



Universidad
Indoamérica

CARRERA DE ARQUITECTURA

INTEGRACIÓN

Urbano-arquitectónica a través de la valorización del hito patrimonial "La Estación" en la ciudad de Latacunga

Jhonatan Steven Quiña Aynuca

Proyecto de Investigación

Autor

Quiña Aynuca Jhonatan Steven.
jhonatansteven132001@gmail.com

Equipo de Soporte:

Docente Tutor

Carvajal Ballesteros Erika Elizabeth
ecarvajal@indoamerica.edu.ec

Docente Unidad de Integración Curricular

Llacas Vicuña Luis Dellberto
luisllacas@indoamerica.edu.ec

Docente apoyo diagramación

Amaluisa Rendón Paulina Magally
paulinaamaluisa@indoamerica.edu.ec

Agradecimiento:

Fecha de Publicación:

Septiembre 2024



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN
CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA

**INTEGRACIÓN URBANO-ARQUITECTÓNICA A TRAVÉS DE LA
VALORIZACIÓN DEL HITO PATRIMONIAL DE "LA ESTACIÓN" EN LA
CIUDAD DE LATACUNGA**

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecto

Autor (a):

Quiña Aynuca Jhonatan Steven

Tutor (a):

Carvajal Ballesteros Erika Elizabeth

AMBATO - ECUADOR
2024

AUTORIZACIÓN

del autor

Yo, Jhonatan Steven Quiña Aynuca, declaro ser autor del Trabajo de Integración Curricular con el nombre "INTEGRACIÓN URBANO-ARQUITETÓNICA A TRAVÉS DE LA VALORIZACIÓN DEL HITO PATRIMONIAL DE "LA ESTACIÓN" EN LA CIUDAD DE LATACUNGA", como requisito para optar al grado de Arquitecto y autorizo al Sistema de Bibliotecas de la Universidad Indoamérica, para que con fines netamente académicos divulgue esta obra a través del Repositorio Digital Institucional (RDI-UTI).

Los usuarios del RDI-UTI podrán consultar el contenido de este trabajo en las redes de información del país y del exterior, con las cuales la Universidad tenga convenios. La Universidad Indoamérica no se hace responsable por el plagio o copia del contenido parcial o total de este trabajo. Del mismo modo, acepto que los Derechos de Autor, Morales y Patrimoniales, sobre esta obra, serán compartidos entre mi persona y la Universidad Indoamérica, y que no tramitaré la publicación de esta obra en ningún otro medio, sin autorización expresa de la misma. En caso de que exista el potencial de generación de beneficios económicos o patentes, producto de este trabajo, acepto que se deberán firmar convenios específicos adicionales, donde se acuerden los términos de adjudicación de dichos beneficios. Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Ambato, a los 31 días del mes de julio de 2024, firmo conforme:

Jhonatan Steven Quiña Aynuca
1752747764

DECLARACIÓN de autenticidad

Quien suscribe, declaro que los contenidos y los resultados obtenidos en el presente trabajo de integración curricular, como requerimiento previo para la obtención del Título de Arquitecto, son absolutamente originales, auténticos y personales y de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor.

Ambato, 31 de julio de 2024

Jhonatan Steven Quiña Aynuca
1752747764

APROBACIÓN

del tutor

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Integración Curricular "INTEGRACIÓN URBANO-ARQUITECTÓNICA A TRAVÉS DE LA VALORIZACIÓN DEL HITO PATRIMONIAL DE "LA ESTACIÓN" EN LA CIUDAD DE LATACUNGA" presentado por JHONATAN STEVEN QUIÑA AYNUCA, para optar por el Título de Arquitecto.

CERTIFICO

Que dicho trabajo de Integración Curricular ha sido revisado en todas sus partes y considero que reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte los Lectores que se designe.

Ambato, 31 de julio de 2024.

Erika Elizabeth Carvajal Ballesteros
1717790107

CERTIFICACIÓN

de lectura

El trabajo de Integración Curricular con el tema "INTEGRACIÓN URBANO-ARQUITECTÓNICA A TRAVÉS DE LA VALORIZACIÓN DEL HITO PATRIMONIAL DE "LA ESTACIÓN" EN LA CIUDAD DE LATACUNGA", se ha recibido y leído, lo cual se certifica para dar continuidad al proceso de Integración curricular.

Ambato, 12 de septiembre de 2024.

PhD (c) Sandra Hipatia Núñez
1803110137

Yosmel Díaz Pérez Msc.
1757940133

DEDICATORIA

A mis padres Geovanny Quiña y María del Carmen Aynuca, por su apoyo incondicional en cada etapa de mi vida, por que con su amor y comprensión me impulsan a seguir alcanzando mis metas y objetivos, siendo ejemplo de fuerza y valor en la escuela de vida. Gracias a ustedes me he convertido en la persona que soy ahora, he aprendido a valorar cada pequeño momento que nos da la vida y a ser un hombre honesto, responsable, humilde y solidario. A mis abuelos, Germánico, Yolanda y a mi mamita Mati que me han enseñado a valorar el lugar de donde vengo, la naturaleza y las tradiciones familiares que me han inculcado desde muy pequeño.

A mis hermanos Diego, Leo y Carlos, por acompañarme en todo momento, desde que éramos niños siempre hemos estado juntos en cada momento compartiendo sueños e ilusiones que ahora se convirtieron en metas y aspiraciones. Gracias a ustedes he podido seguir adelante sin nunca rendirme, demostrando lo que me han enseñado.

A mi pareja Melissa Jeréz, que me ha acompañado en esta travesía universitaria desde el inicio hasta el final. Tú sabes lo mucho que me he esforzado para llegar hasta este punto. Te agradezco muchísimo por siempre apoyarme y estar ahí en los momentos en los que estuve decaído y agotado, por que con tu amor me dabas fuerza para seguir adelante.

Esta tesis es en homenaje a ustedes.



AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer a Dios por acompañarme en mi vida y por darme la sabiduría para recorrer mi camino bajo su guía.

A mi tutora de tesis, la Arq. Erika Carvajal por su guía, apoyo y orientación, por que con sus conocimientos y experiencia he podido realizar esta tesis de la mejor manera, estoy muy agradecido por permitirme ser su tesista.

A mis padres, mis abuelos y mi familia, sin su apoyo y sin su amor nada de lo que estoy alcanzado seria posible. Gracias por ser ese pilar fundamental para que yo pueda escribir mi historia, les prometo que seguiré luchando hasta alcanzar todo lo que me he propuesto.

A mis tres grandes amigas Domenica, Kimberly y Jessica, les agradezco mucho por su compañía y su amistad, por que siempre hemos estado para apoyarnos, y a pesar de ser de distintos lugares llegamos a formar una gran amistad que valoro muchísimo. A mis amigos Mike y David (mis ñaños) por su apoyo en el desarrollo de esta tesis.

A mis compañeros y futuros colegas, por una competencia sana, por que aprendí mucho de ellos y por que cada día dimos nuestro máximo esfuerzos en las aulas para alcanzar un mismo objetivo, les deseo el mejor de los éxitos en su vida profesional y espero que sigamos trabajando juntos ya no como compañeros de la facultad, sino como colegas arquitectos.

Por último, quiero agradecer a la Universidad Tecnológica Indoamérica, por abrirme las puertas de su casa y permitirme estudiar la carrera que siempre quise. A los docentes por brindarme parte de sus conocimientos para mi formación como arquitecto.

RESUMEN

ejecutivo

La discontinuación del ferrocarril ecuatoriano compromete la permanencia de un patrimonio cultural valioso, sumido en el olvido y en el constante desarrollo de la ciudad de Latacunga. La problemática existente se centra en el abandono de la estación ferroviaria conocida como "La Estación" y su transformación como un lugar obsoleto y de inseguridad. Para abordar esta problemática se plantea una propuesta urbano – arquitectónica, basada en las necesidades y requerimientos que presenta el sector desde una perspectiva de la experiencia de uso y su adaptación en el contexto actual. La metodología empleada parte del entendimiento del contexto y su entorno de la zona de estudio, seguido de un análisis bibliográfico y documental de tres casos de estudio relacionados al abandono de las estaciones ferroviarias. Así como también en la sustentación teórica y legal con énfasis en el patrimonio edificado y en las dinámicas de la ciudad. Mediante un enfoque cualitativo y etnográfico, se realizó distintas visitas de campo para recopilar información del sitio, usando técnicas como: la entrevista, grupos de discusión y observación directa. De esta manera se profundizó en el entendimiento de la problemática, siendo la base para la formulación de estrategias de intervención y conservación patrimonial en el planteamiento de la propuesta final. Como resultado, se logró establecer una propuesta urbano arquitectónica con un enfoque desde el diseño participativo y el co-diseño, cuya resolución hace énfasis en actividades de recreación, comercio y cohesión social, a través de espacios flexibles y transformables que integren las distintas actividades y dinámicas establecidas, aportando en la puesta en valor del sitio, para así devolverle el protagonismo a este espacio olvidado en la ciudad.

DESCRIPTORES: Patrimonio edificado industrial, diseño participativo, rehabilitación, paisaje urbano.

ABSTRACT

The ceasing of the Ecuadorian railroad compromises the permanence of a valuable cultural heritage submerged in oblivion and the constant development of the city of Latacunga. The existing issue is focused on the neglect of the railway station known as “La Estación” and its transformation into an obsolete and unsafe place. Thus, an urban architectural project is proposed based on the needs and requirements of the area, considering the use experience and its adaptation to the current context. The applied methodology is based on understanding the context and the environment of the study area. It is followed by a bibliographic and documentary analysis of three case studies related to the implementation of railway stations. Also, theoretical and legal support with emphasis on the built heritage and the dynamics of the city. Through a qualitative and ethnographic approach, some field visits were made to gather information from the field, using techniques such as interviews, discussion groups, and direct observation. Then, a deeper understanding of the problem was gained, being the basis for the formulation of intervention strategies and heritage conservation in the approach of the final proposal. As a result, it was possible to establish an urban architectural proposal with a participatory design and co-design approach whose resolution emphasizes recreational activities, commerce, and social cohesion. It was accomplished through adaptable and flexible spaces to integrate various activities and dynamics, contributing to rehabilitating the area and restoring its prominence in the city.

KEYWORDS: Industrial-built heritage, participatory design, rehabilitation, urban landscape.

ÍNDICE

de contenidos

INTRODUCCIÓN.....	26	Técnicas de recolección de datos	68
CONTEXTUALIZACIÓN.....	28	Entrevistas.....	68
Macro.....	28	Grupos de discusión.....	68
Meso.....	30	Observación Directa.....	68
Micro.....	33	Instrumentos de recolección de datos	68
ÁRBOL DE PROBLEMA	35	Guía de entrevista.....	68
JUSTIFICACIÓN.....	36	Herramientas didácticas.....	68
OBJETIVOS.....	36	Fichas de Observación.....	68
a. Objetivo general.....	36	APLICACIÓN DE METODOLOGÍA OBJETIVO 1.....	71
ESTADO DEL ARTE	38	UBICACIÓN.....	72
MARCO TEÓRICO.....	48	descripción general de la zona de estudio	73
.....	49	CONTEXTO SOCIAL	74
MARCO LEGAL.....	60	CONTEXTO ECONÓMICO	75
Constitución del Ecuador 2008.....	60	CONTEXTO IDEOLÓGICO CULTURAL.....	76
Código orgánico integral penal, COIP	60	contexto físico - ambiental.....	77
Código orgánico de organización territorial (COOTAD).....	61	CLIMA	78
Ley orgánica de cultura	61	ASOLEAMIENTO	80
Nueva agenda urbana.....	62	DIRECCIÓN DEL VIENTO	81
Ley orgánica de ordenamiento territorial uso y gestión del suelo (LOOTUGS).....	62	UNIDADES DE PAISAJE.....	84
Plan de desarrollo y ordenamiento territorial (PDOT) Latacunga.....	62	diagnóstico por unidades	86
Instructivo para fichas de registro e inventario de bienes inmuebles	62	UNIDAD_9	86
Acuerdo Ministerial N.º DM-2020-O63.....	63	UNIDAD_8	86
Manual para el manejo de los sitios del Patrimonio Cultural mundial	63	UNIDAD_7	86
Manual de conservación preventiva de bienes inmuebles patrimoniales	64	UNIDAD_6	86
Manual técnico de prevención del patrimonio edificado.....	64	UNIDAD_5	87
Lineamientos generales para proyectos de conservación arquitectónica	64	UNIDAD_4	87
Plan de uso y gestión del suelo (PUGS) Latacunga.....	64	UNIDAD_3	87
MARCO METODOLÓGICO.....	66	UNIDAD_2	87
Línea y sub línea de investigación.....	66	relaciones internas y externas.....	88
Enfoque de la investigación.....	66	ALTURA DE EDIFICACIONES	90
Niveles de investigación.....	67	USO DE SUELO	91
Exploratorio.....	67	LLENOS Y VACÍOS.....	92
Descriptivo.....	67	EQUIPAMIENTOS	93
Explicativo.....	67	SISTEMA VIARIO	94
Tipos de Investigación.....	67	TRANSPORTE PÚBLICO.....	95
Investigación Documental.....	67	VALOR PATRIMONIAL	96
Investigación de Campo	67	TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA	97
Población y Muestra	68	ESTADO DE CONSERVACIÓN	98
		Flujos Vehiculares y peatonales	99
		ESPACIO PÚBLICO - ÁREAS VERDES	100

diagnóstico DEL ESPACIO PÚBLICO	101	INTEGRIDAD	139
FICHAS DE OBSERVACIÓN	102	Integridad Social-Funcional	139
FICHA N° 1	103	Integridad Estructural	140
FICHAS DE OBSERVACIÓN	104	Integridad Visual	140
FICHA N° 2	105	ANÁLISIS DE LOS DETERIOROS (PATOLOGÍAS)	141
FICHAS DE OBSERVACIÓN	106	Zonificación por bloques – Bienes patrimoniales	143
FICHA N° 3	107	Bloque A - Estación Latacunga	145
FICHAS DE OBSERVACIÓN	108	FICHA DEL ESTADO ACTUAL	145
FICHA N° 4	109	FICHA DEL PATOLOGÍAS	146
FICHAS DE OBSERVACIÓN	110	BLOQUE A	147
FICHA N° 5	111	FICHA N°1	147
FICHAS DE OBSERVACIÓN	112	FICHA DEL PATOLOGÍAS	148
FICHA N° 6	113	BLOQUE A	149
FICHAS DE OBSERVACIÓN	114	FICHA N°2	149
FICHA N° 7	115	Bloque B - Campamento de Sección N° 37	151
FICHAS DE OBSERVACIÓN	116	FICHA DEL ESTADO ACTUAL	151
FICHA N° 8	117	FICHA DEL PATOLOGÍAS	152
FICHAS DE OBSERVACIÓN	118	BLOQUE B	153
FICHA N° 9	119	FICHA N°3	153
Estado físico actual del espacio público	120	FICHA DEL PATOLOGÍAS	154
Problemas sociales	121	BLOQUE B	155
Actividades durante el día	122	FICHA N°4	155
Actividad comercial en el día	123	Bloque C - Bodega campamento de sección	157
Actividades durante la noche	124	FICHA DEL ESTADO ACTUAL	157
Actividad comercial en la noche	125	FICHA DEL PATOLOGÍAS	158
VALORACIÓN	127	BLOQUE C	159
ESTACIÓN FERROVIARIA	127	FICHA N°5	159
CAMPAMENTO DE SECCIÓN N°37	128	FICHA DEL PATOLOGÍAS	160
Antigüedad	129	BLOQUE C	161
.....	129	FICHA N°6	161
Estético formal	129	Diagnóstico Integral - Bloque A	162
Tipología funcional	130	Diagnóstico Integral - Bloque B	164
Técnico constructivo	131	Diagnóstico Integral - Bloque C	166
Entorno urbano – natural	132	ENTREVISTAS	169
Histórico – Testimonial – Simbólico	132	Perfil Comerciantes	169
Valoración y Grado de Protección	133	Perfil Comerciantes	170
Valores y atributos	134	Perfil Moradores	171
AUTENTICIDAD	136	Perfil Profesional	172
Autenticidad de diseño	136	Matriz de insight – Entrevistas	173
Autenticidad de la arquitectura	137	Matriz de insight – Entrevistas	174
Autenticidad de los materiales	138	Conclusión objetivo 1	176
Autenticidad del entorno	138	APLICACIÓN DE METODOLOGÍA OBJETIVO 2	177

Análisis de referente N°1.....	178	PROPUESTA baños públicos.....	289
Análisis de referente N°2.....	179	CONCLUSIONES.....	295
Análisis de referente N°3.....	180	RECOMENDACIONES.....	297
Matriz de insight – Referentes.....	181	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	299
REPENSANDO LA ESTACIÓN FERROVIARIA.....	194	RENDERS.....	304
IDEAR.....	194	PROYECTO "LA ESTACIÓN".....	304
DESCUBRIR.....	194	PLANOS TÉCNICOS.....	304
PROTOTIPAR.....	194	PROYECTO "LA ESTACIÓN".....	304
CONCEPTO.....	202	LÁMINAS DE PRESENTACIÓN.....	305
CONCLUSIÓN OBJETIVO 2.....	204	PROYECTO "LA ESTACIÓN".....	305
APLICACIÓN DE METODOLOGÍA OBJETIVO 3.....	204	recorrido virtual.....	305
propuesta.....	205	PROYECTO "LA ESTACIÓN".....	305
Idea generadora.....	205	fotografías.....	315
Concepto.....	205	estado actual "la estación".....	315
PROGRAMA ARQUITECTÓNICO.....	207	RECURSOS FÍSICOS.....	315
ORGANIGRAMA DE RELACIONES FUNCIONALES.....	208		
Leyenda.....	208		
MUSEO - LUDOTECA.....	210		
CAFÉ - LIBRO.....	211		
Zonificación de áreas a vincular.....	212		
Malla en base a la unión de áreas.....	213		
detalle estacionamientos.....	223		
Paisajismo.....	223		
detalle canchas deportivas.....	225		
Paisajismo.....	225		
detalle corredor cultural.....	227		
Paisajismo.....	227		
detalle fuente de agua y estacionamientos.....	231		
Paisajismo.....	231		
detalle plazoleta norte.....	233		
Paisajismo.....	233		
detalle plaza central.....	235		
Paisajismo.....	235		
detalle Plazoleta sur.....	237		
Paisajismo.....	237		
PROPUESTA CAMBIO DE USO BLOQUE_A.....	241		
PROPUESTA CAMBIO DE USO BLOQUE_B.....	251		
PROPUESTA CAMBIO DE USO BLOQUE_C.....	263		
PROPUESTA NUEVA ARQUITECTURA - LUDOTECA.....	275		
PROPUESTA NUEVA ARQUITECTURA - baños público.....	281		
PROPUESTA módulo comercial.....	285		

ÍNDICE

de figuras

Figura01. Estación de Huixtla, Chiapas.....	29	Figura43. Cartografía llenos y vacíos_Unidad 1.....	92
Figura02. Gestores de la obra del sistema ferroviario.....	30	Figura44. Cartografía equipamientos_Unidad 1.....	93
Figura03. Presidentes del Ecuador.....	31	Figura45. Cartografía sistema viario_Unidad 1.....	94
Figura04. Estación ferroviaria de Salcedo.....	31	Figura46. Cartografía transporte público_Unidad 1.....	95
Figura05. Talleres ferroviario de Chiriyacu - Quito.....	32	Figura47. Cartografía valor patrimonial_Unidad 1.....	96
Figura06. Ruta del ferrocarril en Ecuador.....	32	Figura48. Cartografía tipología arquitectónica_Unidad 1.....	97
Figura07. Estación ferroviaria de Latacunga.....	33	Figura49. Cartografía estado de conservación_Unidad 1.....	98
Figura08. Fotografía aérea de la zona de estudio.....	33	Figura50. Cartografía flujo vehiculares-peatonales_Unidad 1.....	99
Figura09. Comerciantes informales en aceras.....	34	Figura51. Cartografía espacio público_Unidad 1.....	100
Figura10. Personas libando en vías ferreas.....	34	Figura52. Cartografía áreas verdes_Unidad 1.....	100
Figura11. Árbol de problema.....	35	Figura53. Fotografía aérea zona de estudio.....	101
Figura12. Mapa de ubicación.....	72	Figura54. Esquema del estado físico de la estación ferroviaria.....	120
Figura13. Fotografía aérea zona de estudio.....	73	Figura55. Esquema problemas sociales identificados en el sitio.....	121
Figura14. Población total área urbana.....	74	Figura56. Esquema de flujos vehiculares y peatonales en el día.....	122
Figura15. Evolución crecimiento poblacional.....	74	Figura57. Esquema de actividades comerciales en el día.....	123
Figura16. Piramide poblacional.....	74	Figura58. Esquema de flujos vehiculares y peatonales en la noche.....	124
Figura17. Numero de personas en condicion de informalidad.....	75	Figura59. Esquema de actividades comerciales en la noche.....	125
Figura18. Focos de trabajo informal.....	75	Figura60. Fotografía conjunto arquitectónico de la Estación Ferroviaria	126
Figura19. Oferta turística Latacunga.....	75	Figura61. Ficha de inventario INPC Latacunga.....	127
Figura20. Mamá Negra cultura Latacungueña.....	76	Figura62. Ficha de inventario INPC Campamento de Sección N° 37.....	128
Figura21. Temperatura máxima y mínima.....	78	Figura63. Fotografía antigua de la Estación de Latacunga.....	129
Figura22. Temperatura por horas.....	78	Figura64. Fotografía actual de la Estación Latacunga, 2024.....	129
Figura23. Precipitación.....	78	Figura65. Fachada norte de la Estación Latacunga.....	130
Figura24. Lluvia.....	79	Figura66. Fachada norte del Campamento de Sección N° 37.....	130
Figura25. Viento.....	79	Figura67. Fotografía aérea de la estación ferroviaria.....	131
Figura26. Dirección del viento.....	79	Figura68. Elementos constructivos.....	131
Figura27. Sol.....	79	Figura69. Fotografía aérea de la estación ferroviaria.....	132
Figura28. Asoleamiento.....	80	Figura70. Llegada de la locomotora electro-diesel.....	132
Figura29. Dirección del viento.....	81	Figura71. Fotografía antigua de la estación Latacunga.....	132
Figura30. Delimitación área urbana de la parroquia Eloy Alfaro.....	82	Figura73. Fotografía antigua de la estación Latacunga.....	136
Figura31. Cartografía de delimitación unidades de paisaje.....	84	Figura72. Fotografía aérea campamento de sección N°37.....	136
Figura32. Unidad_9.....	86	Figura74. Fotografía antigua de la estación Latacunga.....	137
Figura33. Unidad_8.....	86	Figura75. Fotografía antigua de la estación Latacunga.....	137
Figura34. Unidad_7.....	86	Figura76. Fotografía materiales constructivos.....	138
Figura35. Unidad_6.....	86	Figura77. Fotografía antigua de la estación Latacunga.....	138
Figura36. Unidad_5.....	87	Figura78. Fotografía antigua de la estación Latacunga.....	139
Figura37. Unidad_4.....	87	Figura79. Fotografía antigua de la estación Latacunga.....	140
Figura38. Unidad_3.....	87	Figura80. Fotografía antigua de la estación Latacunga.....	140
Figura39. Unidad_2.....	87	Figura81. Fotografía aérea bienes patrimoniales.....	142
Figura41. Cartografía altura de edificaciones_Unidad 1.....	90	Figura82. Implantación de la zona de estudio - zonificación por bloques.....	
Figura42. Cartografía uso de suelo_Unidad 1.....	91		

143		
Figura83. Bloque A - Estación Ferroviaria.....	144	
Figura84. Bloque B - Campamento de Sección N°37.....	150	
Figura85. Bloque C - Bodega de servicio del campamento de Sección N°37.....	156	
Figura86. Matriz de insight de entrevistas profesionales.....	173	
Figura87. Matriz de insight de entrevistas moradores.....	174	
Figura88. Parque lineal Ferrocarril de Cuervaca.....	177	
Figura89. Matriz de análisis de referente N°1.....	178	
Figura90. Matriz de análisis de referente N°2.....	179	
Figura91. Matriz de análisis de referente N°3.....	180	
Figura92. Matriz de insight referentes.....	181	
Figura93. Historieta un día viviendo en la estación.....	196	
Figura94. Esquema de ideas de actores.....	198	
Figura95. Esquema de ideas de actores.....	199	
Figura96. Prototipos de propuestas.....	200	
Figura97. Concepto de la propuesta.....	202	
Figura98. Render de propuesta fachada Sur.....	205	
Figura99. Zonificación y circulación museo - ludoteca.....	210	
Figura100. Zonificación y circulación café - libro.....	211	
Figura101. Mapa de zonificación de áreas.....	212	
Figura102. Malla para la creación de caminerías.....	213	
Figura103. Render de implantación de la propuesta.....	214	
Figura104. Isometría de la propuesta.....	216	
Figura105. Plano de implantación propuesto.....	218	
Figura106. Plano de implantación actual.....	219	
Figura107. Ilustración de implantación propuesto.....	220	
Figura108. Fotografía de implantación actual.....	221	
Figura109. Render estacionamientos.....	222	
Figura110. Ilustración de estacionamientos.....	223	
Figura111. Render área deportiva.....	224	
Figura112. Ilustración canchas deportivas.....	225	
Figura113. Render corredor cultural.....	226	
Figura114. Ilustración corredor cultural.....	227	
Figura115. Render área de exposición.....	228	
Figura116. Render corredor de estatuas.....	229	
Figura117. Render fuente de agua - letras "La Estación".....	230	
Figura118. Ilustración fuente de agua y estacionamientos.....	231	
Figura119. Render plazoleta Norte.....	232	
Figura120. Ilustración plazoleta Norte.....	233	
Figura121. Render fachada principal de "La Estación".....	234	
Figura122. Ilustración plaza central.....	235	
Figura123. Render fachada sur de "La Estación".....	236	
Figura124. Ilustración plazoleta sur.....	237	
Figura125. Render diferenciación entre la nueva y la antigua arquitectura.....	239	
Figura126. Planta arquitectónica actual bloque_A.....	241	
Figura127. Planta arquitectónica propuesta bloque_A.....	241	
Figura128. Planta ilustrada de propuesta_Bloque A.....	244	
Figura129. Corte longitudinal_Bloque A.....	244	
Figura130. Isometría de materiales_Bloque A.....	245	
Figura131. Render propuesta_Bloque A.....	246	
Figura132. Fachadas_Bloque A.....	247	
Figura133. Render interior museo_Bloque A.....	248	
Figura134. Render área de exposición_Bloque A.....	249	
Figura135. Render interior Looby_Bloque A.....	249	
Figura136. Planta arquitectónica actual bloque_B.....	251	
Figura137. Planta arquitectónica propuesta bloque_B.....	251	
Figura138. Isometría de rehabilitación de cubierta.....	254	
Figura139. Detalle constructivo bloque_B.....	255	
Figura140. Planta ilustrada de propuesta_Bloque B.....	256	
Figura141. Isometría de materiales_Bloque B.....	257	
Figura142. Render propuesta_Bloque B.....	258	
Figura143. Fachadas_Bloque B.....	259	
Figura144. Render interior_Bloque B.....	260	
Figura145. Render interior_Bloque B.....	261	
Figura146. Render interior_Bloque B.....	261	
Figura147. Planta arquitectónica actual bloque_C.....	263	
Figura148. Planta arquitectónica propuesta bloque_C.....	263	
Figura149. Isometría de rehabilitación de cubierta.....	266	
Figura150. Detalle constructivo bloque_C.....	267	
Figura151. Planta ilustrada de propuesta_Bloque C.....	268	
Figura152. Corte longitudinal_Bloque A.....	268	
Figura153. Isometría de materiales_Bloque C.....	269	
Figura154. Render propuesta_Bloque C.....	270	
Figura155. Render interior sala de juegos_Bloque B.....	272	
Figura156. Render interior sala de lectura_Bloque B.....	273	
Figura157. Render interior sala de juegos_Bloque B.....	273	
Figura158. Render propuesta nueva arquitectura_Ludoteca.....	274	
Figura159. Planta arquitectónica ludoteca.....	275	
Figura160. Planta ilustrada de propuesta_Ludoteca.....	276	
Figura161. Corte longitudinal_Ludoteca.....	276	
Figura162. Render interior zona ludica_Ludoteca.....	277	
Figura163. Render interior zona de lectura_Ludoteca.....	278	

Figural64. Render jardin interior.....	279
Figural65. Render sala de juegos.....	279
Figural66. Render propuesta nueva arquitectura_Baños Bloque C.....	280
Figural67. Planta arquitectónica baños públicos_ Bloque C.....	281
Figural68. Planta ilustrada de propuesta_Baños públicos.....	282
Figural69. Corte longitudinal_ Baños públicos.....	282
Figural70. Render interior baños públicos.....	283
Figural71. Render propuesta Eje de módulos comerciales.....	284
Figural72. Planta arquitectónica módulo comercial.....	285
Figural73. Planta ilustrada de módulo comercial.....	285
Figural74. Render propuesta Eje comercial.....	286
Figural75. Render propuesta Eje comercial.....	287
Figural76. Render propuesta baños públicos_Área deportiva.....	288
Figural77. Planta arquitectónica baños públicos_Área deportiva.....	289
Figural78. Planta ilustrada baños públicos_Área deportiva.....	289
Figural79. Render exterior cafetería.....	290
Figural80. Render exterior parque esculturas.....	291
Figural81. Render exterior parque esculturas.....	292
Figural82. Render exterior jardin Café-Libro.....	293
Figural83. Guión de entrevista_moradores.....	306
Figural84. Guión de entrevista_comerciantes.....	307
Figural85. Guión de entrevista_profesionales.....	308
Figural86. Variables de la investigación.....	309
Figural87. Categorías fundamentales según variables.....	310
Figural88. Red de conceptos variable 1.....	311
Figural89. Red de conceptos variable 2.....	312
Figural90. Ficha de observación de campo.....	313
Figural91. Cartografía base para visita de campo.....	314

ÍNDICE

de tablas

Tabla 01. Cuadro resumen estado del arte.....	46	Tabla 43. Programa urbano.....	208
Tabla 02. Bienes inmuebles patrimonio industrial.....	49	Tabla 44. Propuesta de intervención - Bloque A.....	242
Tabla 03. Valores que se registran en bienes patrimoniales.....	51	Tabla 45. Propuesta de intervención bloque_B.....	252
Tabla 04. Diseño Metodológico.....	69	Tabla 46. Propuesta de intervención bloque_C.....	264
Tabla 05. Actividades objetivo 1.....	71		
Tabla 06. Infraestructura Verde.....	77		
Tabla 07. Ficha de observación_Nº1.....	102		
Tabla 08. Ficha de observación_Nº2.....	104		
Tabla 09. Ficha de observación_Nº3.....	106		
Tabla 10. Ficha de observación_Nº4.....	108		
Tabla 11. Ficha de observación_Nº5.....	110		
Tabla 12. Ficha de observación_Nº6.....	112		
Tabla 13. Ficha de observación_Nº7.....	114		
Tabla 14. Ficha de observación_Nº8.....	116		
Tabla 15. Ficha de observación_Nº9.....	118		
Tabla 16. Grados de protección ficha INPC.....	133		
Tabla 17. Valores y atributos de la Estación Ferroviaria.....	134		
Tabla 18. Ficha estado actual_bloque A.....	145		
Tabla 19. Ficha de patologías_bloque A.....	146		
Tabla 20. Ficha de patologías_bloque A.....	148		
Tabla 21. Ficha estado actual_bloque B.....	151		
Tabla 22. Ficha de patologías_bloque B.....	152		
Tabla 23. Ficha de patologías_bloque B.....	154		
Tabla 24. Ficha estado actual_bloque C.....	157		
Tabla 25. Ficha de patologías_bloque C.....	158		
Tabla 26. Ficha de patologías_bloque C.....	160		
Tabla 27. Diagnóstico integral_bloque A.....	162		
Tabla 28. Diagnóstico integral_bloque B.....	164		
Tabla 29. Diagnóstico integral_bloque C.....	166		
Tabla 30. Ficha de perfil de comerciantes.....	169		
Tabla 31. Ficha de perfil de comerciantes.....	170		
Tabla 32. Ficha de perfil de moradores.....	171		
Tabla 33. Ficha de perfil de profesionales.....	172		
Tabla 34. Estrategias de intervención Bloque_A.....	182		
Tabla 35. Estrategias de intervención Bloque_B.....	184		
Tabla 36. Estrategias de intervención Bloque_C.....	186		
Tabla 37. Estrategias de diseño arquitectónico.....	188		
Tabla 38. Estrategias de diseño urbano.....	190		
Tabla 39. Estrategias de diseño urbano.....	192		
Tabla 40. Infraestructura verde para propuesta.....	193		
Tabla 41. Proceso de diseño participativo.....	195		
Tabla 42. Programa arquitectónico.....	207		

CAPÍTULO 1

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

En la actualidad, debido a la discontinuación del sistema ferroviario en Ecuador, muchas de las estaciones ferroviarias han sido abandonadas, producto de este abandono se han generado diversas problemáticas relacionadas a la delincuencia, la drogadicción, la prostitución y el comercio informal, sumado a esto, el proceso de modernización de las ciudades y el incremento de la industria automovilística, han convertido estos espacios con valor histórico en no lugares.

En esta investigación se aborda específicamente el caso de la estación ferroviaria de Latacunga, ubicada en la provincia de Cotopaxi en la parroquia Eloy Alfaro, en un barrio que debido a la influencia del ferrocarril lleva por nombre "La Estación", en este sitio se observa como este equipamiento de transporte implantado en una manzana irregular producto de la disposición de las líneas férreas, se ha convertido en un espacio marginalizado que no se integra a la ciudad, el espacio público conformado por andenes, sitio de maniobras, vías férreas y áreas de tierra se ven apoderados por la maleza, la contaminación y el desarrollo de actividades comerciales en espacios poco adecuados para su funcionamiento, los

bloques patrimoniales que conforman la estación ferroviaria y el campamento de sección N°37 poco a poco se han ido deteriorando, esto ocasionado por la falta de uso, agentes naturales y el accionar humano con actos vandálicos.

Ante esta problemática, esta investigación se embarca en la búsqueda de una propuesta de diseño que pueda devolverle el protagonismo y el valor que solía tener este equipamiento para la ciudad, para ello se inicia con un proceso de contextualización analizando casos similares en países latinoamericanos a nivel macro, en Ecuador con la problemática y el estado actual de las estaciones ferroviarias a nivel meso y finalmente a nivel micro la investigación se enfoca en el objeto de estudio ubicado en la ciudad de Latacunga, después de contextualizar el problema, la investigación continúa en el capítulo 2 con el estado del arte, donde se analizan diferentes artículos relacionados al tema de investigación, esto con el objetivo de explorar la metodología empleada por otros autores para dar solución al problema y que puedan beneficiar a este trabajo. Para tener un mayor dominio del tema se realiza una fase de marco teórico, donde se abordan distintos conceptos y teorías relacionados a las dos variables principales del tema, sumado a esto se estudia la parte legal para tener un conocimiento sobre las leyes, competencias, sanciones, instructivos y normativas que se emplearan en el desarrollo del proyecto.

Después de tener un mayor dominio del tema y conocer las problemáticas y métodos aplicados en otros casos de estudio, la investigación continua en el capítulo 3 con el marco metodológico, donde se define la línea de investigación, el enfoque, los niveles y los tipos de investigación que se emplearan en este trabajo, así como también las técnicas e instrumentos de recolección de datos. Una vez definida la metodología, pasamos al capítulo 4 con el cumplimiento de los objetivos planteados, para dar cumplimiento al primer objetivo se realiza un diagnóstico de la zona de estudio, iniciando por análisis del contexto social, económico, ideológico cultural y físico ambiental del sitio, después mediante unidades de paisaje se delimita el caso urbano de la parroquia Eloy Alfaro generando 9 unidades de paisaje de las cuales se realiza un diagnóstico por unidades, este proceso permite justificar la razón del por que se selecciono esta zona y delimitar el área de influencia del proyecto, continuando con este análisis la investigación se enfoca en la unidad de paisaje 1 donde esta ubicado el proyecto para realizar un análisis mas profundo.

Una vez entendido el contexto, este trabajo continua con el estudio del sitio donde esta implantada la estación ferroviaria; mediante visitas de campo se generaron fichas de observación donde se realiza un diagnóstico del estado actual del espacio público que conforma la estación ferroviaria, posteriormente se realiza una valoración de los bienes patrimoniales existentes, en base a criterios de antigüedad, características estético formales, tipologías funcionales, técnicas constructivas, su entorno urbano – natural y sus características históricas, en base a este análisis se determinan los valores y atributos de los bienes patrimoniales para después pasar a un análisis de autenticidad e integridad. Para determinar el estado actual de los bienes patrimoniales se realizan fichas de análisis de patologías donde se identifica las afectaciones físicas presentes en las edificaciones, concluyendo este análisis con un diagnóstico integral de valor y daños por bloques. Finalmente, este objetivo termina con un primer acercamiento a los actores involucrados como comerciantes, moradores y profesionales, para conocer sus opiniones sobre el objeto de estudio y sus perfiles.

Para el objetivo 2, la investigación pasa a la fase donde se definen las estrategias de diseño y estrategias participativas mediante estudios de caso, para ello se inicia por un análisis de referentes de los que se destacan 3, el parque de la estación en Buenos Aires, el parque High Line en Nueva York y el parque ferrocarril de Cuernavaca, de estos se analiza el contexto, el rol social, las experiencias de uso, los actores y el objeto de estudio mediante una matriz de análisis de referentes, al conocer estos casos de estudio y las estrategias empleadas por los autores, la investigación plantea el tema de “repensar la estación ferroviaria”, esto mediante el diseño participativo y el codiseño donde se involucra a la comunidad en el proceso de diseño, generando de esta manera un proyecto “desde la gente y para la gente”, finalmente este objetivo culmina con el análisis de las estrategias de intervención y estrategias de diseño finales que se aplicaran en la propuesta.

Para el ultimo objetivo, después de recorrer un camino de investigación de campo y documental, analizando el problema, comprendiendo el contexto, analizando casos de estudio similares y conociendo las necesidades y pensamientos de las personas que habitan este lugar, pasamos a la ultima fase de la propuesta de diseño, que inicia con un programa arquitectónico, un plan masa y un organigrama funcional, donde se distribuye las distintas áreas y espacio que tendrá la propuesta y como estas se relacionan entres si, aquí se plantea un cambio de uso para los bienes patrimoniales en el caso de la estación ferroviaria se convertiría en un museo – ludoteca con la incorporación de nueva arquitectura con una estructura ligera y en el caso del campamento de sección N°37 un café – libro, finalmente para la propuesta urbana se propone convertir el espacio publico en un equipamiento de uso múltiple con actividades recreativas, comerciales y culturales, integrando así los espacios deportivos existentes, los bienes patrimoniales y formalizando la actividad comercial que se generó en este lugar por el abandono de la estación ferrocarril.

CONTEXTUALIZACIÓN

Macro

<<La construcción de las estaciones de ferrocarril presupone la existencia de los ferrocarriles>> (PEVSNER, 1979).

Esta afirmación por parte del autor permite entender la evolución histórica de las estaciones de ferrocarril, misma que inicia en Europa en el siglo XIX con la primera línea de ferrocarril inaugurada el 15 de septiembre de 1830 que uniría las ciudades de Liverpool y Manchester. Al principio o al final de esta línea se construyó una estación férrea que pronto se convertiría en el símbolo de la evolución tecnológica del sistema de transporte, usado para el movimiento mercantil y el movimiento de las masas. Este sistema revolucionario se extendería por toda Europa y Estados Unidos hasta llegar a los países influenciados por estas naciones.

Su decadencia inicia a partir de los años veinte del mismo siglo con la popularización del automóvil y el avión. Para los años cincuenta las estaciones ferroviarias rurales serían las primeras en ser abandonadas y en la siguiente década iniciaría el declive de las estaciones ferroviarias urbanas. En Inglaterra, entre 1963-1976 se dejarían de utilizar más de 3.500 estaciones y en Estados Unidos se perderían 20.000 estaciones de las 40.000 que una vez existieron (Chapa, 2017). Tras el fin de la Segunda Guerra Mundial se empezó a tomar acción por el patrimonio industrial, ya que empezaron a ser eliminados por ser considerados como anticuados y obsoletos, como el caso de la Euston Station (Estación de Euston) de Londres, que fue destruida en 1962 (Pozo, 2002).

En **Latinoamérica** la incorporación del ferrocarril se produce por la expansión comercial y flujo de capitales de los países industrializados hacia el continente. Una de las primeras estaciones ferroviarias apareció en Perú en 1851, la estación del ferrocarril de Lima- Chorrillos inaugurándose así el primer ferrocarril sudamericano; le siguió Chile en el mismo año tras el descubrimiento de minas de plata lo que llamó la atención de la inversión extranjera, después Argentina

en 1857, y posteriormente le seguiría Paraguay y Uruguay entre los años de 1859 y 1869, por encima de la arquitectura implementada en estas estaciones lo que más llamaba la atención de los pobladores era los denominados en ese momento como "los oscuros y poderosos monstruos de hierro" (Tartarini J., 2016).

De esta manera continuaría su auge por los demás países hasta 1929, donde la crisis financiera mundial (la Gran Depresión), causada por la caída de la bolsa de valores de Nueva York, afectaría rápidamente a los países Latinoamericanos (Muga & Seiwert, 2021).

Argentina fue uno de los países afectados por este fenómeno, puesto que la mayor parte de sus empresas dependían de la inversión extranjera; dentro estas empresas se encontraba la industria ferroviaria que estaba ligada a un vaivén de procesos de desarrollo, y reducción de inversión de capitales para que pueda continuar con su funcionamiento. Desde mediados del siglo XX al igual que otros países la actividad ferroviaria fue en declive, iniciando por la disminución de flujos comerciales y el transporte de personas, lo que significó que se dé el proceso de desmantelamiento del ferrocarril. Asimismo, la falta de mantenimiento ocasionado por el desuso de la infraestructura, causó el deterioro de los elementos arquitectónicos e instalaciones que conformaban las estaciones férreas; a esta fase de decadencia se le suma el proceso de desguace por acción de la destrucción y venta ilegal de herramientas y maquinarias de la industria ferroviaria. El deterioro material y simbólico del ferrocarril conllevó a un debilitamiento cercano a la pérdida de identidad social, de lo que significaba el ferrocarril para las distintas regiones (Yuln, 2022).

El deterioro, abandono y cambio de uso de la infraestructura férrea, se da cuando los denominados caminos de hierro pierden paulatinamente su importancia en el esquema de sistemas de transporte, esto debido a la introducción de las carreteras como el nuevo sistema vial (Tartarini et al., 2019).

En **Colombia**, y como en la mayoría de países Latinoamericanos el sistema ferroviario estaba conformado por tres elementos: La Estación, la maquinaria y las vías. Las estaciones ferroviarias se implantaban cada 16 o 20 km con el objetivo de mejorar el transporte de mercancías entre el sector agrícola y la ciudad, además de ser puntos donde se reabastecía de agua a las maquinarias. La instrucción del ferrocarril en Latinoamérica, significó un importante cambio para la estructura urbana, puesto que las estaciones funcionaban como elementos dinamizadores de la morfología urbana, misma que se fue consolidando usando a la estación como base central. Este sistema también contribuiría a la evolución histórica de la economía, la política y la sociedad, dado que las vías y las estaciones ferroviarias funcionarían como elementos vertebradores que promovían la transferencia cultural entre ciudades y donde la mayoría de los pobladores quería tener sus negocios junto a estos sistemas por el intercambio comercial y el constante flujo de personas. Sin embargo, actualmente, estos sistemas se encuentran en ruinas, abandonados y deteriorados y esto no solo significa la pérdida de un medio de transporte, sino también, el olvido y la decadencia de un sector urbano, generando una ruptura entre el paisaje ferroviario y las modernas urbes. Esta situación principalmente a causado un importante daño económico y ambiental, afectando el sistema productivo y social de las regiones donde a perdido su influencia y posterior a esto se ha puesto en riesgo su valor simbólico, su continuidad histórica, su identidad y su sentido de pertenencia (Rosa, 2022.; Velasco et al., 2024).

En **México**, la estación de Huixtla, Chiapas se ha convertido en un espacio de poca utilidad, las instalaciones se han convertido en bodegas de herramientas usadas para el manteniendo de las vías ferroviarias. Alrededor de la estación ferroviaria, la parte de los andenes y las vías han sido apropiadas por comerciantes informales. El sector comercial que inicialmente se caracterizaba por la compra y venta de productos agrícolas y otros bienes, ahora se caracteriza por la comercialización de ropa, mochilas y aparatos electrónicos. Los comercios están estructurados de manera improvisada; en su mayoría se componen de varillas

de metal, lonas o plásticos negros que están sujetos por cuerdas. Estos puestos están conformados de acuerdo a las necesidades particulares de cada mercader y se extienden a lo largo de todas las vías (Trujillo Edgar & Goyas Mejía, 2022).

Figura01. Estación de Huixtla, Chiapas



Nota. Comercio Informal, armado con plasticos y varillas.

En **Chile**, en la antigua estación de tren Pelicana, esta situación se tornaba más preocupante, puesto que en estos espacios abandonados se empezaron a desarrollar otro tipo de afecciones. Iniciando por personas que ingresaban a estos sectores con el objetivo de tener un sitio donde refugiarse, aun sabiendo que estos espacios no fueron diseñados para ese uso; y al no existir ningún tipo de intervención progresivamente se fueron convirtiendo en puntos conflictivos, donde el consumo de alcohol, el depósito de basura y de necesidades biológicas eran más recurrentes, estas acciones generaron incertidumbre en la población, debido a que empezaron a ver a estos espacios como lugares de inseguridad y delincuencia (Leiva et al., 2022).

“América Latina y el Caribe es la región más urbanizada del mundo en desarrollo. Esta posición de avanzada se debe a una verdadera revolución del patrón de asentamiento de

la población acaecida durante la segunda mitad del siglo XX" (P. da Cunha & Rodríguez Vignoli, 2010). Este desarrollo urbanístico significó la pérdida de importancia y valor de diferentes elementos arquitectónicos que simbolizaban historia, tradición y cultura en las diferentes regiones, como en este caso las estaciones de ferrocarril que llegaron a ser puntos altamente transitados por su vinculación al desarrollo social y económico, a que ahora se conviertan en espacios abandonados y poco concurridos.

Meso

En **Ecuador**, el inicio del ferrocarril se da en el año 1870 durante la presidencia de Gabriel García Moreno, con un avance progresivamente lento hasta 1895 donde Eloy Alfaro asciende a la presidencia y acelera este proceso. El objetivo de esta línea férrea era conectar las dos ciudades más importantes del país, Quito y Guayaquil, inicialmente para el rápido transporte de mercancías.

Figura 02. Gestores de la obra del sistema ferroviario.



*García
Moreno*
INICIADOR

*Eloy
Alfaro*
PROPULSOR

*Hacher
Harman*
EJECUTOR

Su decadencia inicia en 1950 y mediados del siglo XX por diferentes daños en los tramos de las vías y la construcción de diferentes redes de carretera. Entre los años de 1985 y 1986, se realizaron diferentes análisis de la situación por la que atravesaba la vía férrea, misma que fue catalogada en un estado de deterioro, provocado por el envejecimiento de los materiales y agentes naturales como deslizamientos, los fuertes inviernos y el crecimiento de maleza. En el caso de

los equipos estos eran totalmente obsoletos las locomotoras a vapor tenían un costo de operación muy alto, esto debido a la falta de repuestos para su correcto funcionamiento. Los talleres mecánicos donde se daba mantenimiento a las locomotoras se encontraban carros y vagones destruidos por el uso y el paso del tiempo. Para ese entonces solo los tramos Quito – Riobamba; Bucay - Durán e Ibarra –E San Lorenzo, correspondiente al 53% de la red inicial férrea se encontraba en funcionamiento (Bastidas, 1986).

La construcción de redes importantes de carretas empezó a dificultar la movilidad por el cruce entre calles y líneas férreas, principalmente en los centros urbanos donde este problema era más evidente; y con el incremento de la industria automovilística se empezaría a restarle importancia al sistema ferroviario ecuatoriano. Como último impulso por mejorar la situación se adquirieron locomotoras electro-Diesel como una forma de modernizar el sector ferroviario, sin embargo, no tuvo un gran impacto dejando a la Empresa Nacional de Ferrocarriles Ecuatorianos a su suerte (Rivera, 2007).

En noviembre de 1985, el gobierno tomaría la decisión de construir y financiar el ferrocarril electrificado para Quito – Guayaquil, pese a ello, la caída del precio del petróleo en 1986 dificultaría el plan de acción del gobierno, en ese lapso de tiempo el Banco mundial presentó un estudio de inversión pública, que refutaba por antieconómica la viabilidad de transformar o rehabilitar el sistema de ferrocarriles nacionales ecuatorianos, esto debido a su deterioro y disminución de carga transportada, esta situación significó el abandono de las estaciones ferroviarias y la progresiva destrucción de las vías férreas (Batidas, 1986).

A finales del siglo XX, la mayor parte de la línea férrea era inutilizable; solamente se encontraba en funcionamiento los trayectos de Quito-Latacunga y Riobamba-Alausi-Sibambe que eran utilizados con fines turísticos.

En el año de 2007, bajo la presidencia de Rafael Correa se planteó la estrategia de rehabilitación del Ferrocarril, esto como una forma de recuperar el patrimonio cultural

e histórico del país, esta vez no como un sistema enfocado en el transporte de mercancías, sino más bien, como una modalidad de transporte de atractivo turístico – patrimonial que contribuya al desarrollo socio económico del país. Se rehabilitaron los tramos de Sibambe hasta Bucay, se reconectaron las ciudades de Ambato y Riobamba, el tramo Riobamba Palmira, el trayecto de Durán hasta Bucay, la ruta Ambato-Quito, donde el turismo se convertiría en la principal fuente de ingresos.

Figura03. Presidentes del Ecuador



Rafael Correa
REHABILITADOR



Lenin Moreno
CIERRE

Esta situación se mantendría hasta el año 2020, donde debido a una crisis financiera y por el accionar de la pandemia, el presidente en curso Lenin Moreno, decidiría cerrar diferentes empresas públicas entre ellas Ferrocarriles del Ecuador, afectando a diferentes zonas donde el turismo que se había generado por el ferrocarril era la principal fuente de ingresos de muchas familias.

En **Alausí**, se encuentra el que una vez se denominaba como el “tren más difícil del mundo” esto por la construcción de su ruta entre montañas y abismos, un tramo de 12.5 km desde Alausí hasta la estación ferroviaria de Sibambe, en este trayecto se podía apreciar los paisajes andinos ecuatorianos y la maravillosa obra de la ingeniería en un trayecto en zigzag en el monte Pistishí denominado la “Nariz del Diablo”. El tren que fue rehabilitado en el año de 2007 dejó de funcionar en el 2021 y actualmente sus pobladores mencionan que esta zona se esta muriendo y las maquinarias se encuentra

en estado de oxidación. Roldán (2024) alcalde de Alausí menciona lo siguiente “Cuando funcionaba el tren teníamos mas de 60.000 turistas, pero desde que el gobierno decidió parar el tren, hemos perdido todo”.

En la estación ferroviaria se encuentran 8 maquinarias que se están “pudiendo” por la oxidación del metal que las compone, se han registrado denuncias de personas que se roban las rieles, clavos y madera de las vías. Los artesanos que vivían del turismo ahora solo son visitados por pocos turistas a los que les comparten sus anécdotas del “tren más difícil del mundo” y ofrecen pequeños trenes de madera y artesanías que representan el patrimonio ferroviario de Alausí (EFE, 2024).

Figura04. Estación ferroviaria de Salcedo.



Nota. Estación del Cantón Salcedo abandonada con rastros de vandalismo.

Entre los años 2010 y 2022, se presentaron alrededor de 267 denuncias por delitos que se relacionaban al vandalismo y la delincuencia presente en las infraestructuras ferroviarias a escala nacional, se dieron diferentes casos como en Tungurahua donde los moradores cercanos a estos espacios denunciaban robos de partes de rieles que eran sustraídas

para la venta de hierro, otro caso se dio en Salcedo donde delincuentes y drogadictos utilizaban la estación del Ferrocarril como alojamiento, por lo que los vecinos cercanos a esta zona no querían circular o acercarse a este espacio debido a la inseguridad. (La Hora, 2022). Así se ha mantenido hasta la actualidad convirtiéndose en espacios lúgubres y peligrosos.

FiguraO5. Talleres ferroviario de Chiriyacu - Quito



Nota. Abandono. Los ferrocarriles se encuentran vandalizados y grafitados.

En **Quito** se encuentra uno de los talleres de Ferrocarriles del Ecuador que actualmente se considera como un cementerio de chatarra, debido a que las locomotoras están entre la maleza y fierros oxidados. El tren crucero que en su momento obtuvo grandes reconocimientos como el mejor producto turístico en 2013, ahora se encuentra abandonado, el color rojizo característico de este medio de transporte ahora está cubierto de polvo y grafitis, se puede observar vagones totalmente vandalizados y el color anaranjado característico del oxido que se apodera de los fierros, se registra daños causados por parte de delincuentes que han roto los techos y paredes, además de que estos espacios eran utilizados para consumir sustancias ilícitas por lo que se encontraron colilla de cigarrillos, botellas de licor y otras sustancias. Los moradores de los distintos sectores relacionados a las estaciones y

talleres de los ferrocarriles, sienten temor de ser identificados, dado que estos espacios han sido tomados por distintas bandas delictivas; se han registrado casos de robo de equipo eléctrico, alambres, tuercas y piezas del sistema del ferrocarril, así como también rieles dañados o desmantelados entre hierbas y escombros (Mantilla, 2023).

En **Durán**, donde las instalaciones ferroviarias cerraron sus puertas por la pandemia en 2020, actualmente se contempla un ambiente totalmente diferente con vagones abandonados y el sistema ferroviario cubierto de maleza. Melo Morán (2023) morador de sector expresa que “Yo no nací en Durán, pero vivo aquí años y veo que esto está abandonado. Le dan poca importancia a lo que era el principal atractivo turístico de este cantón” (Concha, 2023).

FiguraO6. Ruta del ferrocarril en Ecuador.



Nota. Sistema ferroviario de Ecuador.

Micro

En **Latacunga**, cantón perteneciente a la provincia de Cotopaxi, se encuentra la estación ferroviaria conocida como “La Estación”. Ubicada hacia el oeste del casco central de la ciudad en la parroquia urbana Eloy Alfaro, exactamente en el barrio que lleva el mismo nombre “La Estación”, esto debido a la influencia que tuvo este medio de transporte al llegar a este sector, siendo el centro para el desarrollo urbanístico de esta parroquia; se puede apreciar claramente el impacto de la estación ferroviaria en la configuración de la morfología urbana, ocupando una manzana con una forma orgánica y a su alrededor se generaron los distintos asentamientos.

La Estación ferroviaria de Latacunga fue inaugurada el 22 de junio de 1941, por la continuidad de la línea férrea proveniente de Quito, cuentan anécdotas que muchos de los asistentes llegaron a desmayarse debido a la imponente y grandeza de la maquinaria a vapor (Rengifo Robayo, 2018).

En el sector donde se encuentra implantada la estación ferroviaria, se desarrolla una gran actividad comercial y gastronómica que caracteriza a Latacunga, como son las “allullas, el queso de hoja y las chugchucaras”, estos comercios se han visto afectados por la pérdida de concurrencia de turistas tras el cierre total de la estación.

Figura07. Estación ferroviaria de Latacunga.



Nota. Estación de Latacunga, llegada del ferrocarril

Figura O8. Fotografía aérea de la zona de estudio



En primera estancia los problemas sociales, con el predominio del comercio informal, donde las vías férreas y parte de los andenes, han sido apropiados por comerciantes dedicados a la venta de productos textiles y productos alimenticios en condiciones de no aptas para su funcionamiento. Lo mas preocupante de este sector es la presencia de libadores, personas que se dedican a consumir alcohol en el espacio público, sentados en las vías férreas o en los espacios deportivos del sector, y es preocupante debido al ejemplo que se les esta dando a las futuras generaciones, puesto que por este mismo sector también transitan estudiantes y niños que usan los espacios recreativos.

La estación ferroviaria y el Campamento de sección N.º 37, se encuentran en estado de abandono y deterioro, sus elementos estructurales presentan diferentes fallas, así como también malos procesos de intervención. Estas construcciones también han sido utilizadas como alojamiento por parte de personas en situación de calle, donde se evidencio ropa tendida y camas improvisadas usadas para pasar la noche.

El abandono de la estación ferroviaria no es un hecho que solo afecta al espacio público, o a las edificaciones que lo componen, sino que afecta a todo el sector, ya que se ha a llegado a catalogar como una zona roja, donde se desarrollan diferentes problemas sociales como la prostitución callejera, la drogadicción y la delincuencia. La poca importancia que se le da a este espacio por su falta de funcionalidad como transporte de pasajeros, ha provocado que se convierta en un espacio de invisibilidad social, donde la desvalorización simbólica es más que evidente, y se puede apreciar un cambio significativo de un lugar que inicialmente era muy relevante por el intercambio social y económico, a que ahora se convierta en un espacio totalmente desolado víctima del abandono y la degradación por el paso del tiempo.

FiguraO9. Comerciantes informales en aceras.



Figura10. Personas libando en vías ferreas.



ÁRBOL DE PROBLEMA

Figura 11. Árbol de problema.

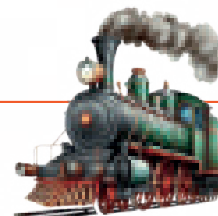
EFECTOS



Apropiación del espacio público por grupos conflictivos y comercio informal



Deterioro de las edificaciones, malas intervenciones y actos de vandalismo



Desconocimiento de la importancia de este lugar para la historia ecuatoriana

Abandono de la antigua estación ferroviaria de Latacunga y su transformación como un lugar obsoleto y de inseguridad.

CAUSAS

Inadecuada planificación urbana para integrar este espacio a la ciudad



Escasas estrategias de conservación para las edificaciones patrimoniales



Escasos conocimientos sobre el patrimonio industrial ferroviario



JUSTIFICACIÓN

La **pertinencia** del proyecto radica en la inminente intervención que se debe realizar para recuperar este sector conocido como “La Estación”, cuyo abandono ha generado un deterioro progresivo tanto de la edificación como del espacio público urbano, causando una pérdida de identidad y valor cultural. Con la intervención que se realice en este espacio se busca mitigar los problemas de inseguridad y fomentar el desarrollo cultural y recreativo. Mientras su **relevancia**, se verá presente en el impacto que generara el proyecto, reavivando actividades económicas, sociales, culturales y turísticas del sector “La Estación”, que se encuentra en decadencia tras la falta de presencia del ferrocarril turístico, además de ser una forma de impulsar el desarrollo de nuevos emprendimientos en un espacio más activo, más seguro y con una mejor apariencia visual, esto no solo en beneficio para el sector, sino también para la ciudad de Latacunga al recuperar un espacio altamente conflictivo.

Por otro lado, la **acotación** de esta intervención brinda una solución a los diferentes problemas que se generan en este espacio, ofreciendo una mejor calidad de vida para los habitantes de este sector y un mejor atractivo turístico para la ciudad, transformando un espacio lúgubre en un lugar de encuentro, donde a más de las diferentes actividades que se puedan realizar en el sitio, la gente también pueda recordar tiempos pasados y las futuras generación puedan conocer la historia que guarda este lugar.

La intervención es **viable**, ya que se cuenta con la información y recursos necesarios para el desarrollo de esta investigación, como fuentes bibliográficas, artículos, revistas, secciones de libros y el tiempo disponible para la búsqueda del mismo, así como también el apoyo de entidades públicas como el GAD municipal de Latacunga y los directivos del barrio quienes permiten el acceso a este lugar para la recopilación de diferentes datos, de igual manera se cuenta con el apoyo y asesoramiento de docentes de la Universidad Tecnológica Indoamérica especializados en los diferentes

temas que aborde mi proyecto, finalmente se cuenta con la capacidad de usar diferentes herramientas de software y hardware necesarios para el proceso de esta investigación y desarrollo del proyecto.

Por último, lo que hace **innovador** a este proyecto, es la posibilidad de abordar distintos temas, en la parte urbana, con la intervención del espacio público de la estación y su integración con distintas áreas para vincularlas nuevamente a la ciudad; en lo patrimonial con la propuesta de rehabilitar y darles un nuevo uso a las edificaciones existentes; y en lo arquitectónico al proponer espacios donde se puedan realizar actividades comerciales evitando la informalidad.

OBJETIVOS

a. Objetivo general

Generar una integración urbano- arquitectónica de la antigua Estación de la ciudad de Latacunga para recuperar su valor social y cultural.

b. Objetivos específicos

- I. Diagnosticar la zona de estudio mediante la investigación de campo y documental.
- II. Definir las estrategias proyectuales y participativas de diseño mediante estudios de caso.
- III. Proponer un diseño que promueva las actividades recreativas y culturales del sector mediante el uso de herramientas digitales 2D y 3D.



CAPÍTULO 2

CAPÍTULO 2

ESTADO DEL ARTE

<<Si he logrado ver más lejos ha sido porque he subido a hombros de gigantes>> Isaac Newton

El presente proyecto de investigación se desarrolla a partir del entendimiento de la problemática existente, tras el abandono de las estaciones ferroviarias y como esto afecta en la concepción del entorno. Por consiguiente, a través de la sustentación bibliográfica de diversos repositorios bibliográficos, se analizaron artículos relacionados al problema, buscando entender cuál fue la metodología aplicada por los distintos autores para sus procesos de intervención y como podrían aportar al desarrollo del proyecto investigativo.

El trabajo titulado **“Un sueño común Plan de rehabilitación de la ex estación de tren Pelicana. Valle del Elqui, Chile”** propuesto por Leiva et al. (2022), analiza la problemática a través del campo de la rehabilitación arquitectónica, considerando que “La rehabilitación arquitectónica es un tema de vital importancia para la arquitectura actual, más aún cuando se trata de edificios valiosos y significativos para sus comunidades”(Leiva et al., 2022). La metodología que aplica Leiva corresponde a una investigación de tipo proyectiva, debido a que su objetivo era diseñar un plan de

rehabilitación que dé solución a ciertas situaciones puntuales.

Para ello, en primer lugar, realizo una investigación basada en el diagnóstico de patologías constructivas para determinar el grado de afectación del inmueble y, luego, identifico las necesidades de espacios comunales que tenía la población de Pelicana.

Mediante un enfoque mixto, analizó los documentos existentes del edificio y entrevistó a los miembros de la comunidad, aludiendo que su investigación tenía un diseño transeccional, ya que su estudio se ubicaba en un momento puntual de la historia del edificio y que era multivariable al tratar por un lado el deterioro de la edificación y por otro los espacios comunales. Además, menciona la importancia de estas edificaciones construidas con materiales de bajo impacto ambiental y su aporte a la sostenibilidad, al fomentar el reciclaje de estas edificaciones y proponer una forma de intervenirlos, y para ello emplea de una rehabilitación con connotaciones contemporáneas bajo los criterios de Camilo Boito, evitando así falso históricos. Por otro lado, resalta la importancia de la participación de los diferentes actores de la comunidad en el proceso de intervención.

Para el desarrollo de su proyecto utiliza una normativa, que establece los parámetros para la intervención de

edificaciones patrimoniales en tierra cruda, y además los principios de las cartas internacionales que defienden el patrimonio, como la Carta de Florencia, Venecia y México.

Su investigación concluye, iniciando por su análisis de patologías, donde se evidencia daños biológicos, naturales, antrópicos y estructurales, posterior a esto la tabulación de datos obtenidos por encuestas, y por último la propuesta técnica que se apoya en los principios de la autogestión, el desarrollo sostenible y el rescate de las tradiciones constructivas. Finalmente reflexiona que esta investigación, sirvió de base para el reconocimiento del valor cultural del patrimonio edificado, que poco a poco está en riesgo de desaparición y que bien podría ser parte de nuestra historia como un patrimonio restaurado (Leiva et al., 2022).

El abandono de las estaciones ferroviarias no es un agente que solo afecta al elemento arquitectónico, sino que también influye en el contexto donde fue implantado, Villareal y Rizo (2019) en su estudio denominado **"Patrimonio ferroviario urbano-arquitectónico en el suroriente de Cuba"**, abordan este tema analizando la influencia del ferrocarril en los asentamientos que se generaron en torno a ella. Para su estudio plantean una investigación de tipo exploratoria, dividida en dos momentos: el primero, que parte de las referencias contextuales e históricas de la influencia del ferrocarril en la conformación de asentamientos poblacionales, y el segundo, que determina las características principales de los asentamientos originados en las provincias del suroriente de Cuba.

Bajo estas consideraciones, primero menciona que es importante entender el concepto de patrimonio ferroviario, y para ello emplea los criterios de la Carta de Nizhny – Tagil de 2003, así como también los principios de Dublín de 2011, esto con la finalidad de tener una idea integradora del concepto de patrimonio ferroviario, posterior a ello, los autores definieron sus variables que permitieron caracterizar los asentamientos originados por la llegada del ferrocarril, a partir del método de investigación de arquitectura y urbanismo planteado por Segre y Cárdenas, donde se toma en cuenta cuatro aspectos

fundamentales:

1. Analizar la realidad contextual del objeto de estudio.
2. Determinar la muestra de la población.
3. Analizar el objeto de estudio de manera general y desarticularlo de sus componentes arquitectónicos.
4. Analizar cada subsistema funcional y el comportamiento de sus componentes arquitectónicos.

De modo que, sus variables se estructuraron de la siguiente manera:

- a) Componente territorial.
- b) Infraestructura técnica.
- c) Tipología urbanística general.
- d) tipología arquitectónica.

Definidas de esta forma con el objetivo de caracterizar tanto urbanísticamente como arquitectónicamente los asentamientos originados con la llegada del ferrocarril.

En el desarrollo de la investigación, se revisó documentos que evidenciaban el proceso de introducción del ferrocarril y la formación de asentamientos poblacionales, se indagó en archivos históricos relacionados al tema, se realizó entrevistas con especialistas e investigadores y finalmente se corroboró la información mediante visitas de campo.

Su investigación concluye, definiendo las características que distinguen al urbanismo y la arquitectura que se originó por el ferrocarril, entendiendo a este como un elemento de conexión que influyó en la dinámica poblacional y económica de las zonas a las que estaba ligado; así como también en el desarrollo urbano con la línea férrea como compositor de la trama, y el cuadro de la estación ferroviaria como el espacio que determinaba la morfología de ocupación y ordenación

del territorio, se analiza también su tipología arquitectónica, caracterizada por la sencillez y el predominio de la madera como material constructivo, tipología que también inflúa en los asentamientos cercanos en cuanto al estilo y los materiales constructivos. En la actualidad mucho de estos asentamientos han sido alterados físicamente por el crecimiento poblacional y el paso del tiempo. Finalmente reflexiona que, en la actualidad, al ser estos espacios considerados como núcleos menores, suelen pasar desapercibidos y la mayor amenaza que presentan es la falta de conocimiento del valor, la historia y el legado que poseen (Villarreal & Rizo, 2019).

Un caso parecido al anterior mencionado, es el de Velasco y Delgado (2024) en su trabajo titulado **“Expansión urbana, ferrocarril y segregación social en Picaleña. Ibagué, Colombia”**, donde sus objetivos son similares, al analizar la influencia del ferrocarril en el contexto en el que estas estaban implantadas; sin embargo, incorporan a su análisis la segregación, dada por asentamientos informales que también se originaron por el mismo fenómeno.

Difieren en su metodología al emplear la tesis de Borsdorf, en la que se analiza la expansión urbana en cuatro momentos:

- a) Primero la ciudad colonial.
- b) Segundo la ciudad sectorial.
- c) Tercero la ciudad polarizada.
- d) Cuarto la ciudad fragmentada o ciudad contemporánea.

En base a esto plantean tres variables:

1. Categoría de demografía, donde indagan sobre el crecimiento poblacional.
2. La categoría de ordenamiento del territorio, donde analizan la planificación del uso del suelo, el espacio público, el patrimonio y la segregación socioespacial

3. La categoría de infraestructura de servicios públicos, donde analiza la estructura base de servicios para satisfacer las necesidades básicas de la población.

Las técnicas de recopilación de información, son muy parecidas a las planteadas por Villarreal y Rizo, sin embargo, hace hincapié en el uso de entrevistas como una forma de obtener información más descriptiva del contexto y sus características, menciona que para su estudio empleo una entrevista de tipo etnográfica semiestructurada, que consiste en plantear preguntas que se ajusten a la persona entrevistada, con el objetivo de reducir el formalismo y obtener una investigación más amena. Sus resultados también son similares, al entender a la estación como un elemento dinamizador y transformador de la estructura urbana, adicionado que a su alrededor se generaron modelos de ocupación informal no planificados, que lo orientaron a generar una ciudad fragmentada (Velasco et al., 2024).

En base a estos casos, se establece un factor determinante que influye tanto en la parte arquitectónica, como en la parte urbanística y es el desarrollo de la modernidad; en la arquitectura, se puede evidenciar esto con el caso de la estación ferroviaria de Pelicana, donde con el uso de nuevas técnicas de construcción, la orillaron al abandono y a que se considere como una construcción vieja; por otra parte en el urbanismo, con el desarrollo de nuevos asentamientos, la mayoría de estos no planificados que generaron casos de segregación. Para comprender de una manera más extensa el caso que estamos abordando, se suma a este análisis Parada y Bustamante (2023), con su estudio de **“Transformación de espacios desde la perspectiva no lugares: estudio de caso de la ciudad de Chillán, Chile.”**; entendiéndolo a la ciudad no solo como un elemento físico, sino también, como un fenómeno sociológico, que influye en la hipótesis de sobremodernidad para la transformación de lugares a no lugares. Para su caso de estudio, analiza como un lugar a la Plaza de Armas y a la Feria de Chillán; por el contrario, como un no lugar, al Centro comercial y la Estación de Ferrocarriles de Chillán.

