

Proyecto final de carrera previo a la obtención del título de arquitectos  
Escuela de Arquitectura  
Cuenca, Ecuador, 2023

# Reutilización de la antigua Estación Miguel Ángel Estrella y su eje ferroviario en Cuenca, Ecuador



DISEÑO  
ARQUITECTURA  
Y ARTE  
FACULTAD

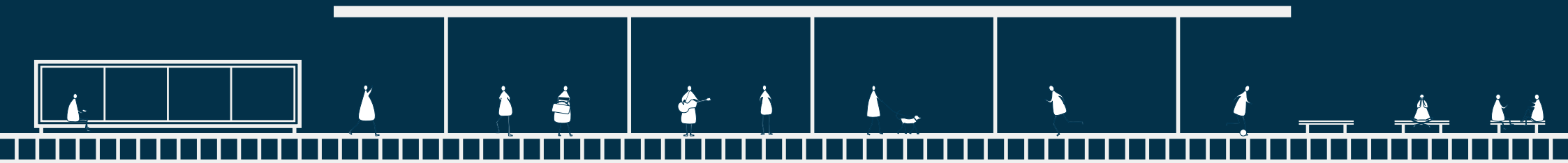
Basado en estrategias de arquitectura participativa

## AUTORES

Nicolás Santiago Rivera Palacios  
Daniel Nicolás Santacruz Alvarado

## DIRECTOR

Arq. Santiago Vanegas Peña



Proyecto final de carrera previo a la obtención del título de arquitectos  
Escuela de Arquitectura  
Cuenca, Ecuador, 2023

# Reutilización de la antigua Estación Miguel Ángel Estrella y su eje ferroviario en Cuenca, Ecuador

Basado en estrategias de arquitectura participativa

## **AUTORES**

Nicolás Santiago Rivera Palacios  
Daniel Nicolás Santacruz Alvarado

## **DIRECTOR**

Arq. Santiago Vanegas Peña

## DEDICATORIA

### **Nicolás Rivera**

A mi madre a quien admiro, Cecilia.

A mi familia que siempre me apoya.

### **Nicolás Santacruz**

A mis padres por apoyarme en el camino.

A mi familia que siempre esta pendiente de mi.

## AGRADECIMIENTOS

A Santiago Vanegas, Alejandro Vanegas y Alexis Schulman, por el apoyo durante este proceso.

A todos los vecinos del sector Gapal y miembros de la Unidad Educativa Fe y Alegría por su participación y buen recibimiento.

A Ana Rodas por formar parte del inicio de este trabajo.

### **Nicolás Rivera**

A mis amigos que formaron parte de estos últimos 5 años, Andrés, Camila, David, Fernando, Juan Andrés, Martín y Sebastián.

A mi compañero Nicolás que sin él nada de esto se hubiese logrado.

### **Nicolás Santacruz**

A todos mis amigos y docentes que hicieron más fácil esta experiencia.

A Camila.

A mi amigo y compañero de innumerables talleres, Nicolás.

## RESUMEN

En Latinoamérica la mayoría los procesos de planeamiento urbano se limitan al urbanismo tradicional, donde solo se encuentran involucrados mandos del gobierno y funcionarios a cargo de la intervención, excluyendo al usuario final. En el presente trabajo se escogió el terreno de la Antigua Estación Ferroviaria Miguel Ángel Estrella y su eje ferroviario, en Cuenca, Ecuador; un sitio abandonado en 1993, desde entonces han existido varios intentos de recuperar este espacio, que lamentablemente no han tenido éxito, convirtiéndose en un lugar de paso, inseguro, sin la apropiación de los ciudadanos. Por lo que se desarrolló un anteproyecto urbano-arquitectónico por medio de estrategias de arquitectura participativa, involucrando a la ciudadanía en la toma de decisiones.

## PALABRAS CLAVE

Espacio público, diseño participativo, urbanismo participativo, planificación urbana, infraestructura urbana.

## ABSTRACT

In Latin America, most urban planning processes are limited to traditional urbanism, where only government officials and civil servants in charge of the intervention were involved, excluding the end user. In this work the site of the former Miguel Angel Estrella Railway Station and its railway axis in Cuenca, Ecuador. This chosen site was abandoned in 1993. Since then, there have been several attempts to recover this space, which unfortunately have not been successful. Thus, the site became a place of passage, unsafe, without the appropriation of the citizens. Therefore, an urban-architectural preliminary project was developed through participatory architecture strategies, involving citizens in decision making.

## KEYWORDS

Public space, participatory design, participatory urbanism, urban planning, urban infrastructure.

# ÍNDICE

## INTRODUCCIÓN

PROBLEMÁTICA	12
JUSTIFICACIÓN	14
OBJETIVOS	16
OBJETIVO GENERAL	16
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	16
METODOLOGÍA	17

## MARCO TEÓRICO

MARCO TEÓRICO	20
CONTEXTO HISTÓRICO: LLEGADA Y DECLIVE DEL FERROCARRIL A LA CIUDAD DE CUENCA	20
IMPORTANCIA DE LA ARQUITECTURA PARTICIPATIVA	24
APLICACIÓN DE LA ARQUITECTURA PARTICIPATIVA EN EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE UN PROYECTO URBANÍSTICO	26
VENTAJAS DE LA ARQUITECTURA PARTICIPATIVA EN EL PROCESO DE DISEÑO URBANÍSTICO	28

## ANÁLISIS DE REFERENTES

ESCALINATAS Y EL TIEMPO	34
PLAZA D'EN BARO	36
WELCOME MOTHER NATURE	38
THE HIGH LINE	40
PARQUE BICENTENARIO	42
ESTRATEGIAS RELEVANTES	44

## ANÁLISIS DE SITIO

CONSIDERACIONES INICIALES	48
ANÁLISIS DE LA ZONA	54
ANÁLISIS DEL SITIO	62

## PROCESOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

ENCUESTAS	70
RESULTADOS	71
TALLERES DE TRABAJO	74
CONCLUSIONES	76
ESTRATEGIAS URBANAS	78

## ANTEPROYECTO ARQUITECTÓNICO

ORGANIGRAMA FUNCIONAL	82
DETALLES CONSTRUCTIVOS	130
MOBILIARIO URBANO	132

## RESULTADOS

RESULTADOS	138
BIBLIOGRAFÍA	140
FUENTE DE IMÁGENES	142
ANEXOS	144





# PROBLEMÁTICA

A nivel de Latinoamérica se ejecutan proyectos con metodologías tradicionales, donde únicamente se involucra a los actores de la planificación y de diseño del espacio público, el gobierno y sus funcionarios, convirtiéndose en un urbanismo excluyente, donde el tiempo se transforma en el principal problema, la planificación se piensa previamente, suponiendo escenarios conflictivos, que no consideran las variables para el futuro.

Otro de los problemas de Latinoamérica es la creación de proyectos urbanos basados únicamente en parámetros estéticos y técnicos, muchas veces se copian proyectos en ciudades que no comparten las mismas realidades y que cuentan con características urbanas distintas a las nuestras. Esto con la intención de darle una cara moderna a la ciudad pero a la final no logra resolver los problemas de los habitantes.

También la deficiente condición del entorno y la mala administración económica por parte del gobierno de turno han derivado en críticas y protestas hacia los megaproyectos planteados por las administraciones locales, generando así movimientos colectivos, los cuales buscan defender los derechos y necesidades de los ciudadanos. Por lo general cuando no existe participación de los actores locales dan paso a reclamos posteriores y el espacio termina siendo subutilizado.

El presente trabajo inicia a partir del análisis de la subutilización del espacio público, algunos se han transformado en lugares de paso, los cuales ya no tienen memoria ni historia perdiendo así su vínculo con la sociedad y su capacidad para generar cohesión entre los habitantes de la ciudad, ya sea por su diseño o falta de mantenimiento por parte de las autoridades municipales (Pino et al., 2019).

Es fácil encontrarse con diseños, que a pesar de ser bien intencionados, no captan de manera efectiva las vivencias y opiniones de los habitantes, tampoco las actividades que ellas llevan a cabo, como resultado del desarrollo de la plaza, la cotidianidad de su contexto y su rol en la ciudad, poniendo como único protagonista al aspecto formal (Muñoz et al., 2019, p.2).

Así se encuentran proyectos que carecen de una buena relación con la historia del entorno, no se realiza el debido análisis para entender lo que pasó en el lugar, es decir, no se toma en cuenta el contexto al que se enfrentan los sitios, su punto de partida y sus transformaciones, como influyó históricamente en la ciudad.

Actualmente los problemas del espacio y la vida urbana están ligados a la contaminación, congestión, lo deteriorado y lo residual, la falta de seguridad,



Figura 01.



Parque Tarqui-Guzho. Fuente: Diario El Mercurio, 2021.

la poca apropiación, además, de la escasez de actividades sociales y culturales. Otra razón de la subutilización del espacio urbano es la creación desde lo técnico, estético y económico, dejando de lado las necesidades verdaderas de los usuarios.

Como resultado a todo esto se deja en evidencia la conformidad de los proyectistas, encontrando similitudes con otras intervenciones, imitando problemas del pasado, generando sitios inservibles con una falta de apropiación e identidad propia.

En nuestro país el uso de estrategias caducas no es la excepción, exponiendo el caso de Cuenca, que entre octubre de 2018 y marzo de 2019, inauguró en la ciudad los llamados “megaparques”: La Libertad, De la Luz, Ictocruz y Tarqui- Guzho. Con una inversión total de 13 '445.988 de dólares (Huachichullca, 2021). Proyectos urbanos que en un principio contaban con un gran aforo, ahora se encuentran deteriorados y abandonados.

La población urbana de Cuenca permanece en crecimiento, durante los últimos 60 años ha crecido 8 veces su tamaño. Estos cambios demográficos conllevan a alteraciones como el crecimiento de la mancha urbana o en las dinámicas sociales reflejadas en el acceso, uso y apropiación del espacio público. “El riesgo de una ciudad edificada pero carente

de un tejido social robusto puede generar una “urbanización sin ciudad” (Pino et al., 2019).

