

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Arquitectura y Diseño interior

Centro Comunitario y Estación Ferroviaria "El Recreo"

Estevan Andre Salgado Loayza

Arquitectura

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

Quito, 14 de diciembre de 2021

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Arquitectura y Diseño Interior

HOJA DE CALIFICACIÓN DE TRABAJO DE FIN DE CARRERA

Centro Comunitario y Estación Ferroviaria "El Recreo"

Estevan Andre Salgado Loayza

Nombre del profesor, Título académico

John Dunn, Arquitecto

Quito, 14 de diciembre de 2021

© 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: Estevan Andre Salgado Loayza

Código: 00135453

Cédula de identidad: 171718295

Lugar y fecha: Quito, 14 de diciembre de 2021

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UNPUBLISHED DOCUMENT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

Este proyecto va dedicado a mis padres, por todo su apoyo, dedicación, esfuerzo que ha sido de suma importancia durante toda mi formación y mi vida en general. Gracias a mi hermano, quien ha sido una persona fundamental a lo largo de todos estos años como estudiante de arquitectura. Gracias a mi familia que pese a la distancia, siempre estuvieron pendientes y nunca faltaron esas palabras de animo que me motivaron siempre a seguir adelante. A mis compañeros y amigos que han sido testigos y han estado presentes en todo este tiempo siendo personas muy valiosas a lo largo de este camino. Gracias a mi profesor de titulación John Dunn por su paciencia, sus palabras de animo y quien ha sido un verdadero maestro para el desarrollo de este proyecto. Finalmente agradecer a la universidad en general, ya que sin sus conocimientos, todo esto no sería posible.

RESUMEN

En el siguiente trabajo de titulación, se desarrollo en diferentes etapas una intervención urbana, un centro comunitario y una estación de ferrocarril, ubicado en un punto céntrico al sur de la ciudad de Quito, frente al centro comercial El Recreo, en la parte posterior de la actual estación del Trolebus. El proyecto tiene como objetivo tener un carácter jerárquico en este sector, ya que en la actualidad se encuentra sumamente descuidado y al ser una zona de gran afluencia, se espera un impacto positivo en la sociedad de esta zona. El proyecto se lo realizó en 3 etapas. La primera, se analizó en conjunto con todos los compañeros, el contexto general, analizando el desarrollo económico, social y urbano del sector; la segunda fue una intervención urbana que tenia como principal finalidad, generar una conexión directa entre la estación del Trolebus y el proyecto a desarrollar; la tercera fue el desarrollo de la estación de ferrocarril y un programa que sea de gran potencial para la gente del lugar, por lo que se tomó la decisión de generar un espacio educativo, recreativo, comercial y turístico para fortalecer y combatir los problemas encontrados en esta zona.

Palabras clave: Centro Comunitario, Económico, Social, Urbano, Educativo, Recreativo, Comercial, Turístico.

ABSTRACT

In the next graduation work, an urban intervention, a community center and a railway station were developed in different stages, located in a central point south of the city of Quito, opposite the shopping center El Recreo, at the back of the current Trolebus station. The aim of the project is to have a hierarchical character in this sector, since it is currently extremely neglected and being a highly affluent area, it is expected to have a positive impact on the society of this area. The project was carried out in 3 stages. The first was the development of the railway station and a programme that would have great potential for the local people, so the decision was taken. The second was the development of the railway station and the project to be developed. The second was the development of the railway station and a programme that would have great potential for the local people. to create an educational, recreational, commercial and tourism space to strengthen and combat the problems encountered in this area.

Keywords: Community Center, Economic, Social, Urban, Educational, Recreational, Commercial, Tourist.

TABLA DE CONTENIDO

Introducción	12
Desarrollo del Tema.....	14
Equipamiento Centro comunitario y Estación de Ferrocarril	21
Planimetría.....	23
Conclusiones.....	32
Referencias bibliográficas	33

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Cortes de los diferentes tipos de calles en el sector. Elaboración en conjunto.....	15
Figura 2. Mapa de cortes de los diferentes tipos de calles en el sector. Elaboración en conjunto.....	15
Figura 3. Figura fondo del contexto inmediato. Elaboración en conjunto.....	16
Figura 4. Jerarquías viales. Elaboración en conjunto.....	16
Figura 5. Transporte público. Elaboración en conjunto.....	17
Figura 6. Recorridos peatonales. Elaboración en conjunto.....	17
Figura 7. Usos de suelo. Elaboración en conjunto.....	17
Figura 8. Equipamiento urbano. Elaboración en conjunto.....	18
Figura 9. Áreas verdes y recreativas. Elaboración en conjunto.....	19
Figura 10. Hitos y elementos patrimoniales. Elaboración en conjunto.....	19
Figura 11. Zonificación de la intervención urbana y el edificio. Elaboración propia.....	20
Figura 12. Axonometría explotada de todo el proyecto y el programa que conforma cada piso. Elaboración propia.....	22
Figura 13. Zonificación y cuadro de áreas del centro comunitario.....	22
Figura 14. Planta baja con contexto. Elaboración propia.....	23
Figura 15. Plantas segundo, tercer y cuarto nivel. Elaboración propia.....	23
Figura 16. Planta baja en perspectiva 0-90 grados. Elaboración propia.....	24
Figura 17. Primer piso alto en perspectiva 0-90 grados. Elaboración propia.....	24
Figura 18. Segundo y tercer piso en perspectiva 0-90. Elaboración propia.....	25
Figura 19. Fachada principal en perspectiva 0-90. Elaboración propia.....	25
Figura 20. Fachada frontal y lateral. Elaboración propia.....	26
Figura 21. Corte transversal y longitudinal. Elaboración propia.....	26

Figura 22. Corte longitudinal a 45 grados. Elaboración propia.....	27
Figura 23. Corte transversal a 0-90 grados. Elaboración propia.....	27
Figura 24. Corte transversal fugado.....	28
Figura 25. Detalle constructivo por fachada. Elaboración propia.....	29
Figura 26. Isometría frontal general. Elaboración propia.....	30
Figura 27. Isometría posterior general. Elaboración propia.....	30
Figura 28. Vista exterior desde la calle Miguel Carrión. Elaboración propia.....	31
Figura 29. Vista exterior desde la salida de estación del Trolebus. Elaboración propia.....	31
Figura 30. Vista interior de la estación de ferrocarril. Elaboración propia.....	32
Figura 31. Vista interior de la sala de exhibiciones y conexión con el puente que enlaza el proyecto. Elaboración propia.....	32

INTRODUCCIÓN

El proyecto de fin de carrera tiene como principal objetivo generar una propuesta para la reactivación del ferrocarril y de este sector tan importante del sur de la capital. En la actualidad el espacio a intervenir se encuentra en completo abandono, por lo que se enfocó en poder brindar un espacio público que pueda adaptarse a las necesidades del contexto y su población en general. El primer paso para poder comprender de manera acertada la problemática de esta zona, se comenzó con un análisis general del lugar, el cual iba a ser fundamental para el desarrollo del proyecto.

Gracias al análisis desarrollado, se logró identificar la gran importancia y riqueza del terreno asignado, ya que se encuentra rodeado de hitos importantes al estar atrás de una estación de Trolebus, al mercado de Chiriyacu y al centro comercial El Recreo. Además de estar atravesado longitudinalmente por la mitad del lote por las rieles del ferrocarril, característica principal de lo que fueron los inicios de este medio de transporte y su impacto en el sur de Quito, lo que generó que este sector tenga un carácter industrial y posteriormente se volviera comercial y con una gran cantidad de densidad residencial. (Instituto de la ciudad, 2015).

Posterior al análisis del sitio, se continuó con la intervención urbana de un espacio público que debía satisfacer varias necesidades. Por un lado esta plaza pública nace en donde actualmente funciona la estación de Trolebus, por lo que la gran cantidad de usuarios serían los grandes beneficiados de este espacio. Otro espacio de suma importancia en esta zona, es la futura estación de metro, la misma que también se encuentra dentro de los rangos de dicha intervención y finalmente el proyecto desarrollado, el mismo que debía tener una conexión con un paso peatonal debido a la presencia de las rieles del ferrocarril.

Finalmente se continuó con la etapa final del proyecto que se enfocaba en todo el equipamiento y programa específico a funcionar dentro del edificio, todo esto como un resultado de todo el análisis y estudio previamente especificado.

DESARROLLO DEL TEMA

Para desarrollar el proyecto se tuvieron en cuenta todos los procesos por los cuales, en cada etapa se lograba captar diferente tipo de información. En la primera con todo el análisis del sector se obtuvieron datos relevantes para poder seguir continuando con el desarrollo del proyecto, el cual era la intervención urbanística con una plaza pública, la misma que respondía a ciertas necesidades y comodidades para peatones y usuarios de los diferentes medios de transporte que se encuentran en el sector. Finalmente en la tercera etapa donde se trabajó específicamente en el edificio con todo su programa y la distribución de estos, enfocándose en la estación de ferrocarril y el centro comunitario.

ANALISIS DEL SITIO:

El lote asignado para el proyecto se encuentra en un sector comercial del sur de Quito, ubicado en la calle Miguel Carrión y Rafael Arteta, por donde atraviesan las rieles de tren que son característica de esta zona, teniendo un gran impacto histórico en el desarrollo del sur.