Considerando lo antes mencionado, en su investigación se emplea una metodología documental y práctica, con un enfoque cualitativo y descriptivo, usado para el proceso de revisión bibliográfica y el trabajo práctico a través de visitas de campo. Las técnicas usadas son la etnografía visual, a través del uso de la fotografía documental, posibilitando el análisis fotográfico desde la base teórica.

Para el desarrollo de su investigación, divide estos procesos en fases:

1. La primera fase que es el planteamiento, donde a partir del conocimiento visual y teórico, delimita temporal y espacialmente el objeto de estudio.
2. La segunda fase es el diseño, donde define los ángulos y planos fotográficos para el proceso de documentación.
3. La tercera fase es la composición, donde emplea técnicas de fotografía representadas con color/blanco y negro.
4. La cuarta fase es la selección, donde emplea la técnica de storyboarding para la organización fotográfica y el descarte de fotografías.

Su objetivo al emplear estas fases de documentación fotográfica, es diseñar y componer un relato visual, y a través de esto comprender el porqué de un lugar y un no lugar en sus casos de estudio.

Finalmente expone sus resultados, catalogando como lugares a la Plaza de Armas y la Feria de Chillán, esto debido a su identidad, su historia y principalmente por las relaciones sociales que se aprecian en estos espacios, menciona que estos lugares tienen un valor bien impregnado, que es muy diferente a lo que pasa en el centro comercial y la estación ferroviaria, espacios a los que catalogó como no lugares, vistos desde la sociología como espacios impersonales, donde las personas se mantienen en el anonimato y donde es evidente que no existe un vínculo de socialización,

provocando una identidad momentánea. Analiza que las personas solo “vienen y se van”, por lo que solo ven a estos espacios como un lugar de tránsito, que los convierte en lugares definidos por el recuerdo y el olvido, perdiendo poco a poco su identidad.

Su investigación concluye, mencionando que la importancia radica en la influencia de las personas en un espacio, en cómo estas establecen un simbolismo mediante la convivencia social, o un abandono por la satisfacción momentánea. Aclara también su hipótesis de la sobremodernidad, esto debido al ritmo acelerado con el que se realiza las actividades hoy en día, donde se llega al punto de no saber por dónde se transita, lo que convierte a las personas en un accesorio más del espacio (Parada & Bustamante, 2023).

En esta misma línea Fernández (2019), también plantea una metodología para analizar las estructuras urbanas abandonadas o deterioradas, en su trabajo titulado **“Propuesta metodológica para el estudio de intersticios urbanos y su potencial uso como espacio público”** que surge como una forma de abordar el tema de fragmentación urbana y proponer variables que tipifiquen los intersticios urbanos, describiendo las condiciones morfológicas y socio-espaciales que permitan favorecer los procesos de adaptación y apropiación del espacio público deteriorado y descubrir en ellos sus capacidades y cualidades como elementos integradores y regeneradores de los tejidos urbanos desarticulados con el objetivo de mejorar sus condiciones de habitabilidad.

Antes de plantear su propuesta metodológica, menciona que el problema radica en el crecimiento expansivo de su zona de estudio (polígono “Las joyas”- México), carente de planificación que dejan vacíos urbanos. Su metodología parte de la definición de categorías, acorde a la interrelación de los intersticios con el tejido urbano y los cataloga de la siguiente manera:

- Obras Inacabadas (Vacíos residuales).
- Solares vacantes (Vacíos Latentes).
- Infraestructuras públicas en desuso (Vacíos obsoletos).
- Condiciones geográficas (Vacíos geográficos).
- Discontinuidad Morfológica (Vacíos intersticiales).

Posteriormente, al tener claro sus categorías define 3 variables:

1. Configuración morfológica, donde identifica los elementos delimitantes de las discontinuidades entre tejidos urbanos.
2. Características funcionales, donde identifica las potencialidades de interacción mediante el análisis la conectividad, accesibilidad, permeabilidad y relación espacial con tejidos circundantes, finalmente su tercera variable
3. Características sociales, donde analiza la percepción de la seguridad y la imagen urbana relacionado al sentido de pertenencia e identidad del lugar.

Para el desarrollo de su investigación, delimita su zona de estudio localizada en la Zona Norponiente de la Ciudad de León Guanajuato, y realiza un análisis a través de mapeos, observando que el tejido urbano presenta una segregación y fragmentación socio-espacial, producto de las configuraciones de fraccionamientos de forma regular e irregular, sugiere que esta zona se caracteriza por el desarrollo inmobiliario cerrado y por los asentamientos periféricos, que no permiten la interrelación social de las comunidades, por causa de estos dos factores se generó en la zona espacios percibidos como abandonados y carentes de planificación.

Finalmente concluye su investigación, infiriendo que la morfología urbana es el resultado de procesos metabólicos

producto de la densidad poblacional, la transformación del uso del suelo, y los flujos viales a través del tiempo; también reconoce que al realizar este análisis, se puede observar la capacidad de los intersticios urbanos, como posibles configuradores del tejido urbano y como un aporte para mejorar la imagen urbana; también menciona que es importante revisar los planes y programas de desarrollo urbano de las municipalidades, y considerar la participación de diseñadores urbanos y de paisajismo, al momento de plantear una propuesta que promuevan la humanización y la movilidad en estos espacios (Fernández, 2019).

La generación de espacios intersticios por el desuso de infraestructuras públicas, ha dado paso a que en estos espacios se desarrolle la informalidad y la inseguridad, para ello Gargantini (2019) en su proyecto denominado **“Estrategias de integración urbana en contextos de informalidad y avance de la inseguridad”, presenta una forma de intervenir estos espacios, tomando como caso de estudio el proyecto “Modelo de intervención integral, para la mejora de la calidad de vida de niños y jóvenes que habitan contextos de precarización social de Córdoba capital, a partir de la revalorización de espacios públicos”, a través de los principios del urbanismo social y táctico, y la participación de los ciudadanos en el proceso creativo de la planificación colectiva e interactoral, desarrolla un modelo de intervención integral considerando la revalorización de espacios públicos. Su trabajo está estructurado en tres etapas:**

- La primera etapa, que corresponde a la caracterización integral y participativa de la situación del territorio.
- La segunda etapa, prioriza los ejes de recuperación urbano-ambiental y su posible vinculación como proyectos de inserción socio-laboral, donde también plantea un estudio epidemiológico de investigación-acción sobre el consumo de sustancias ilegales, para posteriormente diseñar un modelo de intervención.
- En la tercera y última etapa, se implementa de manera preliminar propuestas de revaloración de

espacios públicos significativos.

La metodología que adopta, se asienta en un enfoque cualitativo de rescate de percepciones presentes en el territorio, mediante el urbanismo social y táctico, aplica metodologías de valorización subjetiva del paisaje, a través de mapeos que permiten tener una visión particular de los actores sociales, técnicos profesionales y áreas administrativas presentes en el territorio, la aplicación de esta metodología, implica un abordaje integral e interdisciplinario, a partir de factores urbanos, paisajísticos, deportivos, culturales, educativos y laborales, priorizando las zonas de intervención y sus propuestas de rehabilitación urbana. En base a esto plantea cinco estrategias:

- Estrategia 1: El mejoramiento de vías de conexión estructurantes, facilitando la "permeabilidad" de zonas ocultas, inaccesibles y de alta carga negativa de los barrios.
- Estrategia 2: La vinculación de nodos urbanos de uso deportivo-cultural-patrimonial.
- Estrategia 3: La transformación de bordes y límites urbanos de alta carga negativa mediante la intervención artístico-cultural y la recuperación vecinal de las calles.
- Estrategia 4: La selección de tecnologías favorecedoras de procesos de inclusión laboral juvenil, de oportunidades de capacitación y trabajo frente al crecimiento de actividades ilegales.
- Estrategia 5: Consolidación de espacios comunitarios y de un modo de gestión interactoral (Gargantini, 2019).

Finalmente, discute y concluye que la segregación es producto de la dualidad urbana y suponen nuevos desafíos para las políticas de integración de las ciudades, esto vinculado a la reducción de la inseguridad y avance de las actividades delictivas, considerando que resulta

indispensable las propuestas de apropiación, revalorización y rehabilitación del espacio público; agrega también que dependiendo del contexto que se vaya a intervenir, los mecanismos integradores que resultan de actividades como el deporte, ocio y esparcimiento permiten contrarrestar la exclusión y estigmatización de estas zonas.

Ante la problemática resultante del abandono de las estaciones ferroviarias, transformándose en espacios intersticios, víctimas de la segregación, desvalorización y el desarrollo de actividades delictivas. Rosa (2022), en su investigación doctoral nos invita a **Repensar el sistema ferroviario**, con su artículo titulado **"Repensado el sistema ferroviario"**, el cual inicia con esta frase "Repensar el pasado, para Rediseñar el presente y Recrear el futuro" donde su objetivo principal es la interpretación y la comprensión, del desarrollo territorial generado por la inserción del sistema ferroviario, caso de estudio la pampa húmeda cordobesa; esto con la finalidad de recuperar el ADN del ferrocarril y sus pervivencias.

La metodología aplicada está orientada a una recuperación paisajista integral, con estrategias de intervención a escala urbana y arquitectónica, bajo un marco de sostenibilidad; y para ello como los anteriores trabajos analizados, inicia por delimitar de forma físico-espacial el caso de estudio, el siguiente paso recomendado por Rosa, es realizar un diagnóstico FODA, no solo del cuadro de la estación ferroviaria, sino también a nivel urbano entendiendo que este sistema está articulado a todo el territorio, posterior a esto realiza una matriz de relevamiento, analizando cada componente de la estación ferroviaria, esto de acuerdo a su estado de conservación y mantenimiento actual, con el objetivo de identificar valores patrimoniales característicos de estos sistemas. Finalmente, estudia una serie de lineamientos y ejes estratégicos para generar un plan de recuperación, revalorización y resignificación del sistema ferroviario, acotando que analizar, diagnosticar e inventariar, son factores clave para plantear propuestas metodológicas de intervención en estos sistemas.

Los lineamientos que analiza se dividen en dos, por un parte los relacionados a la escala urbana, donde el primer lineamiento esta formulado como, Revitalización de la localidad promoviendo el desarrollo económico, social, cultural y ambiental en un marco de sostenibilidad, y plantea una serie de proyectos:

- La elaboración de un plan estratégico urbano que permita comprender el territorio.
- El mejoramiento de la calidad paisajista del cuadro de la estación ferroviaria con la incorporación de nuevos equipamientos.
- El diseño de circulaciones peatonales y ciclovías.
- El desarrollo de un sistema urbano de circulaciones, donde estas se complementen con las ya existentes.

Por otra parte, están los lineamientos a escala arquitectónica donde el primer lineamiento se formula como una recuperación, revalorización y resignificación de los edificios del cuadro de estación en un marco de sostenibilidad, y sus proyectos están orientados al relevamiento de edificios existentes, la recuperación de este espacio como sede del Museo Nacional y la incorporación de un masterplan, con actividades complementarias para el funcionamiento de un museo. En un segundo lineamiento esta el, Fortalecimiento y consolidación de la identidad de la comunidad, para lo que propone proyectos de generación de actividades culturales, la creación de una escuela de oficios, y la adecuación de los vagones como centros de exposiciones (Rosa, 2022).

Finalmente, concluye que la arquitectura ferroviaria se mantiene en un estado de tradición e innovación, y que a pesar de su estado de deterioro son edificios emblemáticos responsables de la configuración territorial, por lo que debe preservarse su identidad, agrega también que al interpretar su valor histórico se puede articular el presente y el pasado en nuestras contemporáneas urbes.

Al igual que Rosa, otros autores empezaron a plantear

formas de recuperar el patrimonio e intégralo a las ciudades actuales, como es el caso de García (2022) en su tesis doctoral titulada **"Estrategias para la recuperación del patrimonio arquitectónico y urbanístico de Portoviejo"**, su trabajo de investigación tiene como objetivo el valorar estrategias orientadas a la recuperación del patrimonio arquitectónico y urbanístico de Portoviejo, con el fin de identificar potencialidades para la regeneración y el desarrollo socioeconómico de la ciudad, a través de esto salvaguardar el patrimonio histórico – cultural.

Su trabajo emplea una metodológica deductiva, que en un principio le permitirá plantear el problema científico y construir el marco teórico, enfocado en la recuperación del patrimonio urbano – arquitectónico. El enfoque que emplea su investigación es de carácter mixto, puesto que, emplea análisis estadísticos como una herramienta obligatoria para examinar la información obtenida de la investigación, sumado a esto se encuentra el análisis de campo que le permite planear hipótesis relacionadas al problema general. Para la descripción física del área de estudio emplea análisis cartográficos, que le permiten identificar los bienes patrimoniales analizados y su zona de influencia, menciona que este análisis le permite al investigador tener una información mas clara de la localización y la forma en la que se organizan los bienes patrimoniales en una ciudad.

Como resultados, plantea una serie de estrategias enfocadas a la recuperación del patrimonio entre las que se pueden encontrar:

- Flexibilidad
- Integración
- Mejora continua
- Proactividad
- Objetividad
- Sostenibilidad

Interpretación del patrimonio

De ella se atribuyen dos estrategias, la estrategia de proactividad que está enfocada a la elaboración e implementación de procesos que permiten recuperar el patrimonio urbano-arquitectónico, mediante la toma de decisiones orientadas a un beneficio de la ciudad y aun mejoramiento de la seguridad y las condiciones de vida de sus habitantes y las estrategias de sostenibilidad, que están basadas en indicadores de sostenibilidad urbanística, con el objetivo de intervenir un bien y que este sea amigable con el ambiente, cumpliendo con los objetivos estratégicos del país que están alineados a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Como resultados de su investigación presenta que la regeneración urbana posibilita la reactivación económica, cultural, social y ambiental de espacios públicos afectados por el abandono y la restauración es una forma de incluir bienes patrimonio afectados por la exclusión de las modernas ciudades.

Reflexiona que la protección del patrimonio urbano – arquitectónico es clave para la preservación de las tradiciones culturales e históricas de una sociedad, sumando a esto menciona que la regeneración del patrimonio constituye una oportunidad de crear ciudades más sostenibles, que dinamicen las relaciones socioeconómicas y den una mejor apariencia a la imagen de una ciudad (García Mera, 2023).

El problema del abandono es la principal causa de que espacios con alto potencial cultural e histórico, sean relegados a la marginalidad de las ciudades modernas, impidiendo su restitución e integración a las mismas, y prolongando su continuo deterioro. Por ello, Fagundez y Cabrera (2022) en su artículo titulado **“Transformación de espacios abandonados en espacios artísticos: El caso de la vieja Farmacia Solís al este de la bahía de Montevideo”**, nos indica como se pueden transformar espacios que dejaron de cumplir su función como fabricas o comercios, en espacios que pueden servir para el desarrollo de actividades artísticas, deportivas o educativas.

Su investigación emplea un enfoque cualitativo y etnográfico para analizar el su contexto en la bahía de Montevideo, y su desarrollo entre los años 2016 y 2020. Para ello, emplea la etnografía como estudio de procesos subjetivos involucrados en la transformación del territorio. En base a las entrevistas realizadas a actores sociales y al propietario de la vieja farmacia, logro producir una narrativa de la histórica de este espacio, emplea mayormente el uso de narrativas en su investigación, articulando las narrativas realizadas como investigadores y las realizadas con el entrevistado, respetando las implicaciones afectivas, políticas y profesionales. Su metodología proviene de la epistemología feminista que tiene como característica la toma de narrativas como la producción y construcción del conocimiento. Sus narrativas tuvieron como resultado un producto final formado como una producción audiovisual, que está acompañado de mapas y fotografías del sitio de estudio.

En su análisis de resultados, evidencia mediante fotografías una descripción detalla del sitio, mencionando que este se caracteriza por el predominio del color gris, producto del desgaste en fachada, el reciclaje y el abandono, la infraestructura presenta grafitis que expresan la opinión publica referentes a temas sociales. Su trabajo etnográfico presenta que entre los años 2016 y 2020 se produjeron cambios importantes relacionados al valor del territorio, referido a temas económicos donde prima el desarrollo de importantes empresas inmobiliarias.

Finalmente, con su investigación invitan a los lectores a vivir la experiencia de la vieja farmacia mediante narrativas y fotografías. Manifestando los procesos de subjetivación y transformando las graficas en una obra de arte en movimiento, incorporan el concepto de ensamblajes urbanos como una composición heterogénea que transforma objetos técnicos en formas innovadoras de habilitar espacios, este concepto permite pensar en el territorio como una composición híbrida, para transformar espacios abandonados en otros de uso social (Fagundez & Cabrera, 2022).

Tabla O1. Cuadro resumen estado del arte.

TEMA	AUTOR	METODOLOGÍA	AÑO	APORTE
Un sueño común Plan de rehabilitación de la ex estación de tren Pelicana. Valle del Elqui, Chile	Leiva Argandoña Catalina; Alberti Zurita Liuba; Muñoz Parra Carlos; Jorquera Natalia; Valdés Rojas Carolina	Investigación de tipo proyectiva, con un enfoque mixto. Realiza un diagnóstico de patologías y entrevistas	2022	Su investigación basada en el diagnóstico de patologías, permite determinar el grado de afectación que presenta el inmueble.
Patrimonio ferroviario urbano-arquitectónico en el suroriente de Cuba	Frank Ernesto Villarreal Quevedo y Lourdes Magalys Rizo Aguilera	Investigación de tipo exploratoria, método de investigación de arquitectura y urbanismo planteado por Segre y Cárdenas	2019	Su investigación permite caracterizar tanto urbanísticamente como arquitectónicamente, los asentamientos originados por la introducción del ferrocarril
Expansión urbana, ferrocarril y segregación social en Picaleña. Ibagué, Colombia	Lizeth Vanessa Bustos Velasco y Andrés Ernesto Francel Delgado	Metodología basada en la tesis de Borsdorf que analiza la expansión urbana	2024	Su investigación emplea una entrevista de tipo etnográfica semiestructurada, que permite obtener información más descriptiva del contexto
Transformación de espacios desde la perspectiva no lugares: estudio de caso de la ciudad de Chillán, Chile. Año 2023	Marcos Parada Ulloa y José Bustamante San Martín	Metodología documental y práctica, con un enfoque cualitativo y descriptivo, para analizar el objeto de estudio a través de la revisión bibliográfica y visitas de campo	2023	Su investigación emplea la etnografía visual, mediante el uso de la fotografía documental, que permite realizar un análisis fotográfico desde la base teórica
Propuesta metodológica para el estudio de intersticios urbanos y su potencial uso como espacio público	Mónica Paola Fernández-Gómez	Metodología que parte de la definición de categorías, acorde a la interrelación de los intersticios con el tejido urbano	2019	Su investigación permite realizar un análisis a través de mapeos y observar como el tejido urbano presenta un segregación y fragmentación socio-espacial

TEMA	AUTOR	METODOLOGÍA	AÑO	APORTE
Estrategias de integración urbana en contextos de informalidad y avance de la inseguridad	Daniela Mariana Gargantini	Metodología con un enfoque cualitativo para la valorización subjetiva del paisaje, a través de los principios del urbanismo social y táctico	2019	Las estrategias de “El mejoramiento de vías de conexión estructurantes, facilitando la “permeabilidad” de zonas ocultas, inaccesibles y de alta carga negativa de los barrios” y “La vinculación de nodos urbanos de uso deportivo-cultural-patrimonial.”
Repensado el sistema ferroviario	Claudia Rosa	Metodología orientada a la recuperación paisajista integral, con estrategias de intervención a escala urbana y arquitectónica	2022	Su investigación emplea un diagnóstico FODA para analizar el cuadro de la estación y el territorio, también una matriz de relevamiento para determinar el estado de conservación y mantenimiento de la estación ferroviaria.
Estrategias para la recuperación del patrimonio arquitectónico y urbanístico de Portoviejo	Silvia Magdalena García Mera	Enfoque mixto, análisis estadísticos y análisis de campo	2023	Para su investigación emplea cartográficas, su estrategia de integración considera a los bienes patrimoniales y a la revitalización urbanística como un beneficio para la sociedad.
Transformación de espacios abandonados en espacios artísticos: El caso de la vieja Farmacia Solís al este de la bahía de Montevideo	Daniel Fagundez D’Anello y Alejandro Cabrera Canabese	Enfoque cualitativo y etnográfico para estudiar la transformación del territorio	2022	Descripción del sitio de estudio mediante fotografías para generar una narrativa grafica que describen la situación actual y la historia contadas por los entrevistados.

MARCO TEÓRICO

El valor y el patrimonio Industrial

La UNESCO define al **patrimonio** como un legado heredado del pasado, con el que se vive hoy en día, y que será transmitido a las futuras generaciones. El término patrimonio proviene del latín *patrimonium*, palabra usada por los romanos para referirse a la herencia material que los padres dejan a sus hijos, este se divide en dos: Patrimonio Cultural y Patrimonio Natural juntos constituyen una fuente irremplazable de inspiración y vida.

El **patrimonio cultural** es entendido como “el conjunto de bienes, materiales e inmateriales, que son identificados por una sociedad concreta como portadores de valores culturales propios de la comunidad” (Velasco, 2009). En el artículo 1 de la Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural se define como patrimonio cultural a los monumentos conformados por obras arquitectónicas, esculturas o pinturas monumentales, elementos de carácter arqueológico o que tengan un valor universal desde el punto de vista de la historia, el arte y la ciencia, también se define como patrimonio cultural a los grupos de construcciones cuya arquitectura que se integra al paisaje le da un valor universal, se suman también los lugares como obras hechas por el hombre o en conjunción con la naturaleza como los lugares arqueológicos que tienen un valor histórico, etnológico y antropológico (UNESCO, 1972). El patrimonio cultural a su vez se compone por objetos naturales y culturales entendidos como patrimonio material y por valores, saberes y comportamientos de un pueblo entendido como patrimonio inmaterial.

Según la Convención para la Salvaguarda del Patrimonio Culturales Inmaterial, de 2003 define al patrimonio inmaterial como las expresiones, representaciones, conocimientos y técnicas en conjunto como los artefactos, instrumentos, objetos y espacios culturales que una comunidad reconozca como parte de su patrimonio cultural, este patrimonio es transmitido de generación en generación y es recreado por las comunidades, tiene una interrelación con la naturaleza y

su historia generando un afecto de identidad que promueve la diversidad cultural y la creatividad humana (UNESCO, 2003).

Se define como **patrimonio material** a los bienes culturales tangible considerados como “inestimables e irremplazables” por su importancia histórica – cultural para los habitantes de una comunidad y por su valor desde el punto de vista histórico, artístico, científico y estético. El patrimonio material se divide en dos categorías, primero el **inmueble** que hace referencia a una manifestación material que no puede ser trasladada y comprende a los conjuntos inmuebles de un espacio público, construcciones de arquitectura, sectores urbanos, también zonas arqueológicas o sitios históricos y segundo el **mueble** que difiere de su contraparte en el sentido que si se puede trasladar de un lugar a otro y comprende objetos o colecciones artísticas, etnográficas, de carácter arqueológico y monumentos del espacio público (Chaparro, 2018).

Dentro del patrimonio material en la categoría de inmueble está presente el **patrimonio arquitectónico** que son la edificaciones representativas para una sociedad, son legados históricos que nuestros antepasados nos dejaron donde se expresa su forma de vida, sus ideologías, su economía y su tecnología, actualmente poseen una importancia cultural por su antigüedad y significado histórico, para cumplir una función social o científica que está ligado a nuestro pasado cultural, es apreciado por su diseño y por sus valores intrínsecos, funcionales, tecnológicos, estéticos, funcionales y arquitectónicos (Bonilla, 2004).

En la década de los 90 tras el fin de la Segunda Guerra Mundial, se empieza a tomar interés y valor patrimonial por los vestigios de la industrialización, esto debido a que varios elementos de la cultura industrial, empezaron a ser eliminados por ser caracterizados como obsoletos y anticuados, uno de los casos más relevantes es el de la Euston Station de Londres que fue destruida en 1962, acto que impulso al movimiento de revalorización del patrimonio industrial (Benito & Pozo, 2003,), mismo que es entendido como el conjunto de bienes muebles, inmuebles y sistemas de sociabilidad, generados

por actividades como el transporte, la transformación, la extracción, la distribución y gestión que surgieron de la revolución industrial. Los bienes del **patrimonio industrial** se deben entender como un todo integral, compuesto por el paisaje en el que se implanta, la arquitectura que los caracteriza, los archivos generados en su actividad, las técnicas empleadas en su procedimiento, las relaciones industriales en que se estructuraba y sus prácticas simbólicas (Plan Nacional de Patrimonio Industrial, 2015).

Se considera como **bien industrial**, al elemento o conjunto de elementos que componen el patrimonio industrial, estos se pueden dividir en inmueble, muebles e inmateriales. Entre los bienes inmuebles se identifican cuatro tipos:

Tabla O2. Bienes inmuebles patrimonio industrial.

BIENES INMUEBLES	CARACTERÍSTICAS
Elementos Industriales	Caracterizados por su valor histórico, arquitectónico, tecnológico, etc., como vestigio de la actividad industrial.
Conjuntos industriales	Que son los componentes materiales, funcionales y su articulación, que representan una determinada actividad industrial.
Paisajes Industriales	Son de carácter evolutivo y constituyen los componentes de los procesos de producción de las actividades industriales en un territorio, generando un escenario en el que se observa la transformación y el uso que la sociedad les ha dado a estos espacios.
Sistemas y redes industriales	Se caracteriza los medios de transporte constituidos por su articulación compleja y por sus valores patrimoniales, muestra de un testimonio de ordenación territorial y de movilidad.

Entre los bienes muebles se pueden catalogar los siguientes tipos:

BIENES MUEBLES	CARACTERÍSTICAS
Artefactos	Mecanismos destinados a la conducción, obtención y transformación de sustancias, para la producción de energía o transporte.
Utilillaje	Herramientas utilizadas para los procedimientos técnicos de actividades económicas.
Mobiliario y accesorios	Equipamiento mueble de espacios como residencia, gestión, o de ocio vinculados a los establecimientos industriales.
Archivos	Documentos escritos o iconográficos pertenecientes a las actividades económicas y registros pertenecientes a la época de funcionamiento de la industria.

Por ultimo los bienes inmateriales en los que se encuentra:

Entidades de memoria industrial: entendido como los testimonios, instituciones o colecciones que forman parte de la memoria histórica de un sistema de trabajo.

El patrimonio industrial posee una metodología propia, para estudiar y poner en valor los testimonios materiales e inmateriales procedentes de la industrialización, como vestigios históricos de los procesos de producción, esta metodología se denomina Arqueología Industrial, disciplina científica que nace en 1960 en Inglaterra y está estrechamente vinculada al pasado industrial. El termino como tal fue establecido por Donald Dudley en 1950, y usado por primera vez por Michael Rix en 1955, quien abordó este término en relación a los restos industriales. Angus Buchanan de la Universidad de Bath, definió este término como "[...] un campo de estudio referido a la investigación, estudio, clasificación y, en algunos casos, conservación de los

monumentos industriales, aspirando también a hacer que se aprecie el significado de tales monumentos en el contexto de la historia social y la tecnología” (p. 229).

Se define como monumento industrial, a cualquier tipo de edificación o estructura fija perteneciente a la revolución industrial, que demuestren el inicio y desarrollo de los procesos técnicos e industriales característicos de esa época, incluyendo también a los medios de comunicación (Sorli Lasheras, 2020).

Keneth Hudson también contribuye a la definición del término de arqueología industrial, entendiéndolo como un descubrimiento, catalogación y estudio de los testimonios físicos del pasado industrial, sin embargo, Hudson va más allá del estudio de los restos materiales que pertenecieron a esa época, adicionando también los pensamientos de las personas que trabajaron en esas instalaciones y sus vivencias en las ubicaciones y paisajes industriales. Otro autor que aporta en este concepto, es Miguel Ángel Álvarez quien menciona que la arqueología industrial es un método interdisciplinario, con el que se estudia la evidencia material o inmaterial, como documentos, estratigrafía, artefactos, así como también las estructuras, los asentamientos, los terrenos naturales y urbanos, que se generaron por los procesos de industrialización, utilizando herramientas de investigación que permitan entender el pasado y el presente industrial (Sorli Lasheras, 2020).

Buchanan en su definición de arqueología industrial, adiciona la necesaria valoración que se debe dar al patrimonio industrial, visto desde su valor histórico y social. Para ello es preciso definir que es valor, Frondizi (1958) lo define como “una cualidad que surge de la reacción de un sujeto frente a las propiedades que se hallan en un objeto” (p. 107). Arquitasa una sociedad de tasación, define al valor como el significado que se le atribuye a algo, en base a su utilidad y relevancia, menciona que esta puede variar con el tiempo si el bien deja de ser útil, si sufre algún tipo de desgaste o si deja de ser interesante para los usuarios (ARQUITASA, 2018).

El ministerio coordinador de patrimonio, en su manual de

introducción al patrimonio cultural, mencionan como valorar el patrimonio, para ello primero se define que es el valor del patrimonio, entendiéndolo como el canal para relacionar a la gente con su pasado y en base a ese conocimiento poder entender el comportamiento del presente. Usualmente se tiene idea equivocada de la valoración del patrimonio, puesto que se llega a considerar más importante el objeto material y se deja en segundo plano al patrimonio inmaterial, en resumen, se da más valor a un objeto por su existencia en el tiempo, que por su función y significado en la historia. Por lo tanto, tiene que ver de manera integral al patrimonio material e inmaterial (Introducción al Patrimonio Cultural, 2012.). El valor del patrimonio está compuesto por diferentes valores, mismos que influyen en los procesos de intervención, y su presencia o ausencia están ligados a salvaguardar o conservar los bienes culturales, o llevarlos a su abandono y destrucción. Estos valores son:

El **valor simbólico** que tiene un nexo entre el pasado y el presente, manifiesta una relación entre el autor y el uso que tuvo a través del tiempo; representa un personaje, una cultura o un suceso del pasado. Puede estar lleno de significados que pueden cambiar con el tiempo al adquirir un nuevo valor, es importante para la concepción de los pueblos al ser el testimonio de su historia. El **valor formal** que como su nombre indica se refiere a la forma, como luce el bien, caracterizado por su estética y evaluado por los sentidos y la emoción que produce. El **valor de uso**, ligado de igual forma a la concepción de los pueblos por ser testimonio de su historia, caracterizado por el uso que cumplía el bien para satisfacer una necesidad, sea esta individual o colectiva; este puede ser tangible o intangible.

Para analizar los bienes patrimoniales se destacan los valores sociales, históricos, estéticos, tecnológicos, ambiental y económicos, mediante su entendimiento y ubicación de atributos se establece un juicio de valor de manera subjetiva para los bienes patrimoniales.

Tabla O3. Valores que se registran en bienes patrimoniales.

VALORES	DESCRIPCIÓN
Histórico	Vinculado a los testimonios de personas, etapas, eventos o actividades que son importantes para la construcción de la historia.
Social	Relacionado con las actividades sociales tradicionales, el uso compatible actual y la interacción social de la comunidad, este último es muy importante para establecer la identidad social y cultural del bien. Estos valores pueden generar preocupación en el entorno local, lo que significa que se impulsara el mantenimiento y la reparación del bien, la falta de este valor puede afectar a la posibilidad de conservar el bien.
Estético	Representa las características del bien en cuanto a su composición, textura, materiales constructivos, colores, también se incluyen sus valores de originalidad.
Ambiental	Entendidos como los que están relacionados con el contexto donde esta implantado el bien patrimonial, dependiendo de si este se encuentra en un entorno natural o urbano, se identificarán sus atributos.
Tecnológico	Hace referencia a los sistemas constructivos empujados en la construcción del bien patrimonial, de acuerdo a las técnicas empleadas se puede definir a que época pertenece, por ejemplo de la arquitectura vernácula se destaca la construcción de muros de adobe o tapial, el uso de estructuras de madera en cubiertas y el uso de la piedra en cimientos.

Nota. Tomado de (Introducción al Patrimonio Cultural, 2012)

El patrimonio cultural mundial también expone otros valores como el **valor cultural** y el valor socio-económico, para justificar la protección y conservación. Primero están los valores culturales que están relacionados con los bienes patrimoniales y los observadores de hoy en día, por lo que son subjetivos. Estos valores permiten dictaminar el grado de interés en el objeto y su entorno para el desarrollo de políticas de intervención (Feilden & Jokilehto, 1998). El objetivo de los valores culturales es entender la relación entre el contexto, el sitio y el bien cultural; estos valores se clasifican en:

Los **valores de identidad** basado en el reconocimiento, por estar asociado a los lazos emocionales de una sociedad con los objetos y sitios específicos que tienen características como: tradición, conmemoración, edad, leyenda y continuidad; también se los considera como sentimentales, simbólicos, espirituales, patrióticos, religiosos o nacionalistas, esto en base a la percepción que se tenga de estos bienes. Generalmente este grupo de valores está relacionado a las percepciones emocionales, tiene un gran impacto en la acción de conservar, salvaguardar y restaurar un bien, por otra parte, la carencia de identidad puede terminar en abandono y destrucción. El **valor artístico o técnico relativo** que está basado en la investigación, por sus evaluaciones científicas e histórico-críticas, y también por la resolución de la importancia del diseño del bien patrimonial, y su relevancia en términos estructurales y funcionales. Su valor esta dado por la investigación de profesionales, mismos que demuestran el significado relativo del bien, en relación a su tiempo con otros periodos. Este valor proporciona una base para la catalogación y clasificación, así como también, una estrategia para los procesos de intervención. El **valor de originalidad** que está basado en las estadísticas, al relacionar el bien con otras construcciones del mismo estilo, tipo, periodo, constructor o región; para definir la representatividad o singularidad del bien. Este grupo de valores se relaciona con los anteriores ya mencionados; su gran originalidad podría reforzar su cualidad de valor universal, y de esta manera posicionarlo como patrimonio mundial, aumentando de esta manera su nivel de protección (Jukka Jokilehto, 1998).

La intervención para conservar los bienes patrimoniales.

Para salvaguardar los valores patrimoniales y poder transmitirlos a las generaciones futuras, es necesario realizar una intervención en los bienes inmuebles. La RAE menciona que la palabra **intervención** viene del latín *interventio*, acción y efecto de intervenir, que significa tomar parte en un asunto. También se lo puede entender como la acción de alterar, iniciar o inhibir en un proceso con el fin de mejorar, perfeccionar u optimizar (Clínica Universidad de Navarra, 2017). En la intervención del patrimonio cultural existen cuatro grados de intervención: la preservación, la conservación, la restauración y el mantenimiento.

La **preservación** consiste en un conjunto de medidas para prevenir el deterioro de los bienes patrimoniales, estas pueden ser medidas legales, emisiones de normativas y otras que no impliquen actuar sobre el objeto. Precede a la conservación y restauración, pretendiendo que las alteraciones se retarden para buscar mantener el monumento por medio de la investigación.

La **conservación** consiste en aplicar diferentes procedimientos y técnicas, que permitan detener los procesos de alteración o impedir que se generen nuevos deterioros en un bien material, esto con el objetivo de garantizar su permanencia (Introducción al Patrimonio Cultural, 2012). También puede ser entendido como el mantenimiento de los elementos originales históricos, que requieran de una metodología rigurosa de conocimiento del monumento, y una intervención mínima claramente identificada (Noguera Giménez, 2002).

La conservación está compuesta por cuatro criterios, que no deben ser confundidos con los grados de intervención. El primer criterio es el **mantenimiento**, que consiste en la limpieza del elemento para eliminar el polvo, la suciedad, grafitis o afiches, para este proceso se debe utilizar herramientas como espátulas y lijas suaves que no dañen la superficie. De igual forma, se debe eliminar los parches de mortero de cemento producto de malas intervenciones, debido a que este material no es compatible con el adobe; posterior a esto

se debe reemplazar las partes faltantes con un mortero a base de cal y arena, para que finalmente se dé un acabado con pintura de agua o la técnica tradicional de enjalbegado o lechada de cal. El segundo criterio es la **protección**, que como su nombre indica consiste en darle una mayor protección al revoque, para ello se deben aplicar productos hidrofugantes hechos de silanos siloxanos, y deben ser aplicados con técnicas por aspersión o brocha. El hidrofugante debe cumplir la característica principal de permitir que el muro "respire", pero que a su vez este impida la filtración del agua por el revoque. El tercer criterio es la **reparación**, que se realiza cuando el revoque se ha desaprendido del muro, para ello se debe eliminar la parte suelta y sustituirla por un mortero de iguales características al original, como el barro y la cal. Para que se tenga una mejor adherencia del material se puede utilizar mallas, llagaduras o tejas rotas, el uso de cal apagada es la mejor opción y aun se la puede encontrar en el mercado. Por último, el cuarto criterio es la **consolidación**, se emplea cuando el revoque tiene un valor histórico especial, como es el caso de los esgrafiados o cuando son soporte de ornamentaciones pictóricas o murales, si se presenta este caso se debe aplicar el procedimiento de consolidación por inyección, que es un proceso muy delicado y debe ser realizado por un personal especializado (Peñaranda Orías, 2011).

La **restauración** considerada como la intervención de carácter excepcional, proviene de la acción de restaurar, su finalidad es conservar los valores históricos, estéticos y culturales de un monumento, esto fundamentado por su antigüedad y documentos auténticos (Carta de Venecia, 1964). El concepto y teoría de la restauración aparece aproximadamente a partir del año 753 d.C. con la fundación del imperio Romano. Las teorías de la restauración se abordan en dos tiempos en el siglo XIX, con la aparición de la restauración arqueológica propuesta por Giuseppe Valadier y Raffeto Stern, donde buscan restaurar y consolidar ruinas arqueológicas a través de la técnica de la Anastilosis; la restauración estilística propuesta por Viollet-Le-Duc en la que solo se busca conservar el patrimonio; la restauración romántica propuesta por John Ruskin, teoría conocida también como la antirestauración, ya que antes que restaurar

se prefiere dejar en ruinas; y por último, la restauración histórica de Luca Beltrami que se basa en investigación y la creación de métodos de análisis. En el siglo XX, aparecen nuevas teorías de la restauración iniciando por la restauración científica o recientemente conocida como la restauración moderna abordada por Camilo Boito y su discípulo Gustavo Giovannoni, se caracteriza por ser un balance entre la teoría Estilística de Viollet-Le-Duc y la Romántica de John Ruskin, y consiste en una diferenciación entre lo antiguo y lo nuevo, esta influenciada por planteamientos científicos; la restauración crítica propuesta por Cesare Brandi originada en 1939 por las destrucciones causadas por la Segunda Guerra Mundial, y aplica un juicio crítico en la restauración (Fiorentino, 2019).

El último grado de la intervención es el **mantenimiento**, cuyo fin es evitar que el inmueble que fue intervenido se vuelva a deteriorar, este proceso se realiza después de los trabajos de conservación o de restauración (Introducción al Patrimonio Cultural, 2012).

Se pone mayor énfasis en la teoría de la **restauración científica o moderna**, por su enfoque metódico y su balance entre la teoría Estilística y Romántica, así como también por considerar una diferenciación entre lo antiguo y lo moderno, criterios que se apegan a los criterios de esta investigación. La restauración moderna nace en Italia con Camilo Boito considerado como el padre de la restauración moderna, mismo que replantea la reutilización de los edificios monumentales para nuevos usos, menciona que los edificios son "documentos a conservar" y no le da prioridad a la restauración indicando que se debe "consolidar antes que restaurar". Boito enuncia que "se realizarán sobre datos seguros, con caracteres y materiales distintos y distinguibles, llevando un signo de identificación o la fecha de restauración. Todos los añadidos de cualquier época deben respetarse y las adiciones modernas no deberán interferir la unidad de la imagen" (Fiorentino, 2019).

Las premisas de Camilio Boito en la Restauración Moderna son:

- Restaurar solo cuando sea necesario y referenciar la

conservación de los bienes monumentales.

- Poner en valor las capas históricas añadidas en la edificación y las actuaciones de las distintas épocas.
- Evitar los elementos ornamentales en las partes restauradas.
- Exposición de las piezas que se están retirando.
- Diferenciación estilística entre lo viejo y lo nuevo
- Diferenciación de los materiales contemporáneos de los originales.
- Identificar las piezas nuevas colocadas a través del uso de signos o sellos que hagan referencia a su tiempo (Fiorentino, 2019).

A esta teoría se suma Gustavo Giovannoni, con su posición teórica ligada a la valoración de los aspectos contextuales y ambientales del siglo XX. Giovannoni menciona que "el arquitecto debe unificar en una sola práctica al arquitecto, al urbanista y al restaurador, y abordar de esta forma los problemas en todas sus escalas" (pág. 164). En su teoría se destaca la importancia de respetar el contexto de los monumentos.

Las premisas de Gustavo Giovannoni junto con Boito en cuanto al entorno de los monumentos son:

- Conservar la perspectiva de un edificio.
- Restaurar de manera integral los conjuntos urbanos y no limitarse solo a la fachada.
- Propone cinco tipos de intervención: Recomposición, consolidación, liberación, completamiento e innovación (Fiorentino, 2019).

La **liberación** consiste en la eliminación de partes o elementos del edificio y los accesorios que van a ser adicionados, que pueden desnaturalizar su composición espacial o atentar con su estabilidad, sin embargo, con esto se puede rescatar sus características arquitectónicas y tipológicas.

La **consolidación** considerada como una intervención de carácter urgente, debido a que la estabilidad de parte o partes de la edificación histórica pueden estar comprometidas, y es necesario un proceso de restauración, aplicando las técnicas más adecuadas de la época de la intervención. (Patrimonio Arquitectónico)

El término de **patología** proviene del derivado griego pathos y logos, que significa "enfermedad" y "estudio de". La enfermedad es un estado de la vida y la anatomía patológica, en el campo de la medicina busca conocer y explicar, las condiciones en las que se estudia aspectos como: las causas, los mecanismos de producción, los cambios estructurales, las consecuencias funcionales, que se expresan como síntomas o signos (Velasco, 2016). Una patología se define como una lesión o deterioro, que sufre un material o elemento estructural y se lo clasifica en base a su agente causante, como por ejemplo según su origen: lesiones físicas, lesiones químicas y lesiones mecánicas. En base a esto, se entiende como patologías en la arquitectura, a las afecciones existentes en un bien provocadas por diferentes agentes sean estos bióticos o abióticos.

Los **agentes del deterioro** que impulsan las teorías de intervención, se presentan de dos maneras: Extrínsecas dividido en agentes abióticos como la temperatura, humedad, desastres naturales, siniestros, grafitis, luz, contaminantes ambientales; y agentes bióticos como insectos, microorganismos, xilófagos, hongos, el hombre, negligencia, intervenciones incorrectas, robo, incuria. Intrínsecas que corresponde a los materiales y las técnicas de construcción, relacionándose con causas estructurales y la naturaleza de los materiales del edificio, que puede ser químico, físico o biológico, estos agentes no actúan solo, sino que trabajan en conjunto.

Los principales agentes que influyen en el deterioro son la humedad, que es la acción erosiva causada por la lluvia, y que contribuye a demás reacciones químicas que destruyen la estructura de la edificación. Los hongos que son pequeños microorganismos que actúan como colonizadores de los materiales pétreos causados también por humedades altas (bio-alternación). Los líquenes que es la unión o simbiosis entre un hongo y un alga, se producen en temperaturas altas y excretan un ácido orgánico, mismo que dan una apariencia multicolor que producen manchas y alteran su aspecto original. El musgo que se genera en las superficies colgantes y van poblando las áreas colindantes, estos se asientan en soportes pétreos en sitio monumentales (Introducción al Patrimonio Cultural, 2012).

Una forma de identificar estos agentes es a través de un **análisis organoléptico** un método de evaluación sensorial, que emplea los sentidos humanos como la vista, el gusto y el olfato para evaluar las propiedades de un elemento, mediante el uso de este método se puede evaluar la textura, el color, el aroma, el sabor y la apariencia, de esta manera se puede diagnosticar un material (Rivera, 2007).

Unidades de paisaje como una herramienta para entender la ciudad.

El término de **paisaje** deriva del latín "pagus" que significa país, en sentido del lugar o sector territorial, el término en inglés de "landscape" también se usaba en la edad media para referirse a la propiedad de un señor, que estaba habitado por un grupo de personas. El significado de paisaje se refiere a la imagen sensorial que se tiene de una porción de superficie terrestre (Higueras Arnal, 1999). Vega en su tesis doctoral, menciona que el paisaje no es solo una simple suma de elementos geográficos, sino que más bien es una superficie espacial con diferentes combinaciones de elementos físicos, antropológicos y biológicos, que unidos generan un cuerpo único. Estas definiciones presentan una gran variedad de significados para el término paisaje, por lo tanto, este se divide en dos; el paisaje natural y el paisaje cultural (Vega Padilla, 2019).

El **paisaje cultural** o paisaje humanizado, deriva de la relación entre el hombre y el medio físico, esta definición deriva de una corriente de estudios de los sistemas hombre-medio ambiente, y se relaciona con la fabricación del paisaje a través de la memoria humana. La observación que el hombre hace del medio en el que habita, produce la construcción del paisaje, estos a su vez se caracterizan por la carga y estímulos emocionales que es impregnada por los pobladores, de esta manera se consigue que ningún paisaje se parezca a otro. Del paisaje cultural se derivados dos tipos de paisaje generados por el accionar humano; el paisaje urbano y el paisaje rural (Vega Padilla , 2019).

El **paisaje urbano** es un paisaje con elementos creados completamente por el ser humano, y que se caracteriza por la sustitución del paisaje natural con elementos artificiales o construidos. A principios del siglo XX el geógrafo Otto Schluter (1907), considerado como el fundador de la Geografía Urbana, empieza a utilizar este término para referirse a la acción de los pueblos sobre el medio natural. Coyula (1985) define, al paisaje urbano como aquel que "está constituido por las formas naturales y construidas que existen en los asentamientos urbanos, predominando naturalmente los elementos artificiales: edificaciones y vías, los espacios entre ellos y los detalles complementarios" (Rodríguez, 2007).

El paisaje romántico como lo es el paisaje cultural, al funcionar con el paisaje urbano pasa a ser un **paisaje operativo**, este entendido como un paisaje cotidiano, un paisaje caracterizado por las experiencias que vive día a día el hombre y por ser socio situado, el paisaje operativo es un espacio concreto de movilización social, concentraciones políticas y temáticas sociales (Fernández, 2011).

El termino **urbanismo** surgió a principios del siglo XX, este término se deriva del latín urbanus que proviene de urbe que significa ciudad y urbano que se refiera a lo que es de una ciudad. Por lo que al hablar de urbanismo se hace referencia a todo lo que tiene que ver con la ciudad, esta termino se puede sintetizar como la planificación y el estudio de la ciudad y la región donde esta se asienta. El urbanismo tiene por objetivo el modelar y remodelar las ciudades, por lo tanto,

es una ciencia que esta enfocada en el diseño espacial, en donde el hombre realiza sus actividades sociales (Ducci, 1999).

Se entiende por **paisaje urbano histórico** (PUH), a la zona urbana que es el resultado de una estratificación histórica compuesta por valores, atributos culturales y naturales, mismos que le dan la noción de "centro histórico", abarcando de manera general el contexto urbano y el entorno geográfica (UNESCO, 2011). El enfoque del paisaje urbano histórico, se basa en una visión integral de la ciudad y de su contexto, compuesto por elementos naturales, culturales, materiales e inmateriales, que mantienen una relación entre sí, y se encuentran en una constante dinámica. De esta forma se considera a la ciudad como un elemento que es el resultado de diferentes procesos, en los que se incorpora los avances en el campo del patrimonio y se orienta a una forma de conservación, en una sociedad que cambia con el paso del tiempo (Conti, 2015).

El termino de **unidad de paisaje** tiene su origen a mediados del siglo XX, donde a través de tipificación, taxonomía y cartografía se empiezan a definir unidades. En 1985 se inician los estudios de interacción entre los aspectos dinámico-funcionales y estructuro-espaciales, a partir de estas consideraciones se empieza a articular el paisaje natural con el paisaje cultural, en base a la forma en la que perciben, usan y transforman el paisaje los grupos sociales (Rotger, 2018).

La unidad de paisaje es una herramienta metodológica y conceptual, que se origina por la intersección de dos disciplinas, por una parte, el paisaje como un sistema territorial complejo, y por otra parte la planificación territorial. El uso de esta herramienta permite calificar y clasificar el territorio, identificar su estructura y funcionamiento, a partir de ello se puede detectar morfologías particulares que caracterizan a un paisaje. Una unidad de paisaje es una herramienta que permite leer, comprender y explicar un territorio; también pueden ser entendidas como unidades espaciales que tiene un funcionamiento común, como resultado de diferentes interacciones entre factores que componen un espacio geográfico. La metodología empleada para delimitar las

unidades de paisaje, en la mayor parte de los casos se base en un procedimiento empírico, que es sustentado por fotografías aéreas y la observación de campo. En este sentido, los procedimientos usados se resumen en: empírico, cartografía, superposición y combinación cartográfica (Peréz, 1999).

El procedimiento empírico parte de la delimitación de sectores de un territorio, que presentan características comunes. Entre los criterios utilizados para definir el conjunto de interacciones de la organización de un paisaje está el fenopaisaje (fisonomía del paisaje) que consiste en el aspecto que presenta un paisaje. Para determinar sus niveles de similitud se basa en la orientación natural o en los componentes antrópicos, como la función de los elementos, la interacción entre ellos o sus dinámicas. Para este proceso se debe realizar primero:

- Zonificación, mediante el uso de fotografías aéreas.
- Elaboración de fichas por unidad, donde se procesa la información de campo y la información de fuentes cartográficas, documentales o estadísticas.
- Realización de campañas de campo
- Caracterización de elementos presentes en cada unidad de paisaje.

Para determinar una unidad **mínima del PUH** se debe analizar las actuaciones subjetivas y físicas, que se originan en un núcleo que presenta diferentes características o un comportamiento distinto al resto de la ciudad, estas pueden estar vinculadas a un espacio público o lugar emblemático, en donde se tiene que analizar elementos que la definen como: componentes sociales, componentes físicos, componentes ambientales, componentes económicos, o la morfología urbana, todos los componentes que permitan identificar los valores que caracterizan a una unidad mínima de paisaje (Cartdet & Colcha, 2022).

La valoración del PUH, desde su carácter físico (visual)

y representativo (perceptual), orienta a un planteamiento que permite entender este fenómeno, desde la apreciación de los habitantes de la ciudad. El término que permite entender este planteamiento es la **imagen de la ciudad**, que ha sido ampliamente estudiado en la obra de Kevin Lynch (1959); en su obra estudia la imagen ambiental, como una representación mental producto de la percepción visual que tiene un individuo del mundo físico exterior, esta imagen tiene mucha importancia emotiva para el individuo, puesto que, en ella se pueden encontrar experiencias anteriores mismas que causan una sensación inmediata de recuerdo y emociones. Coyula (1985) sintetiza el concepto de imagen de la ciudad, a partir de los criterios de la obra de Lynch y define a este término como un resultado de procesos, de sensaciones; que son principalmente visuales, donde un individuo le da un significado a lo que observa en base a la información que acumulo por experiencias pasadas, y que cada imagen está determinada por el tiempo y por las sensaciones percibidas en un momento determinado (Rodríguez, 2007).

La palabra **imagen** viene del latín "imago, -inis" y significa representación, retrato, o apariencia. Esta palabra puede tener múltiples significados, y hacer referencia a una idea o una representación mental que es percibida por los sentidos. Una imagen es una reproducción de un objeto en el ojo, producido por la combinación de los rayos de luz. Este término también puede referirse a una representación artística de un objeto o una figura. Es por ello que este término tiene múltiples definiciones, al indicar la apariencia externa de un objeto, la representación gráfica mediante dibujos o bien puede ser imagen mental creado por la imaginación. Por lo tanto, una imagen tiene tres conceptos definidos: la imagen óptica, la imagen como representación y la imagen mental (Rodríguez, 2007). La **morfología**, es entendida como la imagen física de una ciudad. Una ciudad a diferencia de su contraparte la ruralidad, se caracteriza tener una estructura compacta y por el tamaño de sus edificios (Ducci, 1999).

La **ciudad** es un espacio urbano que puede ser entendido de muchas formas como, un lugar de trabajo, un lugar de estudio, un lugar donde venden o se compran cosas, un lugar donde la gente se divierte, un lugar donde

se concentra la miseria y la riqueza. La ciudad es un lugar de intercambios materiales y espirituales en donde la gente distribuye sus productos manufacturados e industriales y se consume bienes y servicios. La ciudad es por excelencia el lugar de poder administrativo y representa el sistema social, económico y político de una civilización (Ducci, 1999). Las ciudades son lugares donde las personas satisfacen sus necesidades básicas, y donde pueden encontrar bienes públicos esenciales. En las urbes también se materializan las ambiciones y aspiraciones para la existencia humana, ofreciendo un bienestar colectivo y que cada ciudadano pueda prosperar (Gehl, 2010).

La ciudad está compuesta por el **espacio público** termino dado por un concepto urbanístico y político. Por una parte, el espacio público está formado por calles, parques y plazas de una ciudad, considerado como todo aquello que no es propiedad privada. Por otro lado, el espacio público desde la percepción política, es entendido como un espacio de deliberación democrática accesible para todo el mundo. Como ejemplo está el ágora de Atenas que cumplía su función como espacio público y espacio para discusión política (Aramburu, 2008).

Dentro de las estrategias de intervención, también se encuentra la recualificación del espacio público bajo tres consideraciones:

1. El espacio público como un elemento ordenador de la ciudad.
2. El espacio público y su valor funcional.
3. El espacio público y su capacidad para transformar entornos. (Borja et al., 1976.)

La ciudad también está compuesta por el **espacio privado**, entendido como la contraposición del espacio público y representado como el espacio de uno mismo, en otras palabras, se puede entender al espacio privado como la intimidad física y como un ámbito de interés individual, sin embargo tanto el espacio público como el privado se llegan

a complementar el uno con el otro para que pueda existir una ciudad (Astorga, 2001).

La estructura urbana está compuesta por una serie de elementos físicos, para realizar distintas actividades. La distribución de estos elementos en el espacio urbano, da lugar a que se generen diferentes zonas en la ciudad, entendida como los diferentes usos de suelo. Entre los principales elementos de la estructura urbana se pueden encontrar la habitación, la industria, el comercio y oficinas, la vialidad y el equipamiento. Un **equipamiento** es un conjunto de edificios y espacios que tiene por objetivo el brindar servicios a la población, o donde se puedan realizar distintas actividades comunitarias. Entre los principales tipos de equipamientos podemos encontrar: equipamientos educacionales, de salud, comerciales, culturales, deportivos, municipales y de transporte; en este último se encuentran las terminales de autobuses, taxis, aeropuertos y las estaciones ferroviarias (Ducci, 1999).

Una **estación ferroviaria** es un lugar en el que se realizan operaciones relacionadas a un modo de transporte, para un servicio externo e interno, este servicio está compuesto por un conjunto de instalaciones que permiten su funcionamiento como el movimiento de trenes, pasajeros y mercancías y permiten generar un intercambio económico (dell'Olio y otros, s.f.). El sistema ferroviario está conformado por un conjunto de edificaciones que formaban el cuadro de la estación, este sistema se complementaba con otros elementos como el depósito, sanitarios, silos, talleres, cabinas de señales, la casa del jefe de estación y demás instalaciones de servicio (Rosa, 2022).

La estrategia de integralidad como una forma de recuperar intersticios urbanos.

La **integralidad** es una estrategia de intervención que busca dar solución a una problemática urbana, a partir de la mejora de las condiciones físicas, económicas, sociales y medioambientales de un área específica. Esta estrategia se origina por la realización de proyectos de regeneración urbana en barrios o áreas urbanas, proyectos se encuentran

sujetos a procesos de regresión. Esta propuesta de actuación se aplica a todo tipo de proyectos, mediante el uso de una gestión transversal, que consiste en la coordinación y movilización de diferentes áreas para lograr un objetivo común. La finalidad de aplicar la regeneración urbana desde la integralidad, es que el decaimiento no se vincula a una única dimensión, esta puede tener múltiples orígenes como pueden ser sociales, económicos, culturales o medioambientales, por lo tanto, la regeneración urbana debe dar respuesta a estos factores de manera simultánea (Borja et al., 1976).

El término de **regeneración urbana** apareció en la segunda mitad del siglo XX, como una forma de referirse a las intervenciones urbanísticas que se realizaron para intervenir espacios baldíos industriales y portuarios. A raíz que se empezaron a desocupar grandes superficies de suelo intraurbano en muchos de los casos con ubicaciones céntricas, se empezaron a buscar formas de darle un nuevo uso a estos espacios, a través del ejercicio del reciclaje, generando de esta manera políticas denominadas regeneración urbana. La regeneración urbana forma parte de los términos urbanísticos relacionados al prefijo "re" (reconversión, rehabilitación, revitalización, recomposición, recualificación) para la reconstrucción de las ciudades. La regeneración urbana no solo busca un cambio físico-espacial, sino también busca generar una dinamización de la economía, por medio de propuestas de nuevas actividades económicas y un cambio de imagen global (Vassalli, 2020).

Según la Real Academia Española, la palabra **intersticio** proviene del latín *interstitium* y se define como una ranura o un espacio medio entre dos partes un mismo cuerpo, o también puede ser entendido como un espacio entre dos tiempos o dos lugares. En base a esto el concepto de **espacio intersticial**, se empieza a utilizar para referirse a espacios libres de un área urbana, esto como resultado del crecimiento acelerado y los nuevos desarrollos habitacionales de una ciudad. Son espacios expectantes que no son considerados en los planes de desarrollo territorial. El arquitecto Solá-Morales (1996,2002), también aborda este tema con el término francés *terrain vague* que traducido al español significa "terreno baldío", y lo usa para referirse a todo tipo de

espacio libre, sin importar su forma, ubicación, uso, condición o si son espacios construidos pero abandonados. El autor menciona que estos lugares son aparentemente olvidados, donde las memorias del pasado aparecen en el presente; son lugares obsoletos, donde solo ciertos valores residuales se mantienen a pesar de su desvinculación de su actividad en la ciudad. En 2001, el arquitecto Bazant, propone un modelo teórico para entender el fenómeno de la expansión urbana incontrolada, donde define a estos vacíos como parcelas libres, que se generan por la expansión descontrolada de la ciudad (Águila Flores, 2014).

En 1997, Amnedola, busca entender la ciudad posmoderna desde la sociología, para ello analiza las características actuales de una ciudad, como la expansión de redes y vialidades, el mundo físico de mercancías y personas. Menciona que ya no importa la distancia, por la facilidad de los automóviles o la efectividad de las comunicaciones como el celular o el internet. Todo esto no solo implica la urbanización de una ciudad, sino que también se vaya transformando la ciudad tradicional. Esta modernización y expansión física a empezado a crear una no ciudad, en otras palabras, la ciudad de los no lugares (Águila Flores, 2014).

En 1993, el antropólogo francés Marc Augé, expone el tema de los **no lugares** refiriéndose a los espacios que no existían en el pasado, pero que ahora se hacen presentes de manera innegable en la vida contemporánea. Augé (2000) menciona lo siguiente "si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar" (pág. 83). Augé se refiere a los **lugares** como espacios de identidad y de valor simbólico, donde se ve plasmado las tradiciones y la historia de un lugar; por el contrario los no lugares como espacios que han perdido estos valores y características productos de la sobremodernidad. El autor alude que estos espacios considerado como no lugares, se los puede observar en los hbitaculos moviles como medios de transporte, aeropuestos, estaciones ferroviarias, supermercados, parques de recreo, entre otros (Aguilar, 2008).

En 2005, la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje de la Universidad Central de Chile, propone cuatro categorías para reconocer los espacios vacantes:

- Vacíos residuales
- Vacíos intersticiales
- Vacíos por obsolescencia
- Vacíos sobre paisajes vagos

Los **vacíos residuales**, se entienden como las áreas en donde no se puede generar tipologías de intervención, ya que depende de una estructura mayor, esto quiere decir, que no tiene ningún grado de autonomía para que sea posible un cambio sustancial en otra área, estos vacíos se encuentran de forma adyacente a los no lugares. Se identifican algunos ejemplos en los bordes de las autopistas.

Los **vacíos intersticiales**, son espacios que tienen la posibilidad de ser resignificados y puestos en valor, debido a su autonomía propia que permite establecer un nuevo orden en el sector. Se presenta como aquellas áreas destinadas a ser un equipamiento o un área verde y que se quedaron sin consolidar o no se ejecutó definitivamente.

Los **vacíos obsoletos** o por obsolescencia se caracterizan por su falta de uso, podemos encontrar infraestructuras públicas que, por el cambio del sistema productivo, o por el cambio cualitativo del área quedaron abandonados. Entre estos lugares se encuentran viejas instalaciones industriales o sistemas de transporte, que ya no son utilizados por la ciudad.

Los **vacíos sobre paisajes vagos**, como su nombre indica se refiere a los paisajes vagos, porque su conceptualización gira en torno al paisaje que se generó por la marginalidad y la periferia de sitios de gran escala que se desvinculan del área metropolitana, como los causes de ríos, o los cerros islas. Finalmente integra todos los intersticios estudiados anteriormente (Águila Flores, 2014).

La **hibridación urbana** se centra en las distintas conexiones en la ciudad, como una forma de darle vitalidad a la misma. La hibridación se expone como una herramienta para acercarse a los procesos de interconexión, donde la fragmentación, la ambigüedad y la incertidumbre dominan el espacio de una ciudad. Con la teoría de los híbridos urbanos es posible justificar las diferentes mezclas de una ciudad, de igual forma explorar las potencialidades de abordar los espacios de transición en los tejidos urbanos diferentes, en este sentido los híbridos urbanos reinventan los códigos de lectura de los conceptos relacionados con la fragmentación y la diversidad en la ciudad. Esta teoría admite la coexistencia entre diferentes realidades complejas y múltiples, minimizando el anonimato de la identidad de un lugar, e intercambiarlo por valores que sintetizan y transforman el espacio en nuevas relaciones internas (Herrera, 2008).

La **hibridación de lo público – privado**, parte del entendimiento del contribución de los espacios públicos para integrar a la ciudadanía, aportando distintas cualidades como la convivencia, la legibilidad y la identidad en la imagen de una ciudad, estos espacios también ofrecen a la ciudadanía descanso, actividades recreativas, actividades culturales y actividades deportivas, por lo tanto su aporte al desarrollo social es muy significativo, de esta manera se entiende al espacio público como un elemento importante para garantizar la calidad de vida los ciudadanos. Por otra parte, el espacio privado es considerado como los lugares donde los individuos desarrollan actividades no vinculadas a la colectividad, un espacio donde las actividades realizadas se relacionan con la idea de intimidad. Si bien los espacios públicos y privados se diferencian a partir de sus usos bien diferenciados, muchas de las veces se limitan a una oposición, pero están estrechamente vinculados cuando nos referimos al espacio urbano en general (Ramírez, 2017).

El sociólogo Sennett (1974), en su libro "El declive del hombre público" aborda el tema de la individualización que caracteriza a la sociedad actual, plantea una hipótesis donde menciona que los significados sociales, se generan por los sentimientos humanos individuales, este fenómeno ha creado destrucción entre lo público y lo privado. Este cambio

ha dado origen a que se empiece configurar la vida pública y el simbolismo de una ciudad, relacionando así fenómenos socio – urbanos que desplazan la coexistencia de lo público a lo privado (Ramírez, 2017).

MARCO LEGAL

Constitución del Ecuador 2008

En la constitución del Ecuador en la Sección quinta - Cultura:

El **Art.377** menciona que el sistema nacional de cultura, tiene por objetivo el reforzar la identidad nacional; promover y proteger la diversidad de expresión cultural; impulsar la libre producción, difusión, creación, distribución y disfrute de servicios y bienes culturales; con la finalidad de salvaguardar el patrimonio cultural y la memoria social. Garantizando el ejercicio de los derechos culturales (Constitución del Ecuador, 2008).

El **Art.379** indica que son parte del patrimonio cultural tangible e intangible, y relevantes para la identidad y memoria de las personas, y propósito para salvaguarda del Estado:

1. Las lenguas, tradiciones orales, diversas manifestaciones y creaciones culturales, formas de expresión.
2. Las edificaciones, los espacios y conjuntos urbanos, caminos, jardines, sitios y paisajes, que tengan un valor histórico, etnográfico y de identidad para un pueblo.
3. Los documentos, archivos, bibliotecas, museos, colecciones y objetos que tengan un valor histórico.
4. Las creaciones tecnológicas, científicas y artísticas (Constitución del Ecuador, 2008).

El **Art. 380** indica que será responsabilidad del Estado:

1. Velar, mediante políticas permanentes, la

defensa, protección, identificación, difusión, conservación, restauración y acrecentamiento del patrimonio cultural tangible e intangible.

2. Promover la recuperación de los bienes patrimoniales perdidos o degradados, y asegurar el depósito legal de audiovisuales, impresos y contenidos de difusión masiva.

3. Asegurar los circuitos de exhibición, distribución pública y difusión masiva no restrinjan la independencia de los creadores y el acceso a la creación artística nacional independiente.

4. Establecer políticas y fomentar la enseñanza de la vocación creativa y artística de las personas de todas las edades.

5. Apoyar a los profesionales de ejercicio artístico.

6. Establecer incentivos para que las instituciones, empresas, personas y medios de comunicación, que apoyen las actividades culturales.

7. Promover la producción nacional de bienes culturales, y garantizar la diversidad de oferta cultural.

8. Garantizar los fondos para la ejecución de la política cultural (Constitución del Ecuador, 2008).

Código orgánico integral penal, COIP

En el COIP Sección quinta – Delitos contra el derecho a la cultura:

El **Art. 237** Destrucción de bienes del patrimonio cultural, indica que las personas que dañen, destruyan o deterioren los bienes pertenecientes al patrimonio cultural del Estado,

serán sancionados con pena preventiva de libertad de uno a tres años, sin importar el derecho real que tengan sobre ellos. De igual manera será sancionado el servidor o empleado público autorice o permita, alteraciones, modificaciones o derrocamientos que provoquen la destrucción de los bienes pertenecientes al Patrimonio Cultural. (COIP, 2021)

El **Art. 239.** Falsificación o adulteración de bienes del patrimonio cultural, menciona que las personas que falsifiquen o sustituyan los bienes del patrimonio cultural, serán sancionados con pena preventiva de libertad de seis meses a dos años. (COIP, 2021)

El **Art 240.** Sustracción de bienes del patrimonio cultural, indica que las personas que sustraigan los bienes pertenecientes al patrimonio cultural, serán sancionadas con pena preventiva de tres a cinco años. Si durante esta acción se comete algún tipo de violencia o amenaza en contra de los guardadores, custodios o persona alguna, será sancionado con pena de libertad de siete a diez años (COIP, 2021).

Código orgánico de organización territorial (COOTAD)

El capítulo IV del ejercicio de las competencias constitucionales:

El **Art. 55.** Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal, donde indica que es competencia exclusiva del municipio el planificar junto con otras instituciones públicas los planes de ordenamiento territorial; planificar y construir la vialidad urbana; prestar servicios públicos de agua potable y alcantarillado; planificar y construir las infraestructuras físicas como equipamientos en espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo.

El **Art. 144.** Ejercicio de la competencia de preservar, mantener y difundir el patrimonio cultural, menciona que les corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, aprobar, ejecutar, formular y avaluar los

planes, programas y proyectos que son destinados a la protección, mantenimiento, preservación y difusión del patrimonio cultural, arquitectónico y natural, y construir espacios públicos para estos fines. La preservación abarca un conjunto de acciones que permitan su protección, defensa y conservación; el mantenimiento garantiza su continuidad en el tiempo; y la difusión propaga los valores que representa en una sociedad (COOTAD, 2019).

Ley orgánica de cultura

En el capítulo uno del objeto, ámbito, fines y principios:

Art. 3. De los fines. Indica que son fines de la presente ley:

- a) Impulsar el dialogo intercultural y fortalecer la identidad nacional.
- b) Fomentar la libre creación, producción y valoración de servicios culturales, y de los conocimientos y saberes ancestrales, que son parte de las identidades culturales.
- c) Reconocer el trabajo de las personas que participan en la producción, creación y gestión cultural y patrimonial, como una actividad profesional que contribuye a la construcción de la identidad nacional.
- d) Reconocer el aporte de la economía de las industrias culturales y creativas
- e) Salvaguardar el patrimonio cultural mediante la investigación, recuperación y puesta en valor.
- f) Incentivar la descentralización de instituciones del sector cultural y fortalecer su articulación con sectores dedicados a la ciencia, educación, tecnología, turismo, producción y otros que se relacionen a la cultura (LEY ORGANICA DE CULTURA, 2016).

Nueva agenda urbana

Aprobada en la conferencia de las Naciones Unidas sobre la vivienda y el desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III). Esta agenda urbana presenta un cambio de paradigmas basados en la ciencia de las ciudades, estableciendo normas y principios para la construcción, el desarrollo, la gestión, la planificación y la mejora de las zonas urbanas, considerando cinco pilares fundamentales, las políticas urbanas nacionales, planificación y diseño urbano, economía local y finanzas, legislación y normativas y finanzas municipales e implementación local. La Nueva Agenda Urbana se plantea como un ideal común para alcanzar un futuro mejor y más sostenible, priorizando los derechos de igualdad y el acceso a los mismo beneficios y oportunidades que puede ofrecer una ciudad.

Ley orgánica de ordenamiento territorial uso y gestión del suelo (LOOTUGS)

Capítulo I

El **Art. 4.** Tratamientos urbanísticos para el suelo urbano. Se menciona los distintos tratamientos para el suelo urbano, como los tratamientos de conservación que implica a las zonas urbanas con un alto valor cultural, urbanístico, ambiental o paisajístico. El tratamiento de consolidación que se aplica en las áreas con un déficit de espacio público, infraestructura y equipamientos públicos. Los tratamientos de mejoramiento integral que se aplica a las zonas caracterizadas por la presencia de asentamientos humanos con alta necesidad que requieran de un mejoramiento de la infraestructura vial, servicios públicos, equipamientos y espacio público para mitigar los riesgos producidos por el desarrollo informal. Los tratamientos de renovación que se aplica al suelo urbano que presenta un alto deterioro físico – ambiental y una baja intensidad de uso por la pérdida de su unidad morfológica, por lo tanto necesita ser reemplazada por una nueva estructura que integre física y socialmente al conjunto urbano.