Existen distintas zonas donde hay escasez de espacio público, los parques barriales o también conocidos como parques de bolsillo se encuentran deteriorados o en desuso. Esto ocasiona que la comunidad no cuente con espacios que faciliten sus actividades de recreación, ocio y socialización.

Por lo tanto, el espacio público en barrios populares nace como respuesta de los usuarios del espacio urbano. Siendo las calles, parques, esquinas o canchas los principales espacios públicos de los barrios populares, en estos lugares es en donde se generan relaciones sociales y expresiones culturales, además, terminan adquiriendo nuevos usos, permitiendo a la gente consumir el espacio, apropiarse y conectar con el mismo (Hernández y Sierra, 2020).

Un ejemplo de esto es la zona de la antigua estación ferroviaria Miguel Ángel Estrella en Cuenca, Ecuador, que fue abandonada el 29 de marzo de 1993, a partir de entonces ninguna autoridad local o nacional ha conseguido revertir esta situación; lo que ha llevado al sitio a convertirse en un lugar conflictivo, con edificaciones e infraestructura en constante deterioro, viviendas informales, que generan inseguridad para los usuarios y habitantes del sector.

# JUSTIFICACIÓN

En el sitio se plantearon varias propuestas que, por desgracia no se consiguieron desarrollar, siendo la más reciente la de la Fundación El Barranco, que se dio en febrero del año 2020. La iniciativa logró la creación de un convenio con el Gobierno Nacional, a través de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador, que entregó en comodato por un lapso de 10 años el sitio correspondiente a 18.500 metros cuadrados de terreno.

En este contexto, el proyecto aplicará metodologías de urbanismo participativo para la rehabilitación de espacios públicos subutilizados que logren captar los hábitos cotidianos de los habitantes y la percepción de estos sobre el espacio constituido, además, del rol que cumple en el barrio y en el contexto tanto urbano como histórico de la ciudad. Para, a continuación presentar un proyecto urbano-arquitectónico, que satisfaga las necesidades de los habitantes del lugar y los ocupantes del espacio, intentando así, dejar de lado los métodos caducos de proyección urbanística. Esta propuesta se realizará en la antigua estación ferroviaria Miguel Ángel Estrella seguido de un tramo del eje ferroviario de la ciudad de Cuenca, Ecuador, verificando su pertinencia y operatividad.



Figura 02. Bloque destruido por incendio.

Fuente: Elaboración propia, 2022.



Figura 03.

Antigua estación del ferrocarril en Cuenca. Fuente: Elaboración propia, 2022.



# OBJETIVOS

## OBJETIVO GENERAL

Plantear un anteproyecto de rehabilitación de un espacio público subutilizado, en respuesta a las necesidades de los habitantes del sector y los usuarios del espacio, basado en metodologías de urbanismo participativo.

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Realizar un análisis teórico de los procesos metodológicos del urbanismo participativo.
2. Analizar estrategias utilizadas en casos que han aplicado herramientas de urbanismo participativo.
3. Conocer, evaluar y analizar las dinámicas urbanas de la zona de estudio, utilizando herramientas de urbanismo participativo, tomando en cuenta el Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca 2015-2025.
4. Diseñar un anteproyecto urbano-arquitectónico que satisfaga las necesidades de los usuarios mediante la participación barrial, mejorando la calidad del espacio público en la zona.

## METODOLOGÍA

Para comenzar, se realizó un análisis bibliográfico de los procesos metodológicos del urbanismo participativo, identificando conceptos relevantes, actores sociales involucrados, etapas, niveles de participación y beneficios que se puedan obtener. Seguido de un análisis de referentes con la finalidad de recopilar estrategias aplicadas, que servirán como punto de partida para desarrollar una propuesta. A su vez, se llevó a cabo un estudio del espacio a intervenir, en base a herramientas de urbanismo participativo, se realizó una encuesta para tener una visión más clara de los usuarios del sitio, la misma está basada en la Encuesta de Diversidad Social en el Espacio Público de Gehl. Además, se realizaron talleres en una Unidad Educativa cercana al sitio (Fe y Alegría), donde los estudiantes pudieron expresar sus necesidades y preferencias, en cuanto a actividades en la plaza y materiales de la misma. Para finalizar, el proyecto se concreta con la resolución de un anteproyecto arquitectónico y urbano, seguido de revisiones y correcciones que muestren el cumplimiento de los objetivos.



II

MARCO TEÓRICO



# MARCO TEÓRICO

## Contexto Histórico: Llegada y declive del ferrocarril a la ciudad de Cuenca

Después de 51 años de haber iniciado la construcción del ferrocarril, en el tramo Sibambe-Cuenca, llegó a la ciudad el 6 de enero de 1965, la primera locomotora. Que, en un inicio se pensó que iba a ser de gran ayuda para el transporte de carga pesada, pensado en una industria cuencana en nacimiento; no obstante, el uso principal llegó a ser el transporte masivo de personas, tanto por trabajo como por turismo (Matute y Redrovan, 2015). Coincidiendo con Vanegas (2022), que habla de la Ciudad Aislada, donde el recorrido del ferrocarril Cuenca-Azogues tuvo un mayor uso turístico y ocasionalmente de carga durante los 60 y 70 con el boom del petróleo (p.89).

Posteriormente, en la década de los 90, se exponen varias causas para la caída y posterior extinción del ferrocarril, que quedó en el olvido de posteriores gobiernos a la Junta Militar; como la presencia de nuevas prioridades, donde el ferrocarril no sumaba ninguna ventaja, el deterioro y la falta de mantenimiento de los vagones, y sobre todo la aparición y explotación del uso del automóvil, que terminó reemplazándolo (Matute y Redrovan, 2015). Las grandes inversiones en carreteras provocaron que el automóvil privado se convierta en el principal medio de transporte (Vanegas, 2022). Ocasionando

que el ferrocarril pase del poco uso al olvido y aunque en gobiernos como el de Rodrigo Borja (1988-1992), donde se trató de retomar este medio de transporte con la importación de maquinaria francesa, el servicio duró poco tiempo y las nuevas máquinas sufrieron desperfectos (Matute y Redrovan, 2015).

El declive llegaba a su fin, en 1993 los cantones de Paute, Gualaceo y Azogues fueron testigos del desastre de la Josefina, donde el cerro Tamuga, destruyó parcialmente, cubriendo las líneas férreas del Descanso. Seguido de un ferrocarril que se mantuvo luchando por brindar un servicio que para entonces ya estaba en decadencia (Matute y Redrovan, 2015).

La estación ferroviaria, fue abandonada el 29 de marzo de 1993, a partir de entonces ninguna autoridad local o nacional ha conseguido revertir esta situación. Esto llevó al sitio a convertirse en un lugar conflictivo, con edificaciones e infraestructura en constante deterioro, viviendas informales, que generan inseguridad para los usuarios y habitantes del sector.



Figura 04. Llegada del ferrocarril Cuenca. Fuente: Desconocido, s.f.



Figura 05. Viaje Gratuito Entre Cuenca Y El Descanso, por motivo de la inauguración. Fuente: Diario El Mercurio, 1965.

#### LLEGADA DEL FERROCARRIL

6 de enero de 1965, llegada del ferrocarril a la Estación de Gapal en Cuenca.

1970

#### INTENTO DE REHABILITACIÓN

Durante el gobierno de Rodrigo Borja (1988-1992) se trató de retomar este medio de transporte con la importación de maquinaria francesa.

1993

#### ENTREGA DE COMODATO

Propuesta de la Fundación el Barranco, que, llega con un comodato entregado al Municipio por parte de la e Empresa de Ferrocarriles del Ecuador.

2023

1965

#### USO TURÍSTICO

El recorrido del ferrocarril Cuenca-Azoguez tuvo un mayor uso turístico y ocasionalmente de carga con el boom del petróleo.

1992

#### DESASTRE DE LA JOSEFINA

El cerro Tamuga, se destruyó parcialmente, cubriendo las líneas férreas del Descanso. La estación ferroviaria fue abandonada el 29 de marzo de 1993.

2020

#### ACTUALIDAD

La Estación Miguel Ángel Estrella y su eje ferroviario continúan abandonados en espera de que las autoridades intervengan en el sitio.

### Importancia de la arquitectura participativa

Los proyectos arquitectónicos se han transformado en espacios que antepone el aspecto formal y funcional, sin necesariamente ser coherente con la dinámica del espacio a ser intervenido. Teniendo como resultado propuestas que resaltan las ideas de diseño preconcebidas por el profesional a cargo, dejando de lado un correcto equilibrio entre los factores sociales y estéticos (Muñoz et al., 2019).

En el urbanismo tradicional, se asumen todas las decisiones por el gobierno y los funcionarios, excluyendo a los usuarios finales, la ciudadanía. Por desgracia, la participación ciudadana se limita a escuchar un plan previamente desarrollado, sin oportunidad a dar su opinión (Arango y López, 2021, p.18).

Para Carrión (2007), la definición de espacio público no se debe limitar a lo "físico-espacial", poniendo de ejemplo una plaza o parque, sino que este se entiende como un conflicto social, que trae consigo distintas posturas que depende del contexto y de la ciudad que se escoja (p.7). De esta manera Gehl (2014), explica que, para esto, se debe entender cómo funciona el espacio público, dónde y cómo surge. Si se analizan las ciudades y su pasado, se puede observar de qué manera las estructuras

urbanas y el planeamiento han sido decisivas en el comportamiento de las ciudades y por ende de su gente.