Figura 1. Cortes de los diferentes tipos de calles en el sector. Elaboración en conjunto



Figura 2. Mapa de cortes de los diferentes tipos de calles en el sector. Elaboración en conjunto



Figura 3. Figura fondo del contexto inmediato. Elaboración en conjunto

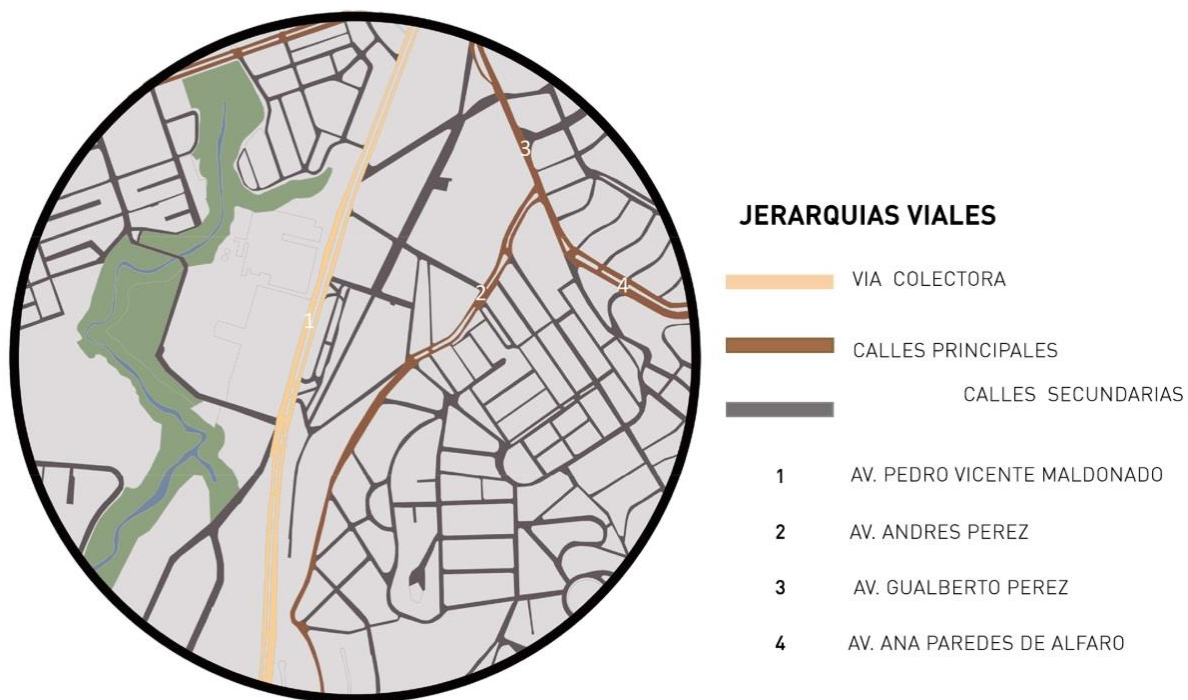


Figura 4. Jerarquías viales. Elaboración en conjunto.

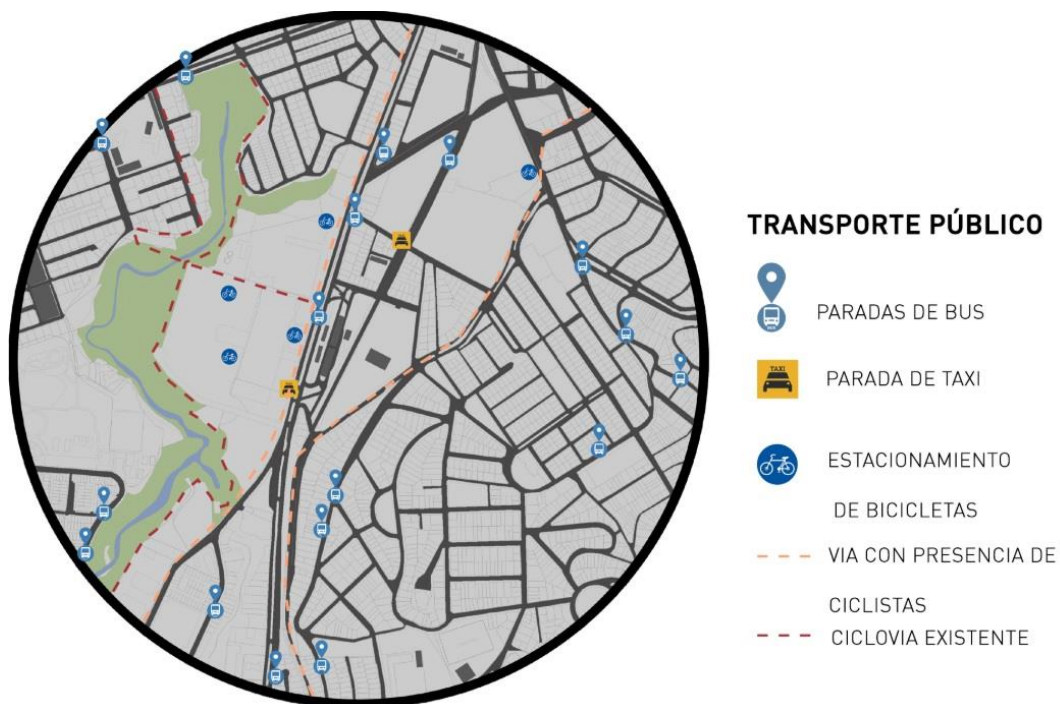


Figura 5. Transporte público. Elaboración en conjunto.



Figura 6. Recorridos peatonales. Elaboración en conjunto.

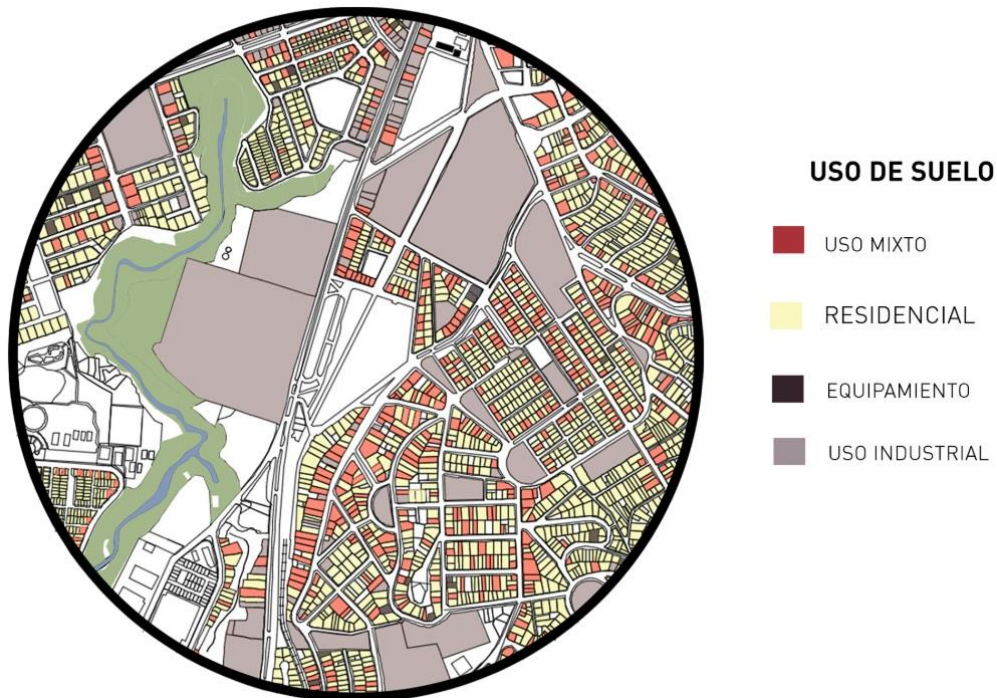


Figura 7. Usos de suelo. Elaboración en conjunto.