Sección II

El **Art. 54** Instrumentos para intervenir la morfología urbana y la estructura predial, se menciona la forma en la que se puede intervenir la morfología urbana y la estructura predial, mediante formas asociativas entre los propietarios con el fin de generar una nueva configuración física y predial, asegurando el desarrollo de las actuaciones urbanísticas, estos instrumentos son: el reajuste de terrenos, la integración inmobiliaria y la cooperación entre partícipes (LOOTUGS, 2016).

Plan de desarrollo y ordenamiento territorial (PDOT) Latacunga.

De los proyectos estratégicos del componente Socio Cultural PROYO7. Fortalecimiento de la identidad cantonal, tiene como objetivo el fortalecer la identidad de al menos el 15% de habitantes en procesos de reconocimiento local. El PROY23. Conservación, restauración y mantenimiento de bienes inmuebles patrimoniales, tiene como objetivo el salvaguardar el patrimonio inmueble del cantón, restaurando al 100% los bienes considerados como patrimoniales para ser conservados (PDOT, 2020).

Instructivo para fichas de registro e inventario de bienes inmuebles

Es un instructivo realizado por el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC), con el que se realiza un inventario de los bienes culturales patrimoniales mediante un registro y catalogación, este proceso permite conocer los bienes patrimoniales que merecen ser conservados, protegidos y difundidos para que perduren en beneficio de las futuras generaciones. Mediante este proceso se identifica los bienes culturales, se describen los bienes que tienen una valoración cultural patrimonial y se analiza a mayor profundidad mediante estudios históricos, arquitectónicos, iconográficos, etnográficos, etc. Mediante esta ficha se realiza la valoración de un bien mediante el análisis de diferentes criterios como el de antigüedad, arquitectónico – estético, tipológico –

funcional, técnico – constructivo, histórico – testimonial – simbólico, el entrono arquitectónico – urbano, así como también nos permite analizar la autenticidad y la integridad del bien (INPC, 2011).

Acuerdo Ministerial N.º DM-2020-O63

El **Art. 14.** Parámetros técnicos de valoración de bienes inmuebles, establece que el valor de los bienes inmuebles se determina mediante la aplicación de una escala de valores o baremo, estableciendo una serie de parámetros técnicos expedidos por el INPC.

El **Art. 15.** Niveles de protección de bienes inmueble patrimoniales, define el nivel de protección de los bienes inmuebles patrimoniales de acuerdo a la siguiente calificación.

a) Protección Absoluta (36 – 50 puntos). – Corresponde a los bienes catalogados con un alto valor patrimonial que deben ser conservados, protegiendo sus características arquitectónicas, constructivas y decorativas originales.

b) Protección Parcial (26– 35 puntos). – Corresponde a los bienes patrimoniales que poseen características susceptibles de ser rehabilitadas, con el objetivo de recuperar sus condiciones de uso, contemplando elementos que deben ser conservados y otros que son susceptibles a modificación.

c) Protección condicionada (16 – 25 puntos). – Corresponde a los bienes patrimoniales que en su interior presentan altos niveles de deterioro o de intervenciones que causaron la pérdida de su tipología original, están son susceptibles a ser modificadas de cuarto a las características volumétricas, compositivas y materiales a nivel de fachada (Torres, 2020).

Manual para el manejo de los sitios del Patrimonio Cultural mundial

Es un manual de procedimientos operativos publicado por primera vez en 1993, por ICCROM, y actualizado en 1998, contiene una serie de principios para la conservación y el manejo de patrimonio cultural. Además, se encuentra una serie de correcciones realizadas después de la reunión de Nara en 1994, como la definición del concepto de valor o el tema relacionado a la autenticidad en relación a la conservación moderna. Diferentes expertos contribuyeron en la elaboración de este manual de los que se destaca a Feilden, Sir Bernard y a Jokilehto Jukka.

En este manual se define a la autenticidad como un aspecto crucial para la evaluación de bienes culturales, se atribuye autenticidad a un bien cultural que presenta materiales originales y la forma en la que fue construido, también se toma en cuenta que ha envejecido y como a cambiado a lo largo del tiempo. También menciona que la autenticidad se vera afectada por la destrucción de los estratos históricos, el moderno reemplazo de elementos originales y la adicción de nuevos elementos (Jokilehto, 1998).

El documento de Nara de 1994 sobre la autenticidad, enfatiza en la veracidad de las fuentes de información para la evaluación de autenticidad y difunde que los bienes patrimoniales deben ser entendidos como una irremplazable fuentes intelectual y espiritual de riqueza para la humanidad. De acuerdo a las normas operativas se consideran cuatro aspectos para determinar la autenticidad (Jokilehto, 1998).

- Autenticidad del diseño
- Autenticidad de los materiales
- Autenticidad de la arquitectura
- Autenticidad del entorno.

Manual de conservación preventiva de bienes inmuebles patrimoniales

Este manual contiene una serie de aspectos técnicos para la conservación de los bienes patrimoniales en el caso de presentarse un colapso en la estructura de cubierta, menciona una serie de pasos a seguir para intervenir el bien patrimonial, también presenta una serie de pasos para intervenir en los muros de adobe, tapial y bahareque que son susceptibles a colapsar por infiltración de aguas, de igual forma indica los procesos para intervenir las cimentación y las instalaciones eléctricas en mal estado (INPC, 2011).

Manual técnico de prevención del patrimonio edificado.

En este manual se expone una serie de patologías con sus posibles causas y sus posibles soluciones para ser intervenidas, analiza las patologías presentes en cubiertas y brinda consejos para darles mantenimiento, también presenta una guía de consejos para reparar cielos rasos de yeso, barro y latón, de igual forma para atender problemas presentes en paredes, pisos, carpinterías, instalaciones sanitarias, instalaciones eléctricas, instalaciones de gas y también para el mantenimiento de jardinerías (Instituto Metropolitano de Patrimonio, 2015).

Lineamientos generales para proyectos de conservación arquitectónica

Contiene una serie de lineamientos, conceptos y requerimientos para las intervenciones en bienes patrimoniales, en caso de que se realice una rehabilitación, ampliación, nueva edificación, remodelación y complementación funcional, refuerzo, liberación, etc.

Plan de uso y gestión del suelo (PUGS) Latacunga.

Título III Normas de arquitectura y urbanismo

Subtítulo II Normas Urbanísticas

Subtítulo III Normas generales de arquitectura

El municipio de Latacunga presenta la normativa para la construcción urbanística considerando aspectos como la accesibilidad, el diseño vial, redes de infraestructura, espacio público y mobiliario urbano, arborización urbana, señalización de accesibilidad en espacios de usos público. Por otra parte, también presenta la normativa de construcción para arquitectura abordando temas como, la dimensión de locales, iluminación y ventilación, circulaciones, accesos, etc (PUGS, 2020).

CAPÍTULO 3

CAPÍTULO 3

MARCO METODOLÓGICO

Línea y sub línea de investigación

El presente proyecto de Integración urbano-arquitectónica a través de la valorización del hito patrimonial "La Estación" en la ciudad de Latacunga, pertenece a la línea de investigación 3: Teoría crítica y Patrimonio Cultural (EPAC), de la Facultad de Arquitectura y Construcción de la Universidad Tecnológica Indoamérica, con sub línea de investigación en "Conservación e interpretación del patrimonio cultural". La elección de esta sub línea fue de acuerdo a la necesidad de conservar, tanto la integridad física como cultural del sitio que se va a intervenir, respetando la historia, la arquitectura y los valores culturales del lugar; de igual manera la interpretación del patrimonio cultural, permite resaltar las características del lugar y fortalecer la identidad, promoviendo de esta manera el sentido de pertenencia para la comunidad local.

Enfoque de la investigación

La presente investigación tiene un enfoque cualitativo, la metodología de investigación cualitativa permite estudiar de manera científica, las representaciones e imaginarios de una cultura, acercándose a una serie de fenómenos sociales, que no son cuantificables o medibles. Bajo esta perspectiva el ser humano no debe ser estudiado solo como objeto, sino también como sujeto, portador de sentidos y conciencia (Katayama, 2014). En base a lo mencionado anteriormente se decidió que el enfoque metodológico sea cualitativo, bajo un lineamiento etnográfico, que permita recopilar información mediante la participación de los actores sociales presentes en el sector de "La Estación", haciendo uso también de la subjetividad y la percepción. Mediante este análisis se podrá comprender la realidad actual de la zona de estudio y las necesidades que presenta, y posteriormente plantear una propuesta.

NIVELES DE INVESTIGACIÓN

- **Exploratorio**

Inicialmente, la investigación emplea un nivel exploratorio, que consiste en examinar un tema de investigación poco estudiado o que no haya sido abordado con anterioridad, o si el caso de estudio presenta guías no investigadas o ideas poco relacionadas con el problema a tratar (Hernández Sampieri et al., 1997). En base a lo mencionado, se inicia como un nivel exploratorio debido a que no se tiene mucha información del problema que se está abordando en el sector de "La Estación", por lo tanto, este nivel nos permitirá identificar, determinar, definir e interpretar la situación actual del sitio, mediante la investigación documental y la recopilación de datos en la zona de estudio.

- **Descriptivo**

Después del nivel exploratorio, la investigación pasa a un nivel descriptivo, donde el propósito del investigador es describir la situación del caso de estudio. Se mide y se evalúa diversos aspectos y componentes del fenómeno a investigar; desde el punto de vista científico la acción de describir es medir, por lo tanto, el nivel descriptivo tiene como propósito el seleccionar una serie de cuestiones y medirlas independientemente, con la finalidad de describir lo que se investiga (Hernández Sampieri et al., 1997). Para dar cumplimiento a este nivel se categorizarán los diferentes fenómenos presentes en el objeto de estudio, para posteriormente describirlos y analizarlos; para ello se realizarán levantamientos fotográficos y planimétricos del estado actual del sitio, se elaborarán cartografías y se realizará un estudio del contexto físico, ambiental y social, a través del uso de la percepción y entrevistas.

- **Explicativo**

El nivel explicativo es aquel que tienes una relación causal, es decir que no solo se acerca a la descripción del problema, sino que va más allá y busca precisar, evidenciar, estimar o verificar las causas de un problema. Este nivel de

investigación se lo ve aplicado en diseños experimentales y no experimentales, en el caso de las investigaciones experimentales estas se centran en estudiar el fenómeno, mediante un razonamiento hipotético – deductivo (Guevara, Verdesoto, & Castro, 2020). En este nivel profundizamos en el problema y buscamos las posibles soluciones en base a un diseño, después de explorar y describir el objeto de estudio, se procede a evidenciar las acciones para afrontar

la problemática.

TIPOS DE INVESTIGACIÓN

Investigación Documental

La investigación documental fue crucial para establecer el estado del arte, el marco teórico y para la contextualización en los capítulos anteriores, de igual manera será necesario para continuar con la metodología y el desarrollo de la propuesta. Para el desarrollo de la propuesta, se realizará una revisión de literatura que incluya documentos académicos relacionados a las intervenciones en el espacio público y en bienes patrimoniales, se podrá especial énfasis en las normativas para la gestión de este tipo de proyectos. Además, se revisarán referentes relacionados al tema de estudio, con la finalidad analizar las estrategias proyectuales y participativas empleadas por otros autores, mismas que pueden ser aplicadas en el sector de "La Estación".

Investigación de Campo

La investigación de campo será indispensable para complementar la investigación documental, proporcionando datos empíricos obtenidos mediante la observación directa y el aporte de la comunidad del sector. Se emplearán entrevistas, grupos de discusión y observación directa para comprender la situación actual y las dinámicas sociales del sector. Mediante la participación de la comunidad se podrá tener una mejor perspectiva de aspectos sociales, culturales y económicos que son necesarios para el desarrollo de la investigación; además se tendrá una idea de las necesidades que presentan el sitio para definir el programa arquitectónico.

Las visitas de campo facilitaran el análisis del contexto físico y ambiental del lugar, con el objetivo de generar una propuesta adecuada para el sector.

POBLACIÓN Y MUESTRA

En el marco de la investigación sobre la "Integración urbano-arquitectónica a través de la valorización del hito patrimonial "La Estación" en la ciudad de Latacunga" la población de estudio abarca a los residentes de la ciudad de Latacunga. La muestra seleccionada se enfocará especialmente los actores presentes en el sector de "La Estación" de acuerdo a los intereses del investigador. La muestra se seleccionada serán los comerciantes informales presentes en el sector, las personas que transitan a menudo por este lugar y los comercios existentes alrededor del objeto de estudio.

TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

- **Entrevistas**

Las entrevistas se realizan mediante una conversación entre el entrevistador y la persona entrevistada, al ser esta de carácter cualitativo se centra en la experiencia personal, con el objetivo de conocer actitudes, comportamientos y opiniones personales. Las entrevistas también permiten recolectar la mayor cantidad de información posible al no centrarse en preguntas con respuestas puntuales, sino más bien, en formular preguntas abiertas donde el entrevistado pueda brindar la información necesaria para el entrevistador.

- **Grupos de discusión**

El objetivo de los grupos de discusión es conocer la opinión de un grupo, esto se puede realizar mediante reuniones donde se puedan abordar varios temas. En este grupo de discusión se puede utilizar cartografías sociales con el objetivo de identificar las necesidades de un grupo, invitando a la comunidad a participar en el proceso de diseño.

- **Observación Directa**

Esta técnica nos permite diagnosticar y describir el sitio de estudio mediante la percepción, su pueden utilizar instrumentos como fichas de observación o fichas de diagnóstico para comprender el estado actual en el que se encuentra el objeto de estudio.

INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

- **Guía de entrevista**

El instrumento que permite realizar una entrevista es la guía de entrevista, donde se plantean las preguntas que se realizaran a las personas entrevistadas, estas en base a la información que requiera el investigador. Para este proceso se realizarán dos guiones de entrevista, una que estará diseñada para los actores sociales del sector como comerciantes informales y residentes del sector, y otra que estará orientada a un grupo de técnicos o especialistas vinculados a mi tema de estudio.

- **Herramientas didácticas**

El instrumento que se empleara en los grupos de discusión, serán cartografías o imágenes donde las personas puedan expresar sus opiniones, puntos de vista, recomendaciones o ideas que se puedan realizar en el sitio.

- **Fichas de Observación**

Esta herramienta nos permite organizar la información obtenida en el campo, con el objetivo de registrar el estado actual de la zona de estudio, necesario para la toma de decisiones en el proceso de diseño. Se realizaran dos fichas de observación, una en la que se examine el espacio público y otra en la que se identifique las patologías en los bienes patrimoniales.

Tabla O4. Diseño Metodológico

	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	OBJETIVO 3
	<p>Diagnósticar la zona de estudio mediante la investigación de campo y documental.</p>	<p>Definir las estrategias proyectuales y participativas de diseño mediante estudios de caso</p>	<p>Proponer un diseño que promueva las actividades recreativas y culturales del sector mediante el uso de herramientas digitales 2D y 3D.</p>
TÉCNICA	<ul style="list-style-type: none"> · Entrevistas · Recopilación y análisis documental · Observación directa 	<ul style="list-style-type: none"> · Grupo de discusión · Búsqueda y análisis documental 	<ul style="list-style-type: none"> · Análisis y revisión documental · Análisis de estrategias de diseño · Bocetaje
INSTRUMENTO	<ul style="list-style-type: none"> · Guía de entrevista · Herramienta tecnológica · Ficha de Observación · Fichas de Patologías 	<ul style="list-style-type: none"> · Herramientas didácticas · Matriz de Relación 	<ul style="list-style-type: none"> · Herramientas digitales · Software y Hardware · Herramientas didácticas
PROCESAMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> · Mapeos · Matriz de resultados 	<ul style="list-style-type: none"> · Esquemas Gráficos · Matriz de Insight 	<ul style="list-style-type: none"> · Conceptualización · Organizadores visuales · Planimetrías · Renders y recorridos virtuales

CAPÍTULO 4

CAPÍTULO 4

APLICACIÓN DE METODOLOGÍA OBJETIVO 1

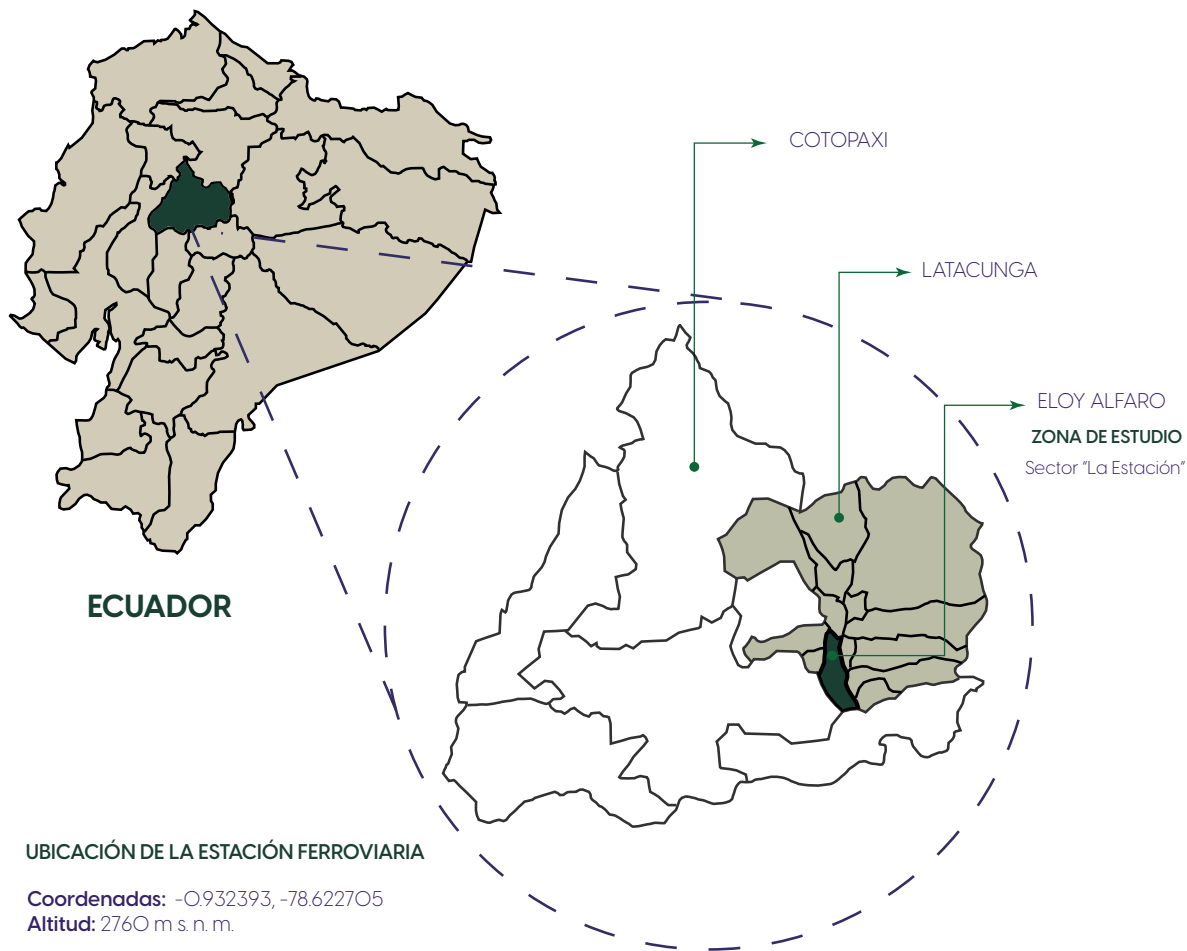


Tabla O5. Actividades objetivo 1.

ACTIVIDADES	TÉCNICAS DE RECOPIACIÓN	PROCESAMIENTO
Determinar unidades de paisaje mediante mapeos varios (cartografías de usos, alturas, etc.)	Recopilación y análisis documental	Mapeos
Identificar el estado actual del espacio público de la Estación Ferroviaria.	Observación directa	Esquemas gráficos
Identificar las patologías existentes en los bienes patrimoniales mediante fotografías.	Observación directa/ análisis organoléptico.	Ficha técnica
Entrevistar a los actores principales del sector.	Entrevistas	Matriz de insight

UBICACIÓN

Figura12. Mapa de ubicación.



DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ZONA DE ESTUDIO

La parroquia urbana de Eloy Alfaro pertenece a una de las 5 parroquias urbanas del Cantón Latacunga. Mediante una ordenanza municipal el 24 de julio de 1920, la parroquia establecida como San Felipe pasa a ser denominada como la parroquia urbana Eloy Alfaro, alcanzando de esta manera la categoría de parroquia civil, su nombre fue dado en reconocimiento al viejo luchador Eloy Alfaro. Esta parroquia se encuentra ubicada al occidente del cantón Latacunga, y está limitada: al este por el río Cutuchi, al norte por el cantón Saquisilí, al sur por el cantón Salcedo y al oeste por el cantón Pujilí.

La parroquia se encuentra entre las vertientes del río Cutuchi y el río Pumancuchi. De acuerdo a la clasificación del suelo, esta parroquia está compuesta por una zona urbana y una zona periurbana, por lo tanto, es una parroquia no consolidada. Se sitúa a 2760 msnm y cuenta con una superficie de 12.5km².

El crecimiento de esta parroquia se ve influenciado por la llegada del ferrocarril el 25 de junio de 1907, que serviría para el transporte de mercancías de industrias de harinas y bloques que caracterizaban a esta parroquia. La llegada de ferrocarril no solo permitió el transporte de productos y personas, sino también, influyó en la configuración de la morfología urbana, puesto que hasta ese entonces la parroquia crecía de manera concéntrica, para posteriormente crecer de manera lineal tomando como eje principal a la línea ferroviaria.

Actualmente, la parroquia se caracteriza por ser el ingreso principal a la ciudad de Latacunga y por qué en ella se encuentran importantes equipamientos para la ciudad, como lo son el terminal terrestre, el centro comercial Mall Maltería Plaza y el clúster dedicado a la venta de auto lujos, como sus fuentes principales de ingresos, después del debilitamiento turístico que sufrió el sector.



Figura 13. Fotografía aérea zona de estudio

CONTEXTO SOCIAL

Según el INEC, en el año 2001 el Cantón Latacunga registro una población total en el área urbana de 51.412 habitantes, con 24.735 hombres y 26.677 mujeres. Para el año 2010 se registró un crecimiento poblacional de 12.062 habitantes, llegando a una población total de 63.474 compuesto por 30.487 hombres y 32.987 mujeres. Recientemente, en el último censo realizado en el año 2022, el cantón Latacunga registro un crecimiento poblacional de 13.793 habitantes, con una población total de 77.267 personas en el área urbana, compuesto por 36.927 hombres y 40.340 mujeres.

Según el PDOT, la parroquia Eloy Alfaro presenta una densidad poblacional de 457 habitantes por kilómetro cuadrado. El 84.9% de esta población se considera mestiza, el 12.5% indígena y el 2.6% pertenece a otras etnias.

En la parroquia urbana Eloy Alfaro, según el INEC en el año 2010 se registró una población total de 37.052 habitantes, con 16.484 asentados en el área urbana y 20.568 en el área periurbana. Para el año 2014 se registró una población de 39.865 habitantes, con 17.735 ubicados en el área urbana y 22.130 en el área periurbana. Para el año 2026 se espera un crecimiento de 42.086 habitantes.

El cantón Latacunga en su perfil demográfico presenta, un 18.2% de niños/as entres 0 a 11 años, un 9.9% de una población adolescente entre 11 a 17 años, un 21.7% de población joven entre 18 a 29 años, un 41.7% de una población adulta entre 30 a 64 años y un 8.5% de una población adulta mayores a 65 años.

La inestabilidad económica, la pobreza y las diferencias sociales son factores que influyen en la delincuencia en el cantón. La Fiscalía dio a conocer que en el cantón se han registrado delitos como robos, hurtos, abuso de confianza, abuso sexual, asesinato, drogas, estafa y extorción. El circuito con mayor índice delictivo se encuentra en el terminal terrestre. En enero del 2020, en la parroquia Eloy Alfaro se registraron alrededor de 33 robos a personas, en el sector del terminal terrestres y la Estación (GAD Municipal de Latacunga, 2020).

Figura14. Población total área urbana.

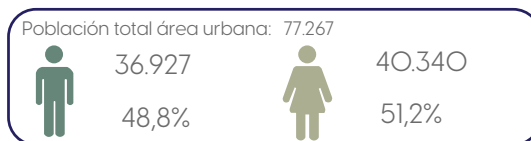
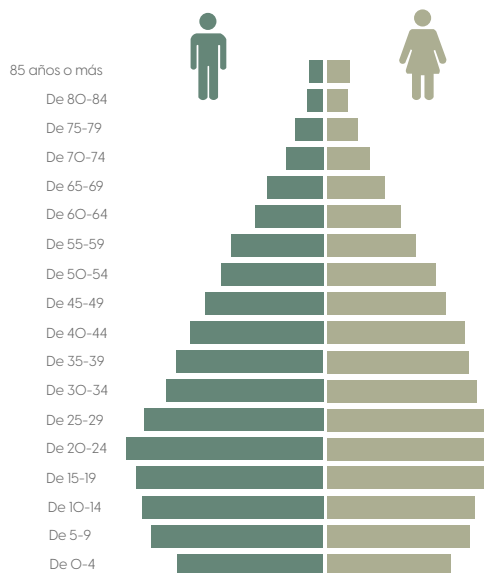


Figura15. Evolución crecimiento poblacional.



Figura16. Piramide poblacional.



CONTEXTO ECONÓMICO

El área urbana del cantón Latacunga la población se dedica mayormente a actividades económicas como el comercio y la reparación de vehículos seguido por actividades como la administración pública, defensa y seguridad social, posterior a ellos se destacan actividades dedicadas a las industrias manufactureras y las actividades de alojamiento y servicios de comida.

En el cantón Latacunga el trabajo informal se ha conceptualizado como actividades que se desarrollan al aire libre, y que ocupan el espacio público de manera desordenada y sin sus respectivos permisos. Los focos principales de trabajo informal están ubicados en sectores como, la Estación, el puente 5 de junio, San Sebastián, el mercado mayorista y el Salto. Según el PDOT, se estima que alrededor de 1.500 personas que cumplen funciones laborales en condiciones de informalidad, pero se deduce que actualmente este número es mucho mayor.

Se evidencia que aproximadamente el 33% de comerciantes informales pertenecen al cantón Latacunga, mientras que el 67% restante pertenecen a comerciantes de otras ciudades, que mayormente se concentran en días de feria, de esta población el 74% de comerciantes informales son mujeres, el mayor número son de estado civil casados. Su informalidad se debe a la falta de trabajo, y por que consideran esta actividad como rentable, se ubican en los puntos de mayor afluencia de peatones y distribuyen sus productos en: canastas, coches, triciclos, plásticos, carretas y en puestos improvisados (GAD Municipal de Latacunga, 2020).

En Ecuador, en el año 2018 se registró 6.244.966 de personas se desplazaron a la provincia de Cotopaxi con fines turísticos, de los cuales el 61% se movilizaron a Latacunga, el 16% a Salcedo, el 11% a Pujilí y el 11% a otros cantones. La oferta turística del cantón Latacunga esta formada por actividades como, la venta de alimentos y bebidas, el alojamiento, las actividades de operación e intermediación, los parques de atracción y los transportes turísticos.

Figura17. Numero de personas en condicion de informalidad.

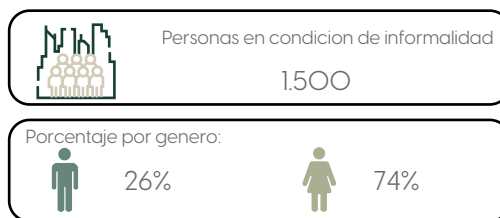


Figura18. Focos de trabajo informal.

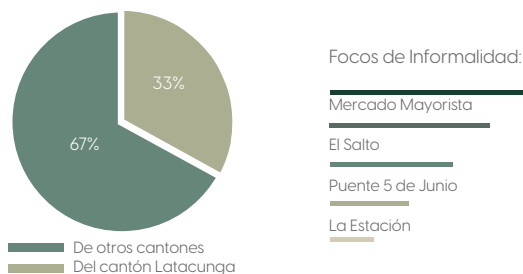


Figura19. Oferta turística Latacunga.

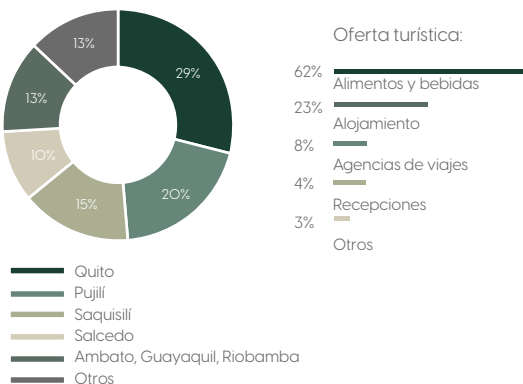


Figura 20. Mamá Negra cultura Latacungueña



CONTEXTO IDEOLÓGICO CULTURAL

Latacunga, la capital de la provincia Cotopaxi también conocida como Latacunga, pensil de los antes, la ciudad de León o la ciudad de los mashcas. El termino Latacunga proviene de las palabras quichuas "Llacata Kunka", se coloca como una ciudad de alto valor patrimonial para la nación, esto por sus bienes históricos, arquitectónicos y culturales que posee. La cultura del cantón se caracteriza por una mezcla de tradiciones, mestizas e indígenas, representadas en los aspectos de su vida cotidiana como las fiestas populares, la danza, la música, sus creencias y su gastronomía.

En Latacunga, se festeja con gran emoción **fiestas populares** muchas de ellas escuchadas a nivel nacional, de la que se destaca la Mama Negra, tradición antigua que data desde el siglo 18, esta tradición representa la unión cultural entre los nativos y colonos españoles. Esta tradición se representa con un desfile donde participan diferentes personajes, siendo el personaje principal la Mama Negra caracterizada por su rostro pintado de negro y por llevar a su hija en brazos, esta tradición se acompaña con música tradicional que contagia de energía a los presentes. También se desatacan festividades como el Baile de Inocentes, Fiestas de la Virgen de las Mercedes, la Feria Taurina San Isidro Labrador y las Fiestas de carnaval.

La **religión** que predomina en Latacunga es el catolicismo, la mayor parte de su población se identifica como católica y tienen como patrona a la Virgen de la Merced o de la Misericordia, y se la venera el 24 de septiembre considerada como una de las fiestas mayores. Siendo el principal centro de culto y adoración la catedral de Latacunga.

Latacunga cuenta con una **gastronomía** tradicional que lo caracteriza y que también lo hace conocida a nivel nacional, entre ellas se destacan las Chugchucaras, las Allullas con el queso de hoja y la Máchica. Las Chugchucaras y las Allullas son características del sector de "La Estación", ya que los turistas que llegaban en el ferrocarril se quedaban en este sector a degustar de su gastronomía.

CONTEXTO FÍSICO - AMBIENTAL

Se analiza especies que se pueden adaptar al área urbana de la parroquia Eloy Alfaro, para implementarlo en áreas verdes, caminerías, y jardinerías como infraestructura verde, se busca especies con características apropiadas al clima que presenta Latacunga. La idea de implementar esta infraestructura verde, es para crear un ambiente selvático en un centro urbano, con el objetivo de aportar al medio ambiente y mitigar la contaminación.

Tabla O6. Infraestructura Verde

INFRAESTRUCTURA VERDE					
Tipo	Descripción	Clasificación	Tipo	Descripción	Clasificación
<p>Jacarandá</p> 	<p>Resistente a la contaminación urbana, raíces no invasoras. Dimensión de hoyado 0,40 x 0.40 x .040</p>	<p>Árbol Hornamental Altura 3 - 5 m</p>	<p>Yolomán</p> 	<p>Alimento para colibríes y mariposas, diversos usos, planta decorativa Dimensión de hoyado 0,40 x 0.40 x .040</p>	<p>Arbusto Ornamental Altura 15 m</p>
<p>Duranta</p> 	<p>Crecimiento rápido, follaje colorido, utilizado en parques y jardinerías Dimensión de hoyado 0,30 x 0.30 x .030</p>	<p>Arbusto pequeño Altura 0.30 - 15 m</p>	<p>Tilo</p> 	<p>Resistente a la sequía, rápido crecimiento, contribuye a prevenir la contaminación ambiental. Dimensión de hoyado 0,40 x 0.40 x .040</p>	<p>Arbol pequeño Altura 5 - 15 m</p>
<p>Calistemo rojo</p> 	<p>Crecimiento rápido, resiste heladas, tolera ambientes secos, se adapta a climas templados. Dimensión de hoyado 0,40 x 0.40 x 0.40</p>	<p>Arbusto Ornamental Altura 3 - 5 m</p>	<p>Laurel</p> 	<p>Restaura zonas erosionadas, uso carreteras y pendientes abruptas. Dimensión de hoyado 0,50 x 0.50 x .050</p>	<p>Arbol pequeño Altura 2 - 7 m</p>
<p>Calistemo blanco</p> 	<p>Tolera varios tipos de suelo, crecimiento rápido, utilizado en parques, avenidas, vías peatonales Dimensión de hoyado 0,40 x 0.40 x 0.40</p>	<p>Arbusto Ornamental Altura 4 - 10 m</p>	<p>Pumamaqui</p> 	<p>Restaura zonas de conservación, maderable, ayuda a la formación de bosquetes. Dimensión de hoyado 0,40 x 0.40 x .040</p>	<p>Arbol pequeño Altura 5 - 15 m</p>
<p>Lavanda</p> 	<p>Tolera temperatura bajas, crecimiento rápido, utilizado en parques. Dimensión de hoyado 0,30 x 0.30 x 0.30</p>	<p>Arbusto Silvestre Altura 0.30 - 15 m</p>	<p>Sigse</p> 	<p>Crecimiento en barrancos y pantanos, ayuda a la formación de bosquetes. Dimensión de hoyado 0,30 x 0.30 x .030</p>	<p>Planta arbustiva Altura 0.13 - 2.3 m</p>

CLIMA

En Latacunga, el periodo de verano es corto al igual que el de invierno, se caracteriza por su clima frio parcialmente nublado, con una temperatura que varía entre los 8°C y los 20 °C, presenta un periodo de lluvias predominantes en los meses de diciembre y abril. Los vientos predominantes provienen del este con dirección al suroeste. Durante la mayor parte del año el sol sale a las 05:53 am y se oculta a las 18:02 pm, permitiendo que clima se mantenga fresco por las tardes.

TEMPERATURA

La temperatura entre los meses de junio y agosto se mantiene fresca, alcanzando una temperatura máxima de 20°C y una temperatura mínima de 8°C. Los meses mas calidos en Latacunga son noviembre y diciembre alcanzo una temperatura máxima de 19°C y una temperatura mínima de 9°C .

- Temperatura máxima
- Temperatura mínima

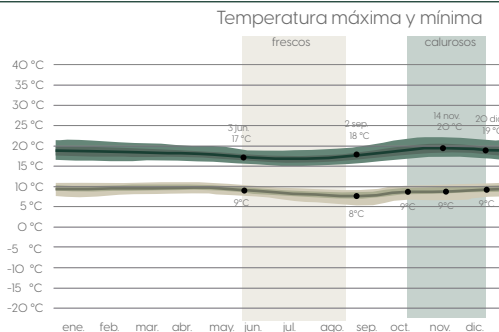


Figura21. Temperatura máxima y mínima.

TEMPERATURA

La temperatura promedio por horas, es fría desde las 18:00 pm hasta las 06:00 am, desde las 10:00 am hasta las 17:00 pm se mantiene una temperatura fresca, entre las 14:00 pm y 16:00 pm. la temperatura es cómoda.

- Frío
- Fresco
- Cómodo

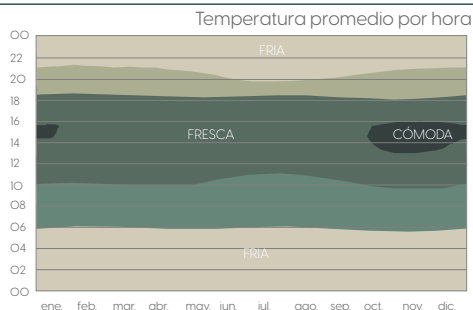


Figura22. Temperatura por horas.

PRECIPITACIÓN

Entre los meses de diciembre y abril se presentan los días mas mojados en Latacunga, siendo abril el mes con días mas mojados con representado con el 75%. Entre los meses de mayo y septiembre son los meses mas secos, siendo agosto el mes mas seco con el 22%.

- Lluvia

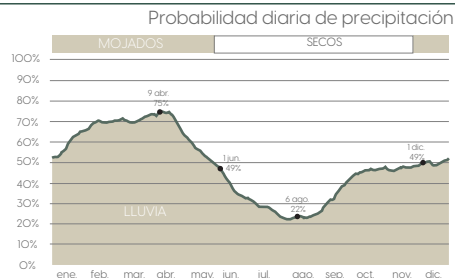


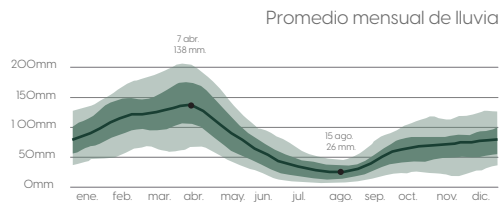
Figura23. Precipitación.

LLUVIA

El mes mas lluvioso en Latacunga es Abril, mientras que el mes con menos lluvias es agosto.

— Lluvia

Figura24. Lluvia.

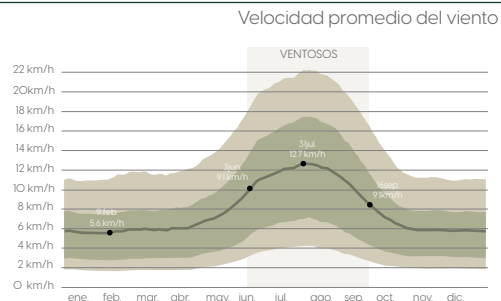


VIENTO

En Latacunga los meses mas ventosos van del 3 de junio al 16 de septiembre, con velocidades promedio de más de 9,1 km/h. El mes más ventoso del año es julio con velocidades promedio de 12,3 km/h. Los meses mas calmados van del 16 de septiembre al 3 de junio con velocidades promedio de 5,7km/h.

— Velocidad del viento

Figura25. Viento.

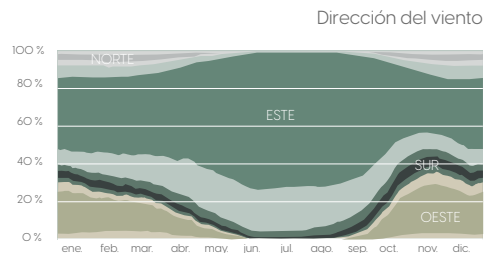


VIENTO

El viento predominante de Latacunga proviene del este, entre los meses de octubre y marzo se registra una dirección de este a sur - oeste.

— Dirección Norte
 — Dirección Este
 — Dirección Sur
 — Dirección Oeste

Figura26. Dirección del viento.

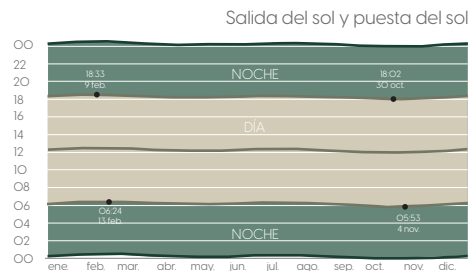


SOL

La salida del sol promedio durante el año va desde las 05:53 am. a las 06:24 am, mientras que la puesta de sol va desde las 18:02pm a las 18:33pm.

— Noche
 — Día

Figura27. Sol.



ASOLEAMIENTO

El sol sigue la dirección desde el este hacia el oeste, presenta los primeros rayos solares desde las 05:53, llega a su punto mas alto entre las 12:00 -13:00, y se oculta a las 18:33.

En la zona de estudio se observa una mayor incidencia del sol en la fachada este desde las 6:00 hasta las 10:00 y en la fachada oeste desde las 14:00 hasta las 15:30.

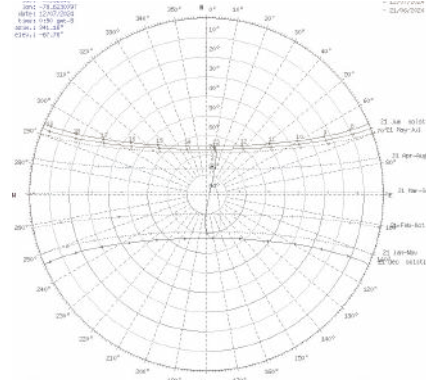
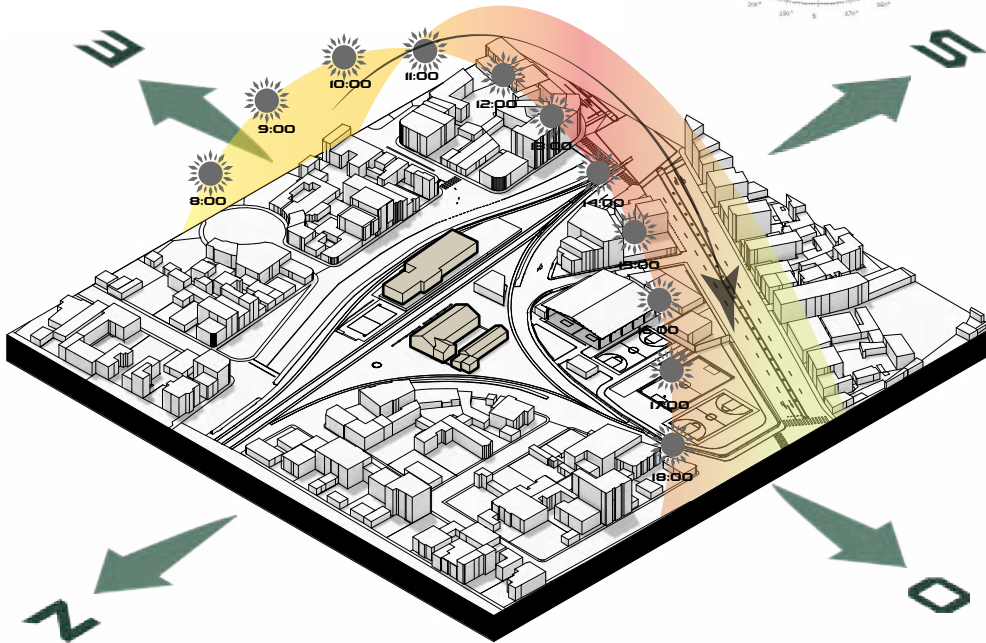


Figura28. Asoleamiento.



DIRECCIÓN DEL VIENTO

En Latacunga, según la rosa de los vientos el viento esta soplando desde el suroeste para el noroeste teniendo vientos predominantes del suroeste, entre los meses de octubre y marzo hay vientos con velocidades de 5 a 9 km/h, mientras que entre los meses de junio y septiembre el viento presenta velocidades de 9 a 12 km/h siendo estos los meses más ventosos.

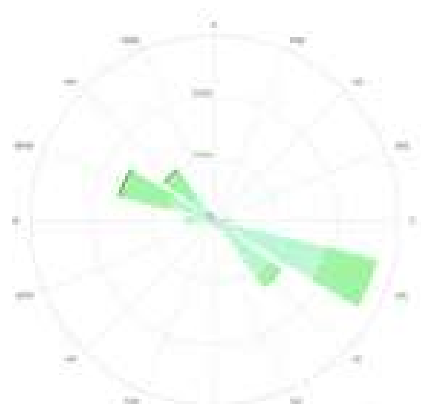


Figura29. Dirección del viento.

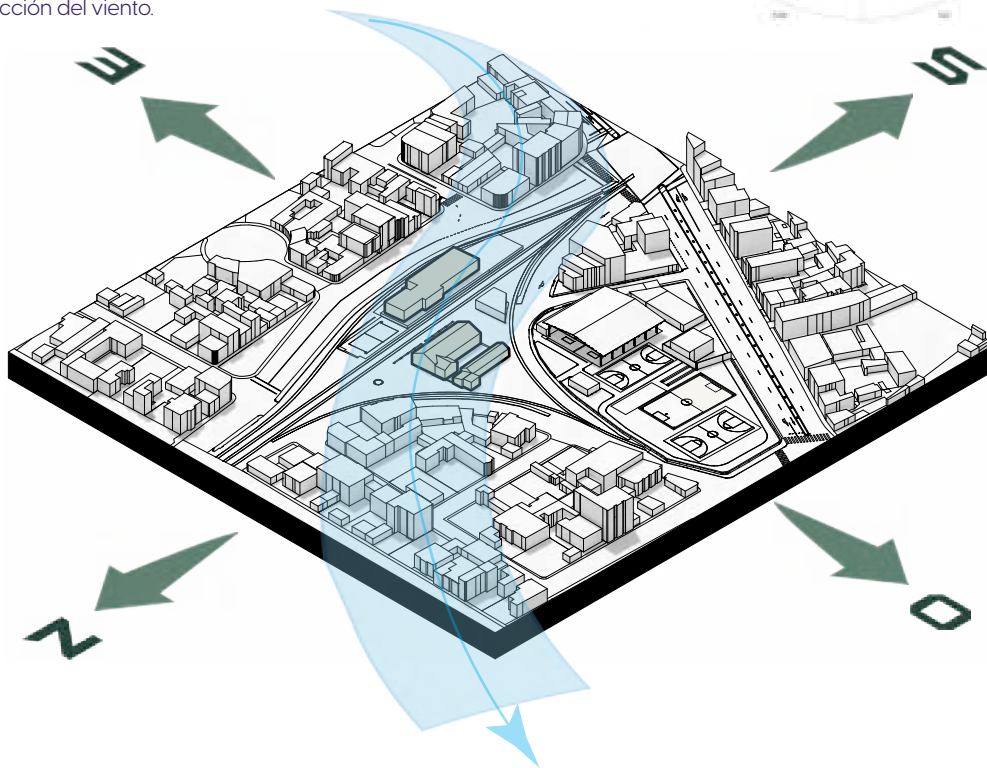


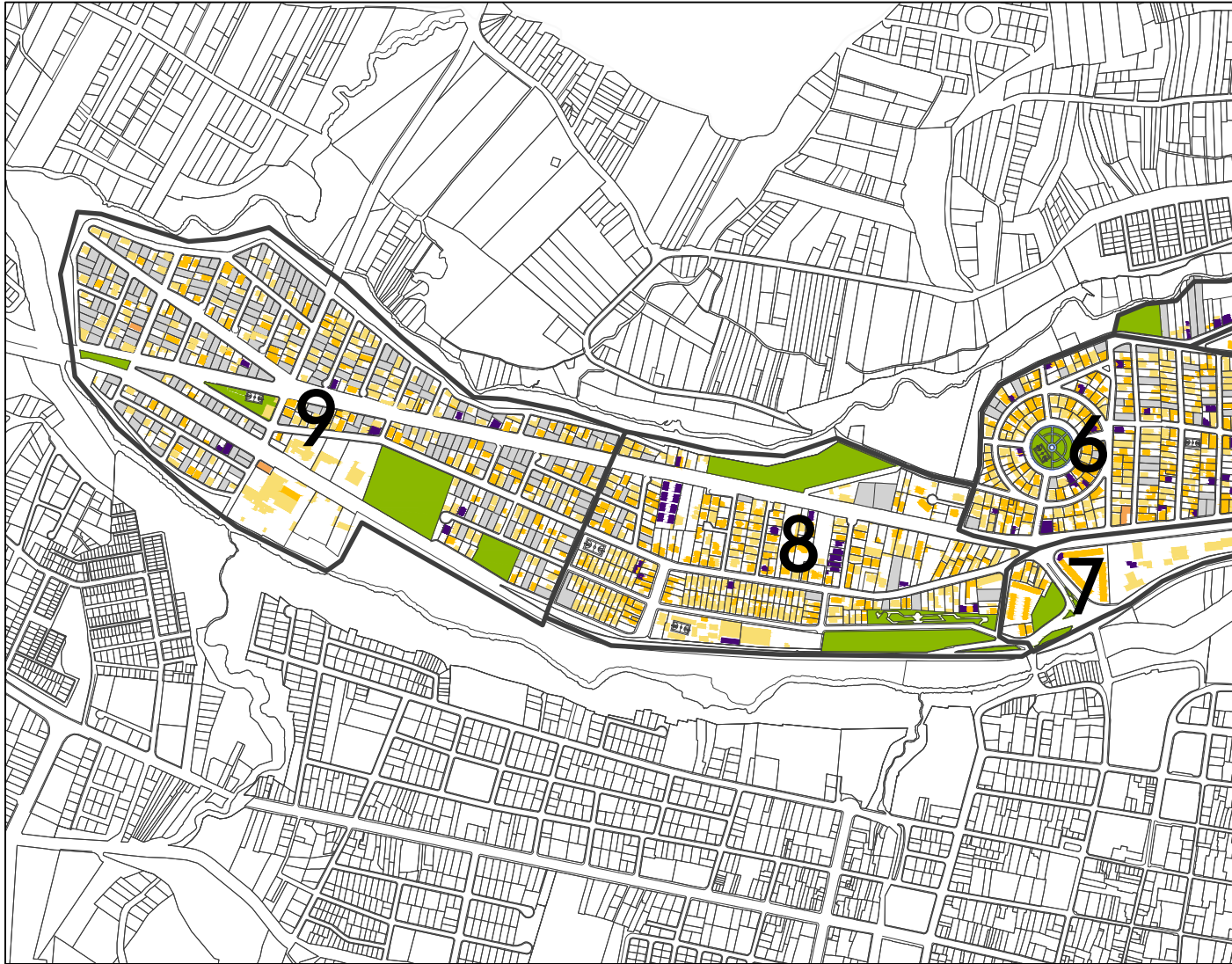
Figura30. Delimitación área urbana de la parroquia Eloy Alfaro





UNIDADES DE PAISAJE

Figura 31. Cartografía de delimitación unidades de paisaje





0 100 200 700



DIAGNÓSTICO POR UNIDADES

Figura32. Unidad_9

UNIDAD_9



Esta unidad se caracteriza por tener la mayor cantidad de vacíos, y por ser el área de crecimiento de la parroquia, esto debido a su reciente lotización. Se puede evidenciar alturas máximas de tres metros en sus edificaciones y espacios destinados para futuros equipamientos.

SIMBOLOGÍA



Figura34. Unidad_7

UNIDAD_7



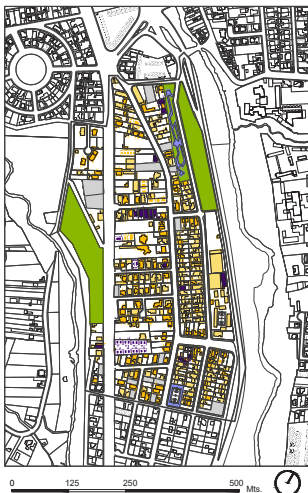
Esta unidad se caracteriza principalmente por la presencia del equipamiento de transporte de "El terminal terrestre Latacunga", así como también por contener un área dedicada a pequeñas industrias, que almacenan y venden productos al por mayor.

SIMBOLOGÍA



Figura33. Unidad_8

UNIDAD_8



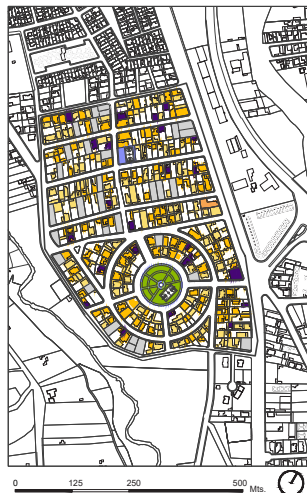
Esta unidad presenta una menor cantidad de vacíos con una mediana densidad poblacional, con edificaciones con una altura máxima de tres pisos, también se evidencia uno de los primeros equipamientos educativos de esta parroquia, la escuela club rotario.

SIMBOLOGÍA



Figura35. Unidad_6

UNIDAD_6



Esta unidad se caracteriza por la presencia de la ciudadela de "El chofer" con un forma particular en su configuración morfológica tipo radio céntrica, como como eje principal a un pequeño parque se encuentra en el centro, y con edificaciones no mayores a tres pisos.

SIMBOLOGÍA



Figura36. Unidad_5



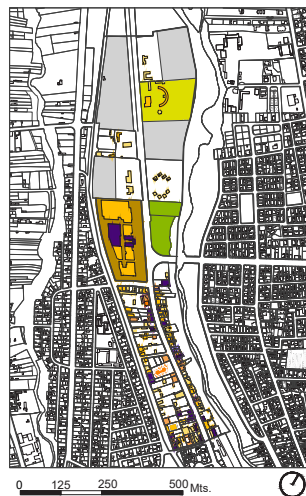
UNIDAD_5

Esta unidad se caracteriza por un uso de suelo mayormente residencial, se puede evidenciar una mayor densidad de viviendas, con un predominio de altura de dos pisos. También se registran equipamientos de servicio, educativos y de recreación.

SIMBOLOGÍA

- 1 piso
- 2 pisos
- 3 pisos
- 4 pisos
- 5 pisos
- 6 pisos
- vacíos
- áreas verdes
- espacio público
- empresa eléctrica
- educación

Figura38. Unidad_3



UNIDAD_3

Esta unidad se caracteriza por estar en el ingreso principal a la ciudad de Latacunga y por su uso netamente comercial, en esta se encuentra principalmente el centro comercial Mall Maltería Plaza y el clúster dedicado a la venta de autos lujos.

SIMBOLOGÍA

- 1 piso
- 2 pisos
- 3 pisos
- 4 pisos
- 5 pisos
- 6 pisos
- vacíos
- áreas verdes
- espacio público
- mall maltería plaza
- educación

Figura37. Unidad_4



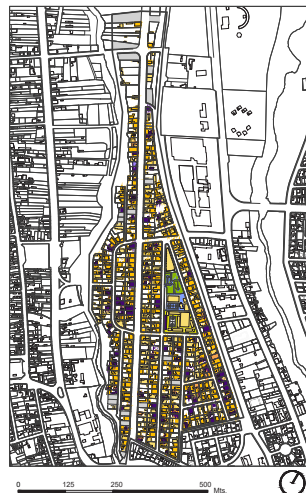
UNIDAD_4

Esta unidad se caracteriza por su cercanía al río Pumancuchi y por tener un índice bajo de viviendas con grandes extensiones de espacio verde de protección, su uso en su mayoría corresponde a comercios dedicados a la reparación de vehículos y la venta de repuestos.

SIMBOLOGÍA

- 1 piso
- 2 pisos
- 3 pisos
- 4 pisos
- 5 pisos
- 6 pisos
- vacíos
- áreas verdes
- espacio público

Figura39. Unidad_2



UNIDAD_2

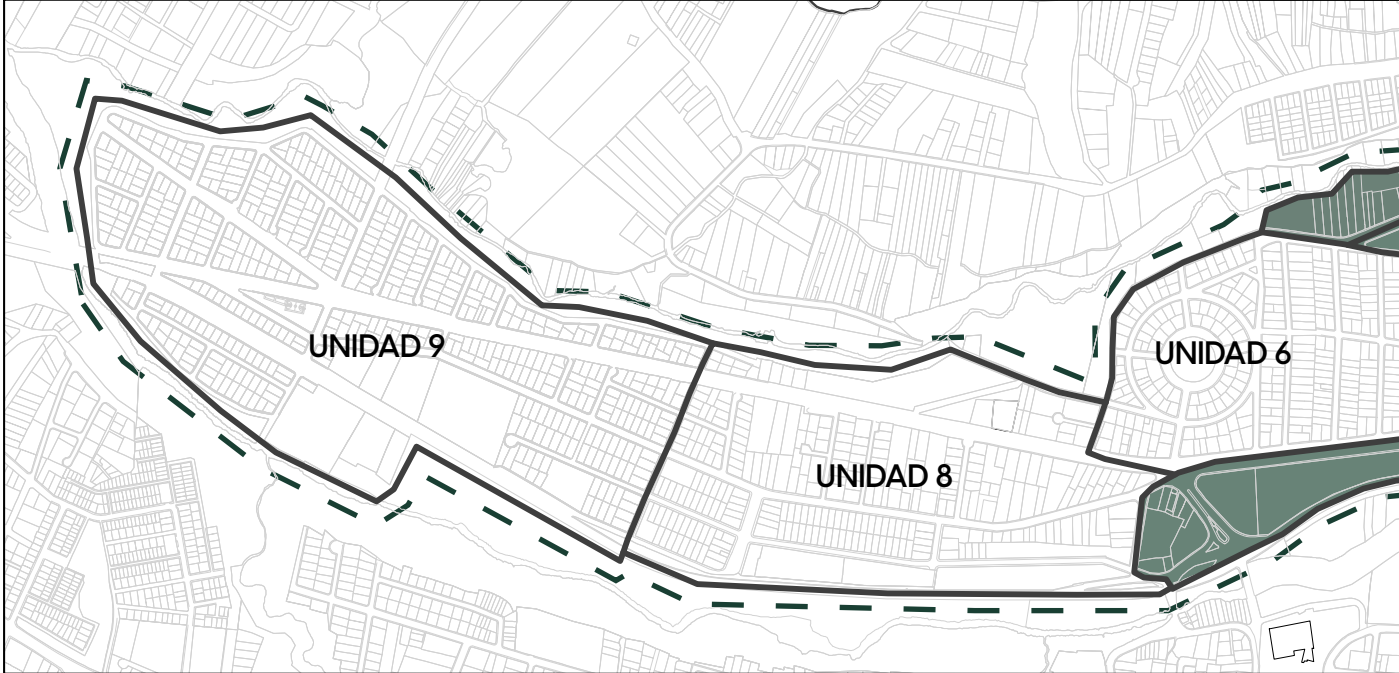
En esta unidad se caracteriza por su uso mixto residencial-comercial, con viviendas con alturas de dos y tres pisos donde la planta baja está dedicada al comercio, cuenta con distintos equipamientos para el beneficio de esta unidad.

SIMBOLOGÍA

- 1 piso
- 2 pisos
- 3 pisos
- 4 pisos
- 5 pisos
- 6 pisos
- vacíos
- áreas verdes
- espacio público
- educación

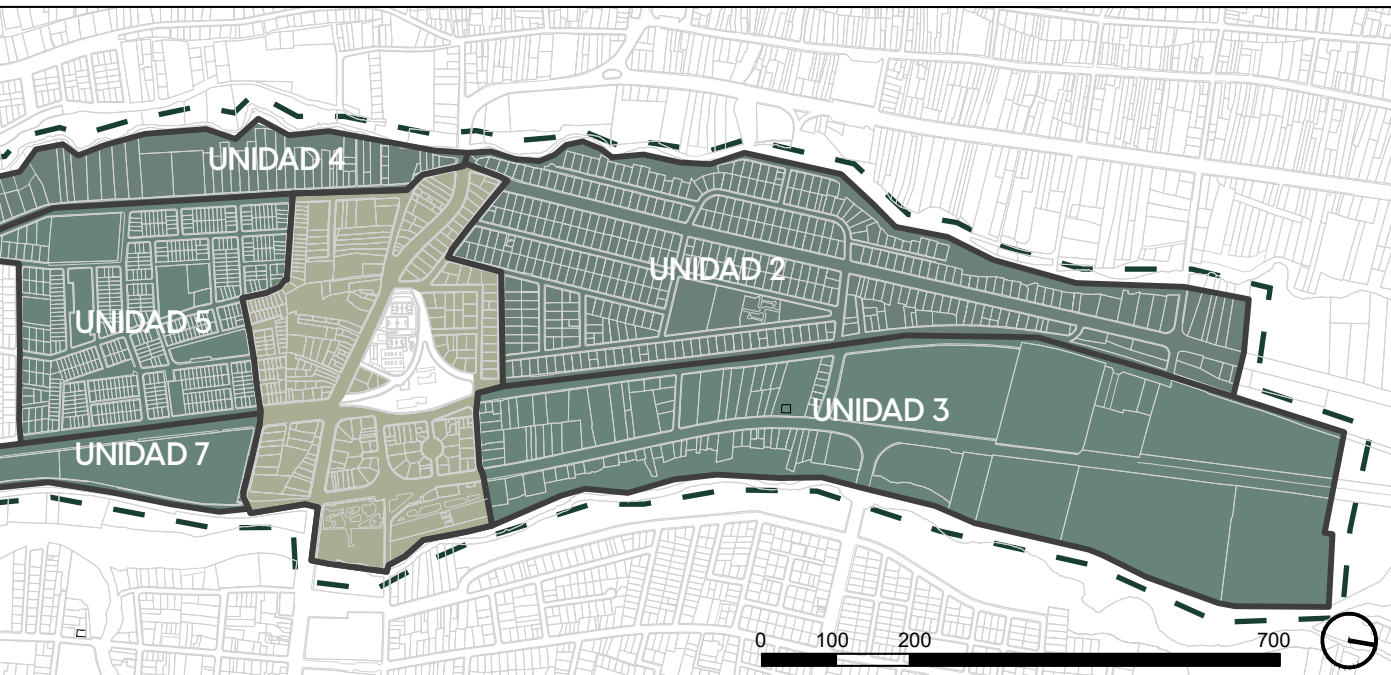
RELACIONES INTERNAS Y EXTERNAS

Figura40. Cartografía de límites y zonas



Después de realizar el diagnóstico por unidades de paisaje, e identificaron los elementos que caracterizan a cada unidad de paisaje. Se tuvieron los siguientes resultados, unidades con el predominio de uso comercial, como la unidad N° 7 y N°3 que están influenciadas por el Terminal terrestre y el centro comercial Mall Maltería Plaza. Por otra parte, las unidades N°5 y N°6 caracterizadas por un uso mayormente residencial, registrando manzanas con una densidad poblacional superior a las demás, también contienen equipamientos educativos y recreativos que las complementan. En el caso de la unidad N°2 se caracteriza por un uso mixto, teniendo edificaciones que dedican la planta baja al comercio y la

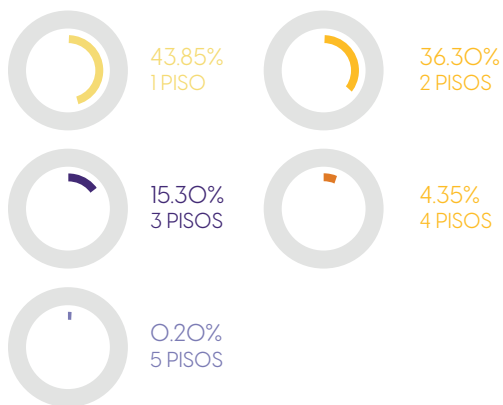
planta alta a la vivienda, esto debido a la influencia de las unidades adyacentes a esta. La unidad N°4 caracterizada por su cercanía al río, presenta pocas edificaciones con predios alargados con grandes extensiones de terreno considerados como áreas de protección. Mediante este análisis también se identifica como la mancha urbana de la parroquia Eloy Alfaro va creciendo, en este caso se puede identificar un crecimiento hacia el sur, iniciando con la unidad N° 8 que ya presenta menos predios vacíos y va aumentando su densidad poblacional; le sigue la unidad N° 9 que por el contrario todavía presenta un alto porcentaje de predios vacíos y edificaciones en menor escala.



La delimitación y el diagnóstico por unidades de paisaje, permitió que se pueda delimitar el área de influencia que tiene la zona de estudio y las zonas de amortiguamiento. En este caso la zona de influencia es la unidad N°1 caracterizada por un uso de suelo mixto y por ser la zona central del casco urbano de esta parroquia, esto debido a la influencia que tuvo la estación ferroviaria con la llegada del ferrocarril, en base al análisis también se registraron las zonas de amortiguamiento siendo estas las unidades N°2, N°3, N°4, N°5 y N°7. Después de realizar esta delimitación, la investigación se enfoca y se concentra en la unidad N°1 de la que se hablara a continuación.

ALTURA DE EDIFICACIONES

En la unidad de paisaje N°1, donde se encuentra ubicado la zona de estudio, presenta un predominio de edificaciones con alturas de un piso representado con el 43.85% del total de construcciones existentes, le sigue muy de cerca las edificaciones con una altura de dos pisos representado con el 36.30%, después las construcciones con una altura de tres pisos representados con el 15.30%, posterior a ello las construcciones con una altura de cuatro pisos representados con el 4.35% y finalmente, una construcción con cinco pisos de altura representado con el .20% restante.



SIMBOLOGÍA

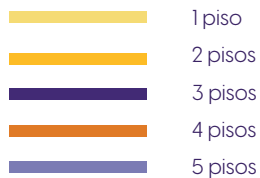
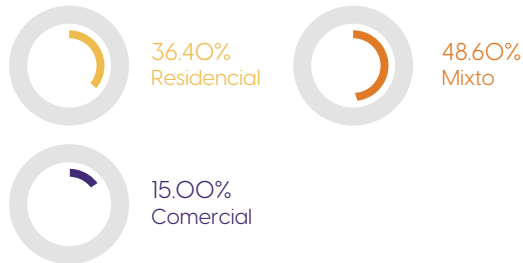


Figura41. Cartografía altura de edificaciones_Unidad 1



USO DE SUELO

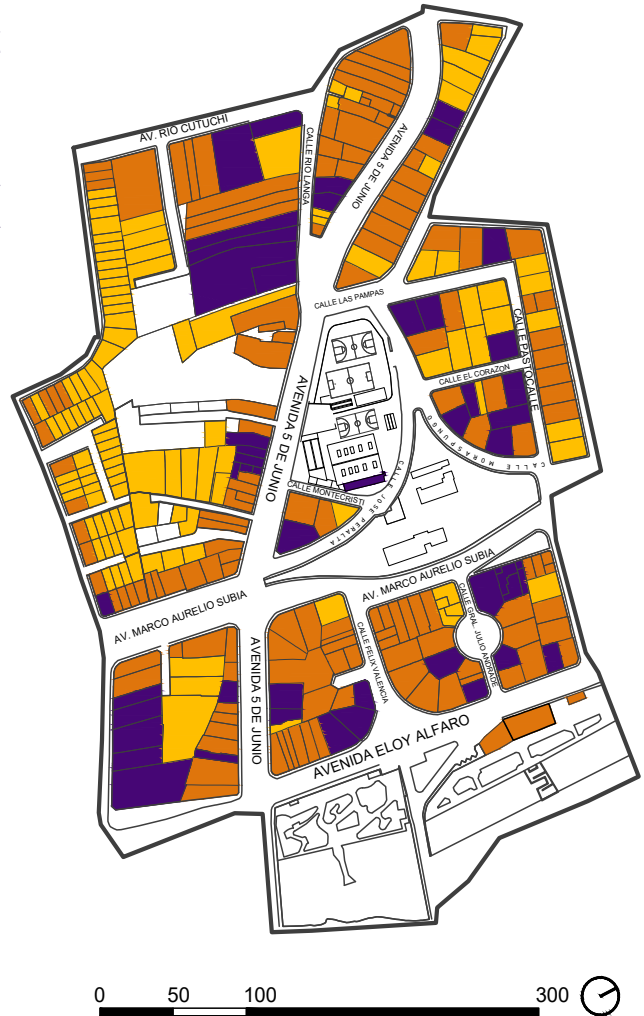
El uso de suelo predominante en esta unidad es mixto, esto debido a la influencia que tuvo el ferrocarril en este sector para el desarrollo de la actividad comercial, misma que giraba en torno al sistema ferroviario, tanto en la época del transporte de mercancías como en su rehabilitación con fines turísticos, resaltando de ellos comercios dedicados a la gastronomía tradicional como las allulllas y las chugchucaras. Hacia el suroeste de esta unidad y acercándose a la unidad 5 se evidencia un uso residencial, mientras que en menor medida con un 15.00% del total esta el uso destinado netamente al comercio.



SIMBOLOGÍA



Figura42. Cartografía uso de suelo_Unidad 1



EQUIPAMIENTOS

SERVICIO



Construcción del nuevo UPC (Unidad de policía Comunitaria) del sector La Estación.

TRANSPORTE



Estación ferroviaria de Latacunga y el Campamento de sección N°37, actualmente deshabilitado.

RECREACIÓN



Polideportivo "La Estación", cuenta con dos canchas polifuncionales, una sintética y tres de Ecuavoley.

Figura44. Cartografía equipamientos_Unidad 1



SISTEMA VIARIO

Figura45. Cartografía sistema viario_Unidad 1

Las vías arteriales son aquellas que vinculan las vías colectoras con las expresas. Las expresas con las que vinculan las provincias, existen dos vías arteriales:

- Avenida Eloy Alfaro
- Avenida 5 de Junio

Las vías colectoras son aquellas que permiten la vinculación entre las vías locales y las vías arteriales:

- Avenida Marco Aurelio Subia
- Avenida Rio Cutuchi

Las vías locales son aquellas que permiten el acceso a los predios adyacentes:

- Calle Pastocalle
- Calle el Corazón
- Calle las Pampas
- Calle Felix Valencia
- Calle Julio Andrade
- Calle José Peralta
- Calle Moraspungo
- Calle río Langa

SIMBOLOGÍA

- Vías arteriales
- Vías colectoras
- Vías locales



TRANSPORTE PÚBLICO

Esta unidad esta potencialmente influenciada por la presencia del terminal terrestre de Latacunga ubicado en la unidad 7 y por las vías arteriales y colectoras que conectan la ciudad, estos factores han provocado que en la zona donde convergen estas vías se genere un alto tránsito vehicular y u punto muy conflictivo.

