerse y compartir tiempo en familia.

En la actualidad varios espacios son readecuados para cumplir estas funciones; este es el caso de muchas antiguas estaciones ferroviarias en desuso en diferentes países. En esta investigación se analizaron puntualmente los casos Centro Creación Joven Espacio Vías en España, Park am Nordbahnhof y Park am Gleisdreieck en Alemania y High Line Park en Estados Unidos.

En el plano local se tomaron ejemplos de parques recreativos actuales como el Parque de la Madre y el Parque Inclusivo del Circo Social ya que constituyen modelos idóneos por su alto uso, equipamiento moderno y funcionalidad.

Así también se consideró ejemplos de equipamientos móviles como vagones abandonados que se les ha dado un nuevo uso para diversos fines culturales-recreativos y de rescate de la historia del ferrocarril ecuatoriano. Los casos estudiados fueron el Vagón del Saber y el Vagón de Alfaro.

Con estos antecedentes se analizó la situación actual de la antigua estación ferroviaria "Miguel Ángel Estrella" en la ciudad de Cuenca y se constataron las condiciones de abandono, deterioro y falta de equipamiento adecuado para los usos que se le dan actualmente (canchas improvisadas, parqueo de vehículos en zonas de alto tráfico, entre otras) y tras el análisis de su situación actual y las potencialidades que presenta se establece como una localidad apta para readecuarse como parque recreativo. Los principales elementos que apoyan esta tesis son, los usos actuales del lugar, la facilidad de acceso a medios de transporte público, su proximidad con equipamientos arquitectónicos que requieren de este tipo de espacios, y más

importante aún, su historia. Este último factor es de suma importancia considerando la creciente relevancia que se da al rescate de la historia del ferrocarril en el Ecuador y constituye una determinante para considerar a este lugar como de alto valor cultural para la ciudad.

Para el anteproyecto se seleccionaron los casos: High Line Park, Parque de la Madre y Vagón del Saber luego de calificarlos en base a una matriz que considera parámetros arquitectónicos, paisajísticos y de usuario para que sirvan como guías de diseño. Así se buscó concebir un parque recreativo que reúna las mejores cualidades de estos proyectos.

Como primer paso de diseño se realizó un cuadro de necesidades para el anteproyecto y como resultado se zonificó el parque en tres espacios: deportivo, de descanso y cultural. Luego de esto se buscó rescatar la identidad histórica del lugar mediante la readecuación del antiguo taller de mecánica manteniendo su forma original, y la restauración del tender convirtiéndolo en un monumento a los principales promotores del ferrocarril en el Ecuador. Así también, se propone conservar las antiguas rieles aun existentes para ser el eje central interior de la caminería.

Como mobiliario adecuado para este espacio histórico se propuso el diseño de un vagón-tarima que se emplaza junto a una zona de pendiente natural que puede usarse como graderío en conciertos o presentaciones culturales.

Fue de vital importancia considerar el entorno de la antigua estación, por una parte se encuentra una vía de alto tráfico con un gran número de líneas de transporte público que circulan por ella, es por esto que se propone una parada de buses equipada adecuadamente, encontramos también una ciclovía que recorre el margen del río Yanuncáy, por lo que se plantea una ciclovía que de continuidad a la misma y un punto de reunión para ciclistas. Finalmente se busca aportar al verde de la ciudad proponiendo una adecuada vegetación arbustiva.

## RECOMENDACIONES

Se recomienda a los estudiantes de arquitectura considerar zonas en desuso como la que se propone en este anteproyecto para diseñar equipamientos arquitectónicos funcionales y que mejoren la imagen urbana, aprovechando así estas áreas para el ámbito público.

Considerando las actuales circunstancias de abandono, mal uso y contaminación existentes en la antigua estación Miguel Ángel Estrella se recomienda rescatar su valor histórico rehabilitandola y readecuandola como parque recreativo para el uso público.

## BIBLIOGRAFÍA Y LINKOGRAFÍA

### MARCO TEÓRICO

- PARQUE NACIONAL, (s. f). Recuperado de [https://es.wikipedia.org/wiki/Parque\\_nacional](https://es.wikipedia.org/wiki/Parque_nacional)
- CLASIFICACIÓN DE PARQUES DISTRITALES, (s. f). Recuperado de <http://www.idrd.gov.co/sitio/idrd/?q=node/193s>
- PARQUE URBANO, (s. f). En Wikipedia. Recuperado de [https://es.wikipedia.org/wiki/Parque\\_urbano](https://es.wikipedia.org/wiki/Parque_urbano)
- PARQUES INFANTIL, (s. f). Recuperado de <http://www.consumoteca.com/familia-y-consumo/parques-infantiles/parque-infantil/>
- MARTÍNEZ, M.(s. f).Guía de Diseño de Espacio Publico. Recuperado de <https://es.scribd.com/doc/274466758/Guia-de-Diseno-Del-Espacio-Publico>
- CENTRO CREACIÓN JOVEN ESPACIO VIAS / ESTUDIO SIC,(2011). Plataforma Arquitectura. Recuperado de <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic>
- PARK AT THE FORMER NORTHERN STATION,(s.f). divisare. Recuperado de <http://divisare.com/projects/194409-Fugmann-Janotta-Landschaftsarchitekten-Park-am-Nordbahnhof>
- PARK AM GLEISDREIECK,(s.f). divisare. Recuperado de <http://www.landazine.com/index.php/2011/09/landscape-architecture-berlin-01/>
- PARQUE HIGH LINE NEW YORK,(s.f). wikiarquitectura. Recuperado de [http://es.wikiarquitectura.com/index.php/Parque\\_High\\_Line\\_New\\_York](http://es.wikiarquitectura.com/index.php/Parque_High_Line_New_York)
- CARRASCO P, VANEGAS S, CONTRERAS C, AGUIRRE X, MUÑOZ M, (2014). Parque de la Madre, Cuenca Proyectos de revitalización urbana 2009 - 2014, 2, 76 - 81
- CARRASCO P, VANEGAS S, CONTRERAS C, AGUIRRE X, MUÑOZ M, (2014). Parque Inclusivo Circo Social, Cuenca Proyectos de revitalización urbana 2009 - 2014, 2, 82 - 85
- VAGÓN DE ALFARO / IKONEstudio de arquitectura,(2013). Plataforma Arquitectura. Recuperado de <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-292885/vagon-de-alfaro-ikonestudio-de-arquitectura>
- VAGÓN DEL SABER / Al Borde,(2013). Plataforma Arquitectura. Recuperado de <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-311729/vagon-del-saber-al-borde>
- ### HISTORIA
- GABRIEL GREGORIO GARCÍA MORENO, (s. f). Recuperado de <http://www.trenandino.com/garcia-moreno.php>

JOSÉ ELOY ALFARO DELGADO, (s. f). Recuperado de <http://www.trenandino.com/eloy-alfaro.php>

GRUPO EL COMERCIO. (s,f). Los últimos días de Alfaro Documentos para el debate. Cuaderno 1. Recuperado de [http://especiales.elcomercio.com/2012/01/eloy\\_alfaro/docs/Los\\_ultimos\\_dias\\_de\\_Alfaro\\_cuaderno1.pdf](http://especiales.elcomercio.com/2012/01/eloy_alfaro/docs/Los_ultimos_dias_de_Alfaro_cuaderno1.pdf)

GRUPO EL COMERCIO. (s,f). Los últimos días de Alfaro Documentos para el debate. Cuaderno 2. Recuperado de [http://especiales.elcomercio.com/2012/01/eloy\\_alfaro/docs/Los\\_ultimos\\_dias\\_de\\_Alfaro\\_cuaderno2.pdf](http://especiales.elcomercio.com/2012/01/eloy_alfaro/docs/Los_ultimos_dias_de_Alfaro_cuaderno2.pdf)

GRUPO EL COMERCIO. (s,f). Los últimos días de Alfaro Documentos para el debate. Cuaderno 3. Recuperado de [http://especiales.elcomercio.com/2012/01/eloy\\_alfaro/docs/Los\\_ultimos\\_dias\\_de\\_Alfaro\\_cuaderno3.pdf](http://especiales.elcomercio.com/2012/01/eloy_alfaro/docs/Los_ultimos_dias_de_Alfaro_cuaderno3.pdf)

GRUPO EL COMERCIO. (s,f). Los últimos días de Alfaro Documentos para el debate. Cuaderno 4. Recuperado de [http://especiales.elcomercio.com/2012/01/eloy\\_alfaro/docs/Los\\_ultimos\\_dias\\_de\\_Alfaro\\_cuaderno4.pdf](http://especiales.elcomercio.com/2012/01/eloy_alfaro/docs/Los_ultimos_dias_de_Alfaro_cuaderno4.pdf)

GRUPO EL COMERCIO. (s,f). Los últimos días de Alfaro Documentos para el debate. Cuaderno 5. Recuperado de [http://especiales.elcomercio.com/2012/01/eloy\\_alfaro/docs/Los\\_ultimos\\_dias\\_de\\_Alfaro\\_cuaderno5.pdf](http://especiales.elcomercio.com/2012/01/eloy_alfaro/docs/Los_ultimos_dias_de_Alfaro_cuaderno5.pdf)

LEÓN, G. ORDÓÑEZ, M. (2002). Tesis de Grado Rehabilitación de la Vía Férrea Cuenca-Azogues, Tramo Gapal-El Descanso, Disertación doctoral no publicada, Universidad de Cuenca, Cuenca, Ecuador.

GARCÍA, G. El ferrocarril más difícil del mundo, Instituto de Investigación Histórica y Cultura Popular "Nuevo Alausí", Quito, Junio, 2008.

DEL PINO, I. Arquitectura ferroviaria en los Andes del Ecuador, Consejo Nacional de Cultura, Quito, Septiembre, 2013.

CARRASCO,A. (s,f). Ferrocarril Interandino Guayaquil-Quito. Recuperado de [http://www.vialibre.org/pdf/10116\\_pdf\\_03.pdf](http://www.vialibre.org/pdf/10116_pdf_03.pdf)

DURÁN,S. GROSS, M. LÓPEZ,L. MONTENEGRO, N. VILLAGÓMEZ, D. (s,f). El Ferrocarril: Proyecto de unidad nacional. Recuperado de <http://www.afese.com/img/revistas/revista53/ferrounidad.pdf>

MENESES, M. "Tren al Sol (Travesías a Bordo del Ferrocarril de Vapor más Difícil del Mundo)". Jorge Vinuesa García, Trama Ediciones, 2009.

ESPINOSA, C. (s,f). Archer Harman en la historia ecuatoriana. Recuperado de <http://spanish.ecuador.usembassy.gov/uploads/4x/4v/4x4v19nyPx6gxUOD70UbRA/archer-harman.pdf>

SEVILLA, E. IBARRA, H. CLARK, K. SEGOVIA, J. FIGUEROA, J. KINGMAN, E. ESPÍN, M. BEDÓN, E. COBA, L. DEL PINO, I. El camino de hierro. Cien años de la llegada del ferrocarril a Quito, Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural, Quito, Junio, 2008.

RIVAS, R. Cien años del Ferrocarril en el Ecuador, Junio, 2008.

EMPRESA DE FERROCARRILES ECUATORIANOS. El Ferrocarril Ecuatoriano, Patrimonio de su pueblo. Quito, Mayo, 2009

NARIZ DEL DIABLO, (s. f). Recuperado de [http://narizdeldiablochp.blogspot.com/2011\\_09\\_01\\_archive.html](http://narizdeldiablochp.blogspot.com/2011_09_01_archive.html)

CONSTRUCCIÓN Y RECORRIDO, (s. f). Recuperado de <http://www.trenandino.com/construccion-recorrido.php>

DIRECTORIO FERROCARRILES DEL ECUADOR EMPRESA PÚBLICA, (2014). Construcción y Rehabilitación del Tren de Alfaro. de <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/construccion-y-rehabilitacion-del-tren-alfaro/>

FERROCARRIL TRANSANDINO, (s. f). Recuperado el 25 de Febrero de 2015 de [https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril\\_Transandino](https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_Transandino)

INTENTO POR RECUPERAR EL FERROCARRIL, (s. f). Recuperado de <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/historia/>

CAZAR, J. (2003). Proyecto de readecuación y diseño urbano - arquitectónico de la estación del ferrocarril de Riobamba. Disertación doctoral no publicada, Universidad de Cuenca, Cuenca, Ecuador.

MUY, N.(2009).Influencia del arquitecto Gilberto Gatto Sobral en la concepción urbana moderna de la ciudad de Cuenca. Disertación doctoral no publicada, Universidad de Cuenca, Cuenca, Ecuador.

ARQ.OSWALDO PÁEZ BARRERA. (oswaldo.paez.barrera@gmail.com). Historias detrás de la Historia.

GATTO, G. Anteproyecto de Plan Regulador para la ciudad de Cuenca, 1947

ALBORNOZ B. (2008). Planos e Imágenes de Cuenca, Sector Público Gubernamental. Cuenca, Ecuador. Monsalve Moreno

Coronel Miguel Angel Estrella Arévalo: Después de su muerte. (1965). Biblioteca Municipal. Cuenca: Austral

LOCOMOTORA, (s. f). Recuperado de <https://es.wikipedia.org/wiki/Locomotora>

AUTOFERRO, (s. f). Recuperado de <http://www.ferropedia.es/wiki/Autoferro>

## DIAGNÓSTICO

Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2010

KEVIN L. (2008). La Imagen de la Ciudad. Recuperado de [http://www.academia.edu/7869348/Kevin\\_Lynch\\_-\\_La\\_Imagen\\_de\\_la\\_Ciudad](http://www.academia.edu/7869348/Kevin_Lynch_-_La_Imagen_de_la_Ciudad)

VÍA EXPRESA, (s. f). Recuperado de [https://es.wikipedia.org/wiki/V%C3%ADa\\_expresa](https://es.wikipedia.org/wiki/V%C3%ADa_expresa)

Clasificación de calles según la función en el sistema de transportes, (s. f). Recuperado de [http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Clasificaci%C3%B3n\\_de\\_calles\\_seg%C3%BA\\_n\\_la\\_funci%C3%B3n\\_en\\_el\\_sistema\\_de\\_transportes](http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Clasificaci%C3%B3n_de_calles_seg%C3%BA_n_la_funci%C3%B3n_en_el_sistema_de_transportes)

EMOV, EP, 2013. Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca – EMOV EP.

Entrevista no estructurada con el ex maquinista Jorge Bernal, presidente de la Hermandad Ferroviaria de Cuenca realizada en el área de estudio 07 de Marzo de 2015 y 21 de Marzo de 2015

## DISEÑO

BARAHONA, A. TELLO, L. (1991). Plan de equipamiento básico para la zona de Galap. Disertación doctoral no publicada. Universidad de Cuenca. Cuenca, Ecuador

LEÓN, G. ORDÓÑEZ, M. (2002). Rehabilitación de la vía férrea Cuenca-Azogues: tramo Galap-El Descanso. Disertación doctoral no publicada. Universidad de Cuenca. Cuenca, Ecuador

ARIZAGA, R. (2008). Proyecto de restauración de la estación ferroviaria de Alausi y su entorno urbano inmediato. Disertación doctoral no publicada. Universidad de Cuenca. Cuenca, Ecuador

EMOP'Q, Gerencia de Parques y Jardines – Dirección General de territorio y vivienda – Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Criterios para el manejo de cobertura vegetal en los espacios públicos del Distrito Metropolitano de Quito. Quito. 2002

CUBAS, R. Arquitectura Paisajista – Árboles. Primera edición

CUBAS, R. Arquitectura Paisajista – Arbustos. Primera edición

BORIA, C. LASSO, S. Plantas Nativas para Reforestación en el Ecuador. Quito. 1990

SAMANIEGO, A. Guía para la utilización de la vegetación en áreas urbanas. Cuenca. 1991

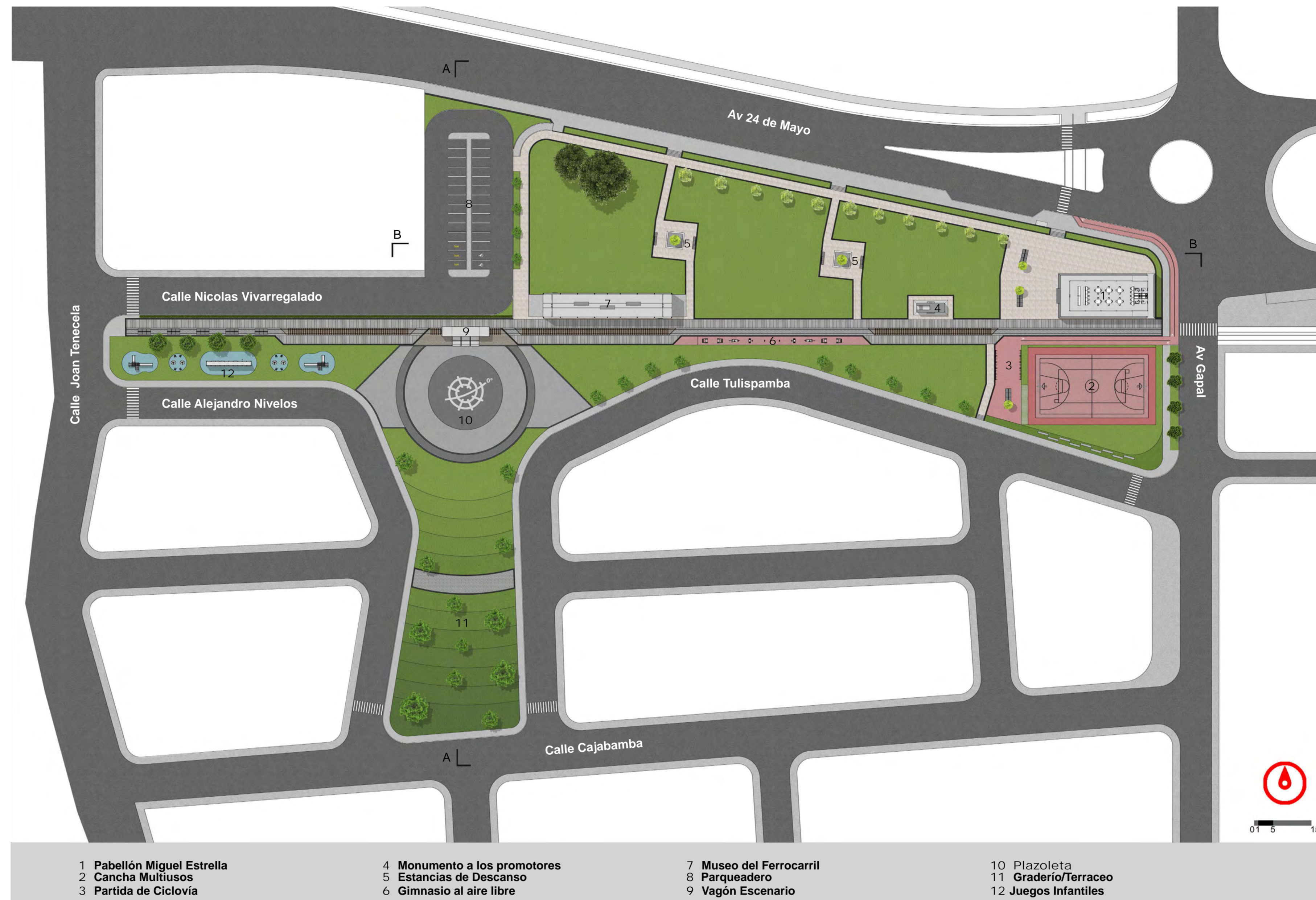
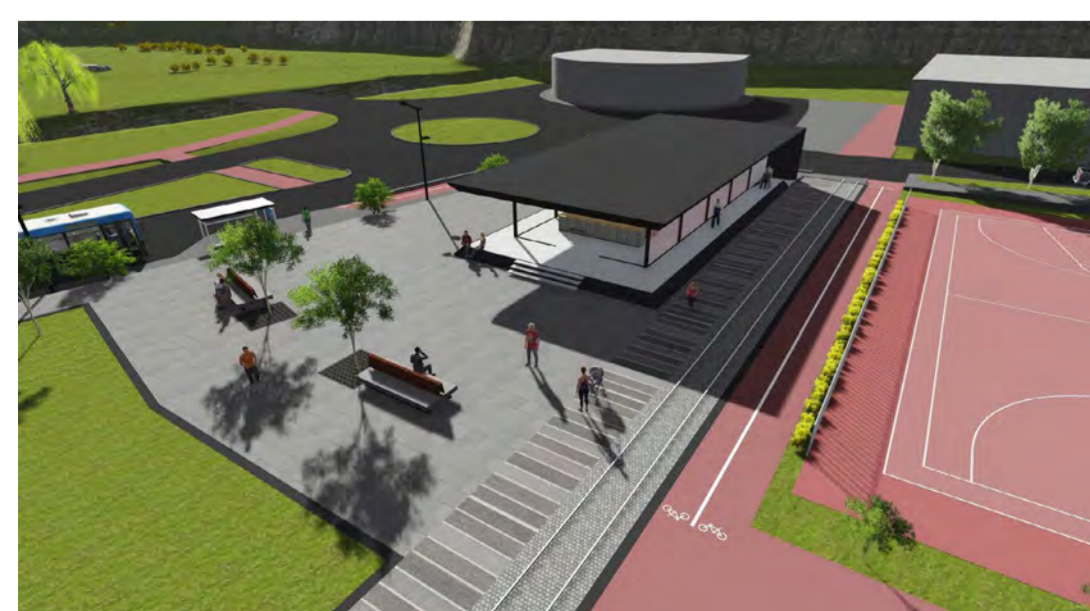
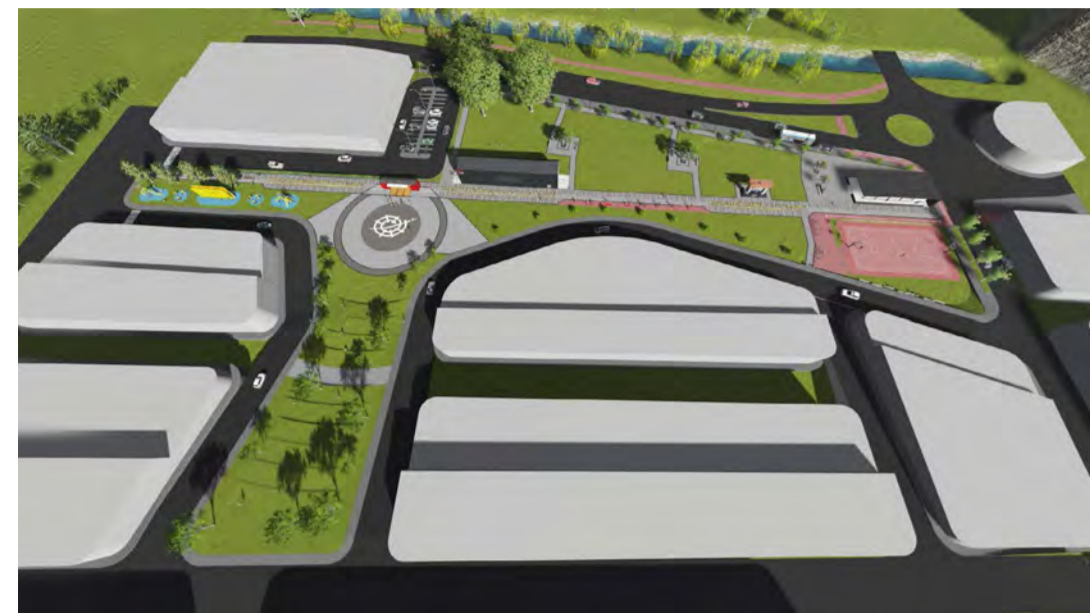
PABELLONES DE ARBOLADO. (2007) Estudio AF. recuperado de [http://www.tectonicablog.com/docs/tectonica\\_israelalbaramis\\_pabarbolado%20RED.pdf](http://www.tectonicablog.com/docs/tectonica_israelalbaramis_pabarbolado%20RED.pdf)