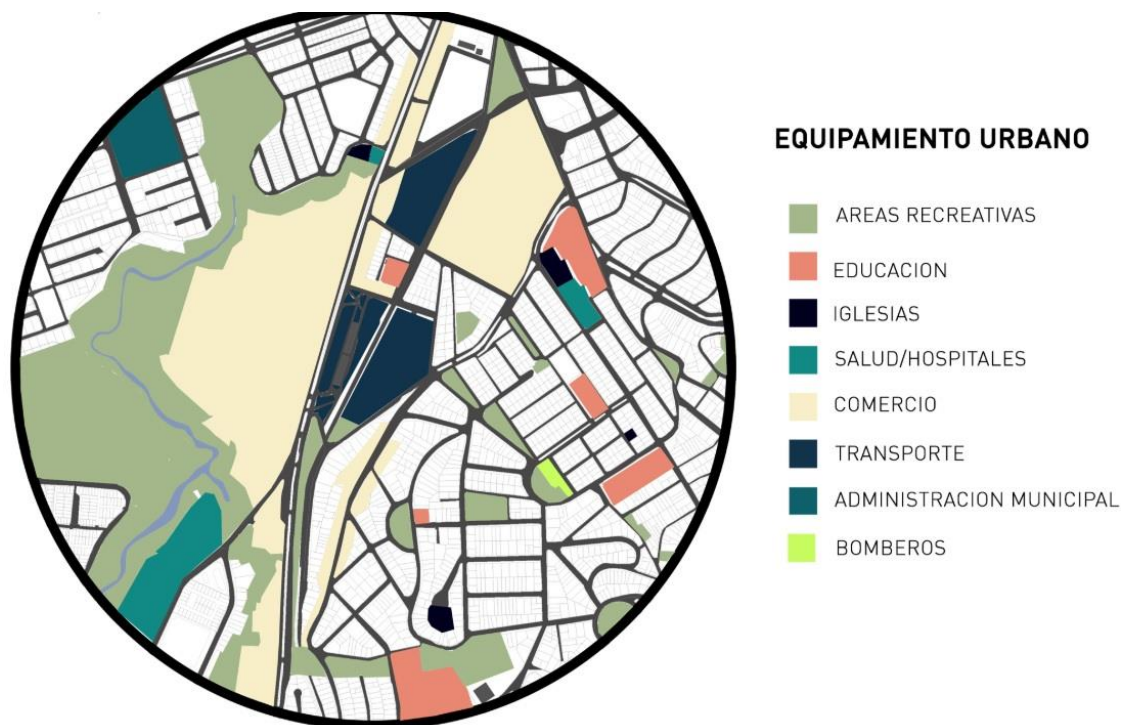


Figura 8. Equipamiento urbano. Elaboración en conjunto

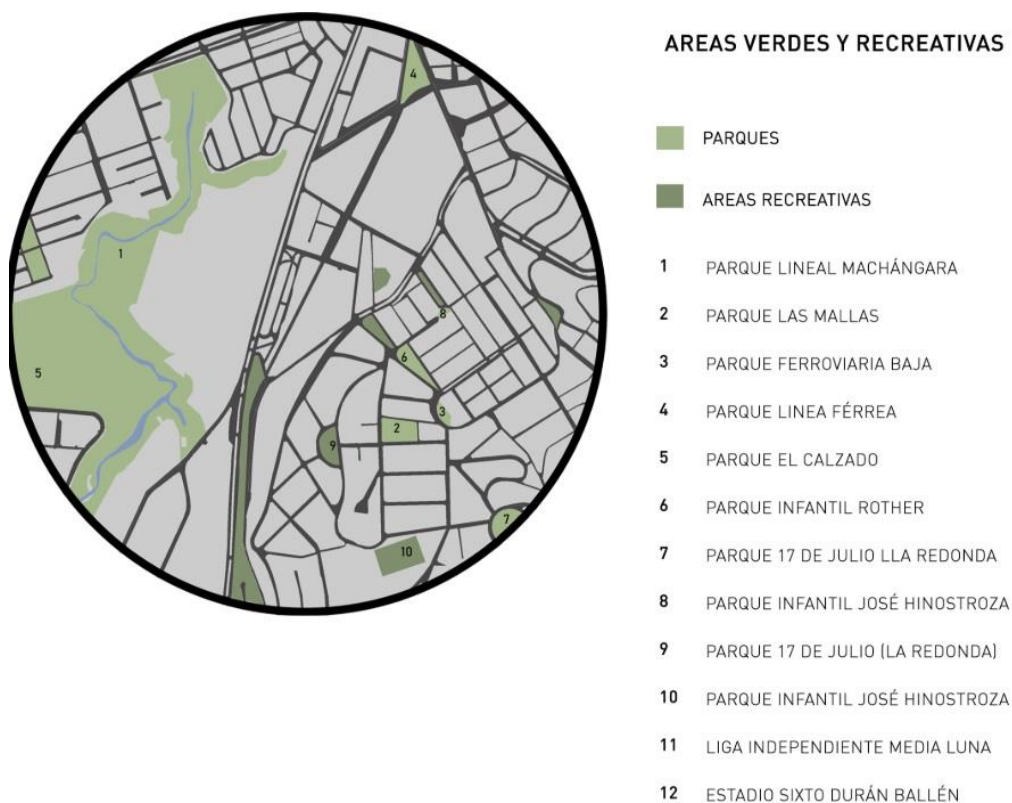


Figura 9. Áreas verdes y recreativas. Elaboración en conjunto.

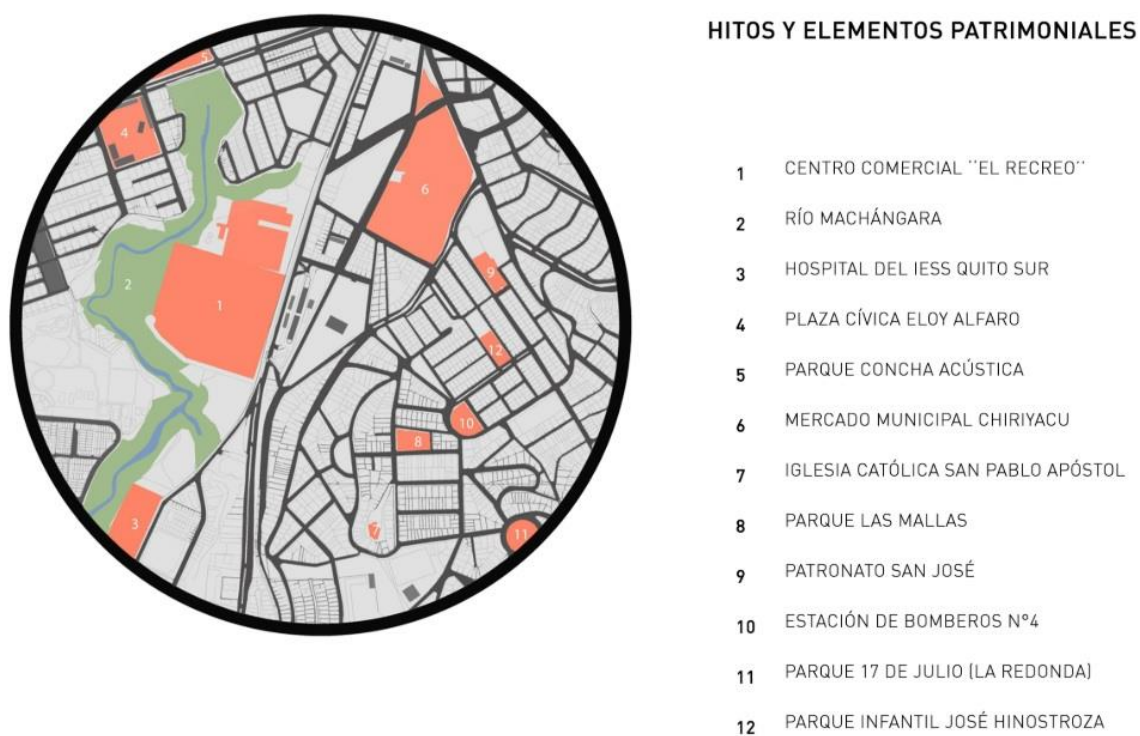


Figura 10. Hitos y elementos patrimoniales. Elaboración en conjunto

PLAN MASA:

Una vez analizado el contexto se comenzó con la intervención urbana, su enfoque principal era responder a las necesidades que se encontraron en el sitio, donde el principal objetivo es generar una conexión entre los usuarios del transporte público, como lo es actualmente el Trolebus y lo que será en un futuro el metro, con el entorno y de esta forma hacer que el proyecto se vuelva un atractivo para la población del sitio. Por otro lado, la siguiente decisión que se tomo fue generar un paso peatonal para que exista la conexión entre la plaza y el proyecto, de este modo todo se integra de manera adecuada para poder brindar diferentes opciones a los usuarios, ya sea que quieran llegar desde cualquier sector de la ciudad hacia la estación o el centro comunitario o para quien este de paso para utilizar el transporte público.

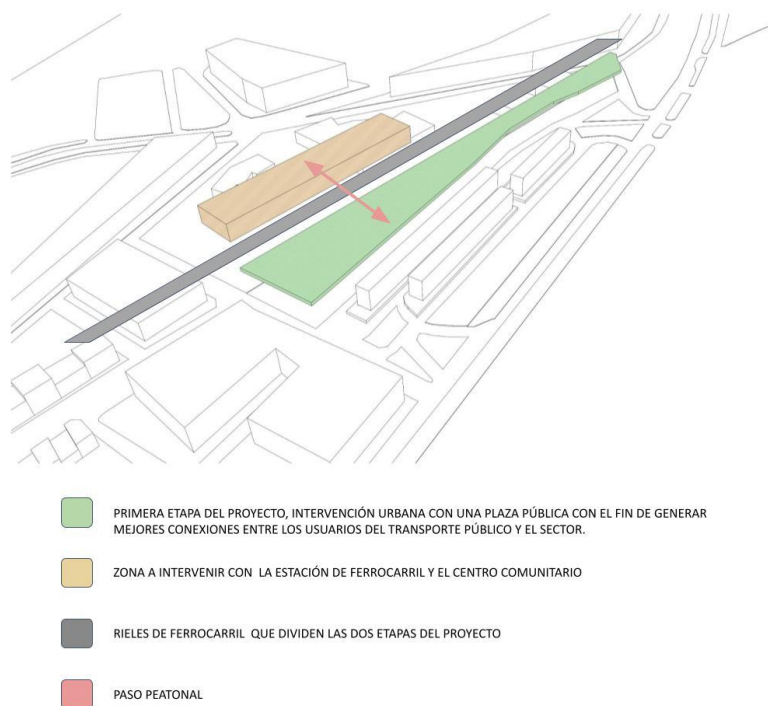


Figura 11. Zonificación de la intervención urbana y el edificio. Elaboración propia

EQUIPAMIENTO CENTRO COMUNITARIO Y ESTACIÓN DE FERROCARRIL:

El análisis realizado en la población del sector generó datos impactantes, ya que la mayoría de la población vive del comercio, sin importar edad o género, priorizan el trabajo y llevar ingresos a sus hogares descuidando su formación académica, donde incluso se encontró gente que nunca había ingresado a la escuela, por lo tanto, con el centro comunitario se trata de llevar una solución a la sociedad radicada en esta zona. Además, se identificó un número importante de artesanos en diferentes ámbitos, de este modo, este proyecto tiene la intención de brindar un espacio cómodo para que esta gente pueda compartir sus conocimientos con los demás y de este modo promover un espacio de integración de la comunidad.