El espacio público se entiende como una forma urbana que se genera y transforma, interaccionando entre un componente físico y las diversas formas de habitar que se encuentran, despliegan y se imponen en un territorio. Por lo que existe un vínculo entre las formas de urbanización, los procesos de consolidación barrial y los distintos entornos geográficos con las propiedades físicas y los usos de los espacios colectivos (Velarde, 2017). Para Hernández y Sierra (2020) el espacio público en barrios populares nace como respuesta de los usuarios del espacio urbano. Siendo las calles, parques, esquinas o canchas los principales espacios públicos de los barrios populares, en estos lugares es en donde se generan relaciones sociales y expresiones culturales, además, terminan adquiriendo nuevos usos, permitiendo a la gente consumir el espacio, apropiarse y conectar con el mismo. (p.71)

Actualmente las ciudades cambian constantemente, provocando que los funcionarios públicos no logren satisfacer las necesidades de la ciudad. El diseñar espacio público, intervenir en uno para mejorar

sus condiciones ya no es suficiente, es necesario una intervención social mediante la participación de los usuarios en la toma de decisiones (García Doménech, 2015). En las últimas décadas el ser humano ha dejado de ser primordial al momento del desarrollo de las ciudades, siendo suplantado por el automóvil, además, distintas raíces arquitectónicas han conseguido minimizar el rol de la ciudad como un lugar de encuentro al dar prioridad a edificios que cada vez son más introvertidos (Gehl, 2014, p 3).

Tal como lo describen Hermida, Calle y Cabrera (2015), los proyectos urbanos son más que mejoras aparentes expuestas a la vista que, aunque traen consigo un cambio en lo sensorial, no son trascendentales en el espacio. Por lo que es necesario trabajar en distintas "dimensiones" del espacio público, pues "no solo se trata de mejorar el diseño urbano o la calidad de los materiales, sino de transformar la ciudad desde la comprensión de la percepción de los ciudadanos y la resolución de aspectos ajenos a la arquitectura o la sostenibilidad" (p.23).

En diferentes ciudades se encuentra un factor común, el espacio público no termina satisfaciendo las necesidades del usuario, obstáculos urbanos, ruido, smock vehicular, riesgo de accidentes, son algunos



Figura 06. Procesos de participación pabellón de Austria durante la Bienal de Venecia.

Fuente: Theresa Wey, 2022.

de los problemas a los que se enfrentan las personas en distintos lugares del mundo (Gehl, 2014, p.3).

El espacio público se percibe como el lugar de nadie, cuando debería ser visto como el lugar de todos (Márquez, 2009, p.157). Encontrarse con diseños, que, a pesar de ser bien intencionados, es algo común, no captan de manera efectiva las vivencias y opiniones de los habitantes, tampoco las actividades que se llevan a cabo, como resultado del desarrollo de la plaza, la cotidianidad de su contexto y su rol en la ciudad, dejando como protagonista lo formal (Muñoz et al., 2019, p.2).

Los proyectos no toman en cuenta las variables del futuro, para esto es necesario que la planificación y el diseño urbano consideren posibles escenarios conflictivos, que, dada su magnitud y constante cambio, se vuelven más difíciles de resolver con el tiempo, lo que perjudica la continuidad de aquellos diseños, que, por lo general quedan almacenados (Arango y López, 2021, p.18).

## Aplicación de la arquitectura participativa en el proceso de construcción de un proyecto urbanístico

El diseño participativo consiste en realizar propuestas mediante el involucramiento de ciudadanos, personas capacitadas, representantes de entes públicos o privados. El proceso se desarrolla a partir de posturas técnicas y populares, es decir, se basa en la participación de todos los actores desde cada rol específico con igualdad de derechos y obligaciones, de esta manera ellos puedan escoger cómo quieren expresarse o vivir en el espacio (Martínez y Correa, 2015, p.40).

Según Hernández (2015), el urbanismo participativo nace en la comunidad, que junto con entidades públicas y privadas logran dar solución a las necesidades del lugar, consiguiendo ser protagonistas tanto al momento de producir el espacio como al momento de consumirlo. Al conseguir un sentido de pertenencia por el nuevo espacio se logra su conservación y transformaciones desde y para los usuarios. La ciudad y habitantes son indispensables el uno para el otro, así como el habitante crea ciudad mediante sus interacciones entre sí y entre ella, la ciudad dota de identidad y conecta culturalmente a sus habitantes con el lugar.

Blancafort y Reus (2016) afirman que la participación es una forma y acción cargada de valores sociales, cuando se participa no es solo para construir un

barrio, también anima una puesta en común con experiencias, habilidades, generación de cultura y comunicación. Este es un lugar de encuentro entre una vida buena y justa, dos objetivos muy importantes para el ser humano (p.23). Coincidiendo con Arango y López (2021) dicen que el urbanismo participativo consigue el empoderamiento comunitario gracias a la cooperación y organización de un colectivo para conseguir un objetivo común, donde los individuos dejan de ser pasivos, logrando plasmar sus ideas para cambiar su entorno. De igual manera, los espacios creados terminan respondiendo a los requerimientos de la sociedad, creando así relaciones socioculturales, además consigue el reconocimiento de los diferentes autores, esto logra una mejor convivencia que acepta la diversidad.

Para desarrollar ciudades que sean para todos existen algunas pautas que se deben tomar en cuenta, a pesar de esto no hay lineamientos precisos, cada contexto social y lugar es distinto por esto es necesario analizar todo barrio, pueblo o ciudad donde se vaya a intervenir. Es importante tener en cuenta las diferencias sociales para conseguir ciudades más justas, debido a que las oportunidades para acceder a espacios y servicios urbanos depende de las características socio-demográficas del sujeto

(género, edad, origen, clase social, identidad sexual y de género) (Blancafort y Reus, 2016, p.23). Según Alvero (2016) en Latinoamérica los problemas que pueden llegar a presentar las ciudades casi siempre son resueltas por los gobiernos locales, dejando de lado la interacción con los ciudadanos, en algunas ocasiones las soluciones son únicamente socializadas o informadas, como consecuencia de la poca participación social se realizan proyectos que no satisfacen las necesidades reales de los usuarios. La participación consiste en una gestión entre varios sujetos ya sean pobladores, beneficiarios directos, instituciones públicas o privadas, con el fin de mejorar la situación de un sector social por medio de la utilización de recursos y capacidades propias de los individuos involucrados (Martínez y Correa, 2015, p.40).

Es fundamental que la comunidad pueda participar en la construcción de su hábitat y dejar de ceder todo el control a arquitectos, otros técnicos y políticos, ya que esto es solo una manera de reducir el poder democrático de los procesos y los recursos. Muchas veces se piensa que las decisiones tomadas por los técnicos es la única respuesta. Sin embargo, un proyecto no es una obra independiente, esta tiene influencia directa en las relaciones humanas

# PARTICIPACIÓN CIUDADANA



Figura 07. Preguntas básicas en la participación ciudadana. (Blancafort y Reus, 2016, p.38).

Se necesita ejecutar estrategias que capten las percepciones y las formas de uso que reflejen la relación del usuario con la plaza, de esta manera, desarrollar utilizar herramientas que identifiquen con mayor rigurosidad esta relación entre usuario y espacio público. (Muñoz et al., 2019, p.3).

Hernández y Sierra (2020) nos dicen que el caminar, reunirse, hablar, jugar, comer y beber, son actividades que se dan dentro del espacio público, sin embargo, cada caso es diferente, lo que ratifica la diversidad de los asentamientos populares y sus dinámicas sociales (p.72).

Para Márquez (2009), los procesos de participación deben ser ordenados y delimitados, donde el

Elaboración propia en base a Arango y López, 2021.

gobierno establece fuentes de comunicación entre gobernantes y gobernados, promoviendo y dejando un ambiente controlado en la comunicación con los vecinos (p.158). Para que se ejerza participación se necesitan lugares donde los diferentes actores se puedan expresar, por lo que es necesario normas, voluntad y reconocimiento horizontal entre todos los presentes (Arango y López, 2021, p.19).

Muñoz, Quizhpe y Salazar (2019), seleccionan cinco criterios a seguir, que permiten una correcta evaluación de un espacio público, los cuales, determinan la calidad de vida en las plazas y su integración con la sociedad, estos son: protección, confort e imagen, accesibilidad, identidad cultural y usos y actividades (p.3).



Figura 08. Recycling Utopía. Fuente: Future Architecture Platform, 2020.



Figura 09. Escuchar y transformar la ciudad. Fuente: Paisaje Transversal, 2021.

**Ventajas de la arquitectura participativa en el proceso de diseño urbanístico**

Hernández (2016), indica que el urbanismo participativo es una nueva alternativa para la construcción social de un lugar, aparece como un nuevo concepto de inclusión, construcción colectiva y activismo mediante el cual se puede lograr una transformación de la ciudad en base al ciudadano, mediante proyectos que generan que los usuarios realicen una participación colectiva y un sentido de pertenencia de los espacios en los que desarrollan sus actividades cotidianas (p.17). Tal como lo mencionan Arango y López (2021), distintos personajes se unen a favor de objetivos en común, aunque estos tengan diferentes intereses que los incentiven. Entendiendo a la participación ciudadana como “un medio y no como un fin en sí mismo” (Fernández, 2012, como se citó en Arango y López, 2021, p.19)

Para ejercer la participación es preciso que existan espacios para lograr una buena comunicación, donde es indispensable, normativas, voluntad, tiempo y reconocimiento entre las diversas partes, dejando claro que todas las opiniones son importantes (Arango y López, 2021). Complementando con lo que dicen Hernández y Sierra (2020), donde señalan que, las expresiones creativas forman parte de la cultura de las comunidades, que

dejan percepciones tangibles, de manera que, las actividades cotidianas contribuyen a darle forma al espacio (p.72).

El diseño urbano participativo también conocido como Bottom-Up es un proceso que, como lo dice en su nombre, involucra a los actores desde el más pequeño, es la contradicción del diseño tradicional o Top-Down, donde la planificación le da el poder de toma de decisiones al funcionarios y clases dominantes, dejando de lado al usuario común (Arango y López, 2021, p.19).

La metodología participativa para resolver necesidades básicas insatisfechas fue utilizada en una escala reducida, barrios en los que previamente se demostró la eficiencia de este método, resultando en la participación de los pobladores para dar solución a sus problemas de modo que retomen el sentido de pertenencia sobre su territorio (Martínez y Correa, 2015, p.40-41).

