

**UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ**

**Colegio de Arquitectura y Diseño Interior**

**LA MEMORIA EN MOVIMIENTO**

**Ariana Josseth Salazar Duque**

**Arquitectura**

Trabajo de fin de carrera presentado como requisito  
para la obtención del título de  
Arquitecta

Quito, 08 de mayo de 2025

# **UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ**

**Colegio de Arquitectura y Diseño Interior**

## **HOJA DE CALIFICACIÓN DE TRABAJO DE FIN DE CARRERA**

**LA MEMORIA EN MOVIMIENTO**

**Ariana Josseth Salazar Duque**

**Nombre del profesor, Título académico**

Karina Cazar Recalde, Arquitecta.

Quito, 08 de mayo de 2025

## © DERECHOS DE AUTOR

Por medio del presente documento certifico que he leído todas las Políticas y Manuales de la Universidad San Francisco de Quito USFQ, incluyendo la Política de Propiedad Intelectual USFQ, y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo quedan sujetos a lo dispuesto en esas Políticas.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Educación Superior del Ecuador.

Nombres y apellidos: Ariana Josseth Salazar Duque

Código: 00213078

Cédula de identidad: 1719320655

Lugar y fecha: Quito, 08 de mayo de 2025

## **ACLARACIÓN PARA PUBLICACIÓN**

**Nota:** El presente trabajo, en su totalidad o cualquiera de sus partes, no debe ser considerado como una publicación, incluso a pesar de estar disponible sin restricciones a través de un repositorio institucional. Esta declaración se alinea con las prácticas y recomendaciones presentadas por el Committee on Publication Ethics COPE descritas por Barbour et al. (2017) Discussion document on best practice for issues around theses publishing, disponible en <http://bit.ly/COPETheses>.

## **UNPUBLISHED DOCUMENT**

**Note:** The following capstone project is available through Universidad San Francisco de Quito USFQ institutional repository. Nonetheless, this project – in whole or in part – should not be considered a publication. This statement follows the recommendations presented by the Committee on Publication Ethics COPE described by Barbour et al. (2017) Discussion document on best practice for issues around theses publishing available on <http://bit.ly/COPETheses>.

## RESUMEN

La investigación parte del análisis del impacto que tienen los hitos turísticos alrededor de la ciudad, en la imagen colectiva de sus habitantes y como estos influyen en los procesos urbanos de Quito. Existen hitos turísticos patológicos, los cuales se encuentran en pausa o han sido olvidados, estos interrumpen o detienen el desarrollo urbano.

Chimbacalle, un barrio tradicional de Quito ha estado inmerso en un constante proceso de deterioro y preservación, marcado principalmente por la presencia de la estación de trenes de Chimbacalle. Actualmente, el barrio es predominantemente residencial y la estación se encuentra en un estado de olvido y abandono.

Este proyecto se concibe como un espacio donde el pasado y el presente dialogan, manteniendo viva la historia ferroviaria mientras se adapta a nuevas dinámicas urbanas y culturales.

**Palabras clave:** tren, Chimbacalle, hito turístico, preservación, estación.

## ABSTRACT

The research begins with an analysis of the impact that tourist landmarks around the city have on the collective image of its inhabitants and how these influence the urban processes of Quito. There are pathological tourist landmarks—those that are on hold or have been forgotten—which interrupt or hinder urban development.

Chimbacalle, a traditional neighborhood of Quito, has been immersed in a continuous process of deterioration and preservation, primarily marked by the presence of the Chimbacalle train station. Currently, the neighborhood is predominantly residential, and the station remains in a state of neglect and abandonment.

This project is conceived as a space where the past and present engage in dialogue, keeping the railway history alive while adapting to new urban and cultural dynamics.

**Key words:** train, Chimbacalle, tourist landmark, preservation, station.

## TABLA DE CONTENIDO

|                                            |           |
|--------------------------------------------|-----------|
| 1.Introducción .....                       | <b>10</b> |
| 2.Marco Teórico.....                       | <b>11</b> |
| 2.1. Definición .....                      | 11        |
| 2.2. Teoría.....                           | 11        |
| 3.Quito y sus hitos turísticos.....        | <b>12</b> |
| 3.1. Hitos imagen colectiva .....          | 12        |
| 3.2. Hitos - Centralidad. ....             | 13        |
| 3.3. Hitos infraestructura turística. .... | 14        |
| 4.Hipotesis, Tema y Caso .....             | <b>15</b> |
| 5.Sitio: Chimbacalle.....                  | <b>16</b> |
| 5.1. Campo.....                            | 17        |
| 5.2. Forma y Función.....                  | 18        |
| 5.3. Espacios Verdes.....                  | 19        |
| 6.Precedentes .....                        | <b>20</b> |
| 6.1. Centro Cultural SECS Pompeia.....     | 20        |
| 6.2. Gantry plaza state park .....         | 21        |
| 6.3. Railroad Park.....                    | 21        |
| 7.Proyecto .....                           | <b>22</b> |
| 7.1. Concepto.....                         | 22        |
| 7.2. Programa arquitectónico.....          | 23        |
| 7.3. Partido.....                          | 24        |
| 7.4. Planimetría general .....             | 25        |
| 7.5. Maquetas.....                         | 33        |
| 7.6. Anexos.....                           | 36        |
| 8.Conclusiones .....                       | <b>38</b> |
| 9.Referencias bibliográficas.....          | <b>39</b> |

## ÍNDICE DE TABLAS

|                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Tabla 1.</b> Cuadro de áreas. <b>Elaboración propia</b> ..... | 23 |
|------------------------------------------------------------------|----|



## ÍNDICE DE FIGURAS

|                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Figura 1.</b> Quito y sus Hitos Turísticos. <b>Elaboración propia</b> .....     | 13 |
| <b>Figura 2.</b> Hitos – Imagen Colectiva. <b>Elaboración propia</b> .....         | 13 |
| <b>Figura 3.</b> Hitos – Centralidad. <b>Elaboración propia</b> .....              | 14 |
| <b>Figura 4.</b> Infraestructura Turística. <b>Elaboración propia</b> .....        | 15 |
| <b>Figura 5.</b> Terreno Seleccionado. <b>Elaboración propia</b> .....             | 17 |
| <b>Figura 6.</b> Chimbacalle: Barrio Tradicional. <b>Elaboración propia</b> .....  | 18 |
| <b>Figura 7.</b> Análisis de sitio. <b>Elaboración propia</b> .....                | 19 |
| <b>Figura 8.</b> Análisis de sitio – Áreas verdes. <b>Elaboración propia</b> ..... | 20 |
| <b>Figura 9.</b> Precedentes. <b>Elaboración propia</b> .....                      | 21 |
| <b>Figura 10.</b> Diagrama de concepto. <b>Elaboración propia</b> .....            | 22 |
| <b>Figura 11.</b> Diagrama Programa. <b>Elaboración propia</b> .....               | 23 |
| <b>Figura 12.</b> Diagrama Partido. <b>Elaboración propia</b> .....                | 24 |
| <b>Figura 13.</b> Implantación. <b>Elaboración propia</b> .....                    | 25 |
| <b>Figura 14.</b> Corte Longitudinal 1. <b>Elaboración propia</b> .....            | 25 |
| <b>Figura 15.</b> Planta inferior N-7.00m. <b>Elaboración propia</b> .....         | 26 |
| <b>Figura 16.</b> Corte longitudinal 2. <b>Elaboración propia</b> .....            | 26 |
| <b>Figura 17.</b> Planta Baja N+1.5m. <b>Elaboración propia</b> .....              | 27 |
| <b>Figura 18.</b> Planta Nivel N+5.10 m. <b>Elaboración propia</b> .....           | 28 |
| <b>Figura 19.</b> Planta Nivel N+8.70 m. <b>Elaboración propia</b> .....           | 29 |
| <b>Figura 20.</b> Planta Nivel N+12.30m. <b>Elaboración propia</b> .....           | 30 |
| <b>Figura 21.</b> Corte transversal 1. <b>Elaboración propia</b> .....             | 31 |
| <b>Figura 22.</b> Corte transversal 2. <b>Elaboración propia</b> .....             | 31 |
| <b>Figura 23.</b> Fachada frontal. <b>Elaboración propia</b> .....                 | 31 |
| <b>Figura 24.</b> Fachada lateral. <b>Elaboración propia</b> .....                 | 31 |
| <b>Figura 25.</b> Fachada posterior. <b>Elaboración propia</b> .....               | 31 |
| <b>Figura 26.</b> Axonometría. <b>Elaboración propia</b> .....                     | 32 |
| <b>Figura 27.</b> Corte fugado. <b>Elaboración propia</b> .....                    | 32 |
| <b>Figura 28.</b> Vistas exteriores. <b>Elaboración propia</b> .....               | 32 |
| <b>Figura 29.</b> Vistas interiores. <b>Elaboración propia</b> .....               | 33 |
| <b>Figura 30.</b> Fotografías maquetas finales .....                               | 35 |
| <b>Figura 31.</b> Láminas de síntesis.....                                         | 37 |

## **1. INTRODUCCIÓN**

En Quito existen puntos turísticos que se utilizan para promocionar la ciudad y que tienen un significado profundo en la memoria colectiva de los quiteños. Sin embargo, más allá de su valor como hitos turísticos, cabe preguntarse: ¿cuál es la situación actual de estos lugares en la ciudad? Si bien algunos se encuentran preservados, muchos otros atraviesan procesos de deterioro. Por ello, más que simples hitos, deben entenderse como elementos de infraestructura turística e histórica que forman parte del tejido urbano.