DIRECTORIO FERROCARRILES DEL ECUADOR EMPRESA PÚBLICA, (s.f). Manual de Uso Corporativo. Recuperado de <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/wp-content/uploads/pdf/Manual-Tren-Ecuador.pdf>

SERRA, J. (1996). Elementos urbanos mobiliario y microarquitectura. Barcelona. Gustavo Gili, SA

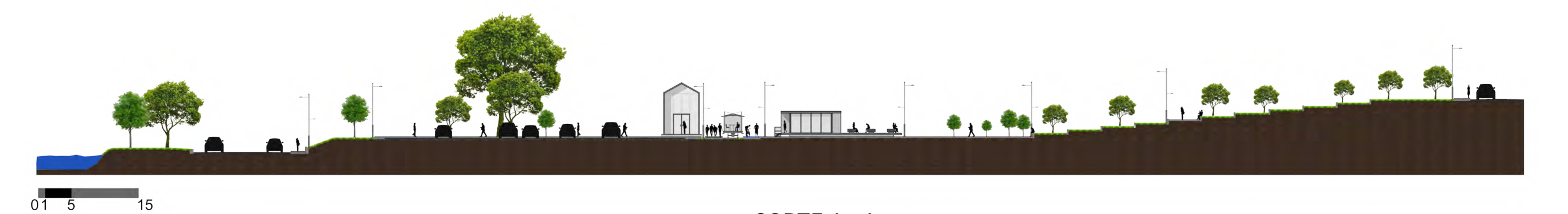
ANEXOS

VISTAS AÉREAS DEL PARQUE RECREATIVO



- 1 Pabellón Miguel Estrella
- 4 Monumento a los promotores
- 7 Museo del Ferrocarril
- 10 Plazoleta
- 2 Cancha Multiusos
- 5 Estancias de Descanso
- 8 Parqueadero
- 11 Graderío/Terraceo
- 3 Partida de Ciclovía
- 6 Gimnasio al aire libre
- 9 Vagón Escenario
- 12 Juegos Infantiles

PLANTA ÚNICA



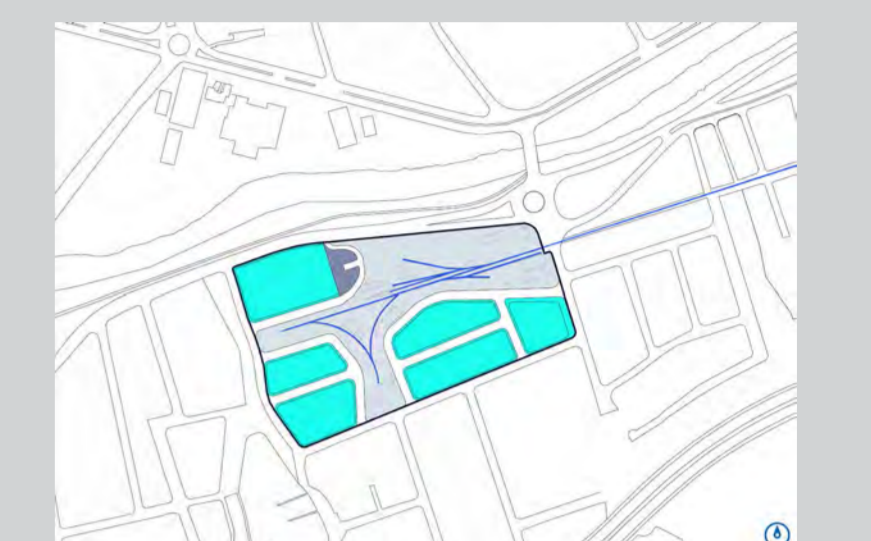
CORTE A - A



CORTE B - B



El proyecto se encuentra ubicado en la ciudad de Cuenca, en el sector "Gapal", entre las calles Av. 24 de Mayo, Av. Gapal, Calle Cajabamba, Calle Alejandro Nivelos. Inicialmente este conjunto comprendió un área de 44.500 m<sup>2</sup>. Con el desastre de la Josefina en el año de 1902, se suspende el servicio del ferrocarril hasta Cuenca; a partir de este suceso el predio fue loteado por la Empresa Ferrocarrilera, la misma que vendió estos lotes a sus trabajadores con el fin de construir viviendas. El área de la Estación queda reducida entonces a 17.300 m<sup>2</sup>, con algunas edificaciones en desuso, y a sus alrededores se densifica la vivienda.



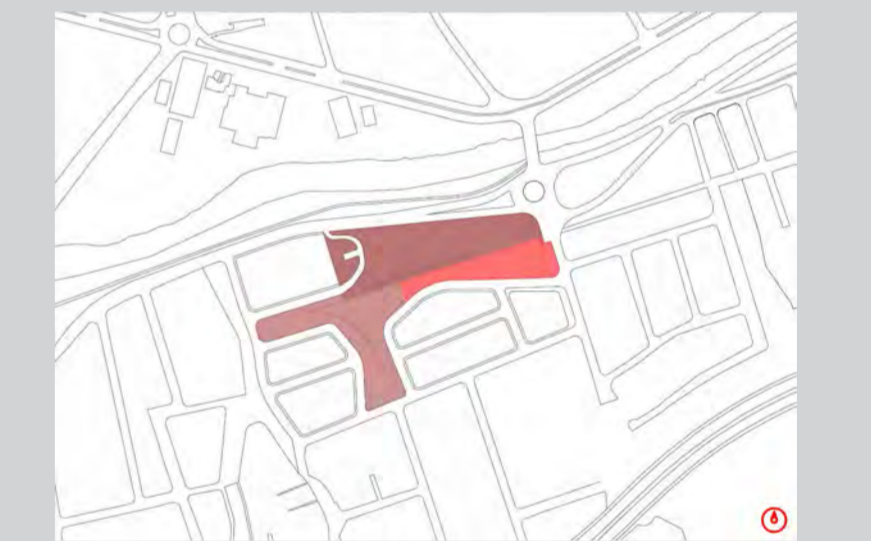
**SIMBOLOGÍA**

- Terreno Actual de la Estación
- Terreno Original de la Estación
- Vía Férrea
- Áreas loteadas para Viviendas
- Área propuesta para adjuntarse

Se ejecutaron intentos por recuperar el legado histórico a través de la readequación y rehabilitación de las antiguas estaciones, y en 2008 en la Presidencia de Rafael Correa Delgado, se inicia un programa de recuperación exitoso. El Instituto de Patrimonio Cultural declara como Patrimonio Cultural del Estado a la Red Ferrocarrilera del Ecuador "Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico". Este proyecto se ha convertido en uno de los programas emblemáticos del actual gobierno.

Dentro de este contexto, este anteproyecto busca la recuperación de una importante estación en la ciudad de Cuenca que se encuentra actualmente en condiciones de descuido y desuso. Se presentan distintos problemas que pasan por invasiones, la presencia de contaminantes y el deterioro de antiguos equipamientos de la estación.

La readequación de este espacio se presenta como una oportunidad gracias a distintos factores. El primero como se explicó en capítulos anteriores, al creciente apoyo del gobierno central a la recuperación de los espacios ferroviarios en el país. En segundo lugar, se consideró que incluso cuando este espacio se encuentra abandonado, los moradores de la zona lo usan para actividades de recreación o descanso, se encuentra una cancha improvisada, algunos juegos infantiles, e incluso un punto de aparcamiento de una cooperativa de taxis. Otro factor interesante es el alto tráfico de la Avenida Primero de Mayo, por lo que el sitio cuenta con gran visibilidad tanto para transeúntes y vehículos privados y públicos. A esto se le suma la proximidad con el ciclo vía que recorre la rivera del Yanuncay. Todos estos factores aportan de forma positiva al anteproyecto a la vez que justifican su propuesta.



**SIMBOLOGÍA**

- Zona Deportiva
- Zona Cultural
- Zona Recreativa

Para la zonificación es importante tener claro el listado de necesidades del anteproyecto, es así que se definen tres zonas generales: la cultural, la recreativa y la deportiva. Esta zonificación se realizó considerando los usos actuales que se dan a los espacios de la antigua estación.

La zona de recreación se emplaza donde actualmente se ubican juegos infantiles usados por los moradores del sector, y se incluye el espacio contiguo que cuenta con una pendiente que se aprovecharía para la implantación de un graderío con frente hacia el Vagón del Saber que funcionaría como tarima. La zona cultural queda delimitada por los bloques a ser restaurados y readequados para fines culturales. Finalmente, la zona deportiva se emplazará donde actualmente se improvisa una cancha de voleibol. La conexión de estas zonas se facilitará mediante el eje ferroviario y la caminería que se alinea con este.

ANTEPROYECTO DE RECUPERACIÓN Y REGENERACIÓN DE LA ANTIGUA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL EN CUENCA			
		UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA <b>FACULTAD DE ARQUITECTURA</b>	
ESCALA:	LAS INDICADAS	DIB: JUAN MACHADO	
		DIS: JUAN MACHADO	
		REV: ARQ. XAVIER ESTEVEZ	
		JUAN ESTEBAN MACHADO MOSCOS	
CONTIENE:	PLANTA DE EMPLAZAMIENTO	NOVIEMBRE 2015	
	CORTE A-A		
	CORTE B-B		
	VISTAS AÉREAS		
	ZONIFICACIÓN	LAMINA	1/9
	RESEÑA HISTÓRICA		