En cuanto a la estación, su mayor intención es atraer al turismo nacional y extranjero, de este modo se permite una reactivación de todo entorno y logrando que el proyecto atraiga todo tipo de eventos, ferias, exposiciones y demás, para un mejor desarrollo de estos lugares marginados por la falta de interés.

CONCEPTO: El proyecto esta conformado por una barra, la cual se divide en dos volúmenes debido a la presencia del paso peatonal en la mitad, por lo tanto, se genera una conexión por medio de puentes. En planta baja se libera espacio para uso público, donde existe una plaza central donde existe la presencia de una cafetería y los accesos al proyecto. Una vez dentro del proyecto se destaca un hall central donde existe la posibilidad de utilizar la circulación vertical o atravesar el edificio longitudinalmente.

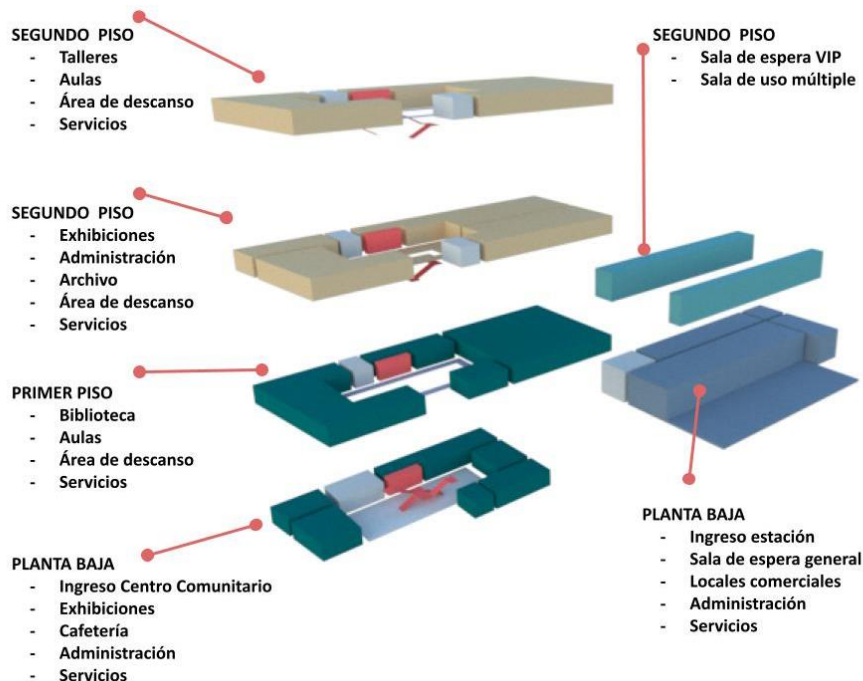


Figura 12. Axonometría explotada de todo el proyecto y el programa que conforma cada piso. Elaboración propia.

CENTRO COMUNITARIO

1875 M²

AUDITORIO	220M ²
AULAS	450M ²
EXHIBICIÓN	200M ²
CAFETERÍA	112.5M ²
HALL PRINCIPAL	100m ²
BIBLIOTECA	200M ²
OFICINAS	130m ²
SERVICIOS	187.5M ²
MUSEO	185.2m ²



CENTRO DE APRENDIZAJE SOCIAL

1875 M²

EXPOSICIÓN TEMPORAL	130M ²
EXPOSICIÓN PERMANENTE	120M ²
SALA 3D	200M ²
TALLERES	600m ²
SERVICIOS	187.5m ²
ARCHIVOS	150m ²
AULAS INTERACTIVAS	200m ²
HALL	100m ²
OFICINAS	87.5M ²



Figura 13. Zonificación y cuadro de áreas del centro comunitario

PLANIMETRÍA:

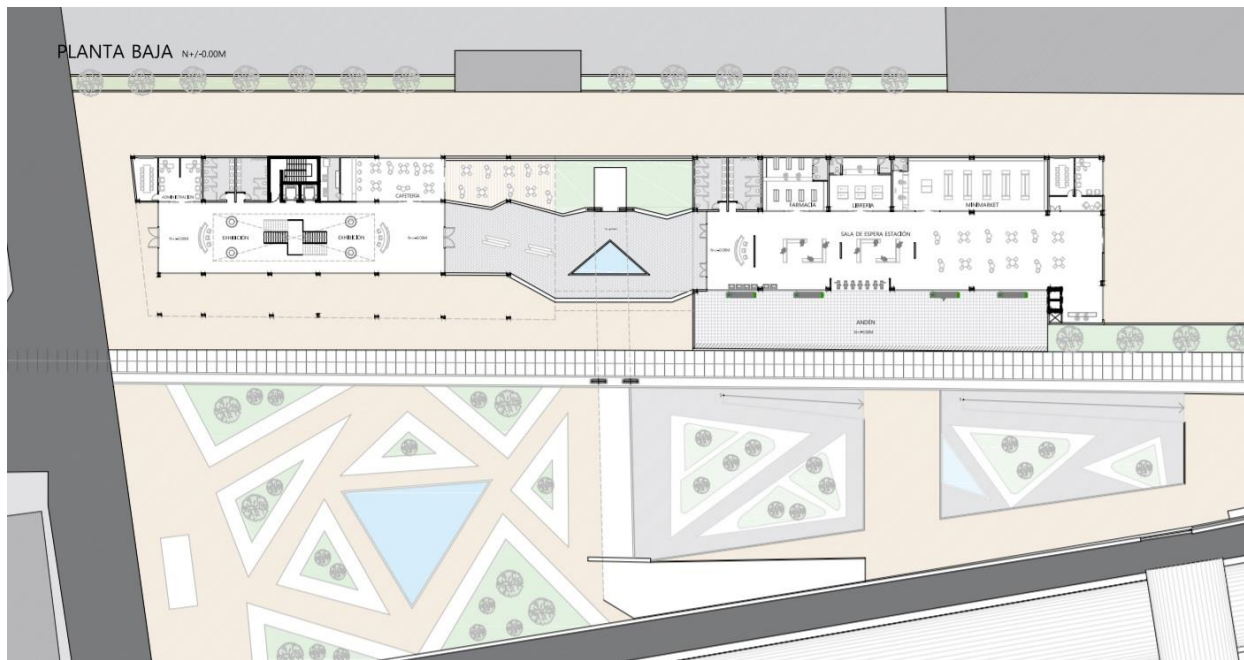


Figura 14. Planta baja con contexto. Elaboración propia

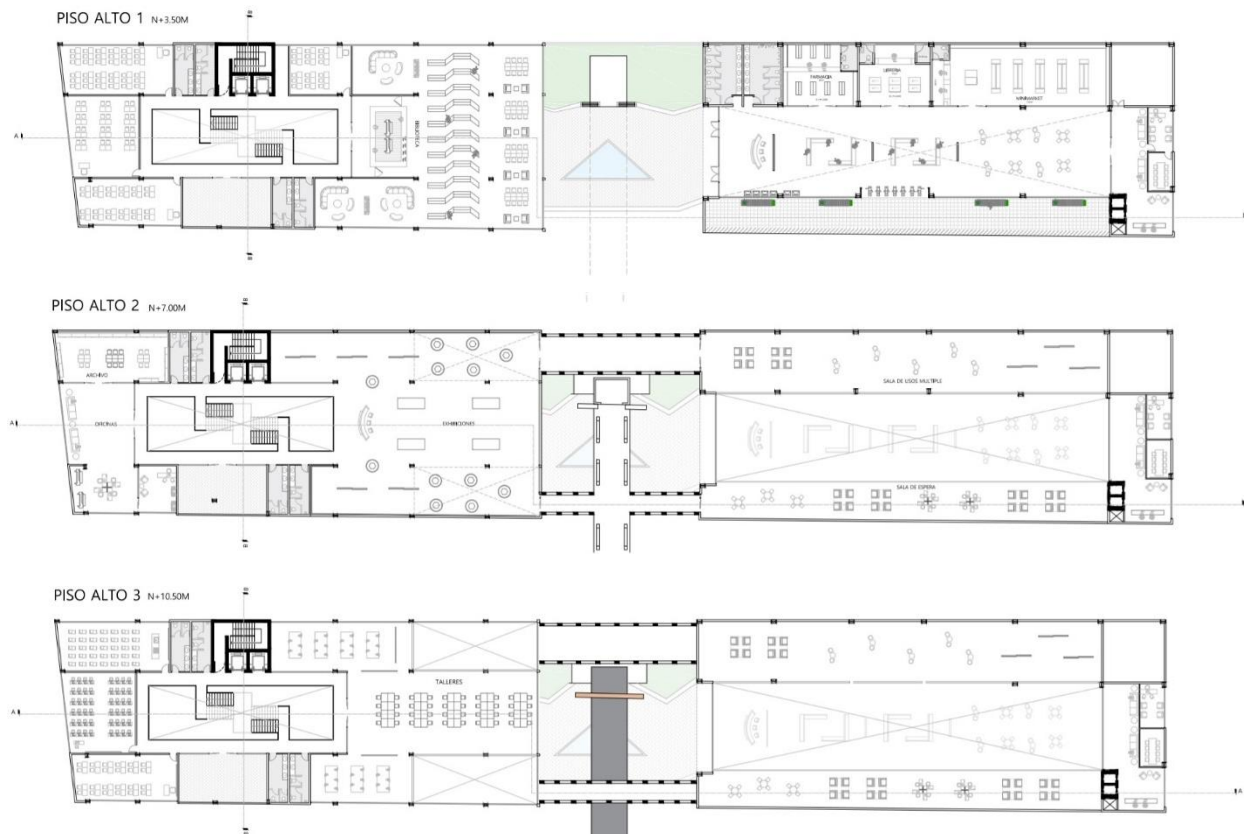


Figura 15. Plantas segundo, tercer y cuarto nivel. Elaboración propia.