## 2. MARCO TEÓRICO

### 2.1. Definición

Existen varias maneras de entender e interpretar a la ciudad, una de ellas es a través de sus hitos. La palabra “hito” proviene del latín *fictus*, que significa fijar o clavar. En sus principios se refería a una estaca que se clavaba en la tierra para delimitar linderos. Sin embargo, con el pasar del tiempo su significado evolucionó y se le empezó a atribuir características de lugar o referencia. Actualmente hito se utiliza para describir puntos de referencia que sirven para orientarse en un sitio, estos pueden ser edificios o monumentos de carácter histórico o cívico.

Por otro lado, la palabra “turismo” proviene del francés *tour* que significa vuelta o gira. Se lo empezó a utilizar para referirse a los viajes de formación que realizaban los jóvenes antes. Actualmente turismo se refiere a la acción de viajar por placer y desplazarse de un lugar a otro fuera del entorno habitual.

### 2.2. Teoría

Teóricos como Kevin Lynch y Aldo Rossi, han buscado maneras de entender y analizar La ciudad a través de sus hitos. Para dar una característica clave a los hitos, Kevin Lynch en su libro *la imagen de la ciudad*, menciona que “La característica física clave de esta clase es la singularidad, un aspecto que es único o memorable en el contexto” (Lynch, 1960, p.98). Esto es relevante ya que la característica principal de los hitos no es su tamaño, ni su uso, ni su forma, sino lo que realmente le hace ser un hito es el resaltar dentro de su contexto urbano. De esta manera al analizar la ciudad, se debe tener en cuenta la singularidad así será más sencillo determinar los hitos dentro de Quito.

Aldo Rossi ve a la ciudad como un artefacto histórico y se refiere a los hitos como monumentos. En su libro *La arquitectura de la ciudad*, señala que “Los monumentos son

persistentes en la ciudad y efectivamente persisten aun físicamente. Esta persistencia y permanencia viene dada por su valor constitutivo; por la historia y el arte, por el ser y la memoria” (Rossi, 1982, p.102). Con esta premisa se puede comprender que la memoria colectiva de los ciudadanos juega un rol indispensable en la permanencia de estos monumentos.

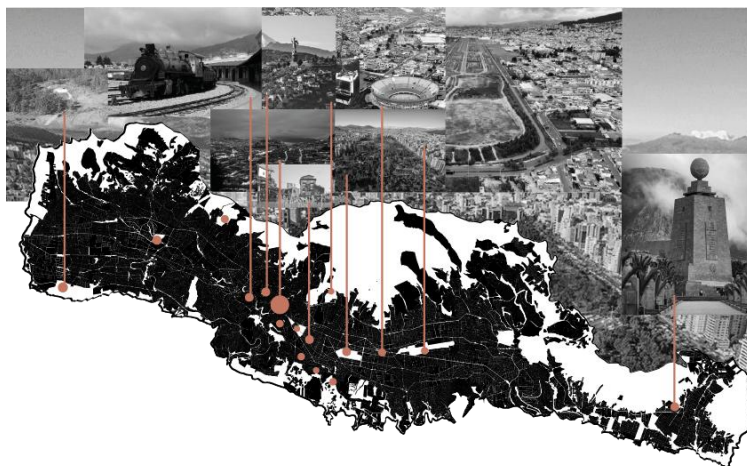
De igual manera Rossi nos explica la relevancia que tienen los hitos en los procesos urbanos de la ciudad, menciona que “Un monumento es dialectalmente relacionado con el crecimiento de la ciudad, y esta dialéctica de permanencia y crecimiento es característica del tiempo en la ciudad” (Rossi, 1982, p.6). Por lo tanto, es indispensable entender la relevancia que tienen los hitos en los procesos urbanos, ya que pueden acelerar o retrasar el proceso. Según Rossi cuando un monumento retrasa el proceso urbano se vuelve automáticamente patológico.

### **3. QUITO Y SUS HITOS TURÍSTICOS**

#### **3.1. Hitos imagen colectiva**

Existen distintas maneras de analizar la ciudad mediante sus hitos, sin embargo, esta vez analizaré a Quito a través de sus hitos turísticos. Alrededor de la ciudad existen varios puntos turísticos con los cuales se promociona a Quito. Estos se encuentran en la memoria colectiva de sus habitantes, unos más que otros. Este análisis se da alrededor de los hitos turísticos patológicos, los cuales están presentes en la memoria colectiva de los quiteños pero que, por factores externos se encuentran actualmente olvidados y en pausa.

Algunas de estas infraestructuras turísticas son: la mitad del mundo, el centro histórico de Quito, la plaza de toros, la Mariscal y Chimbacalle. Dentro de estas zonas existen espacios turísticos que se encuentran en pausa o en proceso de deterioro y abandono.



**Figura 1. Quito y sus Hitos Turísticos. Elaboración propia**



**Figura 2. Hitos – Imagen Colectiva. Elaboración propia**

### 3.2.Hitos – Centralidad

Se puede observar que la mayoría de hitos se encuentran en la zona centro-norte de Quito, lo cual tiene mucho que ver con la manera en la que fue diseñada la ciudad. Ya que su creación fue desde el centro hacia afuera. Para este análisis decidí tomar de Rossi la clasificación de hitos: hitos naturales, hitos urbanos, hitos históricos e hitos patológicos. Alrededor de la ciudad tenemos varios de estos hitos según su clasificación. Sin embargo, los hitos patológicos son nuestro eje central de investigación. Al profundizar y ubicar las rutas del metro de Quito y del Quito Tour Bus, se logra sintetizar la información a los hitos patológicos que se encuentren en ese rango de distancia.

Por lo cual la mitad del mundo y otras infraestructuras quedan fuera del rango de estudio. La importancia de enfocarnos en aquellos hitos patológicos próximos a las dos rutas antes mencionadas es que al tener esta proximidad con la movilidad contemporánea nos da un rango de análisis más específico. Al hablar de turismo, la mayoría de veces se busca zonas que estén en el centro de la ciudad y sean accesibles.



**Figura 3. Hitos – Centralidad. *Elaboración propia***

### **3.3. Hitos infraestructura turística**

Entre las infraestructuras turísticas que están en el rango de estudio, se encuentran dos zonas con potencial para realizar el proyecto: La Mariscal y Chimbacalle. Ambas infraestructuras cuentan con una característica en común, y es que alrededor de la historia del turismo de Quito, ambas han sido zonas bastante turísticas, pero de igual manera se han encontrado en este proceso de olvido. Tanto así que actualmente son zonas peligrosas de la ciudad y ya no tienen el carácter turístico que tenían antes.

Según el Gobierno de la Provincia de Pichincha (s.f.) “Uno de los lugares de encuentro favoritos de los residentes de la capital, y esencial destino turístico de quienes la visitan es la plaza foch, la zona rosa más grande de quito.” Con el descuido y el pasar del tiempo esto actualmente no es así. De igual manera, cuando la estación de trenes en Chimbacalle estaba activa se mencionaba que “La restauración ha permitido generar desarrollo social y económico

para el sector, brindando a la comunidad la oportunidad de crear emprendimientos importantes y de rescatar los espacios públicos de su comunidad” (Gobierno de la Provincia de Pichincha, s.f.). Chimbacalle, cuando se abrieron las puertas de la estación de trenes tuvo un cambio tanto a nivel económico como social, es justo lo que se explicaba anteriormente, como los hitos pueden acelerar o detener los procesos urbanos. Actualmente en estas dos zonas antes mencionadas los hitos han detenido el proceso urbano y se encuentran en pausa, convirtiendo estos lugares en zonas peligrosas y olvidadas.



**Figura 4. Infraestructura Turística. *Elaboración propia***

#### **4. HIPÓTESIS, TEMA Y CASO**

La hipótesis nace a partir de entender la relevancia de los hitos turísticos patológicos en la ciudad de Quito. Anteriormente eran hitos de la ciudad con bastante movimiento y relevancia,

sin embargo, actualmente se han convertido en hitos patológicos los cuales detienen el proceso urbano de las zonas analizadas, estas zonas se encuentran en un proceso de pausa y deterioro sin tener un uso o fin específico. Estos hitos turísticos patológicos pueden volver a reactivarse mediante la implementación de infraestructura que logre activar tanto la zona como la memoria de sus habitantes con respecto a ese lugar.

**Tema:** La preservación y el turismo en la ciudad de Quito.

**Caso:** Parque Cultural en Chimbacalle.

## **5. SITIO: CHIMBACALLE**

Chimbacalle es una de las zonas con mayor potencial en Quito, gracias a su riqueza cultural e histórica. Este barrio tradicional destaca por tener una infraestructura cargada de memoria, donde cada rincón refleja su identidad. La antigua estación de trenes marcó un hito en la llegada de la modernidad, impulsando el desarrollo del pueblo obrero y atrayendo fábricas e industrias que transformaron profundamente su entorno urbano y social.





***Figura 5. Terreno Seleccionado. Elaboración propia***

### **5.1.Campo**

Chimbacalle ha presenciado varios acontecimientos importantes a lo largo de la historia, de igual manera es uno de los barrios que tiene bastantes hitos históricos a su alrededor. Entre los más importantes esta la llegada del tren y la creación de la estación de trenes en Chimbacalle. A partir de este suceso llegó la modernidad a la capital y varias fábricas y negocios empezaron abrirse alrededor. Partiendo de esta premisa se comprende la importancia de este barrio tradicional para las personas que presenciaron el momento y para las que lo conocieron mediante historias. Con la reactivación de la estación el barrio volvió a tener recuerdos de aquellos principios, sin embargo, también ha sido la causante de que el barrio este en un constante proceso de deterioro y preservación. Según el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2002) “Chimbacalle ha jugado un papel importante en la configuración de la ciudad y ha participado de una manera directa en la economía local y nacional.”