PERSPECTIVAS



PERSPECTIVA DEL MUSEO



PERSPECTIVA DEL MUSEO



ELEVACIÓN LATERAL DEL MUSEO



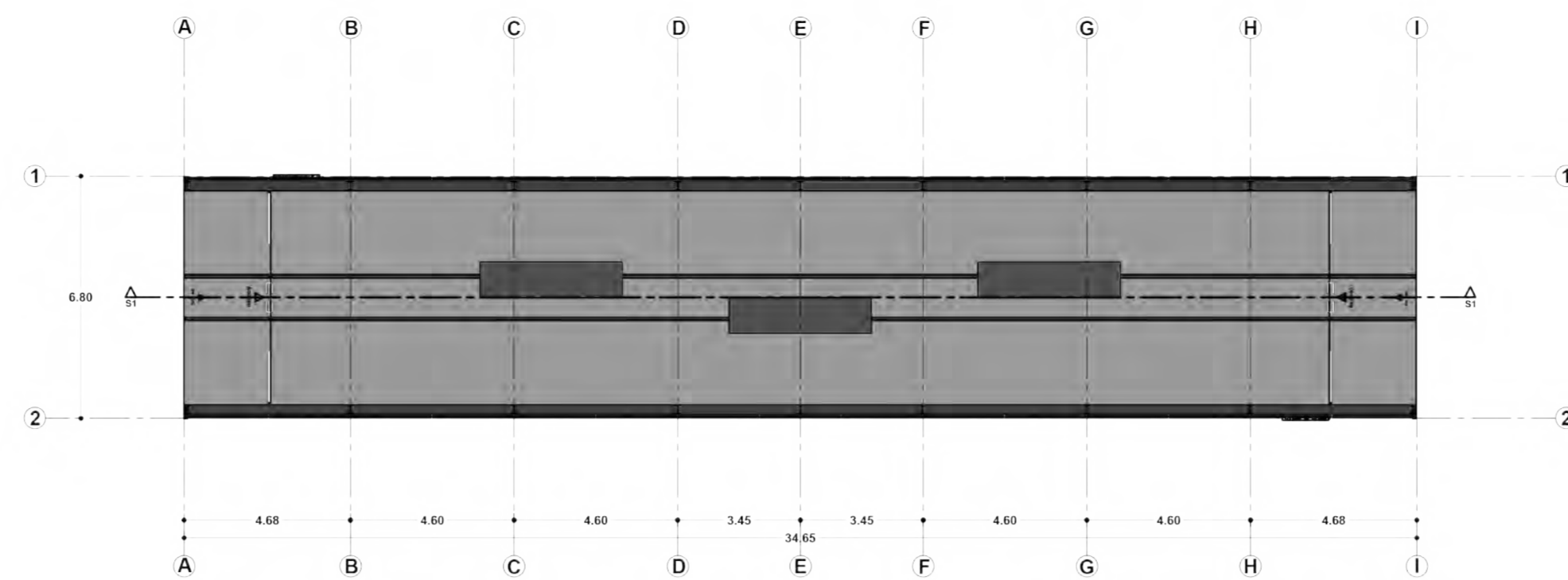
ELEVACIÓN FRONTAL DEL MUSEO



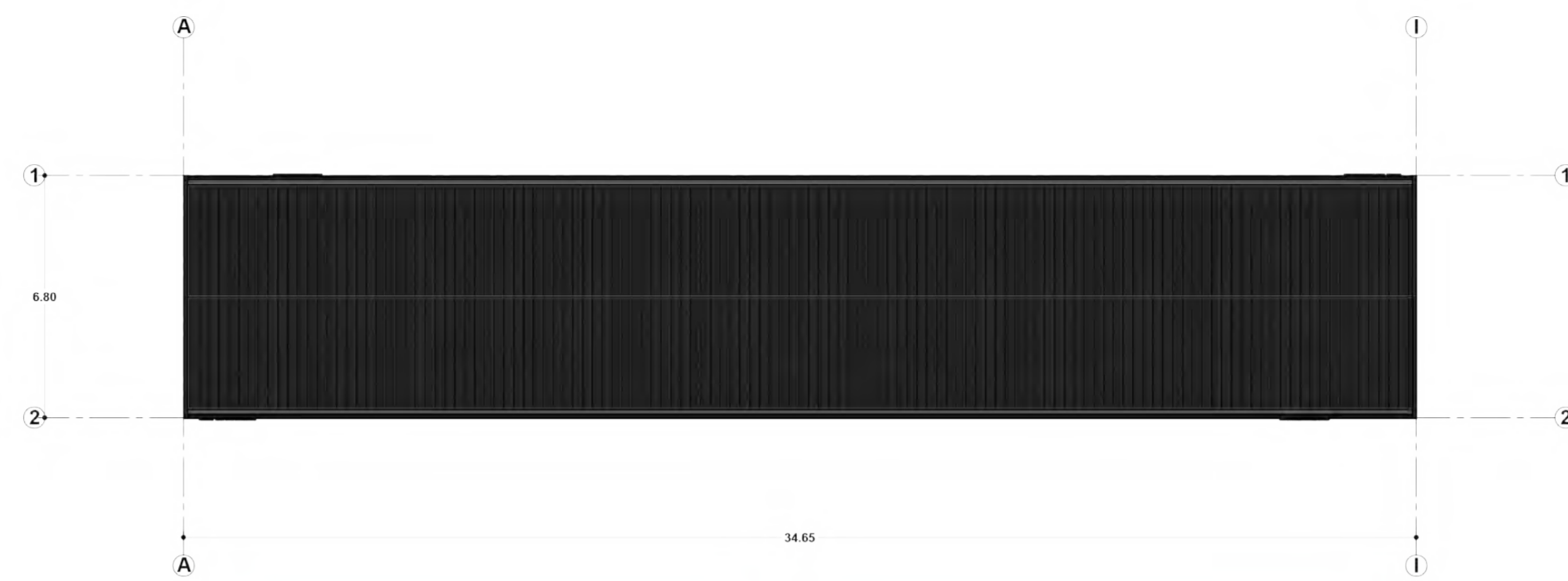
VISTA INTERIOR DEL MUSEO



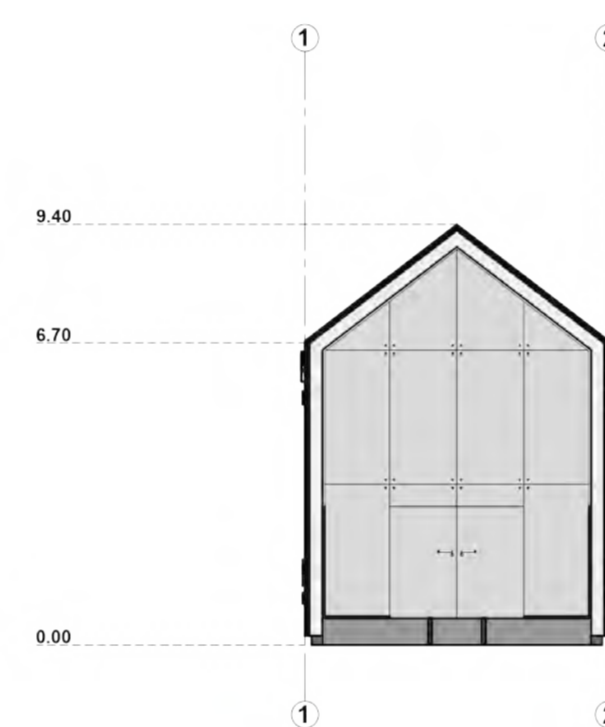
VISTA INTERIOR DEL MUSEO



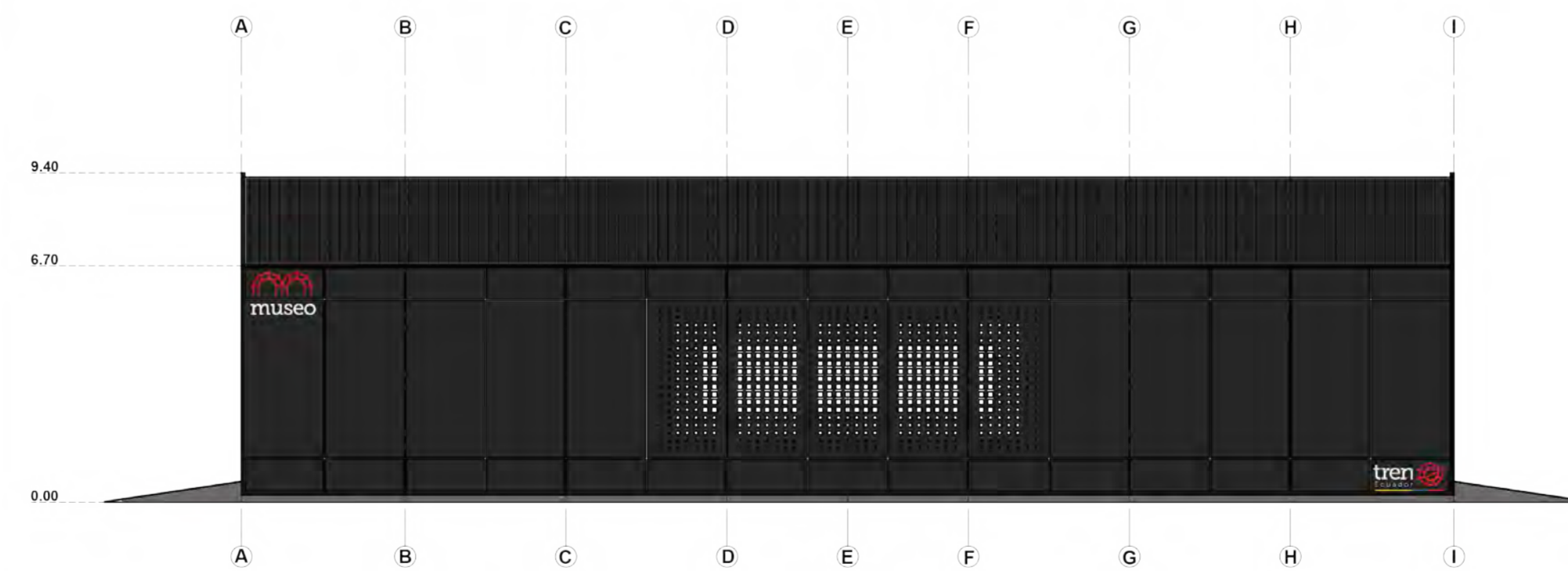
PLANTA



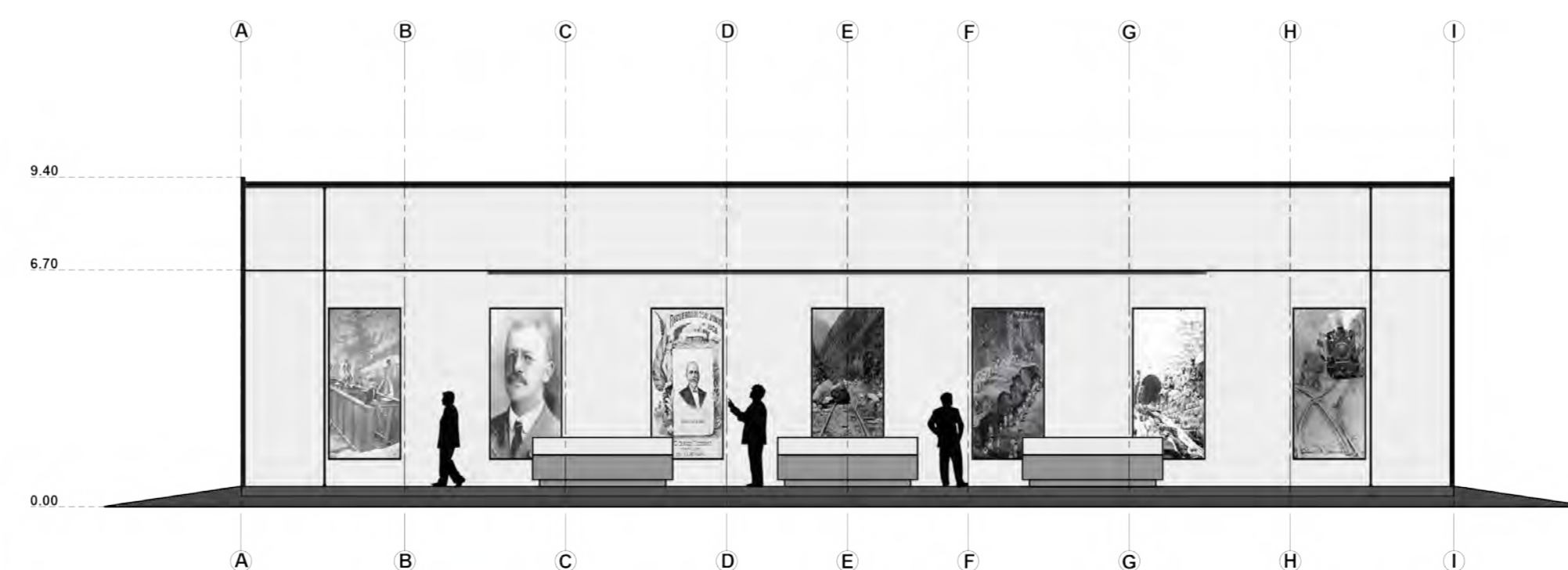
PLANTA DE CUBIERTA



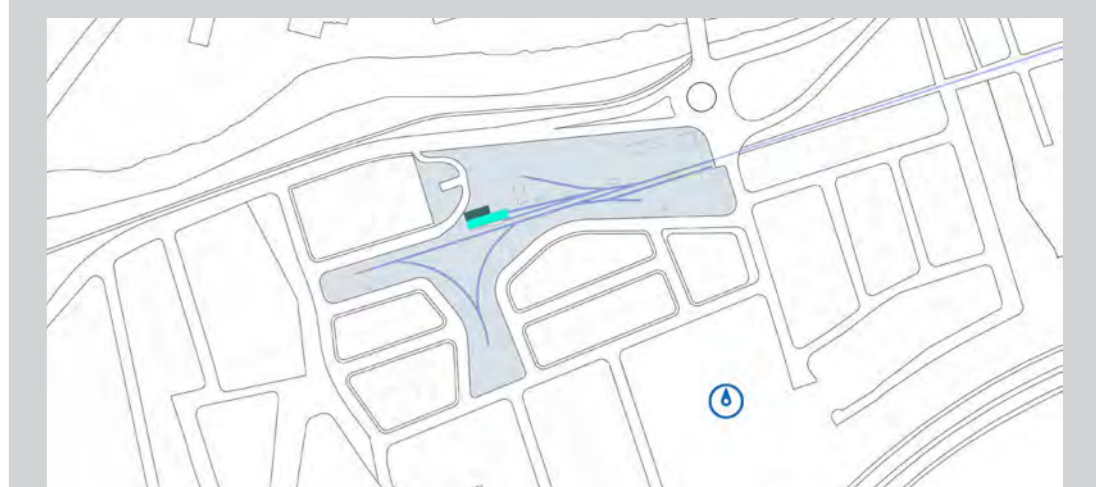
ELEVACIÓN FRONTAL Y POSTERIOR



ELEVACIÓN LATERAL IZQUIERDA Y DERECHA



CORTE



PROPUESTA

Museo

Mediante este equipamiento, el anteproyecto pretende mantener el legado del antiguo ferrocarril ecuatoriano, su historia e identidad. Sumado a los equipamientos deportivos y recreativos, es el museo el que rescata la esencia del lugar y le otorga el carácter de atractivo cultural.

Con la implantación del museo, se permitirá la ejecución de distintas estrategias, que informen a la sociedad acerca del ferrocarril ecuatoriano, especialmente en su ramal austral. Dentro de las actividades esperadas, se encuentran muestras fotográficas, proyecciones, exhibiciones, etc.

En cuanto a su diseño, el museo se emplazará en el antiguo taller de mecánica y se rescatará la forma original de la edificación precedente, a la vez, que se le dará de un carácter moderno y minimalista.



VISTA LATERAL DEL TALLER DE MECÁNICA



VISTA FRONTAL DEL TALLER DE MECÁNICA



FORMA BASE PARA EL DISEÑO DEL MUSEO

ANTEPROYECTO DE RECUPERACIÓN Y REGENERACIÓN DE LA ANTIGUA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL EN CUENCA



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA

ESCALA:	LAS INDICADAS	DIB: JUAN MACHADO
		DIS: JUAN MACHADO
		REV: ARQ. XAVIER ESTEVEZ
		JUAN ESTEBAN MACHADO MOSCOS
CONTIENE:	EMPLAZAMIENTO DEL MUSEO PLANTA DEL MUSEO ELEVACIONES DEL MUSEO CORTE DEL MUSEO PERSPECTIVAS IMÁGENES COMPLEMENTARIAS	NOVIEMBRE 2015
		LAMINA 2/9

