

**UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO
USFQ**

Colegio de Arquitectura y Diseño de Interior

**Rehabilitación de la Estación de Ferrocarril de Chimbacalle:
Reviviendo un hito urbano a través de la arquitectura**

Doménica Belén Garcés Guerrero

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

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

Título del Trabajo de la materia final de carrera

Doménica Belén Garcés Guerrero

Nombre del profesor, Título académico

Marcelo Banderas, Arquitecto

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: Doménica Belén Garcés Guerrero

Código: 00214605

Cédula de identidad: 1726265846

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UNPUBLISHED DOCUMENT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>.

AGRADECIMIENTOS

A mi familia, por su amor, paciencia y constante apoyo a lo largo de este camino, a mis profesores, por compartir su conocimiento y guiarme en el camino. A todos quienes me acompañaron en este proceso, gracias por estar presentes, por creer en mí y por formar parte de esta etapa tan importante.

RESUMEN

La presente investigación parte del estudio de los hitos urbanos como elementos estructurantes de la ciudad y condensadores de memoria colectiva. En el caso de Quito, se ha evidenciado una pérdida progresiva de identidad urbana, en parte debido al abandono de estos hitos y a la fragmentación generada por la planificación moderna centrada en la movilidad vehicular. Tras el análisis de 23 hitos urbanos abandonados o que generan abandono, se identificó a la Estación de Ferrocarril de Chimbacalle como un espacio estratégico con alto valor histórico, simbólico y urbano. La propuesta arquitectónica plantea su rehabilitación a través de un museo que narre la historia del ferrocarril ecuatoriano, empleando el concepto del movimiento como eje espacial y narrativo. El proyecto conserva la envolvente patrimonial, incorpora una nueva infraestructura de forma circular que articula el conjunto, y busca restaurar el *genius loci*, reactivar la vida urbana y reconstruir el sentido de pertenencia e identidad en el sur de Quito.

Palabras clave: hitos urbanos, abandono, identidad, memoria colectiva, *genius loci*, rehabilitación, Quito, museo del ferrocarril.

ABSTRACT

This thesis explores the role of urban landmarks as structuring elements of the city and as vessels of collective memory. In Quito, a progressive loss of urban identity has been observed, partly due to the abandonment of such landmarks and the fragmentation caused by modern planning focused on vehicular circulation. Through the analysis of 23 abandoned or deteriorating landmarks, the Chimbacalle Railway Station was identified as a strategic site of historical, symbolic, and urban value. The architectural proposal focuses on its rehabilitation through a museum that tells the story of the Ecuadorian railway, using the concept of movement as both a spatial and narrative driver. The intervention preserves the historical shell, integrates a new circular infrastructure, and seeks to restore the *genius loci*, revitalize urban life, and contribute to rebuilding the identity and sense of belonging in southern Quito.

Keywords: urban landmarks, abandonment, identity, collective memory, *genius loci*, rehabilitation, Quito, railway museum.

TABLA DE CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN.....	10
2.	DESARROLLO DEL TEMA.....	14
2.1.	La ciudad tradicional y su progresiva disolución	14
2.2.	Los hitos urbanos como artefactos de memoria	16
2.3.	Contrastes teóricos frente al urbanismo moderno	18
2.4.	Pérdida simbólica y la erosión de la identidad urbana	19
2.5.	La arquitectura abandonada como vacío urbano y oportunidad proyectual	22
3.	TEMA Y CASO: EL LUGAR	24
3.1.	Criterios y Potencial de la Estación de Chimbacalle	24
3.2.	El Ferrocarril como Memoria Colectiva y Conector del Territorio	26
4.	ANÁLISIS DE SITIO	30
4.1.	Chimbacalle en la actualidad.....	30
4.2.	Rehabilitación Arquitectónica un diálogo entre el pasado y el presente 32	
5.	PRECEDENTES	34
5.1.	Viking Museum – Aart Architects, Oslo.....	34
	Dibujando un círculo alrededor de la historia.....	34

5.2.	Hedmark Museum – Sverre Fehn, Hamar	35
	El diálogo entre lo nuevo y lo antiguo a través del tiempo como material.	35
5.3.	Antwerp Port House – Zaha Hadid, Amberes	36
	Contraste como estrategia de resignificación patrimonial	36
6.	PROYECTO ARQUITECTÓNICO	37
6.1.	Concepto: Movimiento como experiencia y conexión	37
6.2.	Partido.....	38
6.3.	Estrategias de diseño	40
	Adaptarse para Renacer	40
	Atraer nuevos usuarios.....	41
	Preservar la Envolvente y Transformar el Interior.....	42
6.4.	Planimetría.....	43
6.5.	Cortes y Fachadas.....	45
6.6.	Vistas	¡Error! Marcador no definido.
7.	CONCLUSIONES.....	50
8.	REFERENCIAS	52

TABLA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Damero - Estructura humana y espacio colectivo. Elaboración propia.....	14
Ilustración 2. La plaza como articulador social. Elaboración propia.....	15
Ilustración 3. Vías que fragmentan Quito. Elaboración propia.	16
Ilustración 4. Hitos Urbanos en la ciudad. Elaboración propia.	17
Ilustración 5. El hito como punto visual. Elaboración propia.	18
Ilustración 6. Hitos vibrantes vs desconectados por fragmentación. Elaboración propia.....	19
Ilustración 7. De islas urbanas a nodos de identidad. Elaboración propia.....	21
Ilustración 8. El hito como detonante de identidad. Elaboración propia.....	22
Ilustración 9. Hitos abandonados o que generan abandono en la ciudad. Elaboración propia.....	24
Ilustración 10. Potencial latente en hitos. Elaboración propia.....	25
Ilustración 11. Centro y posible centro en la ciudad. Elaboración propia.	26
Ilustración 12. Perfil del ferrocarril. (Del Pino, 2017, Ilustración 2, p. 22)	27
Ilustración 13. Red ferroviaria del ferrocarril transandino. Elaboración propia.	28
Ilustración 14. Desarrollo de Chimbacalle después de la llegada del ferrocarril. Elaboración propia.....	29

Ilustración 15. Hitos en Chimbacalle. Elaboración propia.	30
Ilustración 16. Imágenes del abandono de la estación. Elaboración propia.	31
Ilustración 17. Accesibilidad al sector. Elaboración propia.	32
Ilustración 18. Viking Museum Norway. (AART architects, s.f.)	35
Ilustración 19. Hedmark Museum. (Sverre Fehn, s.f)	36
Ilustración 20. Antwerp Port House de Zaha Hadid Architects. Fotografía por Laurian Ghinitoiu.	37
Ilustración 21. El movimiento como narrativa espacial. Elaboración propia.	38
Ilustración 22. Diagrama análisis de sitio. Elaboración propia.	39
Ilustración 23. Tipo de intervención. Elaboración propia.	40
Ilustración 24. Diagrama de partido. Elaboración propia.	41
Ilustración 25. Diagrama atracción de nuevos usuarios. Elaboración propia.	42
Ilustración 26. Diagrama preservación del envoltente. Elaboración propia.	42
Ilustración 27. Implantación. Elaboración propia.	44
Ilustración 28. Planta Alta +5.00. Elaboración propia.	44
Ilustración 29. Planta Baja $\pm$ 0.00. Elaboración propia.	45
Ilustración 30. Fachada Este. Elaboración propia.	45
Ilustración 31. Fachada Sur. Elaboración propia.	46

Ilustración 32. Corte C. Elaboración propia.	46
Ilustración 33. Corte A. Elaboración propia.	46
Ilustración 34. Atmósfera exterior 1. Elaboración propia. ¡Error! Marcador no definido.	
Ilustración 35. Atmósfera exterior 2. elaboración propia.	47
Ilustración 36. Atmósfera exterior 3. Elaboración propia.....	48
Ilustración 37. Atmósfera interior 1. Elaboración propia.	48
Ilustración 38. Atmósfera interior 2. Elaboración propia.	49

1. INTRODUCCIÓN

Quito es una ciudad andina moldeada por su geografía, su historia y sus memorias. Su forma alargada responde a los accidentes topográficos que la atraviesan, pero también a decisiones de planificación que, a lo largo del tiempo han determinado cómo se estructura, se habita y se recuerda. En esta ciudad, ciertos espacios han logrado consolidarse como hitos urbanos: lugares donde se concentra la historia, se configura la identidad y se articula la experiencia cotidiana. Sin embargo, muchos de estos hitos han sido desplazados, olvidados o abandonados, perdiendo su lugar dentro de la trama activa de la ciudad.

Esta investigación parte de una lectura crítica de la ciudad desde la permanencia simbólica de sus hitos urbanos. Quito, como muchas ciudades contemporáneas, ha sufrido una progresiva fragmentación de su estructura tradicional: aquella que, como lo sostiene Aldo Rossi, se configuraba a partir de espacios colectivos significativos que articulaban la vida urbana desde la memoria, la convivencia y el reconocimiento del otro. Hoy, gran parte de esta estructura se ha visto interrumpida por la lógica del crecimiento funcionalista, dando lugar a vacíos simbólicos o “islas urbanas”, como las define Rem Koolhaas, espacios desconectados del tejido social y físico de la ciudad. En este contexto, la pérdida de hitos o su debilitamiento por abandono no solo compromete la identidad urbana, sino que limita la posibilidad de encuentro. El proyecto se enfoca en la Estación de Ferrocarril de Chimbacalle, un lugar que alguna vez fue la puerta de entrada a Quito, símbolo de industria y conexión nacional, y que hoy yace en desuso. La investigación se sustenta en la convicción de que la arquitectura tiene el poder de reactivar estos fragmentos dormidos, resignificarlos, y con ello, contribuir a reconstituir la continuidad simbólica y social de la ciudad.

2. DESARROLLO DEL TEMA

2.1. La ciudad tradicional y su progresiva disolución

En Quito, la configuración de la ciudad tradicional estuvo profundamente vinculada con su lógica fundacional colonial. El trazado en damero, como lo ha estudiado Alfonso Ortiz Crespo, no fue una simple estrategia geométrica, sino una expresión de orden, control y centralidad social. Las plazas principales se establecieron como centros de encuentro, comercio y vida cívica; espacios desde los cuales se organizaba el resto del tejido urbano. Esta lógica urbana buscaba responder directamente a las necesidades del ser humano: socializar, convivir y desarrollar su cotidianidad en comunidad. La estructura urbana no solo obedecía a criterios topográficos, sino también simbólicos y culturales, estableciendo una fuerte relación entre el espacio y la memoria.