Actualmente el barrio es netamente residencial y la estación se encuentra en un estado de olvido donde no se sabe qué hacer con esta infraestructura que ayudaba a potenciar el barrio, mediante el análisis se puede observar que si bien el barrio cuenta con varias infraestructuras alrededor le falta una que aporte a este sentido de comunidad y le pueda devolver la vida al barrio y ser el nuevo corazón de este, respetando el pasado que tiene.

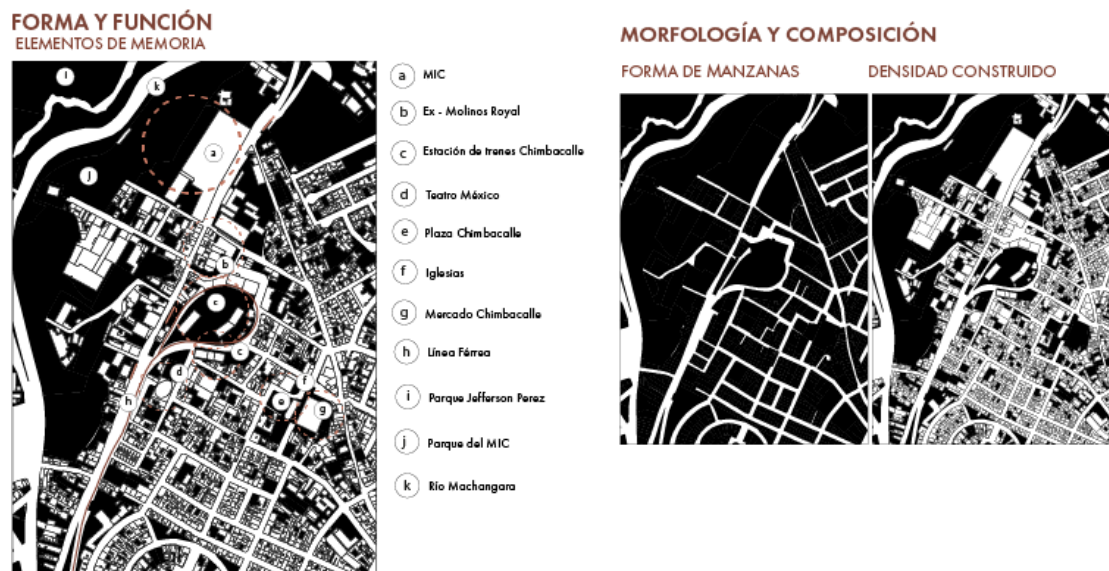


**Figura 6.** Chimbacalle: Barrio Tradicional. *Elaboración propia*

## 5.2. Forma y función

Tras realizar el análisis se puede observar que la mayor parte de uso del suelo en Chimbacalle corresponde al residencial. Sin embargo, es importante resaltar que a los alrededores se cuenta con unidades educativas y escasos espacios recreativos. Sus elementos de memoria se componen por hitos históricos que fueron apareciendo conforme el tren existía. Algunos de estos siguen en funcionamiento como el Teatro México y el Mercado, mientras que otros adoptaron nuevas funciones con el pasar de los años como es el MIC, antes conocido

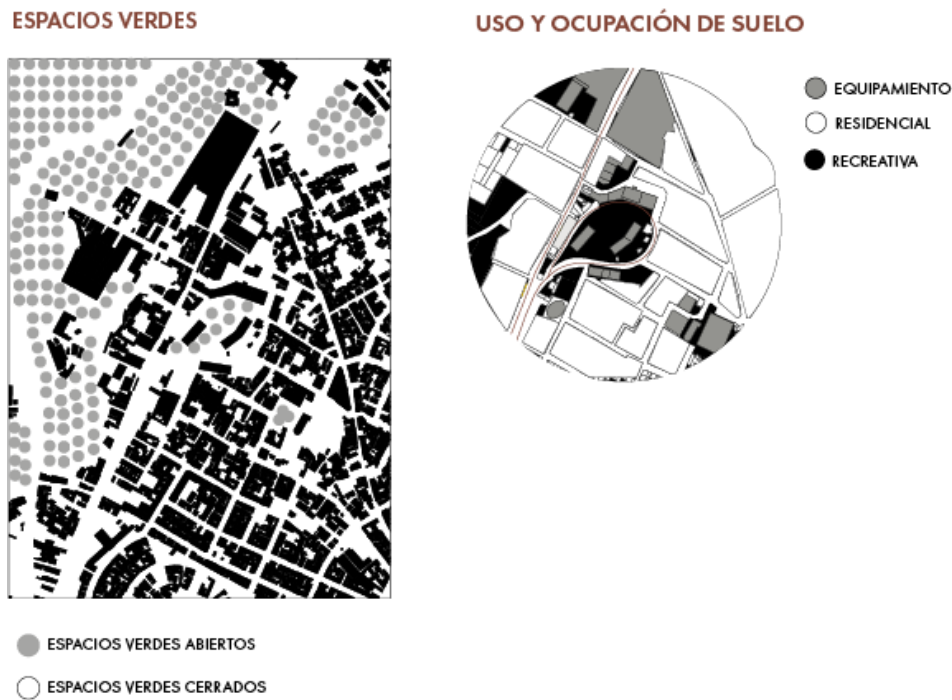
como las antiguas fábricas de la Industrial y otros en estado de pausa e inactivos como los molinos royal y la antigua estación de trenes Chimbacalle.



**Figura 7. Análisis de sitio. Elaboración propia**

### 5.3. Espacios verdes

En Chimbacalle las áreas verdes son menos favorables, existe una falta de espacios verdes públicos ya que los que más abundan están en lotes privados o casas. Un informe del Centro de Información Urbana de Quito (CIUQ) señala que 16 de las 32 parroquias urbanas de Quito presentan un déficit dotacional de áreas verdes, especialmente en sectores del sur de Quito, entre ellas Chimbacalle. Gracias a esta información se llegó a la conclusión de que era necesario implementar en el proyecto un área verde considerable, como un parque. Según Últimas Noticias (s.f.) “Los vecinos de Chimbacalle dicen que en el barrio hay de todo. Sin embargo, piden que haya más espacios recreativos para la comunidad”. Este es otro punto relevante a tomar en cuenta al momento de delimitar el programa arquitectónico.



**Figura 8.** *Análisis de sitio – Áreas verdes. Elaboración propia*

## 6. PRECEDENTES

Existen ciertos elementos relevantes sobre parques culturales a nivel programático que puedo usar como precedentes para la elaboración de mi proyecto, entre ellos esta: El Centro Cultural SECS Pompeia, Gantry Plaza State Park y Railroad Park. Estos proyectos trabajan en lugares donde ya había edificaciones existentes y dos de ellos están conectados con historia ferroviaria.

### 6.1. Centro cultural SECS Pompeia – Lina Bo Bardi

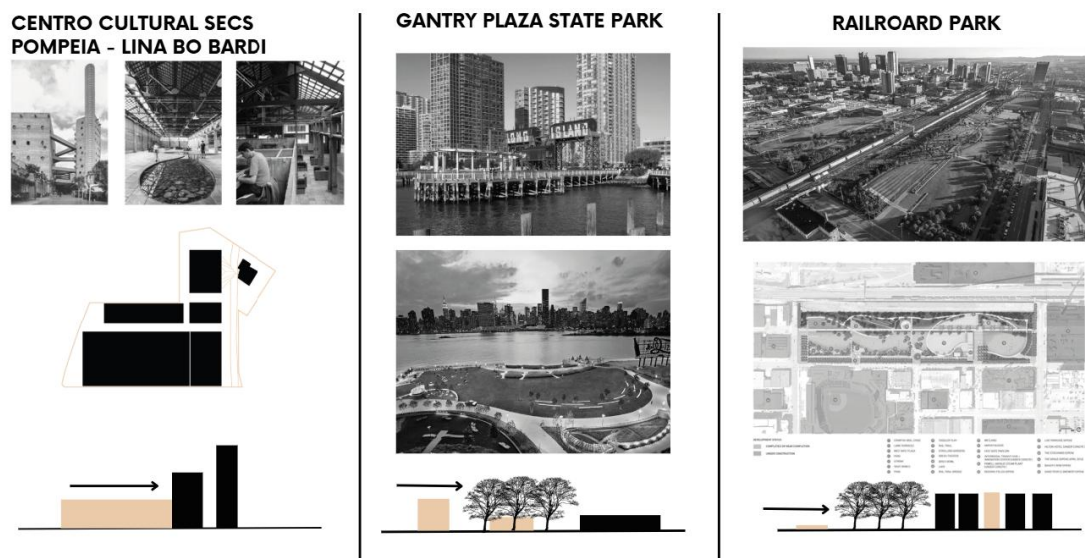
Este proyecto se emplaza sobre una antigua fábrica, lo interesante es como Lina Bo Bardi genera una torre que logra conectarse tanto en forma como en programa con la fábrica. Las nuevas torres logran trabajar con lo viejo y lo nuevo, generando una nueva condición para este espacio.

## 6.2. Gantry plaza state park

Este parque está ubicado en un antiguo distrito industrial en NY, la manera en la que se resuelven los espacios con la estructura existente de las industrias me parece lo relevante. Ya que no se busca esconder el pasado sino se le da un lugar donde ser y mediante los nuevos espacios contemporáneos llega a formar un nuevo lugar. De esta manera el parque se convierte en un lugar versátil para eventos de la comunidad y para ser un espacio de descanso o recorrido.

## 6.3. Railroad park

En una antigua estación de trenes se genera un parque, este deja los rieles como senderos e integra espacios comunitarios en el área verde. Lo divide en 4 partes de acuerdo a los frentes del contexto en el que se encuentra, así responde a varias necesidades de la comunidad.