PERSPECTIVAS



PERSPECTIVA DEL PABELLÓN



PERSPECTIVA DEL PABELLÓN



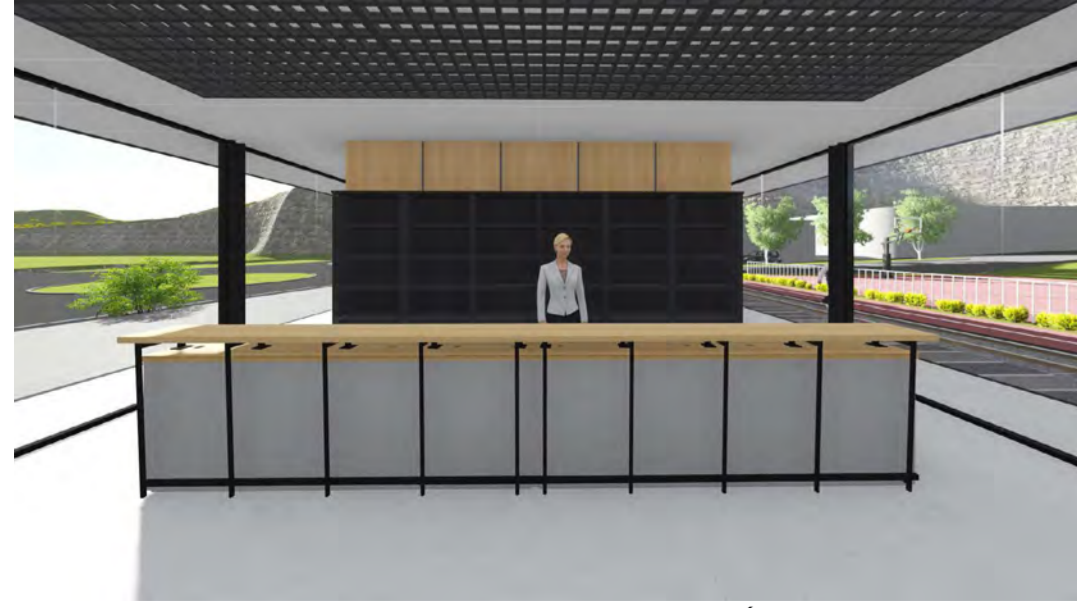
ELEVACIÓN FRONTAL DEL PABELLÓN



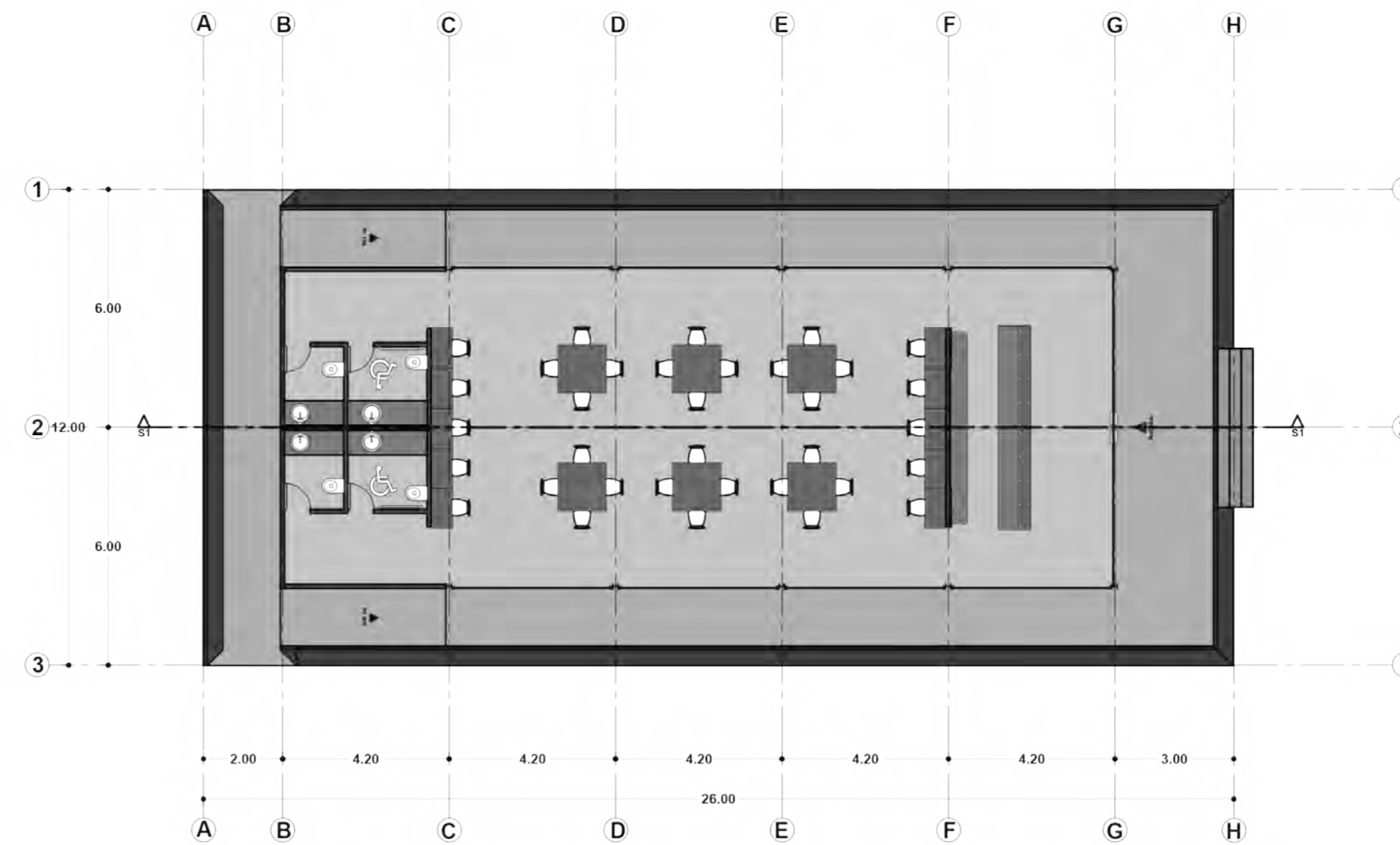
ELEVACIÓN LATERAL DEL PABELLÓN



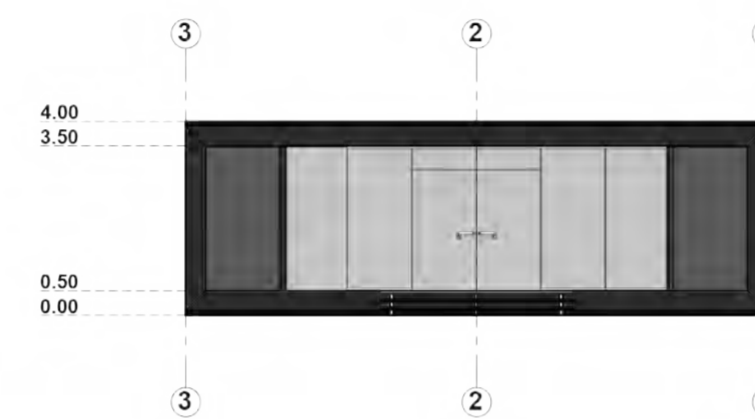
VISTA INTERIOR DEL PABELLÓN BIBLIOTECA



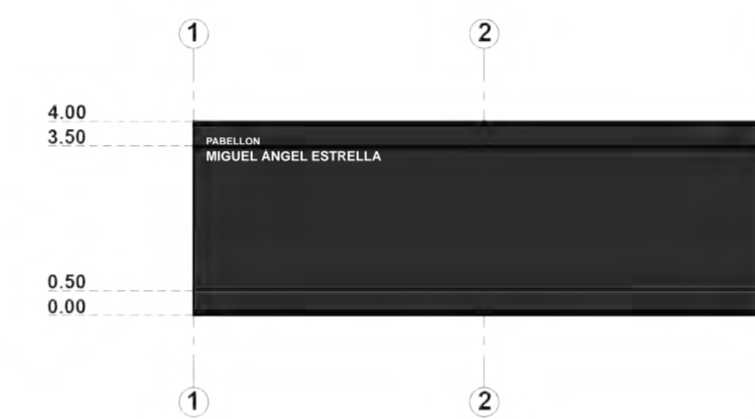
VISTA INTERIOR DEL PABELLÓN RECIPIENTE



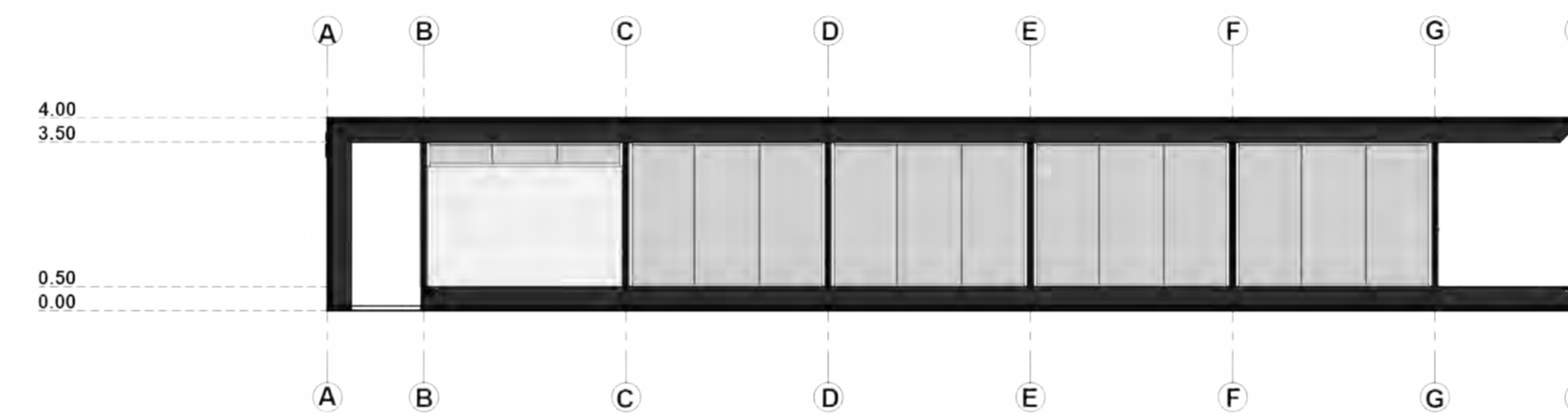
PLANTA



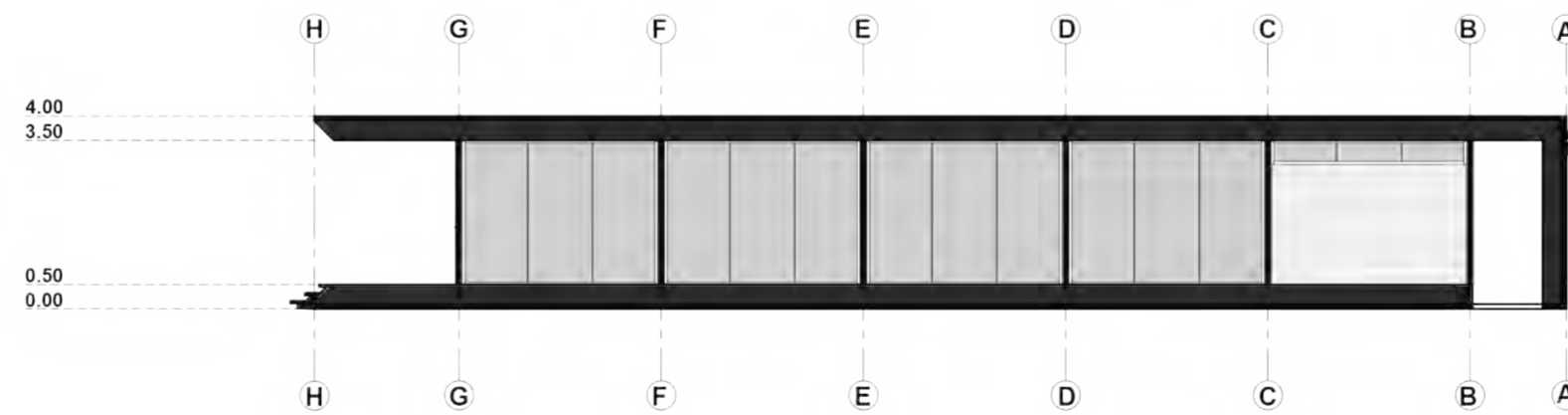
ELEVACIÓN FRONTAL



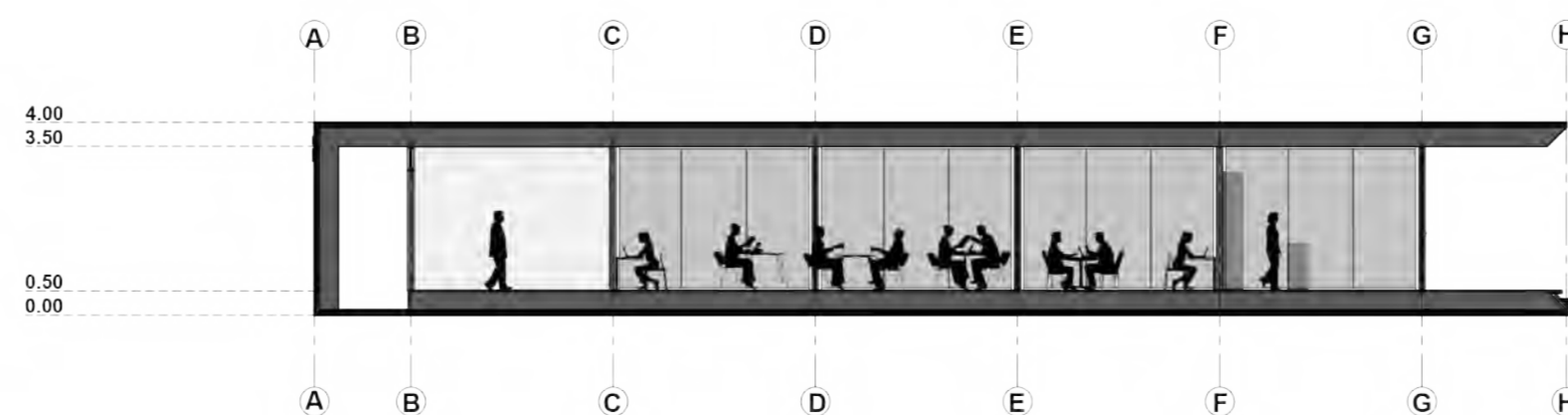
ELEVACIÓN POSTERIOR



ELEVACIÓN LATERAL IZQUIERDA



ELEVACIÓN LATERAL DERECHA



CORTE



PROPUESTA

Pabellón Miguel Angel Estrella

Se crea el pabellón Miguel Ángel Estrella en honor y memoria al principal promotor de la llegada del ferrocarril a Cuenca, también director de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, y a quien en su honor la Honorable Junta Militar de Gobierno designó con su nombre a la estación en 1955.

Dentro de este bloque se plantea por una parte satisfacer las necesidades de los usuarios de equipamientos educativos cercanos, dotándoles de un centro de investigación con equipos y mobiliario adecuado, y por otra parte, considerando los planes municipales de realizar una ciclo ruta que recorra la antigua línea férrea que unía a Cuenca, Azogues y Bibán, se plantea crear un espacio propio para los ciclistas que decidan tomar esta ruta, pudiendo ser su punto de partida. Se dotará a esta zona de un espacio de alquiler de bicicletas y otro de descanso y reunión.



PLACA CON EL NOMBRE DE LA ESTACION




FOTOGRAFÍA DEL Cnel. MIGUEL ÁNGEL ESTRELLA

Nominar la Estación del Ferrocarril "Coronel Miguel Ángel Estrella Arévalo", fue en reconocimiento a sus méritos. Y al hacerlo, la Empresa de Ferrocarriles del Estado, representado en aquel entonces por su Presidente el Coronel Carlos Castro Cornejo, manifestó un espíritu de alta comprensión y de justicia, para que perdurase este nombre en una de las obras nacionales que él supo defender con dedicación y entusiasmo en la ciudad de Cuenca.



IMAGEN DEL ÁREA DONDE SE PLANTEA EL PABELLÓN

ANTEPROYECTO DE RECUPERACIÓN Y REGENERACIÓN DE LA ANTIGUA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL EN CUENCA

		UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA <b>FACULTAD DE ARQUITECTURA</b>	
ESCALA:	LAS INDICADAS	DIB:	JUAN MACHADO
		DIS:	JUAN MACHADO
		REV:	ARQ. XAVIER ESTEVEZ
		JUAN ESTEBAN MACHADO MOSCOS	
CONTIENE:		NOVIEMBRE 2015	
EMPLAZAMIENTO DEL PABELLÓN PLANTA DEL PABELLÓN ELEVACIONES DEL PABELLÓN CORTE DEL PABELLÓN PERSPECTIVAS IMÁGENES COMPLEMENTARIAS		LAMINA	3/9

PERSPECTIVAS



PERSPECTIVA DEL MONUMENTO



PERSPECTIVA DEL MONUMENTO



PERSPECTIVA DEL MONUMENTO



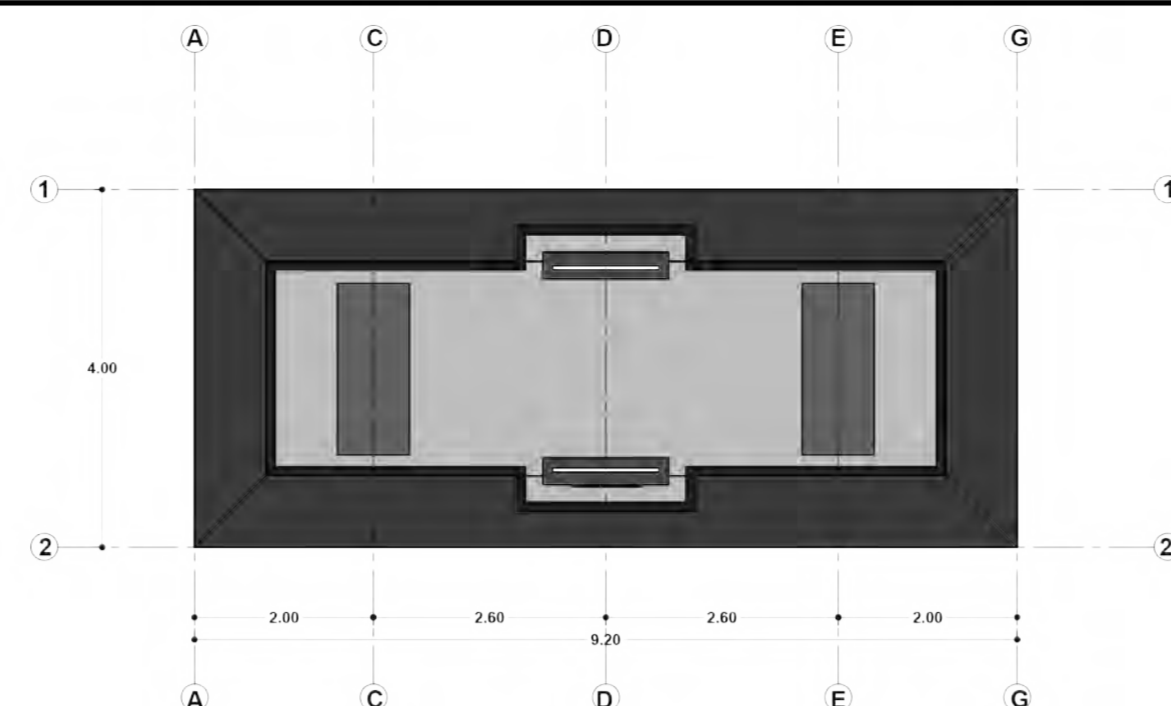
PERSPECTIVA DEL MONUMENTO



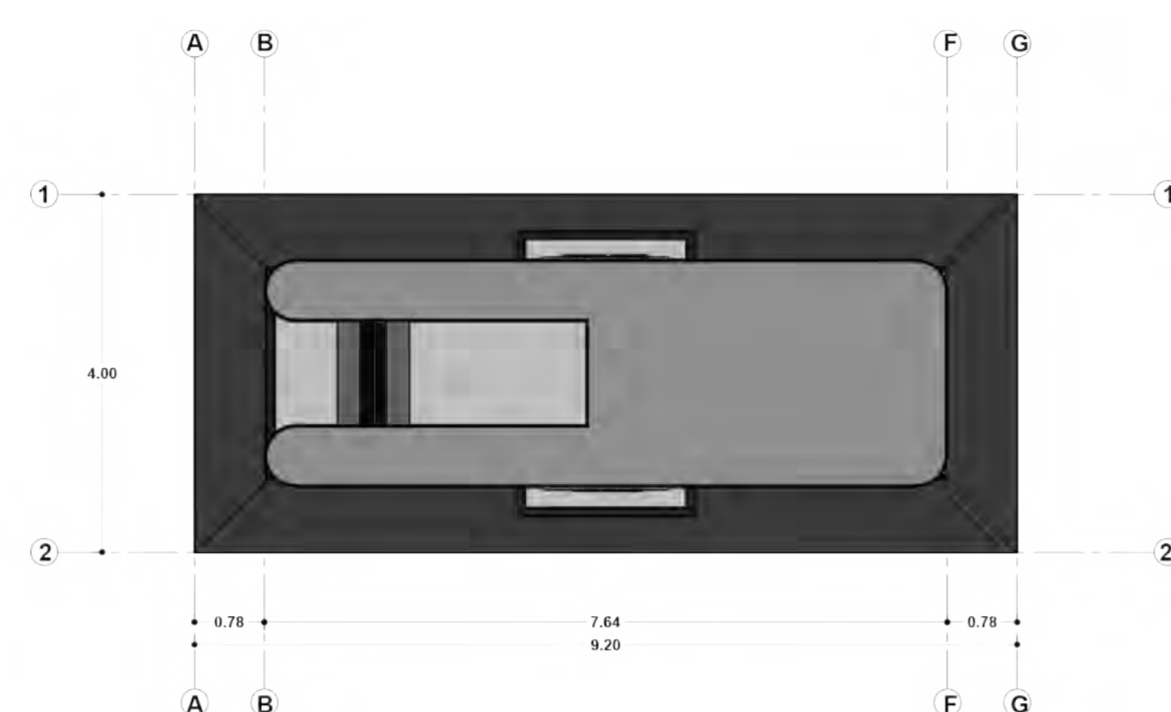
ELEVACIÓN FRONTAL DEL MONUMENTO (ELOY ALFARO)



ELEVACIÓN FRONTAL DEL MONUMENTO (GARCÍA MORENO)



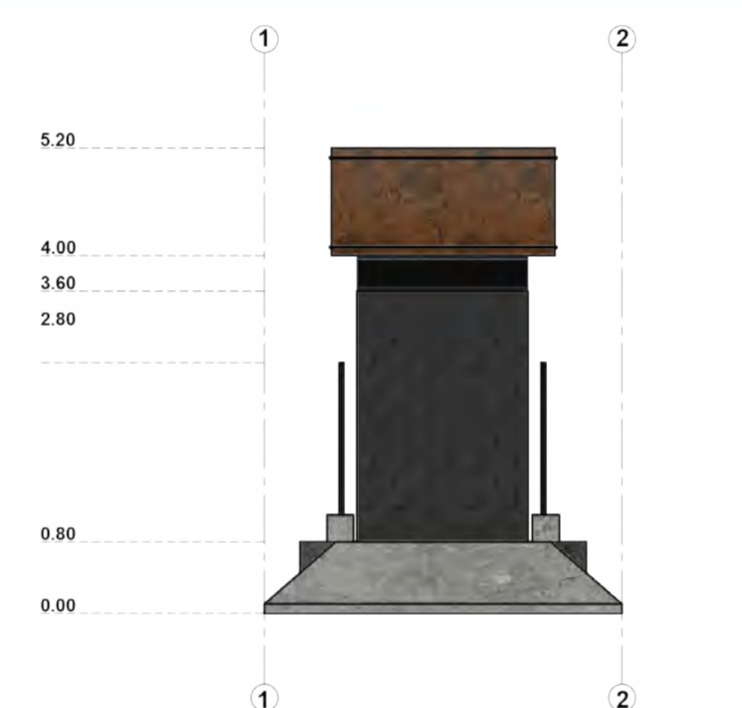
PLANTA BASE



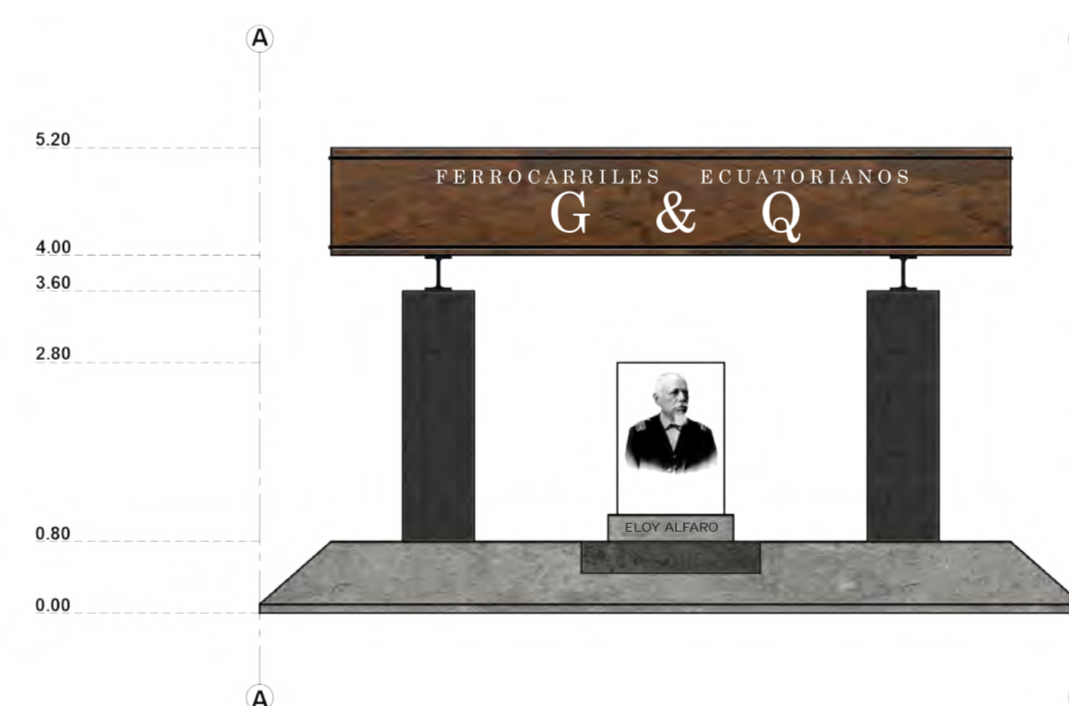
PLANTA TENDER



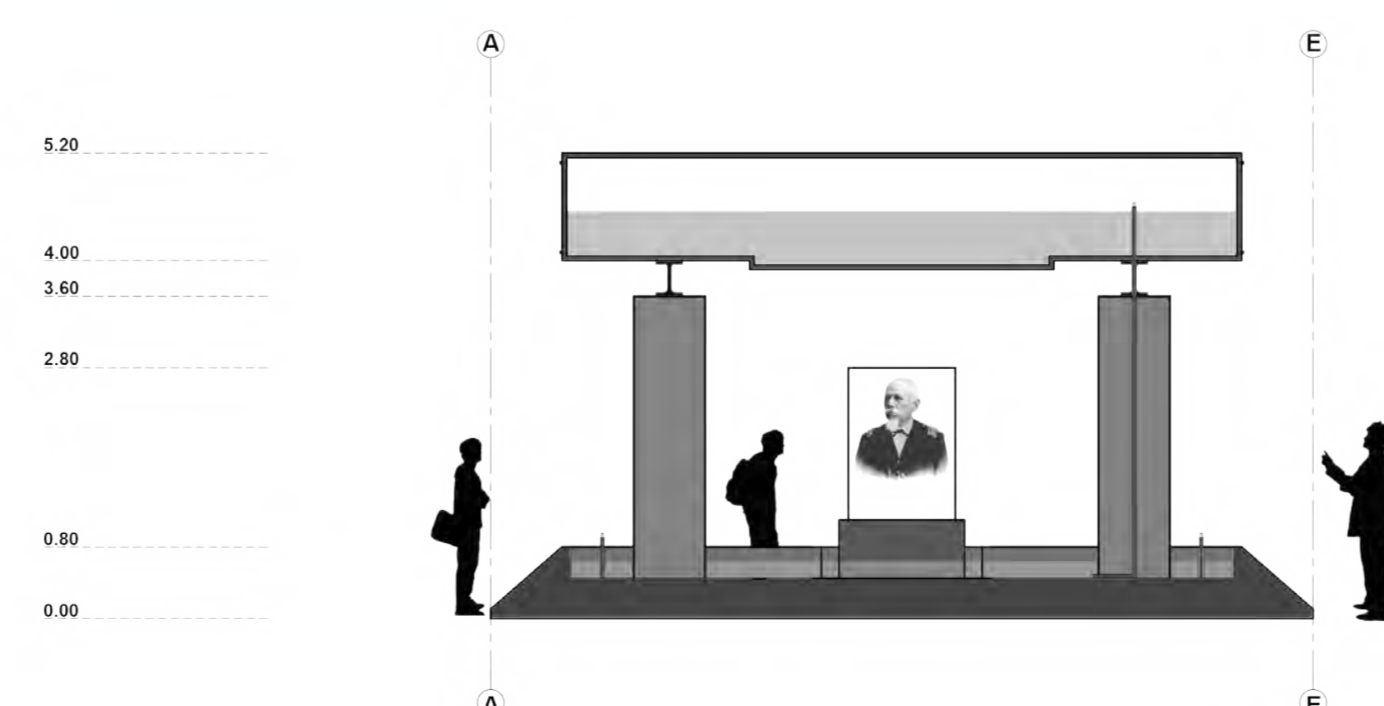
ELEVACIÓN LATERAL IZQUIERDA



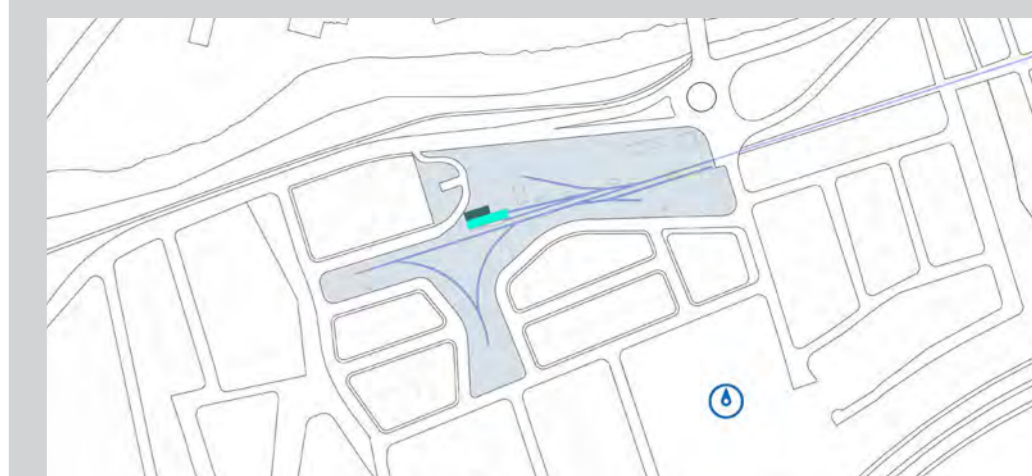
ELEVACIÓN LATERAL DERECHA



ELEVACIÓN FRONTAL Y POSTERIOR



CORTE



Monumento al Ferrocarril Ecuatoriano

En el lugar donde se plantea el anteproyecto se conserva un tender de la antigua estación, que servía para recargar a las locomotoras a vapor que pasaban por Cuenca, y que mantiene algunas de sus características a pesar del paso del tiempo. Este bloque se propone como monumento al ferrocarril ecuatoriano y a las dos principales figuras que hicieron realidad su construcción, Gabriel García Moreno, promotor, y Eloy Alfaro Delgado, gran ejecutor.