 BUS URBANO



 BUS INTERPARROQUIAL



 BUS IINTERPORVINCIAL



SIMBOLOGÍA





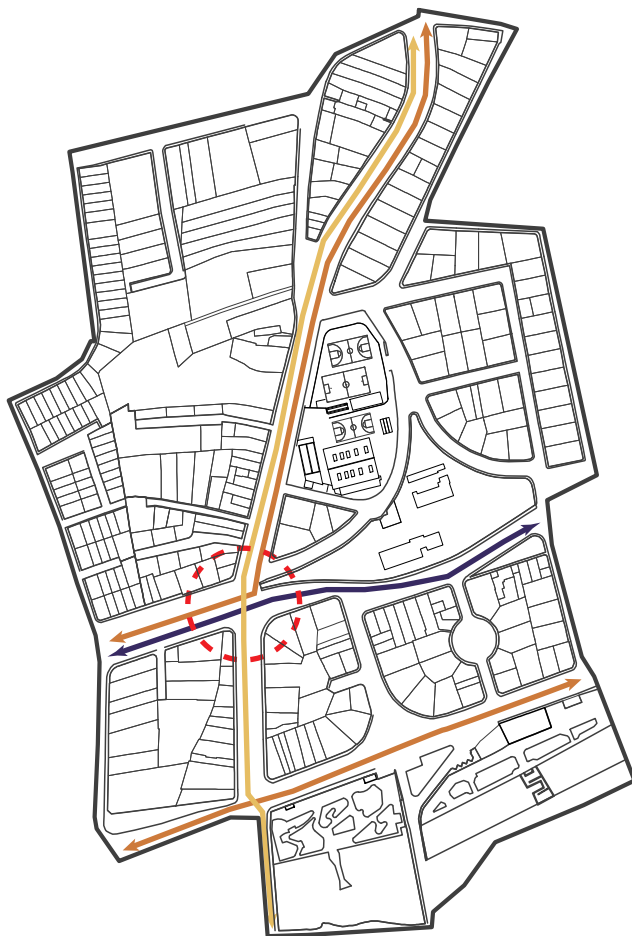
-  Línea 2 Sultana de Cotopaxi
-  Líneas Interparroquiales
-  Líneas Provinciales
-  Punto de alto tránsito vehicular

Figura46. Cartografía transporte público_Unidad 1



VALOR PATRIMONIAL

Bienes inventariados por el INPC, en la parroquia Eloy Alfaro.

HOTEL "LA ESTACIÓN"



Época de Construcción.

Siglo XX (1900- 1999)

Código

IBI-05-01-01-000-000012

Se encuentra un un estado ruinoso.

HOTEL "LA ESTACIÓN"



Época de Construcción.

Siglo XX (1900- 1999)

Código

IBI-05-01-01-000-000010

Edificio restaurado, ya no se encuentra habilitado.

VIVIENDA "SR. EDUARDO ARELLANO"



Época de Construcción.

Siglo XX (1900- 1999)

Código

IBI-05-01-01-000-000011

Propiedad privada, se aprecia que recibe mantenimiento.

CAMPAMENTO DE SECCIÓN N°37



Época de Construcción.

Siglo XX (1900- 1999)

Código

IBI-05-01-01-000-000010B

Bien con que presenta un grado alto de afectación debido a la falta de mantenimiento.

Figura47. Cartografía valor patrimonial_Unidad 1



FLUJOS VEHICULARES Y PEATONALES

Las avenidas principales que conectan con las vías expresas son las más transitadas. La Avenida 5 de junio conecta a la ciudad de Latacunga con el intercambiador que conecta la vía a Pujilí y a la Panamericana E-35, en esta vía se desarrollan una alta actividad comercial por lo que el flujo de peatones es constante. La Avenida Eloy Alfaro es el ingreso principal a la ciudad, conecta a Latacunga con Panamericana E-35 en sentido norte hacia Quito, también es una vía con un alto nivel de comercio, en ella se encuentra un clúster dedicado a la venta de autolujos, por lo que también se registra un alto flujo peatonal. En menor medida están las vías que conectan directamente con las Avenidas y posterior a ello las calles que conectan con los predios existentes.

Figura 50. Cartografía flujo vehiculares-peatonales_Unidad 1



DIAGNÓSTICO DEL ESPACIO PÚBLICO

El análisis de la zona de influencia mediante la unidad de paisaje N°1, permitió identificar las diferentes características del contexto en el que esta implantado la zona de estudio, para que posterior a ello se pueda realizar un análisis más específico del lugar, iniciando por el espacio público de la estación ferroviaria. Para realizar este análisis se partió por identificar y delimitar los espacios públicos de la estación ferroviaria, mediante un mapa de ubicación y una fotografía área del espacio, por consiguiente, se realizó un detalle técnico del espacio donde se aprecia las características físicas del sitio. Para el diagnóstico se consideran variables como el flujo peatonal, el estado y la calidad del espacio, el ancho de caminerías muchas de ellas desarrolladas de manera deseada por la población como una forma de reducir distancias entre un punto y otro a manera de atajos, también se consideró el estado físico del lugar, la contaminación que presenta, si existe algún tipo de mobiliario y por último su materialidad.

Se describe el espacio mediante fotografías tomadas en el sitio, donde se registraron diferente tipo de afecciones producto del abandono de este espacio, y la apropiación de lugar por personas que le dieron un mal uso, el espacio que inicialmente cumplía la función de recibir a los turistas traídos por el tren, ahora es un espacio para ingerir alcohol, drogarse, pernotar o para que se desarrolle actividades que han degradado este espacio, como la prostitución y la delincuencia. La cultura de la población pierde los valores y eso se ve representado en este lugar, puesto que el sitio a pasado a ser un basureo y un baño público para las personas que transitan por este sitio.



Figura 53. Fotografía aérea zona de estudio

DIAGNÓSTICO DEL SITIO

FLUJO PEATONAL		ESTADO DE CAMINERÍA		CALIDAD DE ESPACIO		MOBILIARIO EXISTENTE	
Alto:		Buena:		Buena:		Caminos:	X
Moderado:	X	Regular:		Regular:		Bancas:	
Bajo:		Mala:	X	Mala:	X	Postes de luz:	X

CONTAMINACIÓN		ANCHO DE CAMINERÍA		ESTADO FÍSICO		MATERIALIDAD	
Alto:	X	Buena: 2-3m	X	Buena:		Tierra:	X
Regular:		Regular: 1-2m		Regular:		Hormigón:	
Bajo:		Mala: <1m		Mala:	X	Adoquín:	
						Asfalto:	

DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO



Fotografía 1.

Basura presente en las vías ferreas que contaminan y dan una mala apariencia visual



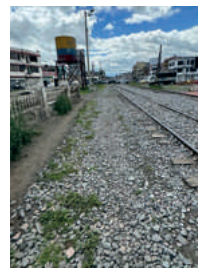
Fotografía 2.

Falta de mantenimiento en las vías



Fotografía 3.

Sendas deseadas no planificadas.



Fotografía 4.

Deterioro de los durmientes y líneas ferreas



Fotografía 5.

Piedras que perjudican la movilidad en este espacio

OBSERVACIONES GENERALES

Las personas han generado caminerías deseadas no planificadas, esto con la finalidad de acortar la distancia entre un punto, y otro utilizando a la Estación ferroviaria como un atajo, se observa un constante flujo de personas que utilizan estos caminos, de igual forma personas que circulan por la línea férrea.

UBICACIÓN



INFORMACIÓN

DATOS GENERALES

FECHA:	25/05/2024
FICHA ELABORADA POR:	Jhonatan Quiña
TUTOR:	ARQ. Erika Carvajal

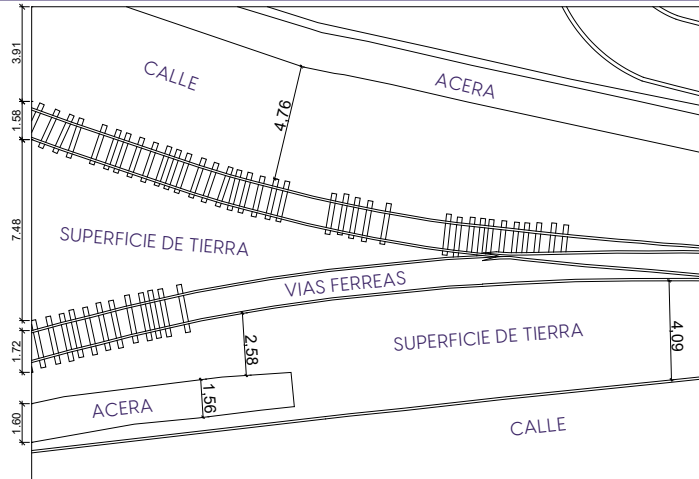
LUGAR DE ANÁLISIS

PAÍS:	Ecuador	PARROQUIA:	Eloy Alfaro
CANTÓN:	Latacunga	TIPOLOGÍA:	Calles - Aceras.
CIUDAD:	Latacunga	USO:	Público
OBJETIVO DE LA FICHA:			

FOTOGRAFÍA GENERAL



DETALLE



DIAGNÓSTICO DEL SITIO

FLUJO PEATONAL		ESTADO DE CAMINERÍA		CALIDAD DE ESPACIO		MOBILIARIO EXISTENTE	
Alto:		Buena:		Buena:		Caminos:	X
Moderado:	X	Regular:		Regular:	X	Bancas:	
Bajo:		Mala:	X	Mala:		Postes de luz:	

CONTAMINACIÓN		ANCHO DE CAMINERÍA		ESTADO FÍSICO		MATERIALIDAD	
Alto:	X	Buena: 2-3m		Buena:		Tierra:	X
Regular:		Regular: 1-2m	X	Regular:		Hormigón:	X
Bajo:		Mala: <1m		Mala:	X	Adoquin:	X
						Asfalto:	

DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO



Fotografía 1.
Robo de durmientes y parte de la línea férrea



Fotografía 2.
Libadores sentados en las vías junto a estudiantes que circulan por el lugar.



Fotografía 3.
Espacio usado como estacionamiento para camiones y camionetas.



Fotografía 4.
Existe un flujo peatonal moderado por esta vía.

OBSERVACIONES GENERALES

Presenta un moderado flujo peatonal y al no estar vinculado con las vías principales directamente, lo convierte en un espacio oculto, por lo que libadores aprovechan esto para ingerir alcohol, fumar, entre otras actividades que dan un mal aspecto al lugar.

Tabla O9. Ficha de observación_N°3

UBICACIÓN



INFORMACIÓN

DATOS GENERALES

FECHA:	25/05/2024
FICHA ELABORADA POR:	Jhonatan Quiña
TUTOR:	ARQ. Erika Carvajal

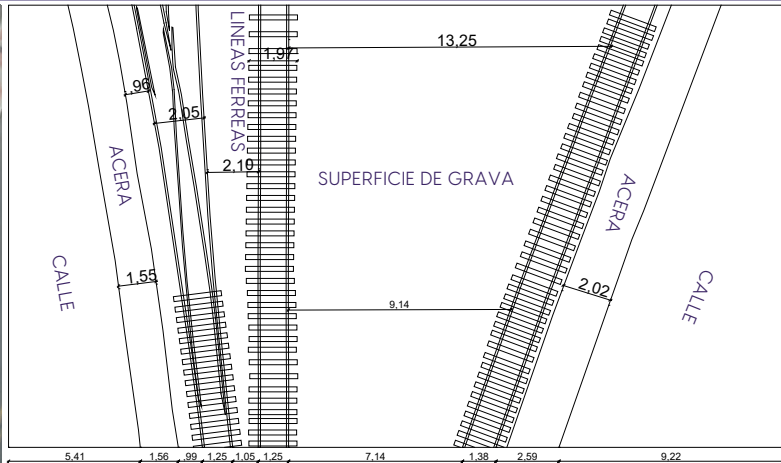
LUGAR DE ANÁLISIS

PAÍS:	Ecuador	PARROQUIA:	Eloy Alfaro
CANTÓN:	Latacunga	TIPOLOGÍA:	Caminerias - Aceras
CIUDAD:	Latacunga	USO:	Público
OBJETIVO DE LA FICHA:			

FOTOGRAFÍA GENERAL



DETALLE

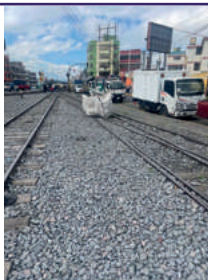


DIAGNÓSTICO DEL SITIO

FLUJO PEATONAL		ESTADO DE CAMINERIA		CALIDAD DE ESPACIO		MOBILIARIO EXISTENTE	
Alto:	X	Buena:	X	Buena:	X	Caminos:	X
Moderado:		Regular:		Regular:		Bancas:	
Bajo:		Mala:		Mala:		Postes de luz:	X

CONTAMINACIÓN		ANCHO DE CAMINERIA		ESTADO FÍSICO		MATERIALIDAD	
Alto:		Buena: 2-3m	X	Buena:		Tierra:	
Regular:		Regular: 1-2m		Regular:	X	Hormigón:	X
Bajo:	X	Mala: <1m		Mala:		Adoquin:	X
						Asfalto:	

DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO



Fotografía 1.
Bolsas de basura en las vías ferreas.



Fotografía 2.
Para de camionetas de carga



Fotografía 3.
Crecimiento de maleza en las vías, no continua la acera



Fotografía 4.
Aceras deterioradas y angostas, estacionamientos



Fotografía 5.
Comercios improvisados con plásticos, estacas y cuerda.

OBSERVACIONES GENERALES

Se acerca al punto con alto flujo peatonal, encontramos un espacio destinado para la parada de camionetas que se encargan del transporte de mercadería, se empieza a registrar crecimiento vegetativo en las líneas férreas, otro problema que afecta a este lugar es la grava debido a que se convierten en armas para agredir a personas y para causar daños, también dificulta la movilidad por este espacio.

DIAGNÓSTICO DEL SITIO

FLUJO PEATONAL		ESTADO DE CAMINERÍA		CALIDAD DE ESPACIO		MOBILIARIO EXISTENTE	
Alto:	X	Buena:	X	Buena:	X	Caminos:	X
Moderado:		Regular:		Regular:		Bancas:	
Bajo:		Mala:		Mala:		Postes de luz:	X

CONTAMINACIÓN		ANCHO DE CAMINERÍA		ESTADO FÍSICO		MATERIALIDAD	
Alto:		Buena: 2-3m		Buena:		Tierra:	
Regular:	X	Regular: 1-2m	X	Regular:	X	Hormigón:	X
Bajo:		Mala: <1m		Mala:		Adoquín:	X
						Asfalto:	

DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO



Fotografía 1.
Alto flujo peatonal y tránsito vehicular



Fotografía 2.
Comerciantes informales ubicados en las vías férreas con puestos improvisados.



Fotografía 3.
Reducción del espacio destinado para la acera



Fotografía 4.
Transporte de carga, comercios destinados a la venta de alimentos.

OBSERVACIONES GENERALES

Se registra una apropiación de esta zona por comerciantes informales al ser un punto de alto flujo peatonal y vehicular, los puestos son improvisados con carpas, se ubican en las aceras lo que disminuye el espacio de circulación por las mismas, se observa también un deterioro de la acera.

Tabla 11. Ficha de observación_Nº5

UBICACIÓN

INFORMACIÓN



DATOS GENERALES

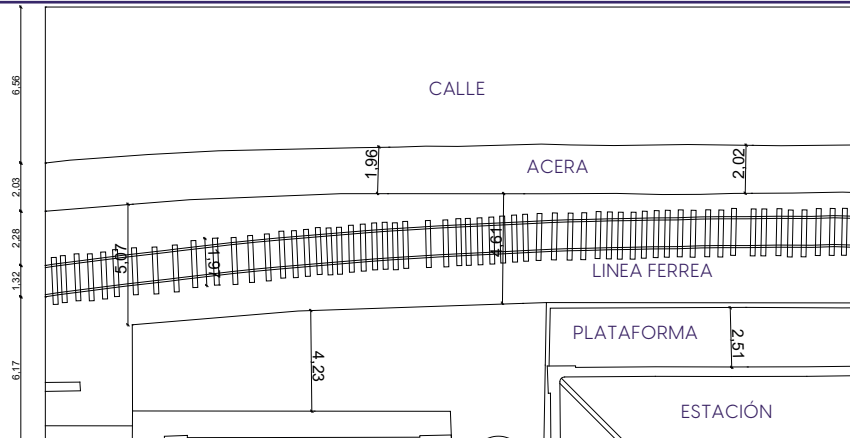
FECHA:	25/05/2024
FICHA ELABORADA POR:	Jhonatan Quiña
TUTOR:	ARQ. Erika Carvajal

LUGAR DE ANÁLISIS

PAÍS:	Ecuador	PARROQUIA:	Eloy Alfaro
CANTÓN:	Latacunga	TIPOLOGÍA:	Caminerías
CIUDAD:	Latacunga	USO:	Público
OBJETIVO DE LA FICHA:			

FOTOGRAFÍA GENERAL

DETALLE



DIAGNÓSTICO DEL SITIO

FLUJO PEATONAL		ESTADO DE CAMINERÍA		CALIDAD DE ESPACIO		MOBILIARIO EXISTENTE	
Alto:	X	Buena:	X	Buena:	X	Caminos:	X
Moderado:		Regular:		Regular:		Bancas:	
Bajo:		Mala:		Mala:		Postes de luz:	X

CONTAMINACIÓN		ANCHO DE CAMINERÍA		ESTADO FÍSICO		MATERIALIDAD	
Alto:		Buena: 2-3m		Buena:		Tierra:	
Regular:		Regular: 1-2m	X	Regular:	X	Hormigón:	X
Bajo:	X	Mala: <1m		Mala:		Adoquin:	X
						Asfalto:	

DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO



Fotografía 1.
Robo de durmientes.



Fotografía 2.
Espacios con predominio de grava.



Fotografía 3.
Falta de mantenimiento, crecimiento de maleza.



Fotografía 4.
Ecotachos ubicados en las aceras.



Fotografía 4.
Deterioro de líneas ferreas.

OBSERVACIONES GENERALES

Zona con alto flujo peatonal y vehicular, se caracteriza por estar en una vía comercial, la infraestructura ferroviaria se ve deteriorada, se perdieron los durmientes. Es un espacio con un potencial para ampliar las aceras.

Tabla 12. Ficha de observación_N°6

UBICACIÓN

INFORMACIÓN



DATOS GENERALES

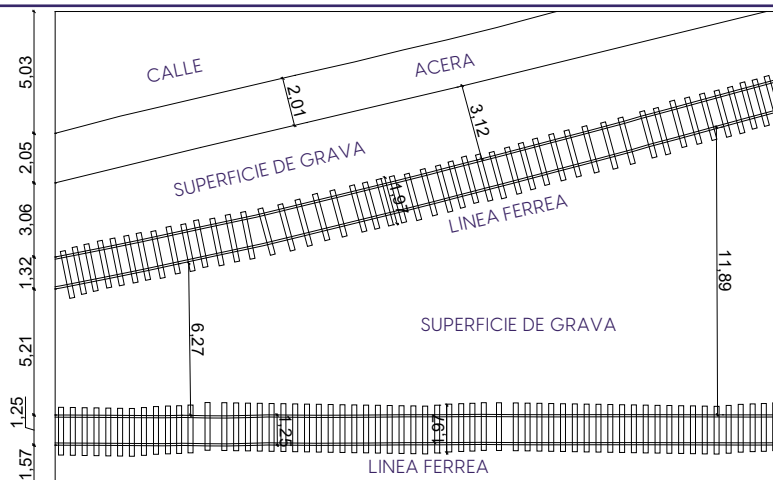
FECHA:	25/05/2024
FICHA ELABORADA POR:	Jhonatan Quiña
TUTOR:	ARQ. Erika Carvajal

LUGAR DE ANÁLISIS

PAÍS:	Ecuador	PARROQUIA:	Eloy Alfaro
CANTÓN:	Latacunga	TIPOLOGÍA:	Caminerías
CIUDAD:	Latacunga	USO:	Público
OBJETIVO DE LA FICHA:			

FOTOGRAFÍA GENERAL

DETALLE



DIAGNÓSTICO DEL SITIO

FLUJO PEATONAL		ESTADO DE CAMINERÍA		CALIDAD DE ESPACIO		MOBILIARIO EXISTENTE	
Alto:	X	Buena:		Buena:		Caminos:	X
Moderado:		Regular:	X	Regular:	X	Bancas:	
Bajo:		Mala:		Mala:		Postes de luz:	X

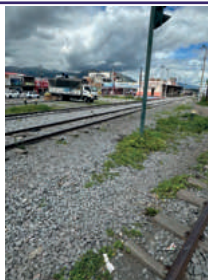
CONTAMINACIÓN		ANCHO DE CAMINERÍA		ESTADO FÍSICO		MATERIALIDAD	
Alto:		Buena:	2-3m	Buena:		Tierra:	X
Regular:		Regular:	1-2m	Regular:	X	Hormigón:	X
Bajo:	X	Mala:	<1m	Mala:		Adoquin:	X
						Asfalto:	

DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO



Fotografía 1.

Personas circulan por estos caminos improvisados



Fotografía 2.

Espacios usados como estacionamientos.



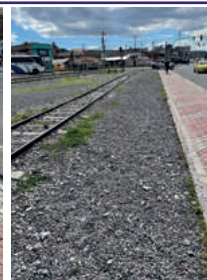
Fotografía 3.

Senderos deseados.



Fotografía 4.

No continúa la acera de adoquín



Fotografía 5.

Existe un flujo peatonal constante por esta vía.

OBSERVACIONES GENERALES

Se registra también caminos deseados para acortar distancias como atajos peatonales, también se observa que las aceras ya no continúan y también el crecimiento vegetativo producto del abandono, este espacio es usado por los moradores que juegan el ecuaavóley y que también estacionan sus vehículos en esta zona.

Tabla 13. Ficha de observación_Nº7

UBICACIÓN

INFORMACIÓN



DATOS GENERALES

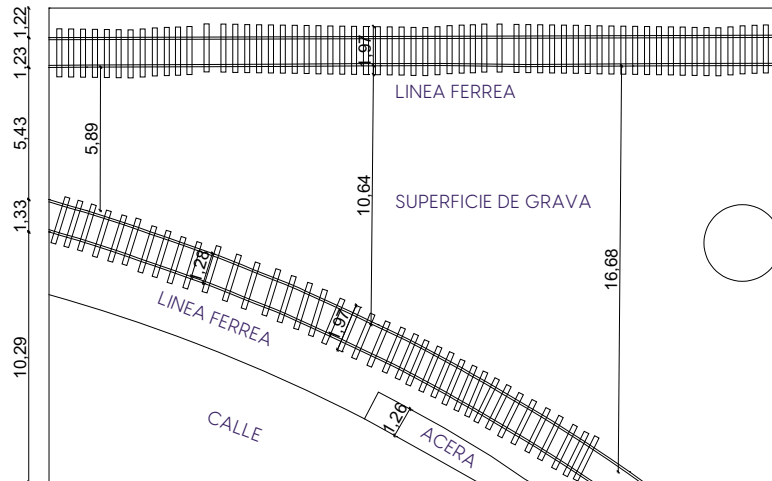
FECHA:	25/05/2024
FICHA ELABORADA POR:	Jhonatan Quiña
TUTOR:	ARQ. Erika Carvajal

LUGAR DE ANÁLISIS

PAÍS:	Ecuador	PARROQUIA:	Eloy Alfaro
CANTÓN:	Latacunga	TIPOLOGÍA:	Caminerias
CIUDAD:	Latacunga	USO:	Público
OBJETIVO DE LA FICHA:			

FOTOGRAFÍA GENERAL

DETALLE



DIAGNÓSTICO DEL SITIO

FLUJO PEATONAL		ESTADO DE CAMINERÍA		CALIDAD DE ESPACIO		MOBILIARIO EXISTENTE	
Alto:		Buena:		Buena:		Caminos:	X
Moderado:		Regular:		Regular:		Bancas:	
Bajo:	X	Mala:	X	Mala:	X	Postes de luz:	X

CONTAMINACIÓN		ANCHO DE CAMINERÍA		ESTADO FÍSICO		MATERIALIDAD	
Alto:		Buena:	2-3m	Buena:		Tierra:	X
Regular:	X	Regular:	1-2m	Regular:		Hormigón:	X
Bajo:		Mala:	<1m	Mala:	X	Adoquin:	
						Asfalto:	

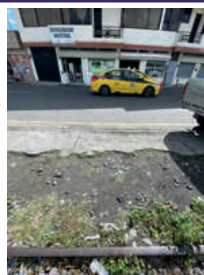
DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO



Fotografía 1.
Atajo para personas que transitan por este lugar.



Fotografía 2.
Estacionamientos no planificados para buses



Fotografía 3.
Deterioro de aceras de hormigón



Fotografía 4.
Aceras que pierden su ancho mínimo, estacionamientos



Fotografía 5.
Aceras incompletas, crecimiento de maleza.

OBSERVACIONES GENERALES

Se registra también caminos deseados para acortar distancias de un punto a otro en línea recta, también se observa aceras en mal estado e incompletas, espacios con un menor flujo peatonal y vehicular, por lo que las personas usan esta vía como parqueadero.

DIAGNÓSTICO DEL SITIO

FLUJO PEATONAL	ESTADO DE CAMINERÍA	CALIDAD DE ESPACIO	MOBILIARIO EXISTENTE
Alto:	Buena:	Buena:	Caminos: X
Moderado:	Regular:	Regular:	Bancas:
Bajo: X	Mala: X	Mala: X	Postes de luz:

CONTAMINACIÓN	ANCHO DE CAMINERÍA	ESTADO FÍSICO	MATERIALIDAD
Alto: X	Buena: 2-3m	Buena:	Tierra: X
Regular:	Regular: 1-2m X	Regular:	Hormigón:
Bajo:	Mala: <1m	Mala: X	Adoquín:
			Asfalto:

DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO



Fotografía 1.

Cremiento de maleza en las líneas ferreas.



Fotografía 2.

Caminos deseados, improvisados no planificados



Fotografía 3.

Deterioro del espacio público.



Fotografía 4.

Autos que utilizan las aceras como estacionamientos



Fotografía 4.

Aceras de tierra.

OBSERVACIONES GENERALES

Nuevamente se observan caminos no deseados y un alto crecimiento vegetativo por el abandono y el descuido, también se registra contaminación al usar este espacio como basurero, al existir un menor flujo peatonal, las aceras se encuentran deterioradas y mayormente son ocupadas por vehículos como estacionamientos.

Tabla 15. Ficha de observación_Nº9

UBICACIÓN



INFORMACIÓN

DATOS GENERALES

FECHA:	25/05/2024
FICHA ELABORADA POR:	Jhonatan Quiña
TUTOR:	ARQ. Erika Carvajal

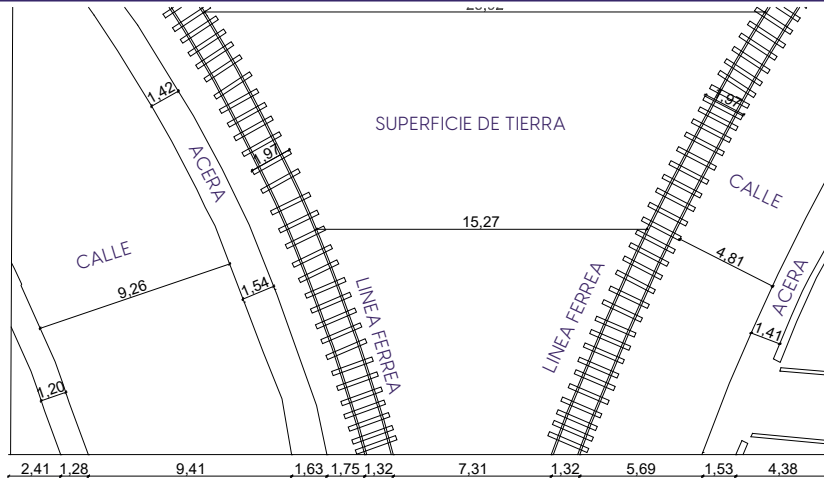
LUGAR DE ANÁLISIS

PAÍS:	Ecuador	PARROQUIA:	Eloy Alfaro
CANTÓN:	Latacunga	TIPOLOGÍA:	Caminerias
CIUDAD:	Latacunga	USO:	Público
OBJETIVO DE LA FICHA:			

FOTOGRAFÍA GENERAL



DETALLE



DIAGNÓSTICO DEL SITIO

FLUJO PEATONAL	ESTADO DE CAMINERÍA	CALIDAD DE ESPACIO	MOBILIARIO EXISTENTE
Alto:	Buena:	Buena:	Caminos: X
Moderado:	Regular:	Regular:	Bancas:
Bajo: X	Mala: X	Mala: X	Postes de luz:

CONTAMINACIÓN	ANCHO DE CAMINERÍA	ESTADO FÍSICO	MATERIALIDAD
Alto: X	Buena: 2-3m	Buena:	Tierra: X
Regular:	Regular: 1-2m X	Regular:	Hormigón: X
Bajo:	Mala: <1m	Mala:	Adoquín:
			Asfalto:

DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO



Fotografía 1.
Deterioro de Aceras y reducción del espacio de circulación



Fotografía 2.
Pérdida de durmientes y línea férrea.



Fotografía 3.
Espacio usado como estacionamiento para camiones y camionetas.



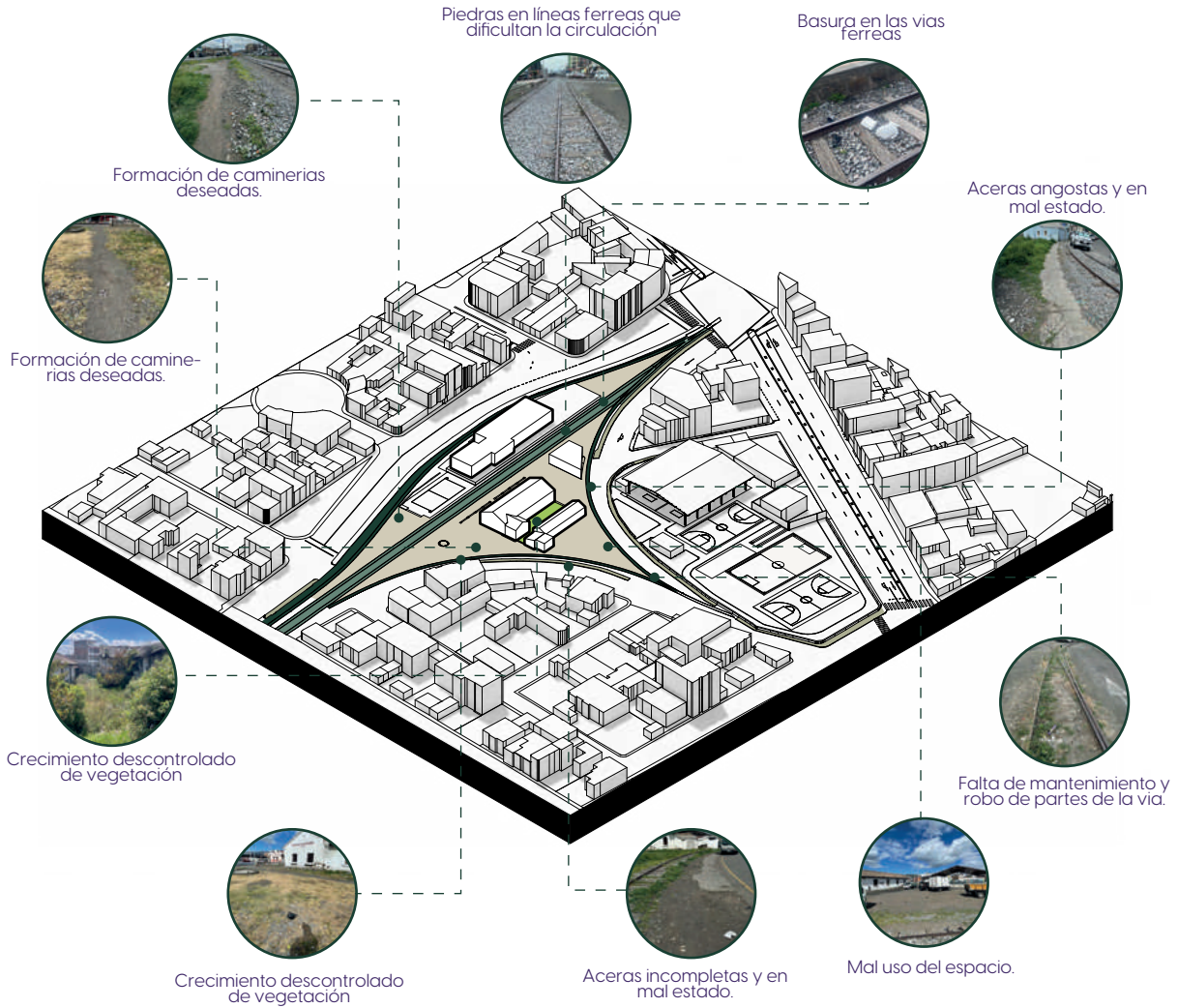
Fotografía 4.
Personas que usan la línea férrea como acera.

OBSERVACIONES GENERALES

Espacio usado como estacionamiento vehicular de camionetas y camiones, la infraestructura ferroviaria está muy desgastada, se registra robo de durmientes y de partes de la línea férrea, espacios con un bajo flujo peatonal.

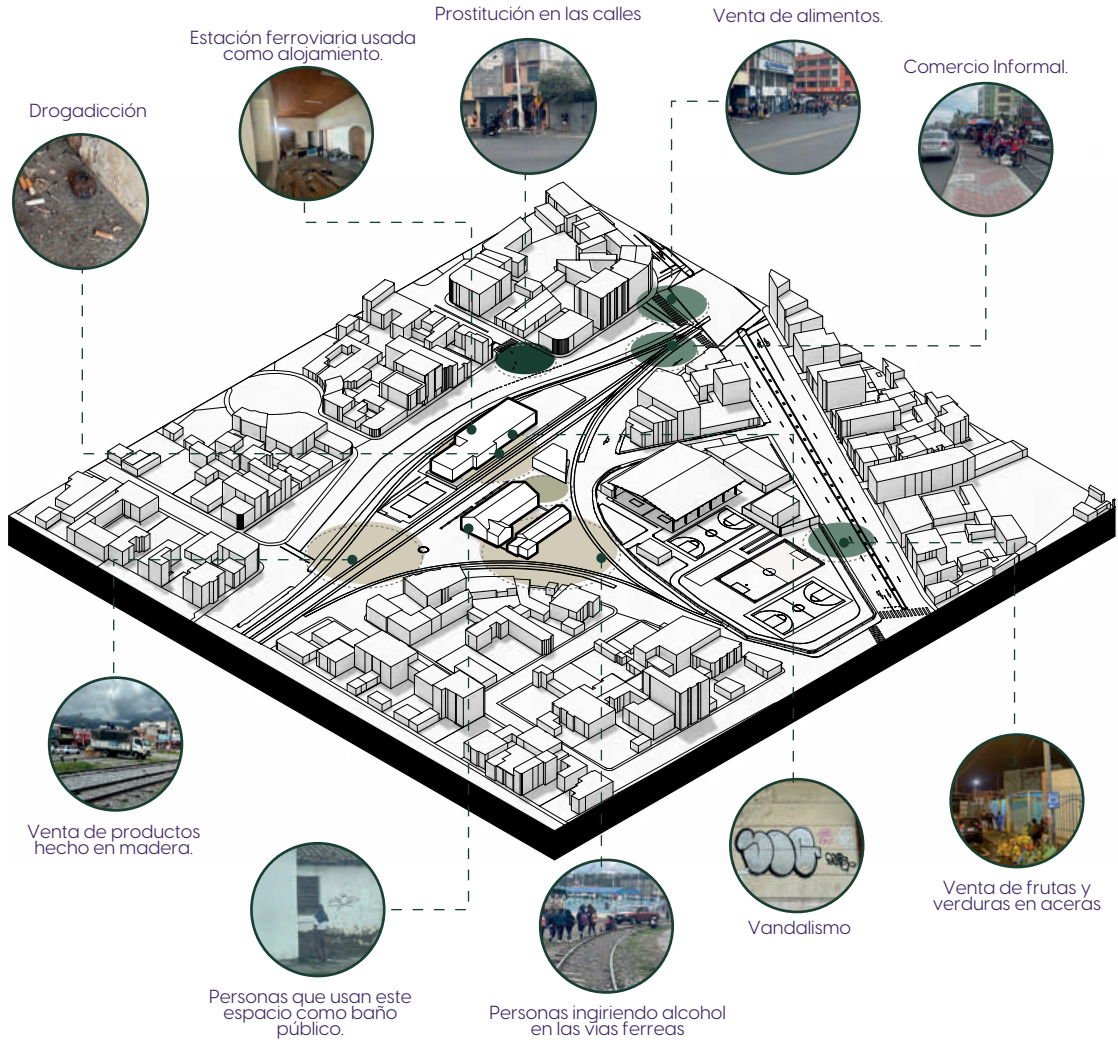
Estado físico actual del espacio público

Figura54. Esquema del estado físico de la estación ferroviaria.



Problemas sociales

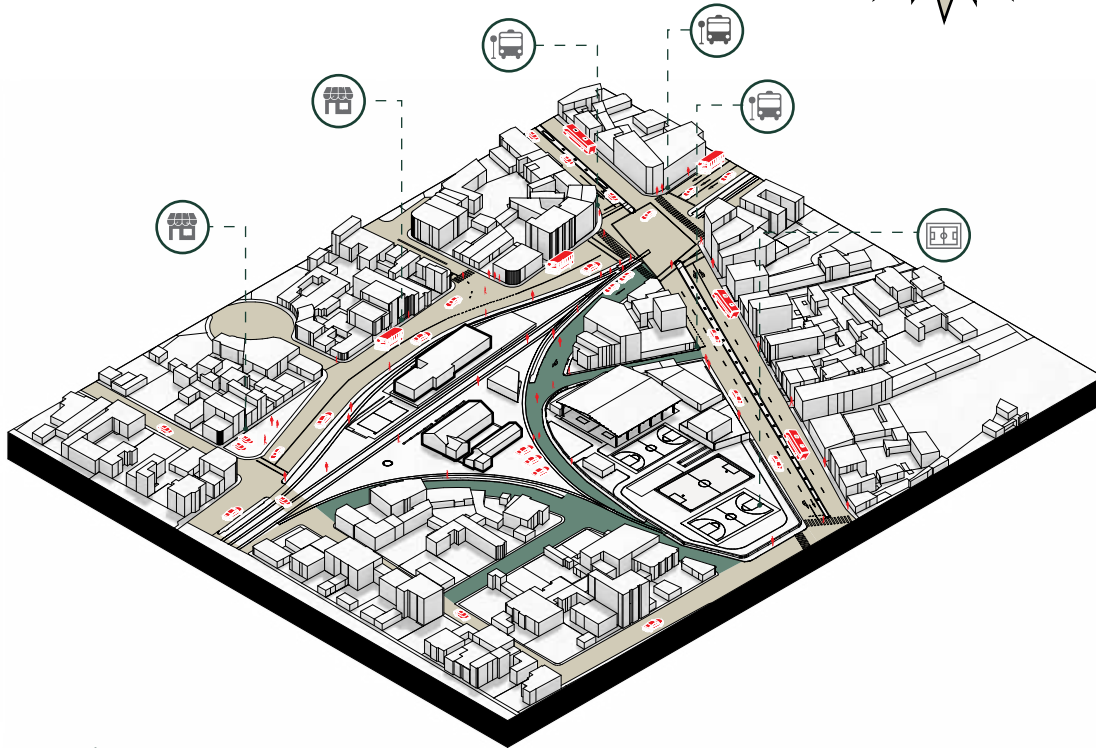
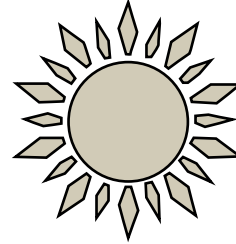
Figura55. Esquema problemas sociales identificados en el sitio.



Actividades durante el día

Durante el día existe un flujo peatonal constante en la zona de estudio, esto debido a las distintas actividades comerciales que se realiza en el sector. En la Av. Marco Aurelio Subía y la Av. 5 de Junio existe un mayor flujo vehicular, esto debido a la presencia de buses urbanos, interprovinciales e interparroquiales que circulan por estas vías para llegar al terminal terrestre de Latacunga.

Figura56. Esquema de flujos vehiculares y peatonales en el día



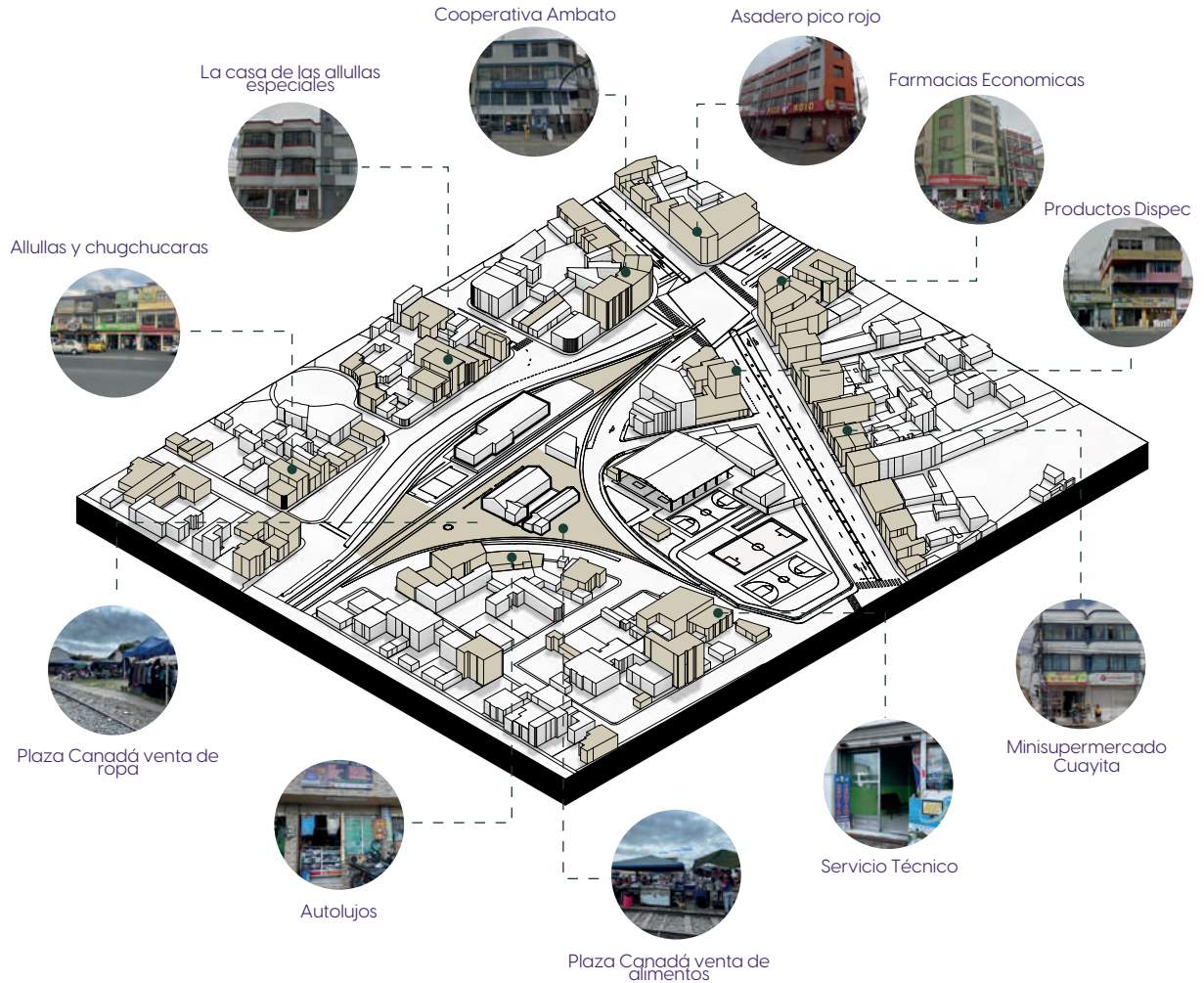
SIMBOLOGÍA

Vías con alto flujo vehicular y peatonal

Vías con bajo flujo vehicular y peatonal

Actividad comercial en el día.

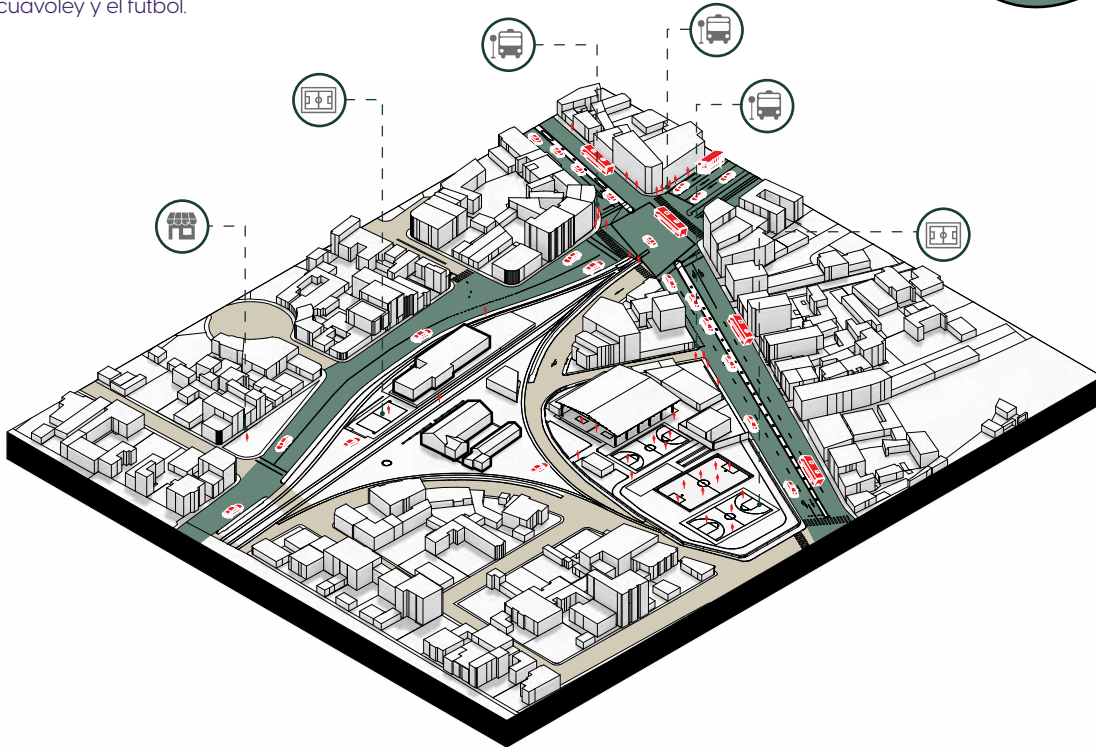
Figura57. Esquema de actividades comerciales en el día.



Actividades durante la noche

Figura58. Esquema de flujos vehiculares y peatonales en la noche.

Durante la noche, se empiezan a cerrar varios negocios la actividad comercial se termina, especialmente alrededor de la Estación Ferroviaria la calle de Moraspungo y la Calle José Peralta se convierte en un espacio muerto, las avenidas principales son las que mantienen su actividad esto debido nuevamente a la influencia del transporte publico y las paradas de buses. Lo que se activa en la noche es el deporte por lo que se empieza hacer uso del polideportivo, para jugar el ecuavoley y el futbol.



SIMBOLOGÍA

Vias con alto flujo vehicular y peatonal



Vias con bajo flujo vehicular y peatonal



Actividad comercial en la noche.

Figura59. Esquema de actividades comerciales en la noche.

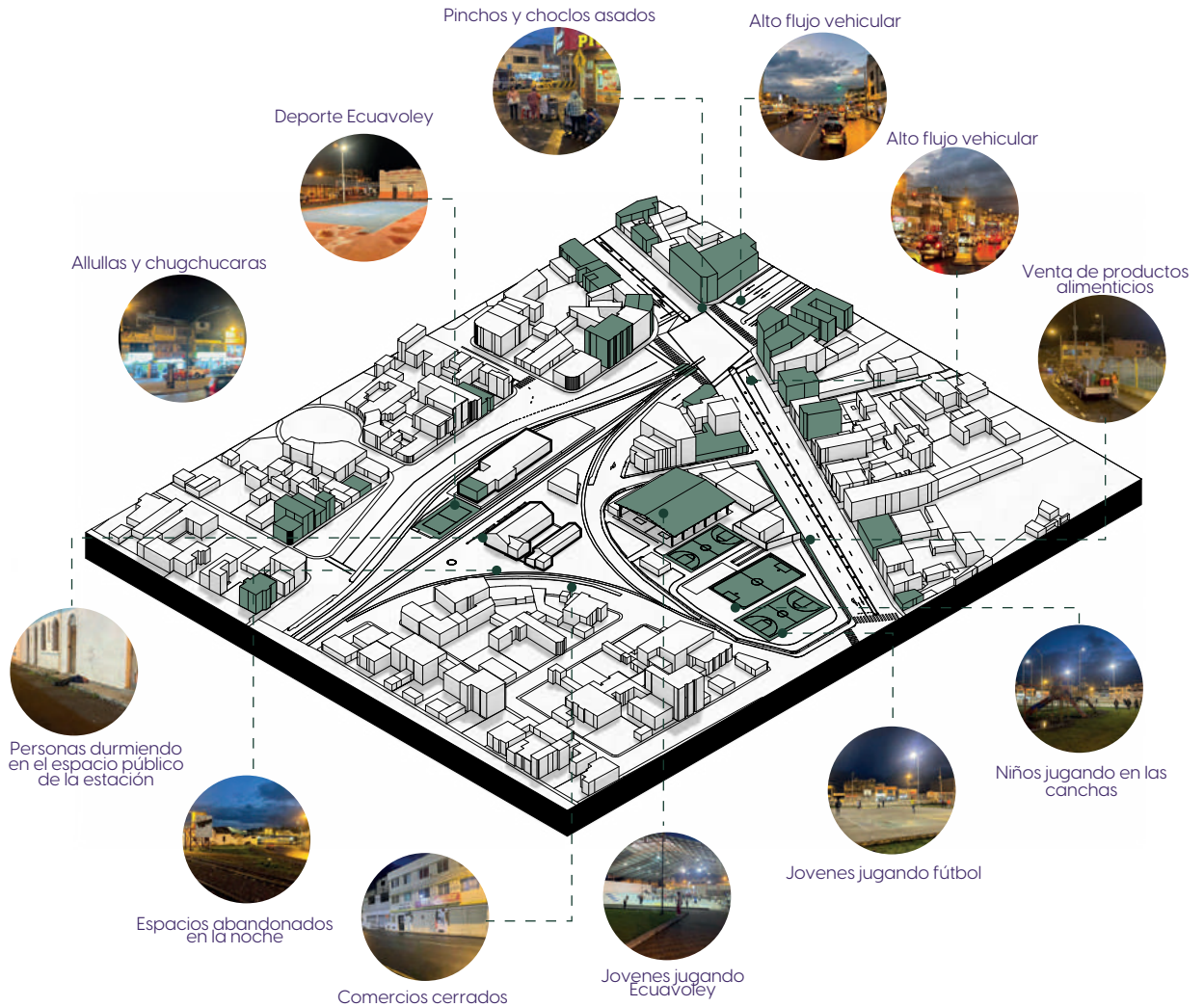


Figura 60. Fotografía conjunto arquitectónico de la Estación Ferroviaria



VALORACIÓN ESTACIÓN FERROVIARIA

El Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC), en su ficha de inventario detalla que el bloque de la estación ferroviaria, se destaca por su valoración y grado de protección con un puntaje de 36 puntos, dándole el grado de protección absoluta. Esta valoración se fundamenta en los criterios de valoración que se presentan en la misma ficha, en ellos se detalla los valores que tiene la estación ferroviaria.

Figura 61. Ficha de inventario INPC Latacunga.

36 VALORACIÓN DEL BIEN INMUEBLE - BAREMO					VALORACIÓN Y GRADO DE PROTECCIÓN			GRÁFICO DE VALORACIÓN: Diagrama de barras		
3.1 Antropológico					Valores Baremo	Grado de Protección	Puntaje	Resultados		
Troncos de la línea TUSA					100	10	100			36 PROTECCIÓN ABSOLUTA
Colonial Siglo XVI - XIX (1534- 1929)					100	10	100			
República 1.º Siglo XX (1930-1960)					100	10	100			
República 2.º Siglo XX (1961-1980)					100	10	100			
República 3.º Siglo XX (1981-1989)					100	10	100			
3.2 Estético Formal					Puntuación					
Identificación Estética					10	1 A 2	10	X		
Distribución Formal					10	1 A 2	10	X		
Atmósfera Ambiente					10	1 A 2	10	X		
Atribuciones Medias					10	1 A 2	10	X		
3.3 Tipológico Funcional					Puntuación					
Conservación Identificación Tipológica					10	3 A 4	10	X		
Conservación Uso Original					10	3 A 4	10	X		
Nuevo Uso					10	3 A 4	10	X		
Nuevo Uso No Complementario					10	3 A 4	10	X		
Atribuciones Medias					10	3 A 4	10	X		
Atribuciones Altas					10	3 A 4	10	X		
3.4 Técnico Constructivo					Puntuación					
Tecnología y Materiales Tradicionales					10	3 A 4	10	X		
Tecnología y Materiales Contemporáneos					10	3 A 4	10	X		
Tecnología y Materiales Mixtos					10	3 A 4	10	X		
Estado de Conservación General					10	3 A 4	10	X		
Estado de Conservación Uso					10	3 A 4	10	X		
Sustitución Materiales y Tecnología Alta					10	3 A 4	10	X		
Sustitución Materiales y Tecnología Baja					10	3 A 4	10	X		
3.5 Entorno Urbano Natural					Puntuación					
Integrada Tronco Heterogéneo no Vale					10	10	10	X		
Integrada Tronco Homogéneo					10	10	10	X		
Tronco Homogéneo					10	10	10	X		
Tronco Heterogéneo					10	10	10	X		
Distancia al Tronco					10	10	10	X		
No Integrada al Tronco					10	10	10	X		
Integrada al Tronco Natural					10	10	10	X		
Conservación del Ambiente Urbano Material y Espacio					10	10	10	X		
3.6 Histórico Testimonial Simbólico					Puntuación					
Valor Simbólico Socio Cultural Identitario					10	10	10	X		
Presencia de Hitos Históricos Testimonial Alto Urbano					10	10	10	X		
Atribuciones Medias					10	10	10	X		
Atribuciones Altas					10	10	10	X		
Dedicaciones del Tronco					10	10	10	X		
Evolución Tecnológica Significativa					10	10	10	X		
DE GRADO DE PROTECCIÓN					Puntuación					
A Absoluta					36	00	36	X		
B Parcial					28	25	28	X		
C Condicionada					18	25	18	X		
D Sin protección					01	18	01	X		
ALTO VALOR PATRIMONIAL										
CRITERIOS DE VALORACIÓN										
ANTIGÜEDAD: Antiquidad de medietas del segundo periodo del siglo veinte.										
ESTÉTICO-FORMAL: Dotación de rasgos integrados por un espacio intermedio que sirve de ingreso hacia los ambientes administrativos. El ambiente tiene un gran efecto de impacto por su estructura de madera. La edificación se encuentra aislada, generando cuatro fachadas.										
TIPOLOGÍA FUNCIONAL: Función funcional es específica, diseñada como espacio de tránsito, por lo cual los ambientes son complementarios a la labor indicada. Además se encuentra en área administrativa.										
TÉCNICO CONSTRUCTIVO: Se utilizó madera para los cerchones, los paneles son de piedra y vidrio, la cubierta está resuelta en estructura de madera cubierta con teja, el volado es con zinc.										
ENTORNO URBANO-NATURAL: Se encuentra anexa de la trama urbana, alejado se tiene las manzanas urbanas. Con el entorno natural se vincula visualmente forma parte de este ambiente urbano.										
HISTÓRICO-TESTIMONIAL-SIMBÓLICO										
DE GRADO DE PROTECCIÓN										
Comité Ejecutor: INPC, ING. ROSALINDO G. Inventariado por: SALTOS ROBERT Revisado por: SALTOS ROBERT Aprobado por: GARCÍA RIVERA CESAR ALBERTO										
								Fecha: 12/10/2014 Fecha: 26/11/2014 Fecha: 02/12/2014		

CAMPAMENTO DE SECCIÓN N°37

El bloque del Campamento de sección N°37 también tiene su propia ficha de inventario realizada por el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC), la valoración y grado de protección de este inmueble es de 28 puntos, otorgándole el grado de protección parcial, este debido a que presenta características susceptibles a ser rehabilitadas para mejorar sus condiciones de habitabilidad. Sin embargo, se destaca por su estética y por su sistema constructivo de adobe y ladrillo.

Figura62. Ficha de inventario INPC Campamento de Sección N° 37

II. VALORACION DEL INMUEBLE: BARRIO					VALORACION Y GRADO DE PROTECCION			GRAFICO DE VALORACION (Diagrama de barras)	
II.1 Arquitectónica					Valoración	Grado de Protección	Puntaje	Resultados	
Rehabilitación Interior (RM)	RM	10	RM	10	DE PROTECCION PARCIAL	30 - 50	28		
Construcción Exterior (RE)	RE	10	RE	10					
Rehabilitación Exterior (RE)	RE	10	RE	10					
Rehabilitación Exterior (RE)	RE	10	RE	10					
II.2 Histórico-Formal									
Identificación Formal (IF)	IF	10	IF	10					
Composición Formal (CF)	CF	10	CF	10					
Adaptaciones Formales (AF)	AF	10	AF	10					
Adaptaciones Materiales (AM)	AM	10	AM	10					
II.3 Tipológica Funcional									
Condiciones Identificadoras Tipológicas (CIT)	CIT	10	CIT	10					
Continuidad Lineal (CL)	CL	10	CL	10					
Manejo Lineal (ML)	ML	10	ML	10					
Manejo Lineal Curvilíneo (MLC)	MLC	10	MLC	10					
Adaptaciones Materiales (AM)	AM	10	AM	10					
Adaptaciones Formales (AF)	AF	10	AF	10					
II.4 Técnico Constructivo									
Tecnología y Materiales Tradicionales (TMT)	TMT	10	TMT	10					
Tecnología y Materiales Contemporáneos (TMC)	TMC	10	TMC	10					
Tecnología y Materiales Mixtos (TMM)	TMM	10	TMM	10					
Estado de Conservación Regular (ECR)	ECR	10	ECR	10					
Estado de Conservación Mala (ECM)	ECM	10	ECM	10					
Sustitución Materiales y Tecnología Activa (SMTA)	SMTA	10	SMTA	10					
Sustitución Materiales y Tecnología Pasiva (SMPA)	SMPA	10	SMPA	10					
II.5 Entorno Urbano Natural									
Integración Urbana Homogénea con Valor (IUHV)	IUHV	10	IUHV	10					
Integración Urbana Heterogénea (IUHE)	IUHE	10	IUHE	10					
Tierras Heterogéneas (TH)	TH	10	TH	10					
Tierras Homogéneas (TH)	TH	10	TH	10					
Destacado en Entorno (DE)	DE	10	DE	10					
No Integrado al Entorno (NI)	NI	10	NI	10					
Integración Entorno Material (EM)	EM	10	EM	10					
Condiciones de Ambiente Urbano Material Escasas (CAUME)	CAUME	10	CAUME	10					
II.6 Histórico-Testimonial-Simbólico									
Valor Simbólico Social Cultural (VSC)	VSC	10	VSC	10					
Integración de Entorno Histórico-Testimonial (IEHT)	IEHT	10	IEHT	10					
Uso Vitalicio (UV)	UV	10	UV	10					
Acto Representativo (AR)	AR	10	AR	10					
Distinciones de Honorario (DH)	DH	10	DH	10					
Integración Patrimonial Significativa (IPSI)	IPSI	10	IPSI	10					
CRITERIOS DE VALORACION									
ANTIGUEDAD Continuidad de muestreo del segundo periodo del siglo veinte.									
ESTETICO FORMALE Presencia estética que presenta cuatro fachadas. Las fachadas laterales cubren el desarrollo de la cubierta con un frontal decorado con dentones que siguen la pendiente de la cubierta, en la parte central se tiene un dintel de ventilación decorado, dos ventanas cuadradas con jardines superiores por materiales. La fachada principal tiene los muros con remate en arco de medio punto. Una nueva ventana se ha instalado al extremo izquierdo.									
TIPOLOGIA FUNCIONAL Se pudo ingresar al edificio mediante un acceso por el que se se pudo observar la estructura interna.									
TÉCNICO CONSTRUCTIVO Se utiliza para los cimientos cimientos, los paredes son portantes de ladrillo, la cubierta está resaca en una estructura de madera en forma de techos y se resaca con adobe.									
ENTORNO URBANO NATURAL El entorno es urbano es heterogéneo, pero forma parte del barrio urbano que se forma con los demás elementos de que forman la actividad del Barrio. Con el entorno urbano se genera una visual directa.									
HISTÓRICO TESTIMONIAL SIMBÓLICO									
DATOS DE CONTROL									
Elaborado por: INPC, IRI, ROA, TOR, JC					Fecha: 03/10/2014				
Investigado por: ISALTOS ROBERT					Fecha: 04/11/2014				
Fotografiado por: ISALTOS ROBERT					Fecha: 20/11/2014				
Aprobado INPC: GARCÍA RODRÍGUEZ AGUSTO					Fecha: 20/11/2014				

De acuerdo a las fichas del INPC, se considera los siguientes criterios para la nueva valoración del conjunto arquitectónico de la Estación Ferroviaria de Latacunga.

Antigüedad

La Estación ferroviaria de Latacunga fue inaugurada en el año 1941, como la continuación de la gigantesca obra iniciada por Gabriel García Moreno en 1873, misma que revolucionaría el transporte mercancías y el desarrollo comercial, agrícola y tecnológico del país al conectar la sierra con la costa. La estación de trenes en la Latacunga se convertiría en el punto central entre Guayaquil y la capital, siendo también una parada obligatoria para el reabastecimiento de suministros y el mantenimiento del tren, debido a ello, también se realizó la construcción del Campamento de Sección N.º 37 o también clasificado como campamento de vía construido en el mismo año, cumplía la función de alojamiento para el personal que le daba mantenimiento y servicio a la estación ferroviaria y al sistema ferroviario en Latacunga, a esta se integraba un bloque de servicio donde se almacenarían las herramientas, materiales y equipos usados por el personal de mantenimiento. De esta manera se promovió el comercio y el intercambio de tradiciones y costumbres a inicios del siglo XX.

Figura63. Fotografía antigua de la Estación de Latacunga.



Figura64. Fotografía actual de la Estación Latacunga, 2024



Estético formal

En el caso del bloque de la Estación ferroviaria presenta un estilo ecléctico por su mezcla de diferentes corrientes de decoración. La edificación se encuentra ubicada de manera aislada, lo que permite observar sus cuatro fachadas, en ellas se realiza una interpretación de columnas en sus extremos con un estilo dórico, por su terminación en las molduras del capitel y estrías separadas en el fuste, también emplea un remate a manera de antepecho que permite ocultar la cubierta inclinada y generar fachadas rectangulares más homogéneas. Sus fachadas no son totalmente lisas, puesto que emplea una sesión de líneas geométricas horizontales sobre el muro que, en conjuntos con los vanos enmarcados, generan un ritmo en todas sus fachadas. En sus laterales se generan dos tramos de crujías, cubiertas por un generoso voladizo que cubre los ingresos a la Estación ferroviaria.

Al igual que el bloque de la Estación ferroviaria, el Campamento de Sección N.º 37 también emplea un estilo característico del eclecticismo, debido a la combinación de estilo que presenta en sus fachadas. La edificación se encuentra ubicada de manera aislada permitiendo que

se pueden generar cuatro fachadas, a diferencia de la estación ferroviaria, en esta edificación si se aprecia las cubiertas inclinadas que permiten que en el remate de la fachada norte y sur se genere un hastial decorado con dentones que sobresalen de la fachada y continúan de manera sucesiva siguiendo la inclinación de la fachada, también se puede apreciar un óculo clausurado o ciego característico de la arquitectura románica y dos vanos enmarcados equidistantes con jardineras soportadas por ménsulas mismas que generan simetría en su composición. En la fachada "este" se observa una combinación de vanos enmarcados de puertas y ventanas formados con arcos de medio punto y otros de manera cuadrada, al igual que la fachada norte y sur esta también emplea un remate compuesto por una sucesión de dentones sobresalidos que generan armonía en las fachadas, en este caso la cubierta se sobresale de la fachada para cubrir los accesos a este edificio. En el caso de la fachada oeste presenta una sucesión de vanos rectangulares y cuadrados que forman los ingresos y las ventas que dan hacia un patio central.

El bloque dedicado al servicio y almacenamiento, presenta características formales similares al campamento de sección debido a que está integrado al mismo, la única diferencia son los dentones en los remates que en este caso no los tiene, la cubierta se genera a dos aguas y emplea vanos enmarcados rectangulares para los ingresos y cuadrados para las ventanas.

Figura65. Fachada norte de la Estación Latacunga.



Figura66. Fachada norte del Campamento de Sección N° 37



Tipología funcional

El bloque de La estación ferroviaria como la mayoría de estación ferroviarias en Ecuador, está formado por una planta rectangular que alberga ambientes destinados a la parte administrativa, boletería, baterías sanitarias, área de recepción de equipaje, encomienda y carga, sala de espera y un espacio destinado para la comunicación telefónica y de telégrafo. En los laterales se genera dos andenes que vinculan los 6 ingresos de la estación ferroviaria con el ferrocarril.

El bloque del campamento de sección N.º 37, como se menciona antes estaba diseñado para cumplir la función de alojamiento, por lo tanto, su configuración espacial esta formada a manera de pequeños departamentos, donde se encuentran, un departamento con tres cuartos, una con dos cuartos y tres con un solo cuarto, también se encuentra un área social con un baño social.

El bloque de servicio, cuenta con 6 espacios independientes destinados al almacenamiento y finalmente un espacio con características diferentes donde se alude funcionaba una cocina. Entre el bloque del campamento y el bloque de servicio se genera un patio central característico de la arquitectura colonial, que permite vincular estos dos bloques.

Figura67. Fotografía aérea de la estación ferroviaria.



Técnico constructivo

El bloque de la estación ferroviaria emplea técnicas constructivas de la época, con cimientos y sobrecimientos elaborados con piedra, paredes que funcionaban como muros portantes, formados por ladrillo cocido, sobre los que descansa la estructura de la cubierta resuelta con cerchas, listones, vigas, viguetas y correas de madera, que sujetan la plancha de madera sobre la que se encuentra colocado la teja, los pisos están recubiertos por un cerámico en forma de rombo y otros de forma cuadrada, también encuentra el uso de madera alistonada en piso y cielo falso, los muros están recubiertos por mortero de tierra y cal, y una pintura a base de cal le da su acabado final. El volado esta formado por una estructura en madera que sujeta una cubierta de zinc para cubrir las crujías de los andenes.

El bloque del campamento de sección emplea de igual forma técnicas constructivas de la época, con un cimiento y sobrecimiento de piedra de cantera, sobre el cual se asienta los muros portantes compuestos por ladrillo cocido y adobe, estos muros son recubiertos por un mortero a base de tierra y cal, finalmente el terminado es con una pintura a base de cal. La estructura de la cubierta que descansa sobre los muros portantes esta formada por una estructura de madera, con una viga cumbreira, alfardas, soleras, vigas de amarre y

correas, sobre estas se asienta la cubierta a dos aguas de asbesto. En el piso se utiliza un deck de madera y en el cielo falso madera alistonada como acabados.

El bloque de servicio también esta formado por un cimiento y sobrecimiento de piedra de cantera, sobre ellos se asientan los muros hechos de adobe, compuesto por barro y fibras naturales, este esta recubierto por un mortero a base de cal y tierra y finalmente un acabado de pintura a base cal. La estructura de la cubierta esta formada por una viga cumbreira, vigas de amarre, alfardas, soleras, vigas de amarre y correas, sobre estas se forma una plancha elaborada con bambú sobre la cual se colocará el techo a dos aguas de teja cocida. Los pisos son de tierra y piedra compactada, y no utiliza cielos falsos.

Figura68. Elementos constructivos.



Muros

Cubierta



Muros



Pisos

Entorno urbano – natural

El conjunto arquitectónico se encuentra ubicado en el centro urbano de la parroquia Eloy Alfaro, asentado sobre una manzana con una forma orgánica producto de la dirección que seguían las líneas férreas. Las manzanas adyacentes se configuraron en torno a la estación ferroviaria con formas más ortogonales y usando como eje principal a la línea férrea, evidenciando el desarrollo del sector con la llegada del ferrocarril, el perfil urbano se forma con edificaciones de dos a cuatro pisos con tipologías modernas, dando cuenta del avance tecnológico que presenta este sector con el paso de los años, dejando al conjunto arquitectónico de la estación ferroviaria como espacio relegado de la planificación y el desarrollo de la ciudad.

Figura69. Fotografía aérea de la estación ferroviaria.



Histórico – Testimonial – Simbólico

El sector de "La Estación" donde está ubicado la estación ferroviaria de Latacunga, guarda una historia con un valor simbólico importante para sus habitantes, puesto que, en sus recuerdos esta la llegada de la imponente máquina de vapor, que con un silbatazo anunciaba su llegada a la ciudad, la historia indica que las personas se desmayaron al ver al "monstruo de hierro". Su forma de vincular las diferentes

provincias del país, permitió que en este sector se desarrollara un importante intercambio cultural, donde mediante la gastronomía tradicional como las Allullas con queso de hoja y las Chugchucaras, se daba a conocer la ciudad de Latacunga a sus diferentes turistas.

En el año 2022, la estación ferroviaria dejó de cumplir su funcionamiento como estación de pasajeros para el tren turístico y en la actualidad, solo quedan los recuerdos atesorados por los habitantes de lo que un día fue La Estación ferroviaria de Latacunga.

Figura70. Llegada de la locomotora electro-diesel



Figura71. Fotografía antigua de la estación Latacunga.