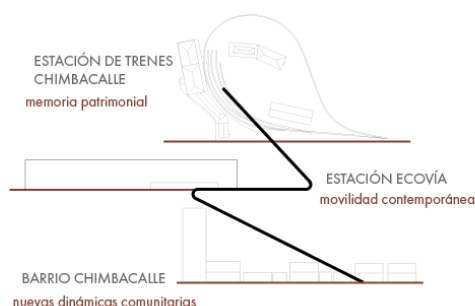
**Figura 9. Precedentes. Elaboración propia**

## 7. PROYECTO

El parque cultural se concibe como un espacio donde el pasado y el presente dialogan, manteniendo viva la historia ferroviaria mientras se adapta a nuevas dinámicas urbanas y culturales. La propuesta busca generar un recorrido experiencial que evoque el viaje y el flujo del tren, reinterpretando su legado en un entorno contemporáneo para la comunidad. Además, se plantea un edificio-estación ubicado en la parada de la ecovía, que funcionará como nodo de conexión entre el centro cultural, el museo y el parque, integrando la movilidad actual con la memoria del ferrocarril.

### 7.1. Concepto

La idea del proyecto parte de comprender como el pasado y el presente dialogan en un espacio con tanto valor histórico como la estación de trenes de Chimbacalle. Desde una estación detenida o inactiva, se plantea su reactivación como un nuevo eje de movimiento para la comunidad, considerando sus frentes patrimoniales, de movilidad (como la ecovía) y su contexto barrial. La memoria colectiva no es estática, sino que se transforma y se adapta a nuevas realidades. En este caso la del pasado con memoria histórica y la del presente con nuevas formas de movimiento.



**Figura 10. Diagrama de concepto. Elaboración propia**

## 7.2. Programa Arquitectónico

El recorrido museográfico inicia con el tránsito por una rampa que atraviesa el mural y el edificio, hasta culminar en el museo del tren. La estación de la ecovía se integra al edificio, generando un espacio de circulación activa, itinerante y accesible. Finalmente, el proyecto se abre hacia la comunidad con espacios destinados a talleres y actividades culturales, consolidando así un vínculo entre memoria, movilidad y participación ciudadana.

**Tabla 1. Cuadro de áreas. Elaboración propia**

| CUADRO DE ÁREAS                            |                            |
|--------------------------------------------|----------------------------|
| PROGRAMA                                   | ÁREA                       |
| <b>MUSEO DEL TREN</b>                      |                            |
| EXHIBICIONES PERMANENTES                   | 351 m <sup>2</sup>         |
| EXHIBICIONES TEMPORALES                    | 469 m <sup>2</sup>         |
| TIENDA MUSEO                               | 60 m <sup>2</sup>          |
| EXPERIENCIA INMERSIVA                      | 491 m <sup>2</sup>         |
| RESTAURANTE                                | 630 m <sup>2</sup>         |
| <b>TOTAL</b>                               | <b>2948 m<sup>2</sup></b>  |
| <b>CENTRO CULTURAL / EDIFICIO ESTACIÓN</b> |                            |
| ESTACIÓN ECOVIA                            | 50 m <sup>2</sup>          |
| PLAZA                                      | 770 m <sup>2</sup>         |
| ESPACIO ITINERANTE                         | 690 m <sup>2</sup>         |
| COWORKING                                  | 760 m <sup>2</sup>         |
| TALLERES COMUNITARIOS                      | 1000 m <sup>2</sup>        |
| TORRE MIRADOR                              | 60 m <sup>2</sup>          |
| AUDITORIO                                  | 768 m <sup>2</sup>         |
| HUERTO MIRADOR                             | 170 m <sup>2</sup>         |
| CAFETERÍA                                  | 25 m <sup>2</sup>          |
| ANFITEATRO                                 | 485 m <sup>2</sup>         |
| <b>TOTAL</b>                               | <b>4985 m<sup>2</sup></b>  |
| <b>CASA SOMOS</b>                          |                            |
| CENTRO DEL ADULTO MAYOR                    | 408 m <sup>2</sup>         |
| CENTRO DE JOVENES                          | 958 m <sup>2</sup>         |
| CASA COMUNAL                               | 176 m <sup>2</sup>         |
| <b>TOTAL</b>                               | <b>1542 m<sup>2</sup></b>  |
| <b>PARQUE - ANTIGUA ESTACIÓN</b>           |                            |
| PARQUE CULTURAL                            | 9884 m <sup>2</sup>        |
| RIELES DEL TREN                            | 2334 m <sup>2</sup>        |
| <b>TOTAL</b>                               | <b>12218 m<sup>2</sup></b> |
| <b>ADMINISTRACIÓN Y SERVICIOS</b>          |                            |
| OFICINAS ADMINISTRACIÓN                    | 60 m <sup>2</sup>          |
| BAÑOS                                      | 238 m <sup>2</sup>         |
| <b>TOTAL</b>                               | <b>298 m<sup>2</sup></b>   |
| CIRCULACIÓN Y MUROS 20%                    | 1952 m <sup>2</sup>        |
| <b>TOTAL</b>                               | <b>9764 m<sup>2</sup></b>  |
| EXTERIORES                                 | 12218 m <sup>2</sup>       |
| <b>TOTAL CON EXTERIORES</b>                | <b>21982 m<sup>2</sup></b> |

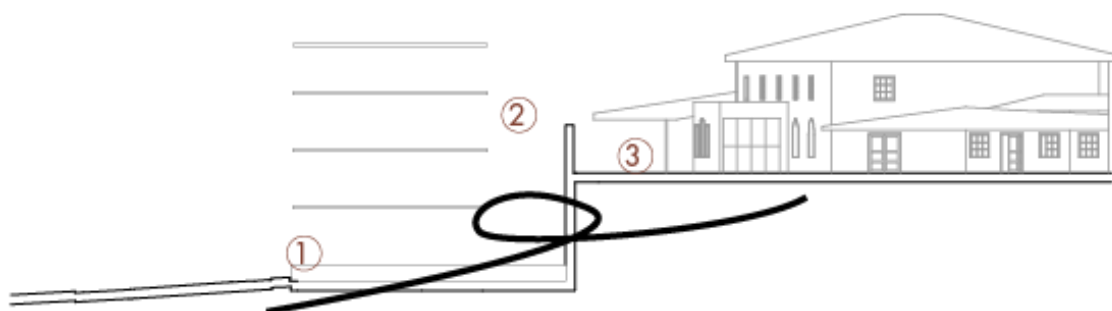


**Figura 11. Diagrama Programa. Elaboración propia**

### 7.3. Partido

Se propone la reactivación de la antigua estación a través de un parque cultural donde convergen historia, cultura y movilidad. El proyecto busca poner en movimiento esta memoria colectiva, integrándola con dinámicas contemporáneas de encuentro, participación comunitaria y desplazamiento urbano.

Existe un mural del artista ecuatoriano Apitatan que actúa como un límite visual y simbólico entre la antigua estación de trenes y la vía principal. Este mural se encuentra acompañado por una plaza pública y la estación de la ecovía. El edificio propuesto funciona como un elemento articulador entre lo patrimonial, el sistema de transporte (ecovía) y la comunidad.



- ① La plaza de la Ecovía con el mural
- ② Edificio-estación
- ③ Estación de trenes Chimbacalle y Parque Cultural