Los individuos cercanos al lugar son los más enterados de las necesidades del sitio, saben lo que existe y lo que no existe, lo que funciona y lo que no. Los cambios urbanos deben realizarse de la mano de los vecinos del sector puesto que es a ellos a quienes beneficia



Figura 10. Metodología Participativa Bottom-Up. Elaboración propia en base a Arango y López, 2021.



Figura 11. Reconocimiento horizontal de las partes. Elaboración propia en base a Arango y López, 2021.

o afecta directamente. Los procesos de acción comunitaria deben surgir desde las bases vecinales y no ser participación comunitaria pautadas por las instituciones (Blancafort y Reus, 2016, p.23). Esto es por lo que Arango y López (2021) afirman que, es sustancial incluir a la ciudadanía en la planificación urbana desde el principio del proyecto, para así buscar resolver las verdaderas necesidades de la población (p.16).

Contreras-Lovich (2016) dice que al tomar en cuenta el punto de vista del individuo para diseñar o planificar, este podrá encontrar la relación que tiene con el lugar y la sociedad, podrá darle un valor a su entorno ya que este estará constituido por representaciones simbólicas de los seres y sus procesos (p.29).



Figura 12. Primera etapa Escuela rural productiva.

Fuente: Comunal estudio de arquitectura, 2018.



Figura 13. Participación ciudadana.

Fuente: Desconocido, s.f.

III

ANÁLISIS DE REFERENTES





# CONSIDERACIONES INICIALES

Los proyectos seleccionados: **Escalinatas y el Tiempo (2020)**, **Plaza D'en Baro (2019)**, **Welcome Mother Nature (2022)**, **The High Line (2003)** y **El Parque Bicentenario (2016)**. Se desarrollan en espacios que no contaban con las condiciones adecuadas para su uso cotidiano, convirtiéndose en espacios olvidados y problemáticos. Estos fueron reutilizados en base a estrategias de arquitectura participativa. Cada proyecto desarrolla diferentes metodologías de participación como talleres de participación, encuestas o mesas de trabajo, existiendo diferentes niveles de involucramiento en cada intervención. Las estrategias de participación utilizadas en estos proyectos toman en cuenta a los usuarios, sus necesidades y problemas, permitiendo que estos se apropien y le den una identidad a su entorno. Estos proyectos también toman en cuenta características como flora, fauna, conexión con la trama urbana y seguridad. Con la finalidad de que estos sitios se transformen en lugares atractivos y accesibles para habitantes locales y visitantes. Se valoraron los elementos más destacables de cada proyecto los cuales serán tomados en cuenta para la reutilización de la ex estación ferroviaria Miguel Ángel Estrella y el eje de las rieles del ferrocarril, en la ciudad de Cuenca.



Figura 14 . Escalinatas y el Tiempo. Fuente: Nación Films, 2020.

## ESCALINATAS Y EL TIEMPO

Rama Estudio

Ambato, Ecuador

2020



Figura 15 . Plaza d'en Baró Fuente: Conchi Berenguer Urrutia, 2020.

## PLAZA D'EN BARO

Equal Saree

Barcelona, España

2019



Figura 16 . Welcome Mother Nature Fuente: Ayuntamiento de Madrid, 2017.

## WELCOME MOTHER NATURE

Porras La Casta Arquitectos  
y Estudio Guadiana

Madrid, España

2022



Figura 17. The High Line Fuente: Iwan Baan, 2009.

## THE HIGH LINE

James Corner Field Operations  
y Piet Oudolf

Nueva York, Estados Unidos

2003-2019



Figura 18. Parque Bicentenario Fuente: Alejandro Arango, 2018.

## PARQUE BICENTENARIO

Equipo Mazzanti

Bogotá, Colombia

2016

## ESCALINATAS Y EL TIEMPO

Rama Estudio

Ambato, Ecuador

2020

El proyecto consiste en la interconexión de barrios con el centro de la ciudad por medio de unas escaleras, donde se busca la reintegración del peatón al lugar, el cual fue desplazado por planificaciones anteriores que facilitaban la circulación a los automóviles. La zona se encontraba abandonada, por lo que contaban con problemas sociales que causaban una sensación de inseguridad para los habitantes (Ott, 2020).

### Participación activa ciudadana

Ejecuta un sistema participativo que se llevo acabo en 2.5 años, en donde los habitantes de la zona fueron parte del análisis, diagnóstico, detección de problemas y la solución, concretando sus ideas con la ayuda de un equipo técnico (Ott, 2020). Sentado esto, la intervención revaloriza el barrio en ladera, fomentando la circulación peatonal como alternativa, además de dinamizar la economía potenciando el turismo en la zona. Además, la propuesta logra destacar la memoria histórica del lugar, este es el caso de una sirena la cual señalaba la hora por la mañana, tarde y noche (Ott, 2020).



Figura 19 .

Fuente: Nación Films, 2020.



Figura 20.

Fuente: Nación Films, 2020.

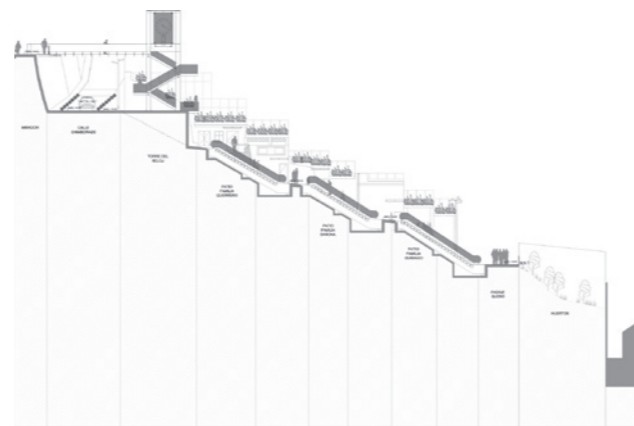
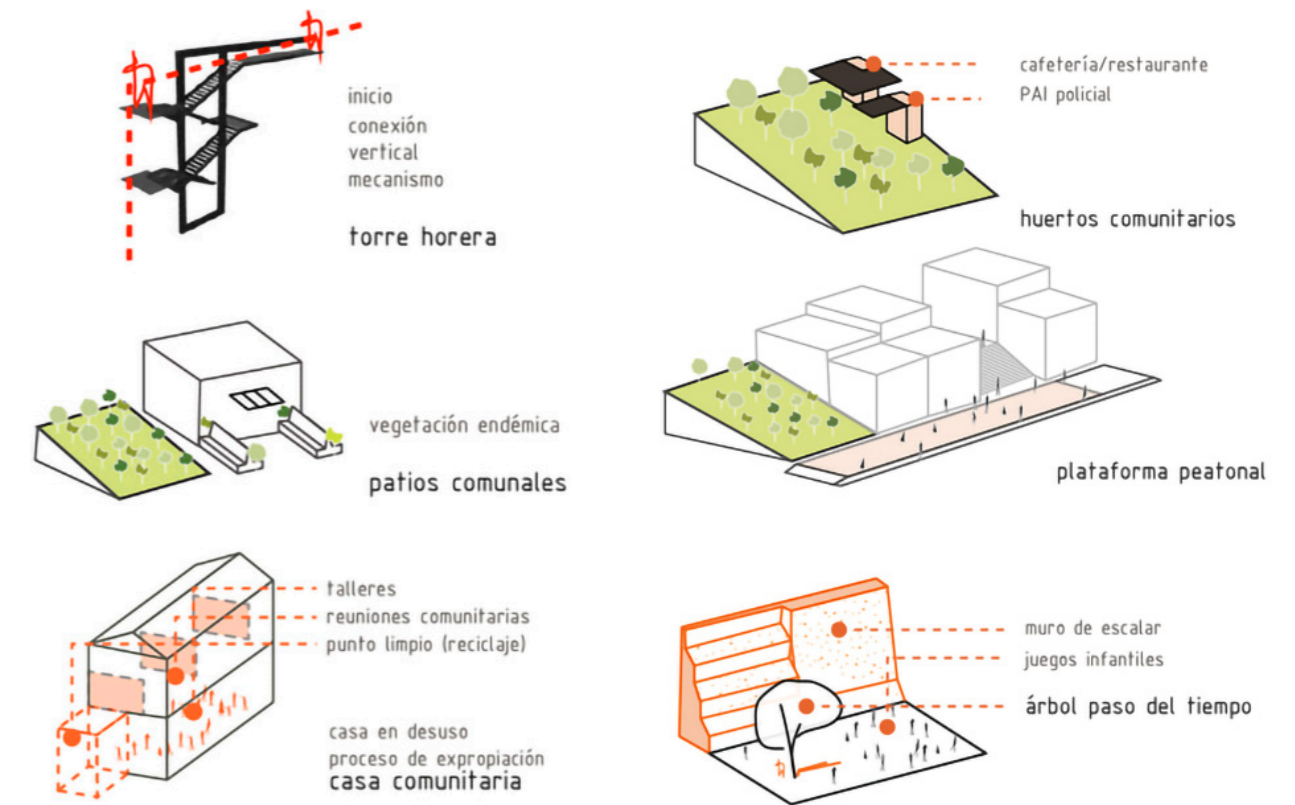


Figura 21.

Fuente: Rama Estudio, 2020.



Figura 22. Escenarios Urbanos.



Fuente: Rama Estudio, 2020.

## PLAZA D'EN BARO

Equal Saree

Barcelona, España

2019

El proyecto tiene como objetivos rehabilitar la Plaza d' en Baró con la intención de integrar nuevas actividades destinadas a niños y niñas de 6 a 12 años. Los usos y criterios de diseño de la plaza están basados en una reflexión colectiva con la finalidad de facilitar la interacción de las personas. El desarrollo del proyecto se centra en la participación de los infantes, sin embargo, también utiliza puntos de vista de otros usuarios de la plaza (cuidadores y gente mayor) (ARQA, 2020).