VISTA FRONTAL DEL TENDER



ESTADO ACTUAL DEL TENDER



TENDER ABASTECIENDO DE AGUA A LOCOMOTORA DE VAPOR

ANTEPROYECTO DE RECUPERACION Y REGENERACION DE LA ANTIGUA ESTACION DEL FERROCARRIL EN CUENCA



ESCALA:	LAS INDICADAS	DIB: JUAN MACHADO
		DIS: JUAN MACHADO
		REV: ARQ. XAVIER ESTEVEZ
		JUAN ESTEBAN MACHADO MOSCOS
CONTIENE:	EMPLAZAMIENTO DEL MONUMENTO PLANTA DEL MONUMENTO ELEVACIONES DEL MONUMENTO CORTE DEL MONUMENTO PERSPECTIVAS IMÁGENES COMPLEMENTARIAS	NOVIEMBRE 2015
		LAMINA 4/9

PERSPECTIVAS



PERSPECTIVA DEL VAGÓN



PERSPECTIVA DEL VAGÓN



ELEVACIÓN POSTERIOR DEL VAGÓN



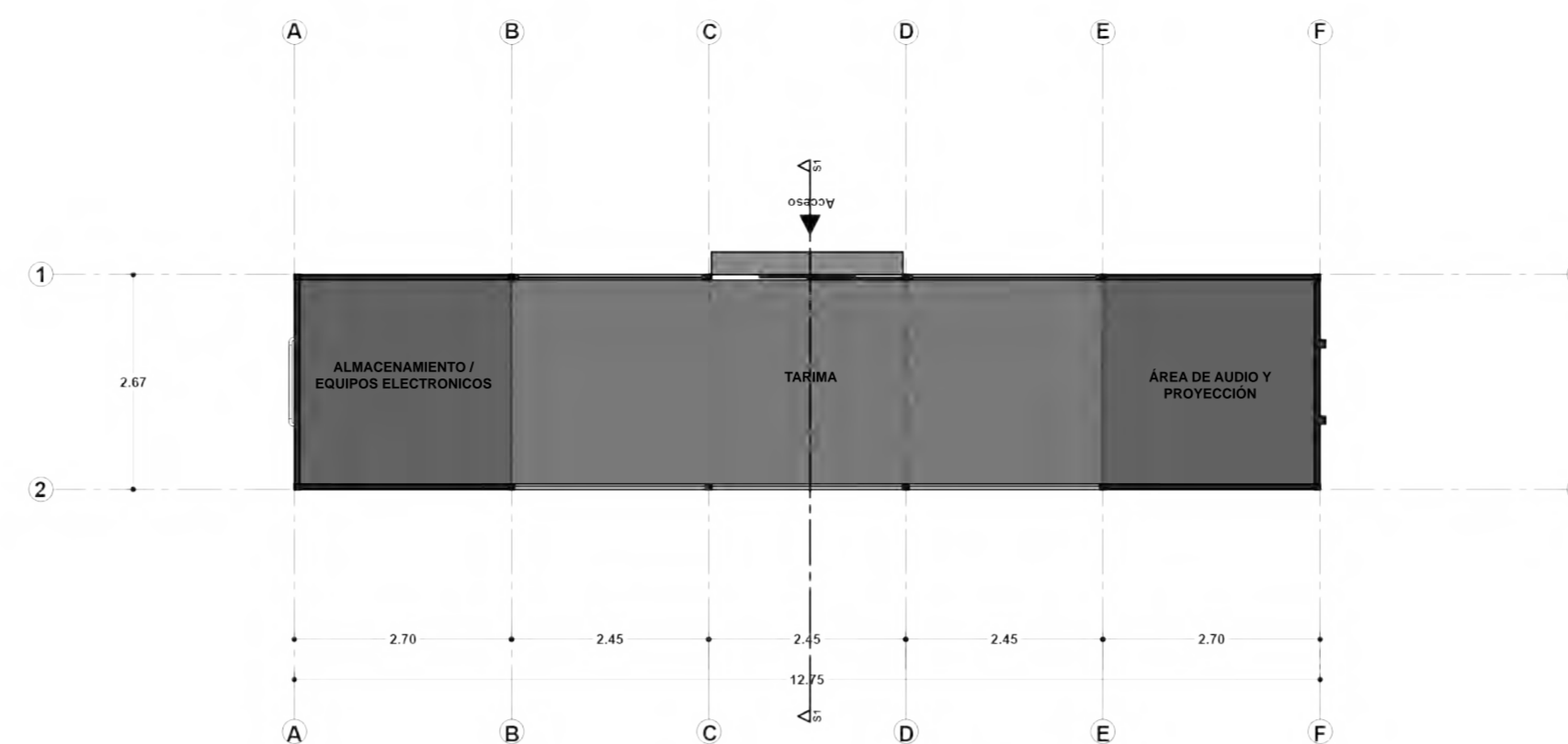
ELEVACIÓN LATERAL DEL VAGÓN



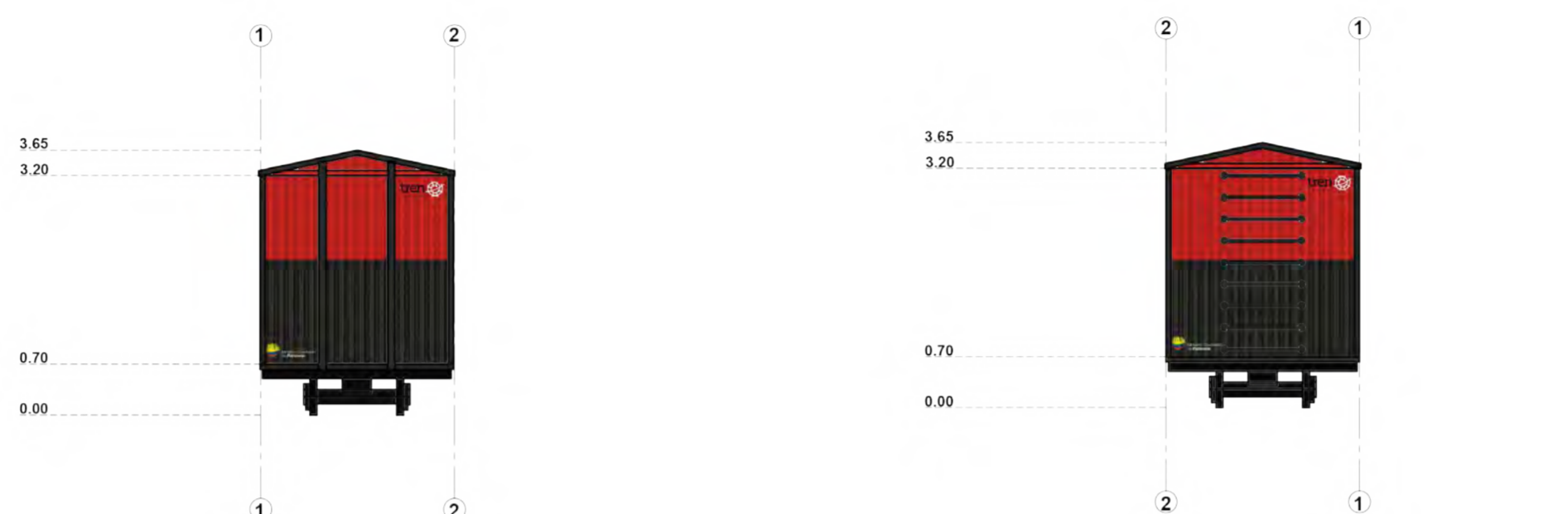
VISTA DEL POSIBLE USO DEL VAGÓN PARA CONCIERTOS



VISTA INTERIOR DEL VAGÓN

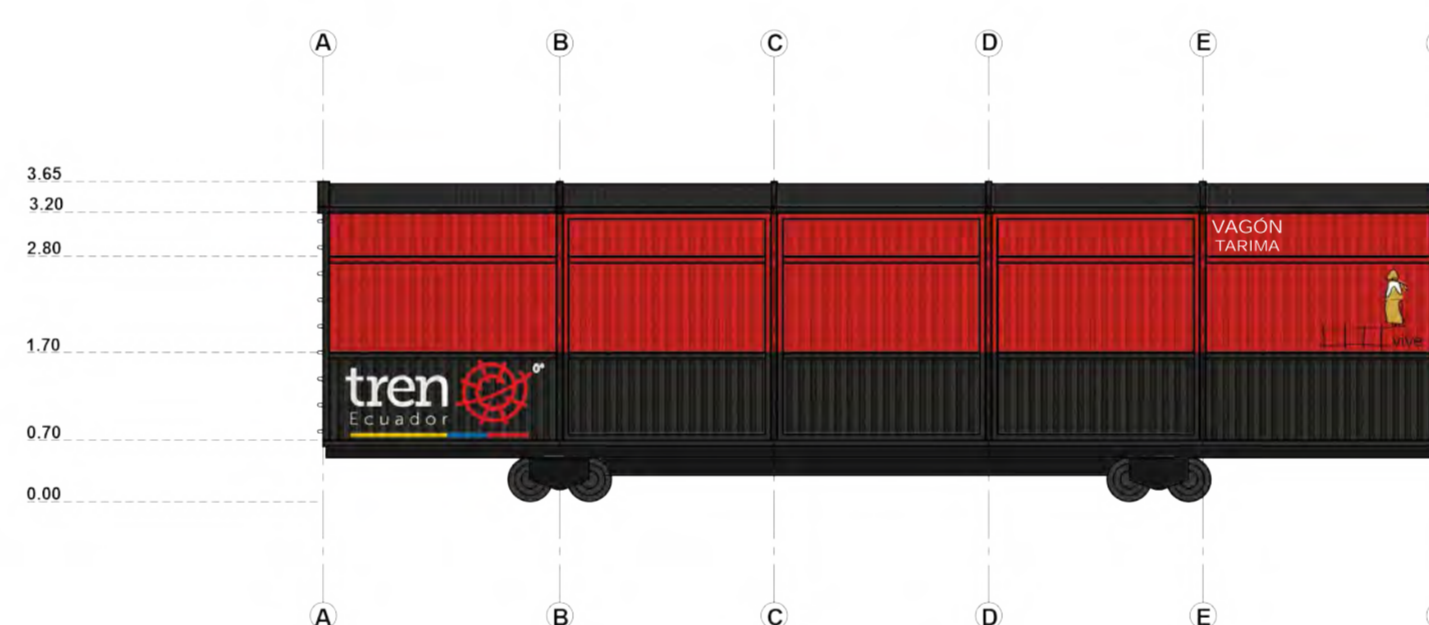


PLANTA

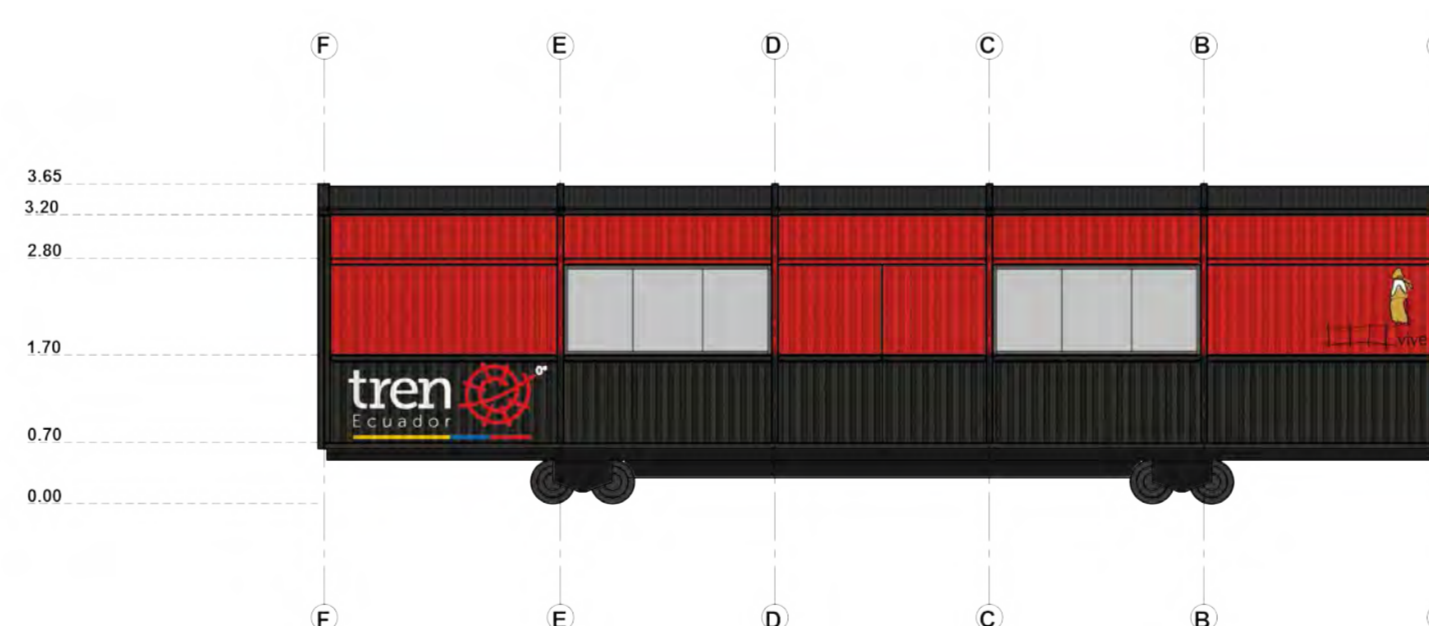


ELEVACIÓN LATERAL IZQUIERDA

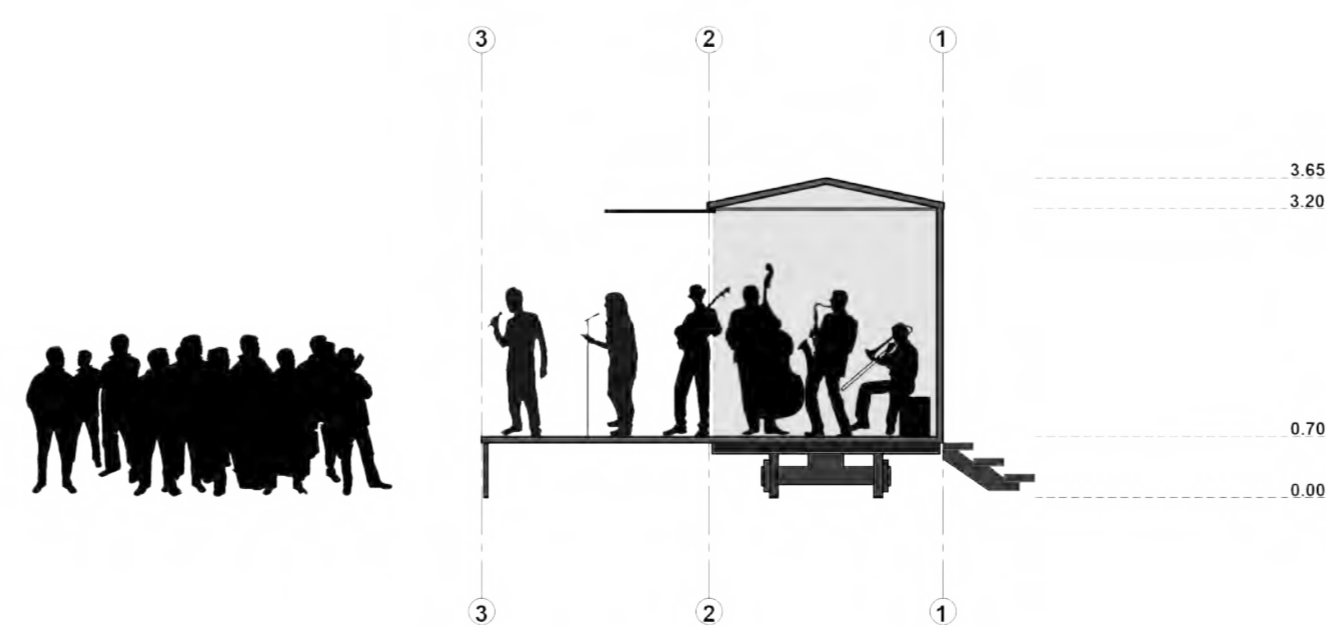
ELEVACIÓN LATERAL DERECHA



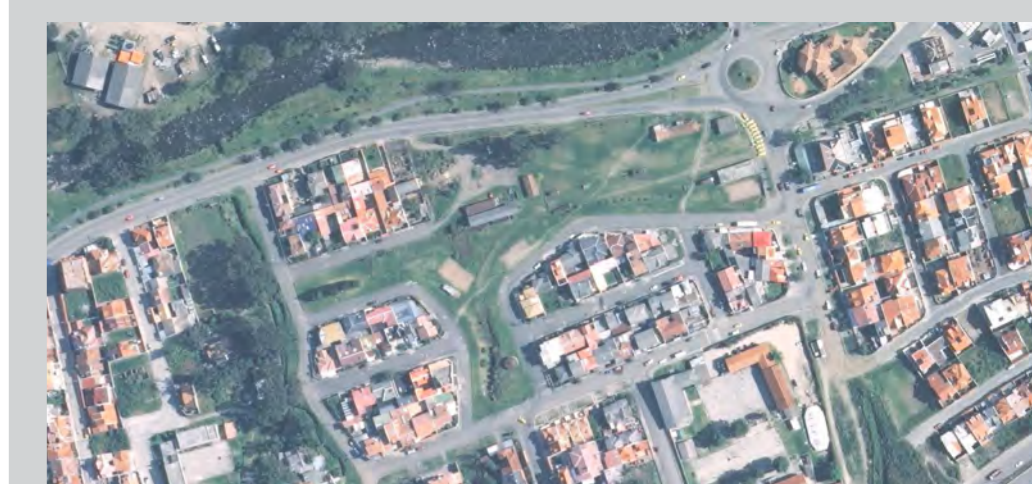
ELEVACIÓN FRONTAL



ELEVACIÓN POSTERIOR



CORTE



Vagón Escenario

Se partió el diseño del vagón del saber que es un mobiliario ya existente, diseñado para rescatar la imagen histórica de espacios férreos y su incorporación se adapta a la tipología del parque que se presenta en este anteproyecto.

El Vagón, posibilita presentaciones musicales, teatrales, capacitaciones y charlas, festejos, etc. Es decir es multifuncional y puede responder a diversos planes propuestos por los usuarios o gestores culturales. Además es claro, que su imagen resulta muy atractiva y es recuerdo la antigua función de este espacio.