**Figura 12.** Diagrama Partido. *Elaboración propia*



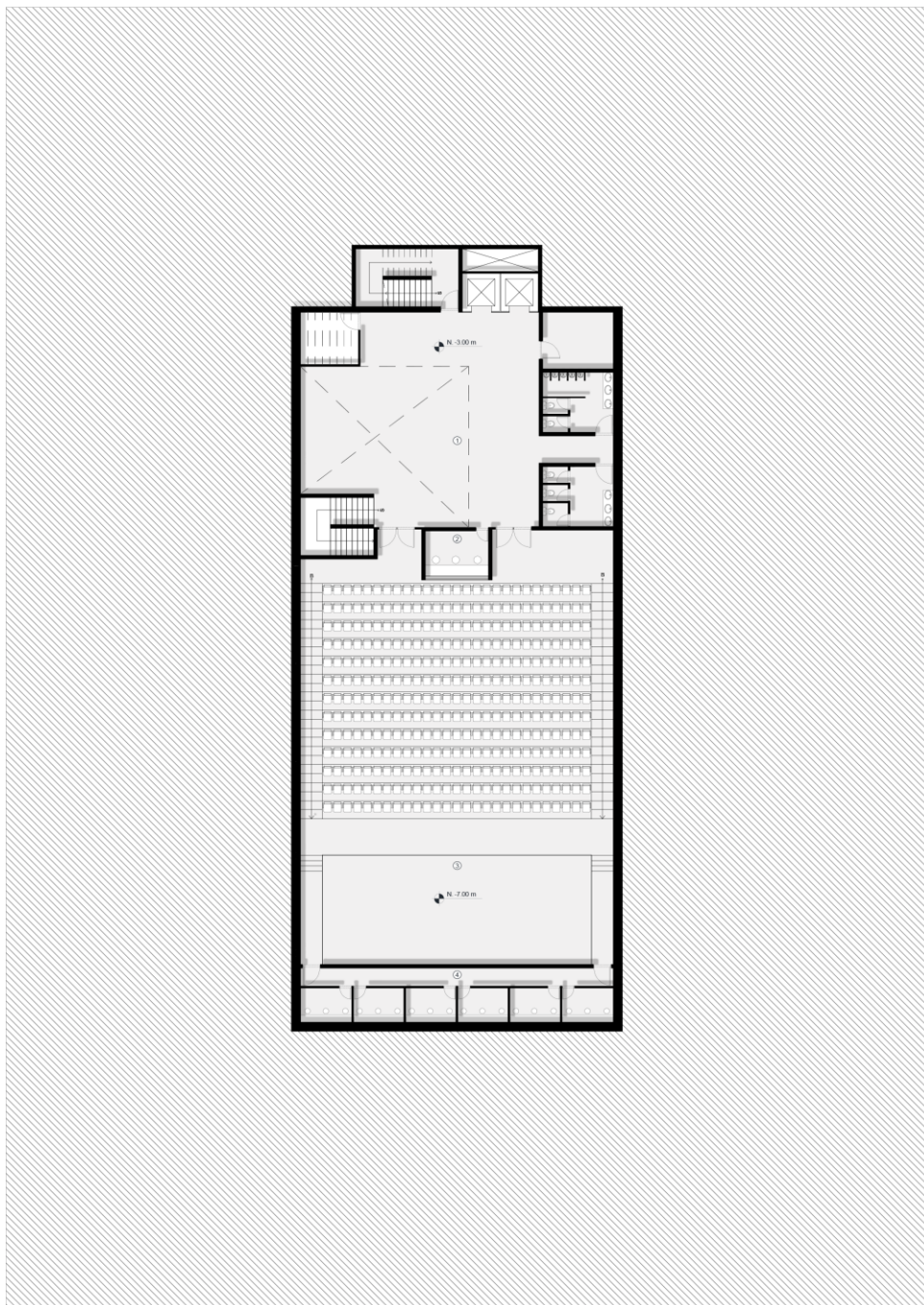
#### 7.4. Planimetría general



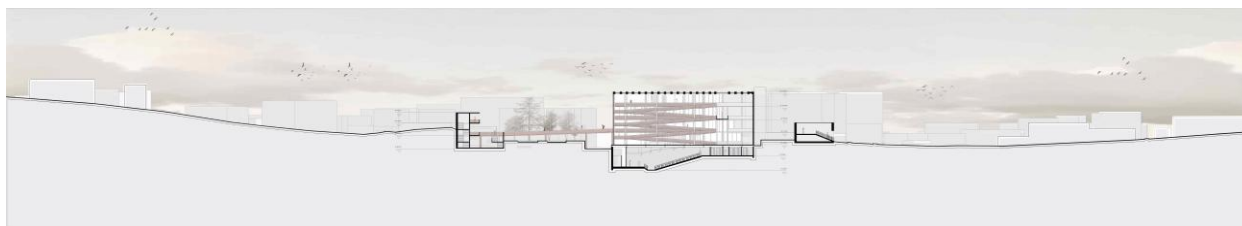
**Figura 13. Implantación. Elaboración propia**