El proceso cuenta con tres fases: participación abierta en la plaza, generación de propuestas con el alumnado de la Escuela Torre Balldovina y elaboración del proyecto de la nueva plaza. El resultado fue una plaza permeable y abierta al barrio que cuenta con diversidad de usos y espacios con el propósito de cubrir las necesidades de los diferentes usuarios. También posee espacios confortables y elementos que logren explicar el proceso de diseño colaborativo de la Plaça d'en Baró con los niños y niñas del barrio (Equal Saree, s.f.).

**Talleres en la plaza:** Se realizaron dos sesiones participativas en el periodo de un mes con total de 52 participantes. 13 mujeres, 7 hombres, 12 niñas y 20 niños. Cada sesión tuvo una duración de 3 horas. En la primera sesión tuvo como objetivos reconocer los usos que tiene la plaza e identificar los puntos fuertes y débiles, también, conocer y reconocer las necesidades y deseos de los infantes y requisitos para los cuidadores para posteriormente proponer nuevos usos para la plaza. En la segunda sesión se reflexionó sobre ubicación de los nuevos usos y actividades que se plantearon la sesión pasada esto en función de sus características y compatibilidades. Se plantearon los siguientes parámetros de actividades: descanso y actividades tranquilas, actividades motrices de baja intensidad y juego simbólico, actividades motrices de alta intensidad y espacio de expresión artística (Equal Saree, s.f.).

**Talleres en la escuela:** Se realizaron en la Escuela Torre Balldovina a los estudiantes de 5to grado. Fueron 3 sesiones de taller por clase de 1h 30 y una sesión conjunta de clausura. En la primera sesión se reflexionó sobre el espacio urbano (plaza) y todo

lo que se puede desarrollar en ella. Durante la segunda y tercera sesión todos los grupos de trabajo desarrollaron su propuesta escogiendo pavimentos, texturas y colores, mobiliario urbano, juegos, elementos decorativos y vegetación adecuados. Para finalizar los alumnos compartieron sus propuestas



Figura 23. Plaza d'en Baró. Fuente: Equal Saree.

con el ayuntamiento de Santa Coloma de Gramenet (Equal Saree, s.f.).

### El proyecto de la plaza

El proyecto de remodelación basado en las actividades participativas realizadas a los niños, niñas, gente mayor y cuidadores tiene 3 objetivos, crear una plaza diversa, cuidadora y vital.

**Plaza diversa:** Espacios con diversidad y libertad que permita la compartimentación de usos y que cubran las necesidades de los distintos usuarios. Para esto se generaron ambientes diferenciados que apoyen los distintos modos de juego y a su vez permitan el reposo de personas adultas. Las distintas zonas cuentan con cualidades diferentes, pero con superficies similares con el objetivo de no generar jerarquías ni priorizar actividades sobre otras (Equal Saree, s.f.).

**Plaza cuidadora:** La plaza cuenta con un espacio central confortable en donde las familias pueden socializar y cuidar a los infantes, puesto a que desde el punto central de la plaza es posible visualizar los diferentes espacios de juego. Esta plaza también cuida al medio ambiente ya que cuenta con un pavimento permeable que permite el paso de agua

lluvia hacia el nivel freático (Equal Saree, s.f.).

**Plaza vital:** Una de las estrategias implementadas para aumentar la cohesión social y ayudar a la percepción de seguridad de la zona, fue abrir la plaza al barrio, mediante el derribo de las barreras perimetrales existentes, permitiendo permeabilidad física y visual con el entorno. Otros factores que ayudan a la percepción de seguridad es la variedad de recorridos y las conexiones de la plaza con la trama urbana, eliminar espacios residuales y garantizar iluminación homogénea y suficiente (Equal Saree, s.f.).



Figura 24. Talleres en la Escuela. Fuente: Equal Saree.



Figura 25. Talleres en la Escuela. Fuente: Equal Saree.

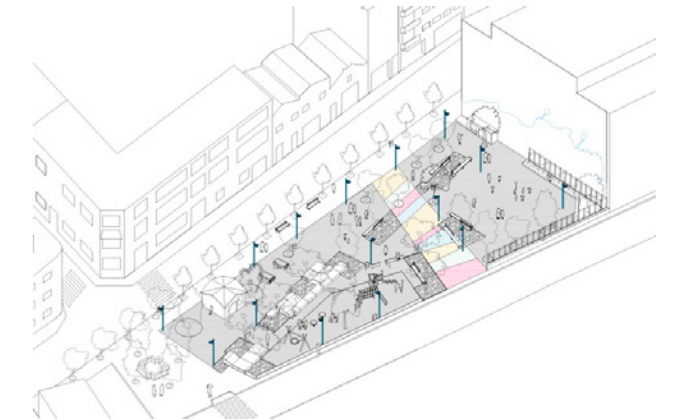


Figura 26. Axonometría del proyecto. Fuente: Equal Saree.

## WELCOME MOTHER NATURE

Porras La Casta Arquitectos y Estudio Guadiana

Madrid, España

2022

Este proyecto es el ganador del proyecto internacional de ideas de remodelación de la Plaza España, el cual fue elegido por los ciudadanos tras un largo recuento de votos. Este propone un modelo de movilidad, integra los Jardines Sabatini y en ellos propone un mediateca y restaurante (Picado, 2017).

También plantea una fácil conexión con Madrid río, suavizando las transiciones altimétricas y eliminando una parte del muro que separa los jardines Sabatini de la cuesta de San Vicente, un tratamiento vegetal inspirado en las especies nativas del lugar. Muestra un espacio libre con suelo equipado y una continuidad de suelo, esto con la finalidad de desarrollar todo tipo de eventos. Además, con la finalidad de mejorar el diseño y programar las actividades futuras, este proyecto confía en la participación ciudadana (Picado, 2017).

**Vegetación:** la vegetación existente en el lugar es un elemento muy importante que es necesario conservar, a pesar de esto no es suficiente por esto se plantea un reabastecimiento de vegetación

en cuatro fases (tapizantes, arbustiva, leñosos de gran tamaño y leñosos de tamaño mediano). Estas servirán para configurar un espacio frondoso en la zona suroeste de la plaza. Las especies que se van a utilizar son originarias de la plaza, estas cuentan con una cromática llamativa (Picado, 2017).

**Participación:** La rehabilitación de la plaza optó por un proceso de opinión ciudadana el cual ayudó al desarrollo de las bases de concurso y la selección de la propuesta. Al realizar las primeras encuestas el equipo de diseño creyó pertinente que los visitantes de la plaza debían ser los principales protagonistas. Debido a esto se desarrolló un esquema para contribuir a la inclusión de los habitantes en los procesos de decisión. El esquema detalla cuáles van a ser los actores participantes (equipo municipal, equipo de proyecto, ciudadanía, etc.), cuales van a ser los medios de los procesos (sesiones técnicas, talleres, redes sociales, etc.) y las etapas del proyecto (formación del gabinete institucional, información previa, diagnóstico, seguimiento de la obra, etc.) (Picado, 2017).



Figura 27. Planta general del proyecto de la Nueva Plaza España. Fuente: Estudio Guadiana, 2017.



Figura 28. Vista de la zona arbolada. Fuente: Estudio Guadiana, 2017.



Figura 29. Vista del proyecto. Fuente: Estudio Guadiana, 2017.

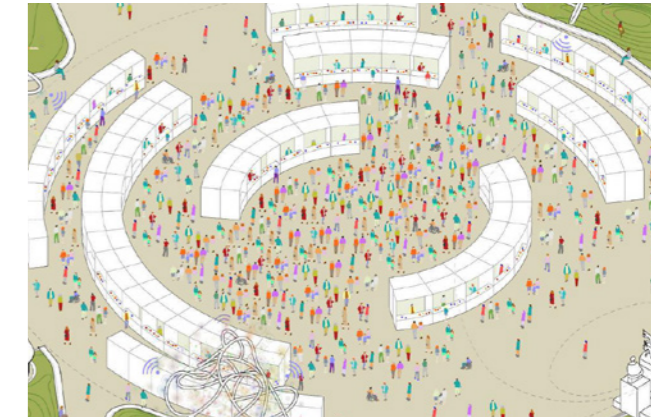


Figura 30. Día de mercadillo. Fuente: Estudio Guadiana, 2017.



Figura 31. Día de deporte. Fuente: Estudio Guadiana, 2017.

## THE HIGH LINE

James Corner Field Operations y Piet Oudolf

Nueva York, Estados Unidos

2003-2019

The High Line es construido en la antigua ruta ferroviaria la cual se extiende desde el Meatpacking district hasta Hudson Rail Yards en Manhattan, esta estuvo en funcionamiento desde 1930 hasta 1980. El desuso de este espacio hizo que se considere su demolición. Sin embargo, la asociación Friends of the High Line logró su permanencia, considerando que este nuevo espacio público tendría un impacto positivo en el costo de los edificios vecinos. Este proyecto se basa en la estética posindustrial y reinterpreta la biodiversidad para crear micro-climas urbanos a lo largo de su recorrido (Arquitectura Viva, 2020).

**Revitalización:** Esta intervención urbana permitió cicatrizar de manera ecológica una herida de la época industrial y revitalizó una zona sucia y triste al oeste de Manhattan. Ahora es un recorrido rico en vegetación, lo que le ha hecho un sitio atractivo para las personas del sector y turistas. Se ha convertido en uno de los destinos más queridos visitados de la ciudad, ayudando a los barrios aledaños a cambiar su entorno de manera positiva (Barañano, 2018).

**Vegetación :** La estructura abandonada se ha transformado en un jardín flotante, el cual en su recorrido cuenta con varias especies de plantas. Piet Oudolf el responsable de la selección de las especies vegetales, no solo tomó en cuenta su aspecto en la etapa de crecimiento sino también cuando estas mueren. Se intercalan de manera que se complementan tanto en el proceso de florecimiento como cuando estas se tornan secas y sin follaje. Esto ha logrado que el espacio tenga un aspecto positivo durante las cuatro estaciones del año (Barañano, 2018).