Valoración y Grado de Protección

Después de analizar las fichas del INPC de los inmuebles de la Estación Latacunga y del Campamento de Sección N°37, se realizó un nuevo análisis como arquitectura de conjunto donde se contemplo los bienes patrimoniales que tiene la estación ferroviaria y el lugar donde esta implantado como un todo, con la finalidad de darle un nueva valoración como arquitectura de conjunto, en base a estas consideraciones se detalló los criterios de valoración antes mencionados, con la finalidad de darle un nuevo grado de protección a este bien patrimonial. La escala que se considera va desde la A (la mas alta) hasta la D (la más baja), según los criterios valoración.

El Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura (INPC), establece los grados de protección y el puntaje correspondiente a cada uno, mediante la siguiente tabla:

Tabla 16. Grados de protección ficha INPC.

Valoración	Grado de protección	Puntaje
A	Absoluta	36 - 50
B	Parcial	26 - 35
C	Condicionada	16 - 25
D	Sin protección	01- 15

Según el Ministerio de Cultura y Patrimonio en el capítulo IV Art. 15 de los niveles de protección de bienes inmuebles patrimoniales. Indica que el grado de protección absoluta se asigna a bienes inmuebles con un alto valor patrimonial y que deben ser protegidos y conservados en su totalidad sus características constructivas, arquitectónicas y decorativas originales.

El grado de protección parcial a los bienes inmuebles con características susceptibles a ser rehabilitadas para mejorar sus condiciones de uso, se contempla elementos que deben ser conservados obligatoriamente y otros que pueden ser modificados.

El grado de protección condicionada se le atribuye a los bienes inmuebles catalogados como patrimoniales, pero que su interior presenta un alto nivel de deterioro o de intervenciones que causaron la pérdida de sus valores, estos bienes son susceptibles a ser modificados de acuerdo a sus características volumétricas, compositivas y su materialidad en fachadas. Finalmente, el grado de sin protección se atribuye a los bienes que carecen de cualquier valor patrimonial esto debido a la pérdida de autenticidad u originalidad en su composición arquitectónica.

Los resultado según los criterios de valoración son los siguientes:



Un total del 34 puntos, otorgándole el grado de protección parcial al conjunto arquitectónico de la Estación Ferroviaria.

Valores y atributos.

Tabla 17. Valores y atributos de la Estación Ferroviaria.

VALOR	DESCRIPCIÓN	ATRIBUTOS
HISTÓRICO	Representa el desarrollo de la actividad comercial y el intercambio cultural mediante un sistema de transporte que vinculaba las diferentes provincias. Establece también la configuración morfológica de la trama urbana que giraba en torno a la estación ferroviaria y utilizaba como eje a la línea férrea. Esta ligado a su contexto por la actividad turística que se generó con su rehabilitación, que permitió el difusión de tradiciones locales como su gastronomía y su cultura. Su presencia es el legado histórico de lo que era considerado en su época como un sistema de transporte revolucionario.	<ul style="list-style-type: none"> · La estación ferroviaria · Bienes muebles · Líneas férreas · Manzana con forma orgánica · Las crujías de los andenes.
SOCIAL	Representa un valor de identidad cultural para sus habitantes, ya que cumplía un importante rol en las actividades económicas y sociales del sector, generando fuentes de empleo mediante actividades dedicadas al turismo y al mantenimiento del sistema ferroviario, la actividad turística desempeña un papel importante en el intercambio cultural y en el flujo de personas, acto que contribuyó a la memoria colectiva del sector.	<ul style="list-style-type: none"> · Estación ferroviaria Campamento de sección N°37. · El bloque de servicio. · Las crujías de los andenes · El espacio público, la plazoleta, canchas de Ecuavoley.
TECNOLÓGICO	Las técnicas constructivas de la época, empleando materiales del lugar como la piedra de cantera en cimientos y sobrecimientos, muros portantes construidos con ladrillo y adobe, estructuras de madera en las cubiertas, sobre la que descansa las tejas de barro cocido, el uso de la tierra y cal para el recubrimiento de muros y exteriores, y el uso de la madera para pisos y cielos falso en acabados interiores.	<ul style="list-style-type: none"> · Técnica constructiva de la época · Materiales de la zona · Ornamentaciones · Acabados y decoraciones

VALOR	DESCRIPCIÓN	ATRIBUTOS
ESTÉTICO	<p>Representa un hito arquitectónico, por su carga simbólica para la ciudad de Latacunga, se caracteriza por su estilo ecléctico al incorporar la decoración de diferentes corrientes, la estación ferroviaria difiere del campamento de sección por su forma rectangular alargada y por ocultar la cubierta con un remate a manera de antepecho, mientras que el campamento es más compacto, sin embargo, los dos bloques se caracterizan y se vinculan por su composición armoniosa y el equilibrio de formas de vanos y llenos, que da paso a la simetría y la sencillez en fachadas, sin abusar de los elementos ornamentales que la componen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Arquitectura (Estación Ferroviaria) · Vanos enmarcados · Interpretación de columnas ornamentadas. · Remate · Arquitectura (Campamento de sección) · Vanos enmarcados · Arcos de medio punto en puertas · Dentones sobresalidos · Vanos equidistantes con jardineras
	<p>El espacio público de la estación ferroviaria, apropiado por el crecimiento de la maleza producto del abandono, presente en vías y espacios vacíos generando jardines exteriores.</p> <p>Entre el campamento de sección N.º 37 y el bloque de servicio se genera un patio interior apoderado también por el crecimiento vegetativo producto del abandono, que genero un jardín interno entre el pasto y diferentes especies de flora.</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Espacios exteriores · Líneas férreas · Espacios verdes · Patio interior · Vegetación silvestre

AUTENTICIDAD

Al determinar los valores y atributos representados en la Estación Ferroviaria de Latacunga, se continúa con los criterios de autenticidad e integridad.

La autenticidad, según Feilden y Jokiletho se atribuye a un bien cultural cuando este presenta materiales originales desde la época en la que fue construido, así como también de la forma en la que fue construido, sus técnicas y procesos constructivos. La autenticidad se puede ver afectada por destrucción de elementos históricos y el reemplazo de elementos originales (Feilden & Jokiletho, 1998).

La autenticidad de la Estación Ferroviaria de Latacunga radica, en su diseño que corresponde a una época en la que se empezaron a entrelazar distintos estilos en una misma obra, en sus materiales como el ladrillo y el adobe mayormente utilizados en el sistema constructivo tradicional, en su arquitectura donde predominaba su funcionalidad por encima de su estética, con una planta rectangular y andenes en sus laterales y en su entorno al ser parte de una época de desarrollo económico, social, cultural y tecnológico con la llegada del ferrocarril a la ciudad de Latacunga.

Figura73. Fotografía antigua de la estación Latacunga.



Autenticidad de diseño

El conjunto arquitectónico de la Estación Ferroviaria se caracteriza por su diseño art déco, mientras que el campamento de sección N° 37 se caracteriza por su estilo colonial empleando diferentes corrientes estilísticas en su composición formal y por su disposición en la configuración de la trama urbana. El conjunto arquitectónico ferroviario conformado por diferentes tipologías necesarias para el funcionamiento del sistema ferroviario como: el Campamento de Sección N°37, el bloque de servicio, el depósito, la fuente de agua, las vías auxiliares, el sector de maniobras y finalmente el bloque de la estación, hizo que se generara esta formar orgánica en la manzana que está colocada de manera central en la traza urbana, permitiendo que este conjunto ferroviario se convierta en el jerarquizador de la trama urbana, puesto que los terrenos adyacentes se formaron de acuerdo a la disposición de la estación ferroviaria. Todo ello ubicado en un área urbana donde el conjunto arquitectónico de la estación ferroviaria, destaca por su diseño tradicional y su escala.

Figura72. Fotografía aérea campamento de sección N°37



Autenticidad de la arquitectura

ESTACIÓN FERROVIARIA

El bloque de la estación ferroviaria se caracteriza por su estilo Art déco, estilo que tuvo lugar entre los años 1920 y 1939 y que influyó notablemente en las artes decorativas y en la arquitectura industrial. Los elementos que caracterizaban a esta corriente estilística son la geometrización de formas, el cubismo, la simetría. Su planta rectangular alargada alberga distintos espacios, que permite su funcionalidad, entre ellos se encuentran un área administrativa, un área de servicio y un área de carga y descarga. Su disposición rectangular permite que a los costados se generen dos crujeas en una plataforma alta, de esta manera se conforman los andenes que comunican al ferrocarril con el interior de la estación ferroviaria. Su composición forma se destaca por la rectangularidad de sus fachadas y por la armonía de sus vanos con que se caracterizan por ser vanos enmarcados, esto se evidencia tanto en puertas como en ventanas en todas sus fachadas, el andén que funciona como basamento le otorga mayor protagonismo y monumentalidad a este bloque, finalmente su cubierta inclinada se oculta en la fachada por el remate que continúa después de donde termina la cubierta para lograr una forma geométrica rectangular limpia.

Figura74. Fotografía antigua de la estación Latacunga.



CAMPAMENTO DE SECCIÓN N° 37

El campamento de sección N° 37, por otra parte, se destaca por su estilo colonial, entre sus características están el uso de muros grueso de adobe, el uso de techo de teja, ventanas y puertas de madera tallada y principalmente por el uso de patios interiores, que es lo que más resalta del campamento de sección un patio interior entre la bodega de servicio y el campamento. Este bloque cumplía la función de albergar al personal encargado del ferrocarril, por lo que en su distribución espacial se observa como se generan espacios destinados para habitaciones, una sala comunal, un comedor, un baño privado y uno social. En el bloque destinado para bodegas se observan pequeños espacios en los que se almacenaban materiales y otro muy distinto en el que se alude fue una cocina. Finalmente, su composición forma se caracteriza por la unión de dos figuras un rectángulo formado por los muros y un triángulo formado por la cubierta inclinada, la simetría se ve presente en la fachada norte y sur con características similares con ventanas equidistantes, mientras que la fachada este y oeste se caracteriza por sus vanos enmarcados y por sus vanos de medio punto en algunas puertas y ventanas, en ellas también se observan elementos decorativos como un hastial con detones que sobresalen de la fachada.

Figura75. Fotografía antigua de la estación Latacunga.



Autenticidad de los materiales

El sistema constructivo del conjunto arquitectónico de la Estación Ferroviaria, así como también los materiales tradicionales empleados, dan cuenta de la época en la que fue construido, incorporando diferentes estilos arquitectónicos. Materiales como la piedra, en sus cimientos y sobrecimientos que permite visualizar el material como si fuese un basamento, el predominio del ladrillo cocido, que en conjuntos con los bloques de adobe dieron paso a la configuración de muros portantes para sostener la estructura de la cubierta, esta estructura resuelta de manera inclinada, estaba conformada por vigas, viguetas y correas de madera, sobre la cual descansaba la teja cocida, finalmente la introducción del hierro para construcción de la infraestructura férrea, hacia énfasis a la época de la revolución industrial y la introducción de un nuevo material para la construcción en esa época.

Figura76. Fotografía materiales constructivos.



Autenticidad del entorno

El conjunto arquitectónico de la Estación ferroviaria de Latacunga, se encuentra en un sector urbano conocido como "La Estación", este sector se caracteriza por la influencia tuvo el ferrocarril en el desarrollo económico, social, cultural y turístico, puesto que alrededor de esta zona se empezaron a emplazar las distintos comercios que se fueron desarrollando por el flujo constante de personas, caracterizado principalmente por la gastronomía, actualmente el sector es conocido por la venta de las tradicionales allullas y las chugchucas, mismas que atraían el turismo cuando funcionaba el ferrocarril.

Figura77. Fotografía antigua de la estación Latacunga.



INTEGRIDAD

En el Art. 8 de la Carta de Venecia este principio alude al estado del objeto, considerando a este como un todo material, entero e indivisible. Según Jokilehto (1995), el concepto de integridad se justifica como la reintegración de partes, la restauración o reconstrucción estilística. Sin embargo, se debería considerar la lectura de un todo, que

permita una mejor gestión y planeamiento del objeto, para darle un significado a las diferentes partes integradas en el contexto (Correia, 2007).

Integridad Social-Funcional

A través del tiempo el conjunto arquitectónico de la Estación Ferroviaria, se caracterizaba por ser un espacio de intercambio cultural, inicialmente utilizado para la captación y transporte de mercancías y después netamente con fines turísticos. Significó un punto de desarrollo económico para el sector y la ciudad, al cumplir la función captar turistas nacionales e internacionales, así como también de comerciantes provenientes de otras provincias, que desarrollaban sus actividades laborales en la ciudad, y se quedaban a disfrutar de las tradiciones que ofrecía la ciudad de Latacunga, como su gastronomía, sus fiestas tradicionales o para disfrutar de los deportes populares como el ecuavoley. Hoy en día a perdido su función inicial, sin embargo, la población todavía hace uso de este espacio para desarrollar distintas actividades comerciales como la venta de productos textiles, productos alimenticios como frutas y verduras, la venta de productos de carpintería como muebles y puertas y por último, la oferta de la gastronomía tradicional como las allullas, las chugchucaras y diferentes platos típicos de la zona, lo que todavía llama la atención de los habitantes latacungueños y de los visitantes de otras provincias, de esta manera se mantiene la esencia de actividad comercial que impulsaba la estación ferroviaria.

La conservación del conjunto arquitectónico de la Estación ferroviaria como hito arquitectónico patrimonial e histórico, contribuye a la identidad social del sector, ofreciendo espacios donde se puedan desarrollar actividades socioculturales que generen intercambio entre sus habitantes.

Figura78. Fotografía antigua de la estación Latacunga.



Integridad Estructural

La integridad estructural del conjunto arquitectónico de la Estación Ferroviaria, se caracteriza por la solidez de sus materiales y la estabilidad de su diseño. El uso de materiales tradicionales combinado con las técnicas de construcción de la época, ha garantizado su permanencia a lo largo del tiempo. Debido a su abandono por la pérdida de su funcionalidad, presenta distintas afecciones en cubiertas y muros, que son reversibles con el debido mantenimiento, esto ha permitido que se generen valores estéticos, tecnológicos, históricos y sociales, que son clave para asegurar su continuidad y su adaptación a los tiempos modernos.

En el caso del bloque del campamento de sección N° 37, presenta graves daños en la estructura de cubiertas y pisos, mismos que deben ser intervenidos para rehabilitarlos y de esta manera garantizar su funcionamiento.

Figura79. Fotografía antigua de la estación Latacunga.



Integridad Visual

La integridad visual del conjunto arquitectónico de la estación ferroviaria se refiere a su estética y a la conservación de su apariencia original; desde su construcción se registran pequeños cambios en los acabados como la pintura, sin embargo, su apariencia formal se mantiene intacta a la original, esto incluye su diseño arquitectónico, sus detalles ornamentales, y su función.

El conjunto de la estación ferroviaria se encuentra desvinculado de su entorno urbano, esto debido a la modernización en los procesos de construcción y las nuevas tipologías de vivienda que presenta esta zona urbana, la estación resalta en la morfología urbana por su forma orgánica característica de la estación ferroviaria por la disposición de las vías férreas, debido a este factor el conjunto ferroviario resalta en la parroquia urbana, sin embargo, se evidencia como se esta desvinculando de la misma.

Figura80. Fotografía antigua de la estación Latacunga.



En conclusión, la integridad de la estación ferroviaria se ha mantenido por las pocas intervenciones que se han realizado en el bien patrimonial, esto asociado a la elección de materiales locales y tradicionales a contribuido a la integridad de su estructura y a que se preserve su diseño original a lo largo del tiempo, aunque su función ya no es la de recibir mercancías y turistas, todavía mantiene un significado importante para el sector, esto por los beneficios que trajo la estación ferroviaria en conjunto con el ferrocarril, fortaleciendo el intercambio cultural y el desarrollo económico del sector, actualmente el sector es conocido por su gastronomía tradicional, misma que contribuía a la demanda turística anteriormente. El desarrollo de la ciudad y el uso de nuevas técnicas constructivas en nuevas tipologías arquitectónicas, han hecho que este lugar se desvincule de su contexto, a pesar de ello, la estación ferroviaria destaca por su diseño ecléctico y su composición formal armoniosa.



La integridad y la autenticidad del conjunto de la estación ferroviaria, contribuye al valor patrimonial y enriquece la vida de las personas que interactúan con el bien patrimonial, fortaleciendo los lazos de identidad. Esto también permite que se conserve su estado físico y su diseño tradicional, de esta manera podrá ser disfrutado por las futuras generaciones y amantes de la historia.

Preservar cada uno de estos aspectos es esencial para tener un registro físico de un hecho importante que marco la historia, así como también para promover las practicas constructivas tradicionales y el diseño arquitectónico de la época, fortaleciendo el patrimonio local en general.

ANÁLISIS DE LOS DETERIOROS (PATOLOGÍAS)

El análisis de patologías es necesario para la preservación del patrimonio edificado, mediante este análisis se puede identificar las distintas afecciones que presenta el bien, localizándolas en los distintos elementos que componen la fachada y elementos estructurales. Realizar este análisis permite garantizar la seguridad estructural y funcional del bien, conservando de esta manera su valor cultural e histórico.

Localizar y comprender las afecciones que presenta el bien permite planificar las mediadas que se deben tomar la intervención de las patologías, así como también realizar un diagnostico integral del valor y los daños del edificio patrimonial, de esta manera se puede garantizar su integridad y su adaptación para nuevos usos en base a las necesidades de la sociedad moderna.

Para este análisis, se partido por zonificar los bienes patrimoniales que tiene el conjunto arquitectónico de la estación ferroviaria, identificando tres bloques, el bloque A que corresponde a la estación ferroviaria, el bloque B que corresponde a al campamento de sección N.º 37, y por ultimo el bloque C que corresponde a la bodega del campamento de sección. Al analizar cada uno de estos bloques se pretende tener una mejor comprensión del estado actual de los bienes patrimoniales, conocer que tan graves son los daños que presenta para proponer las debidas soluciones viables para conservar su arquitectura, evitando que las patologías se sigan agravando y afectado más la estructura.

El bloque B y C son los que presenta un mayor deterioro, principalmente en la estructura de cubierta y en la estructura de los pisos, por lo que para este caso se realizara una rehabilitación de cubierta y una rehabilitación de pisos, para adaptarlo a su nuevo uso. En el caso del bloque A presenta pequeñas afecciones como desprendimiento de revestimientos de mortero y pintura y casos de humedad que son reversibles.

Figura 81. Fotografía aérea bienes patrimoniales



Zonificación por bloques – Bienes patrimoniales

Figura82. Implantación de la zona de estudio - zonificación por bloques.



Figura83. Bloque A - Estación Ferroviaria.



CUADRO DE LESIONES

FOTOGRAFÍA GENERAL

NUMERO DE LESIONES EN FACHADAS		F.NORTE	F.ESTE	F.OESTE	F.SUR
FÍSICAS	Desprendimiento	3	11	12	4
	Antrópicas		7	3	
	Desgaste y envejecimiento	2	8	7	1
MECÁNICAS	Grietas		1		
	Fisuras				
	Deformaciones				
QUÍMICAS	Eflorescencia				
	Corrosión - Oxidación				
BIOLÓGICAS	Moho - Hongos				
	Apolillados		1	3	1
	Algas - Liqueenes		2		
	Humedad		5	2	1

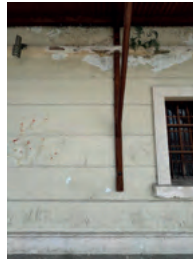


ESTACIÓN FERROVIARIA LATACUNGA

FOTOGRAFÍAS DE PATOLOGÍAS



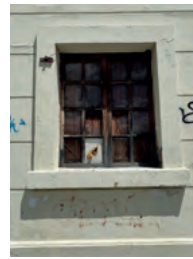
Fotografía 1.
Apolillado
Desgaste



Fotografía 2.
Algas - líquenes



Fotografía 3.
Antropológico



Fotografía 4.
Apolillado
Desgaste



Fotografía 5.
Desprendimiento

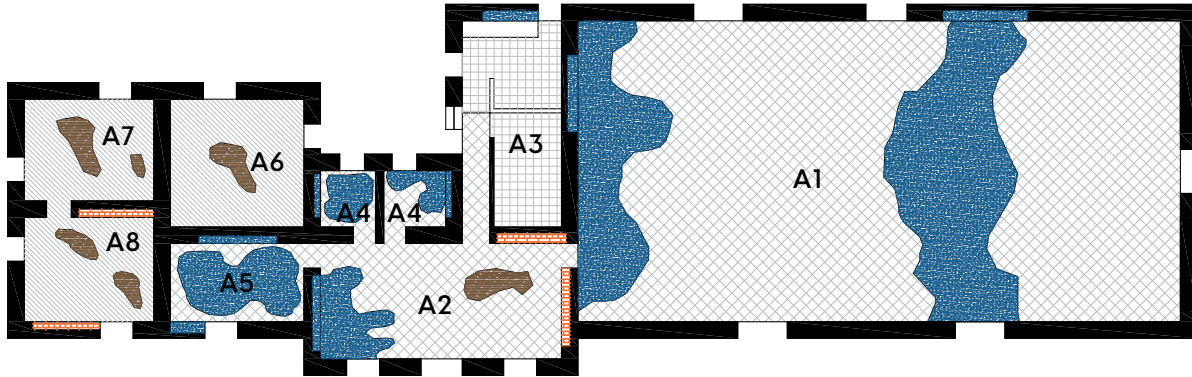


Fotografía 6.
Desprendimiento

CONCLUSIÓN

Tabla 20. Ficha de patologías_bloque A.

PLANTA ARQUITECTÓNICA



SIMBOLOGÍA

-  Desprendimiento
-  Desgaste
-  Grietas
-  Apollillados
-  Humedad
-  Algas y líquenes
-  Deformaciones

MATERIALES



CUADRO DE LESIONES

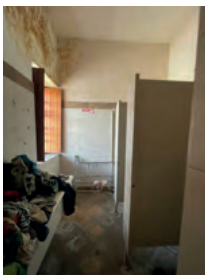
FOTOGRAFÍA GENERAL

NUMERO DE LESIONES POR ÁREAS		A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8
FÍSICAS	Desprendimiento		2						2
	Antrópicas	1	1						
	Desgaste y envejecimiento		1				1	2	2
MECÁNICAS	Grietas								
	Fisuras								
	Deformaciones								
QUÍMICAS	Eflorescencia								
	Corrosión - Oxidación								
BIOLÓGICAS	Moho - Hongos								
	Apolillados								
	Algas - Liqueenes								
	Humedad	4	2	1	4	3			



ESTACIÓN FERROVIARIA LATACUNGA

FOTOGRAFÍAS DE PATOLOGÍAS



Fotografía 1.
Antropicas
Humedad



Fotografía 2.
Humedad - Desgaste



Fotografía 3.
Antropopico - Desgaste - Humedad



Fotografía 4.
Desgaste
Desprendimiento

CONCLUSIÓN

Figura84. Bloque B - Campamento de Sección N°37



Tabla 22. Ficha de patologías_bloque B.



CUADRO DE LESIONES

FOTOGRAFÍA GENERAL

NUMERO DE LESIONES EN FACHADAS		F. NORTE	F. ESTE	F. OESTE	F. SUR
FÍSICAS	Desprendimiento	2	2	9	5
	Antrópicas	1	1		4
	Desgaste y envejecimiento	2	8	7	2
MECÁNICAS	Grietas	6	1		3
	Fisuras				
	Deformaciones	1		1	1
QUÍMICAS	Eflorescencia				
	Corrosión - Oxidación				
BIOLÓGICAS	Moho - Hongos			2	
	Apolillados	5		4	
	Algas - Liqueenes	1		2	
	Humedad			4	

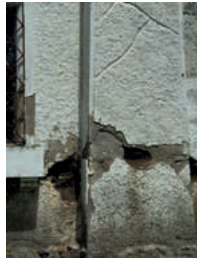


CAMPAMENTO DE SECCIÓN N°37

FOTOGRAFÍAS DE PATOLOGÍAS



Fotografía 1.
Grietas
Desprendimiento



Fotografía 2.
Grietas
Desprendimiento



Fotografía 3.
Algas y Linqueenes



Fotografía 4.
Desgaste
Envejecimiento



Fotografía 5.
Apolillado
Desgaste

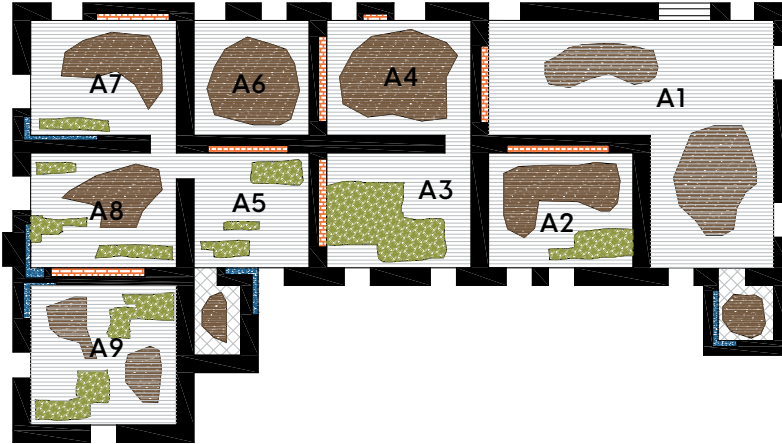


Fotografía 6.
Deformación
cubierta

CONCLUSIÓN

Tabla 23. Ficha de patologías_bloque B.

PLANTA ARQUITECTÓNICA



SIMBOLOGÍA

	Desprendimiento
	Desgaste
	Grietas
	Apolillados
	Humedad
	Algas y líquenes
	Deformaciones

MATERIALES

			
Estructura. Madera	Cimientos. Piedra	Pisos. Madera	Muros. Ladrillo cocido
			
Muros. Adobe	Cubierta. Asbesto	Cielo Falso. Madera	Pisos. Baldosa de barro

CUADRO DE LESIONES

FOTOGRAFÍA GENERAL

NUMERO DE LESIONES POR ÁREAS		A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9
FÍSICAS	Desprendimiento	1	1	1	2	1		1	1	
	Antrópicas		1			1		1		
	Desgaste y envejecimiento	3	1	1	1	1	1	1	1	1
MECÁNICAS	Grietas									
	Fisuras									
	Deformaciones		1	1		3		1	3	2
QUÍMICAS	Eflorescencia									
	Corrosión - Oxidación									
BIOLÓGICAS	Moho - Hongos									
	Apolillados									
	Algas - Liqueenes				1	1			1	
	Humedad	2				1		2	2	2



CAMPAMENTO DE SECCIÓN N°37

FOTOGRAFÍAS DE PATOLOGÍAS



Fotografía 1.
Apolillado -Deformaciones
Desgaste



Fotografía 2.
Algas - liquenes
Deformaciones



Fotografía 3.
Deformaciones
Desgaste



Fotografía 4.
Deformaciones
Desgaste / desprendimiento



Fotografía 5.
Antrópicas
Desgaste



Fotografía 6.
Antrópicas
Desprendimiento

CONCLUSIÓN

Figura85. Bloque C - Bodega de servicio del campamento de Sección N°37



CUADRO DE LESIONES

FOTOGRAFÍA GENERAL

NUMERO DE LESIONES EN FACHADAS		F. NORTE	F. ESTE	F. OESTE	F. SUR
FÍSICAS	Desprendimiento	3	8	7	1
	Antrópicas			6	1
	Desgaste y envejecimiento		8	6	
MECÁNICAS	Grietas	1		3	1
	Fisuras				
	Deformaciones	1			
QUÍMICAS	Eflorescencia				
	Corrosión - Oxidación				
BIOLÓGICAS	Moho - Hongos				
	Apolillados		7	6	
	Algas - Liqueenes				
	Humedad		3		



BODEGA DE CAMPAMENTO DE SECCIÓN

FOTOGRAFÍAS DE PATOLOGÍAS



Fotografía 1.
Grieta en muro



Fotografía 2.
Grieta
Desprendimiento



Fotografía 3.
Grieta
Desprendimiento



Fotografía 4.
Apolillado
Desprendimiento



Fotografía 5.
Grieta muro

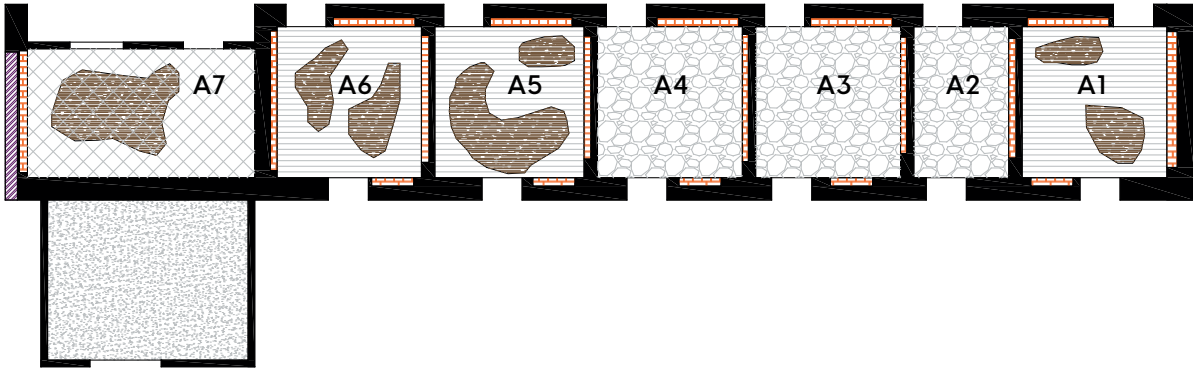


Fotografía 6.
Antrópico
Desprendimientos

CONCLUSIÓN

Tabla 26. Ficha de patologías_bloque C.

PLANTA ARQUITECTÓNICA



SIMBOLOGÍA



MATERIALES



CUADRO DE LESIONES

FOTOGRAFÍA GENERAL

NUMERO DE LESIONES POR ÁREAS		A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7
FÍSICAS	Desprendimiento	3	1	3	3	3	4	1
	Antrópicas		1	1				1
	Desgaste y envejecimiento	2	1	1	1	2	2	1
MECÁNICAS	Grietas							
	Fisuras							
	Deformaciones							1
QUÍMICAS	Eflorescencia							
	Corrosión - Oxidación							
BIOLÓGICAS	Moho - Hongos							
	Apolillados							
	Algas - Liqueenes							
	Humedad							



BODEGA DE CAMPAMENTO DE SECCIÓN

FOTOGRAFÍAS DE PATOLOGÍAS



Fotografía 1.
Desgaste - antrópicas
- Desprendimiento



Fotografía 2.
Despredimiento
Desgaste



Fotografía 3.
Despredimiento
Desgaste



Fotografía 4.
Desgaste
Despredimiento



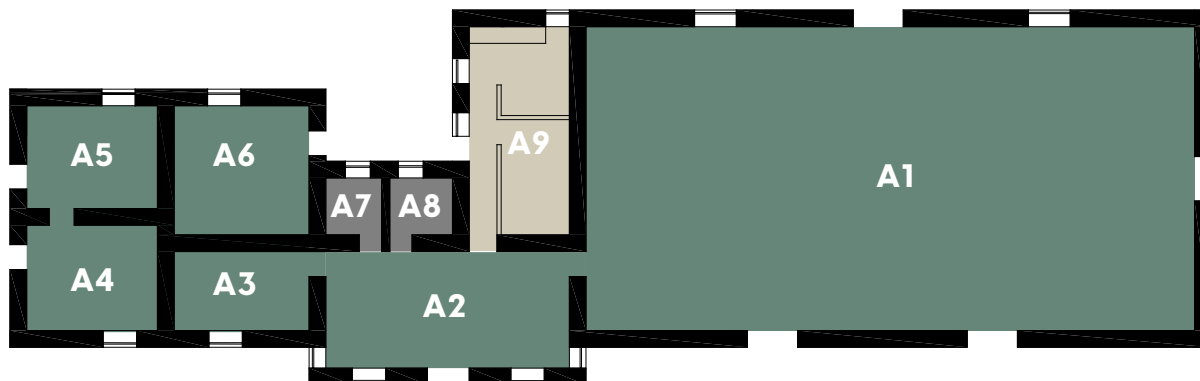
Fotografía 5.
Despredimiento
Desgaste



CONCLUSIÓN

DIAGNÓSTICO INTEGRAL - BLOQUE A

Tabla 27. Diagnóstico integral_bloque A.

DIAGNÓSTICO INTEGRAL - VALOR



% VALOR	ÁREA	VALOR	UBICACIÓN
Alto 	A1	Social - Histórico - Tecnológico - Estético	Estructura cubierta - Piso - Fachada - Sobrecimiento
	A2	Social - Tecnológico - Estético	Piso - Muros - Cielo Falso - Fachada
	A3	Social - Histórico	Estructura - Piso - Muros - Cielo Falso
	A4	Social - Histórico - Estético	Piso - Muros - Cielo Falso - Fachada
	A5	Social - Histórico - Estético	Piso - Muros - Cielo Falso - Fachada
	A6	Social - Histórico - Estético	Piso - Muros - Cielo Falso - Fachada
Medio 	A7	Social - Tecnológico	Estructura - Muros
	A8	Social - Tecnológico	Estructura - Muros
Bajo 	A9	Tecnológico	Muros

DIAGNÓSTICO INTEGRAL - DAÑOS



% DE DAÑOS



% DE DAÑOS POR ELEMENTOS



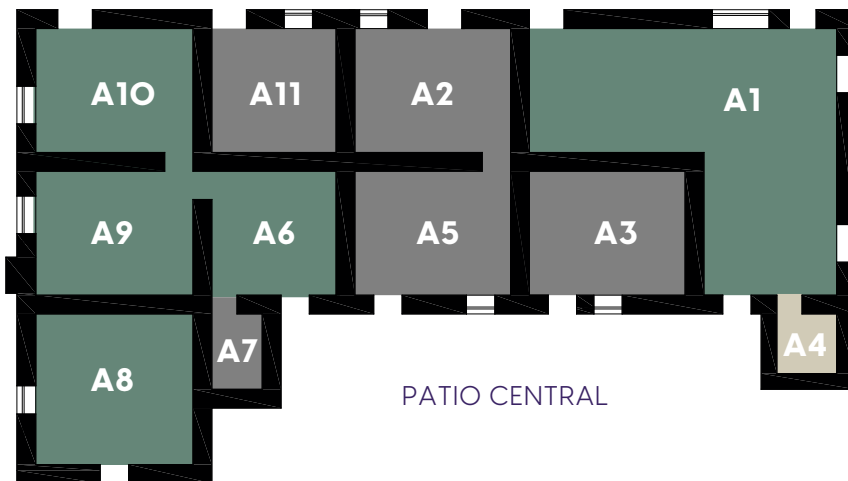
PROMEDIO DE DAÑOS




A1	15.20
A2	40.25
A3	55.26
A4	13.50
A5	13.50
A6	7.25
A7	30.20
A8	30.20
A9	9.35

DIAGNÓSTICO INTEGRAL - BLOQUE B

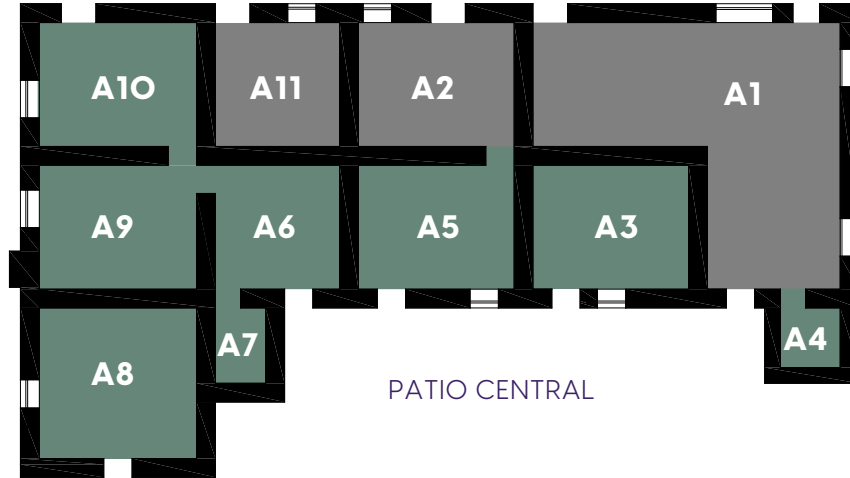
Tabla 28. Diagnóstico integral_bloque B.

DIAGNÓSTICO INTEGRAL - VALOR



% VALOR	ÁREA	VALOR	UBICACIÓN
Alto 	A1	Social - Histórico - Tecnológico - Estético	Cubierta - Piso - Muros - Fachada
	A2	Social - Tecnológico - Estético	Piso - Muros - Fachada
	A3	Tecnológico - Ambiental	Cubierta - Piso - Muros - Patio Central
Medio 	A4	Social	-----
	A5	Tecnológico - Ambiental	Cubierta - Muros - Patio Central
	A6	Social - Tecnológico - Estético - Ambiental	Cubierta - Piso - Muros - Patio Central
	A7	Social - Tecnológico	Muros
Bajo 	A8	Social - Tecnológico - Estético - Ambiental	Cielo falso - Muros - Patio Central
	A9	Social - Histórico - Tecnológico - Estético	Cielo falso - Muros - Fachada
	A10	Social - Histórico - Tecnológico - Estético	Piso - Muros - Fachada
	A11	Social - Tecnológico - Estético	Piso - Muros - Fachada

DIAGNÓSTICO INTEGRAL - DAÑOS



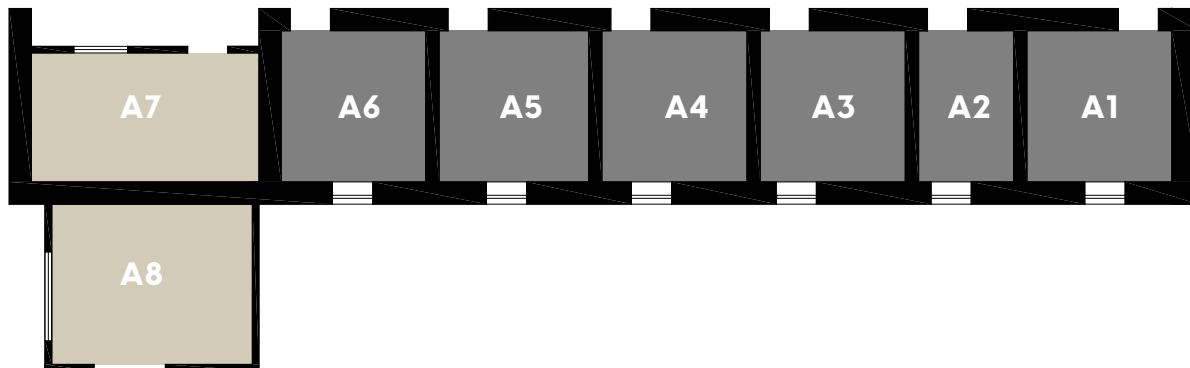
% DE DAÑOS	PROMEDIO DE DAÑOS	PROMEDIO DE DAÑOS
Alto	Muros - Paredes	A1 20.05
Medio	Estructura - Cubierta	A2 30.10
Bajo	Cielo Falso	A3 45.50
	Pisos	A4 80.10
	Carpinterías	A5 70.35
		A6 55.50
		A7 80.10
		A8 80.10
		A9 75.60
		A10 60.40
		A11 20.40




DIAGNÓSTICO INTEGRAL - BLOQUE C

Tabla 29. Diagnóstico integral_bloque C.

DIAGNÓSTICO INTEGRAL - VALOR

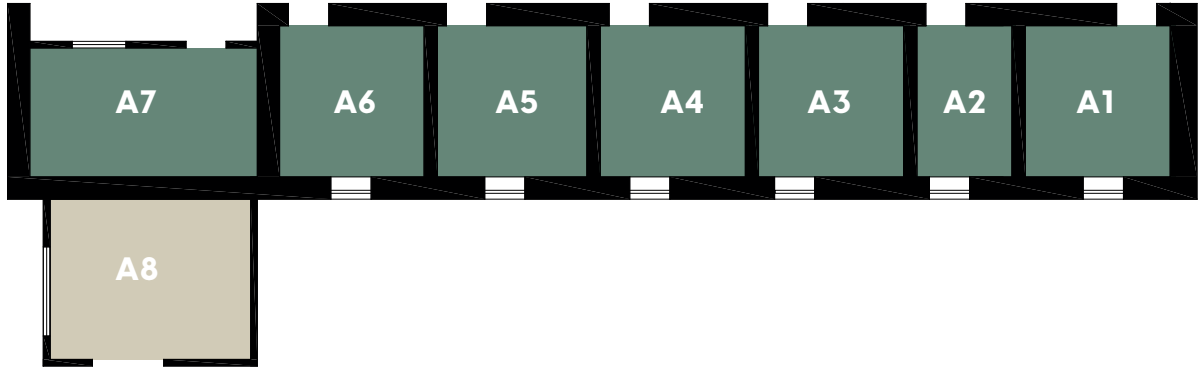
PATIO CENTRAL



% VALOR	ÁREA	VALOR	UBICACIÓN
Alto 	A1	Tecnológico - Ambiental	Cubierta - Piso - Muros - Fachada - Patio central
	A2	Tecnológico - Ambiental	Cubierta - Piso - Muros - Patio central
Medio 	A3	Tecnológico - Ambiental	Cubierta - Piso - Muros - Patio central
	A4	Tecnológico - Ambiental	Cubierta - Piso - Muros - Patio central
	A5	Tecnológico - Ambiental	Cubierta - Piso - Muros - Patio central
Bajo 	A6	Tecnológico - Ambiental	Cubierta - Piso - Muros - Patio central
	A7	Ambiental	Patio central
	A8	-----	-----

DIAGNÓSTICO INTEGRAL - DAÑOS

PATIO CENTRAL



% DE DAÑOS



PROMEDIO DE DAÑOS



PROMEDIO DE DAÑOS

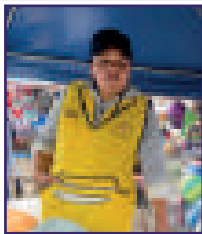
A1	80.10
A2	70.20
A3	75.00
A4	80.10
A5	70.50
A6	78.10
A7	70.10
A8	5.00



ENTREVISTAS


Perfil Comerciantes

Tabla 30. Ficha de perfil de comerciantes.

Entrevista 1	
	Nombre: Elizabeth Solis
	Edad: 33 años
	Ocupación: Comerciante de la plaza Canada – San Felipe. Se dedica a la venta de jugos.
	H. de atención: 6:00am-5:00pm Martes - Viernes - Sabado


Aporte de estas entrevista

Opina que se debería mejorar la limpieza del espacio público de la estación ferroviaria, que le gustaría que este espacio se convierta en un centro comercial para comerciantes minoristas, y que se mejore el espacio público con un parque con juegos infantiles, y que con estas acciones se reactive el turismo.

Entrevista 3	
	Nombre: Gloria García
	Edad: 47 años
	Ocupación: Propietaria - Panificadora "La Estación" Vende allullas – queso de hoja – chugchucaras
	H. de atención: 6:00am-8:00pm Todos los días


Aporte de estas entrevista

Menciona que la estación ferroviaria se encuentra entre escombros y basura, que esto atrajo a la delincuencia, la prostitución y la droga convirtiendo al sector en un lugar peligroso. Considera que se debería rehabilitar la estación para el funcionamiento del tren, debido a que con el venían muchos turistas y las ventas eran mejores.

Entrevista 2	
	Nombre: Martha Manotoa
	Edad: 42 años
	Ocupación: Comerciante de productos textiles. Vende chompas y sacos
	H. de atención: 2:00pm-6:00pm Todos los días

Aporte de estas entrevista

Menciona que sería bueno que se coloquen unos quioscos donde ellos puedan desempeñar su actividad comercias de una manera mas organiza y así evitar factores climáticos como el sol, los vientos o la lluvia que afectan a sus puestos improvisados, también menciona que le gustaría tener un espacio donde almacenar sus productos, puesto que arrienda bodegas para dejarlos hasta el día siguiente.

Entrevista 4	
	Nombre: Edison Huertas
	Edad: 55 años
	Ocupación: Propietario - Panificadora "El Pueblo" Vende allullas - queso de hoja - colada morada.
	H. de atención: 6:00am-8:00pm Todos los días

Aporte de estas entrevista

Menciona que desde que dejo de funcionar el tren el sector dejo de ser seguro, el lugar se empezó a hacer famoso por la prostitución y ya no por la gastronomía tradicional y la estación ferroviaria, cuenta que el municipio solo aporito con la construcción del UPC para menorar la delincuencia. Considera que se debe rehabilitar el tren a como era antes con fines turísticos.

Perfil Comerciantes

Tabla 31. Ficha de perfil de comerciantes.

Entrevista 5



Nombre: Doña Rosita Constante

Edad: 33 años

Ocupación:

Comerciante de la plaza Canada – San Felipe.
Se dedica a la venta de jugos.

H. de atención: 6:00am-5:00pm
Martes - Viernes - Sábado

Aporte de estas entrevista

Doña Rosita recuerda al tren de vapor y como era este sector antes de la desaparición del ferrocarril, menciona que quiere que regrese el tren para que los turistas puedan degustar de la comida tradicional y en sus palabras "para ver otras caras, no las mismas". Menciona que le gustaría que la estación se convierta en una casa barrial.

Entrevista 7



Nombre: German Hidalgo

Edad: 46 años

Ocupación:

Técnico Electrónico – Micro electrónica
Reparación de equipos como celulares – computadoras

H. de atención: 7:30am-6:00pm
Lunes a Sábado

Aporte de estas entrevista

El Sr. German lleva 3 meses en este sector, renta un local para desempeñar su actividad económica, sin embargo, es Latacun- gueño y menciona que la estación ferroviaria esta bastante olvidada y que ya no es el atractivo turístico y la fuente de ingresos que era antes, actualmente el consumo de drogas y la delincuencia han acabado con este sector.

Entrevista 6



Nombre: Alejandro Villacis

Edad: 42 años

Ocupación:

Comerciante - Materiales de reciclaje
Compra carton- plastico- chatarra

H. de atención: 8: 00am-6:00pm
Todos los días

Aporte de estas entrevista

El Sr. Alejandro vive ya 42 años en el barrio La Estación y menciona que ha visto como poco a poco la estación ferroviaria va perdiendo su atractivo turístico, actualmente el sector es considerado como un barrio peligroso, debido a la prostitución, a la gente que solo viene a embriagarse o a dormir en las puertas de la estación ferroviaria. Nos indica que se debería dar prioridad al mantenimiento de la estación por su valor turístico.

Entrevista 8



Nombre: José Chanaluisa

Edad: 36 años

Ocupación:

Comerciante – autolujos
Venta e instalación de equipos y accesorios para vehículos


H. de atención: 7:00am-7:00pm
Todos los días

Aporte de estas entrevista

Menciona que la Estación ferroviaria se ve destruida, votada como si no le perteneciera a nadie, esto a generado problemas de delincuencia, robo, venta de drogas y que las personas usen este espacio como alojamiento o usado como baño público. Indica que necesario darle un mantenimiento a este lugar antes que se destruya totalmente y que se vuelva a reactivar el ferrocarril y el turismo.

Perfil Moradores

Tabla 32. Ficha de perfil de moradores.

Entrevista 9	
	Nombre: Eduardo Arellano
	Edad: 83 años
	Ocupación: Morador del Barrio "La Estación"
	H. de atención: ----- -----

Aporte de estas entrevista

EL Sr. Eduardo menciona en sus propias palabras "La estación es un meadero, es un mierdero, acérquese y eso apesta a orina" fuertes palabras que describen exactamente la realidad que vive la estación ferroviaria. Comenta que las piedras regadas a lo largo de la vía es un gran problema debido a que nos usadas para ser lanzadas por delincuentes o en enfrentamientos.

Entrevista 11	
	Nombre: Omar de la Vega
	Edad: 45 años
	Ocupación: Morador del Barrio "La Estación"
	H. de atención: ----- -----


Aporte de estas entrevista

La Estación ferroviaria se a convertido en un sitio donde se expenden toda clase de productos ilícitos, sin embargo, al empezar a utilizar este espacio para hacer deporte jugando el Vóley o para jugar naipes se ha bajado un poco esta delincuencia, la gente viene a este lugar a "pegarse unos tragos" y después se quedan dormidos en la Estación.

Entrevista 10	
	Nombre: Luis Gallardo
	Edad: 72 años
	Ocupación: Morador del Barrio "La Estación"
	H. de atención: ----- -----

Aporte de estas entrevista

Comenta que antes de la desactivación del ferrocarril la Estación era una belleza, venían muchos turistas y había mucha gente en el sector, principalmente les llamaba la atención del deporte tradicional conocido como Ecuavoley. Actualmente el sector a perdido su belleza y a pasado a ser considerado como zona roja, esto por la delincuencia, la prostitución y la droga. Considera que seria lindo que vuelva a funcionar el ferrocarril.

Entrevista 12	
	Nombre: Raúl Peñaherrera
	Edad: 66 años
	Ocupación: Administrador del polideportivo "La Estación"
	H. de atención: ----- -----

Aporte de estas entrevista

La estación ferroviaria actualmente se está abandonada, como en todos lados aquí también esta el problema de la delincuencia, la drogadicción, sin embargo, el nuevo alcalde nos ofreció darle una nueva apariencia al sector de la estación en su plan "nueva Latacunga", ya que debido a malas administraciones la estación ferroviaria no ha tenido ningún tipo de intervención.

Perfil Profesional

Tabla 33. Ficha de perfil de profesionales.

Entrevista 9



Nombre: Rodrigo Chiluisa

Edad: 43 años

Ocupación:
Inspector de Agentes de control GAD Latacunga

Desalojan a personas que dan mal uso a la Estación Ferroviaria.

Aporte de estas entrevista

La infraestructura de La estación ferroviaria esta destruida tanto en la parte externa como interna por el abandono, esto ha provocado que indigentes entren a pernoctar en estos espacios y que también se convierta en un refugio de delinquentes. El Gobierno por parte de INMOBILIAR pretendía entregar al municipio la estación ferroviaria en comodato, sin embargo, no se logró este proceso.

Entrevista 10



Nombre: Victor Lozano

Edad: -----

Ocupación:
Arquitecto.
Analista de Patrimonio Cultural.

Aporte de estas entrevista

Acciones que se tomaron en este sector, fue crear el UPC, sin embargo, va a continuar siendo un espacio peligroso, se debe atracar el problema de raíz, mitigar el factor social que se ve presente en este sector, por ejemplo, el caso de la prostitución, se debe considerar una reubicación de esta actividad en otros sectores donde la zonificación del cantón lo permita, como el caso en Quito donde se formalizo este trabajo, pero hacia las partes alejadas de la ciudad.

Entrevista 11



Nombre: Miguel Ángel Renquifo

Edad: -----

Ocupación:
Funcionario de cultura y patrimonio

Aporte de estas entrevista

El proyecto de Eloy Alfaro significo la dinámica de unir las regiones, siendo un proyecto muy avanzado para la época. Esto significó una revolución en el abastecimiento de productos, se sabe que fue uno de los grandes sistemas de trasporte de mercancías, pero también un transporte de plagas, se tenían diferentes casos donde ratas venían en los vagones o diferentes pestes que afectaban a la ciudad en este intercambio social.

Entrevista 12



Nombre: Arq. Luis Quimbita

Edad: -----

Ocupación:
Director de Avalúos y Catastros

Aporte de estas entrevista

Considerar la parte de darle un tratamiento urbanístico a este sector, analizar la influencia que tiene el terminal terrestre sobre la estación ferroviaria, actualmente este es un punto de alto tránsito vehicular, una mezcla entre vehículos particulares y buses, se puede considerar un plan de movilidad para cambiar de direcciones a las vías o un plan parcial para una microzonificación y darle un cambio de uso de suelo a esta zona.

Matriz de insight – Entrevistas

Figura 86. Matriz de insight de entrevistas profesionales.



“Considerar la **reubicación de las actividades de prostitución** en la vía pública, para solucionar este problema social de raíz en relación al degeneramiento urbano”

-Arq. Victor Lozano

“Darles un **espacio adecuado a estos comerciantes** para que no hagan uso de las aceras peatonales que dificultan la movilidad.”

-Arq. Luis Quimbita



“**Dobles usos** para los edificios patrimoniales, como un museo y una biblioteca que se complemente con un parque semiabierto y sea de uso educativo.”

-Arq. Victor Lozano

ENTREVISTA
PROFESIONALES

“Puedes plantear una **propuesta de movilidad**, donde propongamos el cambio de dirección de ciertas vías que beneficien al proyecto, así como también el cambio de uso de suelo para el uso comercial.”

-Arq. Luis Quimbita

“La **integración** con los espacios deportivos, fomenta el deporte la cultura y minimiza los problemas sociales existentes en este lugar”

-Miguel Renquifo

“Pensar en las necesidades que tienen los moradores de la estación, el diseño debe satisfacer esas necesidades”

-Miguel Renquifo



Matriz de insight – Entrevistas

Figura87. Matriz de insight de entrevistas moradores.

¿POR QUÉ SE NECESITA UN CAMBIO DE USO ?

"La estación se encuentra entre **escombros y basura**, ya no es el lugar turístico que era antes ahora es un lugar peligroso."

-Gloria García



"Cuando funcionaba el tren **el barrio era seguro** no había mucha delincuencia, mucho robo."

-Edison Huertas



Antes la Estación era una belleza, **venían muchos turistas** y había mucha gente en el sector

-Luis Gallardo

"El sector es caracterizado como **zona roja**, donde predomina la **droga, la prostitución y la delincuencia**"

-Luis Gallardo

"Actualmente está **botado** ya no hay nada de lo que **significaba el ferrocarril**."

-Alejandro Villacis

"La estación es un **meadero**, es un **mierdero**, la estación **apesta a orina** y esta vandalizada por grafitis."

-Eduardo Arellano



"La gente viene a este lugar a **pegarse unos tragos** y después se quedan **dormidos** en las puertas de la Estación."

-Omar de la Vega

USO ORIGINAL
Estación de ferrocarril

¿ QUÉ QUIERE LA COMUNIDAD ?

"Si ya no funciona el tren, que la Estación sea un **centro comercial** para **comerciantes minoristas**."

-Elizabeth Solis



"Seria bueno que se pongan unos **quioscos** donde nosotros podamos **vender la ropa** en lugar mas organizado."

-Martha Manotoca



"Poner **áreas verdes** en los espacios que están con tierra y que se convierta en un **parque** con espacios recreativos."

-Rodrigo Chiluisa

"Se debe arreglar para que **funcione nuevamente el ferrocarril** y se reactive el turismo"

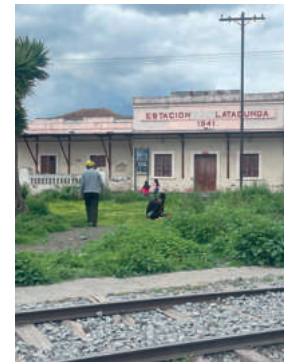
-José Chanaluisa

USO ACTUAL
Lugar comercial



"Que se transforme en un **lugar cultural** como un **museo** donde se cuente la historia del ferrocarril."

-German Hidalgo



"Se pueden hacer **oficinas** para el **cobro de servicios** del barrio la Estación para que las personas del barrio no se tengan que movilizar al centro"

-Alejandro Villacis

"La estación sea como una **casa barrial** donde se puedan hacer **recepciones** en beneficio del barrio"

-Doña Rosita Constante

CONCLUSIÓN OBJETIVO 1.

El cumplimiento del objetivo1 permitió justificar el por qué se selecciono la zona de estudio, esto mediante un análisis por unidades de paisaje (Figura 31), donde se realizó un diagnóstico y una caracterización por unidades de paisaje, poniendo mayor énfasis en la unidad 1, donde se evidencia un uso de suelo mixto con un predominio de la actividad comercial, una zona con un alto nivel de flujo vehicular y peatonal esto por la influencia del terminal terrestre y el centro comercial, un punto de alto valor histórico al ser la parada de trenes de la ciudad de Latacunga donde existía un intercambio cultural y comercial.

Continuando con el análisis se realizaron fichas de observación (Tabla O7), que evidencian el estado actual del espacio publico que conforma la estación ferroviaria, teniendo como resultado un espacio en mal estado producto del abandono y la falta de mantenimiento de este equipamiento, los transeúntes empezaron a utilizar este espacio como atajos para acortar distancias mediante caminos deseados, las vías férreas llenas de material pétreo han perjudicado al sector, debido a según palabras de los moradores están han sido utilizadas para ser lazadas en enfrentamientos o para causar daños a propiedades privadas, así como también dificultan la accesibilidad por este espacio. También se evidencia el desarrollo del comercio informal en espacios improvisados e inadecuados para el funcionamiento de una actividad comercial.

Después de analizar el espacio publico de la estación ferroviaria, se realizó un estudio del los bienes patrimoniales que la conforman como el bloque de la estación ferroviaria, el campamento de sección N° 37 y el bloque que funcionaba como bodega de la estación férrea, para ello se inició por la valoración de las edificaciones mediante el análisis de fichas de inventario, donde se destaca que por una parte la estación ferroviaria tiene un grado de protección absoluto, mientras que el campamento de sección N° 37 tiene un grado de protección parcial, en base a este análisis se realizó los criterios de valoración del conjunto ferroviario. Los criterios de autenticidad e integridad se los hizo en base a la carta de

Nara y la carta de Venecia.

En el análisis de patologías realizado por bloques se evidencia que el bloque A que corresponde a la estación ferroviaria (Figura 83), presenta daños que son reversibles siendo los más graves el desprendimiento del recubrimiento el deterioro de los acabados, por otra parte el bloque B que corresponde al campamento de sección N°37 (Figura 84), presenta graves daños en la estructura de la cubierta producto de la falta de mantenimiento y por gentes naturales, al igual que la estructura del piso que necesitan ser rehabilitadas para su funcionamiento, finalmente el bloque C que corresponde a la bodega de servicio (Figura 85), este presenta graves daños en la estructura de su cubierta y los pisos son de tierra, los muros de adobe presentan grietas y también afectaciones producto de malas intervenciones.

Finalmente, se realizaron una serie de entrevistas a distintos autores como comerciantes, moradores del barrio y profesionales, que compartieron sus anécdotas, experiencias de uso, molestias e ideas para la intervención del objeto de estudio, se obtuvo la mayor cantidad de información posible en cuanto a las problemáticas existentes en el sitio, concluyendo que la degeneración de este espacio inicia por la falta de la presencia del ferrocarril que atrajo a grupos conflictivos al lugar, mucho de los morados catalogaban a este espacio como un zona roja, esto debido al desarrollo de actividades como la prostitución callejera, la drogadicción el alcoholismo y la delincuencia, por lo que la mayoría de moradores buscaba que se reactive el ferrocarril y que el sector de la estación ferroviaria vuelva a ser lo que algún día fue.

APLICACIÓN DE METODOLOGÍA OBJETIVO 2

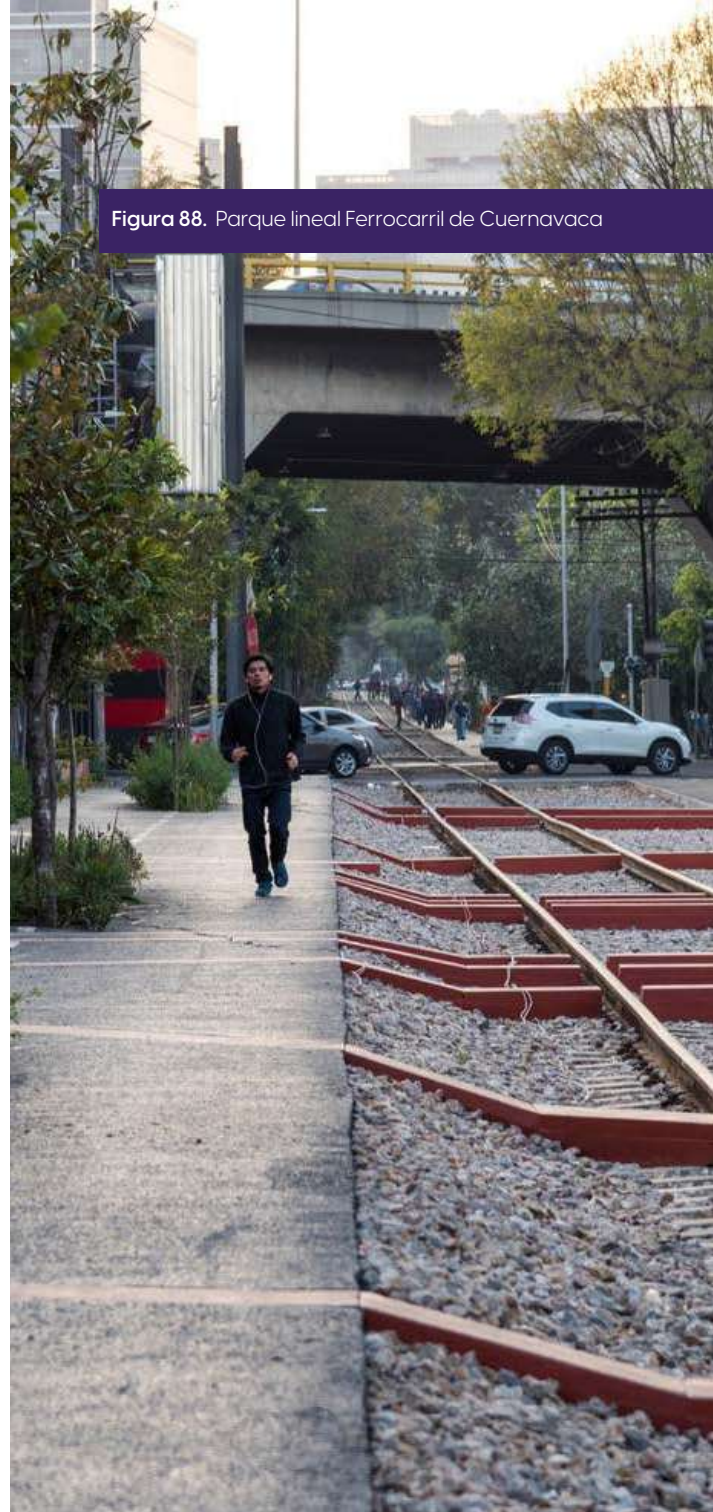
OBJETIVO 2

Definir las estrategias proyectuales y participativas de diseño mediante estudios de caso

Nivel Descriptivo

	<ul style="list-style-type: none">· Análisis de referentes de proyectos de reutilización de sistemas ferroviarios
Actividades	<ul style="list-style-type: none">· Estrategias de intervención y estrategias de diseño· Cartografía social para identificar necesidades.
Técnicas de recopilación	<ul style="list-style-type: none">· Búsqueda y análisis documental· Grupo de discusión
Procesamiento	<ul style="list-style-type: none">· Matriz de insight· Esquemas gráficos.

Figura 88. Parque lineal Ferrocarril de Cuernavaca



Análisis de referente N°1

Figura89. Matriz de análisis de referente N°1



EXPERIENCIAS DE USO

Se proyecta como un rincón mágico de descanso, donde se puede apreciar el paisaje. Es un lugar flexible y que se adapta a las necesidades de in contexto dinámico y cambiante.

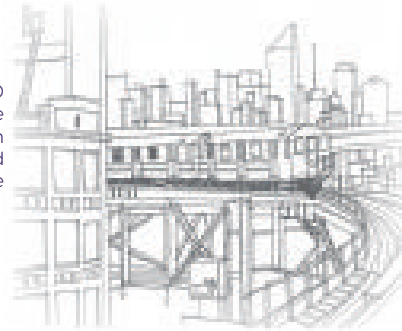


OBJETO DE ESTUDIO

- Inspirado en malezas verdes que crecieron tras el abandono
- Se plantea el concepto de agri-eculture
- Inspirado en la belleza melancólica de los sistemas industriales
- Se diseña como una plataforma verde con caminos entablados, zonas de descanso, zonas de restauración, exposición y la ubicación de pequeños comercios.

CONTEXTO

Sistema ferroviario construido en 1930 hasta 1980 y rediseñado como un parque longitudinal en altura en 2003, se pueden apreciar vistas privilegiadas a la ciudad como la Estatua de la Libertad o el Empire State Building.



ROL SOCIAL

- Evitar accidentes, en espacios abandonados
- Proteger el patrimonio que pretendía ser destruido
- Adaptar la naturaleza, el cultivo y lo hiper-social
- Espacios culturales para espectáculos temporales



PARQUE HIGH LINE NEW YORK

DATOS GENERALES:

Arquitectos:
 - Piet Oudolf
 - James Corner
 - Diller Scofidio + Renfro
 Ubicación:
 Nueva York - Estados Unidos

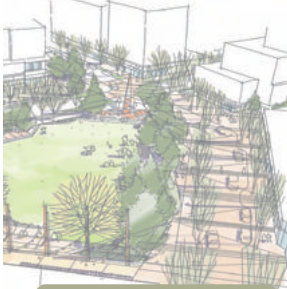
ACTORES

- Publico neoyorkino
- Barrios del oeste de Manhattan
- Concurso internacional abierto a la sociedad para propuestas de reutilización
- 720 individuos y 36 equipos para propuestas de diseño



Análisis de referente N°2

Figura90. Matriz de análisis de referente N°2



EXPERIENCIAS DE USO

Equilibrio entre la vivienda y los programas de uso mixto; emplea una acción a largo plazo para la construcción de un bosque urbano que sea de uso para la población local y visitante, emplea sendas peatonales, canchas, pistas de skate, ciclovías y espacios para reuniones.



OBJETO DE ESTUDIO

- Diseñado como un bosque urbano lineal de 4.5 km de longitud.
- Su concepto permite crear un imaginario colectivo por estar asociados a los bosques urbanos.
- Concepción contemporánea y sostenible.
- Se proyecta una línea roja con un concepto que cose, que une, como un gesto anti-fronteras.

CONTEXTO

En el año 2016 el gobierno de la ciudad de México a través de la SEDUVI y el colegio de arquitectos de México realizó un concurso internacional para ideas de un parque lineal Ferrocarril de Cuernavaca, que atravesaría 22 colonias en la ciudad de México.



ROL SOCIAL

- Balance entre el desarrollo económico- social y la potencialización del patrimonio
- Proyecto de visión abierta a partir de la socialización y participación de la gente.
- Proyectado desde la gente y para la gente
- Fortalecer la identidad y la memoria del lugar



ACTORES

- Socialización con las colonias y grupos vecinos
- Colaboración de los ciudadanos mexicanos, autoridades y técnicos en el proceso de diseño
- Acciones proyectuales y de gestión abierta a la participación y opinión de distintos actores.

PARQUE LINEAL FERROCARRIL DE CUERNAVACA

DATOS GENERALES:

Arquitectos:

-Gaeta-Springall arquitectos

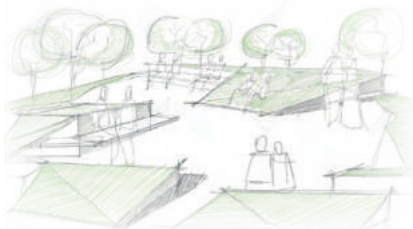
Ubicación:

Ciudad de México - México



Análisis de referente N°3

Figura91. Matriz de análisis de referente N°3



EXPERIENCIAS DE USO

- Espacios creados para el descanso y la recreación
- Espacios diseñados para el estudio y para el beneficio de la población
- Es versátil y flexible para el desarrollo de nuevos programas
- Programa para el pabellón que contempla una biblioteca, un invernadero, un salón polideportivo, un salón de uso múltiple y oficinas.



OBJETO DE ESTUDIO

- 9.093 m2 para espacio público y un espacio de 3.690 m2 para un pabellón.
- Los materiales empleados en el proyecto son muros de ladrillo visto, techos de teja francesa sobre una estructura metálica característica de la arquitectura industrial ferroviaria.
- El espacio público cuenta con un anfiteatro verde, juegos infantiles, áreas deportivas al aire libre, una pista de patinaje

CONTEXTO

El sistema ferroviario data de principios del siglo XX y está ubicado en un área de protección Histórica, responde a la necesidad de los vecinos del barrio de Balvanera y Almagro en Buenos Aires.