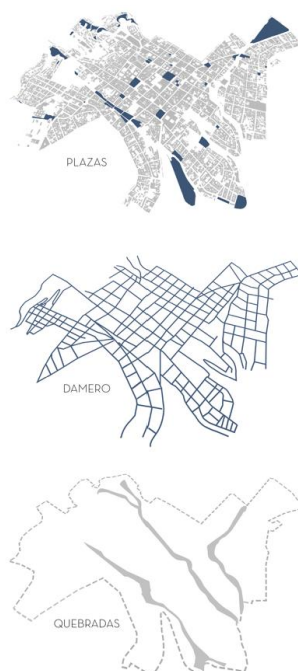


Ilustración 1. Damero - Estructura humana y espacio colectivo. Elaboración propia.

Aldo Rossi retoma esta noción en *La arquitectura de la ciudad* (1982) al argumentar que la ciudad tradicional se construye desde sus permanencias, desde aquellos elementos que resisten el paso del tiempo y concentran significado. Para él, los artefactos urbanos como plazas, mercados, estaciones, cementerios o teatros son formas que condensan la historia, portan una carga simbólica y estructuran la experiencia urbana. En sintonía, Jane Jacobs, en *The Death and Life of Great American Cities* (1961), señala cómo estos espacios permiten la diversidad funcional y social, siendo vitales para la cohesión del barrio y el sentido de comunidad.

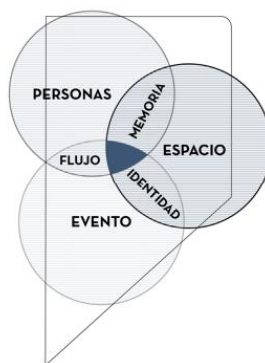


Ilustración 2. La plaza como articulador social. Elaboración propia.

No obstante, en el proceso de expansión de la ciudad moderna, se produjo una ruptura con esta lógica. La planificación funcionalista, particularmente a partir del Plan Regulador de Jones Odriozola en 1942, introdujo una visión fragmentada de la ciudad. Las vías rápidas y el diseño centrado en el automóvil debilitaron la conexión entre los barrios, desarmando el tejido tradicional. Las autopistas interrumpieron recorridos peatonales y separaron zonas históricas, convirtiendo los espacios antes compartidos en márgenes residuales. Esta transformación alteró la estructura humana de la ciudad, dando paso a entornos aislados y desprovistos de centralidad simbólica.

Esta transformación del modelo urbano pasando de una ciudad pensada para el encuentro humano a una fragmentada por infraestructuras viales no solo modificó el paisaje físico, sino también debilitó los elementos simbólicos que sostenían la memoria y la identidad de la ciudad. En este contexto, los hitos urbanos perdieron su capacidad de articulación dentro del tejido urbano, muchos quedaron marginados, en desuso o incluso olvidados. Comprender el valor de estos elementos y su papel estructurador resulta esencial para imaginar una ciudad más cohesionada. Es en esta lógica donde se inscribe el siguiente análisis, que busca entender qué son los hitos urbanos, cómo se relacionan con la experiencia ciudadana, y por qué su preservación y resignificación pueden ser claves para el futuro de ciudades como Quito.

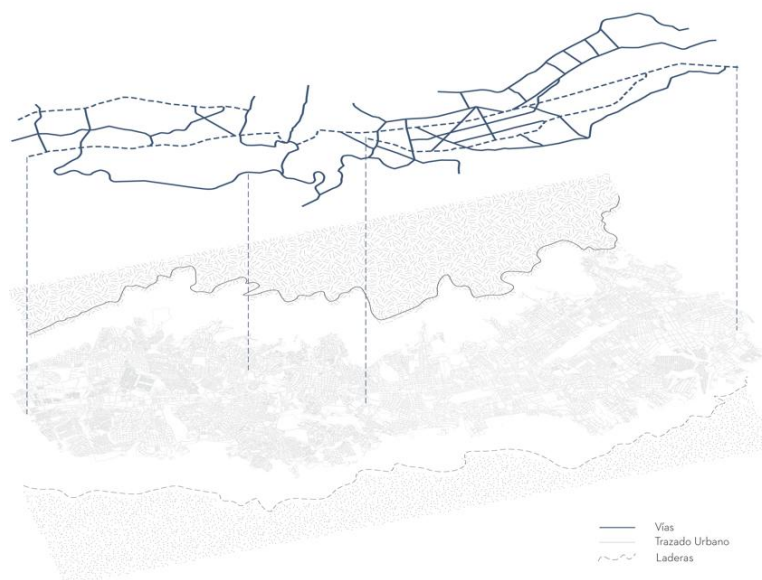


Ilustración 3. Vías que fragmentan Quito. Elaboración propia.

2.2. Los hitos urbanos como artefactos de memoria

Aldo Rossi, en su obra *La arquitectura de la ciudad* (1982), define los hitos urbanos como artefactos urbanos, capaces de condensar la historia y la memoria colectiva de la ciudad. Para Rossi, estos hitos no son simplemente elementos funcionales; son

símbolos que perduran a través del tiempo, representando la continuidad del tejido urbano. Lo que distingue a los artefactos urbanos en su visión es la idea de tipología, que para Rossi es una estructura inmutable que refleja el uso, la cultura y las prácticas sociales de una ciudad. La tipología no cambia con las funciones que se le asignen, ya que un hito, aunque tenga una función flexible, conserva su esencia arquitectónica y su carga simbólica. Esto lo distingue de las visiones más rígidas del siglo XIX, donde cada tipo de edificio tenía un uso claramente definido. Rossi desafía esa tradición al sugerir que los artefactos urbanos pueden tener un grado de flexibilidad programática. Para él, un hito urbano no necesita estar atado a un solo uso específico para mantener su relevancia dentro de la ciudad; es su forma y su permanencia en la memoria colectiva lo que lo mantiene significativo.

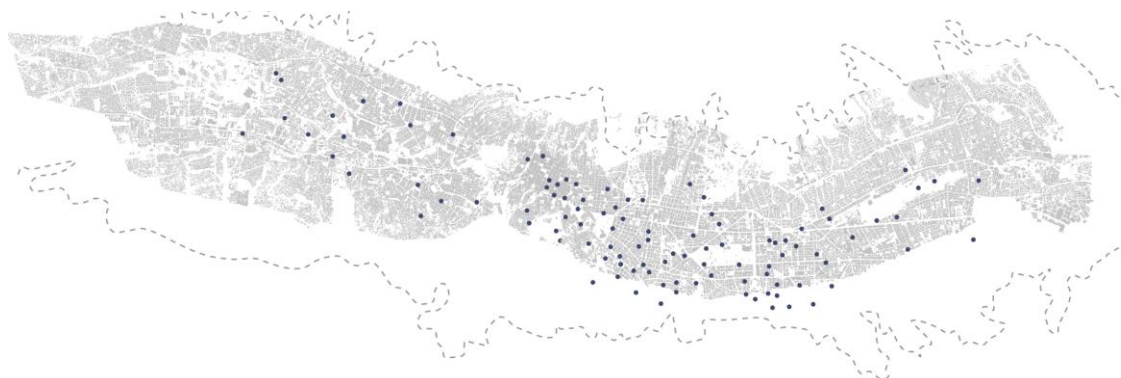


Ilustración 4. Hitos Urbanos en la ciudad. Elaboración propia.

Por otro lado, Jane Jacobs, en *The Death and Life of Great American Cities* (1961), complementa esta visión al destacar la importancia social de los edificios históricos y los hitos urbanos. Para Jacobs, la preservación de estos espacios no solo es una cuestión simbólica o estética, sino una herramienta para mantener la vitalidad urbana. Los hitos urbanos deben seguir siendo lugares activos, capaces de generar diversidad social y económica. Los edificios históricos, según Jacobs, proveen una base para pequeños negocios y para una diversidad funcional que evita la homogeneización de la ciudad. Esta

diversidad es esencial para garantizar que las ciudades mantengan un equilibrio social, donde personas de distintas clases puedan coexistir en los mismos espacios.

2.3. Contrastes teóricos frente al urbanismo moderno

En contraste, Kevin Lynch, en *The Image of the City* (1960), ofrece una perspectiva más enfocada en la legibilidad urbana y la orientación espacial que los hitos proveen. Para Lynch, los hitos son principalmente puntos visuales que permiten a los ciudadanos navegar y estructurar la ciudad en su mente. Si bien este enfoque no tiene el mismo énfasis en la memoria colectiva y la permanencia simbólica, aporta una capa adicional a la comprensión de los hitos como elementos clave para el entendimiento espacial.



Ilustración 5. El hito como punto visual.

Elaboración propia.

Sin embargo, tanto Rossi como Jacobs presentan una crítica mucho más profunda a los modelos de urbanismo moderno promovidos por el CIAM (Congreso Internacional de Arquitectura Moderna). El CIAM, influenciado por figuras como Le Corbusier, promovía una ciudad funcionalista basada en la zonificación estricta, donde las áreas de

vivienda, trabajo y ocio se encontraban estrictamente separadas. Este enfoque redujo la complejidad y diversidad de la ciudad tradicional, fragmentando el tejido urbano en zonas especializadas y desconectadas entre sí (Norberg-Schulz, 1980). Tanto Rossi como Jacobs reaccionan contra esta visión al abogar por una ciudad que conserve su complejidad estructural y su continuidad histórica.

Rossi, con su concepto de tipología, ve la ciudad como un todo que debe ser comprendido desde su historia, donde los edificios y artefactos urbanos son testigos permanentes de los eventos que la han configurado. La memoria colectiva es la clave para recuperar la ciudad tradicional, y los hitos urbanos juegan un papel esencial en esta recuperación. Jacobs, por su parte, se opone a la zonificación rígida del CIAM al defender la mezcla de usos en los barrios, donde los hitos y edificios históricos deben seguir funcionando como puntos de interacción social, económicos y culturales.



Ilustración 6. Hitos vibrantes vs desconectados por fragmentación. Elaboración propia.