Se propone para esta vagón darle un nuevo uso de escenario en donde se pueda realizar presentaciones musicales, clases de bailetoterapia, eventos culturales, ya que se acopla junto con la plazoleta para este tipo de actividades.

Se modifica sus fachadas con otra gama de colores y dibujos.



VAGÓN ABANDONADO



VAGÓN DEL SABER



ACTIVIDAD QUE SE PUEDE REALIZAR EN EL VAGÓN TARIMA, BAILOTERAPIA



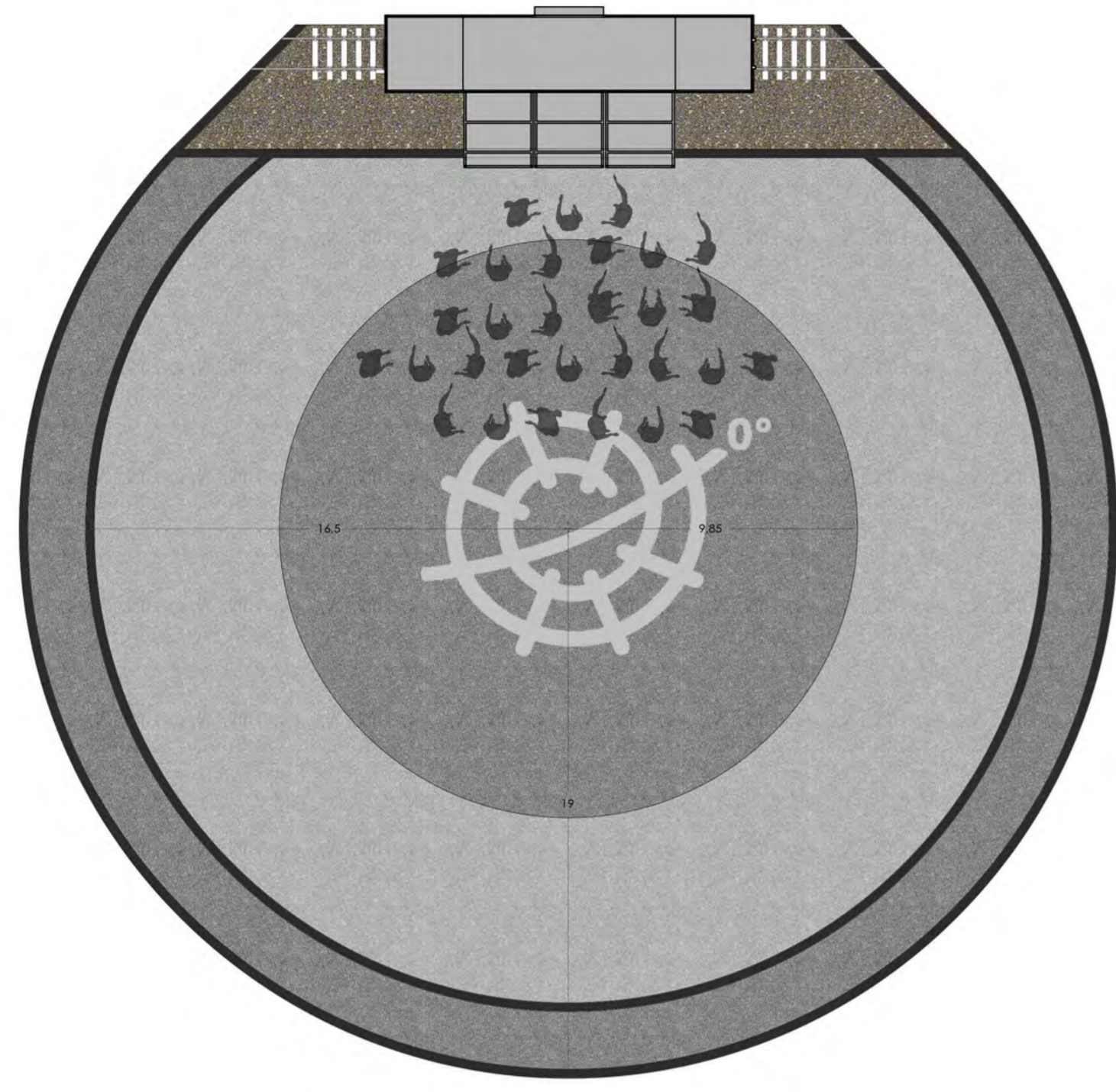
ACTIVIDAD QUE SE PUEDE REALIZAR EN EL VAGÓN TARIMA, CONCIERTOS

ANTEPROYECTO DE RECUPERACIÓN Y REGENERACIÓN DE LA ANTIGUA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL EN CUENCA

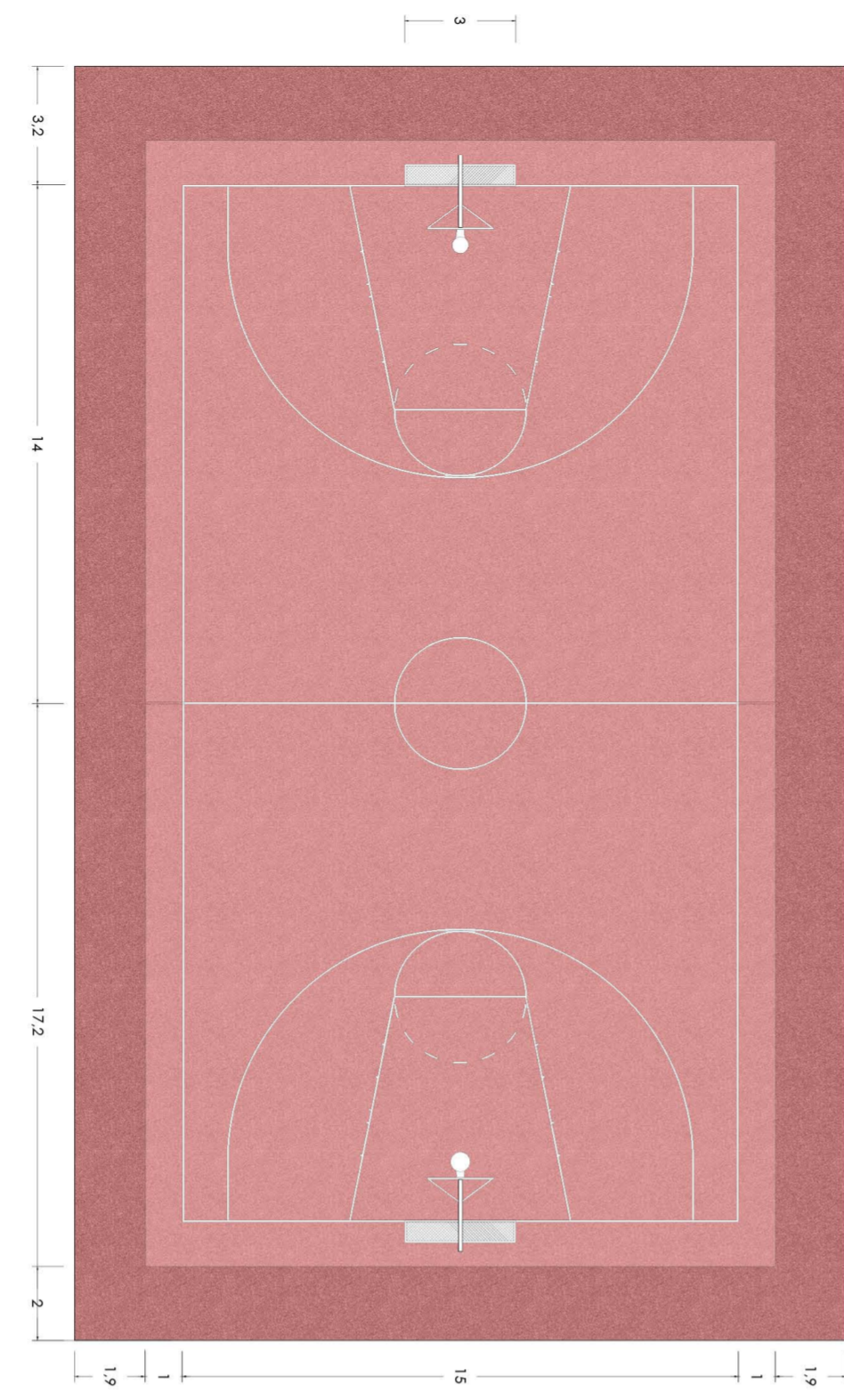


UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA

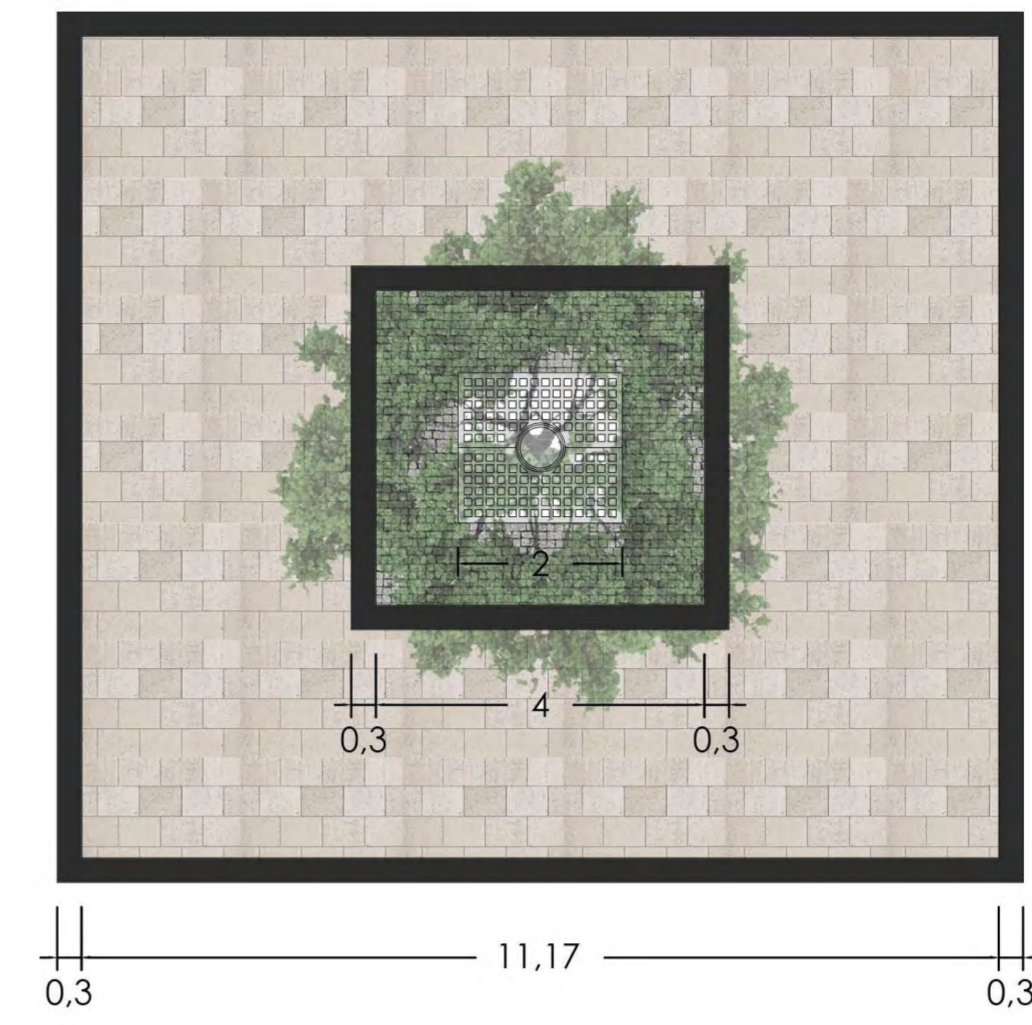
ESCALA:	LAS INDICADAS	DIB: JUAN MACHADO
		DIS: JUAN MACHADO
		REV: ARQ. XAVIER ESTEVEZ
		JUAN ESTEBAN MACHADO MOSCOS
CONTIENE:	EMPLAZAMIENTO DEL VAGÓN PLANTA DEL VAGÓN ELEVACIONES DEL VAGÓN CORTE DEL VAGÓN PERSPECTIVAS IMÁGENES COMPLEMENTARIAS	NOVIEMBRE 2015
	LAMINA	5/9



PLAZUELA DEL VAGÓN TARIMA



CANCHA MULTIUSOS



ESTANCIAS DE DESCANSO

**Plazoleta del Vagón**  
 Esta plazoleta está pensada como una zona para el arte y la recreación. Se emplazará en el lugar donde actualmente se halla una cancha improvisada de voleibol. Cerca de esto encontramos una pendiente cruzada por una quebrada, en este espacio se propone realizar un terrazo para eliminar esta desventaja, dotar de caminería que enlace a las dos calle aledañas; y además, que funcione como graderío para el usuario, tanto para descanso como para quienes observan eventos en la plaza, potencializando así su uso para encuentros culturales de varios tipos, como teatro, danza, etc.

**Cancha Multiusos**  
 Se considera necesario para la población usuaria del lugar, ya que mediante el diagnóstico, se pudo establecer que existen espacios dentro del área de estudio que se usan para jugar fútbol o voleibol, sin contar con las instalaciones adecuadas. Por tal razón, se propone un espacio que cuente con estas instalaciones que se ubicaría en el extremo sureste del parque, de forma paralela a la vía férrea, donde el terreno está a un nivel menor del de las vías aledañas.

**Estancia de descanso**  
 Podemos afirmar, que los espacios de descanso dentro de un parque, corresponden a aquellos que ofrecen la posibilidad de que las personas socialicen, deambulen, indaguen, mientras se relajan en un ambiente propicio para generar tal circunstancia. Estos espacios se presentan a través de la implementación de islas de descanso, emplazadas en la planicie vegetal y conectada por la caminería.



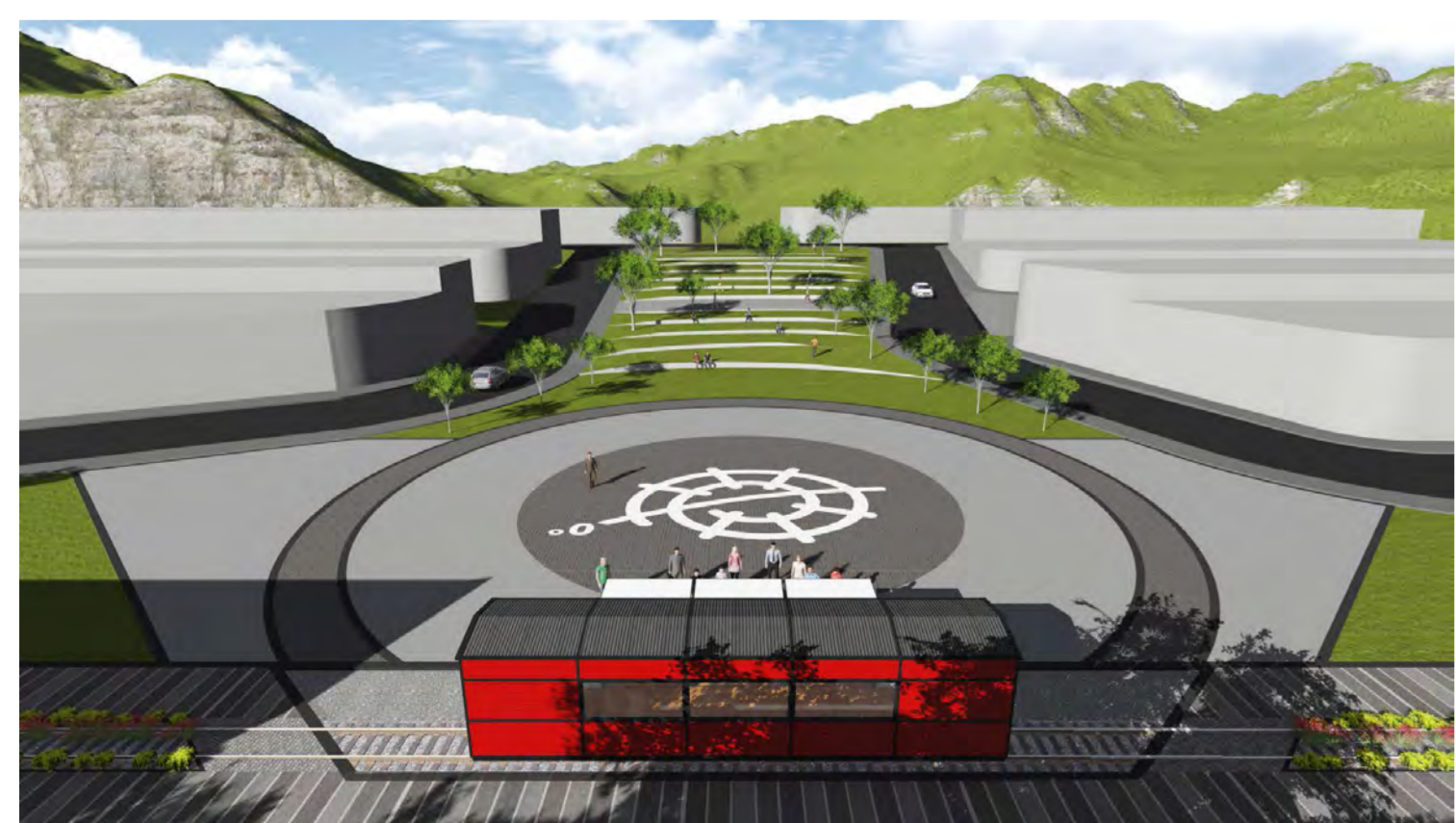
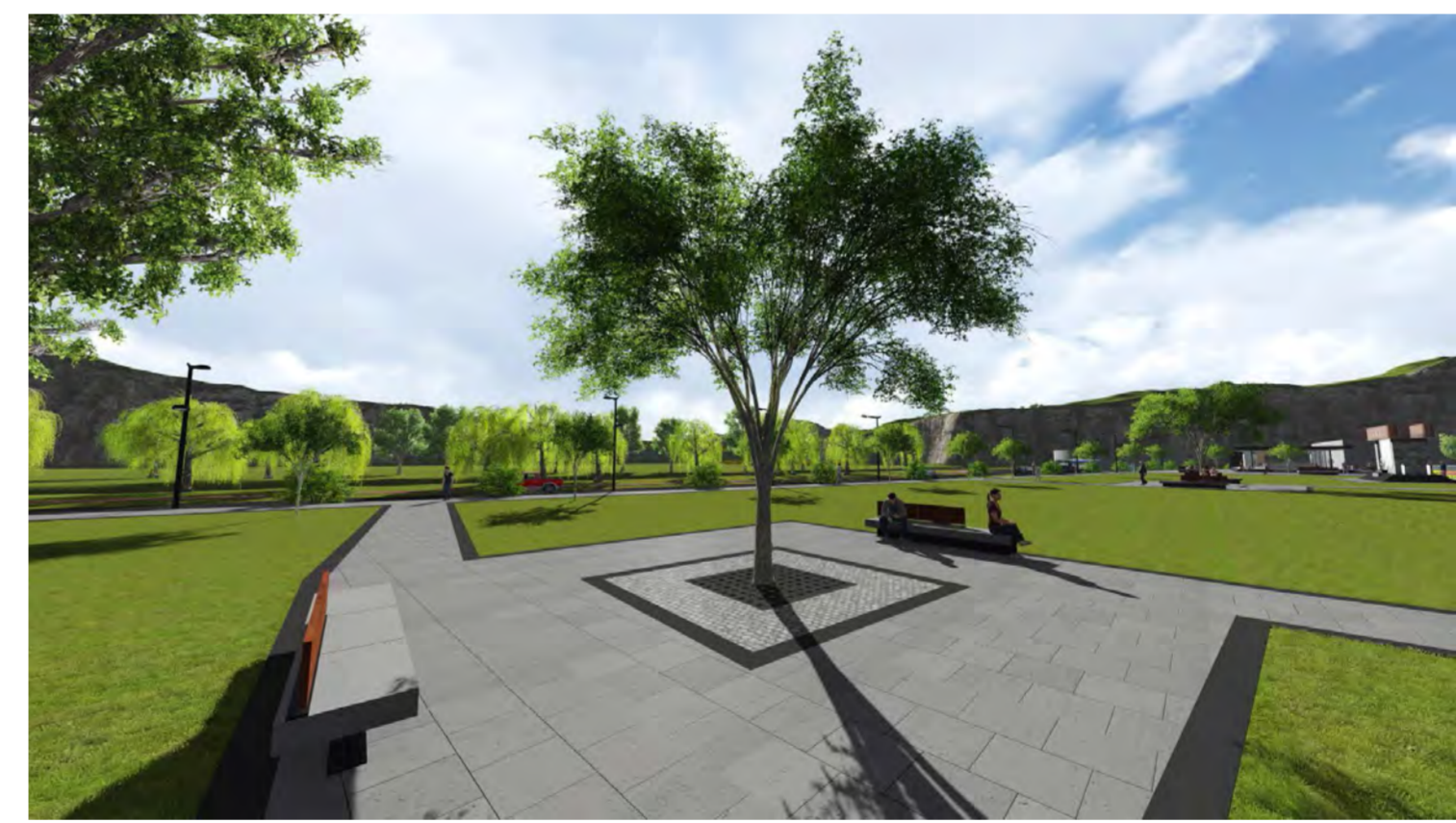
PERSPECTIVAS PLAZUELA DEL VAGÓN TARIMA