ROL SOCIAL

- Mejora el índice de verde urbano por habitante
- El diseño del pabellón consiste en poner en valor el bien patrimonial, respetando su tipología y su materialidad.
- Predominio de áreas verdes con especies nativas y un programa diseñado para sus habitantes



PARQUE DE LA ESTACIÓN/ GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

DATOS GENERALES:

- Arquitectos:
-Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Ubicación:
Bueno Aires - Argentina
Área:
8366 m2

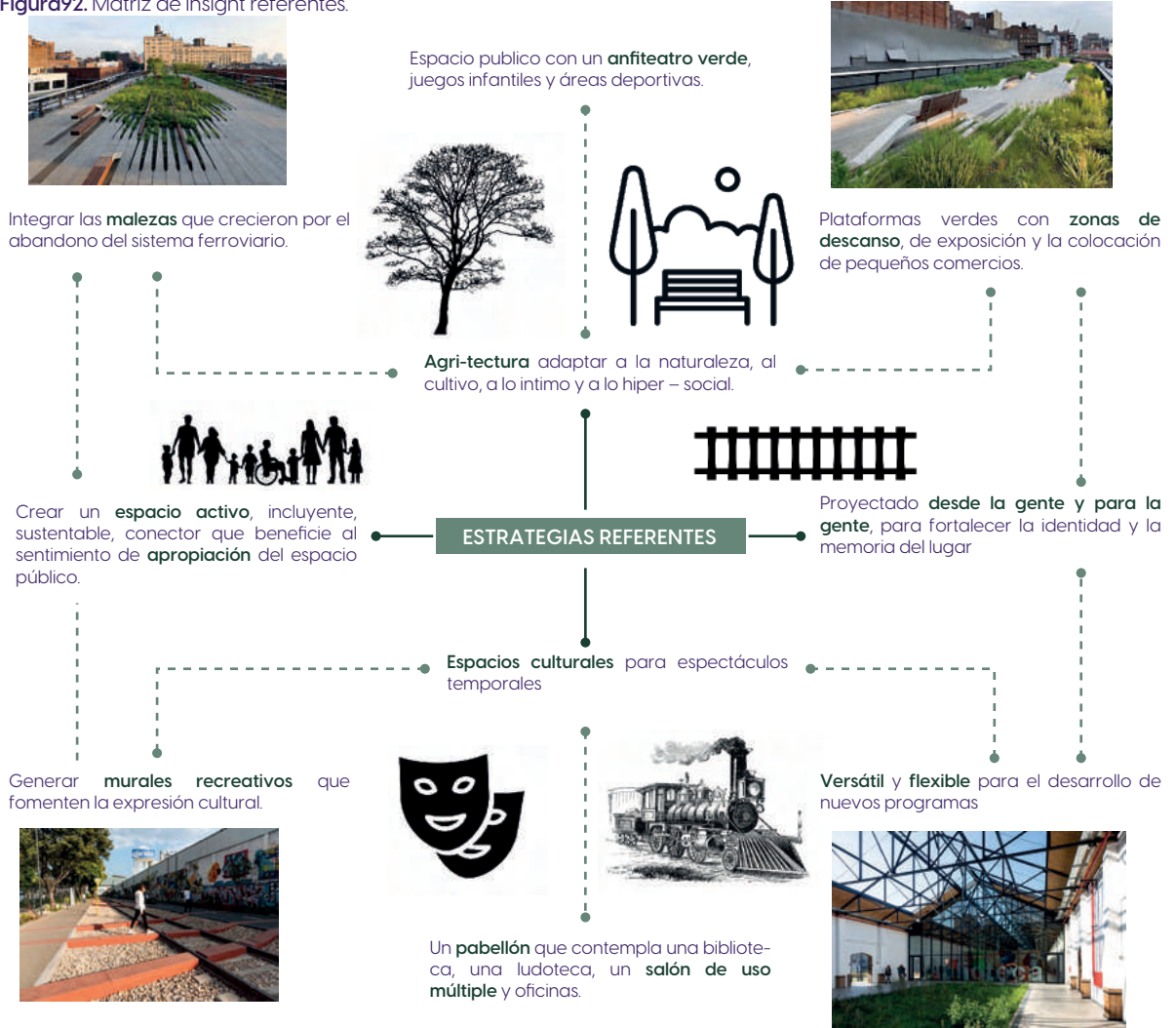
ACTORES

- Participación ciudadana en el proceso de diseño
- Resultado de la articulación entre comuneros, vecinos legisladores y equipos multidisciplinarios de la Subsecretaría de proyectos del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte.



Matriz de insight – Referentes

Figura92. Matriz de insight referentes.



ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

Tabla 34. Estrategias de intervención Bloque_A

BLOQUE A - ESTACIÓN FERROVIARIA

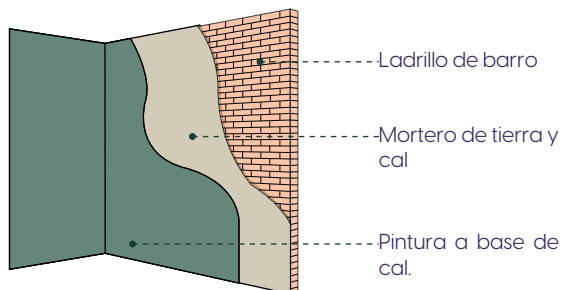
CRITERIO ESTÉTICO - FORMAL

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

Conservación

En las fachadas se realizará una serie de **mantenimientos** y **reparaciones** en el revoque y acabados que se han desprendido, con esto se tratarán las lesiones presentes y se conservará el estilo arquitectónico de la estación ferroviaria.

DIAGRAMAS



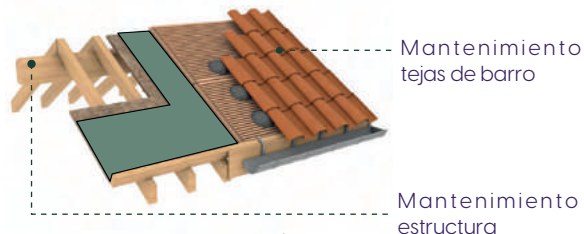
CRITERIO TÉCNICO CONSTRUCTIVO

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

Conservación

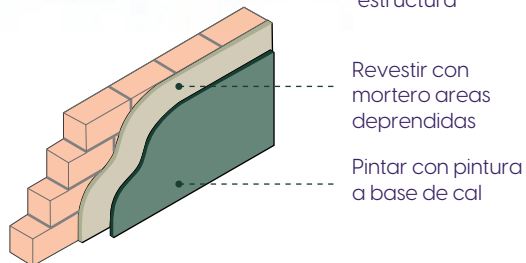
Conservación de la estructura actual de la cubierta debido a que no presenta ningún fallo estructural y se encuentra en buen estado, solo se realizará una serie de **mantenimientos** para garantizar su permanencia e integridad estructural. También se dará mantenimiento a la cubierta de teja de barro cocido que se encuentra en buen estado.

DIAGRAMAS



Conservación

Intervenir las patologías y lesiones registradas en los espacios exteriores e interiores del bien patrimonial, dándoles el debido mantenimiento y tratamiento preventivo para evitar futuras lesiones.



CRITERIO TIPOLOGICO FUNCIONAL

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

DIAGRAMAS

Conservación

Adecuación y mantenimiento para un cambio de uso del espacio destinado a para carga y descarga de mercancías y pasajeros, como un museo y sala de exposición. Se respeta su espacialidad y se incorpora mobiliario necesario para el funcionamiento del museo.



ACTUAL

Liberación

Adecuación del espacio que inicialmente era el recibidor de la Estación Ferroviaria, para que cumpla una función similar como recepción, mediante la liberación de muros y la apertura de vanos para vincular el espacio exterior con la recepción. Se colocará un refuerzo estructural de acero en los vanos para no afectar la integridad estructural de los muros. Se respetará y se dará continuidad al diseño original de la fachada en esta intervención.



LIBERACIÓN

Liberación

Se generan vanos para vincular diferentes espacios, estos se generan a manera de pórticos para que se tenga un registro de la distribución espacial original de la estación ferroviaria, estos porticos seran reforzados con una estructura de acero para no afectar la integridad estructural de los muros.



PROPUESTA

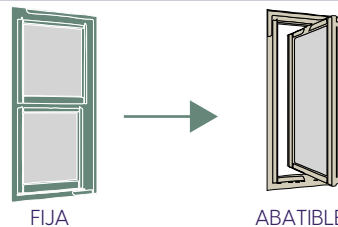
CRITERIO ENERGÉTICO AMBIENTAL

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

DIAGRAMAS

Restauración

Cambiar las ventanas que no son abatibles para convertirlas en abatibles, priorizando la iluminación y ventilación en espacios que lo requieran, como es el caso de los baños.



FIJA

ABATIBLE

Tabla 35. Estrategias de intervención Bloque_B

BLOQUE B - CAMPAMENTO DE SECCIÓN N°37

CRITERIO ESTÉTICO - FORMAL

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

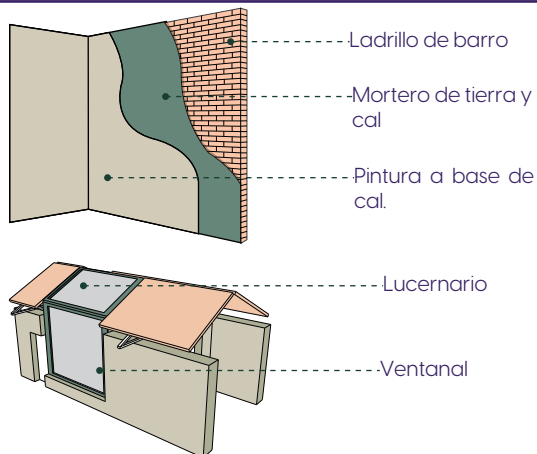
Conservación

En las fachadas se realizará una serie de **mantenimientos** y **reparaciones** en el revoque y acabados que se han desprendido, con esto se tratarán las lesiones presentes y se conservará el estilo arquitectónico del campamento de sección N°37.

Restauración

En la fachada oeste que da al jardín central se libera un muro para generar un vano más grande, y mejorar la iluminación del espacio que será utilizado como biblioteca, también se aprovecha las visuales al jardín central que aporta a la estética y forma del bien patrimonial. Se considera esta intervención al no verse afectadas las fachadas principales del bien patrimonial y al considerar las afectaciones presentes en los muros.

DIAGRAMAS



CRITERIO TÉCNICO CONSTRUCTIVO

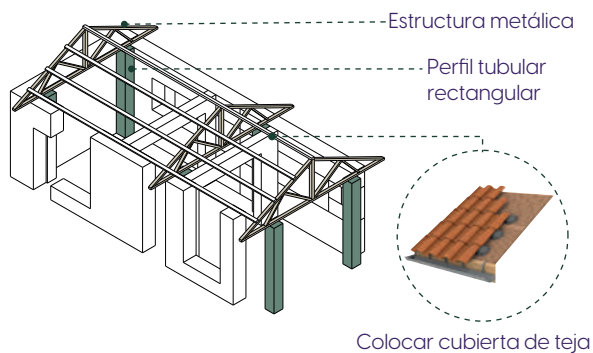
ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

Rehabilitación

Rehabilitación de la cubierta, se reemplazará la estructura de madera de la cubierta y sus demás elementos, por una nueva estructura metálica independiente con puntos de apoyo, para restar la carga estructural en los muros de ladrillo y garantizar la integridad de los mismos. Esta intervención se realiza debido a que la cubierta presenta deformaciones y deterioros en su estructura, producto del abandono y de factores ambientales.

Se reemplazará el material de la cubierta de asbesto por teja tradicional, dejando pequeños lucernarios para mejorar la iluminación, esta intervención se realizará respetando la estética y la forma del campamento de sección N°37.

DIAGRAMAS

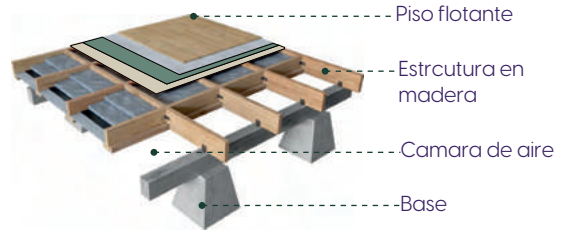


CRITERIO TÉCNICO CONSTRUCTIVO

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

Rehabilitación

Rehabilitación de pisos, se reemplazará la estructura de los pisos de madera por una nueva estructura de madera, esto debido a que la estructura de los pisos está totalmente deteriorada y ya no puede cumplir su función.



DIAGRAMAS

CRITERIO TIPOLÓGICO FUNCIONAL

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

Conservación

Adecuación y mantenimiento de los espacios que inicialmente eran utilizados como dormitorios para un nuevo uso como un libro café, se conservaran la mayor parte de la espacialidad y distribución inicial, adicionando instalaciones y mobiliario para el funcionamiento del libro café, como el caso de la cocina.

Liberación

Liberación de muros internos para generar un espacio mas grande para el funcionamiento de una biblioteca, se considera el grado de afectación que presentan los muros por diferentes patologías para considerar posible esta intervención.

Liberación

Se generan vanos para conectar los distintos espacios, sin embargo, estos se diseñan a manera de pórticos para que se tenga un registro de la distribución original del campamento de sección N°37, a estos pórticos se los refuerza con una estructura de acero para no afectar la integridad estructural de los muros.

DIAGRAMAS



Tabla 36. Estrategias de intervención Bloque_C

BLOQUE C - BODEGA CAMPAMENTO DE SECCIÓN

CRITERIO ESTÉTICO - FORMAL

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

Conservación

En las fachadas se realizará una serie de **mantenimientos** y **reparaciones** en el revoque y acabados que se han desprendido, con esto se tratarán las lesiones presentes y se conservará el estilo arquitectónico de la bodega del campamento de sección

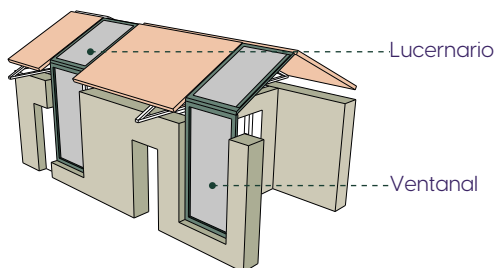
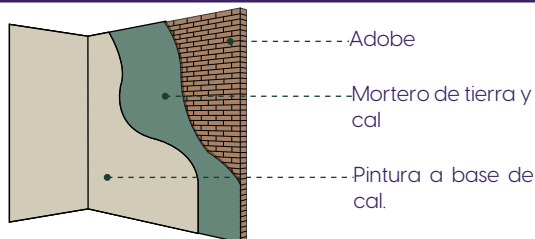
Liberación

Se liberará el muro de la fachada norte de este bloque, debido a que presenta una grieta muy grande provocando su pérdida de valor e integridad estructural.

Restauración

En la fachada este que da al jardín central se generan aberturas para mejorar la iluminación y ventilación de los espacios destinados para el nuevo uso como salas de lectura. Se considera esta intervención al no verse afectadas las fachadas principales del bien patrimonial, y al considerar el aporte de visuales que se generara hacia el jardín central.

DIAGRAMAS



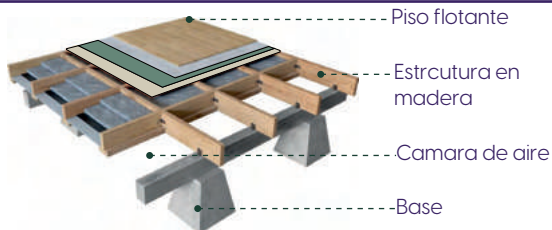
CRITERIO TÉCNICO CONSTRUCTIVO

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

Rehabilitación

Rehabilitación de pisos, se reemplazará la estructura de los pisos de madera por una nueva estructura de madera, esto debido a que la estructura de los pisos está totalmente deteriorada y en algunos ambientes son solo de tierra y piedra.

DIAGRAMAS



CRITERIO TÉCNICO CONSTRUCTIVO

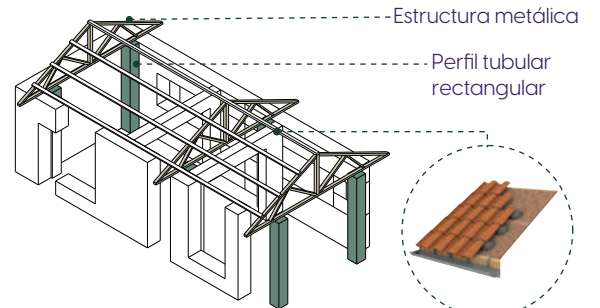
ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

Rehabilitación

Rehabilitación de la cubierta, se reemplazará la estructura de madera de la cubierta y sus demás elementos, por una nueva estructura metálica independiente con puntos de apoyo, para restar la carga estructural en los muros de adobe y garantizar la integridad de los mismos. Esta intervención se realiza debido a que la cubierta presenta deformaciones y deterioros en su estructura, producto del abandono y de factores ambientales.

Se reemplazará el material de la cubierta de teja por una teja nueva dejando pequeños lucernarios para mejorar la iluminación, esta intervención se realizará respetado la estética y la forma de la bodega del campamento de sección.

DIAGRAMAS



Colocar cubierta de teja

CRITERIO TIPOLOGICO FUNCIONAL

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

Conservación

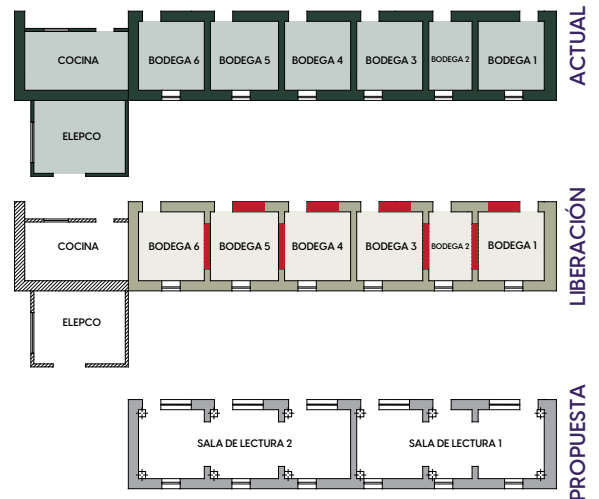
Adecuación y mantenimiento de los espacios que inicialmente eran utilizados como bodegas para almacenar materiales, para darles un nuevo uso como salas de lectura

Liberación

Liberación de muros internos para generar espacios mas grandes para el funcionamiento de las salas de lectura se considera el grado de afectación que presentan los muros por diferentes patologías para considerar posible esta intervención.

Se diseñan como porticos para tener un registro de la espacialidad inicial de este bloque, estos estaran reforzados con una estructura metalica.

DIAGRAMAS



ESTRATEGIAS DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO

Tabla 37. Estrategias de diseño arquitectónico.

ESTRATEGIAS DE DISEÑO

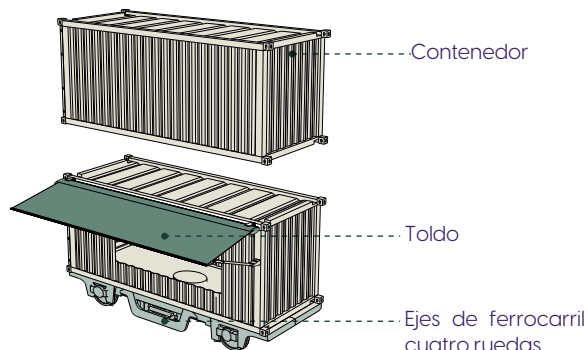
MÓDULOS TRANSFORMABLES

DIAGRAMAS

Utilizar contenedores para adaptarlos como módulos de comercio para formalizar y organizar la actividad comercial, estos cumplirán su función hasta un cierto horario, para adaptar el espacio para otro uso, por lo tanto, serán móviles constando de dos ejes con cuatro ruedas que se conectarán a la línea férrea para poder movilizarlos.

Dimensiones del contenedor

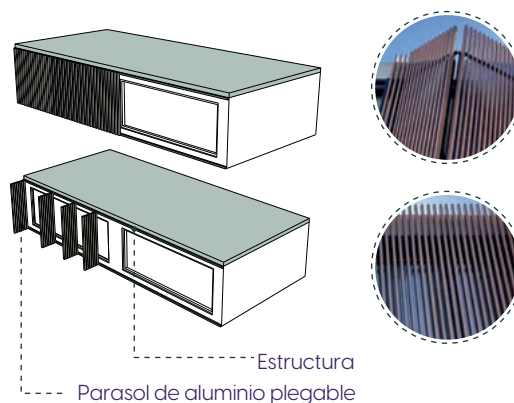
- **Ancho** 2.43
- **Largo** 6.06
- **Alto** 2.59



SISTEMA DE PROTECCIÓN SOLAR MÓVILES

DIAGRAMAS

Utilizar parasoles móviles para cubrir las fachadas y regular el asoleamiento, de esta manera se brinda protección solar y estética a la fachada. Se colocara un sistema de parasoles móviles a lo largo de toda la fachada del nuevo bloque que se implementara para la ludoteca, este espacio será de una estructura metálica con grandes ventanales por lo que se requerirá de este sistema para generar un efecto de luz tamizada en el interior y permitiendo el ingreso de luz de manera controlada, si se requiere se podrá abrir todo el parasol al ser plegable.

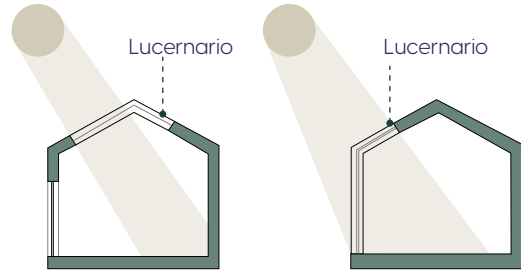


ESTRATEGIAS DE DISEÑO

ILUMINACIÓN CENITAL

Utilizar iluminación natural tiene diferentes beneficios para un espacio como:

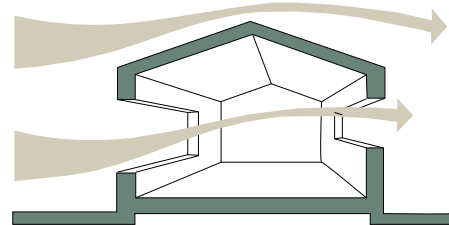
- Reduce el consumo de energía
- Favorece a la productividad y la concentración
- Se crean un ambiente más cálido
- Mejora la salud y el estilo de vida de las personas
- Los grandes ventanales permiten un vínculo con el exterior



VENTILACIÓN CRUZADA

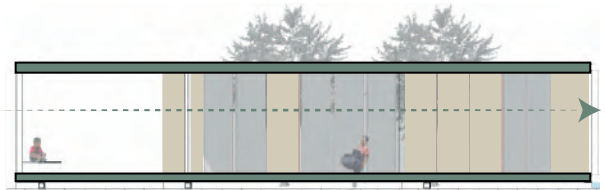
Al utilizar la ventilación cruzada se garantiza el confort en los distintos espacios y la durabilidad de los materiales de acabados, permitiendo que no se genere humedad.

La ventilación natural permite eliminar el uso de ventilación artificial y ayuda a minimizar el impacto ambiental.



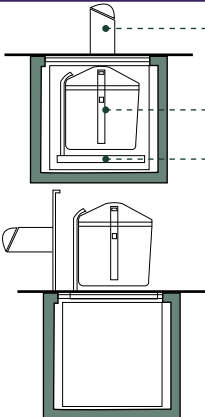
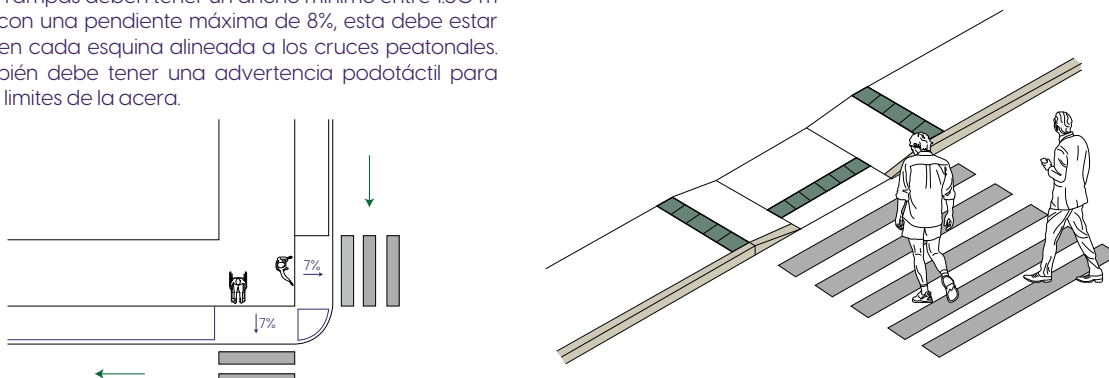
PABELLONES TEMPORALES

Al intervenir en lugar caracterizado por sus bienes patrimoniales, las propuestas para la implementación de nueva arquitectura son de bajo impacto, por lo que se generan pabellones con estructuras ligeras que puedan ser desmontadas, garantizando de esta manera que estas intervenciones sean reversibles.



ESTRATEGIAS DE DISEÑO URBANO

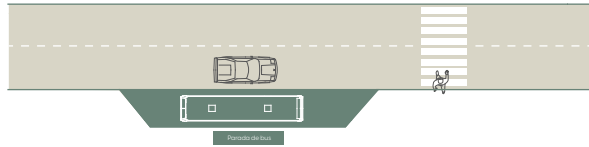
Tabla 38. Estrategias de diseño urbano.

ESTRATEGIAS DE DISEÑO	
CONTENEDORES SOTERRADOS	DIAGRAMAS
<p>Los contenedores soterrados están destinados a recoger los residuos solidos urbanos, como su nombre indica este queda bajo la tierra, enterrando el contenedor para que no quede a la vista.</p> <p>Este sistema funciona mediante una serie de plataformas elevadoras con una tapa pavimentada que cubre una fosa de hormigón armado, quedando solo a la vista el buzón de depósito de residuos, esto genera un aspecto mas agradable y se integra mejor al espacio urbano, al momento de vaciar los contenedores la plataforma se eleva y de esta manera se sacan los residuos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oculta la basura • Dignifica el entorno • Mejorar la accesibilidad • Es más higiénico 	 <p>Buzón de recogida</p> <p>Contenedor</p> <p>Plataforma hidráulica</p> <p>Buzón 735 x 460 x 900 largo ancho alto</p> <p>Equipo 2400 x 1900 x 2200 largo ancho alto</p>
RAMPAS DE ACCESIBILIDAD	DIAGRAMAS
<p>Todas las rampas deben tener un ancho mínimo entre 1.50 m a 1.20m, con una pendiente máxima de 8%, esta debe estar ubicada en cada esquina alineada a los cruces peatonales. Esta también debe tener una advertencia podotáctil para definir los límites de la acera.</p>	

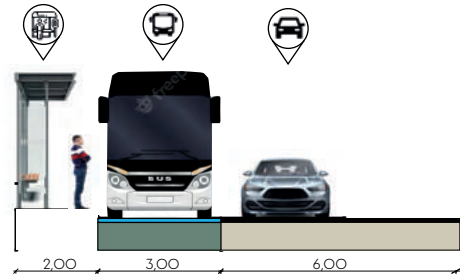
ESTRATEGIAS DE DISEÑO

ISLAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Definir un espacio destinado para el transporte público como buses y taxis, esto garantiza una mejor movilidad en el sector debido a lo angostas que son las vías en esta área urbana, al generar estos espacios atraemos a la gente a estos puntos de encuentro.

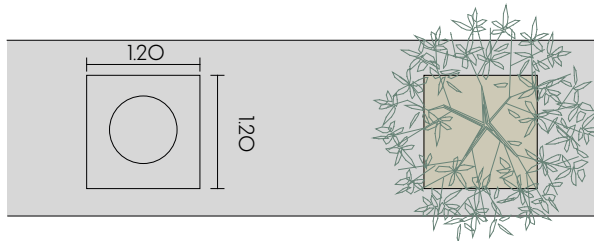


DIAGRAMAS

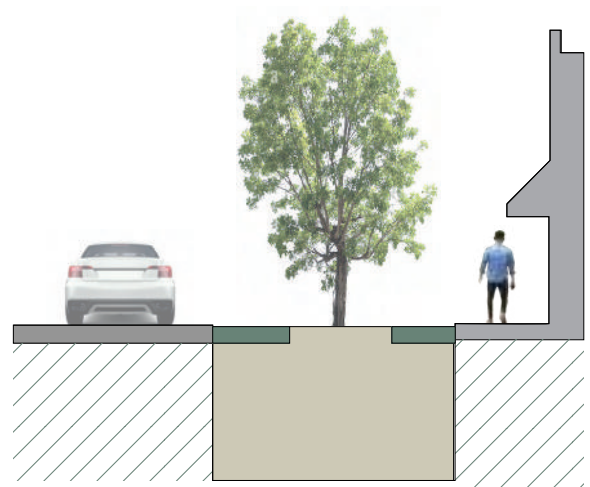


ALCORQUES - INFRAESTRUCTURA VERDE

Los alcorques son espacios diseñados para poder plantar árboles en las aceras, estos deben tener una medida mínima de 0.80 x 1.20 m, pero se recomienda que sea de 1.20 x 1.20 m. Al emplear esta estrategia se garantiza que no se rompa las aceras de hormigón por el crecimiento de las raíces de los árboles, permitiendo de esta manera incorporar infraestructura verde en el espacio urbano.



DIAGRAMAS



ESTRATEGIAS DE DISEÑO URBANO

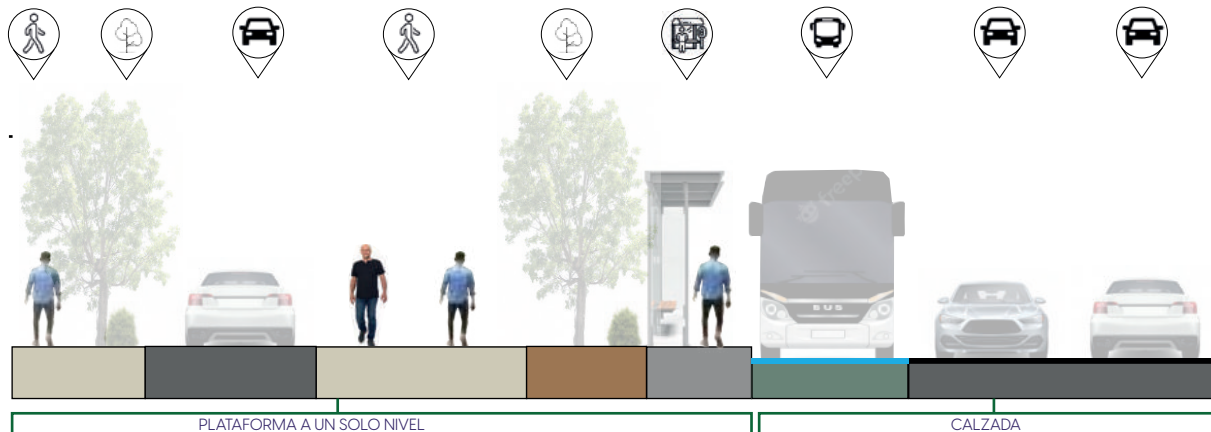
Tabla 39. Estrategias de diseño urbano.

ESTRATEGIAS DE DISEÑO

PLATAFORMA ÚNICA

DIAGRAMAS

El diseño de una plataforma única permite crear un espacio a un solo nivel, definiendo las zonas destinadas para la circulación vehicular y la peatonal, esta estrategia mejora la movilidad y la accesibilidad en el espacio público.



ILUMINACIÓN Y MOBILIARIO URBANO

DIAGRAMAS

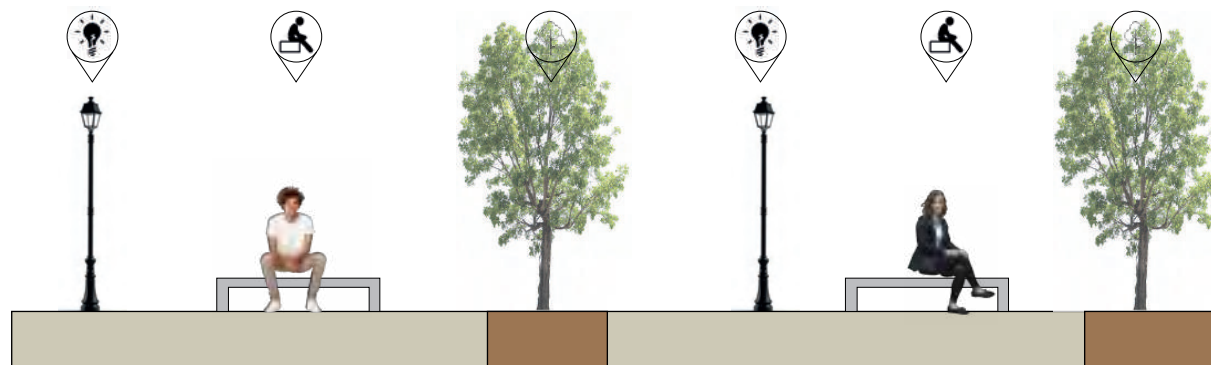



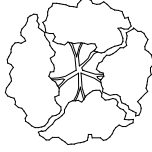

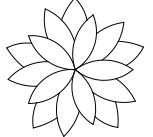





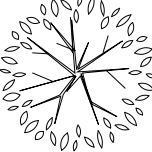

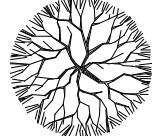



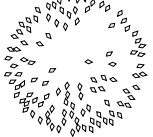

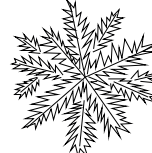


Tabla 40. Infraestructura verde para propuesta.

INFRAESTRUCTURA VERDE					
TIPO	DESCRIPCIÓN	SIMBOLOGÍA	TIPO	DESCRIPCIÓN	SIMBOLOGÍA
<p>Jacarandá</p> 	<p>Resistente a la contaminación urbana, raíces no invasoras. Dimensión de hoyado 0,40 x 0,40 x 0,40</p>		<p>Yolomán</p> 	<p>Alimento para colibríes y mariposas, diversos usos, planta decorativa Dimensión de hoyado 0,40 x 0,40 x 0,40</p>	
<p>Duranta</p> 	<p>Crecimiento rápido, follaje colorido, utilizado en parques y jardinerías Dimensión de hoyado 0,30 x 0,30 x 0,30 Altura 0,30 - 15 m</p>		<p>Tilo</p> 	<p>Resistente a la sequía, rápido crecimiento, contribuye a prevenir la contaminación ambiental. Dimensión de hoyado 0,40 x 0,40 x 0,40</p>	
<p>Calistemo rojo</p> 	<p>Crecimiento rápido, resiste heladas, tolera ambientes secos, se adapta a climas templados. Dimensión de hoyado 0,40 x 0,40 x 0,40 Altura 3 - 5 m</p>		<p>Laurel</p> 	<p>Restaura zonas erosionadas, uso carreteras y pendientes abruptas. Dimensión de hoyado 0,50 x 0,50 x 0,50 Altura 2 - 7 m</p>	
<p>Calistemo blanco</p> 	<p>Tolera varios tipos de suelo, crecimiento rápido, utilizado en parques, avenidas, vías peatonales Dimensión de hoyado 0,40 x 0,40 x 0,40 Altura 4 - 10 m</p>		<p>Pumamaqui</p> 	<p>Restaura zonas de concervación, maderable, ayuda a la formación de bosquetes. Dimensión de hoyado 0,40 x 0,40 x 0,40 Altura 5 - 15 m</p>	
<p>Lavanda</p> 	<p>Tolera temperatura bajas, crecimiento rápido, utilizado en parques. Dimensión de hoyado 0,30 x 0,30 x 0,30 Altura 0,30 - 15 m</p>		<p>Sigse</p> 	<p>Crecimiento en barrancos y pantanos, ayuda a la formación de bosquetes. Dimensión de hoyado 0,30 x 0,30 x 0,30 Altura 0,13 - 2,3 m</p>	

REPENSANDO LA ESTACIÓN FERROVIARIA

DISEÑO PARTICIPATIVO

El diseño es una actividad que surge por la necesidad del ser humano de imaginar cómo pueden ser los objetos que necesita en su vida cotidiana, como utensilios, edificios, mobiliarios, etc., previo a la creación o construcción del objeto, este proceso se puede realizar por separado o mediante la participación de distintas personas. Dentro del campo del diseño en general, el diseño arquitectónico y el diseño urbano, tiene la función de preconfigurar los espacios que serán habitados por el hombre. (Romero et al., 2004).

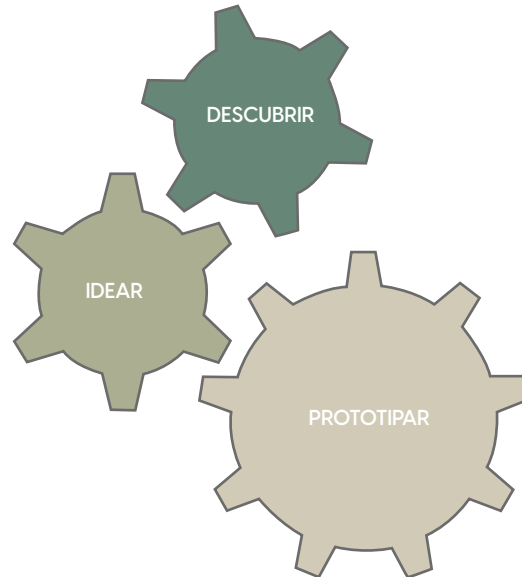
La participación es un término aplicado en distintas disciplinas relacionado a lo académico, político, social y cultural, siendo uno de los ejes principales en la producción social del hábitat. Para el arquitecto norteamericano Henry Sannoff, especializado en proyectos de diseño comunitario, la participación es "la colaboración de personas que persiguen objetivos que ellas mismas han establecido." Esto quiere decir que el trabajo colectivo determina los objetivos y define el camino para alcanzarlos (Romero et al., 2004).

Por lo tanto, el diseño participativo consiste en involucrar a los actores del sitio en la producción del diseño, considerando las necesidades que ellos requieran en el espacio a diseñar, pensado por la gente y para la gente. Sin embargo, el diseño participativo no debe entenderse solo como la intervención de los implicados, debido a que participar también implica investigar, comprender, reflexionar, proponer, desarrollar y apoyar las decisiones que toma la gente a lo largo del proceso de diseño.

CODISEÑO

En el ámbito social y educativo el método del codiseño tiene relación con el enfoque participativo y colaborativo de la investigación, derivando claramente del diseño participativo. La aplicación de este método se realiza mediante la participación conjunta de los actores implicados y el uso de herramientas didácticas y tecnológicas que posibiliten la interpretación asociadas al uso (Salvat, 2019).

FASES DEL CODISEÑO



PROCESO DE DISEÑO PARTICIPATIVO

Tabla 41. Proceso de diseño participativo.

DESCUBRIMIENTO		
PARA QUÉ	CÓMO	DESARROLLO
<ul style="list-style-type: none"> • Familiarizarse con la zona de estudio • Explorar las formas de trabajo de los usuarios • Comprender el flujo de trabajo, las rutinas y procedimientos 	<ul style="list-style-type: none"> • Observación directa • Visitas de campo • Entrevistas • Etnografías 	<p>En la primera fase se realizó una historieta con imágenes recopiladas en distintas vistas de campo donde se sintetizó la información obtenida en entrevistas y por observación directa.</p>
IDEACIÓN		
<ul style="list-style-type: none"> • Clarificar los objetivos y valores de los participantes • Imaginar un enfoque a futuro • Comprender las ideas de los usuarios • Acordar el resultado deseado 	<ul style="list-style-type: none"> • Grupos de discusión • Talleres futuros • Guiones gráficos • Interpretación • Bocetos • Esquemas gráficos 	<p>En la segunda fase se realizaron esquemas en maquetas digitales donde se colocó las ideas obtenidas en entrevistas y grupos de discusión, de esta manera los usuarios participaron en el proceso de diseño.</p>
PROTOTIPADO		
<ul style="list-style-type: none"> • Ajustar la solución en base a la fase anterior • Responder a las necesidades presentes en el sitio • Realizar los ajustes para definir la propuesta • Dar forma a las ideas 	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de prototipos • Modelos 3D • Construcción de maquetas • Técnicas de presentación 	<p>Finalmente se realizaron dos prototipos en base a las ideas planteadas por los participantes, un modelo con zonas de descanso, plazoletas, un eje comercial, áreas recreativas y culturales.</p>

Nota. Elaboración propia. Adaptado de Gros Salvat (2019).

FASE 1_DESCUBRIR

Figura93. Historieta un día viviendo en la estación.

UN DIA VIVIENDO EN LA ESTACION





FASE 2_IDEAR

Figura94. Esquema de ideas de actores.

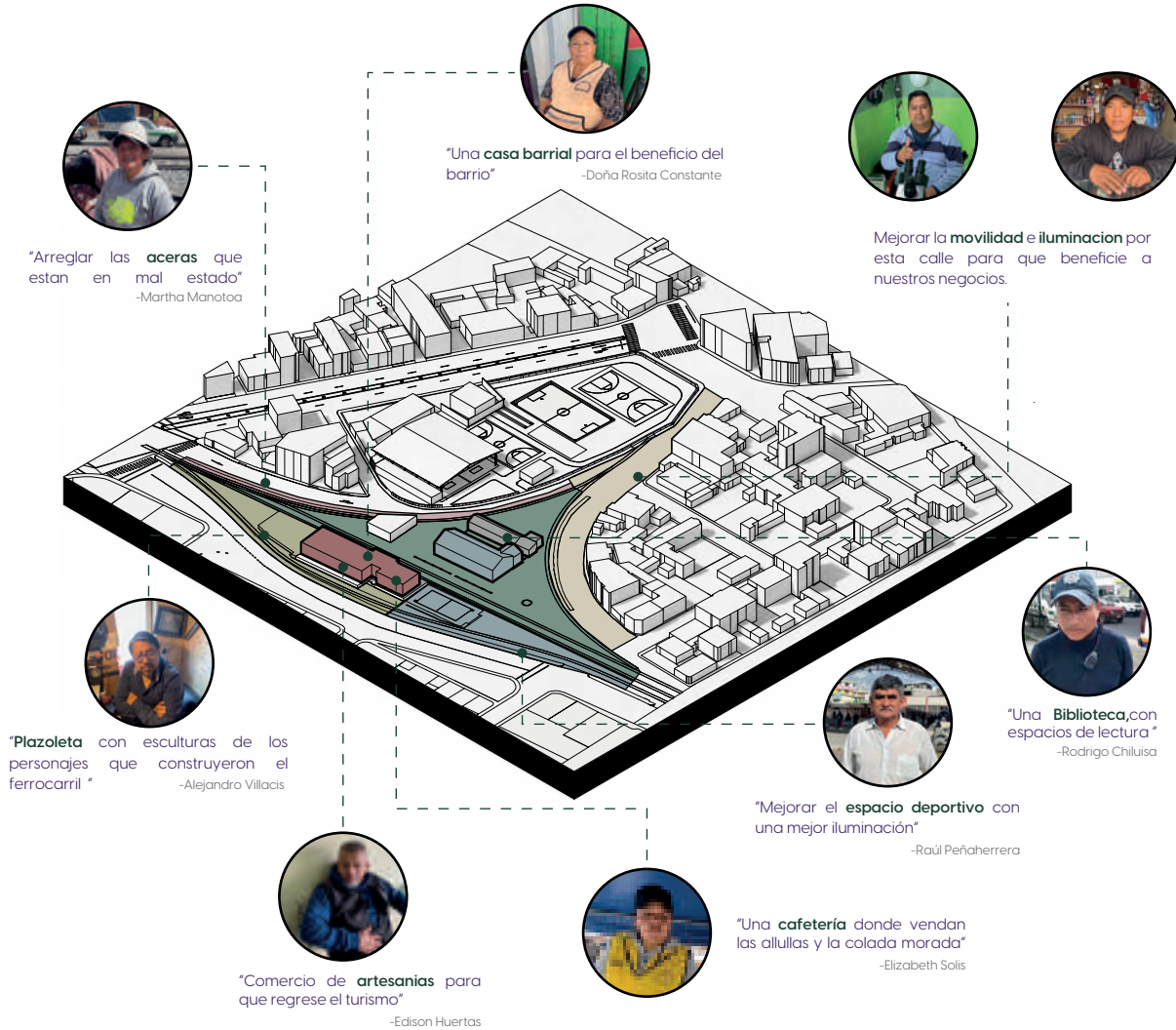
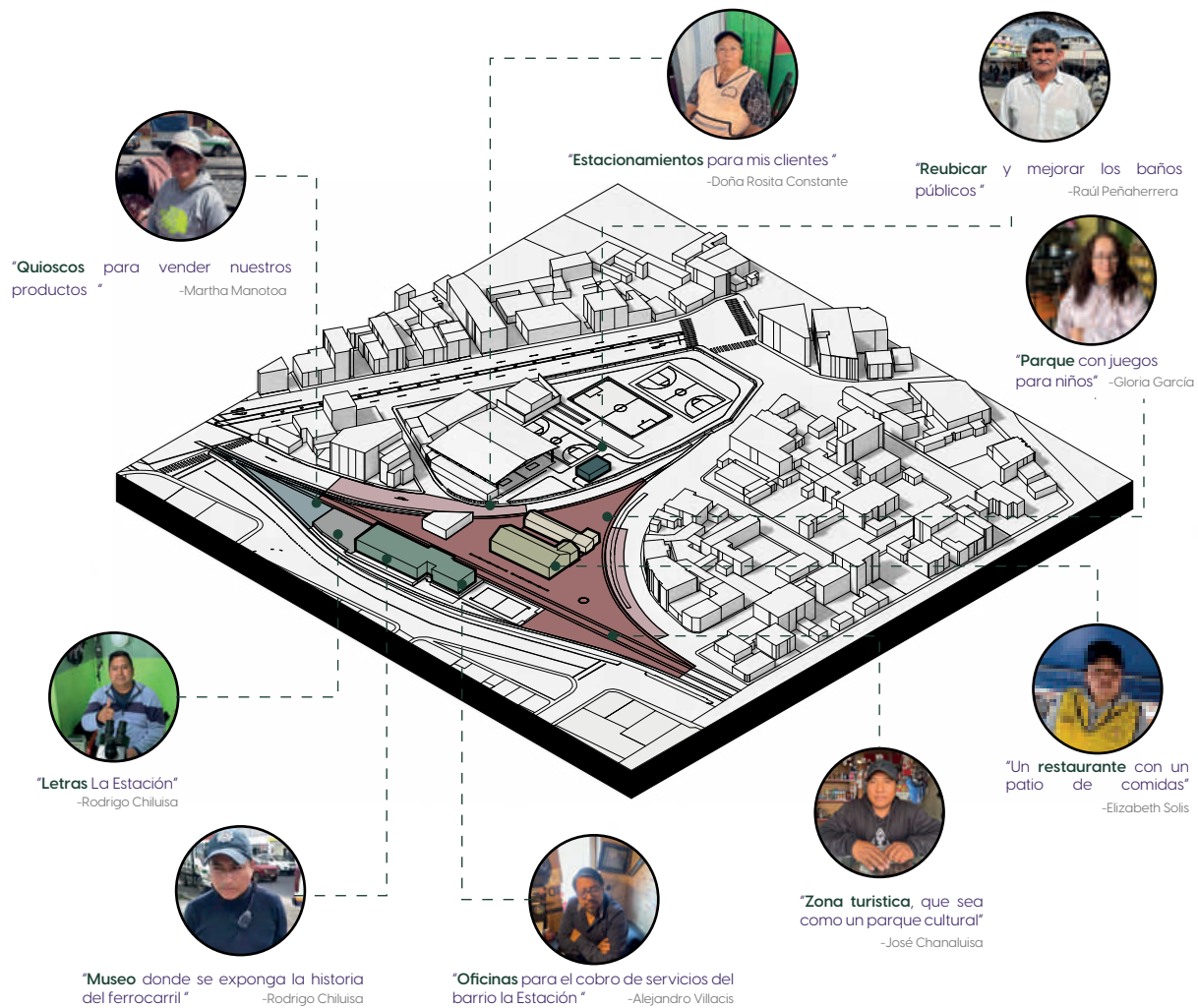


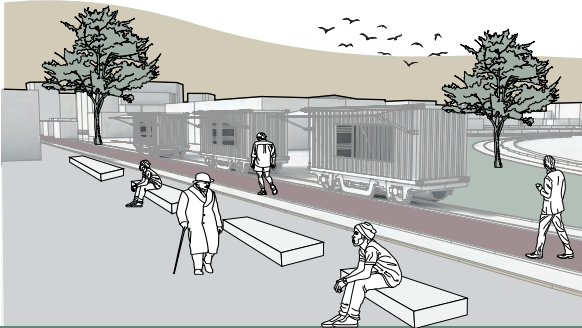
Figura95. Esquema de ideas de actores.



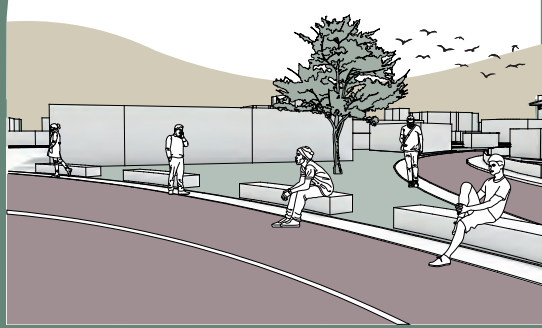
FASE 3_PROTOTIPAR

Figura96. Prototipos de propuestas.

COMERCIO



DESCANSO



COMERCIO



ESTACIONAMIENTO



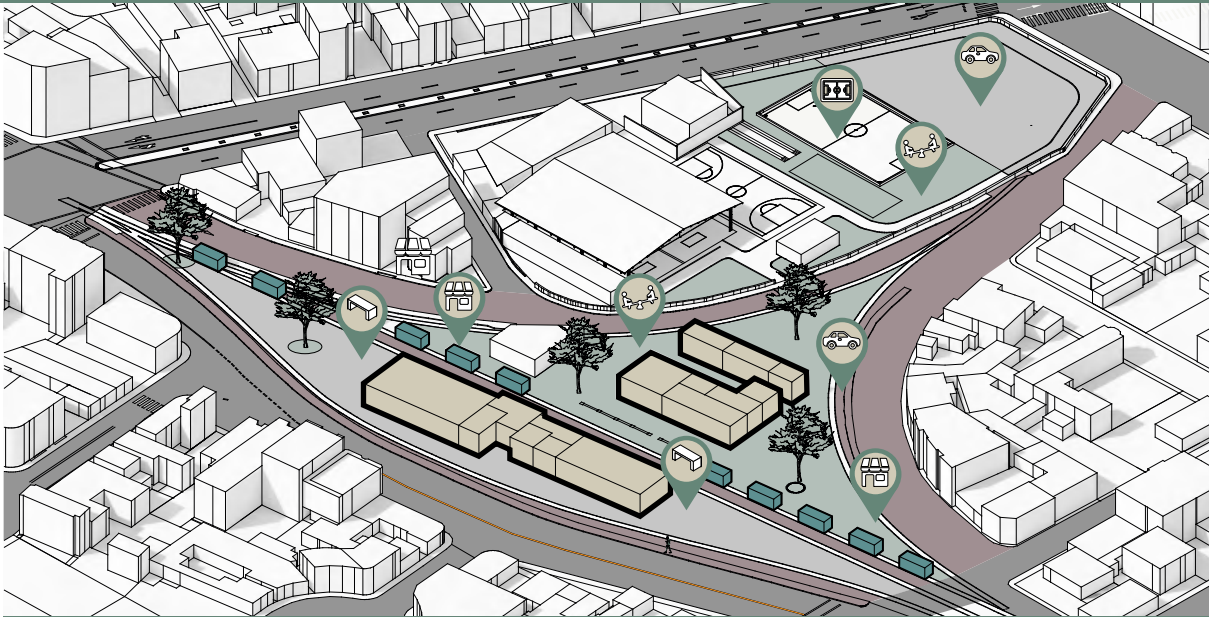
DESCANSO



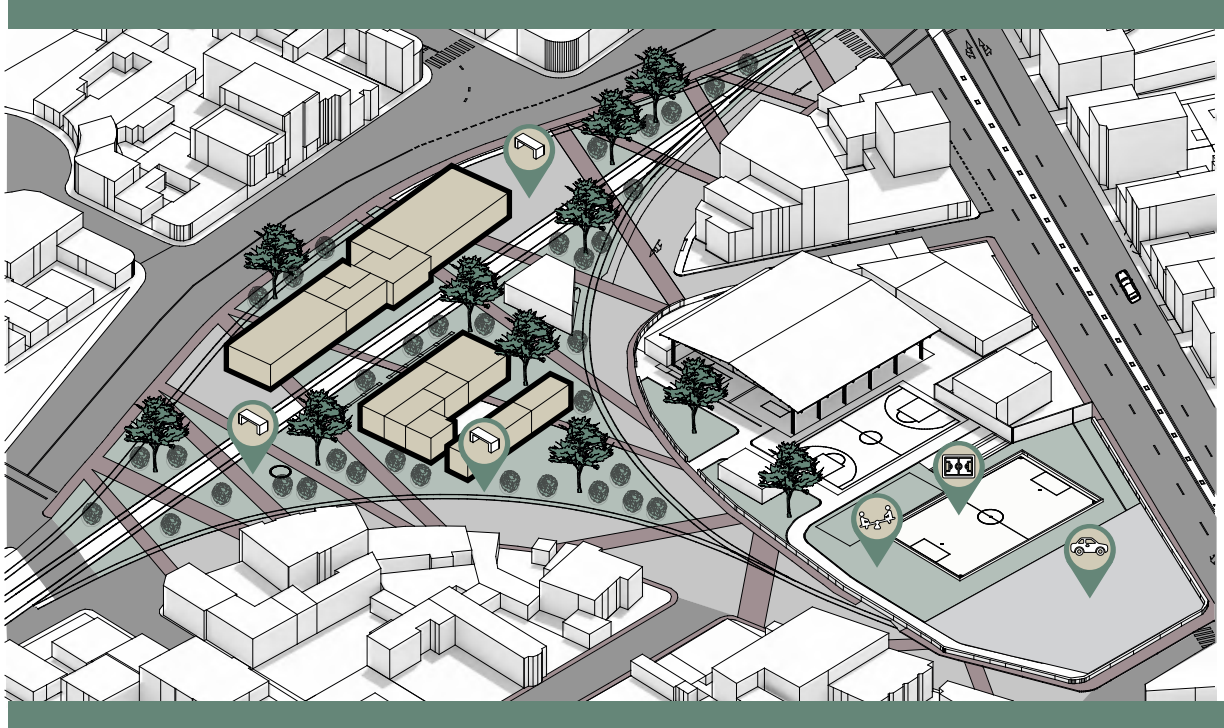
DEPORTE



JUEGOS NIÑOS



PROTOTIPO COMERCIAL

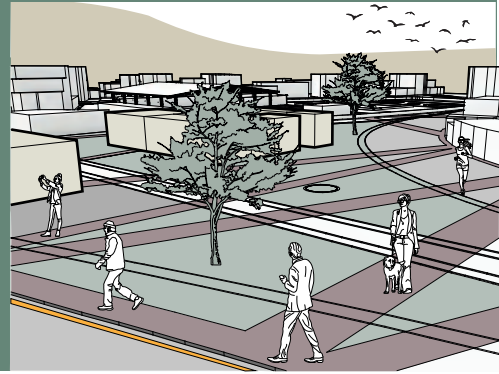


PROTOTIPO PARQUE

PLAZOLETA



CAMINERIAS

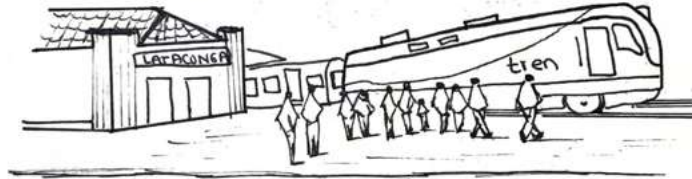


CONCEPTO

Figura97. Concepto de la propuesta.

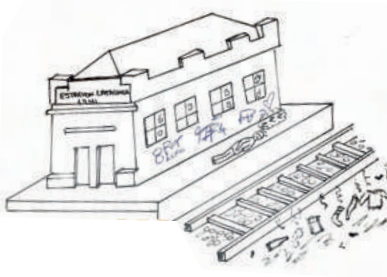


CREARON CAMINOS DESEADOS

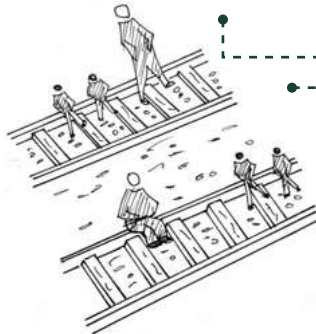


"QUEREMOS QUE REGRESE EL TREN"

"ME DA PENA VER BOTADA LA ESTACIÓN"



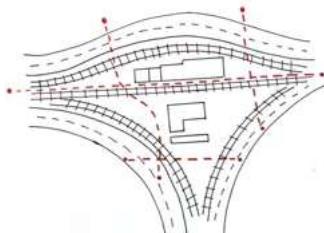
"SE PERDIO LA ESENCIA DE LO QUE SIGNIFICA EL FERROCARRIL"



NIÑOS JUGANDO EN LAS VÍAS FERREAS



"NO PODEMOS CAMINAR ENTRE LAS PIEDRAS"



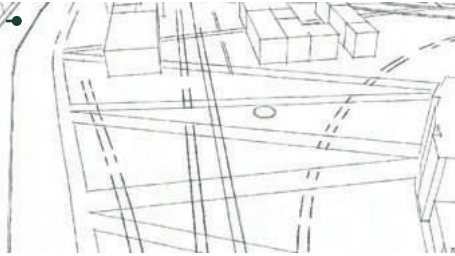
ESPACIO USADO COMO ATAJO



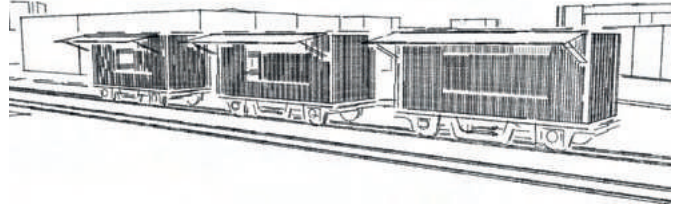
EXPRESIÓN URBANA MEDIANTE GRAFFITIS



COMERCIO INFORMAL EN LAS VÍAS FERREAS

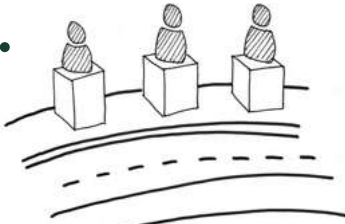


CREAR SENDAS - DISEÑAR CAMINOS

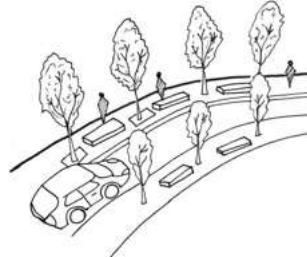


ESPACIOS INSPIRADOS EN EL FERROCARRIL

AGRI-TECTURA



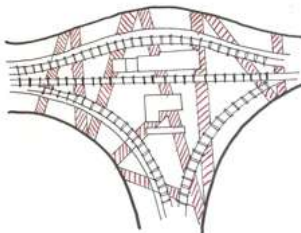
CORREDORES CULTURALES - HISTORIA DEL FERROCARRIL



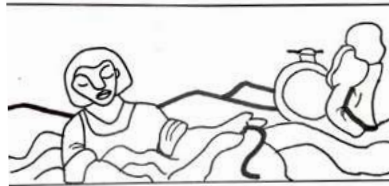
BULEVAR PARA MEJORAR ACCESIBILIDAD PEATONAL



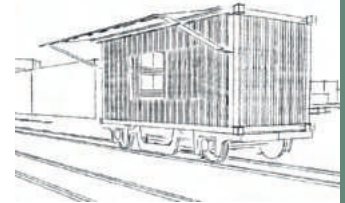
DISEÑAR ESPACIOS LÚDICOS E INTERACTIVOS



VINCULAR DIFERENTES ESPACIOS



MURALES CULTURALES EN FACHADAS



ESPACIOS MODULARES Y TRANSFORMABLES

CONCLUSIÓN OBJETIVO 2.

Al realizar el análisis de referentes se estudiaron las estrategias proyectuales y participativas propuestas por cada autor, esta información se procesó mediante una matriz de análisis donde la investigación se enfocó en cinco aspectos, el contexto, el rol social, los actores, la experiencia de uso y el objeto de estudio, esto permitió conocer a detalle cada referente, finalmente esta información se sintetizó en una matriz de insight donde se detalla los aspectos más importantes extraídos de cada referente, y que puedan ser empleados en el proyecto. Posteriormente se plantea las estrategias de intervención para cada bloque patrimonial, realizando esquemas que especifican las medidas a tomar para intervenir cada una de las afectaciones observadas en el análisis de patologías (Tabla 19), bajo la misma línea se planeó las estrategias finales de diseño para la propuesta de incorporación de nueva arquitectura, y para el diseño del espacio público de la estación ferroviaria que se integre nuevamente al área urbana.

Dentro del análisis de referentes uno de los aspectos de que se prioriza en este tipo de intervenciones, es la participación de la comunidad en el desarrollo del proyecto, considerando que debe ser diseñado “desde la gente y para la gente”, por lo tanto, dentro de este objetivo también se aborda el diseño participativo, mediante las fases del codiseño. Así se plantea el tema de “Repensando la estación ferroviaria” donde en la primera fase de descubrir se realizó una historieta en base a las experiencias compartidas por distintos autores y en base a la experiencia que como investigador se observó en distintas visitas de campo, en la fase dos que corresponde a idear se realizan dos esquemas de ideas propuestas por la comunidad, esto se realizó conjuntamente con las entrevistas mediante pequeños grupos de discusión, donde distintos autores compartían sus ideas de cómo les gustaría que sea rediseñado este espacio. En la última fase de prototipar, se realizaron dos prototipos en base a las ideas de la comunidad, dando el primer paso a una posible zonificación y programación del espacio a diseñar, finalmente en base al diseño participativo se planteó el concepto de este proyecto, considerando la experiencia de uso y las vivencias de la comunidad.

APLICACIÓN DE METODOLOGÍA OBJETIVO 3

OBJETIVO 3

Proponer un diseño que promueva las actividades recreativas y culturales del sector mediante el uso de herramientas digitales 2D y 3D.

Nivel Explicativo

Actividades	· Propuesta urbana
	· Propuesta de cambio de uso de los bienes patrimoniales.
	· Propuesta de nueva arquitectura.
Técnicas de recopilación	· Herramientas digitales
	· Software y Hardware
	· Herramientas didácticas
Procesamiento	· Organizadores visuales
	· Planimetrías
	· Renders



Figura98. Render de propuesta fachada Sur

PROPUESTA

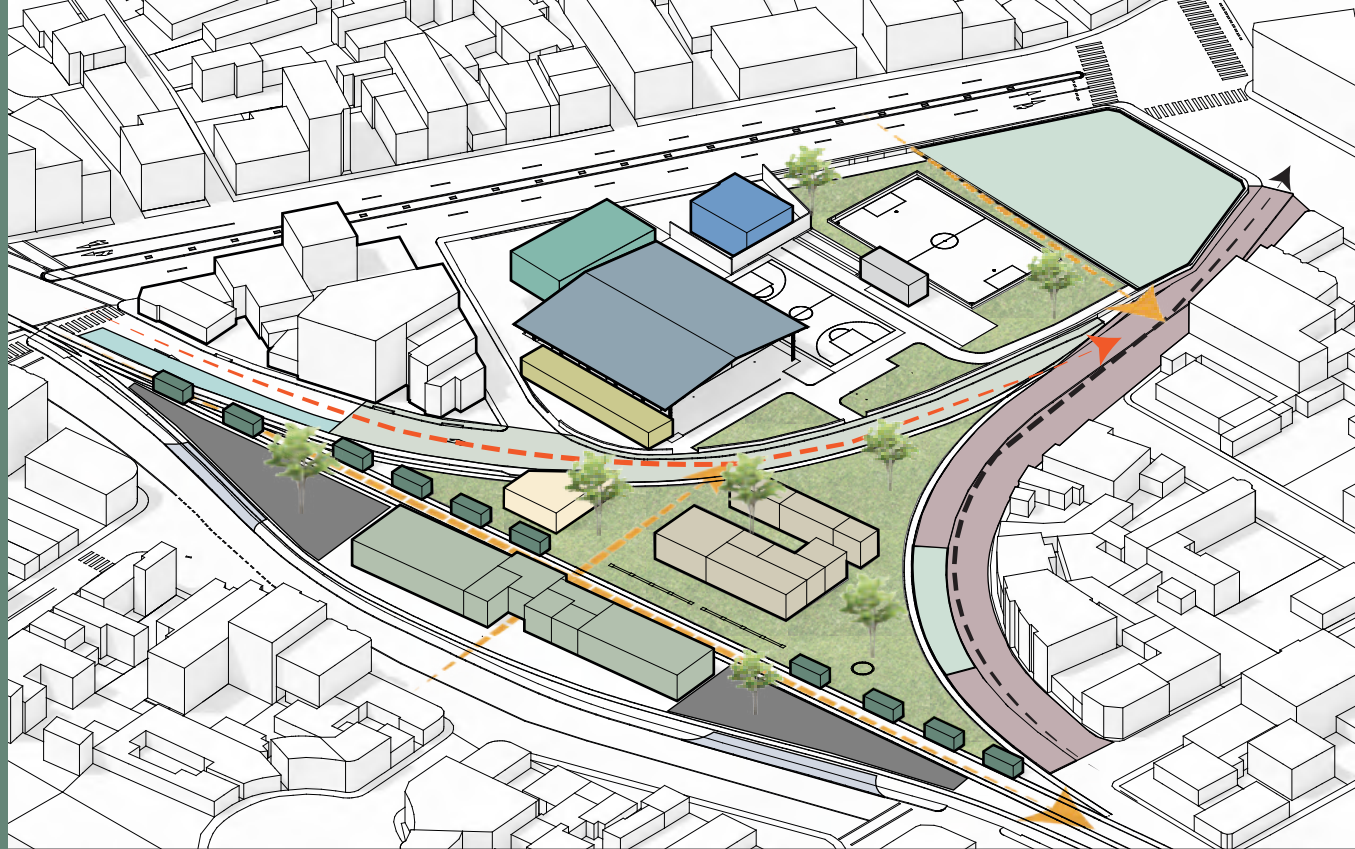
Idea generadora

Se busca generar un diseño en base a las necesidades de los usuarios y a los distintos usos que se le ha dado a la estación ferroviaria, como un lugar para desarrollar actividades comerciales, recreativas y culturales, también se obtiene inspiración de los factores producidos por el abandono de la estación ferroviaria como el vandalismo con grafitis, que serán transformados en murales que expresen el arte urbano, el crecimiento de la maleza que se apodera del sistema ferroviario traducido en jardineras con especies nativas del lugar, la integración con los espacios deportivos existentes fomentando las actividades deportivas como el tradicional Ecuavoley, finalmente diseñar un espacio que cuente una historia donde la gente pueda conocer más sobre la ciudad de Latacunga y principalmente como se inicio este sistema de transporte.

Concepto

El concepto esta ligado a las experiencias de uso, esto en base a las vivencias, sentimientos e ideas compartidas por las personas entrevistadas del barrio "La Estacion" y en base a la observación realizada como investigador en distintas visitas de campo (ver Figura 96). De esta experiencia de uso se destacan distintos aspectos utilizados en el diseño, como las caminerías que están diseñadas en base a los caminos deseados que genero la gente y la forma se relaciona con la traza de la manzana urbana con características orgánicas, estas a su vez se contrastan con las formas geométricas ortogonales de los bloques patrimoniales diferenciando de esta manera lo propuesto de lo existente. Los módulos comerciales inspirados en el ferrocarril y en el uso que se le ha dado a este lugar como un sitio destinado a la venta de productos, las plazoletas ubicadas a los costados hacia la Av. principal actuando como recibidores de este nuevo equipamiento. Un lugar donde el arte, la cultura, el comercio y la recreación se unen para darle una nueva vida a un espacio olvidado, para devolverle el valor a un sitio importante en la historia.

PLAN MASA



- Museo - Ludoteca
- Cafe - Libro
- Módulos de comercio
- Estacionamientos
- Isla de transporte
- Isla de carga y descarga
- Bulevard
- Corredor cultural

- Plazoletas
- Baños públicos
- Canchas cubiertas
- Poliderpotivo
- Locales gastronomicos
- Casa Sr. Eduardo Arellano
- UPC "La Estación"

- ▶ PEATONAL
- ▶ PEATONAL / VEHICULAR
- ▶ VEHICULAR

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

Tabla 42. Programa arquitectónico.

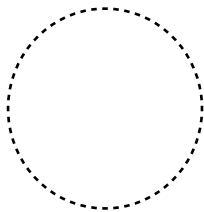
	Área	Subárea	Espacios	#Espacios	Dimensiones	Área Total
BLOQUE A	Administrativa	Gerencia	Oficina	1	4,85 x 4,65	22,55 m2
			Sala de espera	1	4,82 x 2,85	13,73 m2
		Looby	Recepción	1	2,95 x 2,65	7,80 m2
			Sala de espera	1	8,75 x 1,95	17,06 m2
			Exposición	1	8,75 x 2,25	19,68 m2
	Comunales	Museo	Sala de exposición	1	10,93 x 10,95	239,47 m2
			Sala de lectura	1	10,93 x 10,95	
		Ludoteca	Lactario	1	4,70 x 3,70	22,55 m2
			Sala de espera	1	4,70 x 3,80	13,73 m2
			Sala de juegos	1	9,00 X 6,30	56,70 m2
			Sala ludica	1	9,60 X 9,00	86,40 m2
			Cocina	1	4,00 X 2,50	10,00m2
			Jardin interno		6,50 X 5,70	37,05 m2
	Servicio	Baños	Baños Hombres	1	4,30 x 2,45	10,53m2
Baños Mujeres			1	3,05 x 3,60	10,98m2	
BLOQUE B - C	Complementarias	Cafeteria	Cocina	1	5,00 x 3,86	19,30m2
			Almacenamiento	1	3,95 x 3,95	15,60 m2
			Salón	1	15,70 x 3,95	62,01 m2
			Baño simple	1	2,40 x 1,60	3,84 m2
			Mini bar	1	5,00 x 4,80	24,00m2
			Sala de juegos	1	10,45 x 3,40	35,53m2
	Comunales	Biblioteca	Sala de lectura	2	9,77 x 4,50	87,93m2
			Sala de descanso	1	9,77 x 4,50	43,96 m2
			Libreria	1	4,95 x 3,95	19,55m2
	Servicio	Baños	Baños Hombres	1	4,10 x 3,00	12,30 m2
			Baños Mujeres	1	4,10 x 3,00	12,30m2
Área exterior	Jardín central	Zona de descanso	1	18,30 x 8,85	164,95m2	

Tabla 43. Programa urbano.