2.4. Pérdida simbólica y la erosión de la identidad urbana

Los hitos urbanos trascienden su mera función física; actúan como nodos simbólicos importantes que conectan el pasado con el presente, dan forma a la experiencia urbana y fortalecen la memoria colectiva. Como postuló Aldo Rossi, estos elementos se convierten en objetos urbanos, representaciones palpables de la identidad de una ciudad que perduran en el tiempo, sedimentando significado a través de generaciones. En la línea

del concepto de *genius loci* de Christian Norberg-Schulz, los hitos encarnan el "espíritu del lugar", esa esencia especial que une a la gente con su entorno físico y cultural, creando un sentimiento de pertenencia y de sentirse parte de algo. La carencia o el abandono de hitos, como se evidencia en la ciudad, implica una profunda pérdida de esta conexión simbólica fundamental con la propia urbe.

En metrópolis como Quito, se nota una creciente erosión de la identidad cultural y esto se ve en la falta de lugares, o en el mal estado de los que hay, donde las personas pueden encontrarse, reconocerse y pasar tiempo juntas. Esta situación no es un fenómeno aislado, sino que resuena con una tendencia global que Rem Koolhaas ha explorado a través de su concepto de la "Ciudad Genérica". En esta visión, muchas ciudades se vuelven parecidas, perdiendo sus características propias por enfocarse en lo funcional y lo eficiente, usando modelos que se repiten sin importar el lugar. Esta priorización de la funcionalidad y la eficiencia, a menudo en detrimento de la singularidad y la historia, conduce a una progresiva homogeneización del paisaje urbano, donde los elementos distintivos se diluyen en favor de tipologías replicables y descontextualizadas.

Dentro de esta lógica de la "Ciudad Genérica", Koolhaas también identifica la proliferación de "islas urbanas": entidades funcionales autónomas, como centros comerciales grandes, conjuntos de casas cerrados o zonas de oficinas, que operan por su cuenta y mantienen una conexión débil o nula con el resto de la ciudad. Estos lugares, aunque a veces son útiles, pueden hacer que la experiencia de la ciudad se fragmente y que la gente se sienta más aislada, debilitando los espacios donde la identidad de un grupo se forma y se muestra. Cuando faltan hitos urbanos fuertes y accesibles en algunas zonas, esta sensación de no pertenecer a un lugar se hace más fuerte.



Ilustración 7. De islas urbanas a nodos de identidad. Elaboración propia.

El aislamiento que se vivió durante la pandemia mostró aún más que se necesitan lugares simbólicos que inviten a encontrarse sin planearlo, a hablar con la gente y a sentir que se es parte de una comunidad. La falta de estos lugares tangibles hizo evidente lo débiles que se volvieron los lazos sociales y la necesidad de espacios que signifiquen algo más que solo una función, que den emoción y conexión.

Por eso, los hitos urbanos son fundamentales para ir contra esta separación y la pérdida de identidad. No solo ayudan a ubicarse, sino que tienen el poder de volver a crear esos lazos emocionales y simbólicos con la ciudad. Al estar cargados de recuerdos, historia y lo que significan para todos, los hitos son como anclas de la identidad en una ciudad que se siente cada vez más igual en todas partes. Estos lugares, con su tamaño que se puede entender, con las historias que cuentan y con lo que representan, tienen la capacidad de convertirse en puntos de encuentro para personas de todas las edades, donde se comparten recuerdos y se reconoce la pertenencia a un grupo. Al darle nueva vida a hitos urbanos abandonados, se abre la oportunidad de reafirmar lo que hace única a la ciudad, de hacer que la gente sienta que este lugar es suyo desde lo que sienten y lo que significa culturalmente, y de ir contra esa tendencia de que todas las ciudades se parezcan y pierdan su alma.

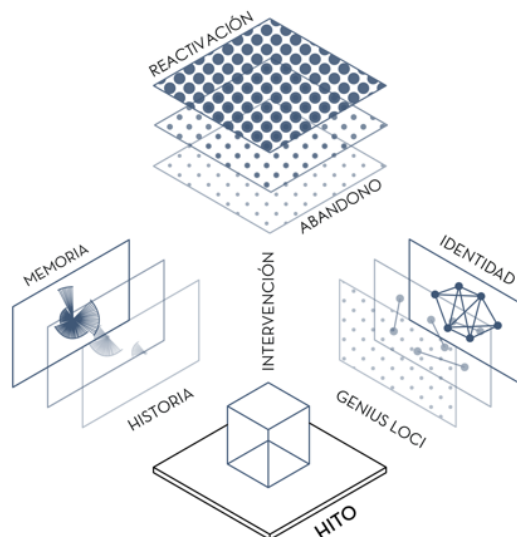


Ilustración 8. El hito como detonante de identidad. Elaboración propia

2.5. La arquitectura abandonada como vacío urbano y oportunidad proyectual

En el contexto urbano contemporáneo, la arquitectura abandonada constituye una manifestación visible del deterioro del tejido social, económico y simbólico de la ciudad. Lejos de ser meros vestigios físicos del pasado, estos espacios representan interrupciones en el flujo funcional y simbólico del entorno construido. Según Ignasi de Solà-Morales (1995), los terrenos o edificaciones en desuso, denominados *terrain vague*, se caracterizan por su condición ambigua: son fragmentos de ciudad que han perdido su uso original, pero que poseen un alto potencial poético y proyectual si se los reinterpreta desde la arquitectura contemporánea.

El abandono arquitectónico, entendido como la pérdida de uso, valor o función, genera impactos negativos directos en la ciudad. Desde una perspectiva morfológica, estos espacios rompen la continuidad del tejido urbano; desde lo funcional, reducen la actividad económica, el tránsito peatonal y la percepción de seguridad. Como señalan Rossi y Gregotti (1997), la ciudad debe entenderse como una estructura viva, donde las

permanencias y las transformaciones conviven. Cuando las permanencias se vacían de uso, pierden su capacidad de estructurar la experiencia urbana.

A nivel perceptual y social, el abandono afecta la memoria colectiva y el *genius loci*. La falta de apropiación, generada por la ausencia de actividades o mantenimiento, provoca un distanciamiento entre el habitante y el lugar. Christian Norberg-Schulz (1980) plantea que cuando un espacio pierde su “espíritu del lugar” (*genius loci*), se convierte en un vacío identitario, desarticulado del entorno social y cultural que lo rodea.

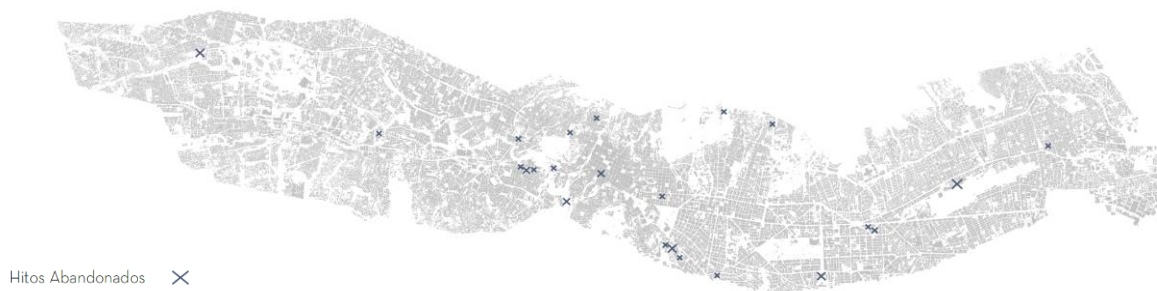
Sin embargo, el abandono también puede ser visto como una condición de oportunidad. Como expone Philipp Oswalt (2006) en su investigación *Shrinking Cities*, las ciudades que enfrentan procesos de desuso pueden encontrar en la arquitectura abandonada un terreno fértil para la regeneración cultural, social y urbana. Lo fundamental, en estos casos, no es simplemente recuperar la función anterior del espacio, sino reinterpretar su valor desde el presente. Esta idea está en sintonía con lo que sostiene Françoise Choay (2001) respecto al patrimonio urbano: más allá de la conservación estática, se trata de darle continuidad al valor histórico mediante usos contemporáneos significativos.

Como señala Roberto Fernández (2015), el éxito de una intervención en arquitectura abandonada depende de su capacidad para generar nuevos vínculos sociales, actualizar la memoria colectiva y reintroducir el edificio en el flujo de la vida urbana. Cuando esto ocurre, la arquitectura no solo se rehabilita: se revaloriza, se reinterpreta y se reintegra a la ciudad como parte activa de su narrativa histórica y contemporánea.

3. TEMA Y CASO: EL LUGAR

3.1. Criterios y Potencial de la Estación de Chimbacalle

En el caso específico de Quito, se identificaron 23 hitos urbanos que se encuentran en estado de abandono o que, debido a la falta de uso, generan condiciones de deterioro en su entorno inmediato. Estos espacios, que alguna vez fueron centros significativos de actividad social, educativa, industrial o cultural, han perdido su capacidad de articular ciudad, convirtiéndose en vacíos urbanos que interrumpen la experiencia colectiva y debilitan la memoria territorial. Sin embargo, no todo abandono representa una pérdida definitiva. Algunos de estos hitos conservan estructuras sólidas, accesibilidad urbana y una fuerte carga simbólica que los posiciona como espacios de alto potencial para ser reintegrados en la vida contemporánea de la ciudad.



*Ilustración 9. Hitos abandonados o que generan abandono en la ciudad.
Elaboración propia.*

A partir de este diagnóstico se establecieron criterios para evaluar su viabilidad de intervención: gran escala, morfología irregular, estado físico, ubicación estratégica, accesibilidad urbana, y potencial de convertirse en un nuevo centro. Estos parámetros permitieron contrastar diversos hitos y delimitar su pertinencia dentro de un proyecto urbano-arquitectónico. Entre todos, la Estación de Ferrocarril de Chimbacalle destacó de forma contundente.