**Restauración :** La intervención mantiene las antiguas rieles de tren, estas fueron marcadas para su almacenamiento y posterior reinstalación en su sitio original. También se trataron para retirar el plomo de la pintura original. Además, se mantuvieron las antiguas barandillas art decó y las piezas faltantes fueron fabricadas para colocarse en el diseño inicial (Asorey, 2019).



Figura 32. Vegetación adaptada a los rieles. Fuente: Iwan Baan, 2009.



Figura 33. Restauración de los rieles. Fuente: Iwan Baan, 2009.



Figura 34. Adaptación a las preexistencias. Fuente: Timothy Schenck, s.f.



Figura 35. Vista del proyecto, revitalización de la zona. Fuente: Iwan Baan, 2009.

## PARQUE BICENTENARIO

Equipo Mazzanti

Bogotá, Colombia

2016

El Parque de la Independencia es uno de los parques urbanos más antiguos de la ciudad de Bogotá, sin embargo, este empezó a ser subutilizado por el incremento de vandalismo y delincuencia. En 2005 empieza el interés de crear un espacio que conecte este parque con la ciudad. Es así como el Parque Bicentenario nace con el objetivo de revitalizar el Centro Histórico. Actualmente este espacio público conecta con la principal calle peatonal (7ma carrera) que a su vez conecta con la Plaza Bolívar que es la plaza más importante del centro de Bogotá (Velázquez, 2016).

Diseñado por el grupo Mazzanti el proyecto crea una conexión desde un espacio natural a una calle bastante transitada de la ciudad. El Parque Bicentenario cruza por encima de la avenida El Dorado, siendo esta una de las principales arterias de la ciudad al conectar el Este con el Oeste y el aeropuerto de Bogotá. Además, el proyecto desarrolla cubiertas verdes que terminan formando 8 plazoletas con gran variedad de flora nativa y adaptada. La reutilización de este espacio ayudó a la reconexión entre

sectores del norte y del sur de Bogotá (Rivera, 2018). **Conexión:** El Parque Bicentenario consigue revivir un espacio abandonado y conflictivo (Parque de la Independencia) y a su vez consigue conectarlo con una de las calles peatonales más transitadas, que se conecta con la Plaza Bolívar siendo esta la más importante del centro histórico. La intervención logra que diferentes espacios importantes de la ciudad se enlacen y al mismo tipo se conecten con la ciudad.

**Vegetación:** Jardines verticales, cubiertas verdes, pisos permeables son elementos que existen en este parque. En estos se encuentran 53,000 plantas nativas y adaptadas (Velázquez, 2016). Los jardines verticales se realizan en base al sistema cangurū que permite una mayor densidad de plantas, además, facilita su mantenimiento. Las cubiertas verdes destacan por una baja necesidad hídrica y poco mantenimiento. Los pisos permeables facilitan la protección del agua, esta rejilla funciona como retenedor de gravilla, protector de raíz, control de erosión en taludes (Helecho, 2019).



Figura 36. Vegetación adaptada. Fuente: Alejandro Arango, 2018.



Figura 37. Zonas de descanso. Fuente: Alejandro Arango, 2018.

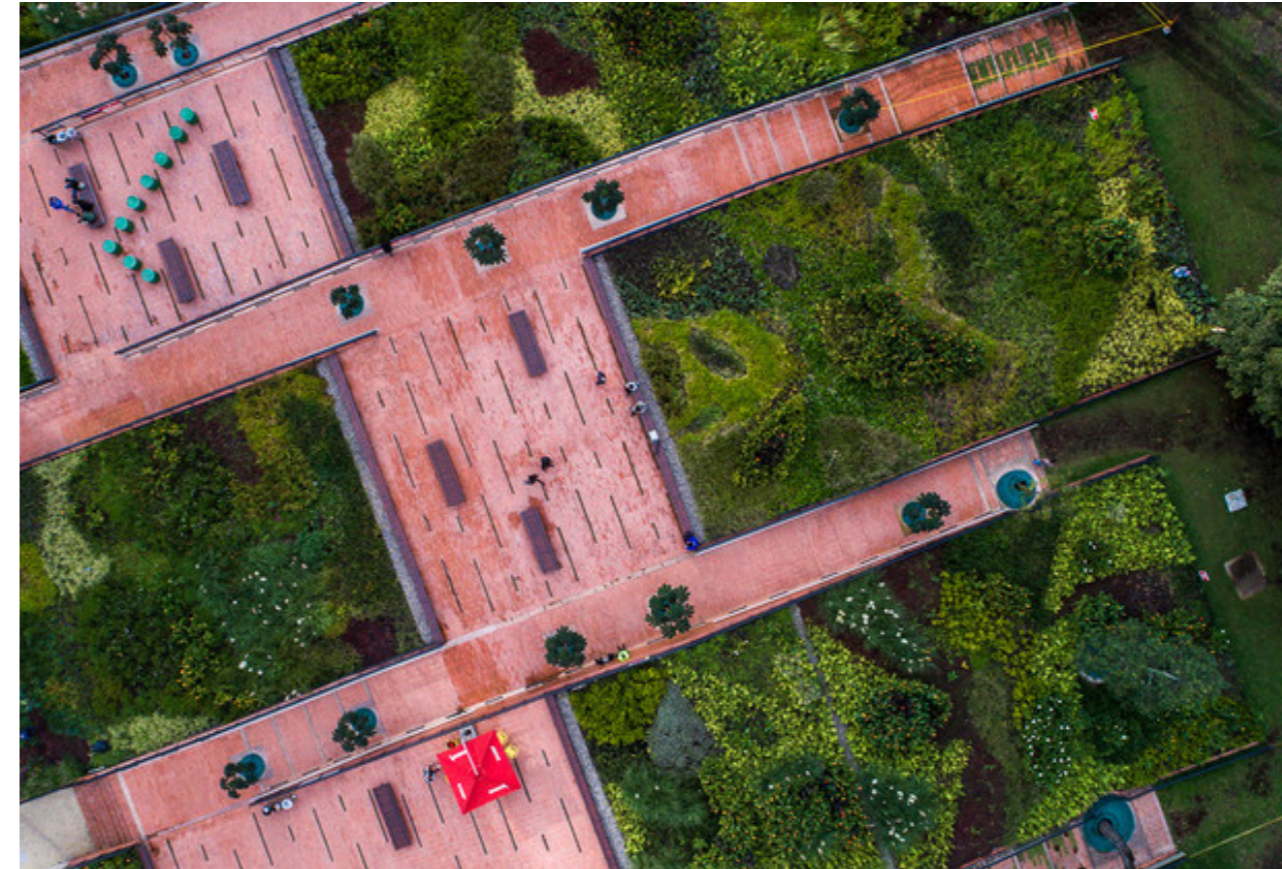


Figura 38. Vista aérea del proyecto.

Fuente: Equipo Mazzanti, 2018.



Figura 39. Planta de la intervención.

Fuente: Equipo Mazzanti, 2016.

## ESTRATEGIAS RELEVANTES

En este apartado se muestran los puntos más relevantes que se encontraron en cada uno de los proyectos analizados. Comenzando por **Escalinatas y el Tiempo (2020)**, donde se reintegra al peatón al lugar y reduce el uso del vehículo, optimiza el tiempo de traslado desde el inicio hasta el final del recorrido e involucra a los habitantes del sector en el proceso de análisis, diagnóstico, detección de problemas y una posible solución. Mientras que, en la **Plaza D'en Baró (2019)**, se destacan espacios con diversidad y libertad que permiten la compartimentación de usos, de vigilancia donde las familias pueden socializar y cuidar a sus hijos y múltiples recorridos que se conectan con la trama urbana de la ciudad. Seguido de la rehabilitación de la Plaza España, **Welcome to the Mother Nature (2022)**, se aumenta la vegetación y utiliza especies endémicas, un cronograma de actividades y posibles usos mostrando un correcto uso del vacío. **The Highline (2003)** revitaliza el sitio, pasa de ser un espacio abandonado logrando ser uno de los lugares más visitados y queridos, toma en cuenta el ciclo de la vegetación utilizada de manera que esta sea positiva durante todo el año, además restauran los elementos originales del espacio (rieles y barandales). Por último, el **Parque Bicentenario (2016)** consigue revivir un espacio abandonado y conflictivo, conectando a la ciudad, lugares de descanso en la transición de espacios, además del buen uso de la vegetación, incluyendo jardines verticales, cubiertas verdes y pisos permeables.

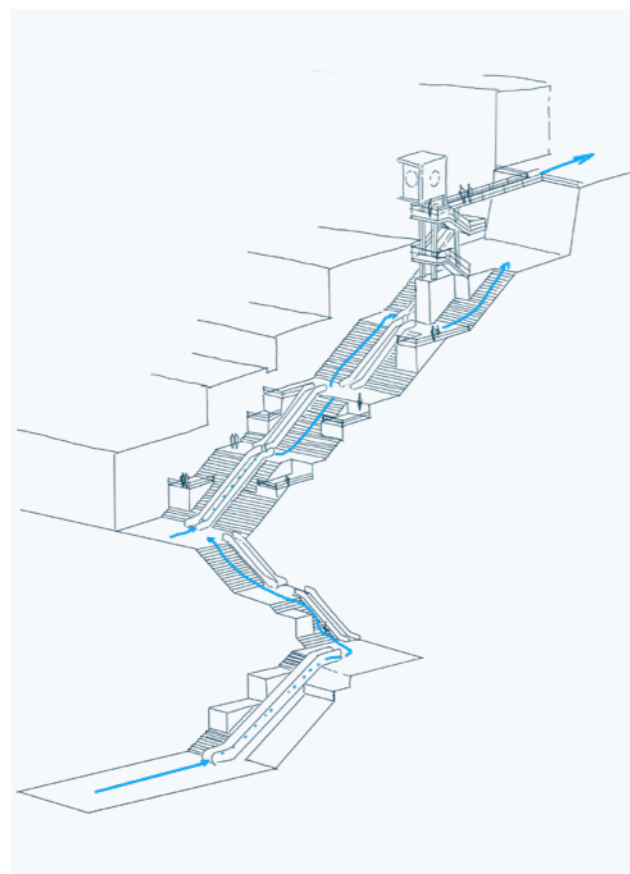


Figura 14 . Escalinatas y el Tiempo. Fuente: Elaboración Propia, 2023.