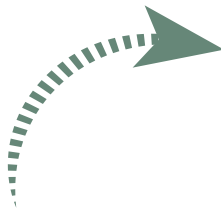
Área	Subárea	Espacios	#Espacios	Dimensiones	Área Total	
PARQUE	Área exterior	Estacionamiento	38	2,50 x 4,80	468 m2	
		Esta. discapacitados	2	7,00 x 4,80	13,73 m2	
		Parqueadero	1	4,00 x 2,00	8,00 m2	
		Islas de transporte	1	20,00 x 3,00	60,0 m2	
		Estacionamientos batería	10	2,50 x 4,80	120 m2	
	Eje comercial	Isla de carga/descarga	1	
		Modulos de comercio	10	2,45 x 6,05	148,22 m2	
	Deportivo	Existente	Cancha de Fútbol	1	32,85 x 19,40	637,29 m2
			Cancha multiple	1	30,65 x 15,50	475,07 m2
			Cancha Ecuavoley	3	9,20 x 2,10	19,32 m2
			Baños Hombres	1	4,30 x 2,45	10,53m2
			Baños Mujeres	1	3,05 x 3,60	10,98m2
	Cultural	Corredor cultural	1	
		Bulevart	1	
		Plazoleta	2	

ORGANIGRAMA DE RELACIONES FUNCIONALES

Leyenda



Relación directa de los ambientes



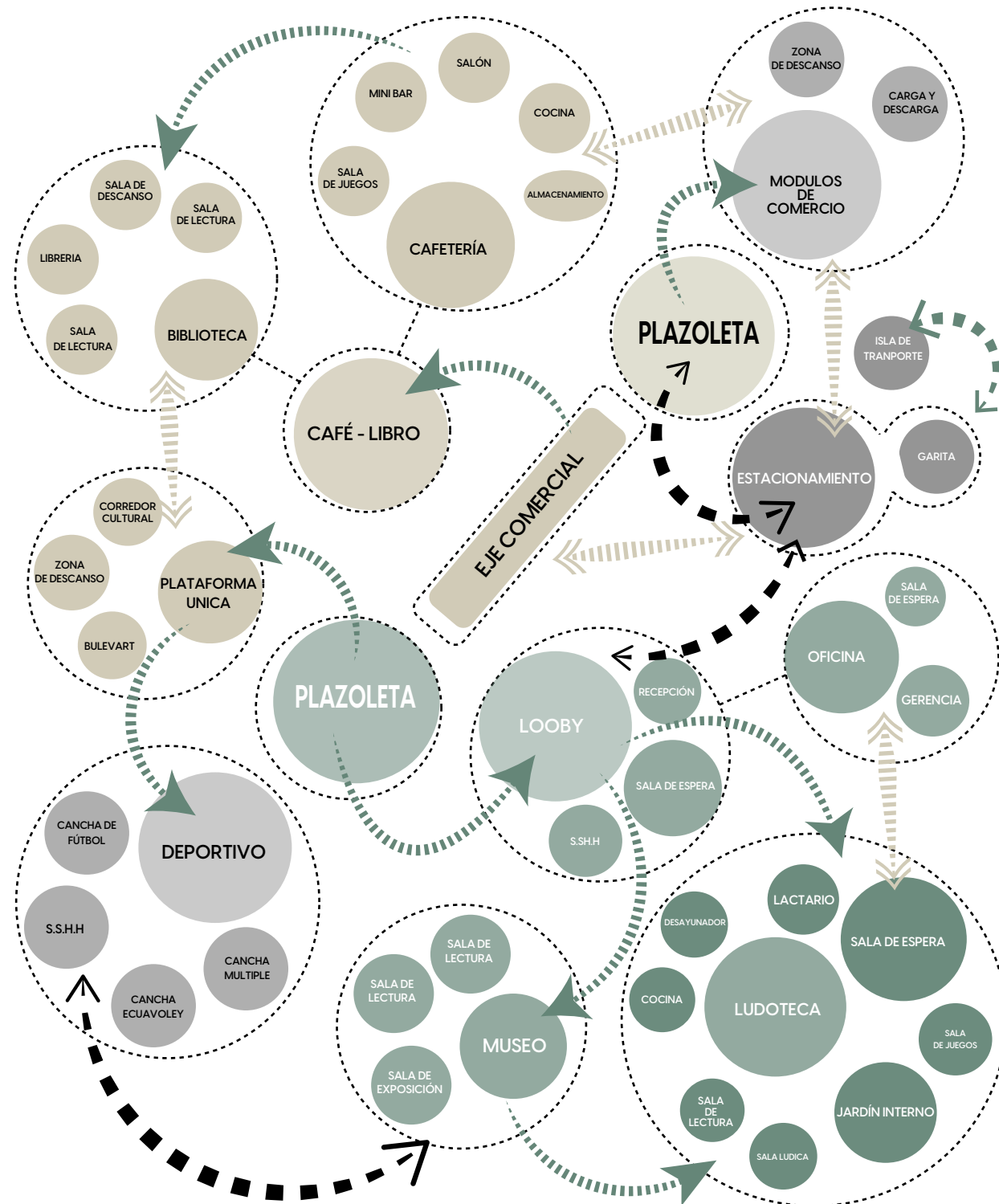
Relación directa de las zonas



Relación indirecta de las zonas

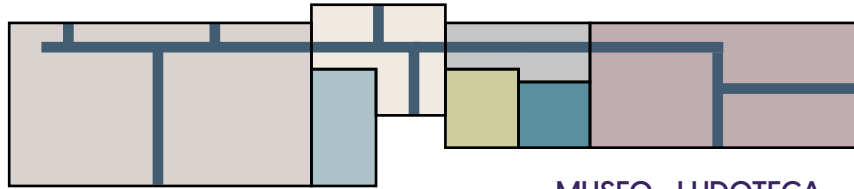


No tienen relación



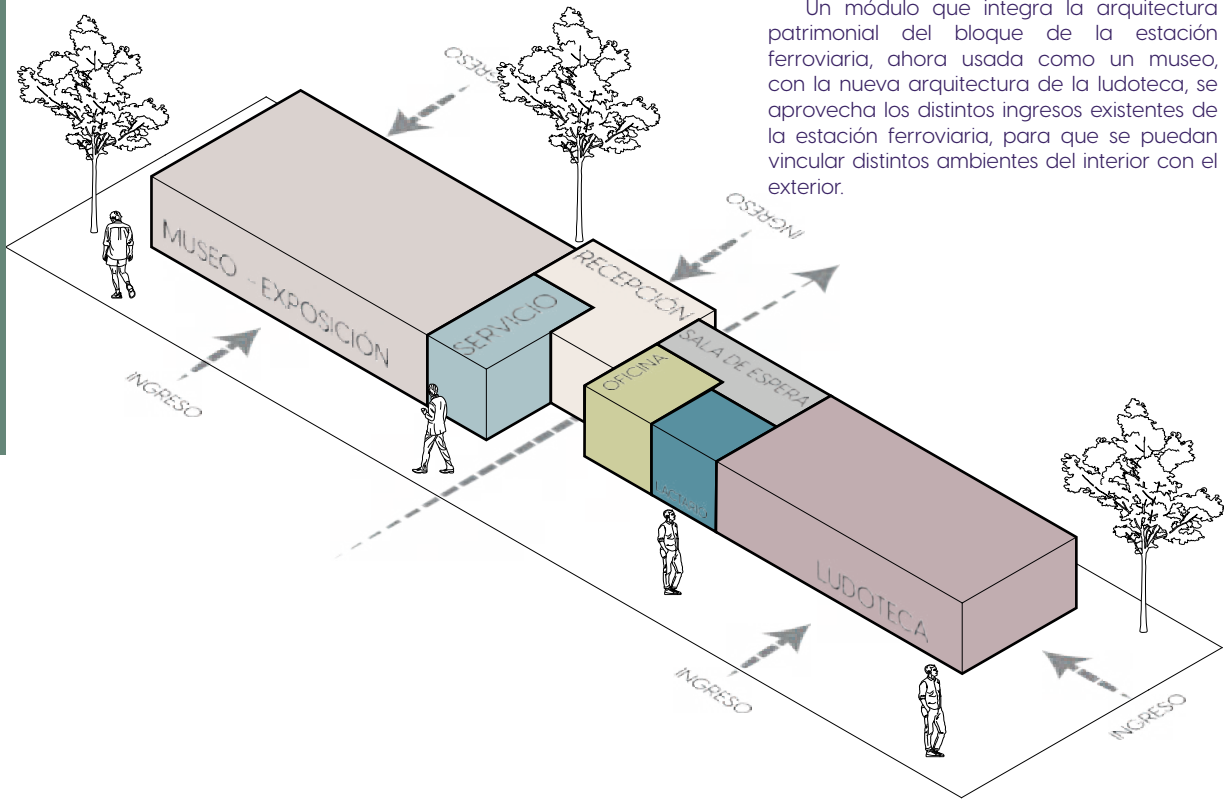
ORGANIGRAMA FUNCIONAL

Figura99. Zonificación y circulación museo - ludoteca



MUSEO - LUDOTECA

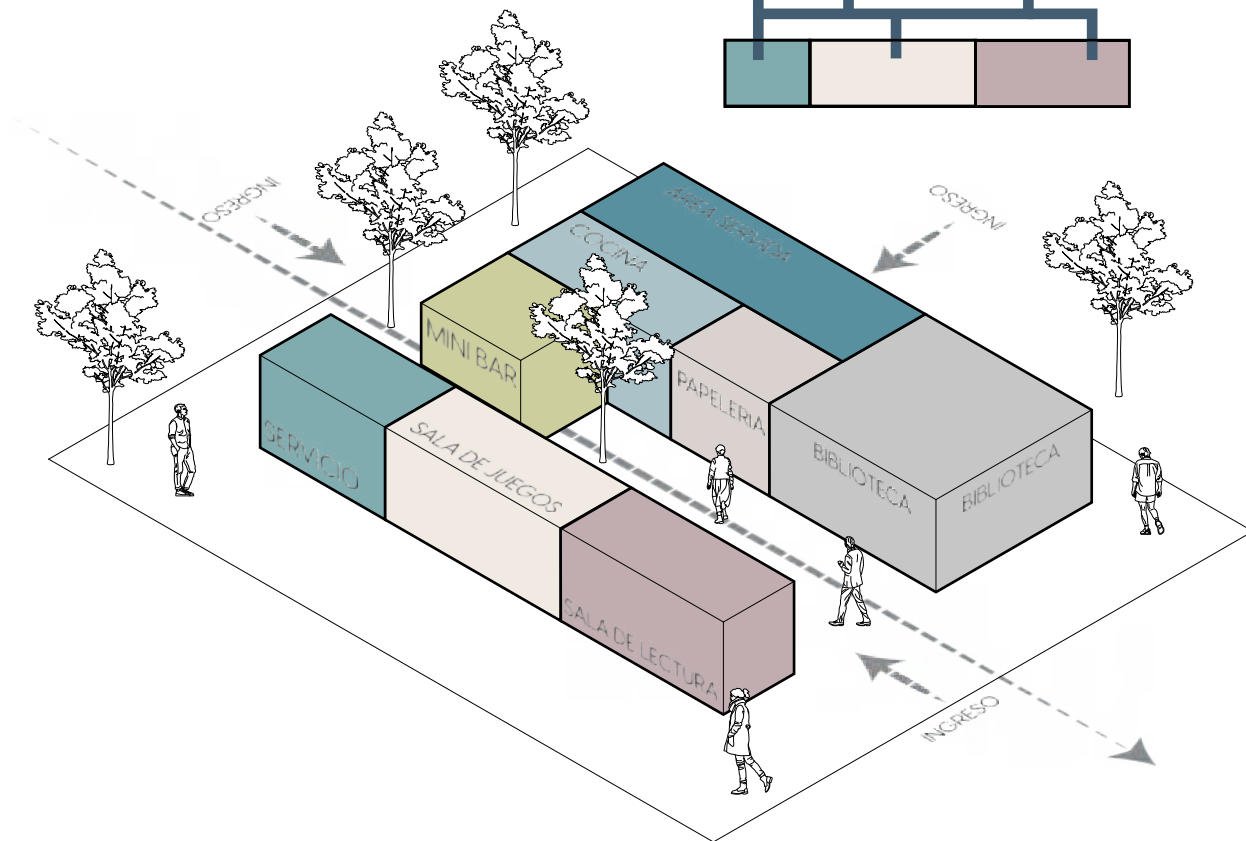
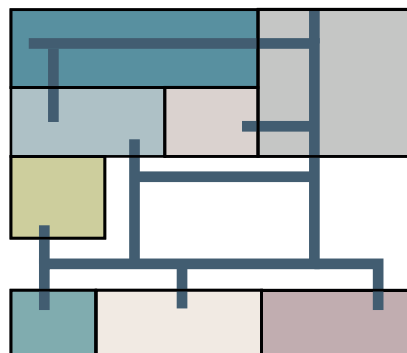
Un módulo que integra la arquitectura patrimonial del bloque de la estación ferroviaria, ahora usada como un museo, con la nueva arquitectura de la ludoteca, se aprovecha los distintos ingresos existentes de la estación ferroviaria, para que se puedan vincular distintos ambientes del interior con el exterior.



CAFÉ - LIBRO

Un módulo caracterizado por su patio central, producto de su diseño inspirado en la arquitectura colonial, esto permite que se pueda diseñar un jardín que se vincula con el área exterior, aprovechando de esta manera las visuales que se genera hacia este patio central y la permeabilidad del lugar, creando así un espacio de transición que invita al usuario a la permanencia.

Figura100. Zonificación y circulación café - libro



Zonificación de áreas a vincular

Figura 101. Mapa de zonificación de áreas



Malla en base a la unión de áreas

Figura 102. Malla para la creación de caminerías

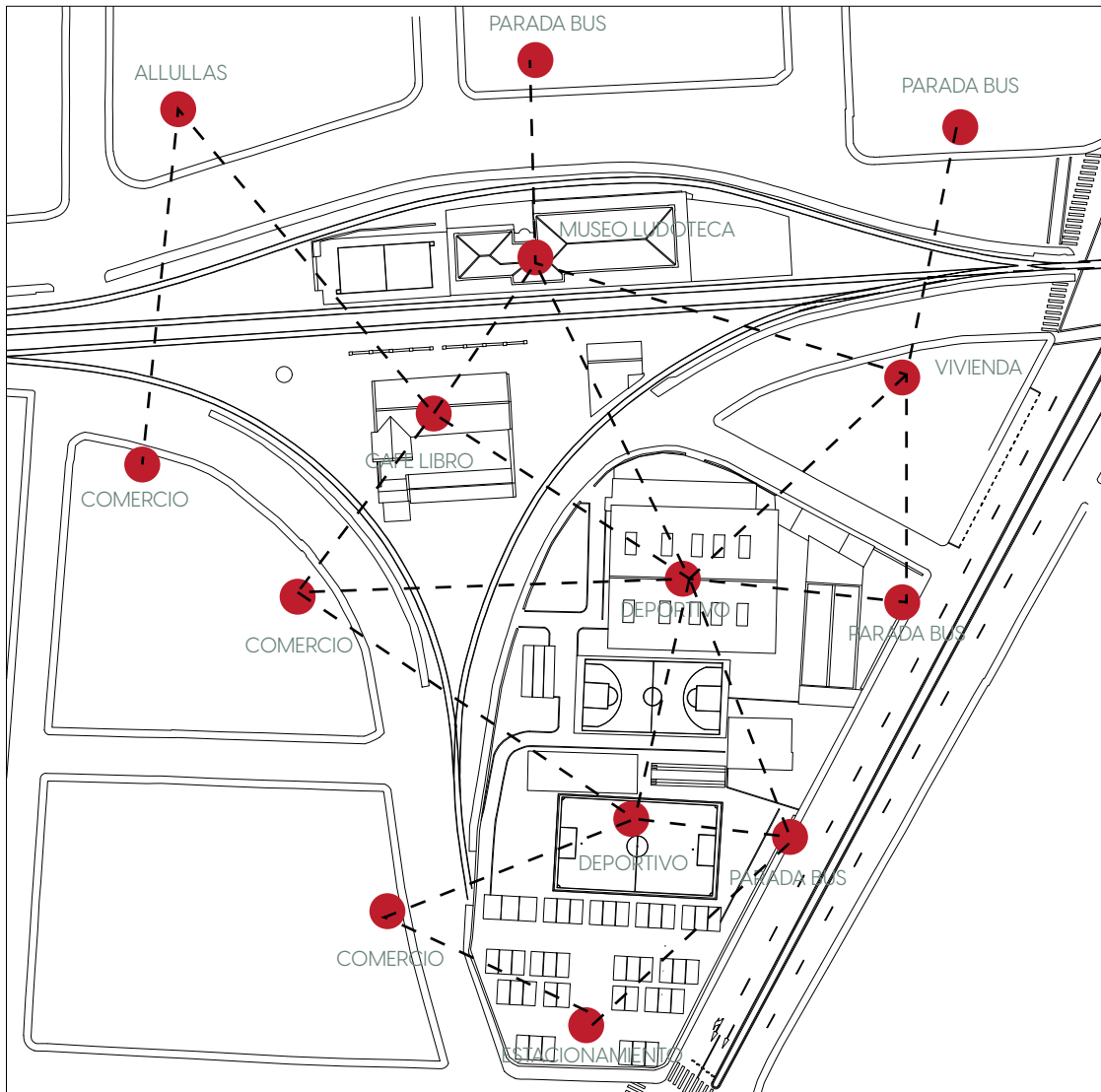


Figura 103. Rrender de implantación de la propuesta





PROPUESTA

Figura 104. Isometría de la propuesta





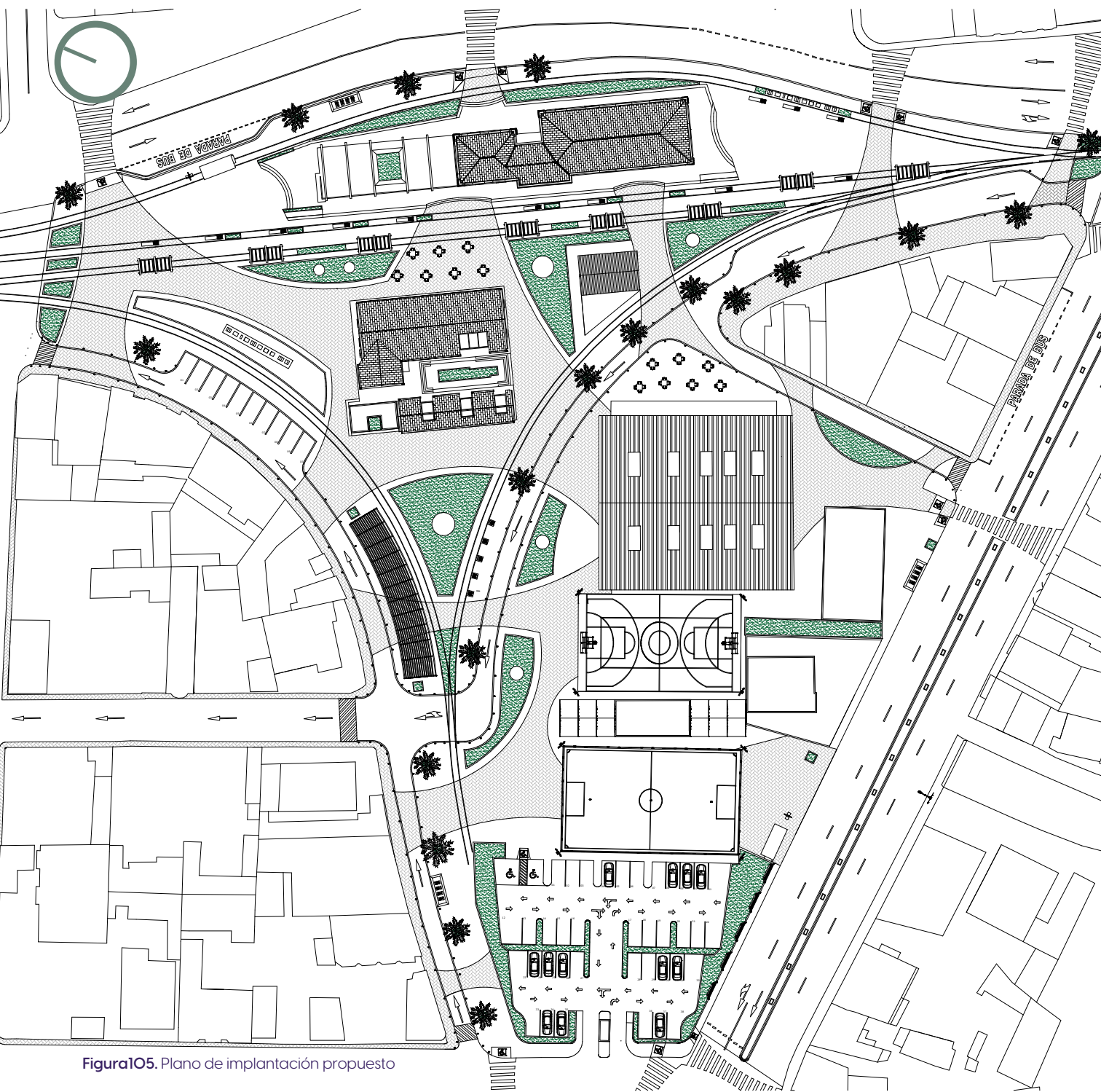


Figura105. Plano de implantación propuesto

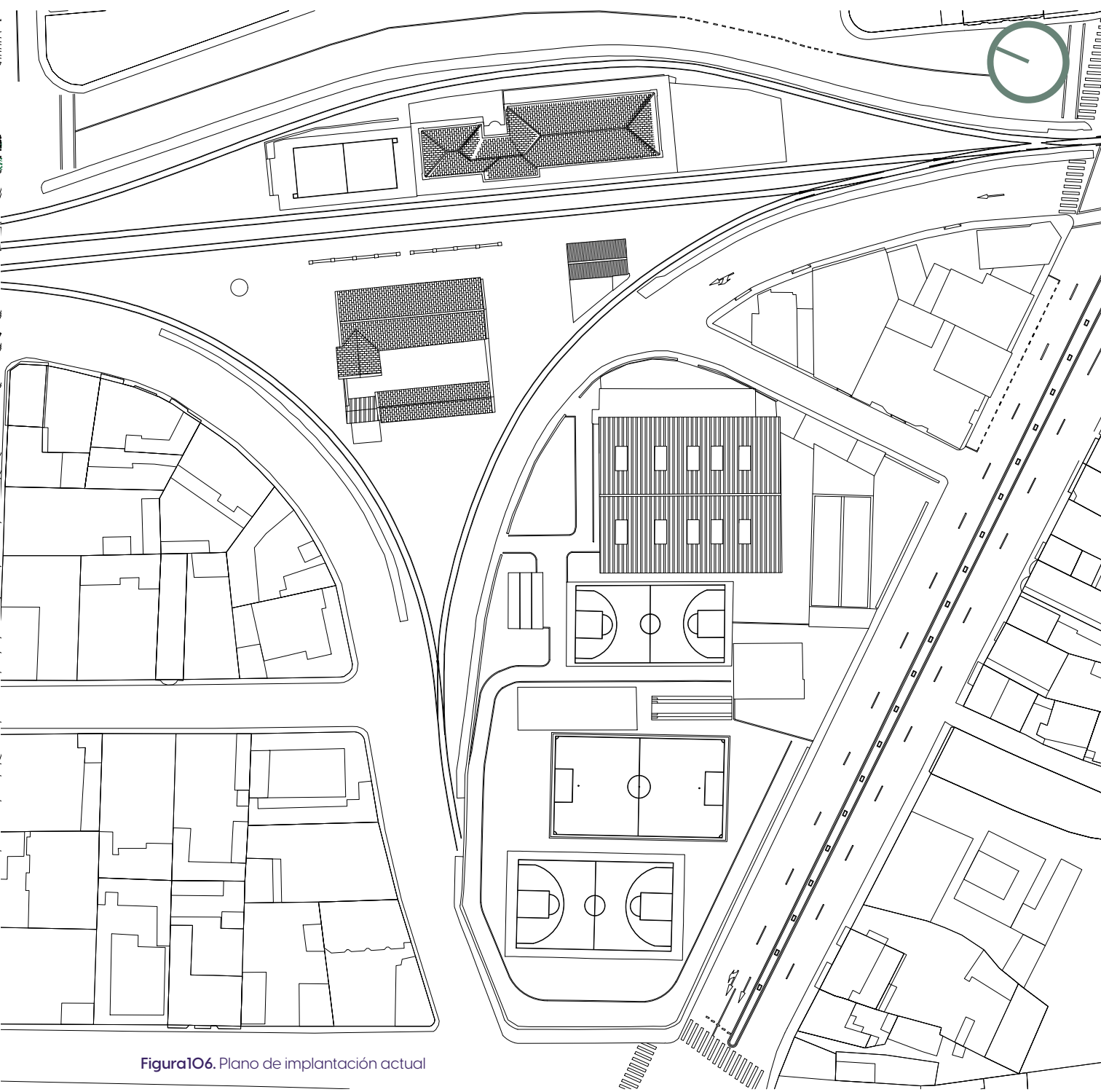


Figura106. Plano de implantación actual



Figura107. Ilustración de implantación propuesto



Figura 108. Fotografía de implantación actual

Figura 109. Render estacionamientos.



DETALLE ESTACIONAMIENTOS

Figura 110. Ilustración de estacionamientos.



Paisajismo

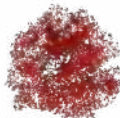
ESC 1: 400



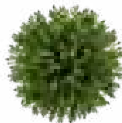
PALMERA



ARUPO



CALESTIMO ROJO



LAUREL



SIGSE



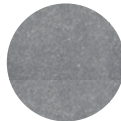
LAVANDA



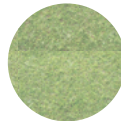
TILO



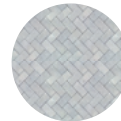
ADOQUIN
COLOR ROJO



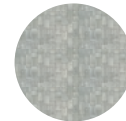
ASFALTO



CÉSPED
NATURAL



ADOQUIN
COLOR GRIS



PIEDRA
NATURAL



Figura111. Render área deportiva.

DETALLE CANCHAS DEPORTIVAS

Figura112. Ilustración canchas deportivas.



Paisajismo

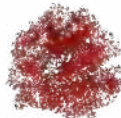
ESC 1: 500



PALMERA



ARUPO



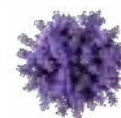
CALESTIMO ROJO



LAUREL



SIGSE



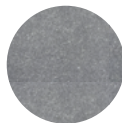
LAVANDA



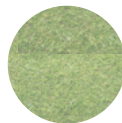
TILO



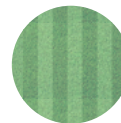
ADOQUIN
COLOR ROJO



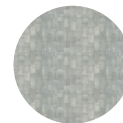
ASFALTO



CÉSPED
NATURAL



CÉSPED
SINTÉTICO



PIEDRA
NATURAL

Figura113. Render corredor cultural



DETALLE CORREDOR CULTURAL

Figura 114. Ilustración corredor cultural



Paisajismo

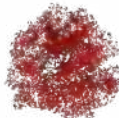
ESC 1: 500



PALMERA



ARUPO



CALESTIMO ROJO



LAUREL



SIGSE



LAVANDA



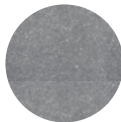
TILO



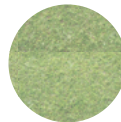
BUGANVILLA



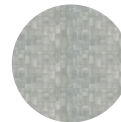
ADOQUIN
COLOR ROJO



ASFALTO



CÉSPED
NATURAL



PIEDRA
NATURAL

Figura115. Render área de exposición



Figura116. Render corredor de estatuas.

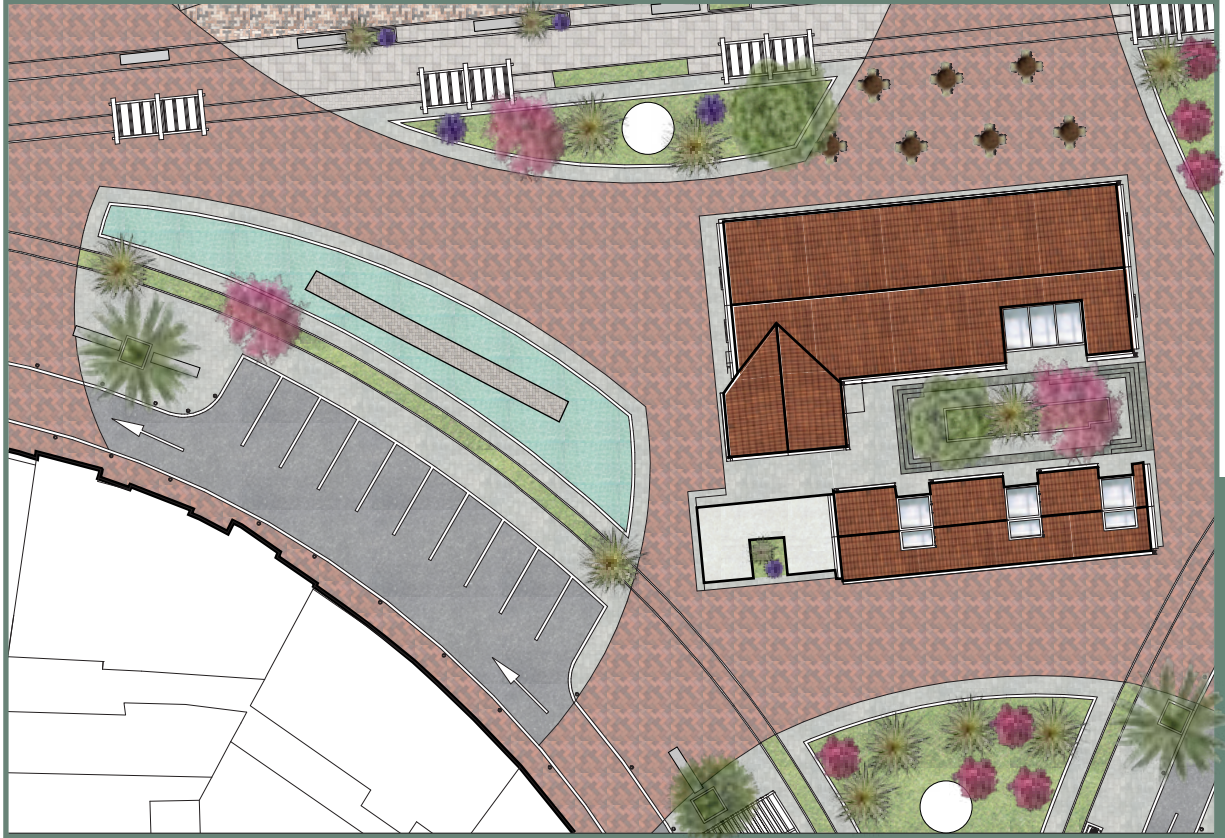


Figura117. Render fuente de agua - letras "La Estación"



DETALLE FUENTE DE AGUA Y ESTACIONAMIENTOS

Figura 118. Ilustración fuente de agua y estacionamientos.



Paisajismo

ESC 1: 500 



PALMERA



ARUPO



CALESTIMO ROJO



LAUREL



SIGSE



LAVANDA



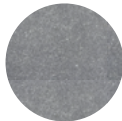
TILO



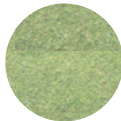
BUGANVILLA



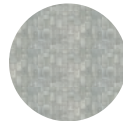
ADOQUIN
COLOR ROJO



ASFALTO



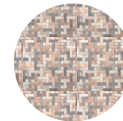
CÉSPED
NATURAL



PIEDRA
NATURAL



PIEDRA
CALIZA



PATRONES DE
PIEDRA



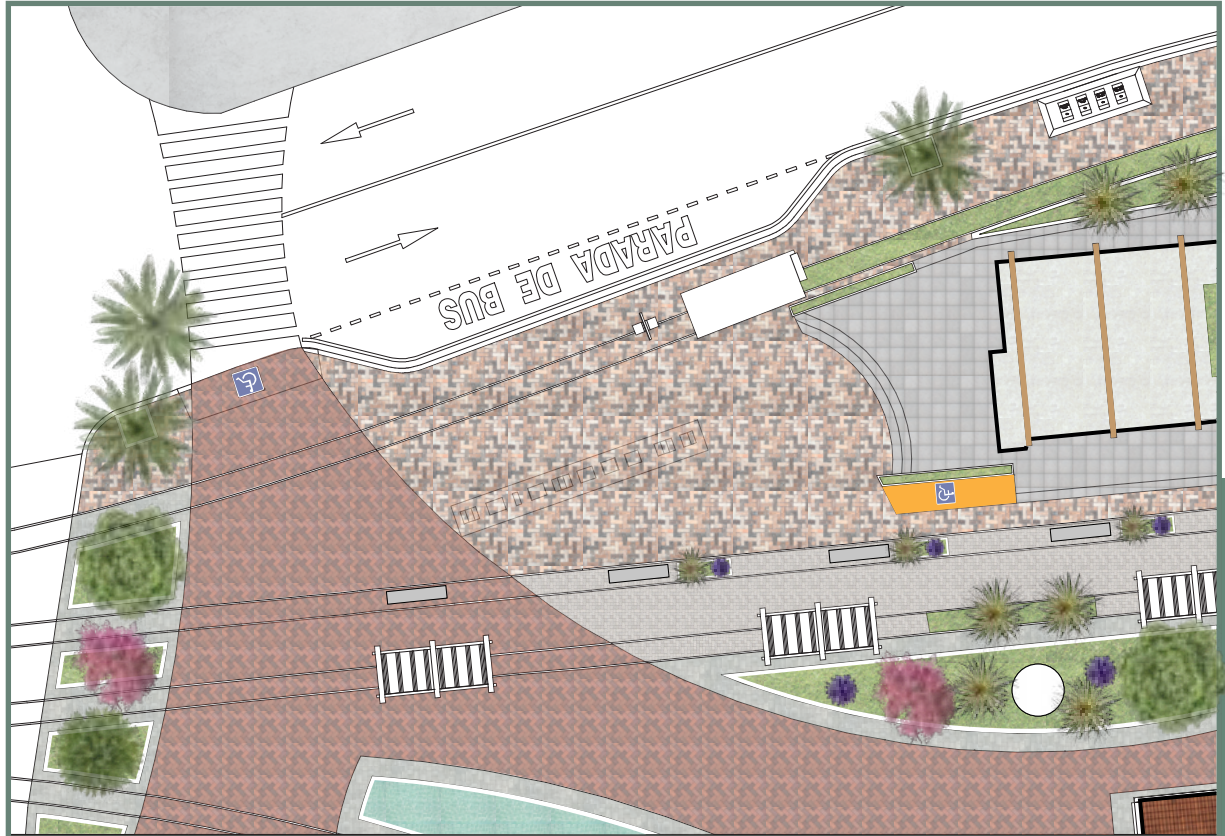
FUENTE DE
AGUA

Figura119. Render plazuela Norte



DETALLE PLAZOLETA NORTE

Figura12O. Ilustración plazoleta Norte.



Paisajismo



Figura121. Render fachada principal de "La Estación"



DETALLE PLAZA CENTRAL

Figura122. Ilustración plaza central.



Paisajismo

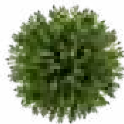
ESC 1: 500



PALMERA



ARUPO



LAUREL



SIGSE



LAVANDA



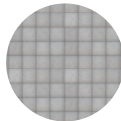
TILO



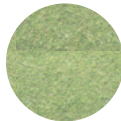
BUGANVILLA



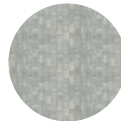
ADOQUIN
COLOR ROJO



PIEDRA
CANTERA
NEGRA



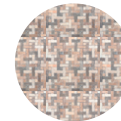
CÉSPED
NATURAL



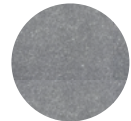
PIEDRA
NATURAL



PIEDRA
CALIZA



PATRONES DE
PIEDRA



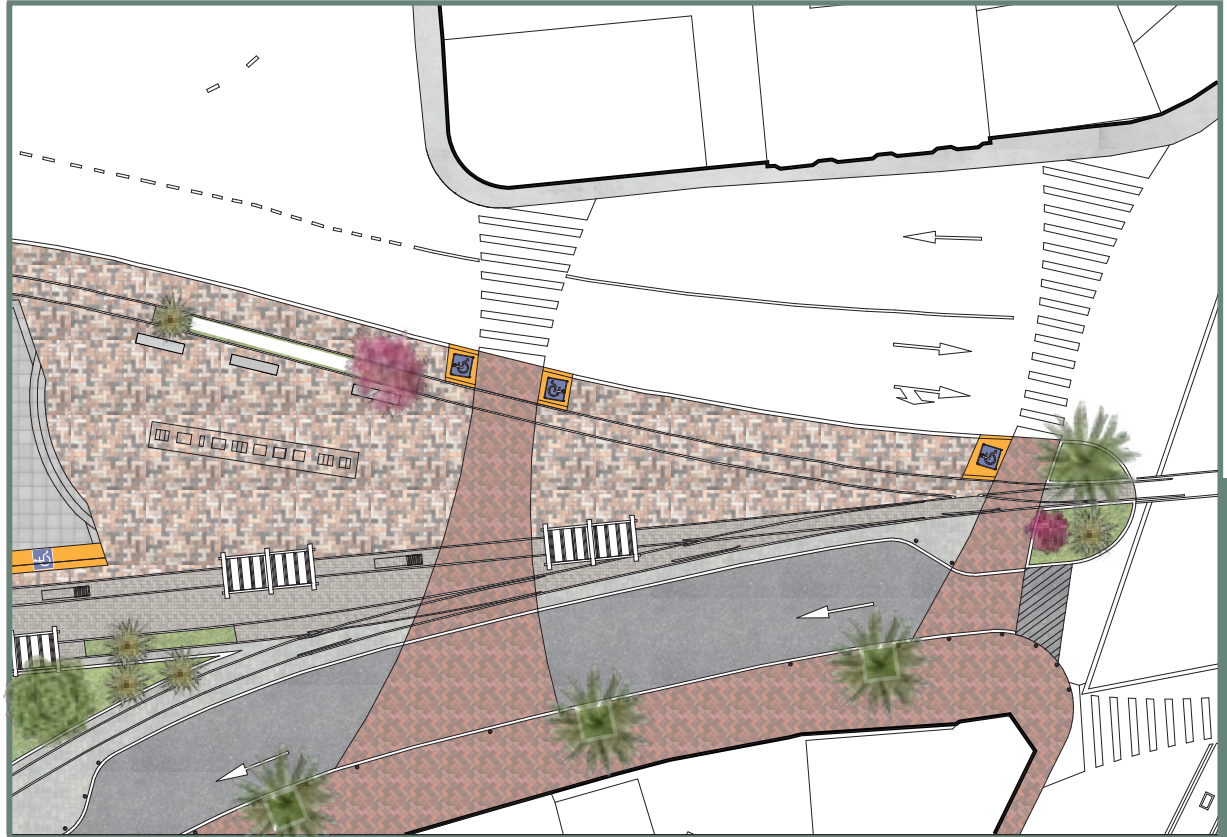
ASFALTO

Figura123. Render fachada sur de "La Estación"



DETALLE PLAZOLETA SUR

Figura124. Ilustración plazoleta sur.



Paisajismo

ESC 1:500



PALMERA



ARUPO



SIGSE



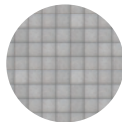
TILO



BUGANVILLA



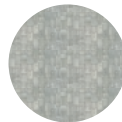
ADOQUIN
COLOR ROJO



PIEDRA
CANTERA
NEGRA



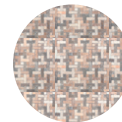
CÉSPED
NATURAL



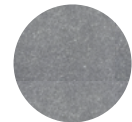
PIEDRA
NATURAL



PIEDRA
CALIZA



PATRONES DE
PIEDRA



ASFALTO



Figura125. Render diferenciación entre la nueva y la antigua arquitectura



ANTES



DESPUES

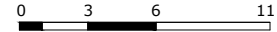
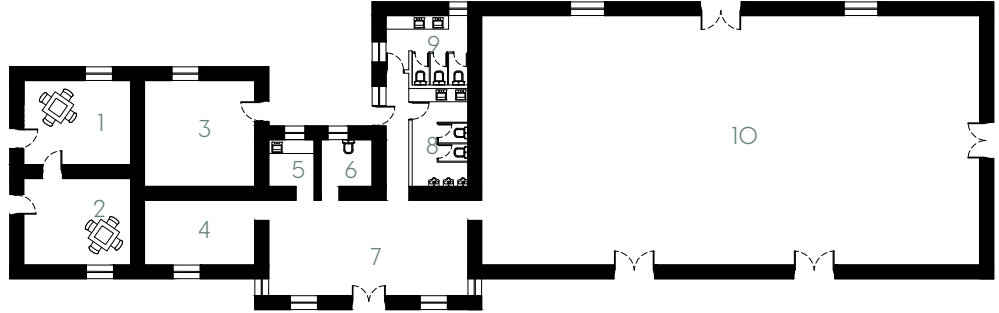


PROPUESTA CAMBIO DE USO BLOQUE_A

Figura126. Planta arquitectónica actual bloque_A.

ACTUAL

1. Oficina
2. Sala de espera
3. Oficina 2
4. Equipaje
5. Cocina
6. Baño privado
7. Hall de ingreso
8. Baños hombres
9. Baños Mujeres
10. Zona de embarque



PROPUESTA MUSEO - LUDOTECA

Figura127. Planta arquitectónica propuesta bloque_A

PROPUESTA

1. Lactario
2. Sala de espera
3. Gerencia
4. Ingreso
5. Recepción
6. Looby
7. Baños hombres
8. Baños Mujeres
9. Baños discapacitados
10. Biblioteca - sala de exposición

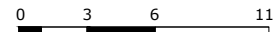
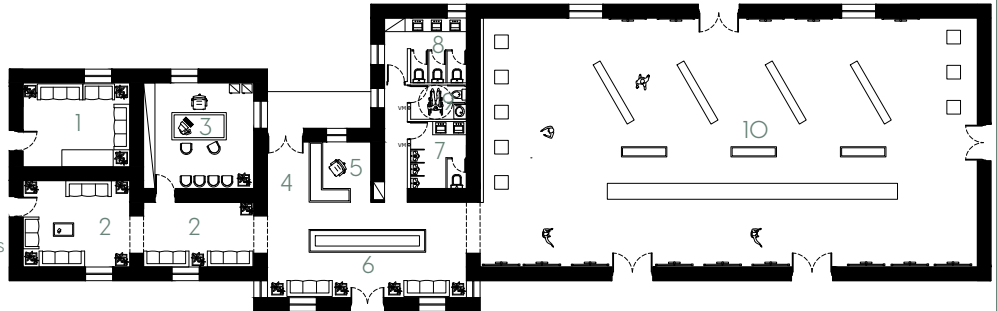


Tabla 44. Propuesta de intervención - Bloque A

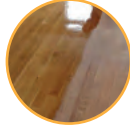
PROPUESTA

PROPUESTA DE SOLUCIÓN A DAÑOS

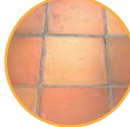
Cambiar marcos y cristales de ventanas.



Pulido y barnizado de pisos de madera.



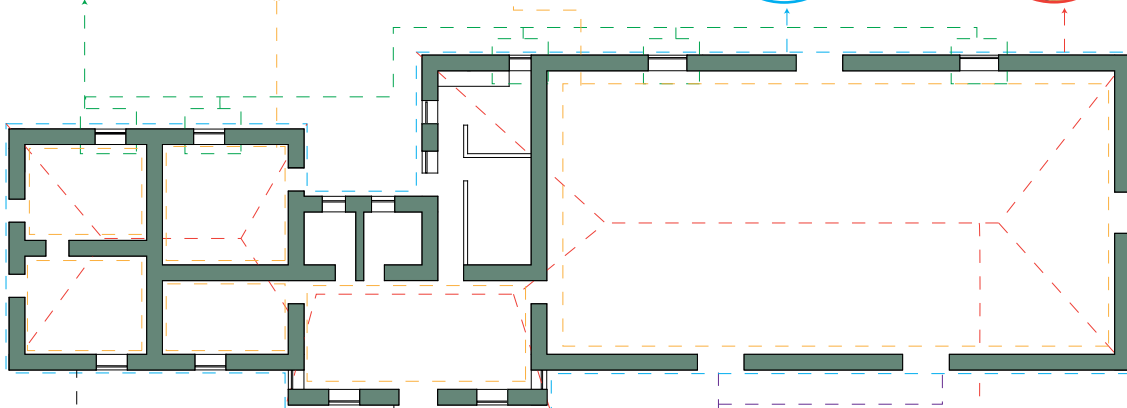
Mantenimiento de pisos de baldosa de barro.



Cambiar canaletas en mal estado por nuevas.



Reforzar Estructura con placas de acero



Acabados de paredes con pintura a base de cal.



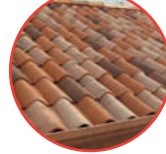
Revestir desprendimientos con mortero de tierra y cal.



Lacar y pintar puertas, sustituir cerraduras

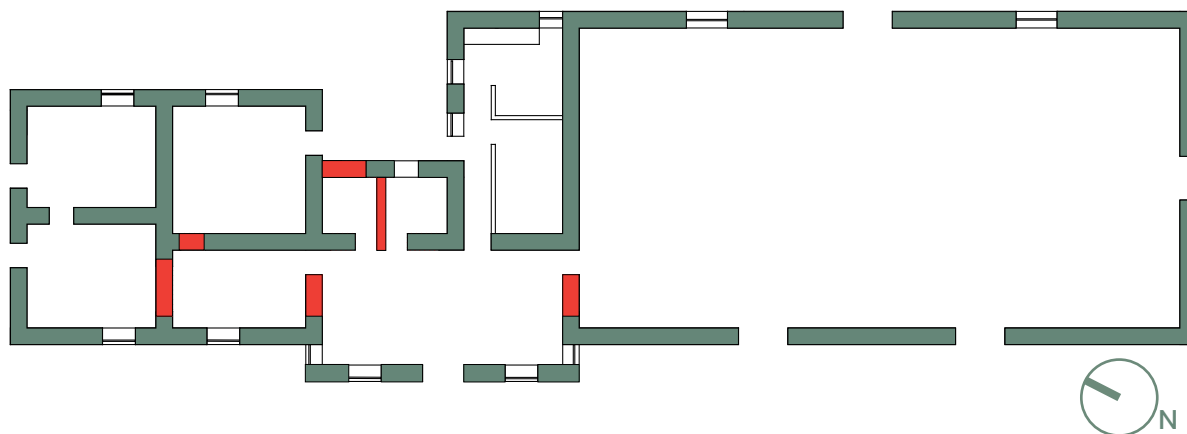


Cambiar tejas viejas por tejas nuevas de barro cocido.



BLOQUE A

PROPUESTA DE LIBERACIÓN



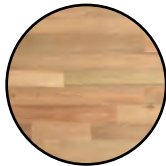
JUSTIFICACIÓN DE LIBERACIÓN

Se propone generar una conexión entre la fachada este y oeste por lo que se pretende agrandar uno de los vanos que cumple la función como ventana para adaptarlo como una puerta, de esta manera garantizamos una permeabilidad entre los ambientes con el exterior, en la parte interna se propone agrandar vanos existentes y abrir aberturas en muros para conectar los distintos espacios del museo y la ludoteca permitiendo que se genere una mejor función para el nuevo uso propuesto. Se toma en cuenta realizar cambios mínimos que no causen mucho impacto en el bien patrimonial, dejando pequeñas mochetas en las aberturas como testigos o evidencias de la configuración espacial inicial.



ESQUEMA DE PROPUESTA

Figura128. Planta ilustrada de propuesta_Bloque A.



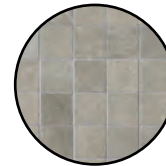
PISO ALISTONADO DE MADERA



PISO CERAMICO BEIGE



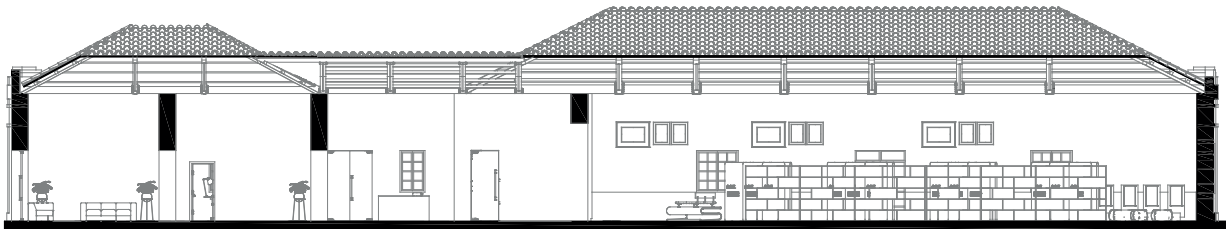
PISO CERAMICO BLANCO



PISO BALDOSA DE BARRO COCIDO

CORTE LONGITUDINAL

Figura129. Corte longitudinal_Bloque A.



ISOMETRÍA EXPLOTADA

Figura130. Isometría de materiales_Bloque A.

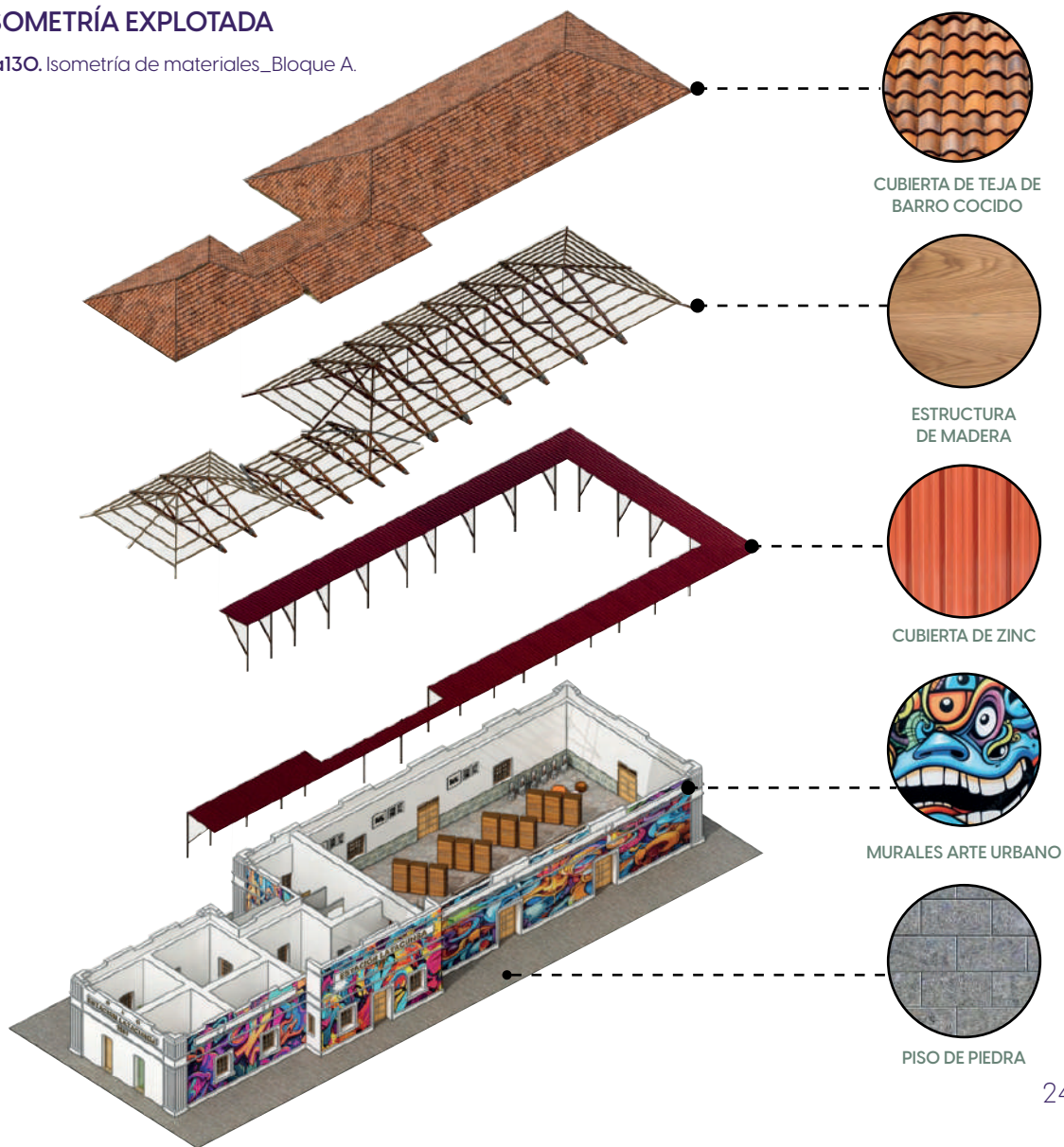


Figura131. Render propuesta_Bloque A.



FACHADA ESTE _ BLOQUE A

Figura132. Fachadas_ Bloque A.



FACHADA OESTE _ BLOQUE A



FACHADA SUR _ BLOQUE A



Figura133. Render interior museo_Bloque A.



Figura134. Render área de exposición_Bloque A.



Figura135. Render interior Looby_Bloque A.



ANTES



DESPUES

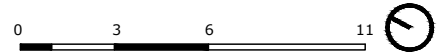
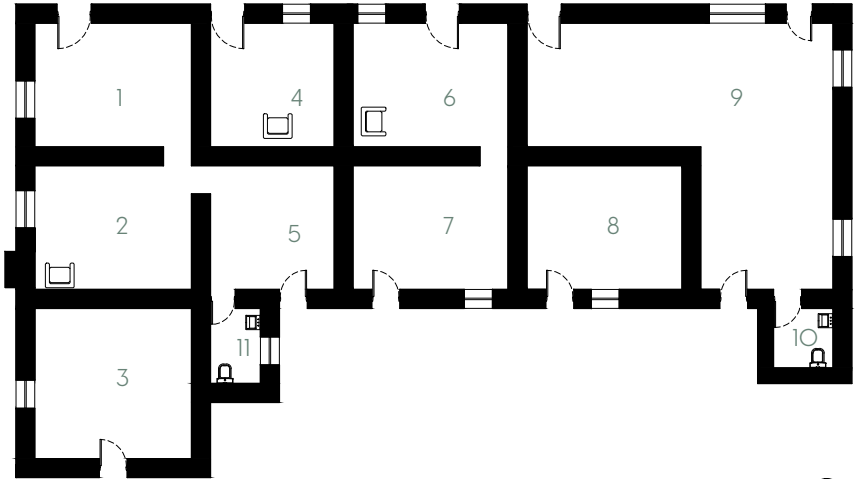


PROPUESTA CAMBIO DE USO BLOQUE_B

Figura136. Planta arquitectónica actual bloque_B.

ACTUAL

1. Sala
2. Dormitorio 1
3. Comedor
4. Habitación 1
5. Dormitorio 2
6. Sala 2
7. Dormitorio 3
8. Habitación 2
9. Sala de estar
10. Baño social
11. Baño privado



PROPUESTA CAFÉ - LIBRO

Figura137. Planta arquitectónica propuesta bloque_B.

PROPUESTA

1. Salón área servida
2. Cocina
3. Mini bar
4. Almacenamiento
5. Librería
6. Biblioteca - sala de lectura
7. Baño de servicio

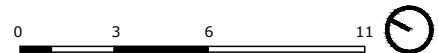
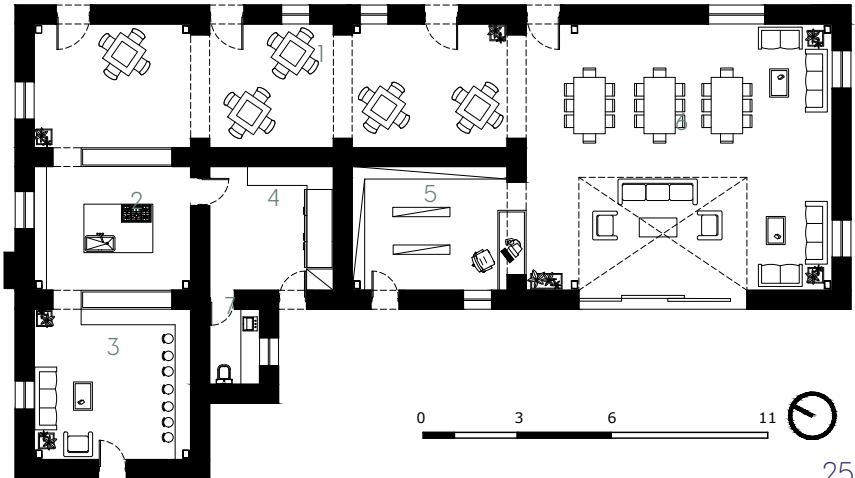
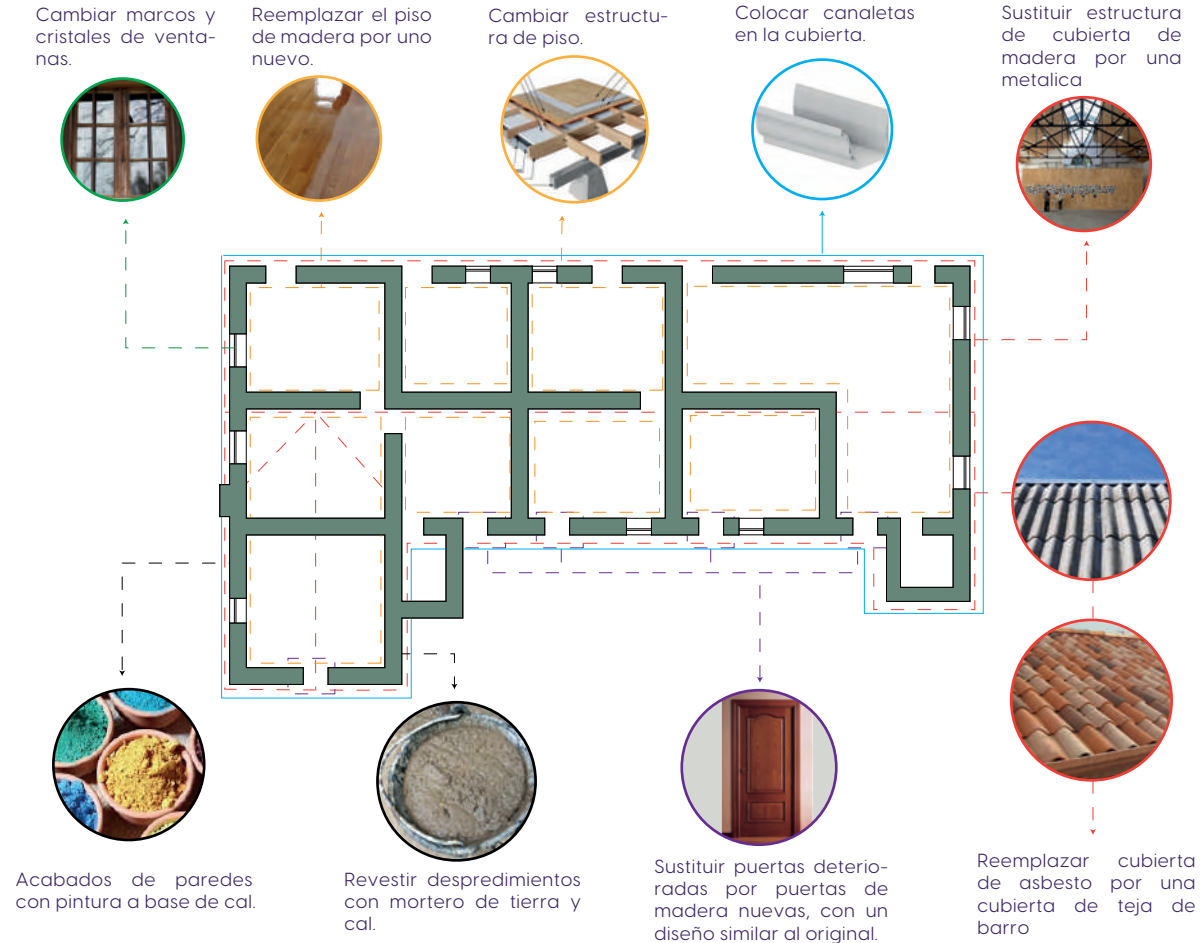


Tabla 45. Propuesta de intervención bloque_B

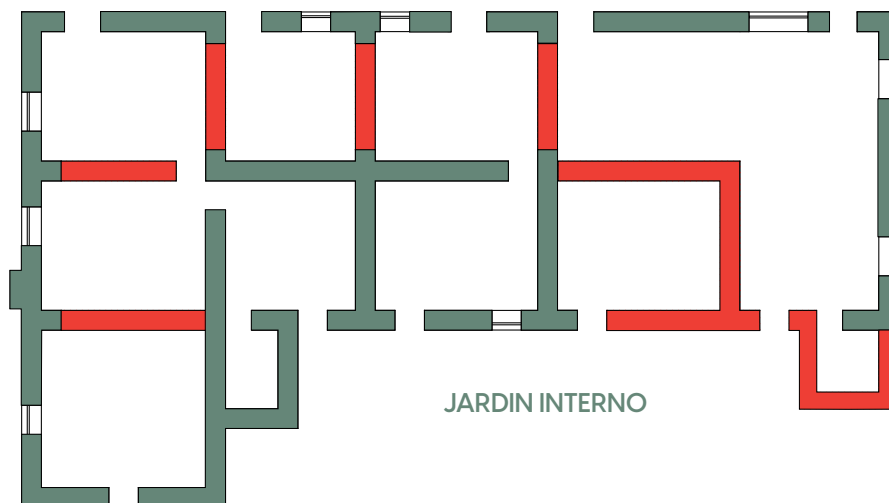
PROPUESTA

PROPUESTA DE SOLUCIÓN A DAÑOS



BLOQUE B

PROPUESTA DE LIBERACIÓN



JUSTIFICACIÓN DE LIBERACIÓN

En el caso de este bloque los muros de mampostería que dividen el espacio interno presentan lesiones considerables, por lo tanto, se propone generar vanos a manera de pórticos para vincular los distintos espacios de acuerdo a la nueva función que se le va a dar a este bloque. Al realizar estos vanos tipo pórticos se deja un registro o testigo que de la configuración espacial que tenía el bien patrimonial inicialmente. Finalmente, en la fachada este que da al jardín interno se propone liberar un muro para colocar un ventanal generando un vínculo visual entre el espacio interior y exterior.

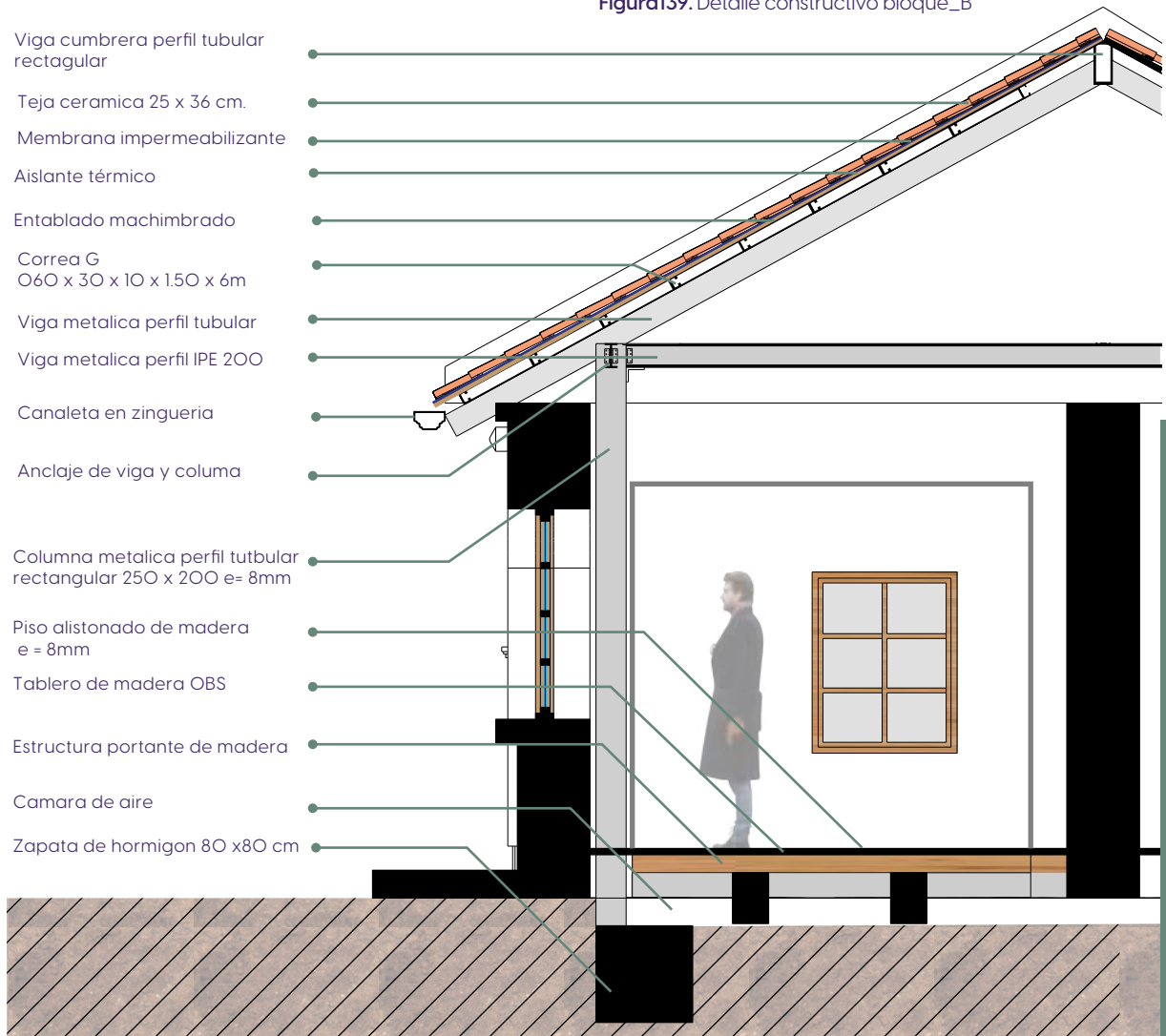


REHABILITACIÓN DE CUBIERTA BLOQUE_B

Figura138. Isometría de rehabilitación de cubierta



Figura139. Detalle constructivo bloque_B

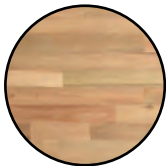


ESQUEMA DE PROPUESTA

Figura 140. Planta ilustrada de propuesta_Bloque B.



MATERIALES



PISO ALISTONADO
DE MADERA



PISO CERAMICO
BEIGE



MESÓN DE MARMOL
BLANCO



BARRA DE MADERA
DE CAOBA

ISOMETRÍA EXPLOTADA

Figura 141. Isometría de materiales_Bloque B.

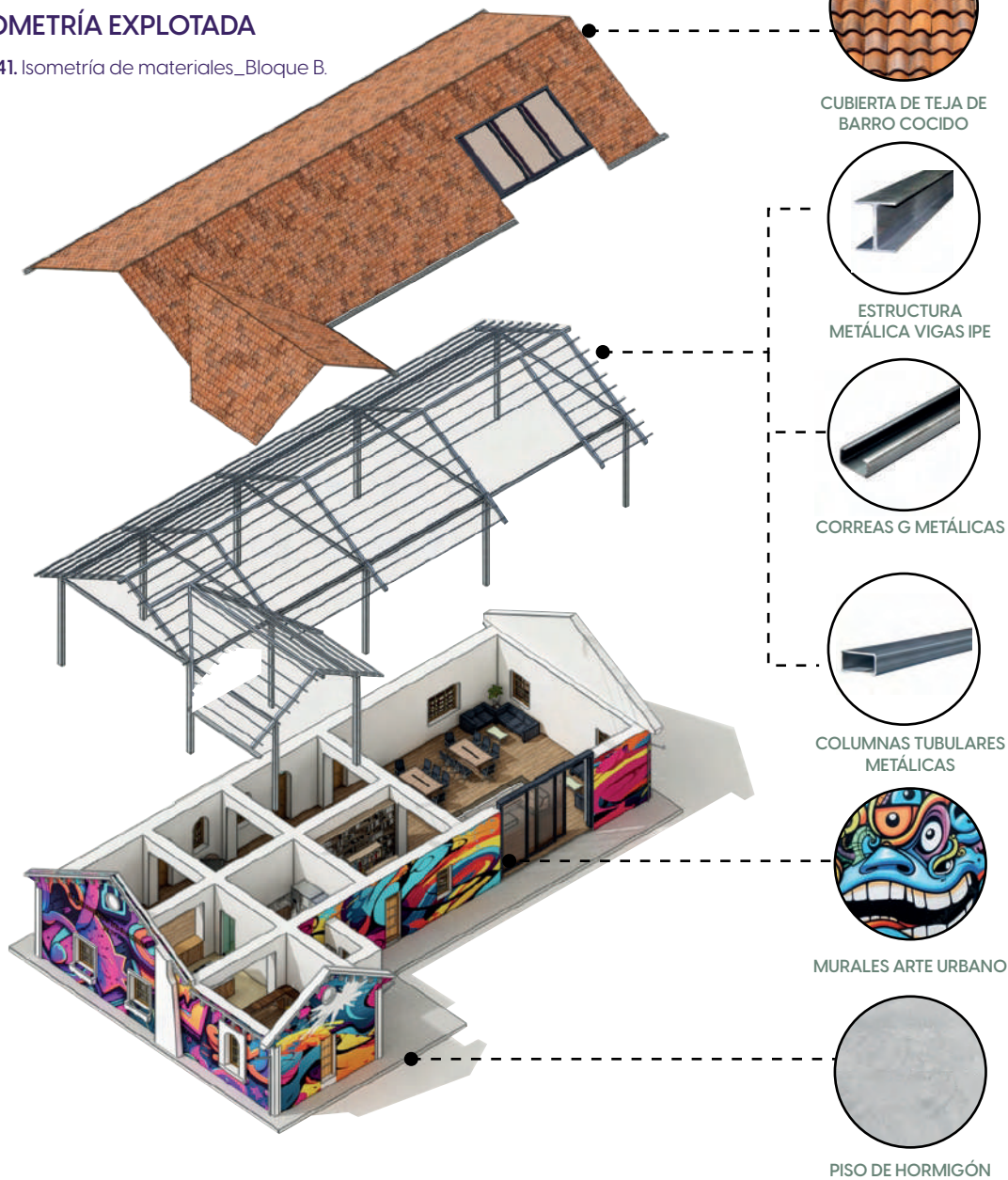


Figura142. Render propuesta_Bloque B.



JHONATAN QUIÑA
ARQUITECTO

FACHADA ESTE _ BLOQUE B

Figura143. Fachadas_ Bloque B.