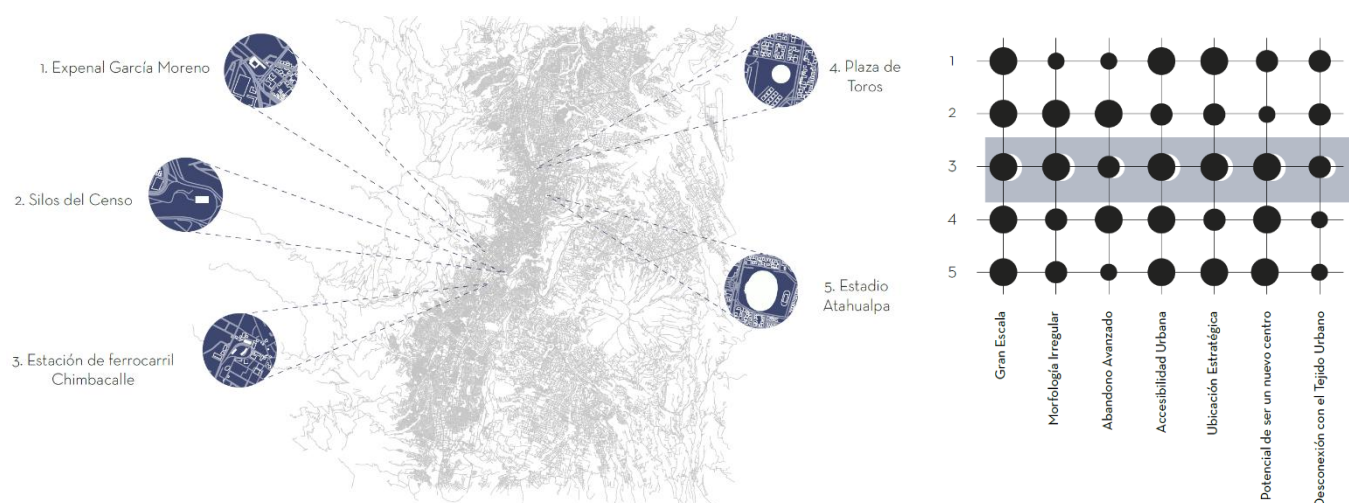


Ilustración 10. Potencial latente en hitos. Elaboración propia.

En años recientes, la planificación urbana del sur de Quito ha estado enfocada en consolidar la zona de Quitumbe como un nuevo núcleo cívico y administrativo. Equipamientos como la plataforma gubernamental, el terminal terrestre y el centro comercial Quicentro Sur conforman un corredor de infraestructura moderna. Sin embargo, este sector carece de elementos simbólicos o de memoria colectiva, lo que ha dificultado su apropiación por parte de la comunidad. Quitumbe fue concebido como una “nueva centralidad”, pero su crecimiento ha respondido más a una lógica funcional que identitaria, desprovista de arraigo y continuidad histórica.

En contraste, la Estación de Ferrocarril de Chimbacalle conserva no solo su arquitectura patrimonial, sino también su relevancia histórica como nodo articulador entre

regiones, símbolo de modernización del país y punto de encuentro ciudadano. Su ubicación, junto a una vía arterial como la Av. Pedro Vicente Maldonado, y su cercanía con varios sistemas de transporte público, refuerzan su accesibilidad y conectividad. Además, su morfología y escala permiten imaginar un nuevo programa arquitectónico que, sin borrar su pasado, le otorgue un nuevo significado.

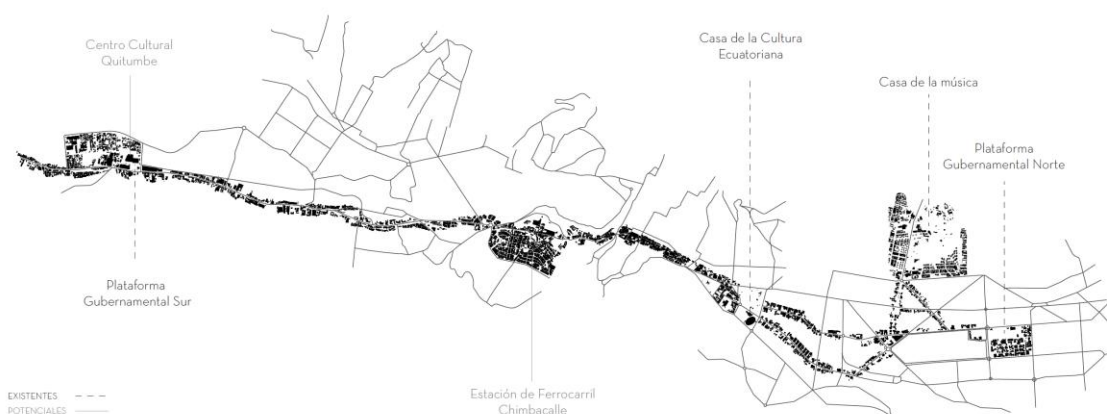


Ilustración 11. Centro y posible centro en la ciudad. Elaboración propia.

Por todas estas razones, Chimbacalle no solo cumple con los criterios definidos, sino que supera a otros hitos en su capacidad de ser resignificado. Su recuperación no implica únicamente la restauración de una estructura física, sino la posibilidad de reactivar un hito urbano con historia, cargado de memoria colectiva y *genius loci*, capaz de reconectarse con la ciudad y devolver al sur un espacio de encuentro, identidad y proyección futura.

3.2. El Ferrocarril como Memoria Colectiva y Conector del Territorio

La historia del ferrocarril en Ecuador representa uno de los capítulos más significativos del proceso de modernización y articulación territorial del país. La idea de un ferrocarril que uniera la costa y la sierra ecuatoriana surgió en un contexto de

fragmentación territorial y política. Tras la independencia en 1830, Ecuador enfrentaba una geografía hostil: la Cordillera de los Andes separaba físicamente a Guayaquil, principal puerto comercial, de Quito, centro político y administrativo. El transporte de mercancías dependía de caravanas de mulas que tardaban semanas en recorrer caminos montañosos, lo que limitaba el comercio interno y externo. Esta desconexión perpetuaba un sistema económico basado en enclaves regionales, donde la Sierra dependía de la producción agrícola tradicional, mientras la Costa comenzaba a vincularse con mercados internacionales. La construcción del ferrocarril conocido como el "Ferrocarril más difícil del mundo" comenzó en 1872 en Yaguachi en la provincia del Guayas, durante el mandato de Gabriel García Moreno, con la intención de conectar la Costa y la Sierra, superando así una geografía profundamente accidentada que hasta entonces había obstaculizado el comercio y la integración nacional. Esta visión quedó interrumpida tras el asesinato de García Moreno en 1875, dejando inconcluso el tramo inicial de la obra. El verdadero impulso llegaría con la Revolución Liberal y el ascenso de Eloy Alfaro, quien reactivó el proyecto ferroviario como un símbolo de progreso y un instrumento político. En 1897, su gobierno firmó un contrato con la Guayaquil and Quito Railway Company, dirigida por Archer Harman, para completar la línea entre ambas ciudades.

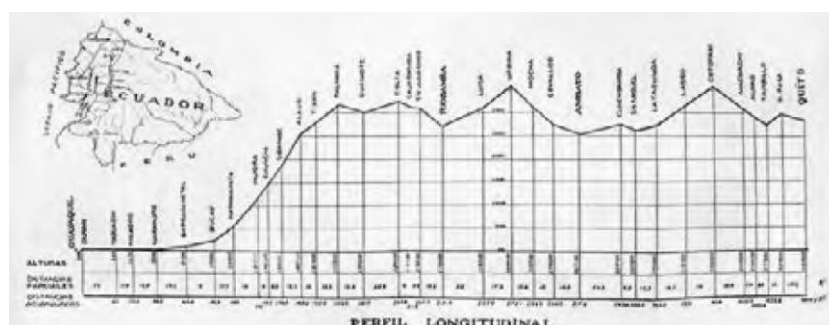


Ilustración 12. Perfil del ferrocarril. (Del Pino, 2017, Ilustración 2, p. 22)

El 25 de junio de 1908, día del cumpleaños de Alfaro, la Estación de Chimbacalle en Quito fue oficialmente inaugurada, marcando la conclusión del tramo ferroviario Guayaquil-Quito. Este momento, cargado de simbolismo, selló la unión de la Costa y la Sierra a través de una infraestructura de 965 kilómetros de longitud, consolidando un sistema que contaba con más de 30 estaciones principales, entre ellas Yaguachi, Bucay, Alausí, Riobamba, Latacunga, Ambato y Quito (Enciclopedia del Ecuador, s.f.; Ponce Tituaña & Tituaña Suárez, 2020). El ferrocarril no solo cambió la forma de viajar en el país, sino que transformó profundamente su economía y dinámica social. Redujo drásticamente los tiempos y costos de transporte: el traslado de productos desde Guayaquil a Quito pasó de durar semanas a pocos días, y su precio se redujo en más del 70%. Además, permitió el intercambio comercial entre regiones, incentivó la industrialización incipiente en ciudades como Riobamba y Quito, y facilitó la movilidad de personas entre zonas antes aisladas (Salgado, 2017; Sevilla & Ibarra, 2008).



Ilustración 13. Red ferroviaria del ferrocarril transandino. Elaboración propia.

La Estación de Chimbacalle, además de ser un nodo de conexión ferroviaria, se convirtió en un espacio de encuentro intercultural, símbolo del ingreso a la ciudad capital y punto estratégico para el desarrollo industrial del sur de Quito. A su alrededor surgieron fábricas como La Industrial, el Comedor Obrero, y viviendas para obreros, configurando una identidad urbana propia que integraba trabajo, transporte y residencia.



Ilustración 14. Desarrollo de Chimbacalle después de la llegada del ferrocarril. Elaboración propia.

No obstante, desde mediados del siglo XX, el auge del transporte automotor, la construcción de nuevas carreteras como la Panamericana en 1950 y la desinversión estatal provocaron un lento pero progresivo declive del sistema ferroviario. Los trenes, con velocidades máximas de 40 km/h, no podían competir con la flexibilidad de los automotores. Además, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria se volvió insostenible para el Estado, que priorizó inversiones en redes viales. El abandono progresivo de esta infraestructura marcó un período de decadencia para la estación de Chimbacalle y su entorno inmediato, dejando al barrio en un estado de rezago urbano.

Este deterioro, acompañado de la relegación histórica del sur de Quito a usos industriales y obreros, debilitó el desarrollo económico y cultural de la zona.

4. ANÁLISIS DE SITIO

4.1. Chimbacalle en la actualidad

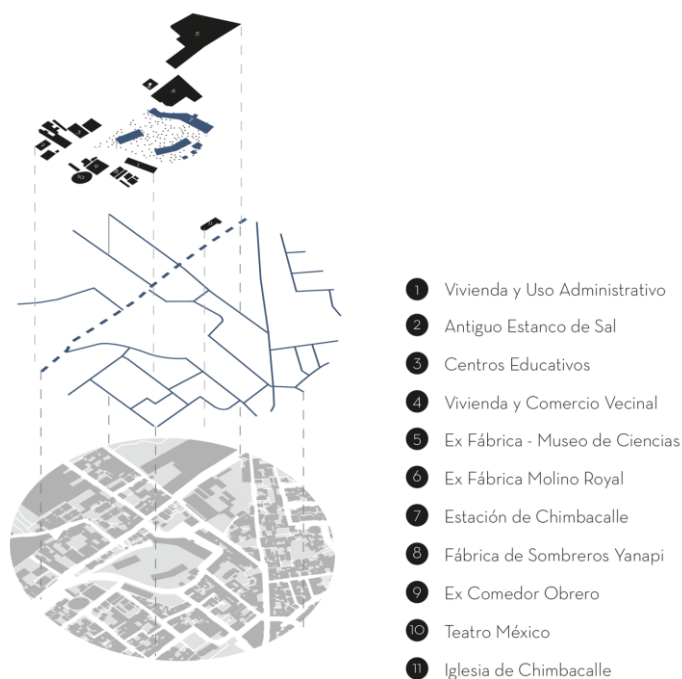


Ilustración 15. Hitos en Chimbacalle. Elaboración propia.