### ESCALINATAS Y EL TIEMPO

Rama Estudio

Ambato, Ecuador

2020

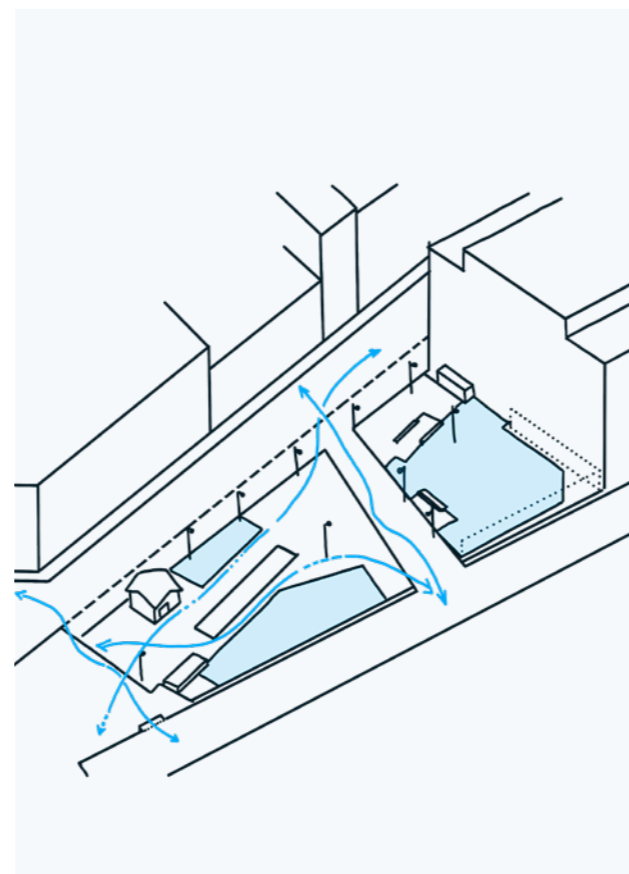


Figura 15 . Plaza d'en Baró Fuente: Elaboración Propia, 2023.

### PLAZA D'EN BARO

Equal Saree

Barcelona, España

2019

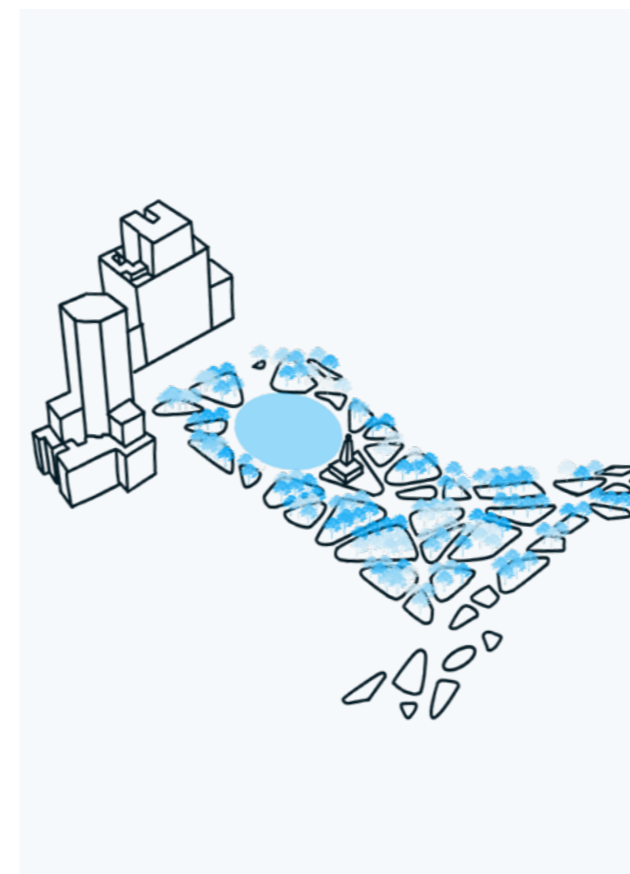


Figura 16 . Welcome Mother Nature Fuente: Elaboración Propia, 2023.

### WELCOME MOTHER NATURE

Porras La Casta Arquitectos y Estudio

Guadiana

Madrid, España

2022

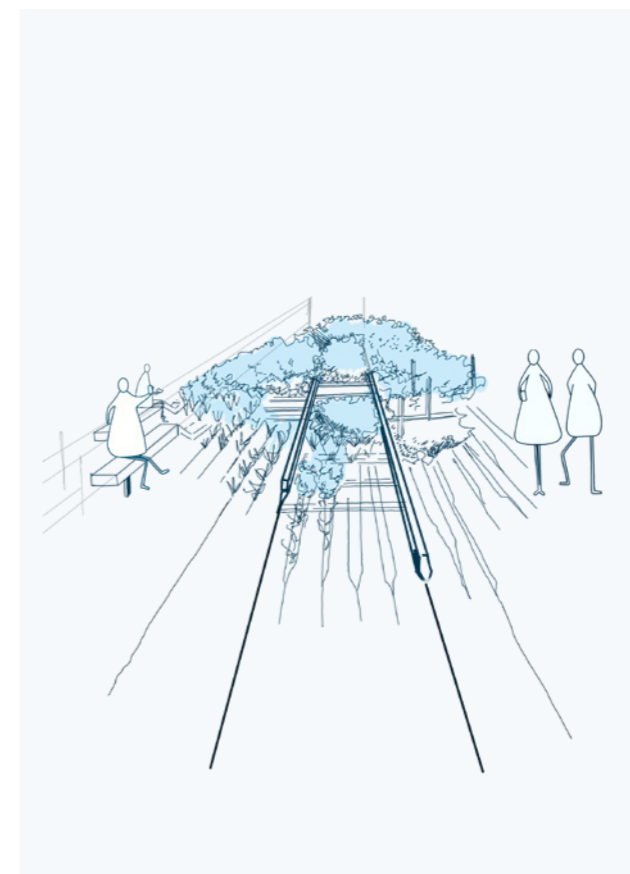


Figura 17. The High Line Elaboración Propia, 2023.

### THE HIGH LINE

James Corner Field Operations y Piet

Oudolf

Nueva York, Estados Unidos

2003-2019

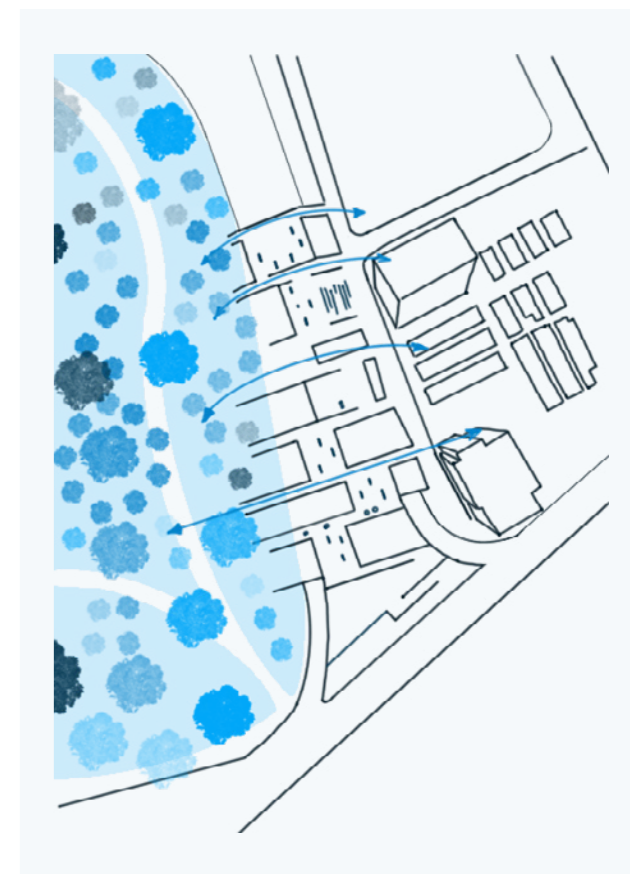


Figura 18. Parque Bicentenario Elaboración Propia, 2023.

### PARQUE BICENTENARIO

Equipo Mazzanti

Bogotá, Colombia

2016

IV

ANÁLISIS DE SITIO





## CONSIDERACIONES INICIALES

Tanto la arquitectura participativa como el urbanismo participativo marcan un nuevo comienzo en el cómo resolver un proyecto arquitectónico. En la actualidad los problemas del espacio público están relacionados a la contaminación, el deterioro de los espacios, la inseguridad, la escasez de actividades sociales y culturales, todas estas problemáticas, ligadas a la falta de apropiación. Esto se da, ya que el espacio urbano está proyectado desde lo técnico, estético y económico, olvidando lo más valioso dentro de una planificación, las verdaderas necesidades de los usuarios.

### El porqué del lugar

La antigua Estación Miguel Ángel Estrella y el eje ferroviario que lo acompaña, llevan 30 años abandonados, y el pasar del tiempo no muestra lo contrario, edificaciones en deterioro, viviendas informales, espacios de penumbra, transformándose en espacios conflictivos generando una sensación de inseguridad. Por otro lado, la ciudad se encuentra en constante crecimiento, por lo que el sitio se está rodeado de un barrio establecido dentro de Cuenca, con vías de acceso privilegiadas para la zona, que forma parte de una red de espacios verdes paralelo al eje del río Tarqui, convirtiéndose en una zona óptima para encontrarse con espacio público.



Figura 40. Residuos de la antigua estación.

Fuente: Elaboración propia, 2022.



Figura 41. Deterioro de maquinaria abandonada.

Fuente: Elaboración propia, 2022.