FACHADA OESTE _ BLOQUE A



FACHADA SUR _ BLOQUE B

FACHADA NORTE _ BLOQUE B



Figura144. Render interior_Bloque B.





Figura145. Render interior_Bloque B.



Figura146. Render interior_Bloque B.

ANTES



DESPUES

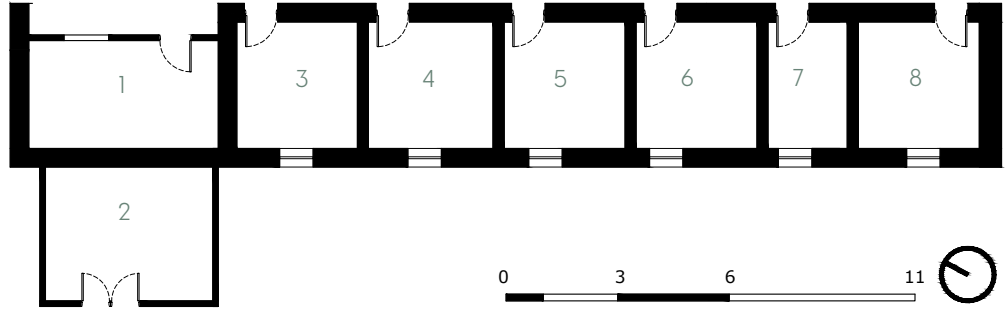


PROPUESTA CAMBIO DE USO BLOQUE_C

Figura147. Planta arquitectónica actual bloque_C.

ACTUAL

1. Cocina
2. ELEPCO
3. Bodega 1
4. Bodega 2
5. Bodega 3
6. Bodega 4
7. Bodega 5
8. Bodega 6



PROPUESTA SALA DE LECTURA Y JUEGOS

Figura148. Planta arquitectónica propuesta bloque_C

PROPUESTA

1. Sala de juegos
2. Sala de TV
3. Sala de lectura
4. Escritorio

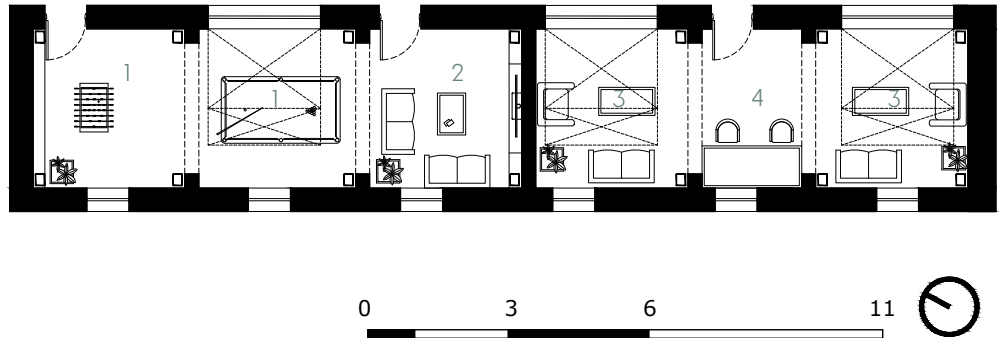
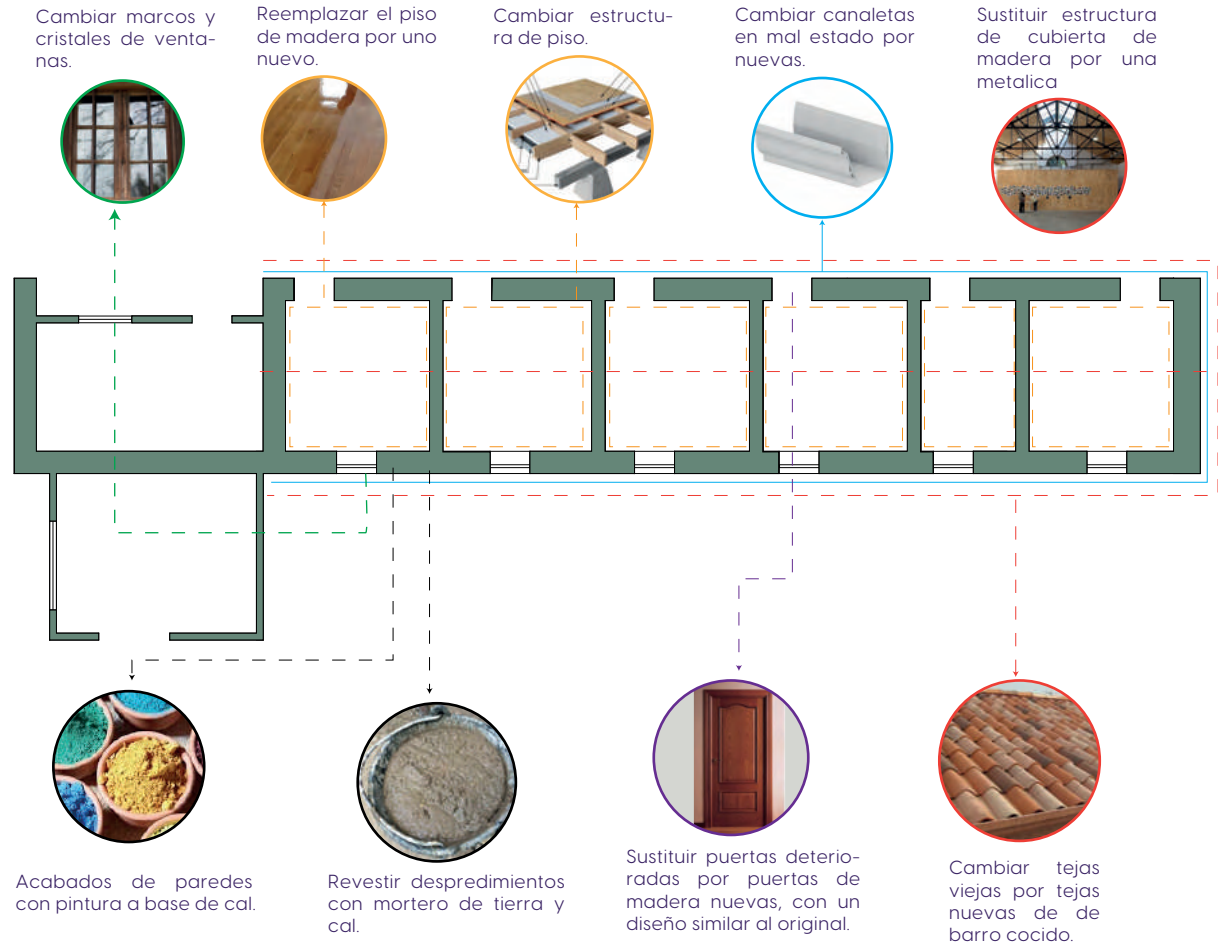


Tabla 46. Propuesta de intervención bloque_C

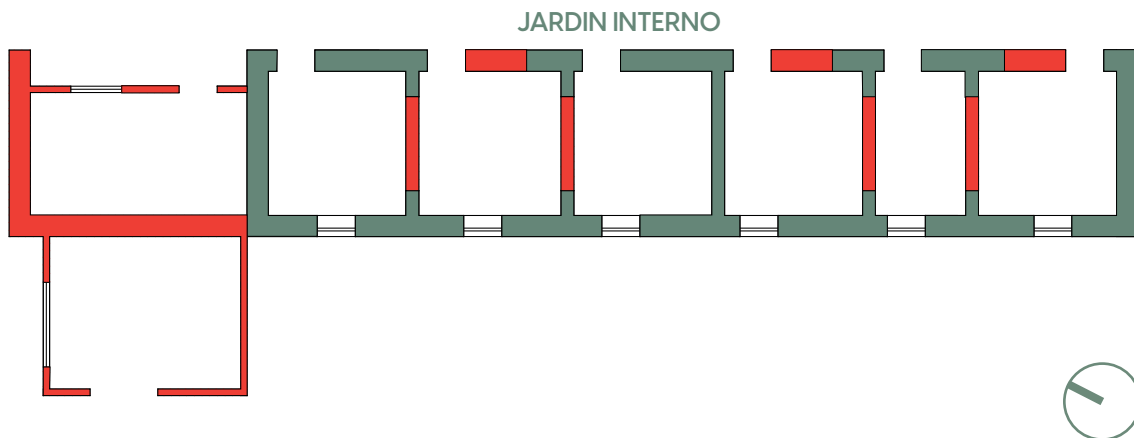
PROPUESTA

PROPUESTA DE SOLUCIÓN A DAÑOS



BLOQUE C

PROPUESTA DE LIBERACIÓN



JUSTIFICACIÓN DE LIBERACIÓN

En este bloque se generan aberturas en los muros divisorios de los espacios que conformaban las bodegas del campamento de sección, esta propuesta de liberación se realizó considerando el valor que tenía este espacio y la afectación presente en muros, sin embargo, al igual que en los anteriores bloques estos vanos se resuelven a manera de pórticos, mismos que serán reforzados para no afectar la integridad de la estructura, estos vanos permiten generar módulos más grandes para adaptarlo a la nueva función que tendrá este bloque. También se liberaron dos espacios que correspondían a una cocina y otro espacio que es una nueva construcción, esta intervención se justifica debido a la falta de valor que presentan estos espacios que fueron construidos posteriormente a la época de construcción del bien patrimonial.

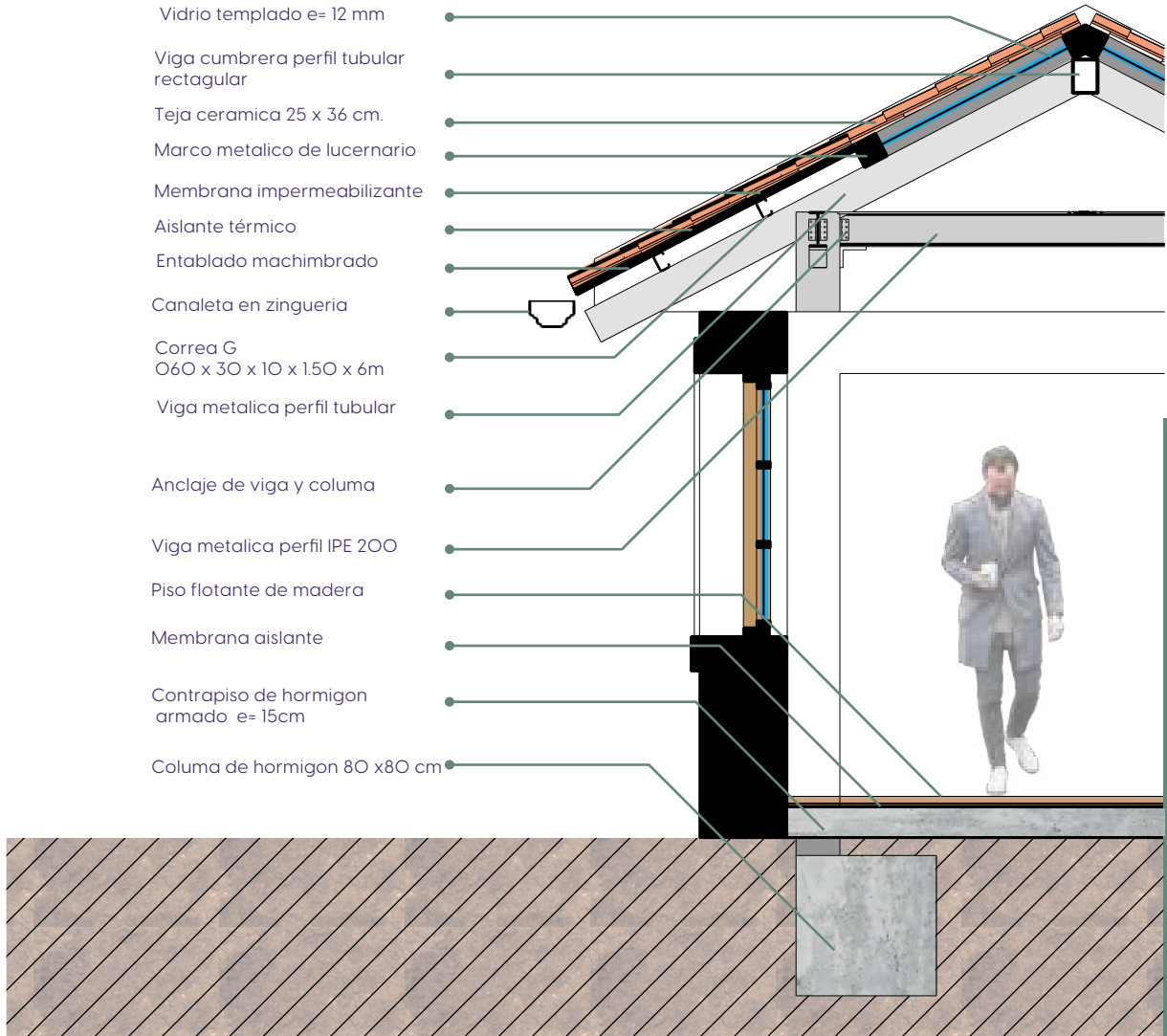


REHABILITACIÓN DE CUBIERTA BLOQUE_C

Figura149. Isometría de rehabilitación de cubierta

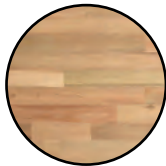


Figura150. Detalle constructivo bloque_C



ESQUEMA DE PROPUESTA

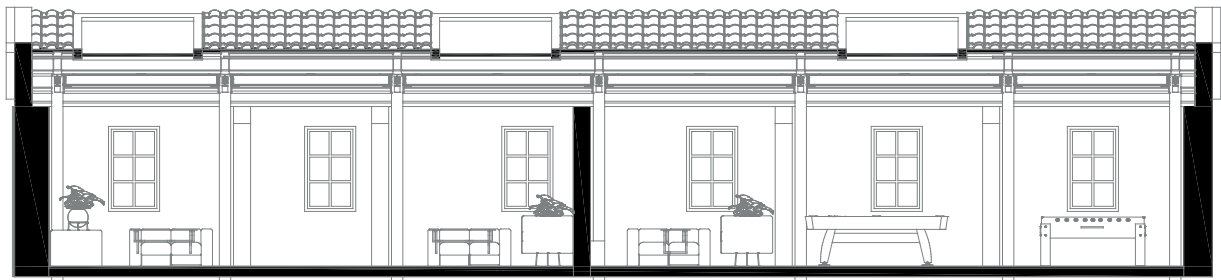
Figura151. Planta ilustrada de propuesta_Bloque C.



PISO ALISTONADO
DE MADERA

CORTE LONGITUDINAL

Figura152. Corte longitudinal_Bloque A.



ISOMETRÍA EXPLOTADA

Figura153. Isometría de materiales_Bloque C.

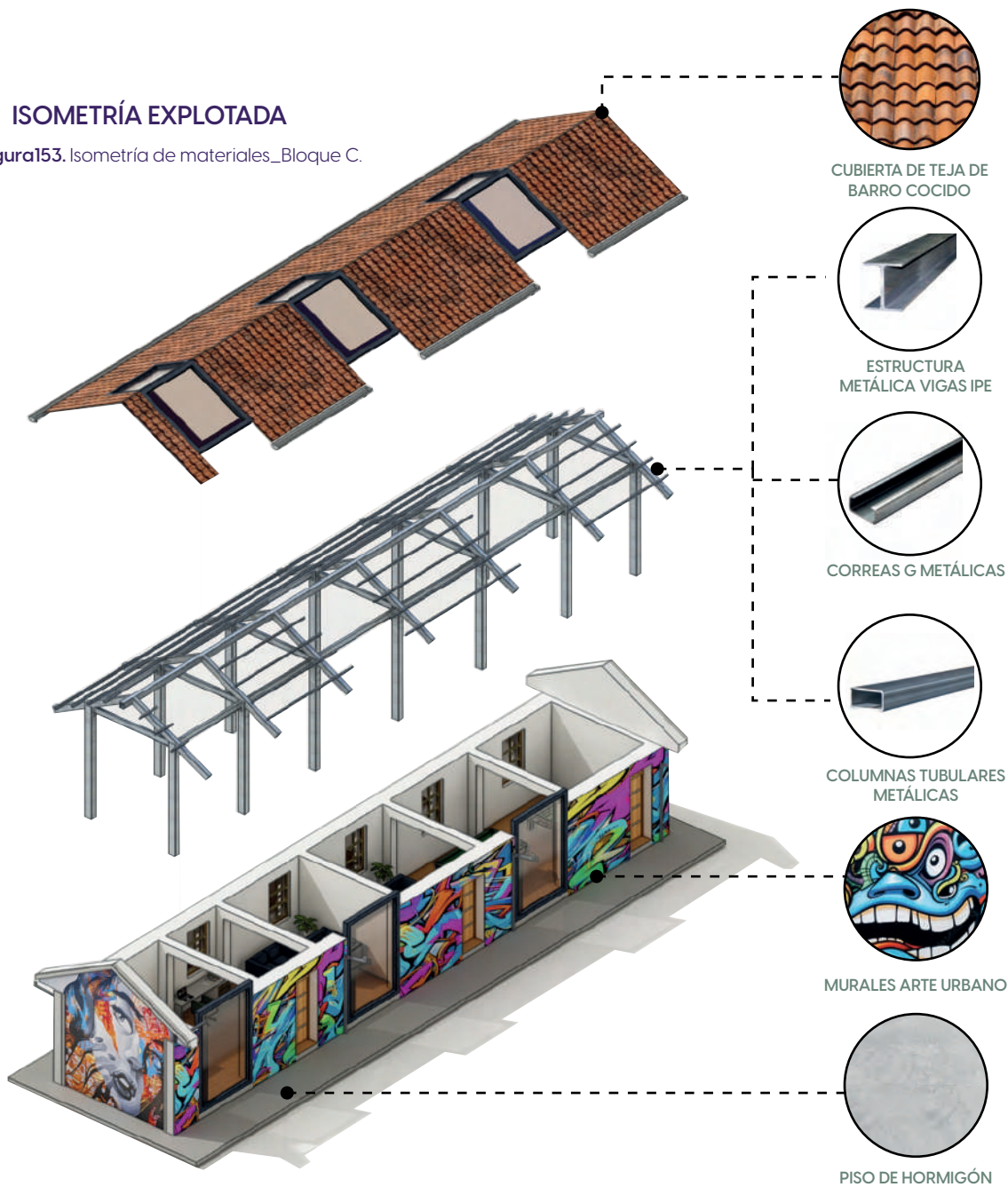


Figura154. Render propuesta_Bloque C.



FACHADA OESTE _ BLOQUE C



FACHADA OESTE _ BLOQUE C



FACHADA SUR _ BLOQUE C



Figura155. Render interior sala de juegos _Bloque B.



Figura156. Render interior sala de lectura_Bloque B.



Figura157. Render interior sala de juegos_Bloque B.

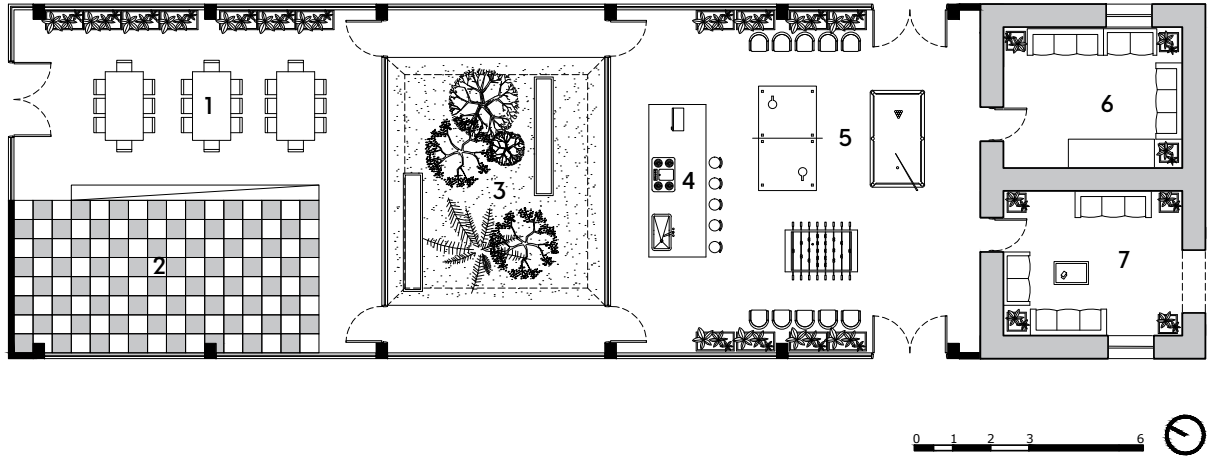


Figura158. Render propuesta nueva arquitectura_Ludoteca.



PROPUESTA NUEVA ARQUITECTURA - LUDOTECA

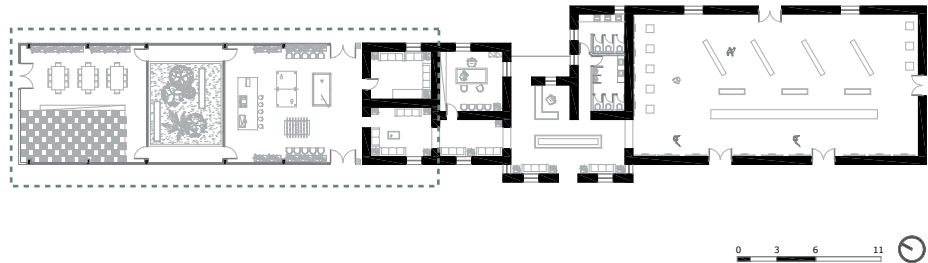
Figura159. Planta arquitectónica ludoteca.



UBICACIÓN

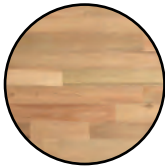
LEYENDA

1. Zona de Lectura
2. Zona Ludica
3. Jardin interior
4. Cocina
5. Sala de juegos
6. Lactario
7. Sala de espera



ESQUEMA DE PROPUESTA

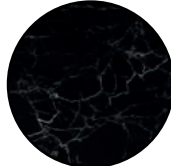
Figura160. Planta ilustrada de propuesta_Ludoteca.



PISO ALISTONADO DE MADERA



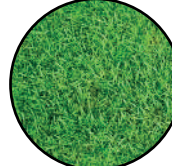
PISO VINILICO DE AJEDREZ



PISO MARMOL NEGRO



PISO PIEDRA LAJA IRREGULAR



CÉSPED NATURAL



MESÓN DE MARMOL BLANCO

CORTE LONGITUDINAL

Figura161. Corte longitudinal_Ludoteca.

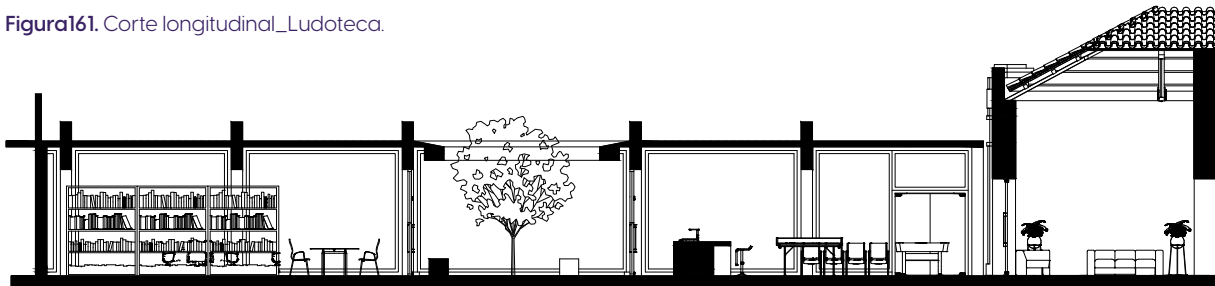


Figura162. Render interior zona ludica_Ludoteca.



Figura163. Render interior zona de lectura_Ludoteca.



Figura164. Render jardín interior.



Figura165. Render sala de juegos.

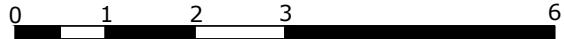
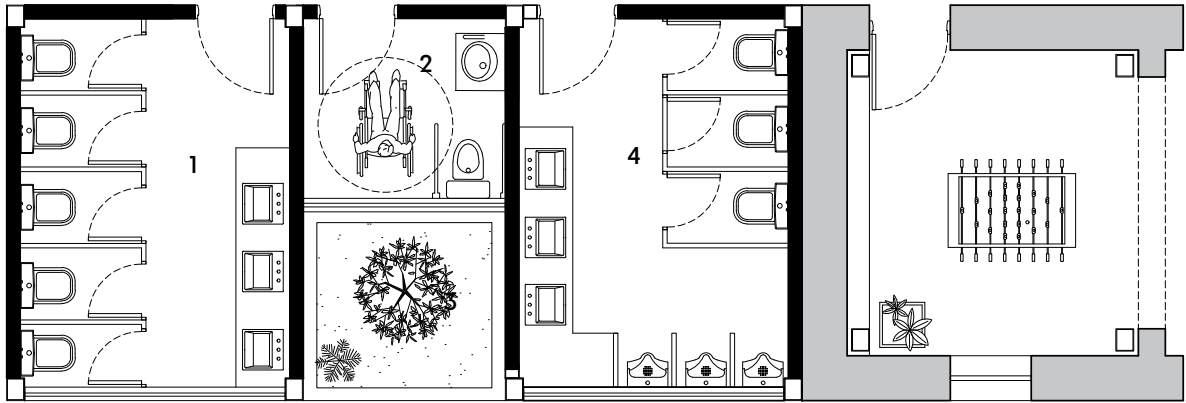


Figura166. Render propuesta nueva arquitectura_Baños Bloque C.



PROPUESTA NUEVA ARQUITECTURA - BAÑOS PÚBLICOS

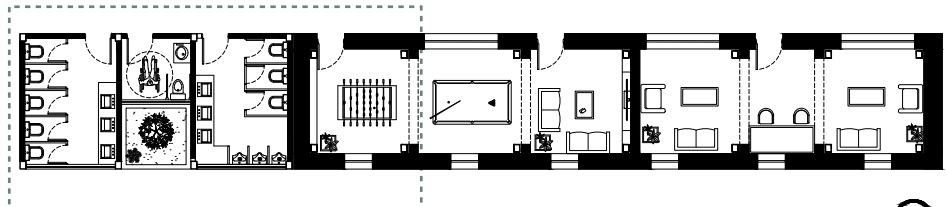
Figura167. Planta arquitectónica baños públicos_ Bloque C.



UBICACIÓN

LEYENDA

1. Baño de mujeres
2. Baño discapacitados
3. Jardín
4. Baño de hombres



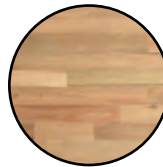
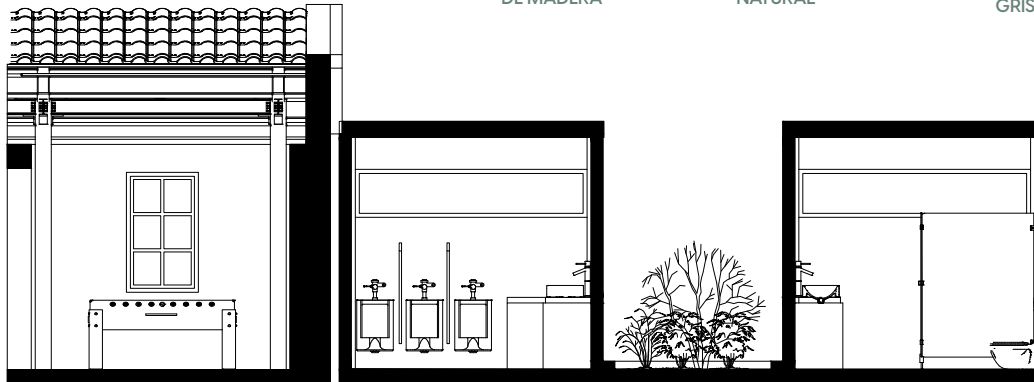
ESQUEMA DE PROPUESTA

Figura168. Planta ilustrada de propuesta_Baños públicos

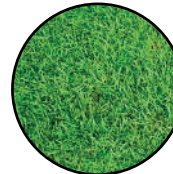


CORTE LONGITUDINAL

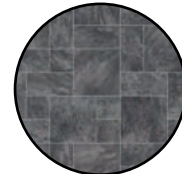
Figura169. Corte longitudinal_Baños públicos.



PISO ALISTONADO
DE MADERA



CÉSPED
NATURAL



PISO BALDOSA
GRIS

Figura170. Render interior baños públicos.

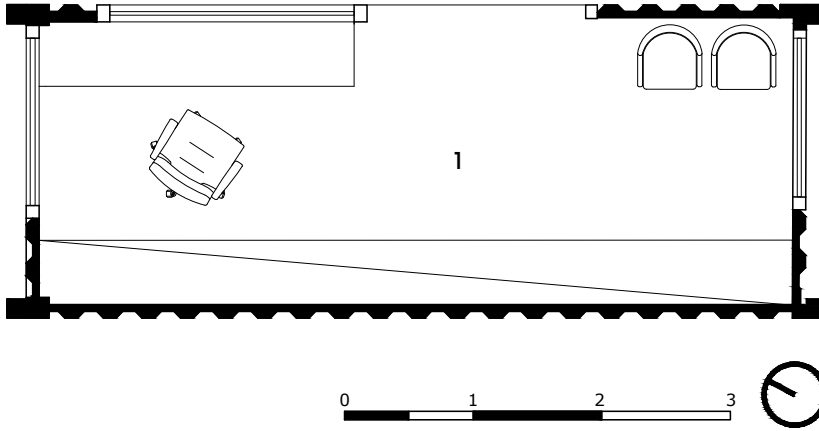


Figura 171. Render propuesta Eje de módulos comerciales.



PROPUESTA MÓDULO COMERCIAL

Figura172. Planta arquitectónica módulo comercial.

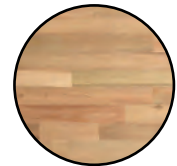


LEYENDA

- 1. Módulo comercial

ESQUEMA DE PROPUESTA

Figura173. Planta ilustrada de módulo comercial.



PISO ALISTONADO DE MADERA

Figura174. Render propuesta Eje comercial.



Figura175. Render propuesta Eje comercial.

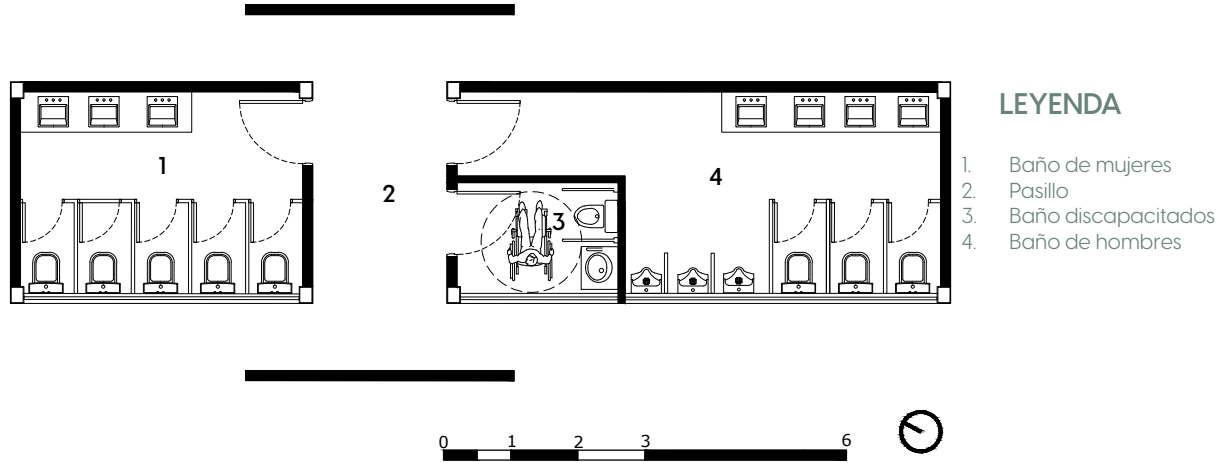


Figura176. Render propuesta baños públicos_Área deportiva.



PROPUESTA BAÑOS PÚBLICOS

Figura177. Planta arquitectónica baños públicos_Área deportiva



ESQUEMA DE PROPUESTA

Figura178. Planta ilustrada baños públicos_Área deportiva.



Figura 179. Render exterior cafetería.



Figura180. Render exterior parque esculturas.



Figura181. Render exterior parque esculturas.



Figura182. Render exterior jardín Café-Libro.



The background is a dark blue gradient. It features several white curved lines: a large vertical curve on the left side, a vertical line on the right side, and two smaller curved lines on the right side that resemble a stylized 'F' or 'E' shape.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

Se concluye que la estación ferroviaria es un sitio que guarda una historia muy importante en la evolución de la ciudad de Latacunga, siendo un punto donde convergían diferentes culturas y donde existía un gran intercambio comercial, también fue importante para que turistas nacionales y extranjeros conocieran un poco más de las tradiciones latacungeñas, sin embargo, actualmente es un lugar abandonado donde la delincuencia y la falta de mantenimiento se han apoderado de este sitio, esto a provocado que poco a poco este equipamiento se vaya desvinculando de la ciudad moderna, siendo un espacio marginalizado que está atrapado en su tiempo.

Al realizar esta investigación se descubrió el gran potencial que tiene este lugar para ser transformado en algo nuevo, en algo que le devuelva su importancia y protagonismo que inicialmente tenía para la ciudad de Latacunga. Ese algo se descubrió realizando distintas visitas de campo, mediante entrevistas y grupos de discusión, donde al estar en contacto con el sitio y con los actores principales del lugar, como los moradores, personas que transitaban por este sitio y con comerciantes informales que también están presente en este lugar, se empezaron a buscar e imaginar ideas que se puedan implementar en la propuesta, de esta manera se empleó el diseño participativo llamando a la comunidad a ser participe del proceso de diseño, con el objetivo de diseñar un proyecto desde la gente y para la gente.

Del diseño participativo se receptaron diferentes ideas, muchas personas querían convertir este lugar en un parque, otros querían que regrese el ferrocarril debido a que era una fuente de trabajo para muchos, otras personas querían transformar las edificaciones patrimoniales en espacio para realizar actividades comerciales, como venta de artesanías, para venta de alimentos y demás. Todas las ideas fueron analizadas para garantizar su viabilidad y en base a eso iniciar con la propuesta de diseño.

Al estar en el sitio se observó como todas las áreas estaban dispersas, por una parte teníamos los edificios patrimoniales,

por otra parte estaban los espacios públicos con la presencia de comerciantes, también el equipamiento deportivo que se construyó con el objetivo de minimizar la delincuencia en este sitio y fomentar el deporte, y finalmente una manzana de predios privados que también serían participes en esta intervención, por lo tanto, esta propuesta también contempla el integrar todas estas áreas y que puedan interactuar unas con otras.

Mediante las visitas de campo, las ideas, los sentimientos compartidos por la comunidad y la forma en la que se empezó a utilizar este espacio se empezó a conceptualizar la idea base del proyecto, de los caminos deseados que conectaban un lugar con otro se empezaron a crear caminerías, de los grafitis plasmados en los edificios patrimoniales se transformaron en murales urbanos, la presencia de comerciantes informales se representó con un eje de módulos comerciales, la vegetación que se apoderaba del sistema ferroviario, se conceptualizó en áreas verdes con especies nativas del lugar y finalmente, se incorporó la parte de la historia mediante corredores culturales y zonas de exposición al aire libre, donde se pueda representar la historia de este sistema de transporte y la cultura latacungeña.

Finalmente, la propuesta que resultó de todo este camino recorrido a lo largo de esta investigación, resultó en el "PARQUE CULTURAL LA ESTACIÓN", un lugar que integrará distintas actividades recreativas, culturales, comerciales y deportivas. El parque se generó como un gran bulevar en una plataforma única que conecta las vías existentes con la acera, garantizando de esta manera la accesibilidad a todos los espacios, se diseñaron estacionamientos para las personas tenga un lugar apropiado y adecuado para estacionar sus vehículos mientras disfrutan de este nuevo equipamiento, también se contempla el mantenimiento de las áreas deportivas existentes y la transformación o el cambio de uso de los bienes patrimoniales, en el caso de la estación ferroviaria como un museo – ludoteca con la incorporación de nueva arquitectura y en el caso del Campamento de Sección N°37, como un Café – libro, de esta manera se recuperó este espacio y se integró nuevamente a la ciudad de Latacunga.

RECOMENDACIONES

RECOMENDACIONES

Se recomienda estar constantemente visitando la zona de estudio, tomando fotografías, conversando con la gente y formando parte del lugar, de esta manera uno se familiariza con lugar y se empieza a detectar las fortalezas y debilidades que tiene el sitio, así como también las necesidades de la comunidad y que les gustaría a ellos ver plasmado en ese lugar, recomiendo mucho el involucrar a la comunidad en el proceso de diseño, implementando diferentes métodos pueden ser didácticos para que los participantes se sientan mas cómodos y libres de participar.

Considero que el estar constantemente visitando el lugar es la clave para que poco a poco se vayan esclareciendo tus ideas, al realizar este proyecto procuraba ir todos los fines de semana y siempre encontraba algo nuevo que aportaba a esta investigación, por lo tanto, esa es una de mis recomendaciones principales, también esta el conversar con las personas que transitan por el lugar es difícil ya que muchas personas son cerradas a darte un entrevista, sien embargo pues se tiene que hacer el intento, especialmente en este proyecto me ayudo el conversar con personas ancianas que tenían vagos recuerdos de como era antiguamente la estación ferroviaria, de esta forma tenía un idea más clara de lo que iba a intervenir y de la importancia que tenía para esas personas.

Finalmente, como una opinión personal pienso que debe apasionarte lo que estas haciendo, sinceramente a mi este proyecto me enamoró y de esta manera pude plasmar todas las ideas que me compartieron y las ideas que tenía para generar esta propuesta, me siento muy satisfecho con los resultados obtenidos y para todas las personas que hayan llegado hasta este punto les agradezco mucho por tomarse el tiempo para leerlo, espero que al igual que a mi este proyecto te haya encantado y lo hayas disfrutado.

REFERENCIAS

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Fagundez D'Anello, D., & Cabrera Canabese, A. (2022). Transformación de espacios abandonados en espacios artísticos: El caso de la Vieja Farmacia Solís al este de la bahía de Montevideo. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/258/25872216007/25872216007.pdf>

Peñaranda Orías, L. (2011). MANUAL PARA LA CONSERVACIÓN. U.M.M. PATRIMONIO HISTORICO – PRAHS. Obtenido de file:///C:/Users/Asus/Desktop/TESIS/DOCUMENTOS%20ARQUI%20ERI/Manual_de_Intervencxn_PRAHS.pdf

Águila Flores, J. (2014). Espacio intersticial Surgimiento y transformación. Obtenido de https://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/3611/2015_tonala_978-84-7993-260-2.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Aguilar, H. C. (2008). Los lugares y no lugares en geografía. Obtenido de [file:///C:/Users/Asus/Downloads/Dialnet-LosLugaresYNoLugaresEnGeografia-5339536%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Asus/Downloads/Dialnet-LosLugaresYNoLugaresEnGeografia-5339536%20(1).pdf)

Aramburu, M. (2008). USOS Y SIGNIFICADOS DEL ESPACIO PÚBLICO. Obtenido de https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/6586/ACE_8_SE_26.pdf?sequence=7&isAllowed=y

ARQUITASA. (2018). ARQUITASA SOCIEDAD DE TASACIÓN. Obtenido de valores: <https://arquitasas.com/tag/valores/>

Astorga, G. d. (2001). Público-privado, espacio-territorio: ¿de la dicofomía a la converjencia? . Humanidades, Tecnológico de Monterrey .

Bastidas, J. (1986). El transporte ferroviario en el país, análisis de los problemas y proyecciones. 61.

Batidas Londoño , J. (1986). El transporte Ferroviario en el

país, análisis de los problemas y proyecciones . Ecuador .

Bonilla, J. A. (2004). Consideraciones que deben tenerse en cuenta para la restauración arquitectónica. Obtenido de file:///C:/Users/Asus/Desktop/TESIS/DOCUMENTOS%20ARQUI%20ERI/DocAdjunto_631.pdf

Carta de Venecia. (1964). CARTA INTERNACIONAL SOBRE LA CONSERVACION Y LA RESTAURACION DE MONUMENTOS Y SITIOS. Obtenido de https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/venice_sp.pdf

Cartdet, J., & Colcha, M. (13 de 02 de 2022). La recomendación de la Unesco sobre Paisaje Urbano Histórico en la ciudad de Riobamba. Ecuador. Obtenido de <http://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.29.1.2022.02>

Chapa, B. A. (2017). Auge y abandono de las grandes estaciones europeas y su transformación con la llegada de la alta velocidad. Obtenido de <file:///C:/Users/Asus/Downloads/aag.pdf>

Chaparro, M. C. (2018). Patrimonio cultural tangible. Obtenido de <https://gc.scalahed.com/recursos/files/r161r/w25416w/ec501.pdf>

Clinica Universidad de Navarra. (2017). Diccionario Medico. Obtenido de Intervencion: <https://www.cun.es/diccionario-medico/terminos/intervencion#:~:text=f,una%20mejora%2C%20optimización%20o%20perfeccionamiento.>

COIP. (2021).

Concha, P. V. (24 de Junio de 2023). Durán: Un tren perdido en la maleza. Expreso. Obtenido de <https://www.expreso.ec/guayaquil/duran-tren-perdido-maleza-164786.html?register=google>

Constitución del Ecuador. (2008). Obtenido de https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf

COOTAD. (2019). CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACION TERRITORIAL. Obtenido de <https://www.cpccs.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>

dell'Olio, L., Oreña, B., & Moura Berodia, J. (sf.). Universidad de Cantabria. Obtenido de Estaciones : <https://ocwunican.es/pluginfile.php/3092/course/section/2947/13.0%20Estaciones.pdf>

Ducci, M. (1999). Conceptos basicos de Urbanismo. Obtenido de <https://www.studocu.com/es-mx/document/instituto-politecnico-nacional/proyecto-arquitectonico/191-conceptos-basicos-de-urbanismo-maria-elena-ducci/3790807>

EFE. (12 de 13 de 2024). Alausí quiere reactivar la ruta del "tren más difícil del mundo" hacia la Nariz del Diablo. PRIMICIAS. Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/entretenimiento/alausi-reactivar-ruta-tren-nariz-diablo-ecuador/>

Feilden , B., & Jokilehto, J. (1998). Manual para el manejo de los sitios del Patrimonio Cultural Mundial. Obtenido de https://www.icrom.org/sites/default/files/2018-02/2003_feilden_manual_manejo_spa_85882_light.pdf

Fernández, R. (2011). Mundo diseñado. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.

Florentino, R. M. (2019). POSTURAS CRÍTICAS Y TEORÍAS DE LA RESTAURACIÓN. Obtenido de <https://librosfaud.mdp.edu.ar/EbooksFaud/catalog/download/patrimonio%2007/51/534-1?inline=1>

GAD Municipal de Latacunga. (2020). Plan de desarrollo y ordenamiento territorial (PDOT). Latacunga. Obtenido de file:///C:/Users/Asus/Desktop/TESIS/PDOT%20LATACUNGA/PDyOT_Latacunga2020-2040.pdf

García Mera, S. (2023). Estrategias para la recuperacion del patrimonio arquitectonico y urbanistico de Portoviejo.

Obtenido de file:///C:/Users/Asus/Downloads/tesis_silvia_magdalena_garcia_mera.pdf

Gehl, J. (2010). Ciudades para la gente. Obtenido de <https://issuu.com/majesbian/docs/344953224-ciudades-para-la-gente-ja>

Herrera, C. (2008). HÍBRIDOS URBANOS: LA ESPACIALIZACIÓN DE UNA TEORÍA. Obtenido de <https://trianal.fau.ucv.ve/2008/documentos/cs/CS-27.pdf>

INPC. (2011). Obtenido de https://www.patrimoniocultural.gob.ec/wp-content/uploads/2023/03/5_MANUAL-CONSERVACION-BIENES-INMUEBLES.pdf

INPC. (2011). Instructivo para fichas de registro e inventario. Quito. Obtenido de https://www.patrimoniocultural.gob.ec/wp-content/uploads/2023/03/2_INSTRUCTIVO-INMUEBLE.pdf

Instituto Metropolitano de Patrimonio. (2015). Protejamos los muros de la Memoria .

Jokilehto, B. M. (1998). Manual para el manejo de los sitios del Patrimonio Cultural Mundial .

LEY ORGANICA DE CULTURA. (2016). Obtenido de https://www.presidencia.gob.ec/wp-content/uploads/2017/08/a2_LEY_ORGANICA_DE_CULTURA_julio_2017.pdf

LOOTUGS. (2016). Obtenido de <https://www.gobiernoelectronico.gob.ec/wp-content/uploads/2020/08/Ley-Organica-de-Ordenamiento-Territorial-Uso-y-Gestion-de-Suelo1.pdf>

Mantilla , I. (2023). Trens historicos, victima del olvido y de la delincuencia. Obtenido de <https://www.expreso.ec/quito/trens-historicos-victimas-olvido-delincuencia-183790.html>

Ministerio de Cultura y Patrimonio. (2020). Obtenido de <https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2021-08/>

Documento_Acuerdo_Ministerial_DM-2020-O63.pdf

Muga, W. V., & Seiwert, M. B. (2021). LA CRISIS ECONÓMICA DE 1929 Y SU IMPACTO EN LA MOVILIZACIÓN COLECTIVA DE SANTIAGO Y VALPARAÍSO (1929-1934). Scielo. Obtenido de <https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci-arttext&pid=SO719-12432021000100041>

P.da Cunha, J., & Rodríguez Vignoli, J. (2010). Crecimiento Urbano y movilidad en América Latina .

Patrimonio Arquitectónico. (s.f.). Lineamientos Generales, Para proyectos de conservación Arquitectónica en inmuebles. Obtenido de file:///C:/Users/Asus/Desktop/TESIS/DOCUMENTOS%20ARQ%20CARDET/LINEAMIENTOS_generales_viviendas_patrimoniales(1).pdf

PDOT. (2020). Obtenido de file:///C:/Users/Asus/Desktop/TESIS/PDOT%20LATACUNGA/PDyOT_Latacunga2020-2040.pdf

Peréz, E. (1999). UNIDADES DE PAISAJE: APROXIMACIÓN CIENTÍFICA Y APLICACIONES. Obtenido de <http://www.paisajeyterritorio.es/assets/unidades-de-paisaje.-aproximacion-cientifica-y-aplicaciones.-perez-chacon-espino,-e.pdf>

Pozo, P. B. (2002). Patrimonio Industrial y Cultural del Territorio.

Primicias. (20 de Diciembre de 2022). Seis tramos del tren de Ecuador volverán a funcionar en 2023. PRIMICIAS. Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/economia/tramos-tren-rehabilitado-ecuador/>

PUGS. (2020). Obtenido de file:///C:/Users/Asus/Desktop/TESIS/PDOT%20LATACUNGA/PROYECTO%20ORDENANZA%20PDOT-L2040-PUGS-L2032%20.pdf

Ramírez, A. G. (2017). DICOTOMÍAS SOBRE LO PÚBLICO Y LO PRIVADO. Obtenido de file:///C:/Users/Asus/Downloads/

Dialnet-DicotomiasSobreLoPublicoYLoPrivado-9149620.pdf

Rivera, R. (2007). Academia.

Rivera, M. (2007). Vinetur. Obtenido de ¿Qué es el análisis organoléptico?: <https://www.vinetur.com/2023022072254/que-es-el-analisis-organoleptico.html>

Rodríguez, R. (2007). Un acercamiento al paisaje urbano. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/3768/376839853006.pdf>

Rotger, D. (2018). Unidades de paisaje en cuencas metropolitanas degradadas. Arroyo del Gato, Argentina. Bitacora. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/748/74856411010/html/>

Salvat, B. G. (2019). LA INVESTIGACIÓN SOBRE EL DISEÑO PARTICIPATIVO DE ENTORNOS DIGITALES DE APRENDIZAJE. Obtenido de https://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/144898/1/Informe_codiseño.pdf

Torres, J. F. (2020). ACUERDO MINISTERIAL No. DM-2020-O63.

UNESCO. (1972). Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural. Obtenido de <https://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf>

UNESCO. (2003). El texto de la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial. Obtenido de <https://ich.unesco.org/es/convención>

UNESCO. (2011). RECOMENDACIÓN SOBRE EL PAISAJE URBANO HISTÓRICO. Obtenido de <https://whc.unesco.org/uploads/activities/documents/activity-638-100.pdf>

Vassalli, C. P. (2020). REGENERACIÓN URBANA: UN PANORAMA LATINOAMERICANO. Scielo . Obtenido de <https://www.scielo.cl/pdf/invi/v35n100/O718-8358-invi-35-100-38.pdf>

Vega Padilla , A. (2019). El paisaje Urbano Historico de Rubio como patrimonio cultural en Venezuela. Obtenido de file:///C:/Users/Asus/Downloads/5863O.pdf

Velasco, M. (2009). GESTIÓN TURÍSTICA DEL PATRIMONIO CULTURAL: ENFOQUES PARA UN DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TURISMO CULTURAL. Obtenido de <https://revistas.um.es/turismo/articulo/view/7O121/67591>

Yuln , M. (2022). Revalorización de recursos territoriales en el Noroeste de la provincia de Buenos Aires (Argentina) . *Patrimônio e Memória*, 232-250.

Benito, P., & Pozo, D. (n.d.). PATRIMONIO INDUSTRIAL Y CULTURA DEL TERRITORIO.

Borja, J., Herce, M., & Picorelli, P. (n.d.). Estrategias e instrumentos de intervención PID_OO246886.

Conti, A. (n.d.). La conservación y la gestión de las ciudades históricas desde la perspectiva del Paisaje Urbano Histórico.

Gargantini, D. M. (n.d.). Estrategias de integración urbana en contextos de informalidad y avance de la inseguridad. <http://orcid.org/0000-0002-0206-2569>.

Higueras Arnal, A. (1999). Introducción al análisis geográfico regional. Reflexiones acerca del paisaje (Vol. 12).

Introducción al Patrimonio Cultural. (n.d.).

Juan Francisco Noguera Giménez, por, & Partal en la Alhambra, E. (n.d.). La conservación activa del patrimonio arquitectónico.

Jukka Jokilehto, F. (n.d.). ernard M.

Leiva Argandoña, C., Alberti Zurita, L., Muñoz Parra, C., Jorquera, N., & Valdés Rojas, C. (2022). Un sueño común. *ARQUISUR Revista*, 12(22), 32–45. <https://doi.org/10.14409/ar.v12i22.11828>

Pérez, C. P. (n.d.). On the concept of value. A proposal of integration of different perspectives.

Plan Nacional de Patrimonio Industrial. (n.d.). www.mecd.gob.es

Rosa, C. (n.d.-a). De Res Architettura | Repensando el sistema ferroviario.

Rosa, C. (n.d.-b). De Res Architettura | Repensando el sistema ferroviario.

Sorli Lasheras, I. J. (2020). sector de la generación de la energía en Aragón: relevancia, evolución e invisibilidad de sus vestigios ante los poderes públicos. *Studium*, 25. https://doi.org/10.26754/ojs_studium/stud.2019254271

Trujillo Edgar, A., & Goyas Mejía, R. (2022). La estación en la memoria. La estación ferroviaria de Huixtla, Chiapas y sus significados a través del tiempo. *LiminaR Estudios Sociales y Humanísticos*, 21(1), 1–14. <https://doi.org/10.29043/liminar.v21i1.949>

Velasco, B., Vanessa, L., Delgado, F., & Ernesto, A. (n.d.-a). Expansión urbana, ferrocarril y segregación social en Picalaña. Ibagué, Colombia. <https://orcid.org/0000-0002-3249-3191>

Velasco, B., Vanessa, L., Delgado, F., & Ernesto, A. (n.d.-b). Expansión urbana, ferrocarril y segregación social en Picalaña. Ibagué, Colombia. <https://orcid.org/0000-0002-3249-3191>



ANEXOS

RENDERS

PROYECTO "LA ESTACIÓN"



PLANOS TÉCNICOS

PROYECTO "LA ESTACIÓN"



LÁMINAS DE PRESENTACIÓN

PROYECTO "LA ESTACIÓN"



RECORRIDO VIRTUAL

PROYECTO "LA ESTACIÓN"



GUIÓN DE ENTREVISTA_MORADORES

Figura183. Guión de entrevista_moradores.



Universidad
Indoamérica

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN

GUIÓN DE ENTREVISTA

Perfil de entrevistado:

Moradores

Tema:

Integración urbano-arquitectónica a través de la valorización del hito patrimonial "La Estación" en la ciudad de Latacunga.

Preguntas:

1.¿Como describiría la antigua estación ferroviaria de Latacunga? ¿Qué recuerdos tiene de este espacio??

2.¿Qué problemas sociales piensa que existe en la estación ferroviaria de Latacunga, en su espacio publico y en el sector de "La Estación"?

3.¿Por qué piensa que se dejó abandonada la estación ferroviaria de Latacunga?

4.¿Existió algún tipo de intervención por parte del Municipio de Latacunga para rehabilitar la estación ferroviaria de Latacunga?

5.¿Existe alguna organización barrial o dirigente que se encargue de la estación ferroviaria en el sector de "La Estación"?

6.¿Qué considera que se podría hacer en este espacio, para darle un nuevo uso a la Estación ferroviaria de Latacunga?

7.¿Qué actividades realiza y que actividades le gustaría realizar en la estación ferroviaria de Latacunga?

GUIÓN DE ENTREVISTA_COMERCIANTES

Figura184. Guión de entrevista_comerciantes.



Universidad
Indoamérica

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN

GUIÓN DE ENTREVISTA

Perfil de entrevistado:	Comerciantes
-------------------------	--------------

Tema:	Intregación urbano-arquitectónica a través de la valorización del hito patrimonial "La Estación" en la ciudad de Latacunga.
-------	---

Preguntas:	1.¿Qué actividad realiza en el espacio público de la estación ferrovía de Latacunga? <hr/>
	2.¿Qué días desempeña su actividad comercial en el espacio público de la Estación ferroviaria de Latacunga? <hr/>
	3.¿Se siente seguro/a al realizar su actividad comercial en este espacio? <hr/>
	4.¿Qué opina sobre la limpieza y el mantenimiento de este espacio? <hr/>
	5.¿Qué le gustaría que se haga en este espacio para mejorar su actividad comercial? <hr/>

GUIÓN DE ENTREVISTA_PROFESIONALES

Figura185. Guión de entrevista_profesionales.

	
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN	
GUIÓN DE ENTREVISTA	
Perfil de entrevistado:	Profesionales
Tema:	Integración urbano-arquitectónica a través de la valorización del hito patrimonial "La Estación" en la ciudad de Latacunga.
Preguntas:	<ol style="list-style-type: none">1.¿Qué dato importante podría mencionar sobre la estación ferroviaria de Latacunga a manera de reseña histórica?2.¿Cuál considera usted que fue el factor que repercutió en el abandono de la estación ferroviaria?3.Desde su especialidad, ¿Cuáles son los principales desafíos al momento de intervenir un espacio patrimonial como la estación ferroviaria de Latacunga y como se pueden abordar esos desafíos?4.Desde su conocimiento, ¿Qué parámetros se debe considerar para realizar un cambio de uso en la estación ferroviaria, y vincular este espacio público degradado a la ciudad de Latacunga?5.¿Sabe usted sobre algún plan o proyecto de intervención, que se piensa realizar para la reactivación o recuperación de la estación ferroviaria en Latacunga, actualmente?6. Desde su conocimiento ¿Qué recomendación me podría brindar para desarrollar una propuesta de intervención como un espacio recreativo, cultural y comercial?7. ¿Qué valores considera que tiene la estación ferroviaria sean estos históricos, sociales, estéticos, ambientales o tecnológicos, y por qué?8. ¿En que radica la autenticidad de la estación ferroviaria, sea en el diseño, los materiales, su arquitectura, o su entorno?

VARIABLES EJES DE LA INVESTIGACIÓN

Figura 186. Variables de la investigación.



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN

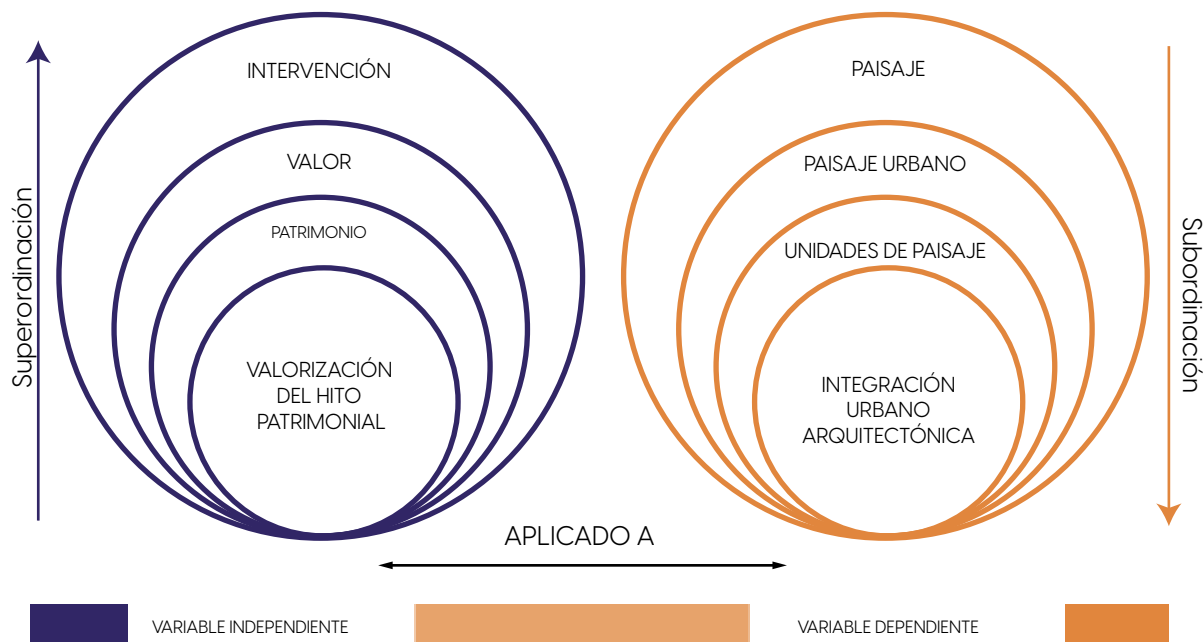
VARIABLES EJES DE LA INVESTIGACIÓN

TEMA: Integración urbano- arquitectónica a través de la valorización del hito patrimonial de "La Estación" en la ciudad de Latacunga



CATEGORÍAS FUNDAMENTALES VARIABLES

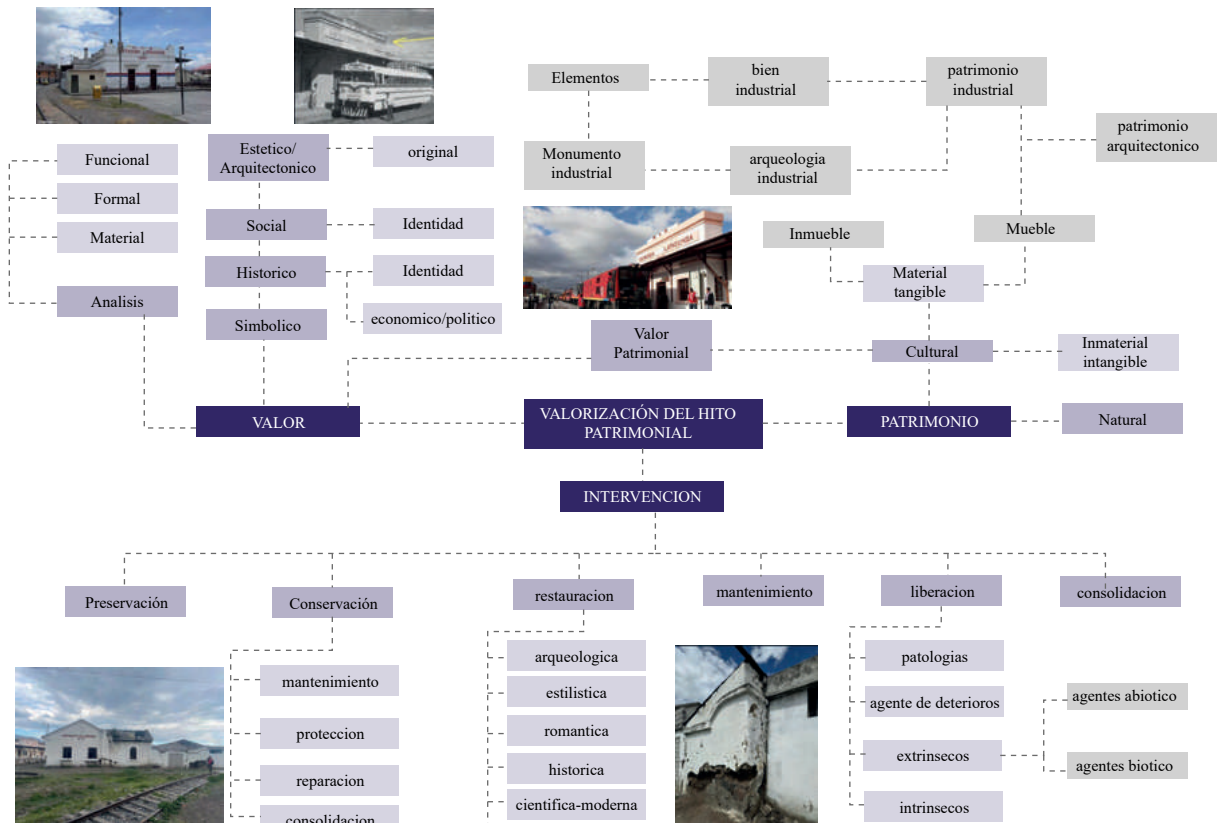
Figura 187. Categorías fundamentales según variables.



RED DE CONCEPTOS VARIABLE 1

Figura188. Red de conceptos variable 1.

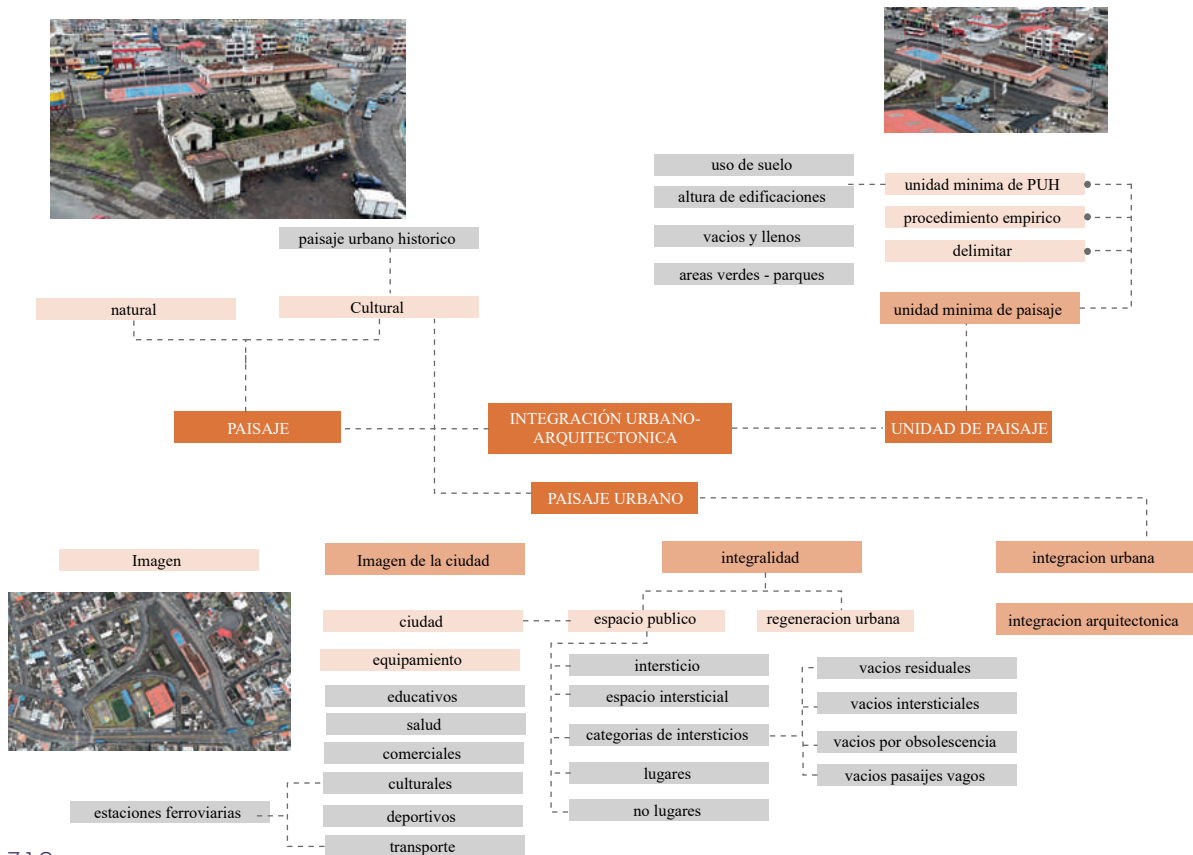
RED DE CONCEPTOS VARIABLE 1



RED DE CONCEPTOS VARIABLE 2

Figura189. Red de conceptos variable 2.

VARIABLES EJES DE LA INVESTIGACIÓN


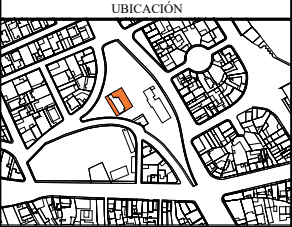
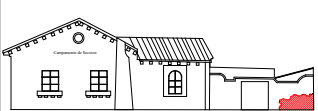




FICHA DE OBSERVACIÓN

Figura 190. Ficha de observación de campo.



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN

 FICHAS DE DIAGNOSTICO		MATERIALES	
FICHAS DE DIAGNOSTICO Y TRATAMIENTO DE PATOLOGÍAS			
UBICACIÓN		FICHA TECNICA N°	
	OBRA	Campamento de Seccion N° 37 de la Estacion Ferroviaria	
	DIRECCION		
	PATOLOGIA		
LOCALIZACIÓN DEL DETERIORO		IMAGEN DE LA LESION	
 FACHADA NORTE			
 PLANTA ARQUITECTONICA			
DESCRIPCIÓN			
POSIBLES CAUSAS			
DIAGNOSTICO		PROPUESTA DE SOLUCIÓN	
		descripcion y materiales	
		propuesta grafica	
		OBSERVACIONES	

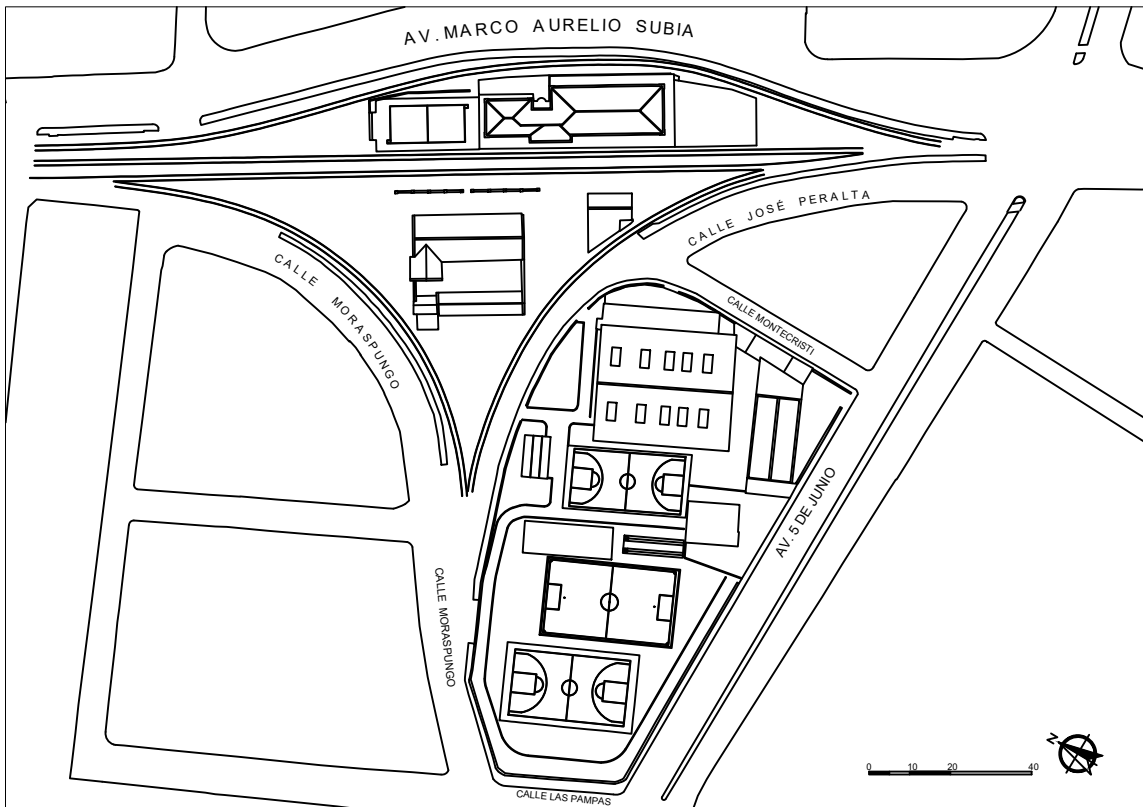
CARTOGRAFÍA PARA VISITA DE CAMPO

Figura191. Cartografía base para visita de campo.



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN

PLANIMETRIA ACTUAL PARA ANÁLISIS



FOTOGRAFÍAS

ESTADO ACTUAL "LA ESTACIÓN"



RECURSOS FÍSICOS





**Universidad
Indoamérica**

Ambato

Calle Bolívar 20-35 y Quito
(03) 2 421713 / 2421452

Quito

Machala y Sabanilla (Sector Cotacollao)
(02) 3998227 / 3998238
www.indoamerica.edu.ec