Hoy en día, la estación de ferrocarril de Chimbacalle sigue siendo un referente patrimonial en Quito, pero su estado de abandono y subutilización ha debilitado su papel en el tejido urbano. Sin embargo, es un barrio cargado de historia que refleja una dualidad en su configuración urbana y un papel crucial en el desarrollo económico e industrial de la ciudad. Desde sus inicios, este sector ha combinado características residenciales e industriales, marcadas por su conexión ferroviaria, su morfología diversa y su relevancia histórica.

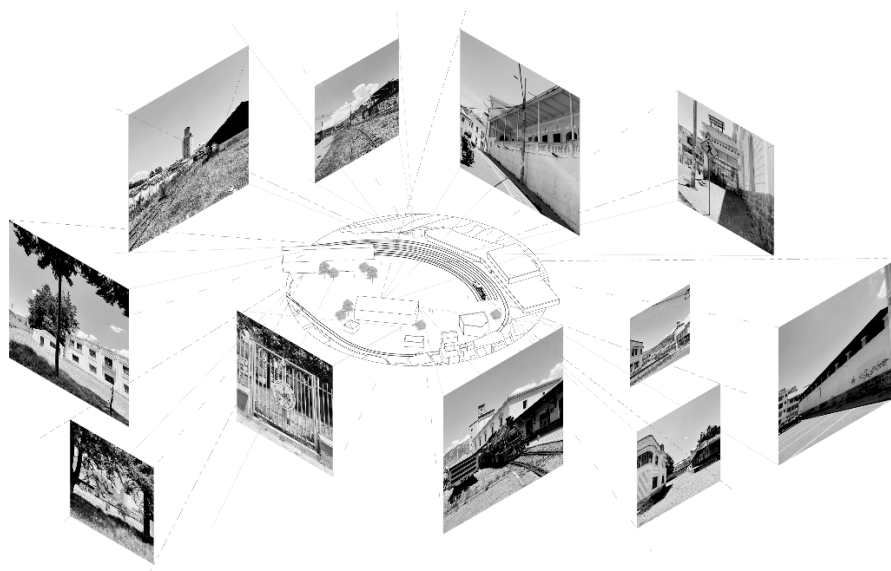


Ilustración 16. Imágenes del abandono de la estación. Elaboración propia.

El barrio presenta dos morfologías urbanas claramente diferenciadas. Al norte, el trazado urbano sigue un patrón ortogonal que responde al Plan Regulador de John Odriozola de 1941 y retoma elementos de la planificación del damero colonial. Esta estructura ortogonal organizó funciones administrativas y residenciales, promoviendo un orden urbano en la zona más cercana a la estación de ferrocarril. En contraste, la parte sur del barrio muestra un diseño radial, con ejes principales marcados, adaptado a las condiciones topográficas más complejas y enfocado en un uso residencial. Esta diferenciación refleja la transición del barrio hacia un espacio diseñado para la conectividad y la habitabilidad.

Un elemento central en la conectividad actual de Chimbacalle es la Avenida Pedro Vicente Maldonado, que atraviesa el barrio y lo conecta con el resto de la ciudad. Este eje vial es un nodo estratégico en el sistema de movilidad de Quito, albergando múltiples paradas de transporte público, incluyendo el trolebús, autobuses urbanos y la Ecovía, que

facilitan el acceso tanto de residentes como de visitantes. Esta infraestructura subraya el potencial de Chimbacalle para convertirse en un punto clave de revitalización urbana.



Ilustración 17. Accesibilidad al sector. Elaboración propia.

4.2. Rehabilitación Arquitectónica un diálogo entre el pasado y el presente

La rehabilitación arquitectónica es un proceso que implica la intervención en edificaciones existentes para adaptarlas a nuevas funciones, mejorarlas técnicamente o conservar su valor estético y funcional. Este concepto abarca tanto la modernización de edificios sin valor histórico como la preservación de bienes patrimoniales, y en el caso de los edificios históricos, se convierte en una tarea compleja que involucra aspectos técnicos, históricos y culturales. Según Vera y González (2018), la rehabilitación no solo es un acto técnico, sino también cultural, ya que implica un diálogo entre el pasado y el presente, permitiendo que los edificios sigan siendo relevantes para las sociedades contemporáneas.

En el ámbito del patrimonio, la rehabilitación toma un enfoque más específico. Según la Carta de Venecia (1964), preservar un monumento o un sitio patrimonial no significa congelarlo en el tiempo, sino conservar su autenticidad, mientras se adaptan los espacios a las necesidades modernas. Este enfoque respeta la historia del edificio y busca garantizar su sostenibilidad a largo plazo, al mismo tiempo que lo integra en la vida contemporánea. Así, la rehabilitación de patrimonio no solo protege los elementos físicos de una construcción, sino que también mantiene viva su conexión con la memoria colectiva y el *genius loci*, o espíritu del lugar (Norberg-Schulz, 1980).

La Carta de Venecia, redactada en 1964 por el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS), es uno de los documentos más importantes en el ámbito de la conservación patrimonial. Esta carta establece los principios fundamentales para la preservación, restauración y rehabilitación de monumentos históricos. Entre sus puntos clave, destacan la autenticidad y respeto por la historia, que requieren que cualquier intervención respete los valores históricos, culturales y artísticos del monumento, garantizando que se conserve su autenticidad; la reversibilidad, que implica que los trabajos de rehabilitación deben ser reversibles siempre que sea posible, permitiendo que futuras generaciones puedan reinterpretar o restaurar los monumentos según nuevas necesidades o conocimientos; la compatibilidad de materiales, que exige el uso de técnicas y materiales que sean compatibles con los originales para evitar daños a largo plazo en la estructura; y la reutilización funcional, que resalta la importancia de dotar a los edificios patrimoniales de nuevas funciones, siempre que estas respeten su integridad y valores esenciales. Como señala el ICOMOS (1964), "la conservación de un monumento implica no solo el mantenimiento físico, sino también su utilización para dar vida al mismo y preservarlo para las generaciones futuras". Este principio es crucial para

proyectos como la estación de ferrocarril de Chimbacalle, donde se busca revitalizar un espacio patrimonial, no solo como un símbolo del pasado, sino como un lugar funcional y activo en el presente.

La rehabilitación arquitectónica y patrimonial no es solo una labor técnica, sino un acto de respeto y diálogo con la historia. La Carta de Venecia establece las bases para que estos procesos se realicen con responsabilidad, asegurando la sostenibilidad, la autenticidad y la integración funcional de los bienes patrimoniales en el contexto actual. En el caso de Chimbacalle, este enfoque permite re imaginar la estación de ferrocarril como un espacio que no solo conserve su memoria histórica, sino que también se convierta en un motor de desarrollo cultural y social para el sur de Quito.

5. PRECEDENTES

5.1. Viking Museum – Aart Architects, Oslo

Dibujando un círculo alrededor de la historia

Este museo representa una intervención arquitectónica profundamente simbólica, donde la forma circular se convierte en una herramienta para contener, preservar y reinterpretar la historia. El proyecto propone un volumen curvo que rodea la edificación histórica existente, generando un gesto envolvente que protege sin imponer, estableciendo un diálogo respetuoso entre lo nuevo y lo antiguo. Esta geometría circular no solo resuelve de manera eficiente la circulación del visitante, sino que también refuerza la idea de centralidad y continuidad histórica, al permitir que la experiencia museográfica se despliegue en torno a un núcleo cargado de memoria. La estrategia de “dibujar un círculo alrededor de la historia” se transforma así en una metáfora espacial de resguardo y conexión, que invita a mirar el pasado desde nuevas perspectivas, integrando arquitectura,

narrativa y tiempo. Esta aproximación resuena directamente con tu propuesta, donde el trazo circular no solo organiza el programa del museo ferroviario, sino que también materializa una postura crítica de respeto y resignificación del patrimonio.



Ilustración 18. Viking Museum Norway. (AART architects, s.f.)

5.2. Hedmark Museum – Sverre Fehn, Hamar

El diálogo entre lo nuevo y lo antiguo a través del tiempo como material

El Museo de Hedmark de Sverre Fehn es un ejemplo de cómo la arquitectura puede establecer un diálogo respetuoso entre lo nuevo y lo antiguo, sin caer en la imitación ni en la negación de lo preexistente. En este proyecto, Fehn trabaja con el tiempo como material arquitectónico, permitiendo que las nuevas intervenciones estructuras metálicas livianas, pasarelas de madera y elementos suspendidos floten sobre las ruinas medievales sin tocarlas, revelando con claridad lo que es histórico y lo que es contemporáneo. Esta separación deliberada, casi coreográfica, no fragmenta la experiencia, sino que la potencia, haciendo del recorrido un acto de contemplación y entendimiento. El visitante no solo observa la historia, la transita, reconociendo sus capas

y contrastes a través de la arquitectura. Fehn demuestra que intervenir en patrimonio no es rellenar vacíos, sino construir relaciones entre tiempos.



Ilustración 19. Hedmark Museum. (Sverre Fehn, s.f)

5.3. Antwerp Port House – Zaha Hadid, Amberes

Contraste como estrategia de resignificación patrimonial

El Antwerp Port House, demuestra cómo una intervención contemporánea puede potenciar el valor simbólico de un edificio histórico a través del contraste arquitectónico. En lugar de mimetizarse con lo preexistente, la nueva estructura se posa sobre la antigua sin tocarla, generando una tensión visual y conceptual que no niega el pasado, sino que lo destaca. Este enfoque permite la lectura clara de ambas temporalidades, donde lo nuevo no borra la memoria, sino que añade una capa narrativa al conjunto. La propuesta de Hadid resalta cómo el diálogo entre el patrimonio y la arquitectura contemporánea puede ser una herramienta poderosa de resignificación urbana, capaz de transformar un hito olvidado en un emblema de renovación.