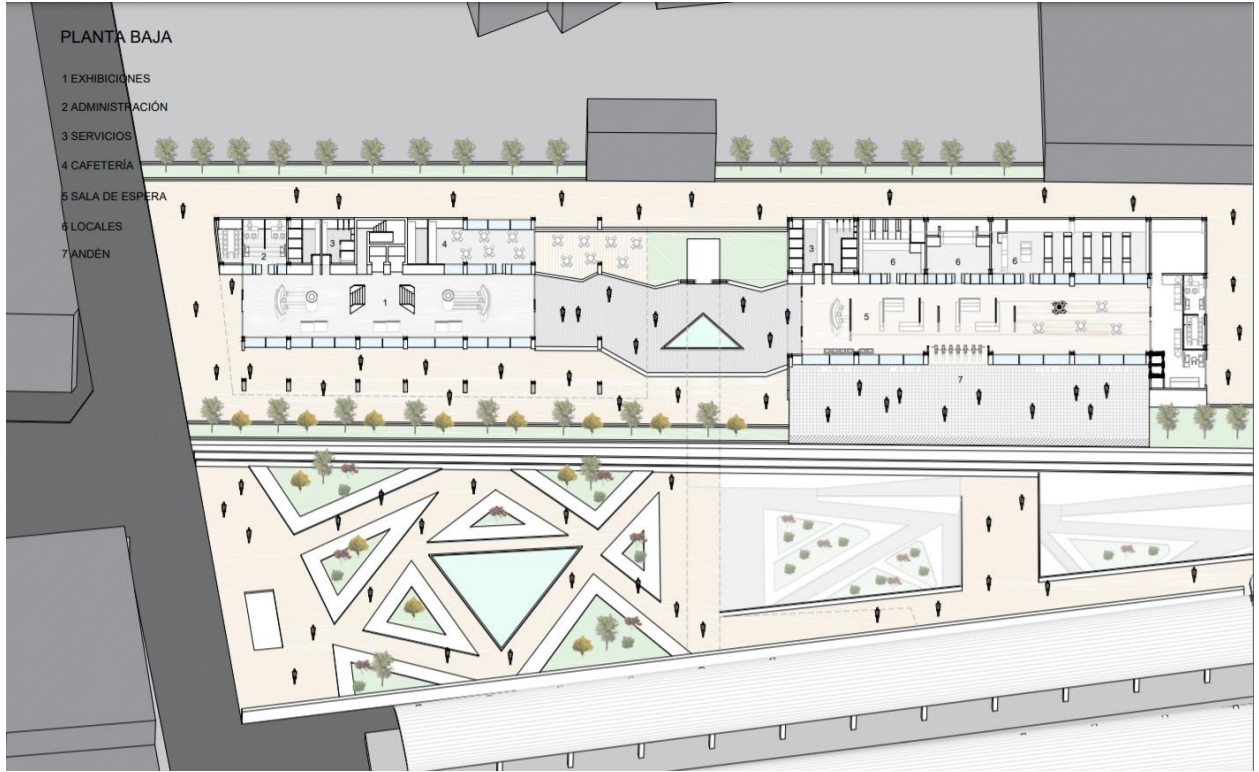


Figura 16. Planta baja en perspectiva 0-90 grados. Elaboración propia



Figura 17. Primer piso alto en perspectiva 0-90 grados. Elaboración propia

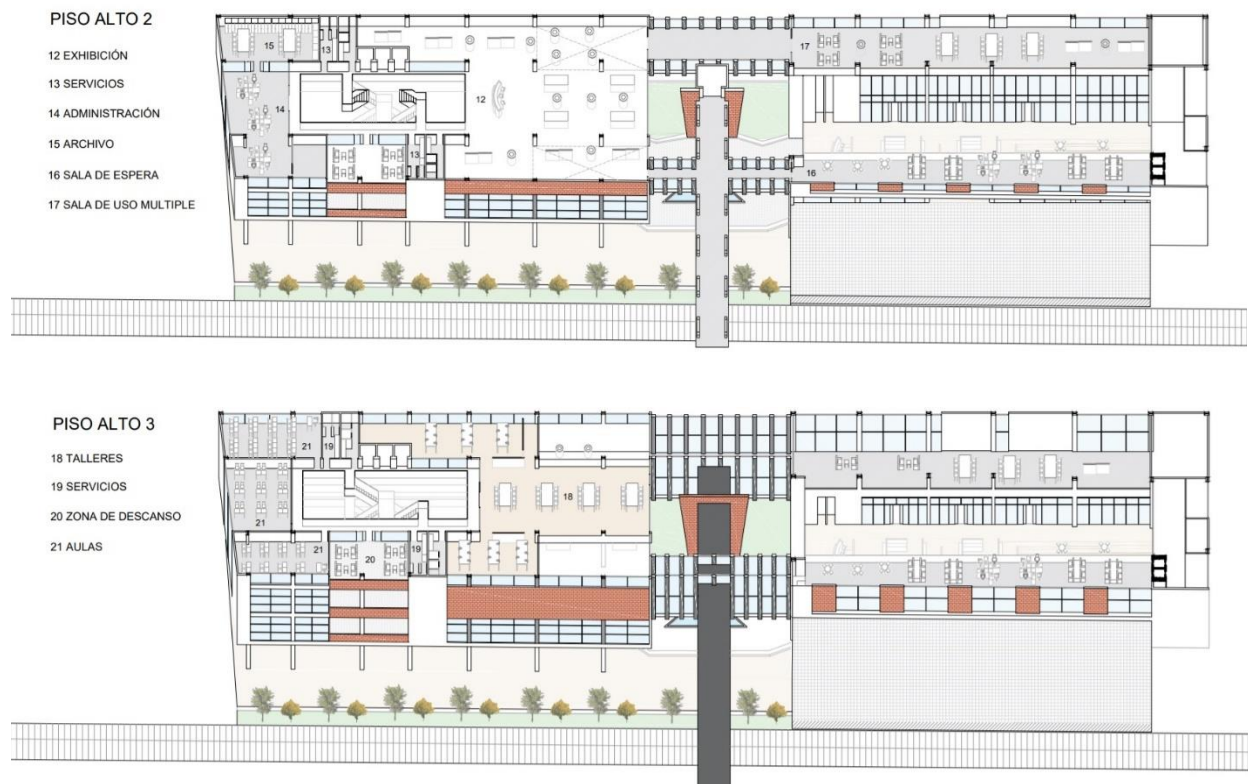


Figura 18. Segundo y tercer piso en perspectiva 0-90. Elaboración propia

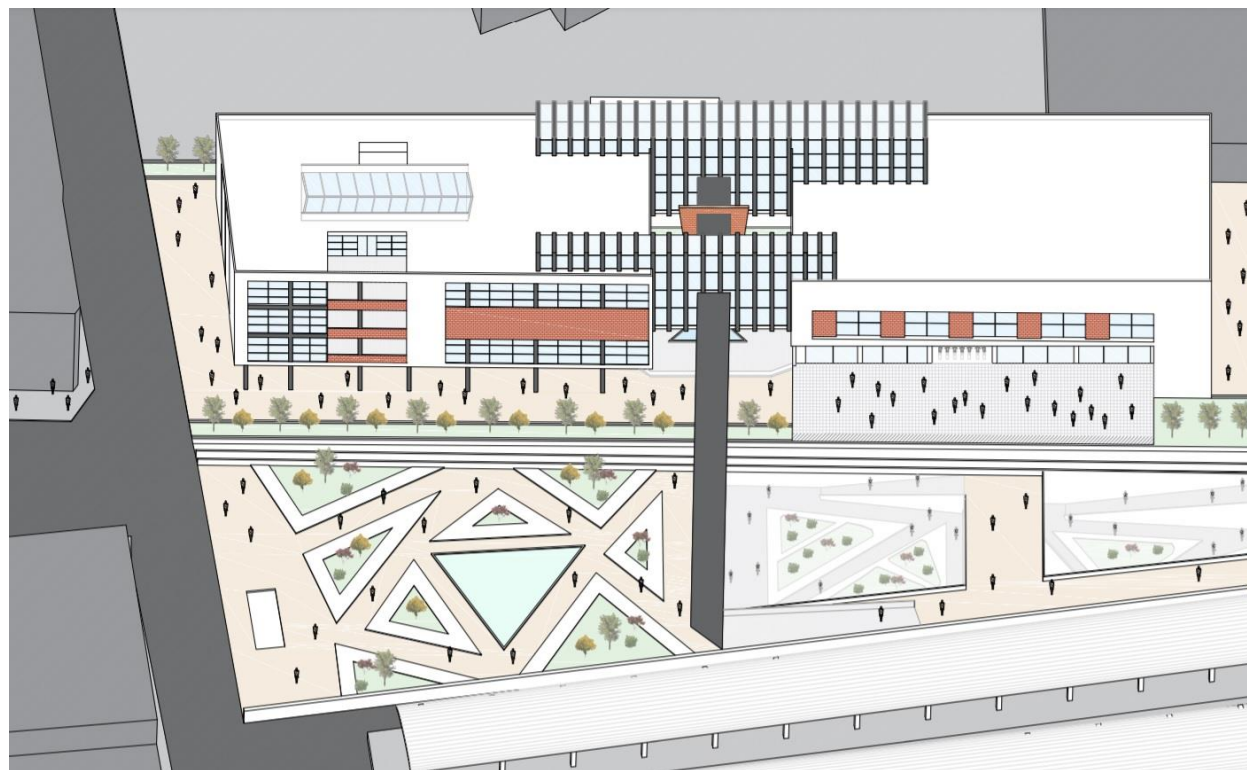