**Figura 14. Corte Longitudinal 1. Elaboración propia**



**Figura 15. Planta inferior N-7.00m. Elaboración propia**

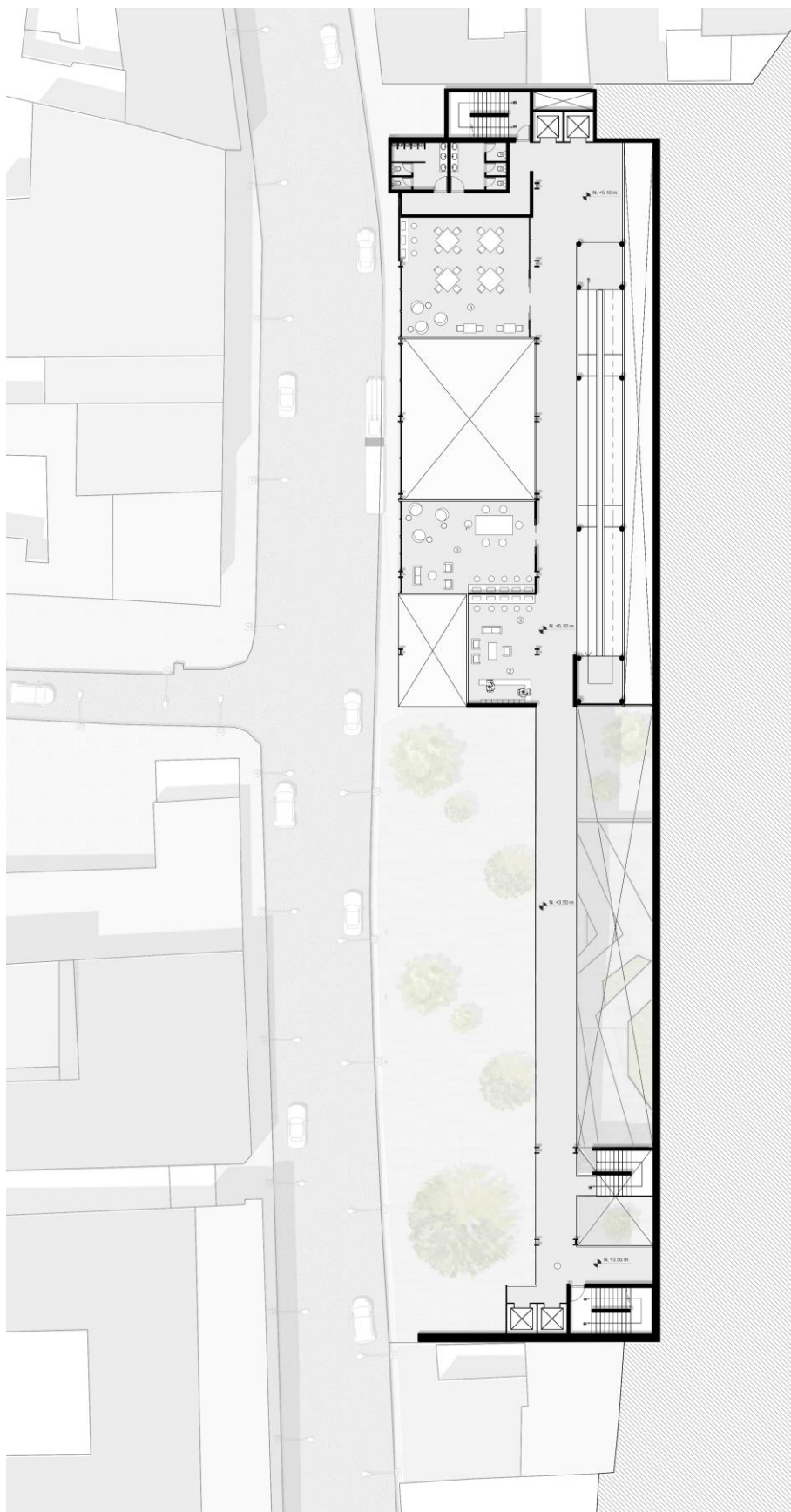


**Figura 16. Corte longitudinal 2. Elaboración propia**

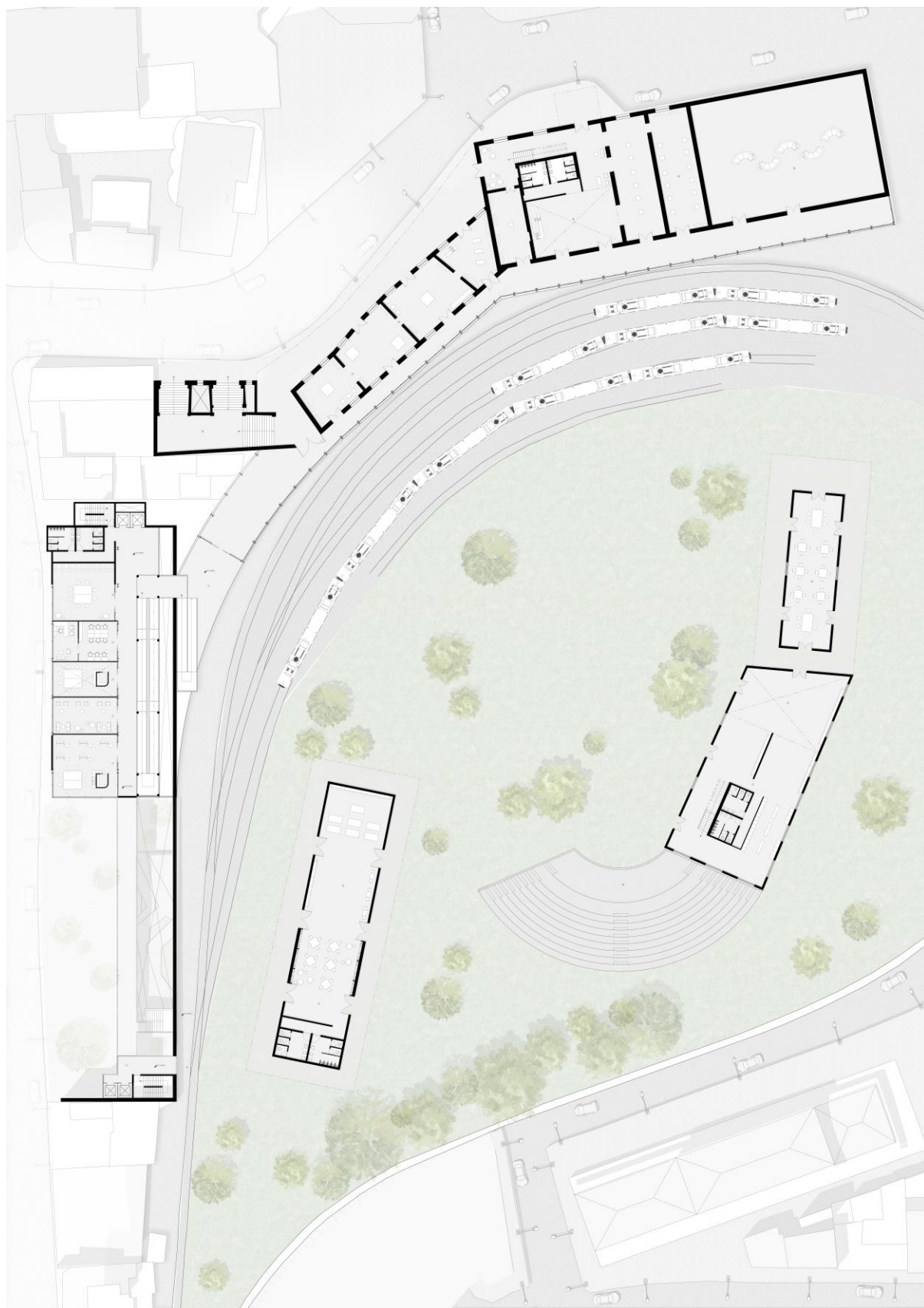


**Figura 17. Planta Baja N+1.5m. Elaboración propia**





**Figura 18. Planta Nivel N+5.10 m. Elaboración propia**



**Figura 19. Planta Nivel N+8.70 m. Elaboración propia**



**Figura 20. Planta Nivel N+12.30m. Elaboración propia**





**Figura 21. Corte transversal 1. Elaboración propia**



**Figura 22. Corte transversal 2. Elaboración propia**



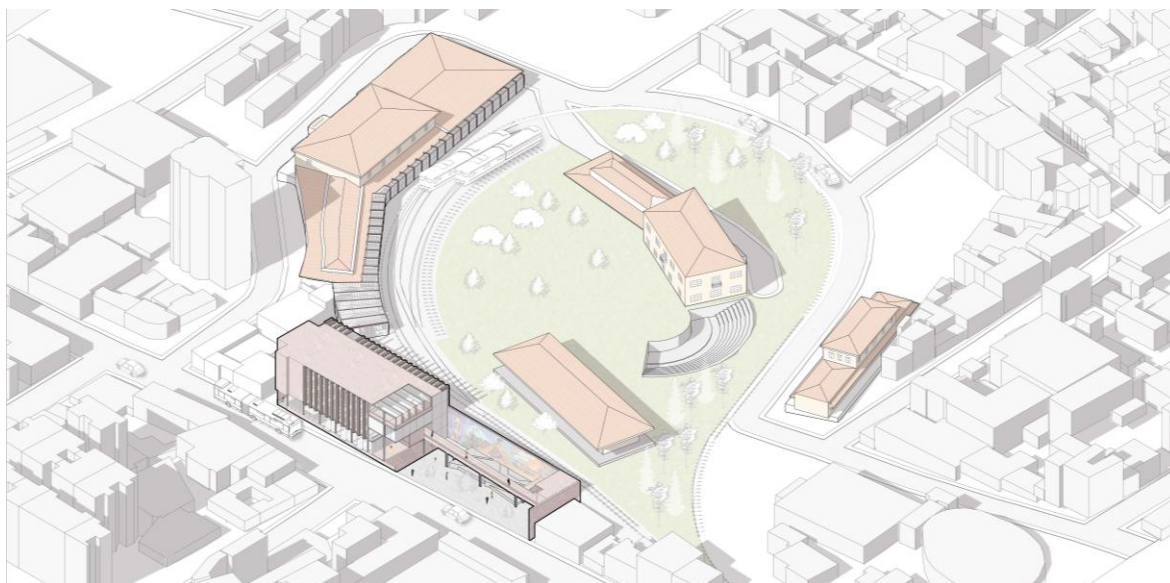
**Figura 23. Fachada frontal. Elaboración propia**



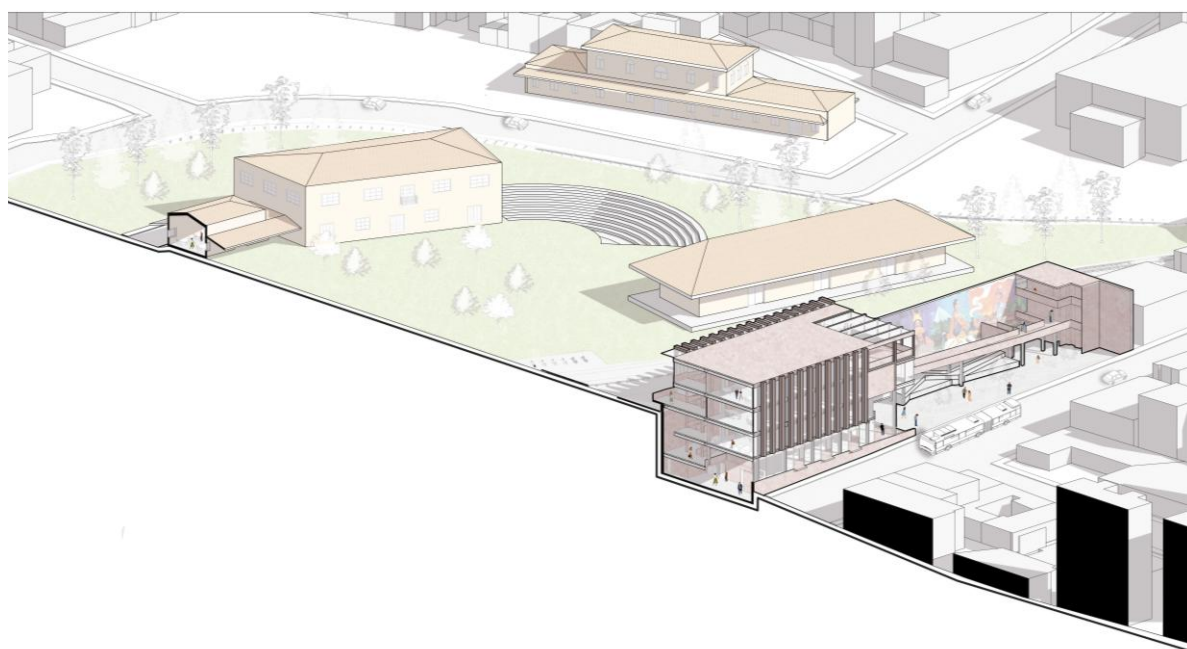
**Figura 24. Fachada lateral. Elaboración propia**