Ilustración 20. Antwerp Port House de Zaha Hadid Architects. Fotografía por Laurian Ghinitoiu.

6. PROYECTO ARQUITECTÓNICO

6.1. Concepto: Movimiento como experiencia y conexión

El movimiento es el eje conceptual que estructura el proyecto arquitectónico. No se trata únicamente de un desplazamiento físico, sino de una idea que articula historia, territorio y experiencia. Esta noción se inspira en el propio significado del ferrocarril ecuatoriano, un sistema que transformó la geografía nacional al conectar regiones que hasta entonces se encontraban aisladas. El tren fue símbolo de progreso, integración y modernización, y su recorrido representó un nuevo modo de habitar y entender el país.

Esta idea de movimiento transformador se materializa en la arquitectura del museo a través de un gesto circular: una gran rampa continua que guía al visitante en un recorrido fluido, como si siguiera el trayecto mismo del tren a través de la topografía irregular de

los Andes. Esta geometría curva y envolvente, más que un simple recurso formal, evoca el dinamismo del ferrocarril y se convierte en una herramienta narrativa que conecta tiempos, memorias y espacios.

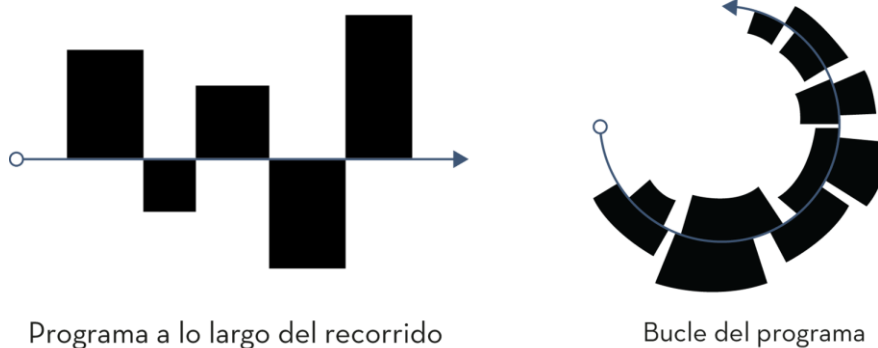


Ilustración 21. El movimiento como narrativa espacial. Elaboración propia.

6.2. Partido

El partido arquitectónico se desarrolla a partir de la necesidad de establecer un diálogo entre el patrimonio y lo contemporáneo, donde la nueva arquitectura no busca mimetizarse con lo existente, sino contrastar de manera respetuosa para poner en valor lo histórico. Esta premisa guía la decisión de diseñar un volumen circular contemporáneo que actúe como pieza articuladora dentro del conjunto ferroviario, abrazando las preexistencias y generando una nueva centralidad espacial.

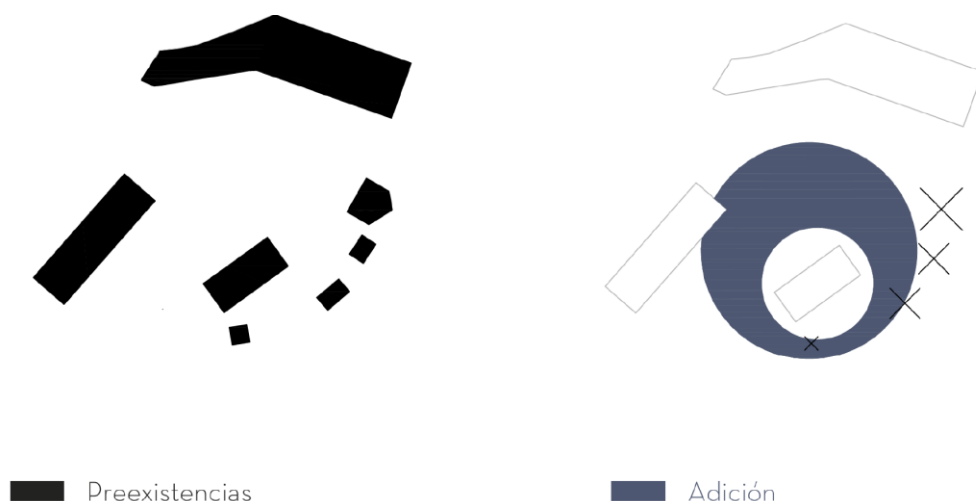


Ilustración 22. Diagrama análisis de sitio. Elaboración propia.

El gesto circular no solo responde a una lógica formal, sino que se convierte en un recurso estratégico para reconfigurar las relaciones espaciales del sitio. Las edificaciones patrimoniales, hoy fragmentadas y desconectadas por la traza ferroviaria y la disposición dispersa del conjunto, se reconectan a través del nuevo edificio, el cual opera como puente físico y simbólico. Así, la intervención transforma un conjunto disgregado en un sistema coherente, en donde la nueva infraestructura contemporánea activa el potencial urbano y narrativo del sitio. El vacío central de la pieza circular funciona como espacio de pausa y encuentro, mientras que su borde construido aloja el programa museográfico en un recorrido fluido que enriquece la experiencia del usuario. Esta estrategia permite que el movimiento –conceptualmente vinculado al ferrocarril y su trazado sinuoso por la geografía andina– se materialice no solo como idea, sino como sistema organizador del espacio. El resultado es una arquitectura que, desde su lenguaje y forma, revitaliza un hito urbano abandonado, reconectándolo con su contexto, con su historia, y con la ciudad.

6.3. Estrategias de diseño

Adaptarse para Renacer

En la arquitectura, ciertos objetos urbanos experimentan un ciclo de vida característico: nacen, alcanzan un auge funcional y simbólico, y finalmente caen en el olvido al no adaptarse a los cambios del entorno contemporáneo. Sin embargo, la historia y el significado de estos espacios no se pierden por completo: su recuperación es posible cuando se reinterpretan desde nuevas necesidades. En este sentido, el concepto de adaptabilidad arquitectónica se convierte en una estrategia esencial para devolver la vida a estructuras que han perdido su uso original. Este enfoque se alinea con el principio de recycling architecture, que no solo implica la reutilización física de estructuras existentes, sino también la transformación simbólica de su función urbana. Según Oswalt (2006), “los edificios que han caído en desuso pueden convertirse en escenarios dinámicos si se integran nuevas funciones que dialoguen con su historia”. Esta estrategia, por tanto, permite que el espacio se reinserte en la ciudad de forma activa y contemporánea, reconociendo su pasado sin quedar anclado en él.

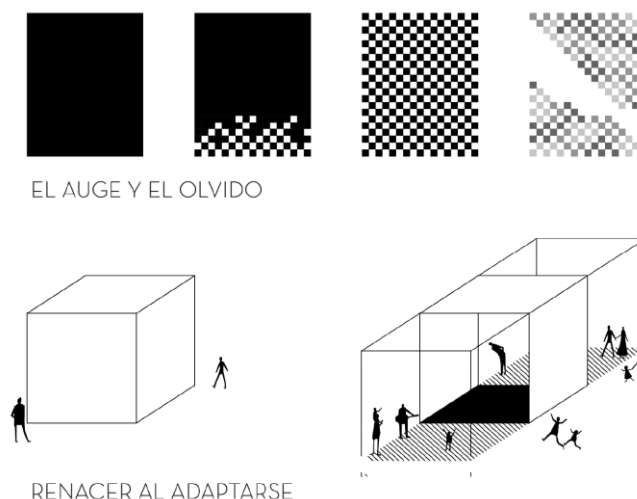


Ilustración 23. Tipo de intervención. Elaboración propia.

Atraer nuevos usuarios

La recuperación de un hito urbano abandonado no puede limitarse a su restauración material. Para que su transformación sea significativa, es fundamental generar nuevas dinámicas de apropiación ciudadana, diversificando sus usuarios y usos. En este proyecto, se conciben tres grupos de usuarios principales: los habitantes del barrio de Chimbacalle, quienes se apropian del espacio mediante actividades cotidianas como el uso del café, áreas verdes, el mercado orgánico o los locales comerciales; los turistas nacionales e internacionales, atraídos por el valor histórico del ferrocarril y su museografía; y finalmente, los grupos escolares, quienes realizan visitas educativas y refuerzan el vínculo intergeneracional con la historia del país.

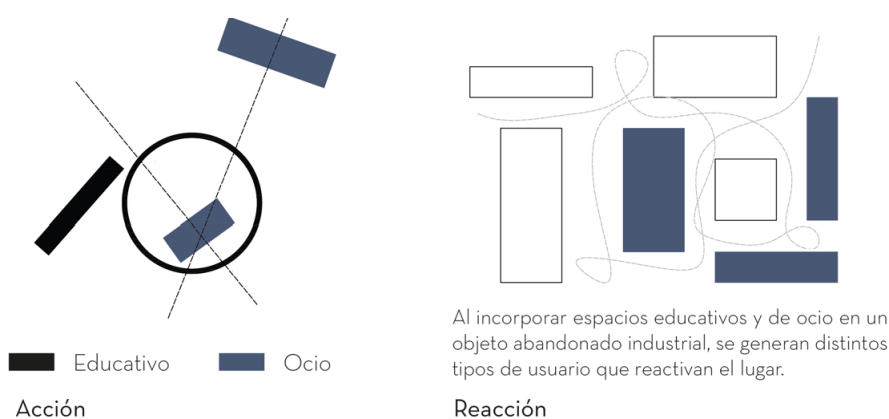


Ilustración 24. Diagrama de partido. Elaboración propia.

Al dotar al lugar de programas culturales, educativos y recreativos, se rompe la rigidez funcional del patrimonio y se convierte en un nodo de interacción social. Esta lógica responde al planteamiento de Jane Jacobs (1961), quien enfatiza la necesidad de diversidad de usos y usuarios para lograr espacios urbanos vivos, inclusivos y sostenibles. En efecto, un hito urbano solo puede recuperar su vitalidad cuando se convierte en parte activa de la vida diaria de la ciudad.

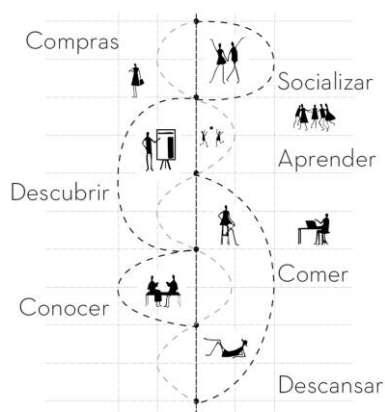


Ilustración 25. Diagrama atracción de nuevos usuarios. Elaboración propia.