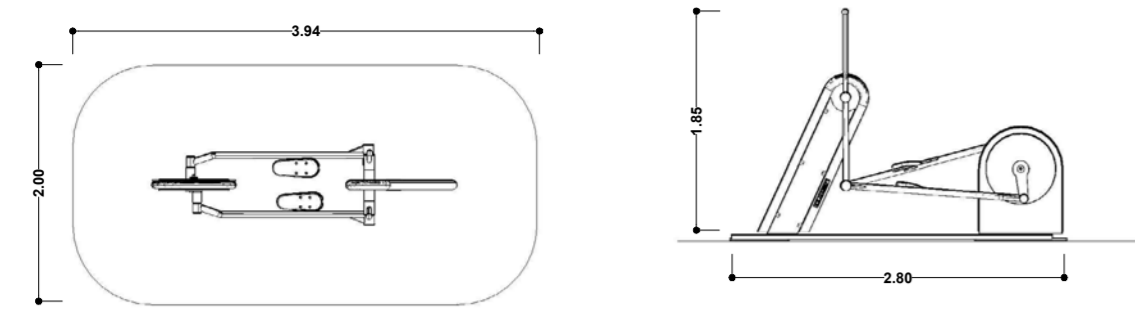
PERSPECTIVAS CANCHA MULTIUSOS



PERSPECTIVAS ESTANCIAS DE DESCANSO



ANTEPROYECTO DE RECUPERACIÓN Y REGENERACIÓN DE LA ANTIGUA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL EN CUENCA			
		UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA FACULTAD DE ARQUITECTURA	
ESCALA:	LAS INDICADAS	DIB: JUAN MACHADO	
		DIS: JUAN MACHADO	
		REV: ARQ. XAVIER ESTEVEZ	
		JUAN ESTEBAN MACHADO MOSCOS	
CONTIENE:		NOVIEMBRE 2015	
PLANTA DE PLAZUELA PLANTA DE CANCHA MULTIUSOS PLANTA DE ISLA DE DESCANSO PERSPECTIVAS		LAMINA	6/9



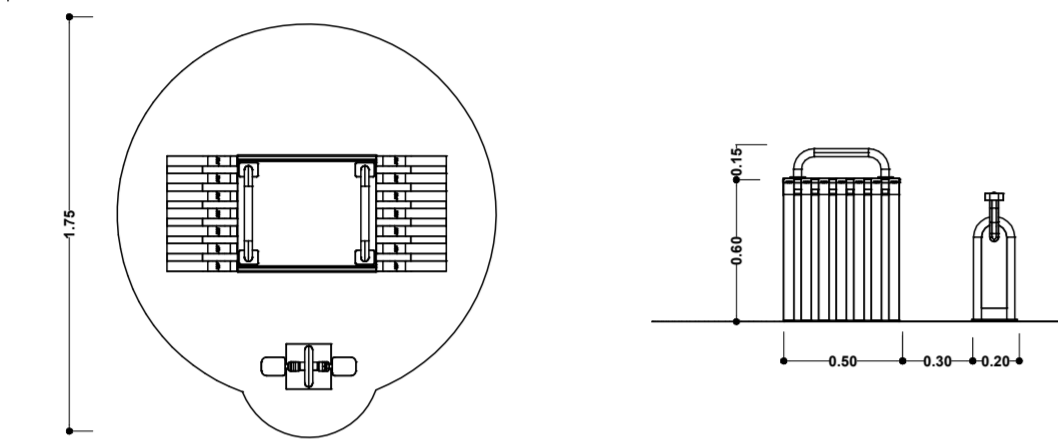
MAQUINA ELÍPTICA



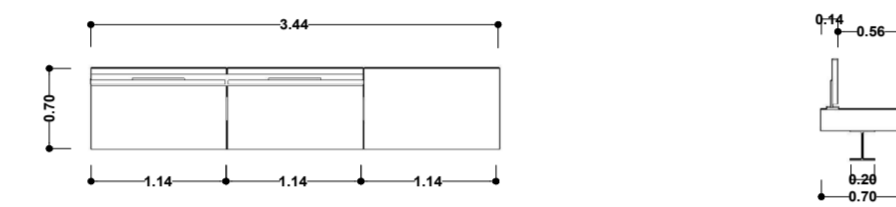
MAQUINA RUEDA DE MANO



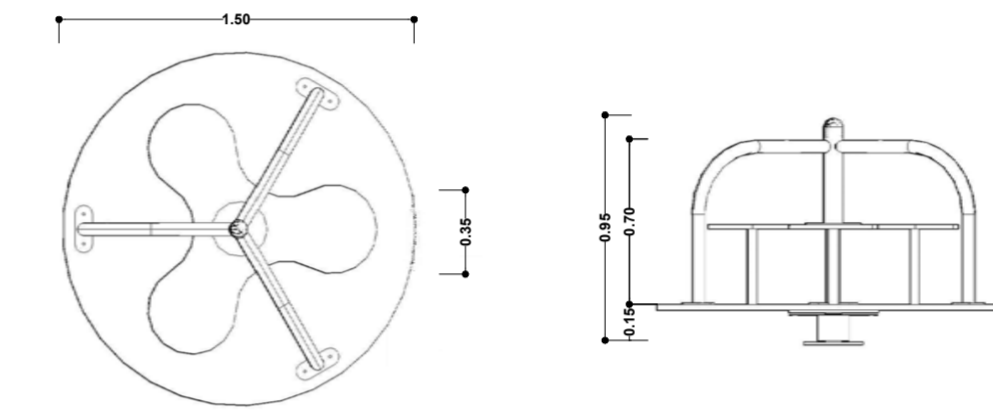
JUEGO DE EQUILIBRIO



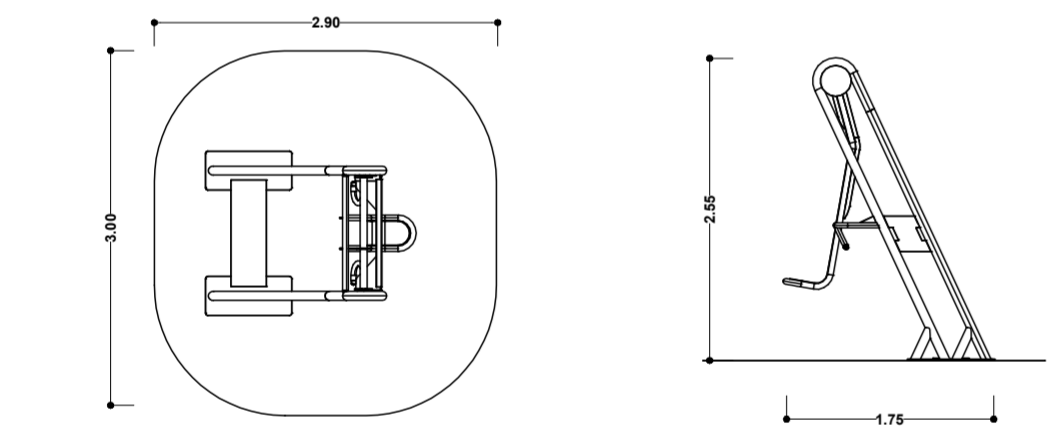
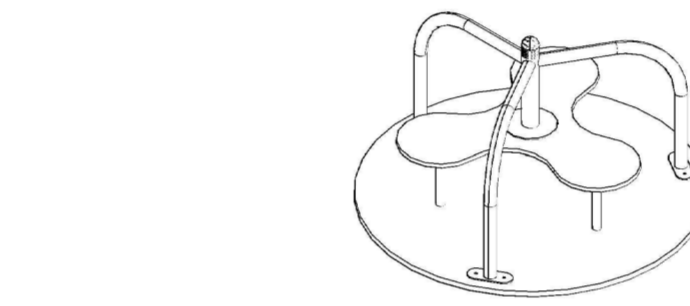
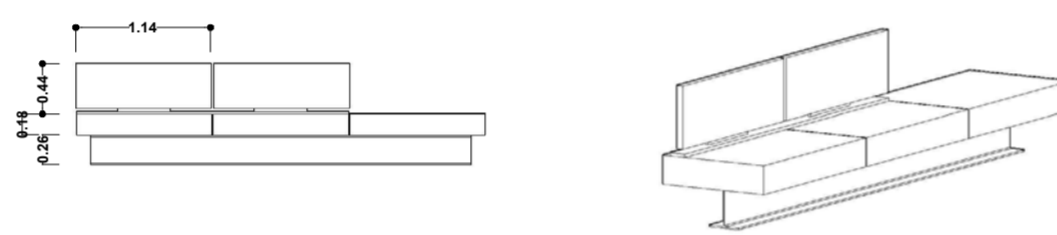
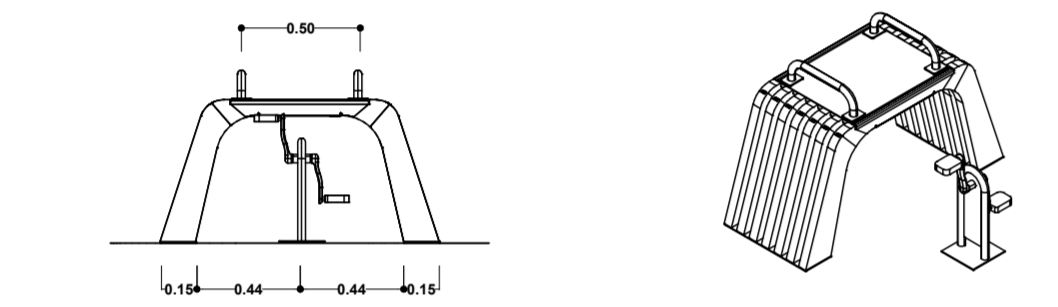
BANCO PEDAL



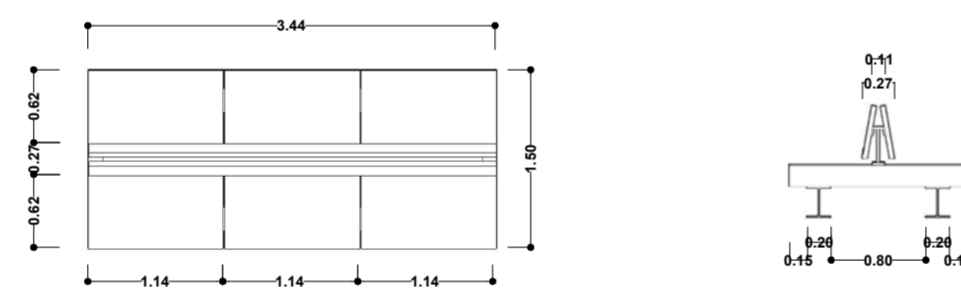
BANCA TIPO 1



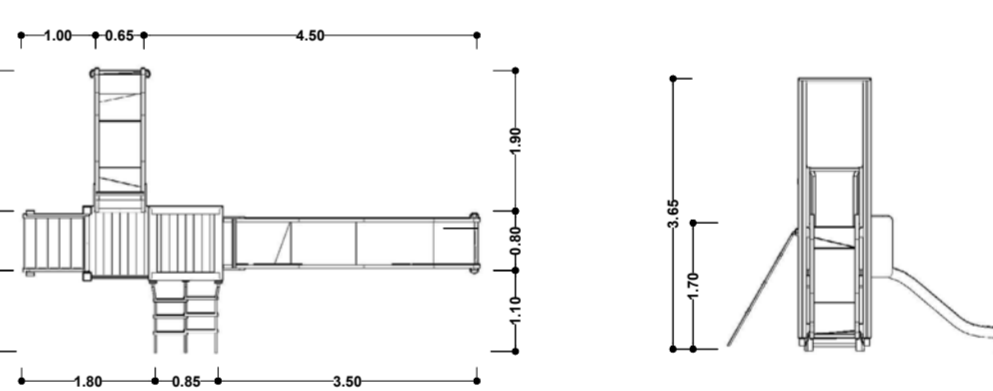
JUEGO DE GIRO



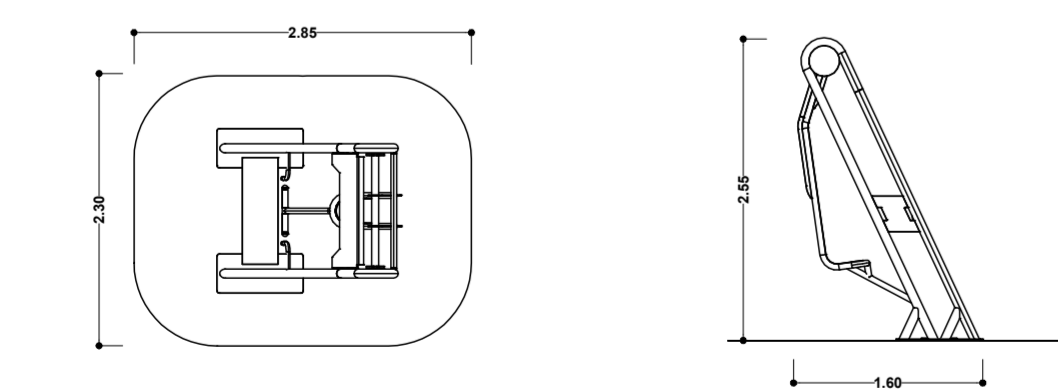
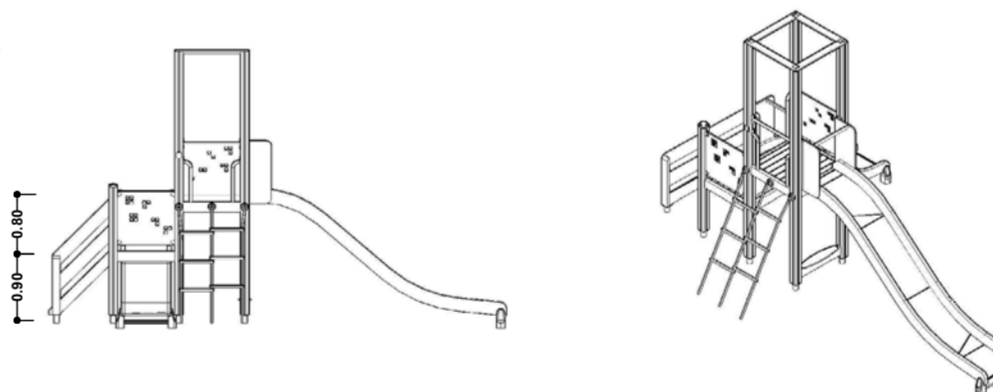
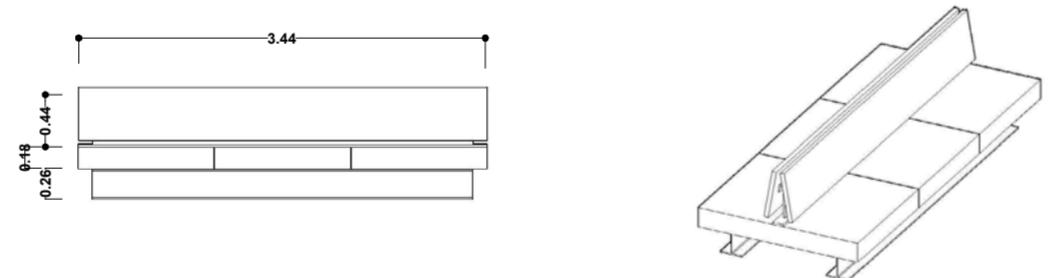
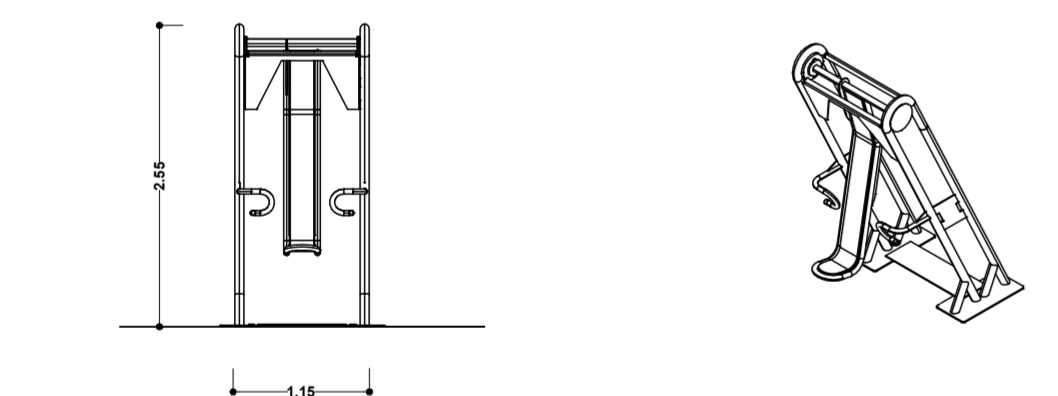
MAQUINA ESPALDA



BANCA TIPO 2



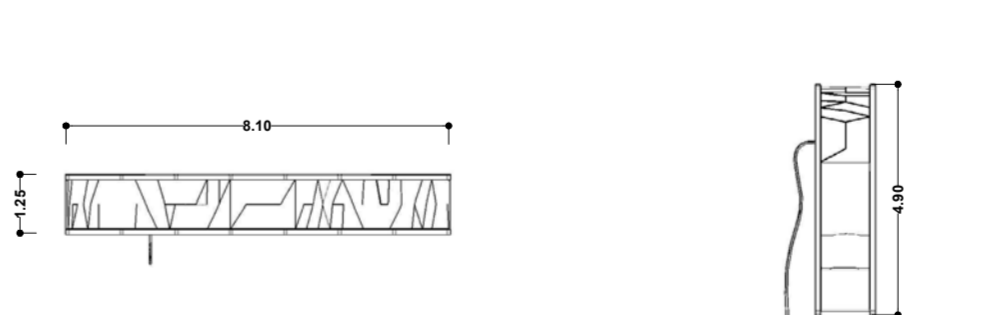
JUEGO ESTACION Y RESBALADERA



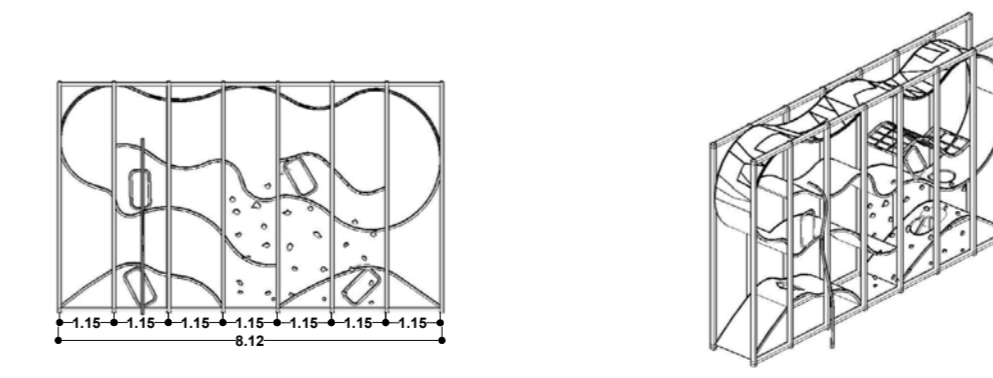
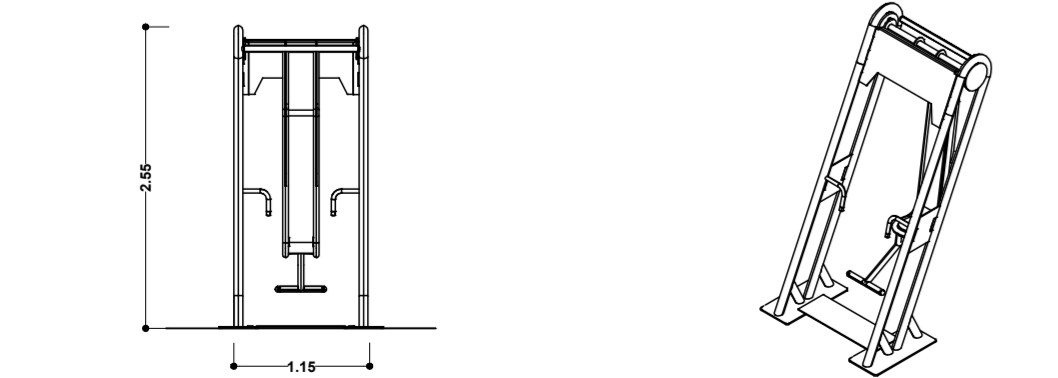
MAQUINA PECHO



BASURERO



JUEGO DE ESCALAR WALLHOLLA



Mobiliario

Para fines de diseño y dimensionamiento de los distintos espacios que forman parte de este anteproyecto, ha sido necesario recurrir a diferentes autores para encontrar el mobiliario urbano que se adapte a las necesidades y objetivos del mismo.