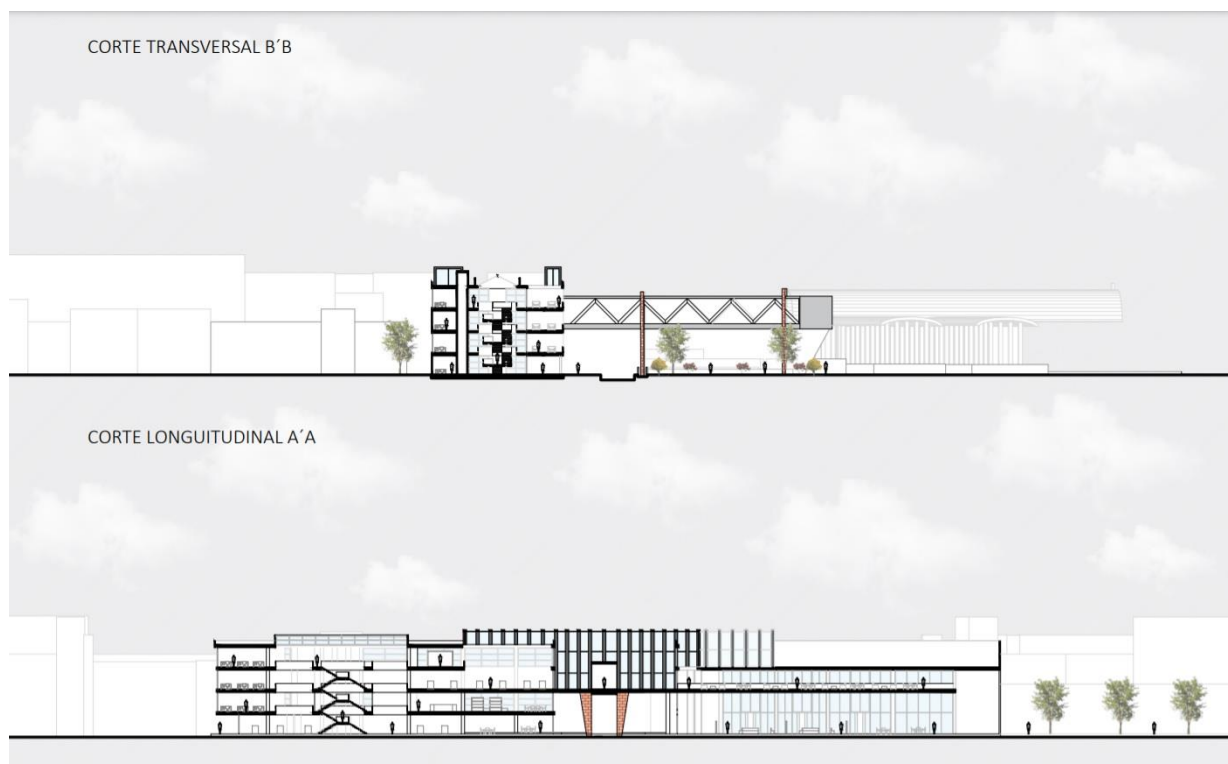


Figura 19. Fachada principal en perspectiva 0-90. Elaboración propia



Figura 20. Fachada frontal y lateral. Elaboración propia



CORTE LONGITUDINAL A'A



Figura 21. Corte transversal y longitudinal. Elaboración propia

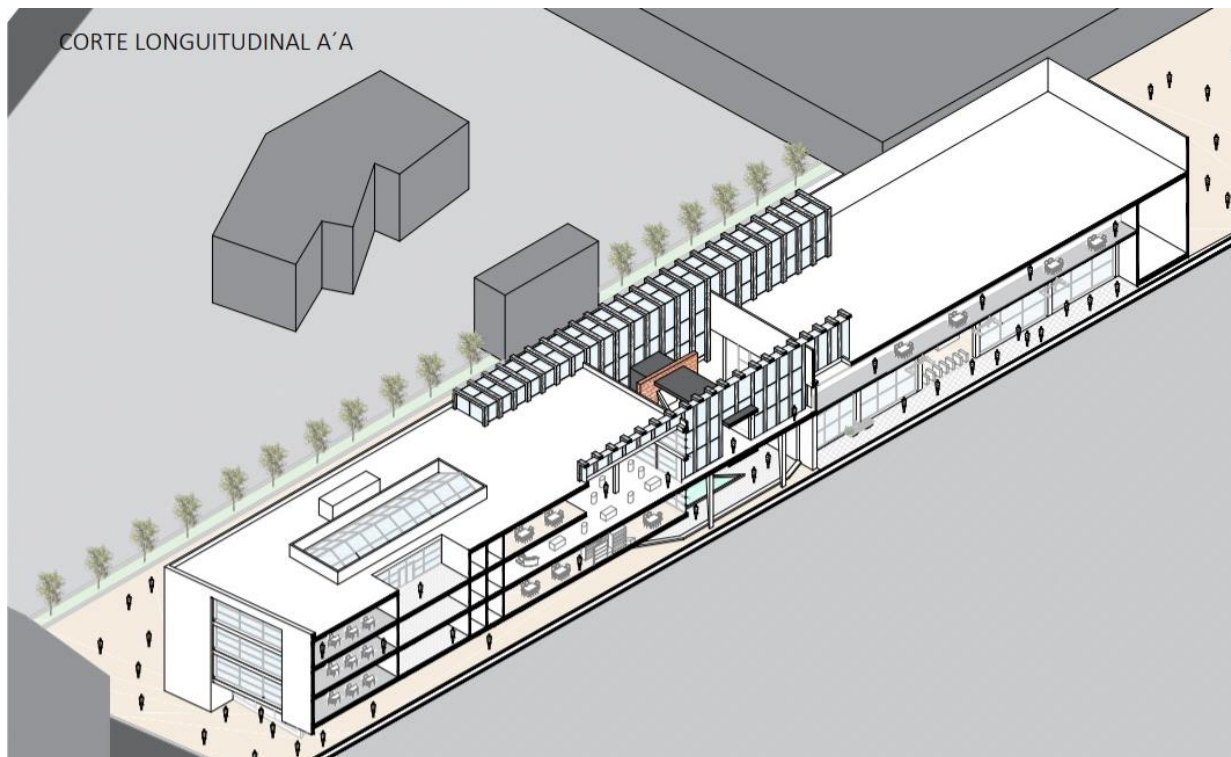


Figura 22. Corte longitudinal a 45 grados. Elaboración propia.