Preservar la Envolvente y Transformar el Interior

La tercera estrategia se basa en mantener la envolvente de los edificios patrimoniales y transformar sus interiores según las nuevas necesidades del proyecto. Esta decisión permite conservar el carácter histórico y la memoria visual del edificio, al tiempo que se adaptan sus espacios para usos actuales. Este método es ampliamente utilizado en la rehabilitación del patrimonio construido, especialmente cuando la envolvente posee un valor simbólico y estético que define la identidad del lugar.

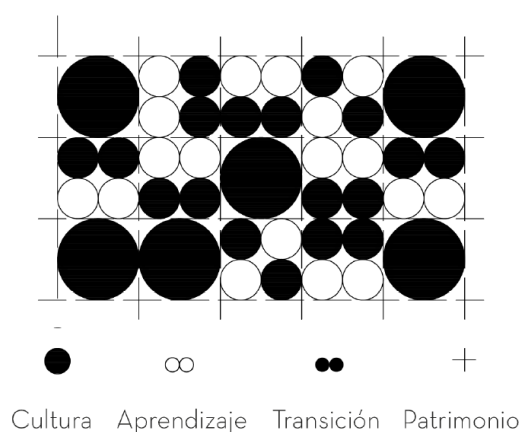


Ilustración 26. Diagrama preservación del enviente. Elaboración propia.

Vera y González (2018), en *Construir en lo construido*, destacan que una intervención patrimonial exitosa debe mantener un “equilibrio entre la conservación del pasado y la innovación del presente”, lo cual puede lograrse respetando las fachadas y envolventes mientras se insertan programas arquitectónicos contemporáneos en el interior. Esta práctica también es respaldada por la Carta de Venecia (ICOMOS, 1964), que señala la importancia de preservar los elementos esenciales del monumento y, en caso de transformación, garantizar la compatibilidad formal y material de la intervención.

6.4. Planimetría

La planimetría del proyecto evidencia la manera en que el concepto del movimiento se materializa en la configuración arquitectónica y espacial del museo. Esta idea se articula principalmente a través de una gran rampa helicoidal que guía al visitante por un recorrido ascendente, representando el trayecto histórico del ferrocarril ecuatoriano y evocando la topografía irregular de los Andes que el tren alguna vez atravesó. El edificio principal, de forma circular, establece un recorrido continuo y fluido, reforzado por perfiles de acero sinuosos en la fachada que capturan visualmente el dinamismo del desplazamiento ferroviario. En planta y corte se observa cómo esta geometría fluida permite una progresión narrativa clara, dividida en cinco etapas museográficas: una introducción al origen del ferrocarril en Ecuador; una sala que exhibe piezas técnicas de valor histórico; otra enfocada en su impacto económico, social e industrial en el país; un área dedicada a vagones restaurados como piezas inmersivas; y finalmente, una sección que relata su paulatino declive y abandono. La distribución del proyecto no solo organiza los contenidos expositivos de forma lógica y envolvente, sino que también integra las edificaciones preexistentes y el entorno inmediato, promoviendo una experiencia coherente con la memoria histórica del lugar y su condición patrimonial.

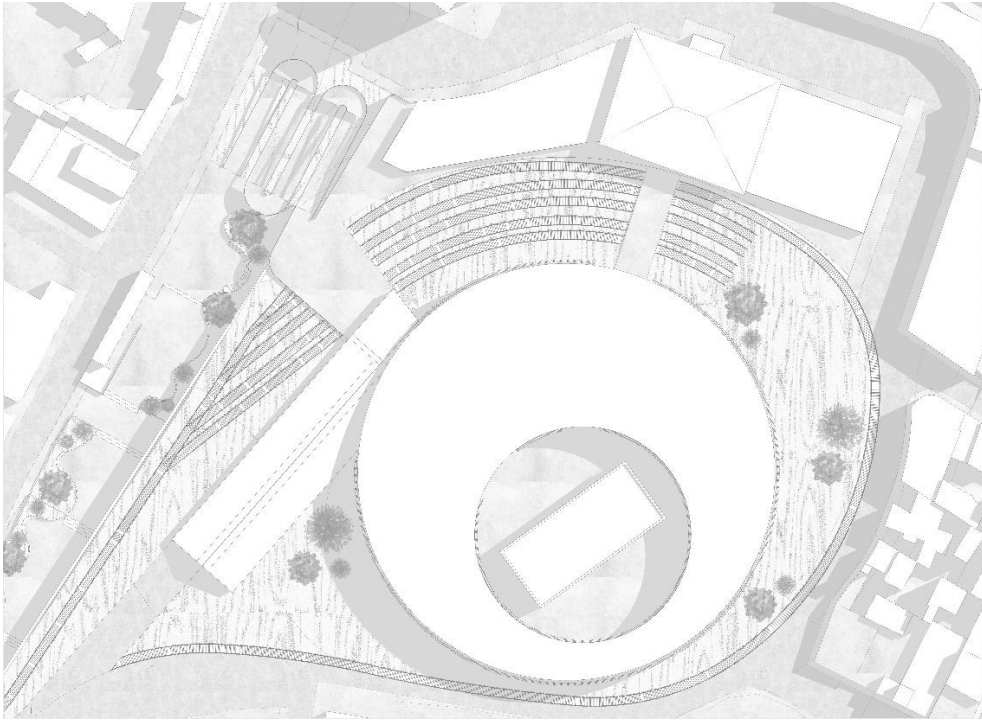


Ilustración 27. Implantación. Elaboración propia.

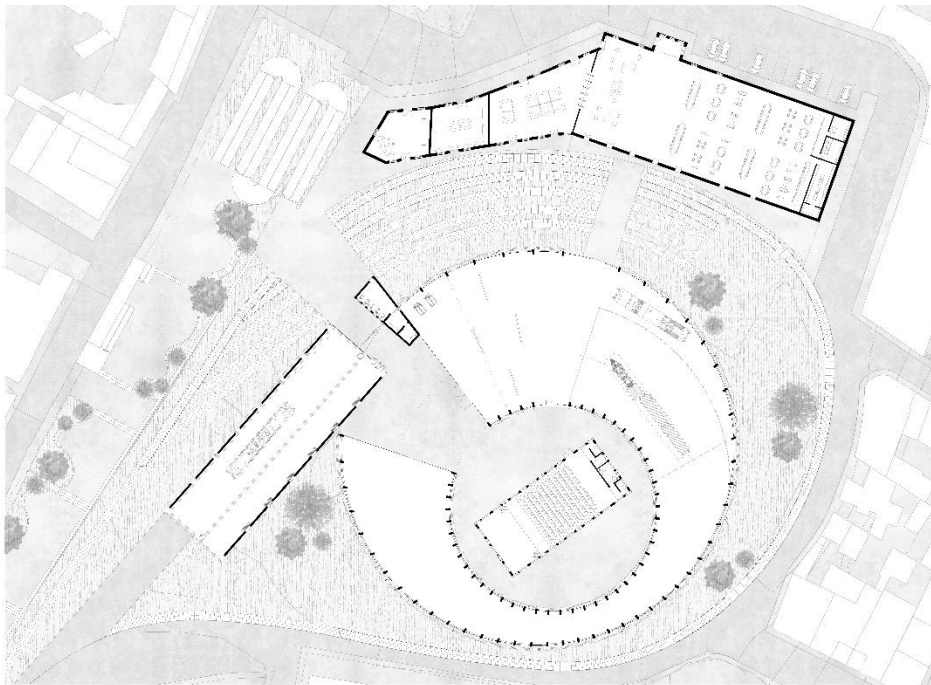


Ilustración 28. Planta Baja ± 0.00 . Elaboración propia.



Ilustración 29. Planta Alta + 5.00. Elaboración propia.

6.5. Cortes y Fachadas



Ilustración 30. Fachada Este. Elaboración propia.



Ilustración 31. Fachada Sur. Elaboración propia.

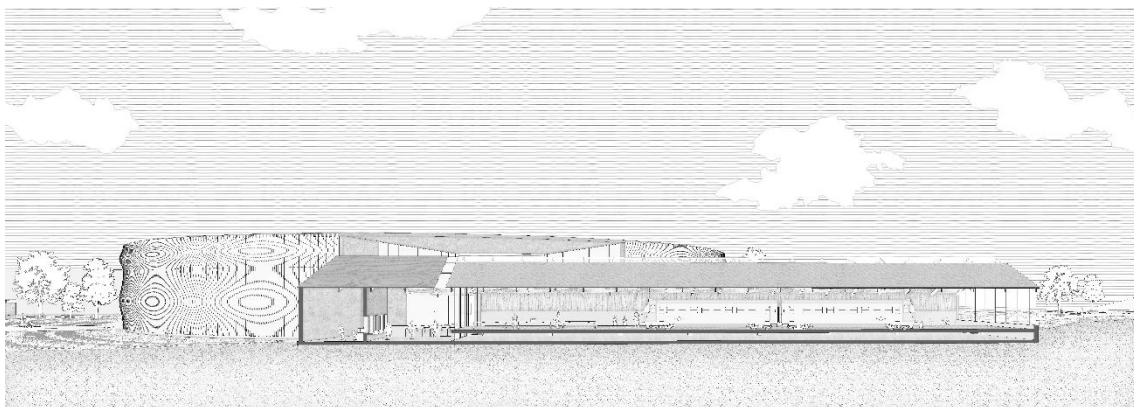


Ilustración 32. Corte C. Elaboración propia.