PERSPECTIVAS MOBILIARIO DE GIMNASIO



PERSPECTIVAS MOBILIARIO JUEGOS DE NIÑOS



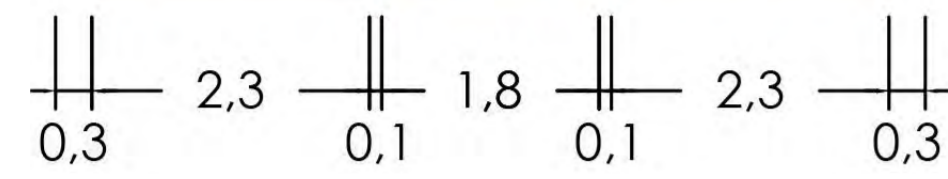
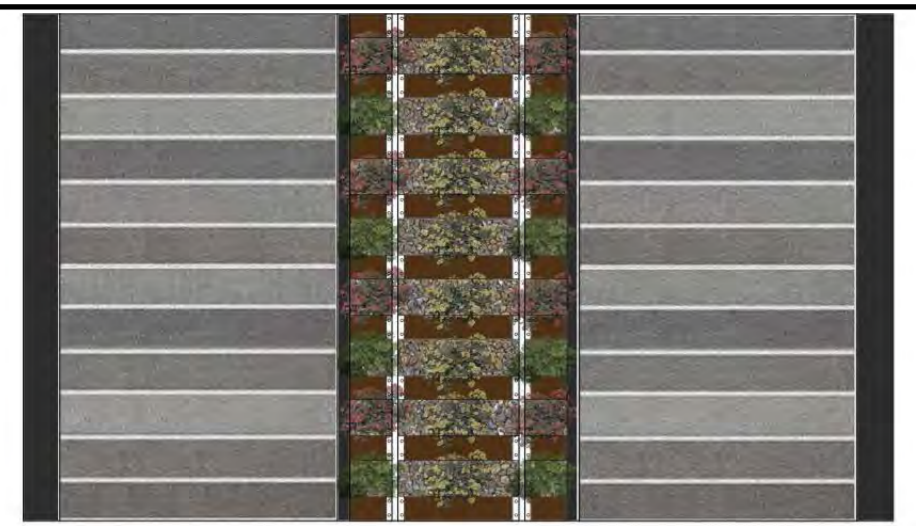
PERSPECTIVAS MOBILIARIO BANCAS DE DESCANSO

ANTEPROYECTO DE RECUPERACION Y REGENERACION DE LA ANTIGUA ESTACION DEL FERROCARRIL EN CUENCA

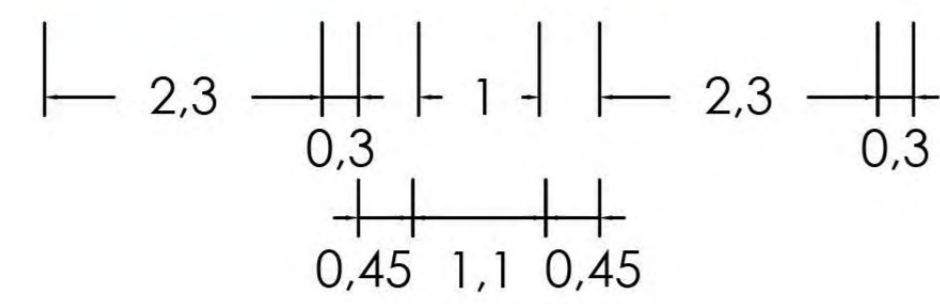
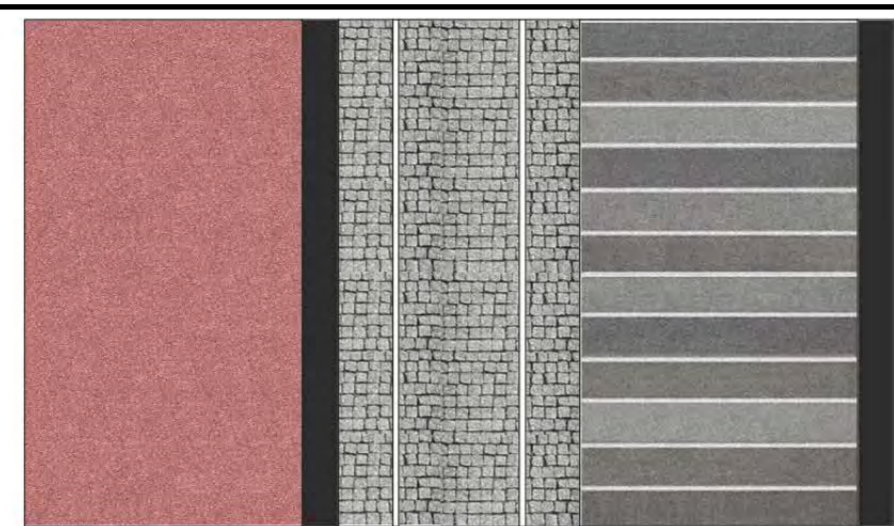


UNIVERSIDAD CATOLICA DE CUENCA FACULTAD DE ARQUITECTURA

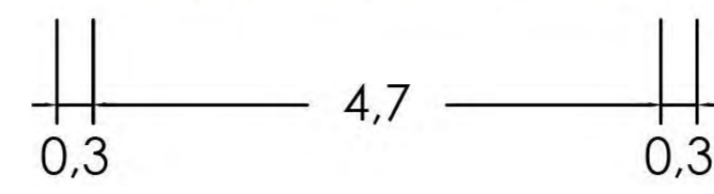
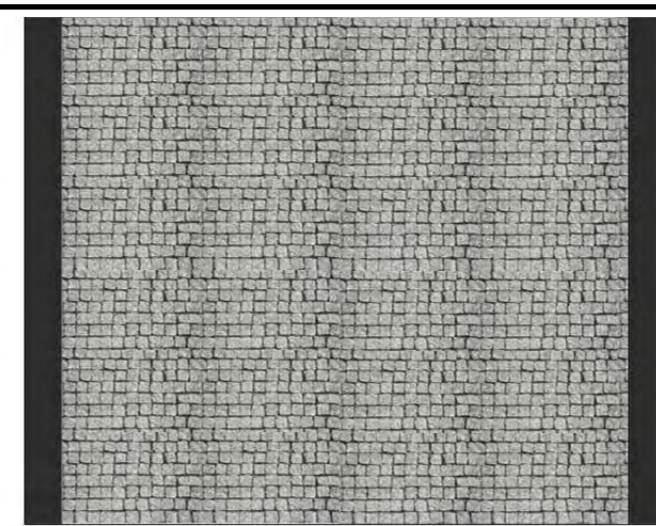
ESCALA:	LAS INDICADAS	DIB: JUAN MACHADO
		DIS: JUAN MACHADO
		REV: ARQ. XAVIER ESTEVEZ
		JUAN ESTEBAN MACHADO MOSCOS
CONTIENE:	PLANTAS MOBILIARIO ELEVACIONES MOBILIARIO PERSPECTIVAS MOBILIARIO	NOVIEMBRE 2015
	LAMINA	7/9



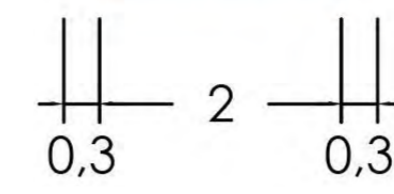
CAMINERÍA PRINCIPAL  
TRAMO A



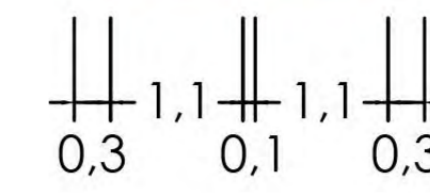
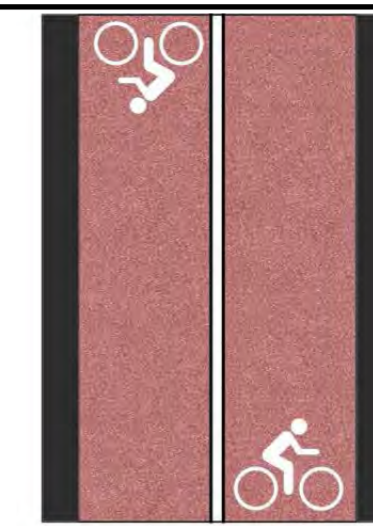
CAMINERÍA PRINCIPAL  
TRAMO B



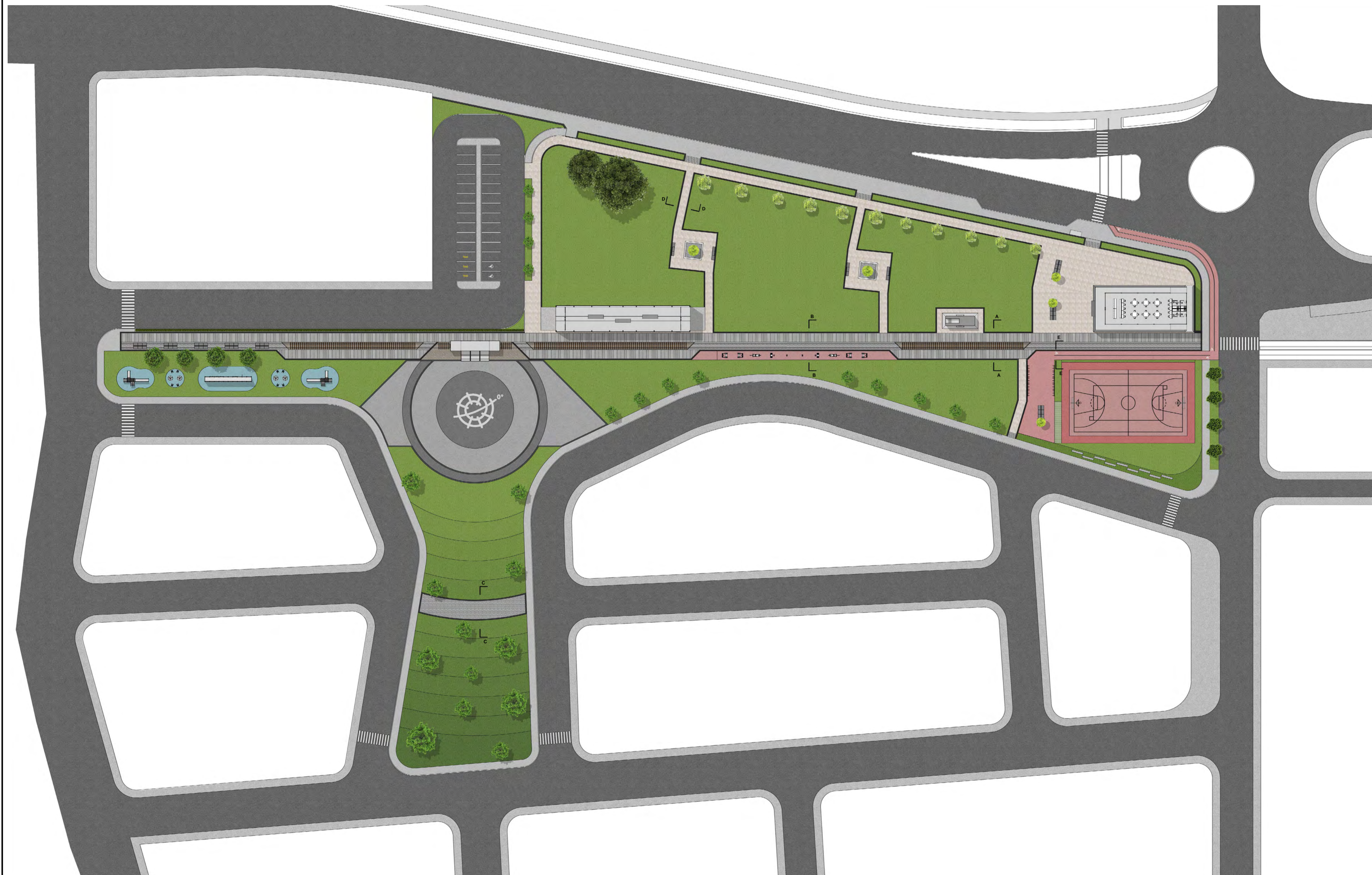
CAMINERÍA CONECTORA  
TRAMO C



CAMINERÍA ESTANCIAS  
TRAMO D



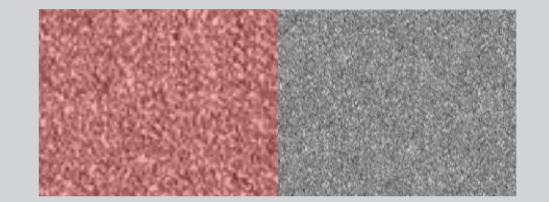
CICLOVÍA  
TRAMO E



**Materialidad**  
Se muestra la materialidad utilizada tanto en las camineras y ciclo vías, como en los equipamientos propuestos.



**Placas de Granito**  
Utilizado en las camineras que bordean el parque y en las estancias de descanso, así como también cubre el espacio donde está emplazado el pabellón. El formato de las placas es de 0,40 x 0,60 m



**Placas de Hormigón Texturado**  
Este piso es utilizado para la zona deportiva, tanto en la cancha multusos, ciclo vía y el área de gimnasio, también se encuentra en la plazoleta del vagón.



**Placas de Granito**  
Utilizado en las camineras principales que atraviesan todo el largo del parque, la dimensión de estas placas es de 2,20 x 0,50 m



**Placas de Piedra**  
Utilizado en la caminería principal por donde pasaba las rieles del ferrocarril, así como también se encuentra colocado en las estancias de descanso bordeado a los árboles centrales.

ANTEPROYECTO DE RECUPERACIÓN Y REGENERACIÓN DE LA ANTIGUA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL EN CUENCA



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA

ESCALA:	LAS INDICADAS	DIB: JUAN MACHADO
		DIS: JUAN MACHADO
		REV: ARQ. XAVIER ESTEVEZ
		JUAN ESTEBAN MACHADO MOSCOS
CONTIENE:	MATERIALIDAD DE CAMINERÍA SECCIÓN DE CAMINERÍA	NOVIEMBRE 2015
	LAMINA	8/9

ESTADO ACTUAL



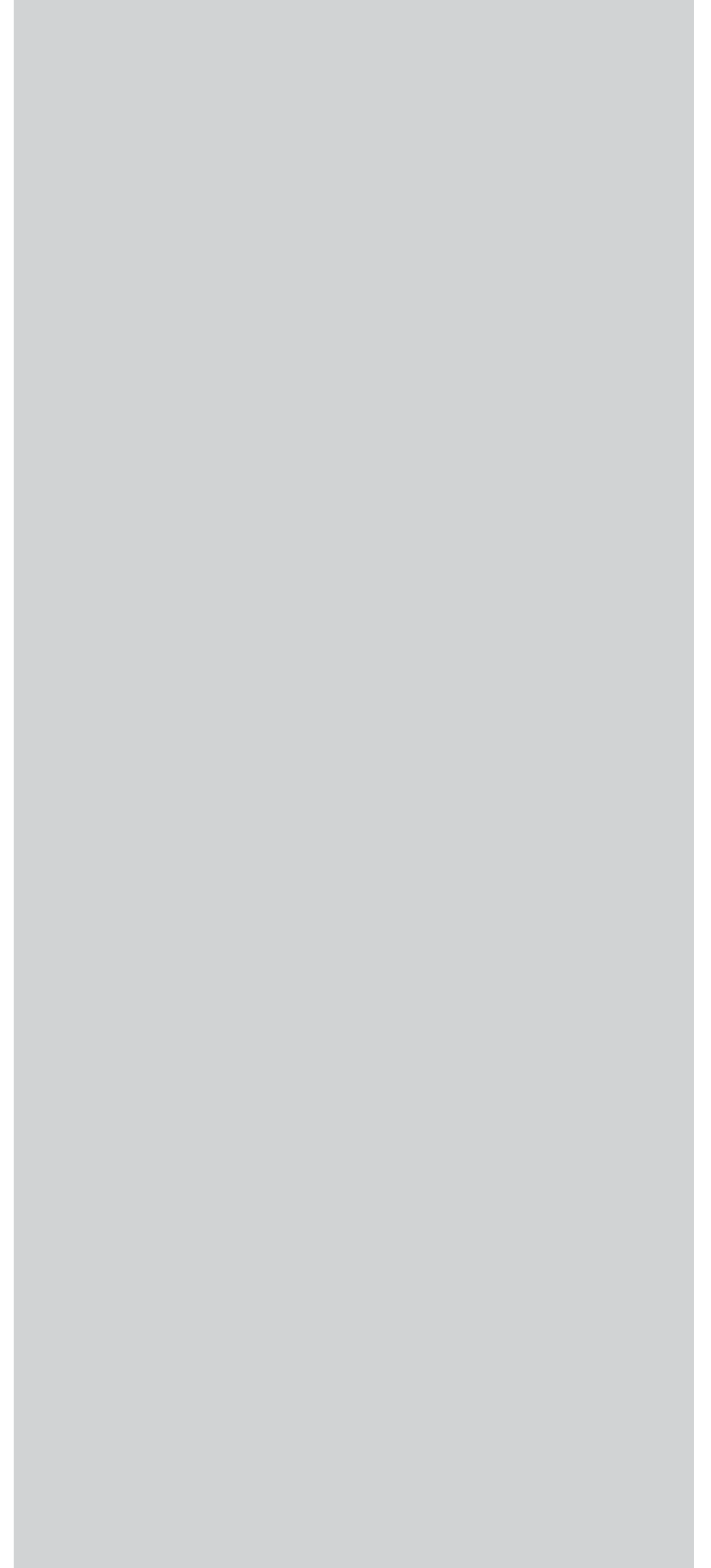
PROPUESTA



ESTADO ACTUAL



PROPUESTA



ANTEPROYECTO DE RECUPERACION Y REGENERACION DE LA ANTIGUA ESTACION DEL FERROCARRIL EN CUENCA



UNIVERSIDAD CATOLICA DE CUENCA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA

ESCALA:	LAS INDICADAS	DIB: JUAN MACHADO
		DIS: JUAN MACHADO
		REV: ARQ. XAVIER ESTEVEZ
		JUAN ESTEBAN MACHADO MOSCOS
CONTIENE:	NOVIEMBRE 2015	
FOTO MONTAJES	LAMINA	9/9