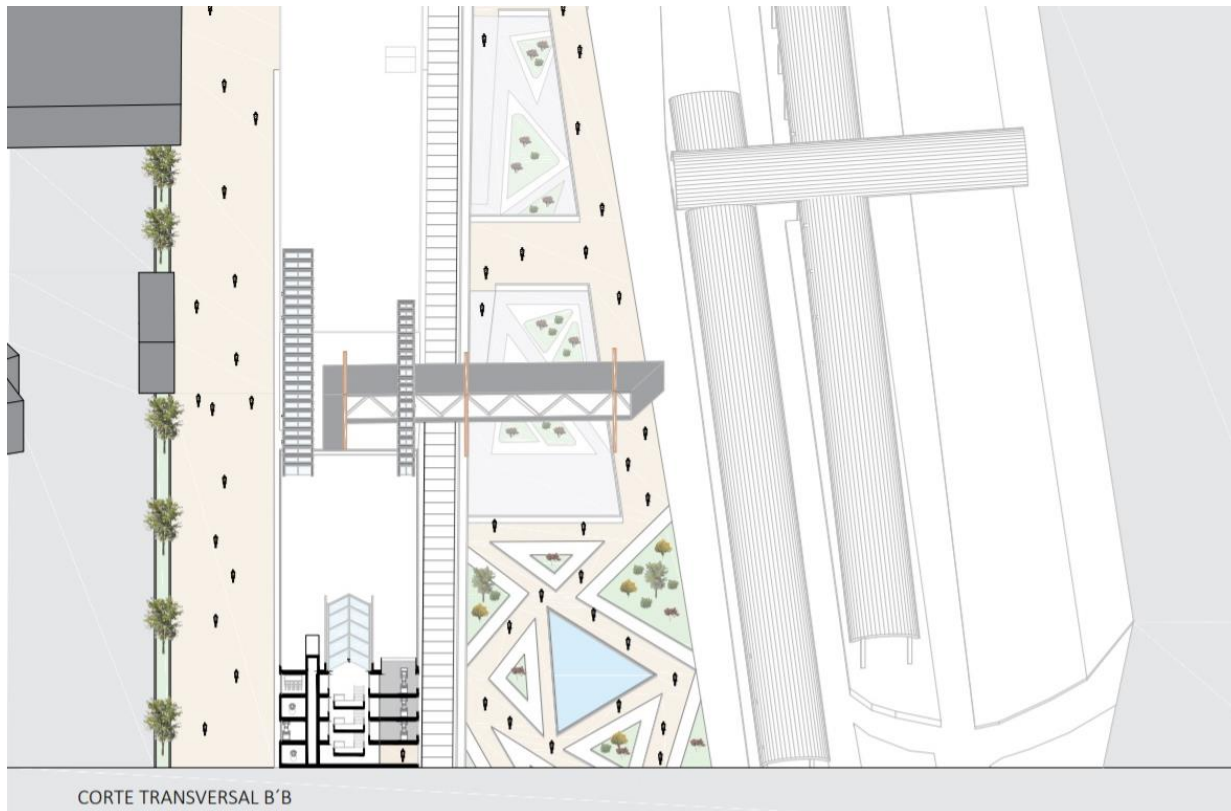


Figura 23. Corte transversal a 0-90 grados. Elaboración propia

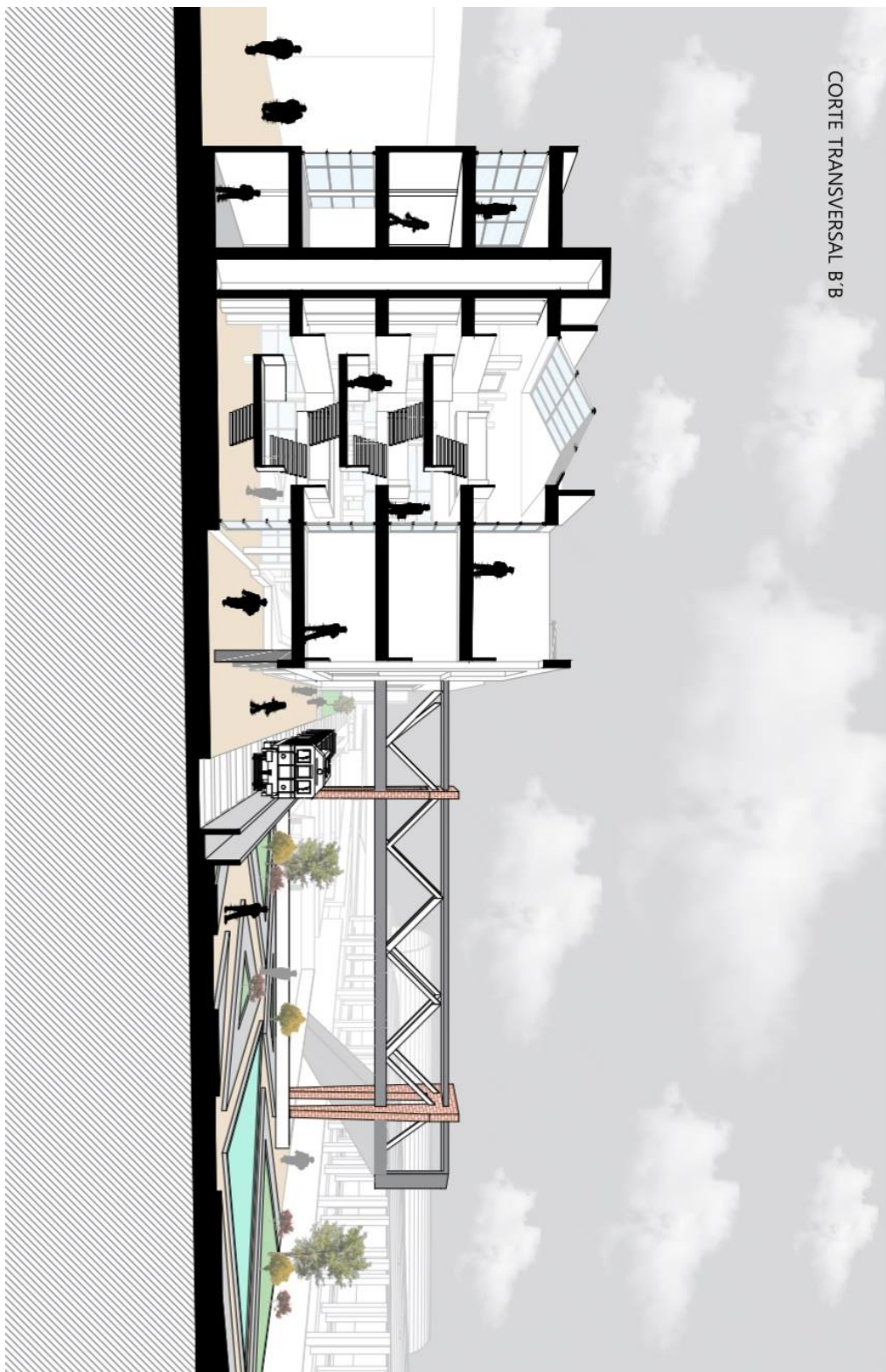


Figura 24. Corte transversal fugado. Elaboración propia

DETALLE CONSTRUCTIVO POR FACHADA

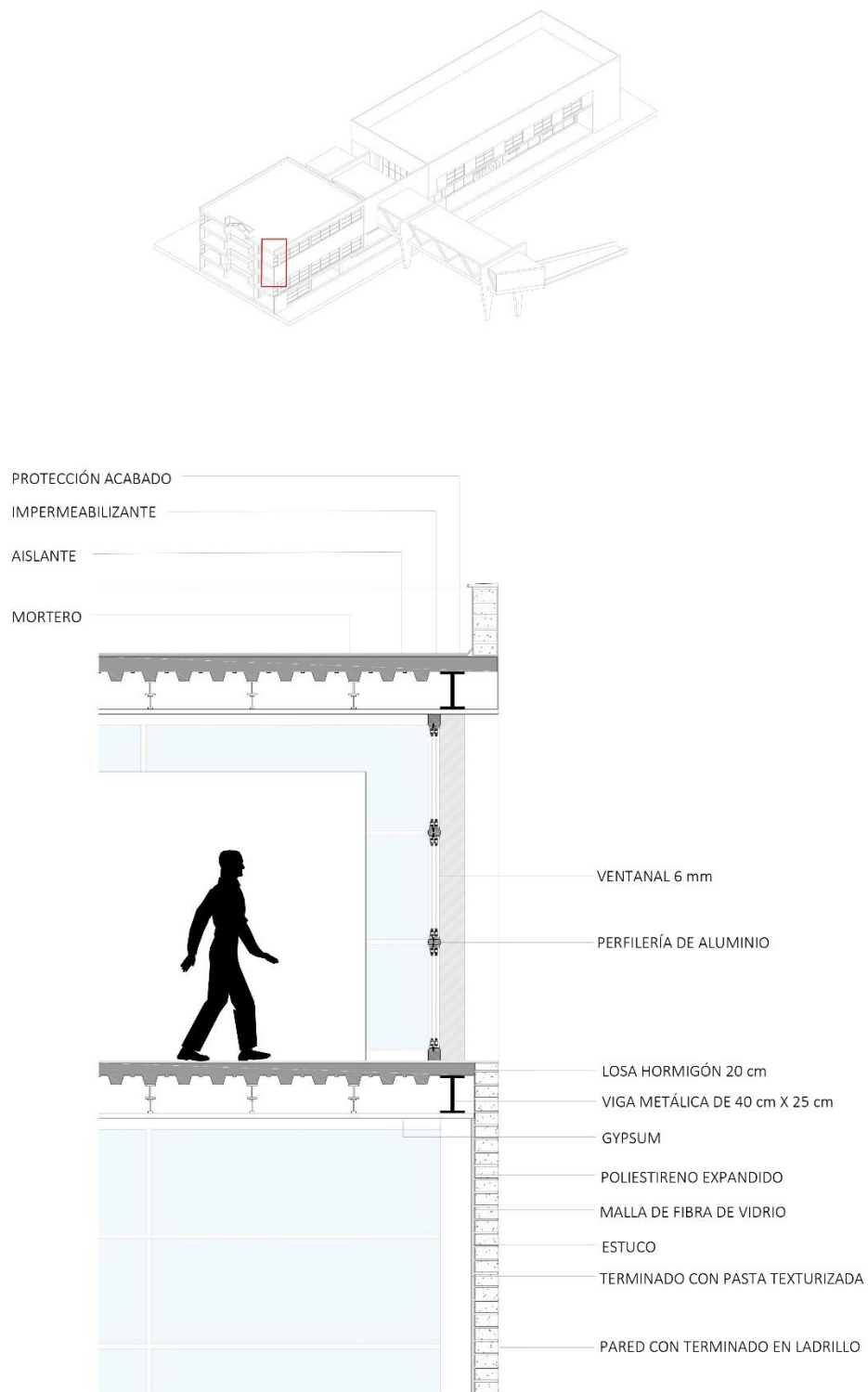


Figura 25. Detalle constructivo por fachada. Elaboración propia.