**Figura 25. Fachada posterior. Elaboración propia**



**Figura 26. Axonetría. Elaboración propia**

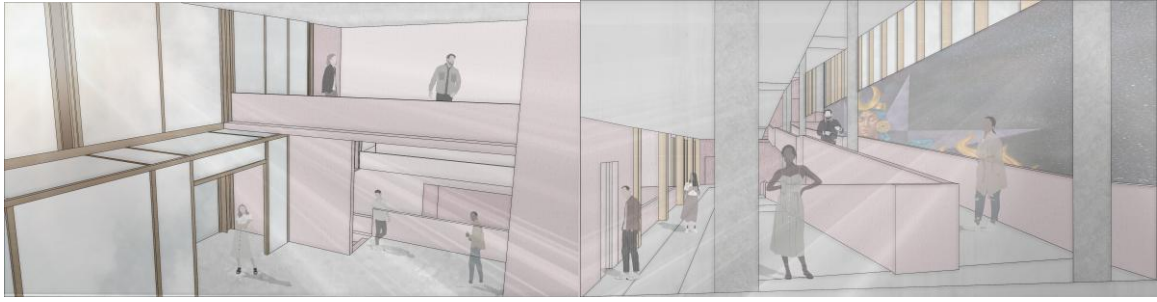


**Figura 27. Corte fugado. Elaboración propia**



**Figura 28. Vistas exteriores. Elaboración propia**

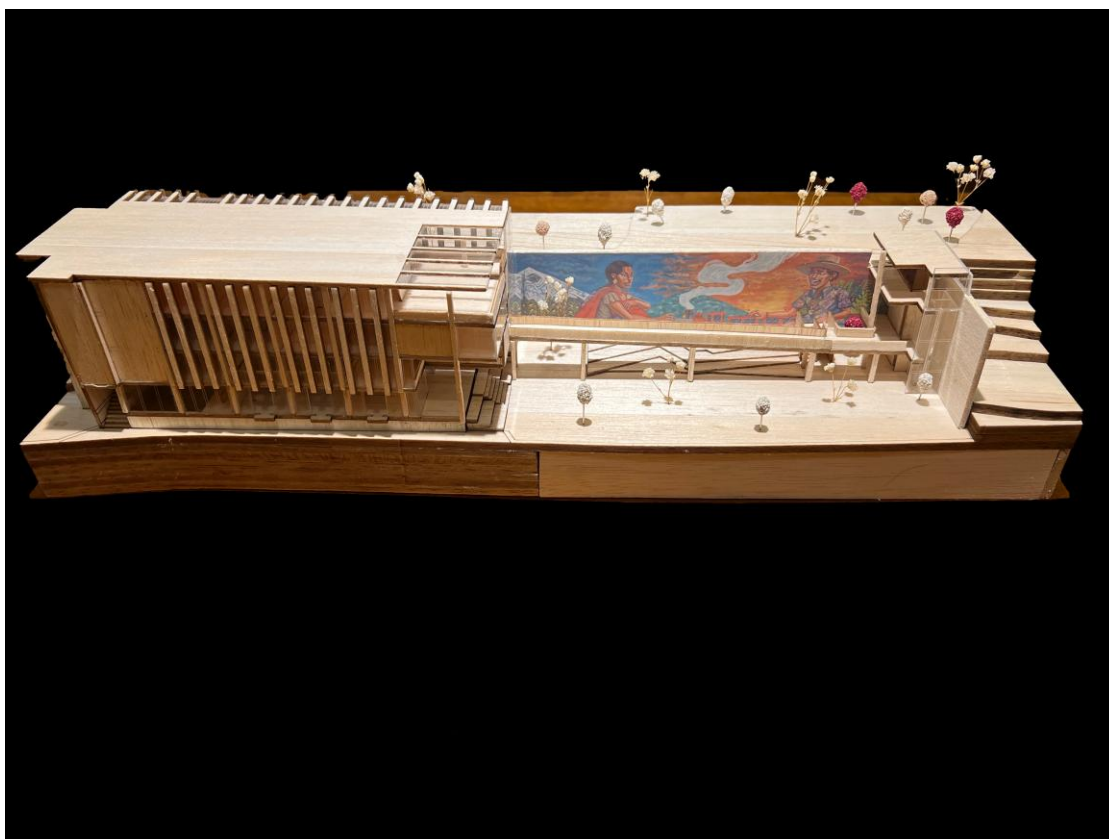




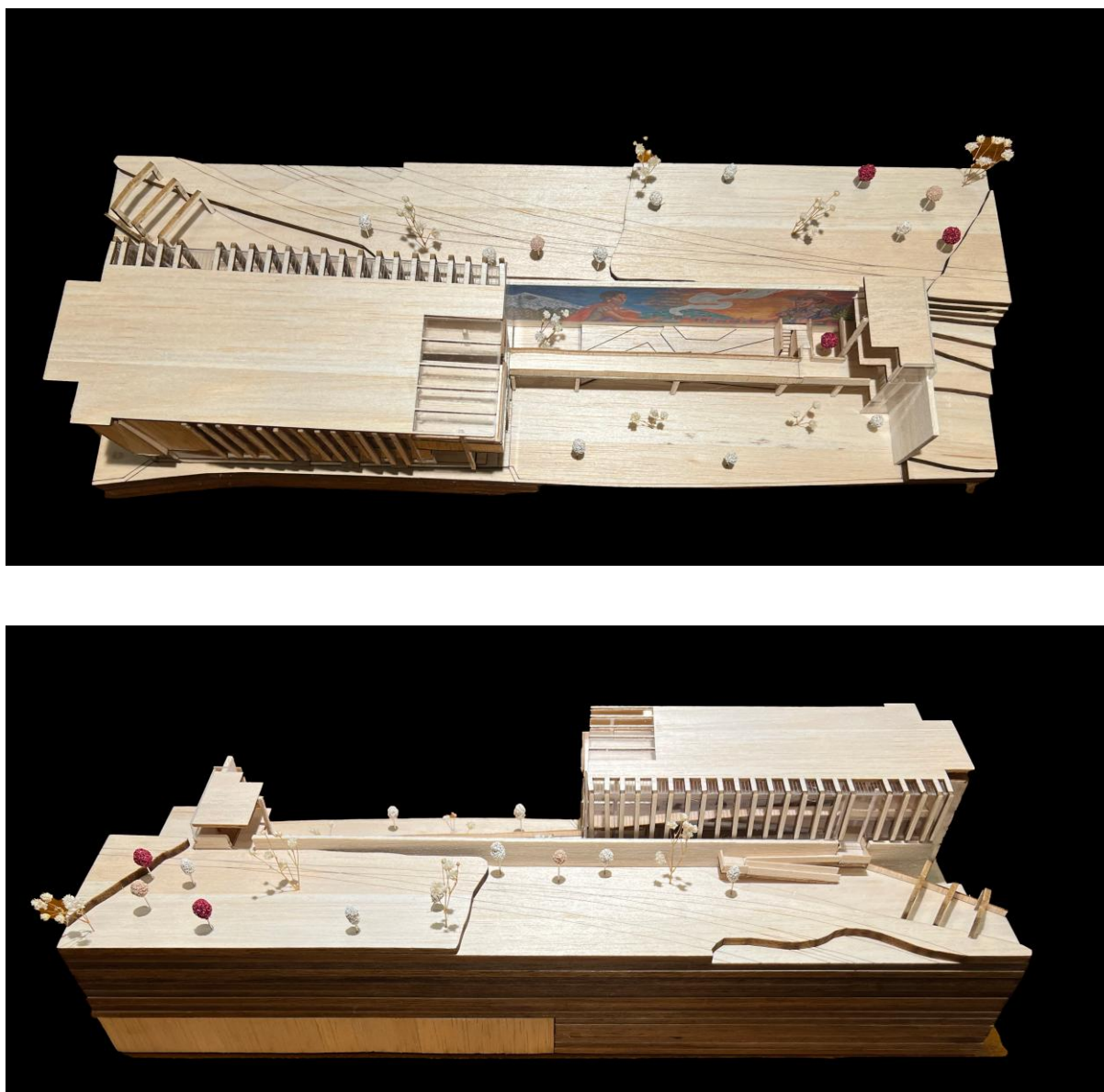
**Figura 29.** *Vistas interiores. Elaboración propia*

## 7.5. Maquetas









*Figura 30. Fotografías maquetas finales*

## 7.6. Anexos

## LA MEMORIA EN MOVIMIENTO

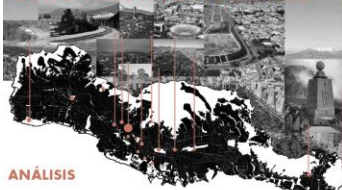
## PARQUE CULTURAL EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE TRENES CHIMBACALLE

EL PARQUE CULTURAL SE CONCEBE COMO UN ESPACIO DONDE EL PASADO Y EL PRESENTE DIALOGAN, MANTENIENDO VIVA LA HISTORIA FERROVIARIA MIENTRAS SE ADAPTA A NUEVAS DINÁMICAS URBANAS Y CULTURALES. LA IDEA ES GENERAR UN RECORRIDO EXPERIENCIAL QUE EVOQUE EL VIAJE Y EL FLUJO DEL TREN, REINTERPRETANDO SU LEGADO EN UN ESPACIO CONTEMPORÁNEO PARA LA COMUNIDAD. ADÉMÁS, SE PROPONE UN EDIFICIO-ESTACIÓN EN LA PARADA DE LA ECOVÍA, QUE ACTÚA COMO NODO DE CONEXIÓN ENTRE EL CENTRO CULTURAL, EL MUSEO Y EL PARQUE, INTEGRANDO LA MOVILIDAD ACTUAL CON LA MEMORIA DEL FERROCARRIL.

**TEMA: LA PRESERVACIÓN Y EL TURISMO EN LA CIUDAD DE QUITO**

### CASO: PARQUE CULTURAL EN CHIMBACALLE

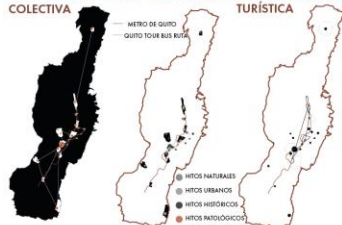
## QUITO Y SUS HITOS TURÍSTICOS



## ANÁLISIS

## HITOS IMAGE

## HITOS - CENTRALIDAD INFRAESTRUCTURA



## TERRENO



CHIMBACALLE ES LA ZONA QUE MAYOR POTENCIAL OFECE POR SU RIQUEZA CULTURAL E HISTÓRICA. BARRIO TRADICIONAL DE QUITO, DESTACA POR SU INFRAESTRUCTURA CARGADA DE MEMORIA. LA ANTIGUA ESTACIÓN DE TRENES MARCÓ LA LLEGADA DE LA MODERNIDAD Y EL DESARROLLO DEL PUEBLO OBRERO, ATRAYENDO FÁBRICAS E INDUSTRIAS QUE TRANSFORMARON SU ENTORNO.

## CHIMBACALLE: BARRIO TRADICIONAL



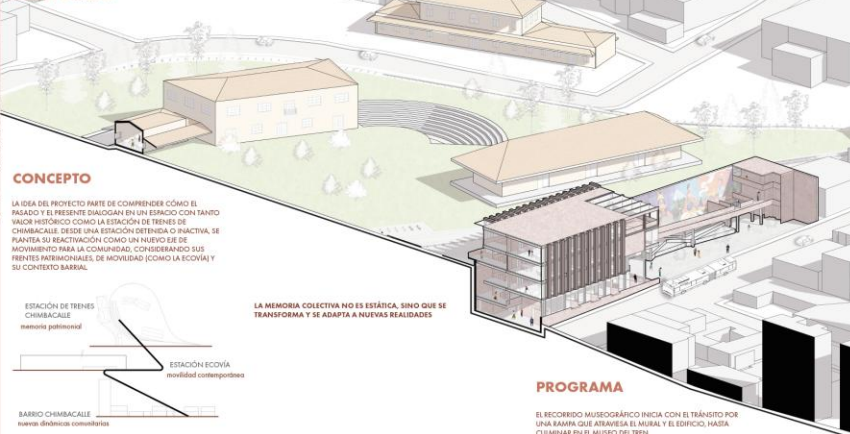
## ESPACIOS VERDES



## MORFOLOGÍA Y COMPOSICIÓN



## CORTE FUGADO



### CONCEPTO

LA IDEA DEL PROYECTO PARTE DE COMPRENDER CÓMO EL PASADO Y EL PRESENTE DIALOGAN EN UN ESPACIO CON TANTO VALOR HISTÓRICO COMO LA ESTACIÓN DE TRENE DE CHIMBACALLE. DESDE UNA ESTACIÓN DETENIDA O INACTIVA, SU PLANTEA SU REACTIVACIÓN COMO UN NUEVO EJE DE MOVIMIENTO PARA LA COMUNIDAD, CONSIDERANDO SUS FRENTES PATRIMONIALES, DE MOVILIDAD (COMO LA ECOVÍA) Y SU CONTEXTO BARRIAL.