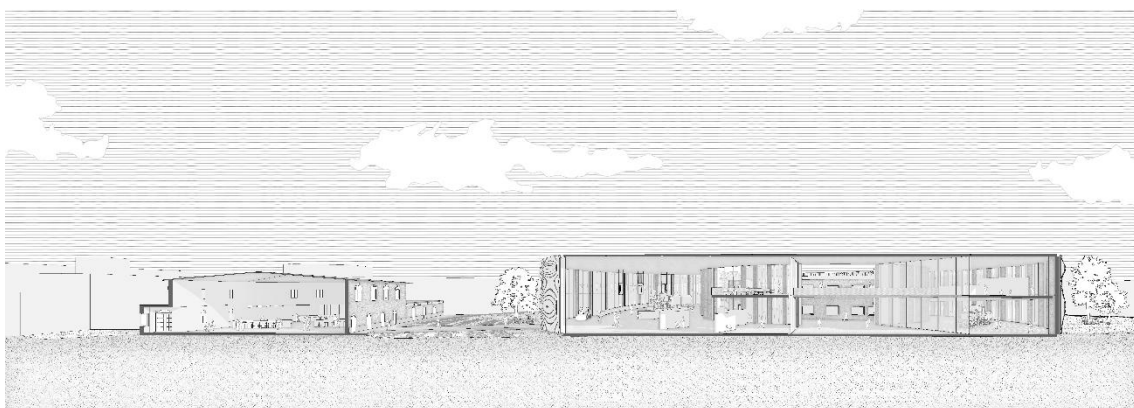


Ilustración 33. Corte A. Elaboración propia.

6.6. Atmósferas



Ilustración 34. Atmósfera exterior 1. Elaboración propia.

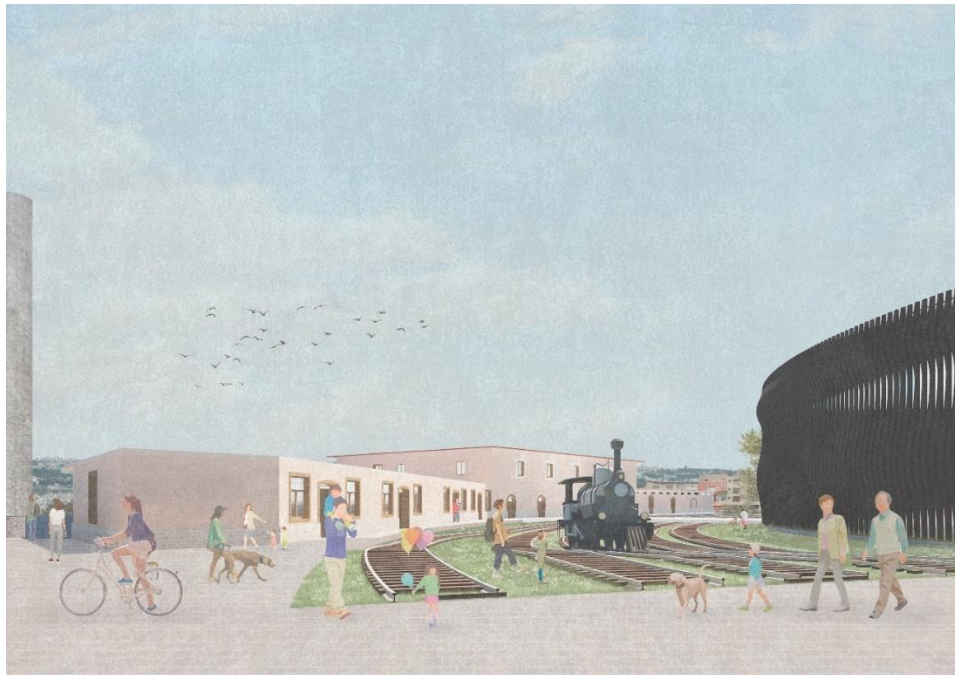


Ilustración 35. Atmósfera exterior 2. elaboración propia.

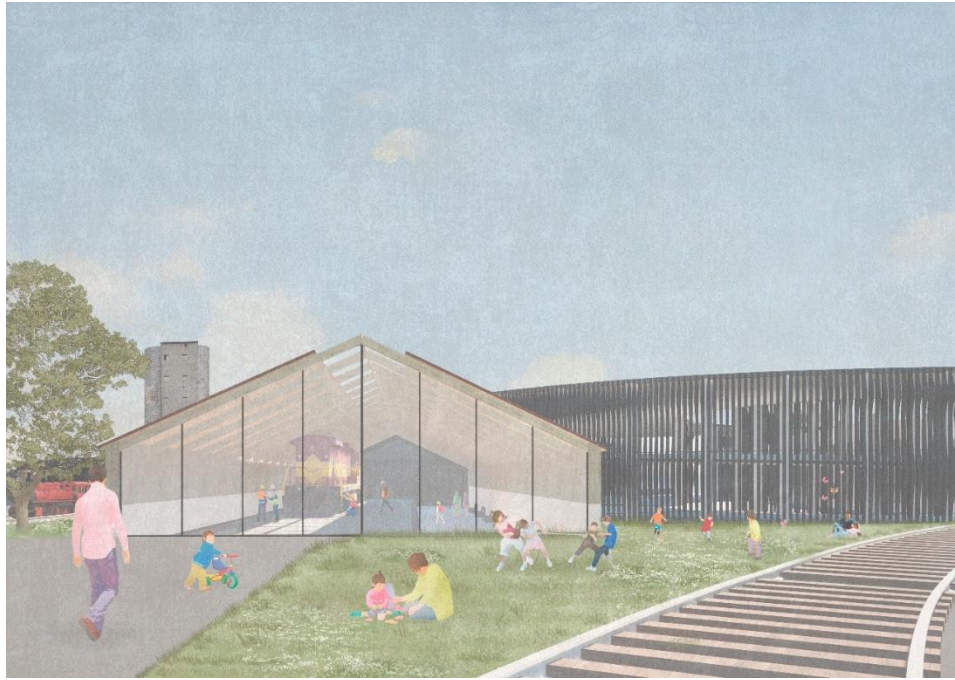


Ilustración 36. Atmósfera exterior 3. Elaboración propia.



Ilustración 37. Atmósfera interior 1. Elaboración propia.



Ilustración 38. Atmósfera interior 2. Elaboración propia.

7. CONCLUSIONES

El desarrollo de esta tesis permitió comprender el valor estratégico de los hitos urbanos abandonados como catalizadores de transformación urbana. Más allá de su recuperación física, la intervención en la antigua Estación de Ferrocarril de Chimbacalle se plantea como una oportunidad para revitalizar no solo el edificio, sino todo el tejido social, económico y simbólico que lo rodea. La estación, que alguna vez fue un punto de conexión clave en el territorio nacional, conserva una profunda carga de memoria colectiva, identidad y significado. Hoy, su silencio arquitectónico no implica vacío, sino potencial latente.

A través de un enfoque que articula teoría, historia y proyecto, esta investigación defiende la idea de que los hitos no son piezas aisladas en la ciudad, sino centros de energía urbana capaces de reactivar dinámicas locales y regionales cuando se los integra nuevamente al presente. El caso de Chimbacalle evidencia cómo la puesta en valor de un edificio patrimonial olvidado puede generar un impacto en múltiples escalas: reactivando la vida barrial, fortaleciendo el sentido de pertenencia, incentivando el turismo cultural y aportando a una visión más equitativa y cohesionada de la ciudad.

A nivel arquitectónico, el proyecto propone un museo de historia ferroviaria concebido no solo como un espacio de exposición, sino como un recorrido narrativo que revive la experiencia del tren en el país. Se busca así una arquitectura que dialogue con el pasado, pero que sea capaz de proponer nuevas formas de habitar la memoria, integrando espacios públicos, comercio local y programas culturales en una lógica fluida y contemporánea. Desde una perspectiva profesional, este trabajo constituye una reflexión sobre el rol activo del arquitecto en la reactivación urbana, especialmente en

contextos donde el abandono amenaza con borrar la historia material de las ciudades. Intervenir estos vacíos no es solo un acto de conservación, sino una estrategia de futuro, una apuesta por la resiliencia urbana y por la posibilidad de reconstruir comunidad a partir de lo existente.

Finalmente, esta tesis invita a replantear la forma en que miramos los fragmentos olvidados de nuestras ciudades. En ellos no solo habita la ruina, sino también la posibilidad de regeneración. Apostar por su reactivación no es solo una acción proyectual, sino un acto de responsabilidad cultural, histórica y social.

8. REFERENCIAS

- Choay, F. (2001). *El patrimonio urbano: su génesis y significación*. Gustavo Gili.
- De Solà-Morales, I. (1995). *Terrain Vague*. In C. Davidson (Ed.), *Anyplace* (pp. 118–123). MIT Press.
- Enciclopedia del Ecuador. (s.f.). *Ferrocarril del Ecuador*.
<https://www.encyclopediadelecuador.com/ferrocarril-ecuador/>
- Fernández, R. (2015). *Arquitectura, memoria y lugar: La recuperación del patrimonio arquitectónico en ciudades latinoamericanas*. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (12), 45–60.
- Gregotti, V., & Rossi, A. (1997). *La arquitectura de la ciudad*. Gustavo Gili.
- ICOMOS. (1964). *Carta de Venecia: Principios Internacionales Aplicados a la Conservación y Restauración de Monumentos y Sitios*. Recuperado de
<https://www.icomos.org>
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House.
- Koolhaas, R. (1995). *S, M, L, XL*. The Monacelli Press.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. MIT Press.
- MAE. (2020, July 25). *El Mae Analiza Los Aportes del Arquitecto Uruguayo Guillermo Jones Odriozola*. CAE. <https://cae.org.ec/conversatorio-jones-odriozola/>
- Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius loci: Towards a phenomenology of architecture*. Rizzoli.

- Oswalt, P. (2006). *Shrinking Cities: Volume 1 – International Research*. Hatje Cantz.
- Pinto Martínez, I. (2010). *Arquitectura ferroviaria en los Andes del Ecuador*. Instituto de Patrimonio Cultural.
- Ponce Tituaña, L., & Ibarra Suárez, H. (2008). *El ferrocarril del sur*. Quito: Trama Ediciones.
- Popovic, S. (2016). *Beyond Genius Loci: An Analysis of Architectural Design Strategies of Place*. University of Waterloo.
- Rossi, A. (1982). *La arquitectura de la ciudad*. Ediciones Gustavo Gili.
- Sevilla, A. M., & Ibarra, H. (2008). *El camino del hierro: Cien años del ferrocarril en Quito*. Fundación Museos de la Ciudad.
- Salgado, M. (2017). *Memoria sobre el Ferrocarril Ecuatoriano*. Universidad Andina Simón Bolívar. <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/4647>
- Oswalt, P. (2006). *Shrinking Cities: Volume 1 – International Research*. Hatje Cantz.
- Vera, F., & González, L. (2018). *Construir en lo construido: Estrategias para la rehabilitación del patrimonio arquitectónico*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Neuman, W. (2005). *Social research methods: Quantitative and qualitative approaches* (6th ed.). Boston: Allyn & Bacon.