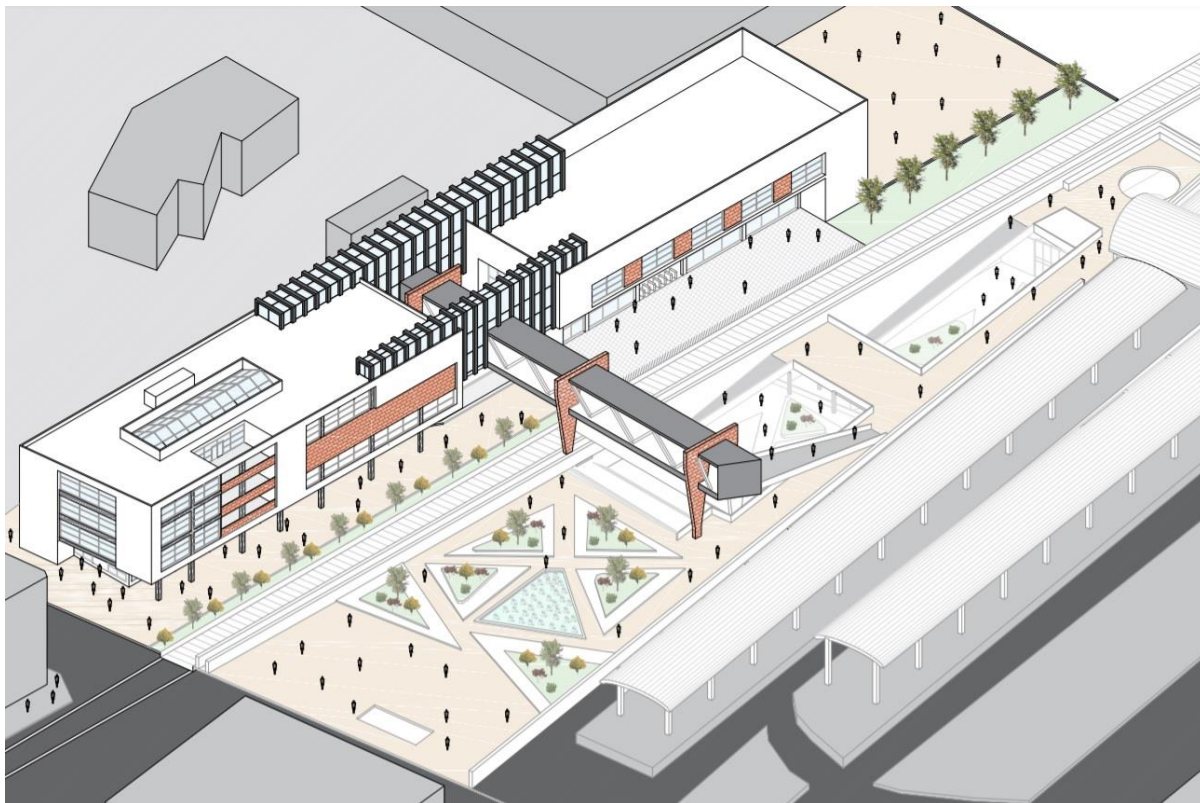


Figura 26. Isometría frontal general. Elaboración propia.

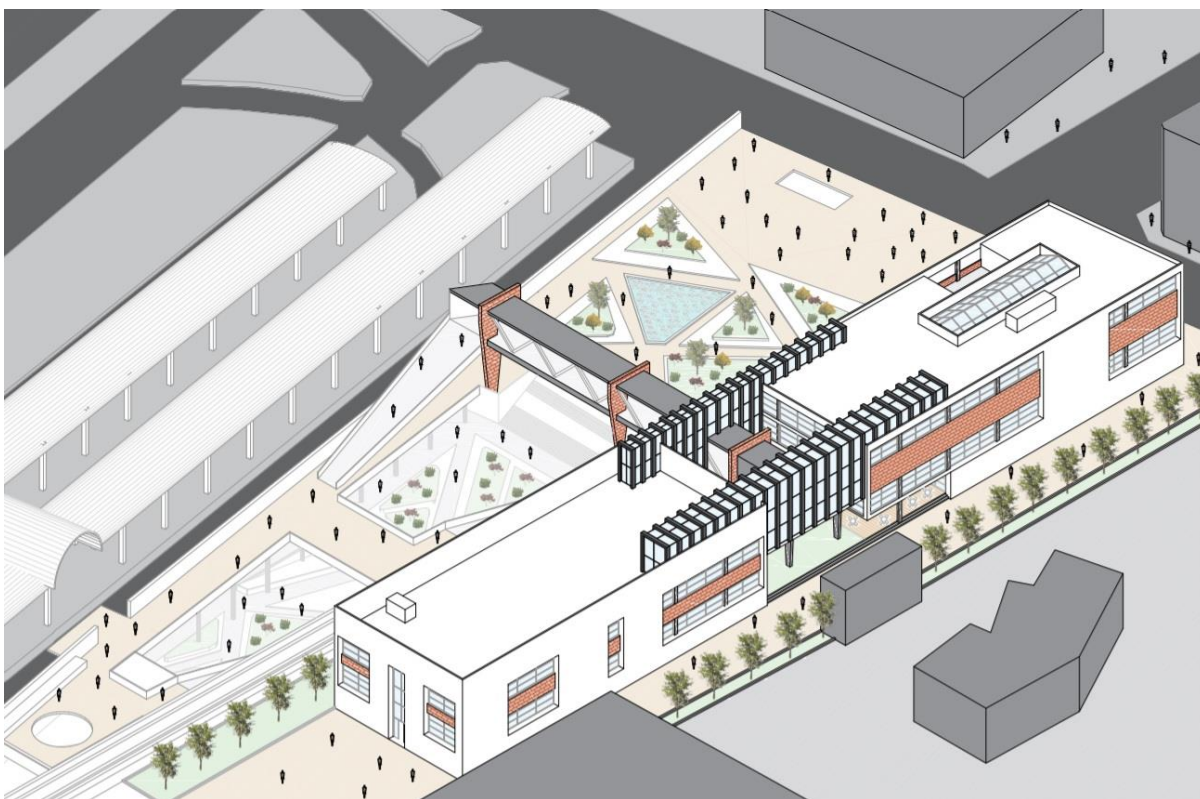


Figura 27. Isometría posterior general. Elaboración propia.



Figura 28. Vista exterior desde la calle Miguel Carrión. Elaboración propia



Figura 29. Vista exterior desde la salida de estación del Trolebus. Elaboración propia



Figura 30. Vista interior de la estación de ferrocarril. Elaboración propia



Figura 31. Vista interior de la sala de exhibiciones y conexión con el puente que enlaza el proyecto.

Elaboración propia

CONCLUSIONES

Una vez finalizado el proyecto, se llegó a las conclusiones de que este proyecto pueda aportar positivamente a la reactivación de esta zona, donde pueda fortalecer las carencias encontradas y poder ver un progreso social, cultural y económico. Además de la evidente falta de espacios públicos para la recreación y educación, siendo este proyecto un espacio óptimo para la formación de la población tan diversa que existe en este sector de la ciudad.

Gracias al centro comunitario se incentiva a que la gente que desee seguir estudiando o que su intención es compartir sus conocimientos con los demás, pueda tener un espacio donde compartir con la comunidad sea el emblema principal. Por otro lado, este lugar también ofrece espacios donde exista un apoyo incondicional al arte y la cultura de nuestro país, con el objetivo de que este sitio se vuelva un atractivo de la población en general.

En cuanto a la estación de ferrocarril, al ofrecer un programa diverso y acogedor, sin duda se convierte en uno de los principales atractivos del proyecto, donde cada persona que desee visitar este proyecto, pueda interactuar con todo el programa, de esta forma se genera un recorrido a lo largo de todo el proyecto para que sus visitantes se nutran de arte, de cultura, de gastronomía, educación y formen parte del desarrollo de este sector tan importante para la capital de nuestro país.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Instituto de la Ciudad (21 de abril de 2015). INFORMACIÓN ESTADÍSTICA POR ADMINISTRACIÓN ZONAL (CENSO POBLACIÓN Y VIVIENDA 2010). Obtenido de <https://institutodelaciudad.com.ec/informacion-estadistica/50-informacion-estadistica-por-administracion-zonal-censo-poblacion-y-vivienda2010.html>
- Battro, A., M., Fischer, K.W. & Lena, P.J. (Eds). (2008). The educated brain: Essays in neuroeducation. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- La Hora. (13 de octubre de 2007). El Recreo, un barrio seguro que guarda leyendas. Obtenido de <https://lahora.com.ec/noticia/629870/el-recreo-un-barrio-seguro-que-guarda-leyendas>
- Agència de Ecología Urbana de Barcelona. (Julio 2017). Reestructuración de la Red de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. Obtenido de http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Comisiones%20del%20Concejo/Movilidad/2017/2017-09-05/1.%20Rutas%20y%20frecuencias/rutas%20y%20frecuencias/Informe%20IV_%20Reestructurac%C3%ADon%20de%20la%20Red%20de%20TP%20del%20DMQ_Resumen%20ejecutivo.Agosto%201.pdf
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (7 de noviembre de 2014). Diagnóstico del Territorio del DMQ Unidad del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del DMQ. Obtenido de <http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/pdf/diagnosticoterritorio.pdf>