LA MEMORIA COLECTIVA NO ES ESTÁTICA, SINO QUE SE TRANSFORMA Y SE ADAPTA A NUEVAS REALIDADES

## PARTIDO

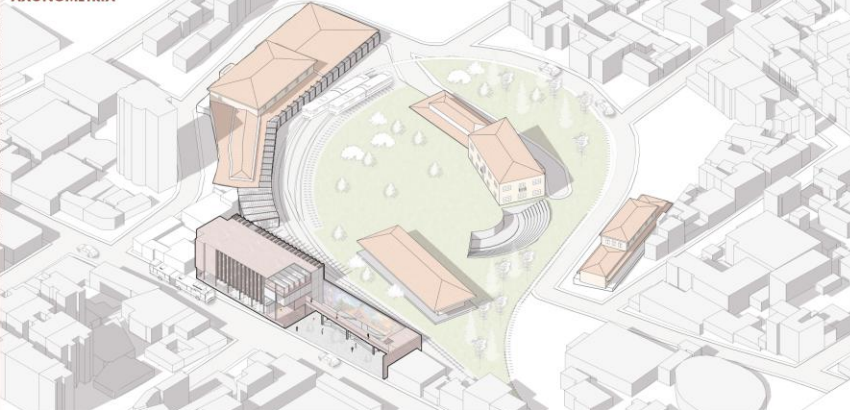
CON ESTA PREMISA, SE PROPONE LA REACTIVACIÓN DE LA ANTIGUA ESTACIÓN A TRAVÉS DE UN PARQUE CULTURAL DONDE CONVERGEN HISTORIA, CULTURA Y MOVILIDAD. EL PROYECTO BUSCA PONER EN MOVIMIENTO ESTA MEMORIA COLECTIVA, INTEGRÁNDOLA CON DINÁMICAS CONTEMPORÁNEAS DE ENCUENTRO, PARTICIPACIÓN COMUNITARIA Y DESPLAZAMIENTO URBANO.

- ① La plaza de la Ecovía con el mural
- ② Edificio-estación
- ③ Estación de trenes Chimbacalle y Parque Cultural

EXISTE UN MURAL DEL ARTISTA ECUATORIANO ARTATAN QUE ACTÚA COMO UN LÍMITE VISUAL Y SIMBÓICO ENTRE LA ANTIGUA ESTACIÓN DE TRENES Y LA VÍA PRINCIPAL. ESTE MURAL SE ENCUENTRA ACOMPAÑADO POR UNA PLAZA PÚBLICA Y LA ESTACIÓN DE LA ECOVÍA.

EL EDIFICIO PROPUESTO FUNCIONA COMO UN ELEMENTO ARTICULADOR ENTRE LO PATRIMONIAL, EL SISTEMA DE TRANSPORTE (ECOVÍA) Y LA COMUNIDAD

## AXONOMETRÍA

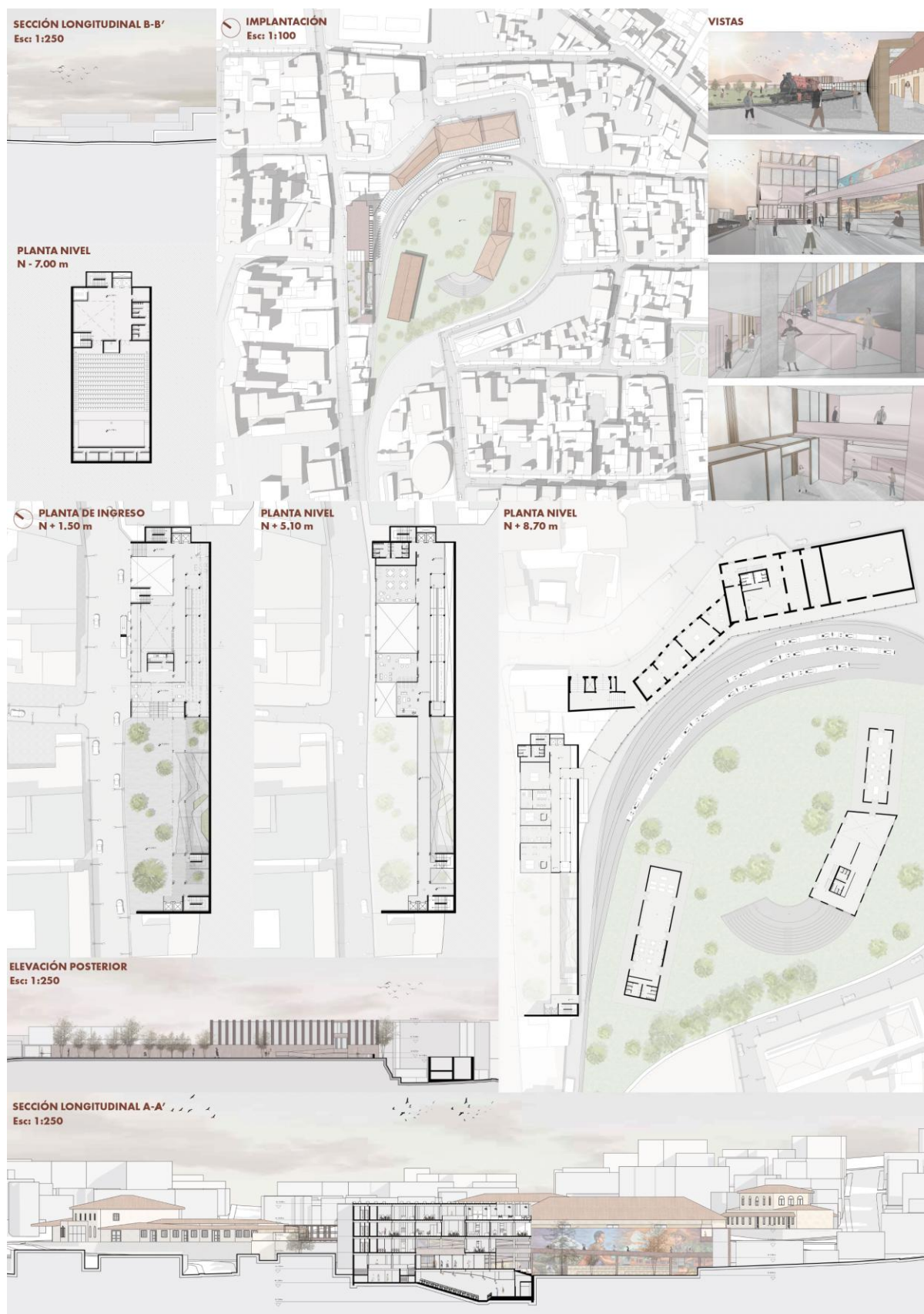


### SECCIÓN TRANSVERSAL C-C'

Esc: 1:250







**Figura 31. Láminas de síntesis**

## **8. CONCLUSIONES**

Según los resultados de esta investigación el entender el valor histórico y cultural de los espacios es relevante para saber cómo se puede intervenir en él. No solo es un elemento físico, sino que es indispensable recordar que estos valores también se encuentran en la memoria colectiva de los habitantes y pasajeros de aquel lugar.

El proyecto brinda una solución a la pausa en la que se encuentra la antigua estación de trenes de Chimbacalle, mediante la reactivación de la misma, tanto para la comunidad como para sus visitantes. Donde afortunadamente la visita a este espacio les recordará lo que se sentía escuchar al tren pasar y no, lo que sus muros cerrados transmiten actualmente. El parque cultural se convierte en este espacio donde el pasado y el presente interactúan, creando nuevas memorias y realidades, sin dejar atrás la que ya existía. La memoria colectiva no es estática, sino que se transforma y se adapta a nuevas realidades.

## 9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Centro de Información Urbana de Quito (CIUQ). (2022) *Distribución, accesibilidad y equidad territorial de las áreas verdes urbanas en el Distrito Metropolitano de Quito*. Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE. Obtenido el 08 de mayo de <https://www.ciuq.ec/Engl2/Distribucion%20accesibilidad%20y%20equidad%20territorial%20de%20las%20areas%20verdes%20urbanas%20en%20el%20Distrito%20Metropolitano%20de%20Quito.pdf>
- Gobierno de la Provincia de Pichincha. (s.f.). *Plaza Foch*. Pichincha es Turismo. Obtenido el 08 de mayo de <https://pichinchaesturismo.com/es-ec/pichincha/quito/tips-viajar/plaza-foch-ac9bb2de3>
- Gobierno de la Provincia de Pichincha. (s.f.). *Estación del Tren Chimbacalle*. Pichincha es Turismo. Obtenido el 08 de mayo de <https://pichinchaesturismo.com/es-ec/pichincha/quito/estaciones-tren/estacion-tren-chimbacalle-a211d02e9>
- Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gilli.
- Mintur. (2012). La experiencia Turística en el Ecuador, Cifras esenciales de turismo interno y receptor. Dirección de Investigación del Ministerio de Turismo.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2002). *Plan Especial Chimbacalle*. Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda.
- Quito Turismo. (2024). *Sistema de Información Turística Urbano – Rural (SITUR)*. Obtenido el 08 de mayo de <https://situr.quito-turismo.gob.ec>
- Rossi, A. (1982). *The Architecture of the City*. Cambridge: The institute of Architecture and Urban studies and The Massachusetts Institute of Technology.
- Últimas Noticias. (s.f.). *Un barrio con historia: Chimbacalle*. Obtenido el 08 de mayo de <http://www.ultimasnoticias.ec/las-ultimas/barrio-historia-chimbacalle-vecinos-fiestas.html>