Figura 42. Imagen vista aerea del estado actual la antigua estación.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

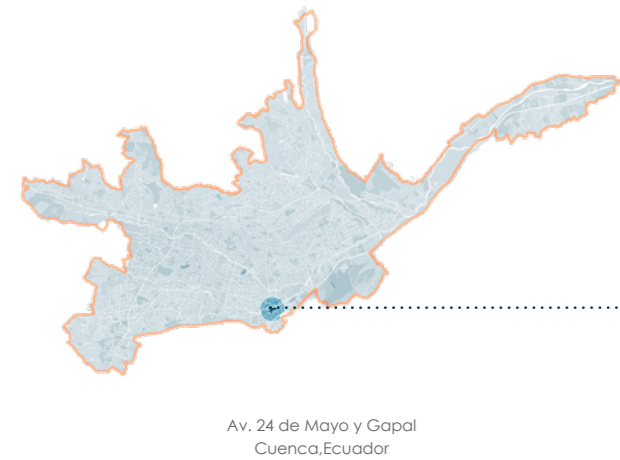


Figura 43. Ortofoto del eje ferroviario, zona de intervención.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

# ANÁLISIS DE LA ZONA

## UBICACIÓN DEL SITIO



- ANTIGUA ESTACIÓN MIGUEL ÁNGEL ESTRELLA Y SU EJE FERROVIARIO
- ÁREA DE INTERVENCIÓN
- LÍMITE URBANO

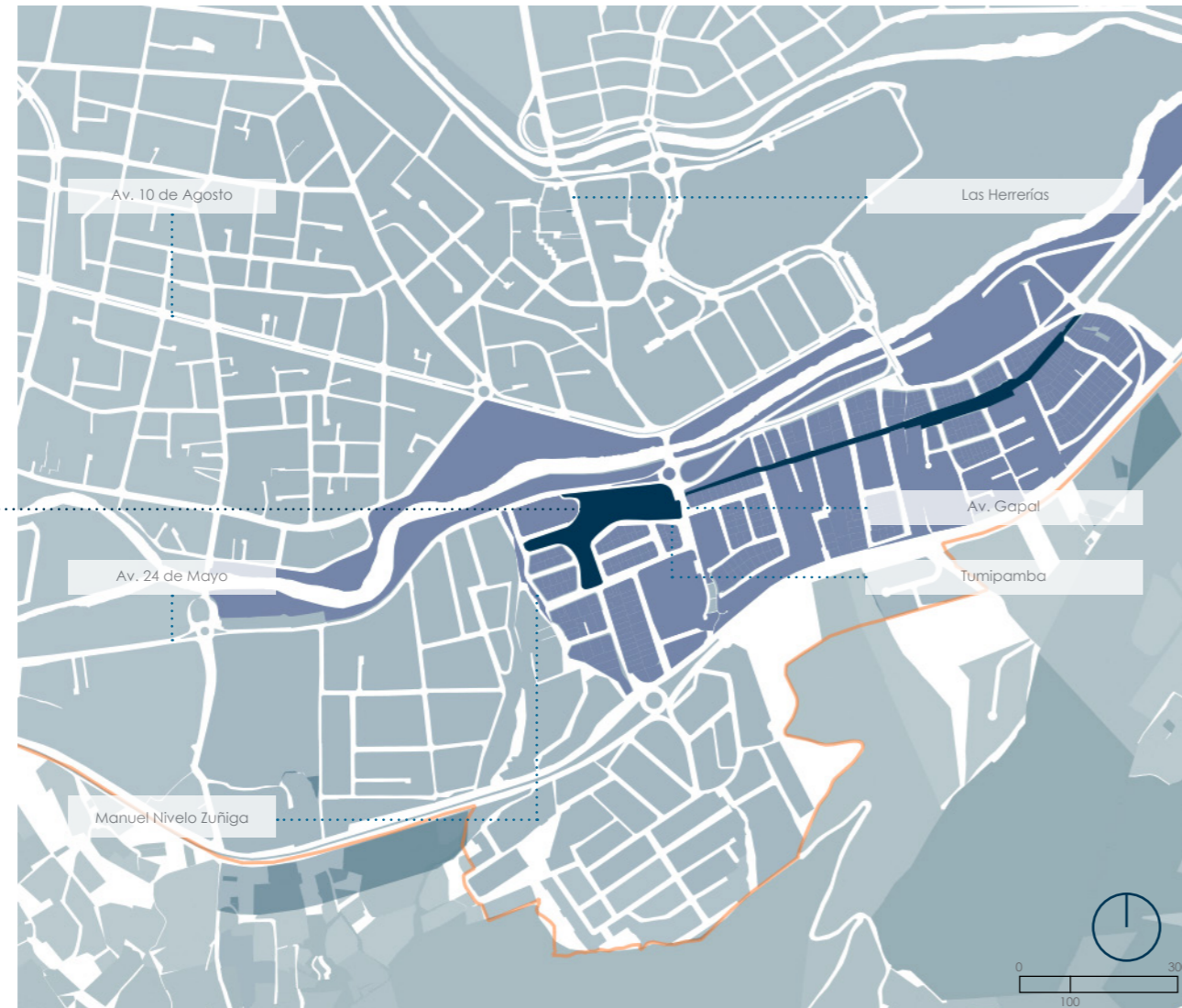


Figura 44. Ubicación del terreno.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

## EJES IMPORTANTES

EL eje ferroviario atraviesa varios puntos de interés en la ciudad, al igual que el río Yanuncay determina una red de espacios verdes. Siendo una base para generar conexiones entre distintas zonas relevantes dentro de la trama urbana de Cuenca, teniendo como punto de partida la antigua estación Miguel Ángel Estrella, con la intención de ayudar a la dinamización del sector analizado (Gapal).

- ANTIGUA ESTACIÓN MIGUEL ÁNGEL ESTRELLA Y SU EJE FERROVIARIO
- EJE FERROVIARIO
- RÍO YANUNCAY

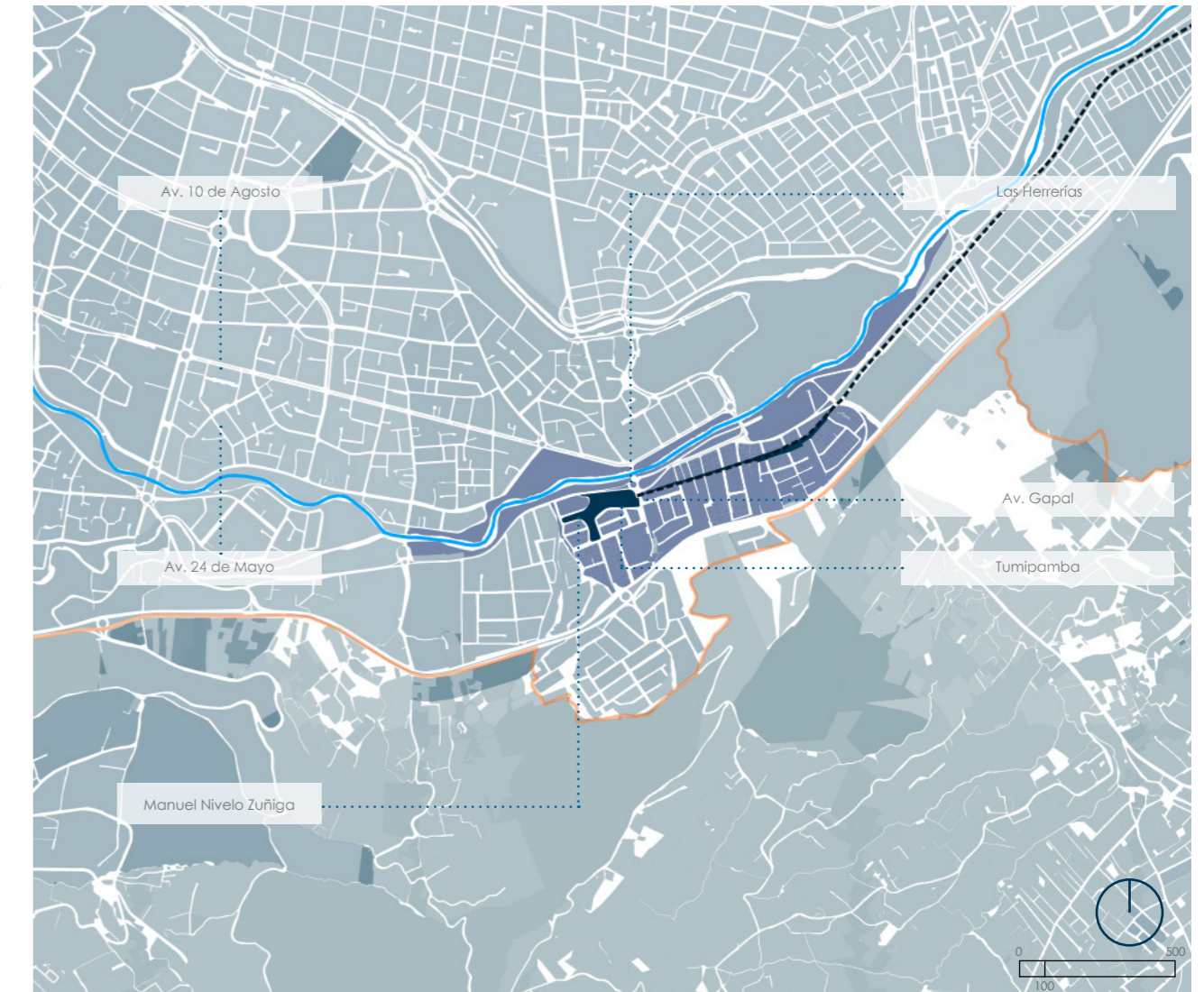


Figura 45. Análisis de los ejes importantes para el sitio.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

## JERARQUÍA VIAL

El sitio se encuentra rodeado de vías locales y colectoras (Av. 24 de Mayo y Av. 10 de Agosto), además cuenta con la presencia de una vía arterial cercana (Autopista Cuenca-Azogues), que son importantes a la hora de considerar el flujo vehicular de la zona, teniendo como resultado una conexión directa a vías altamente concurridas, generando así congestión vehicular que afecta a la accesibilidad al sitio.

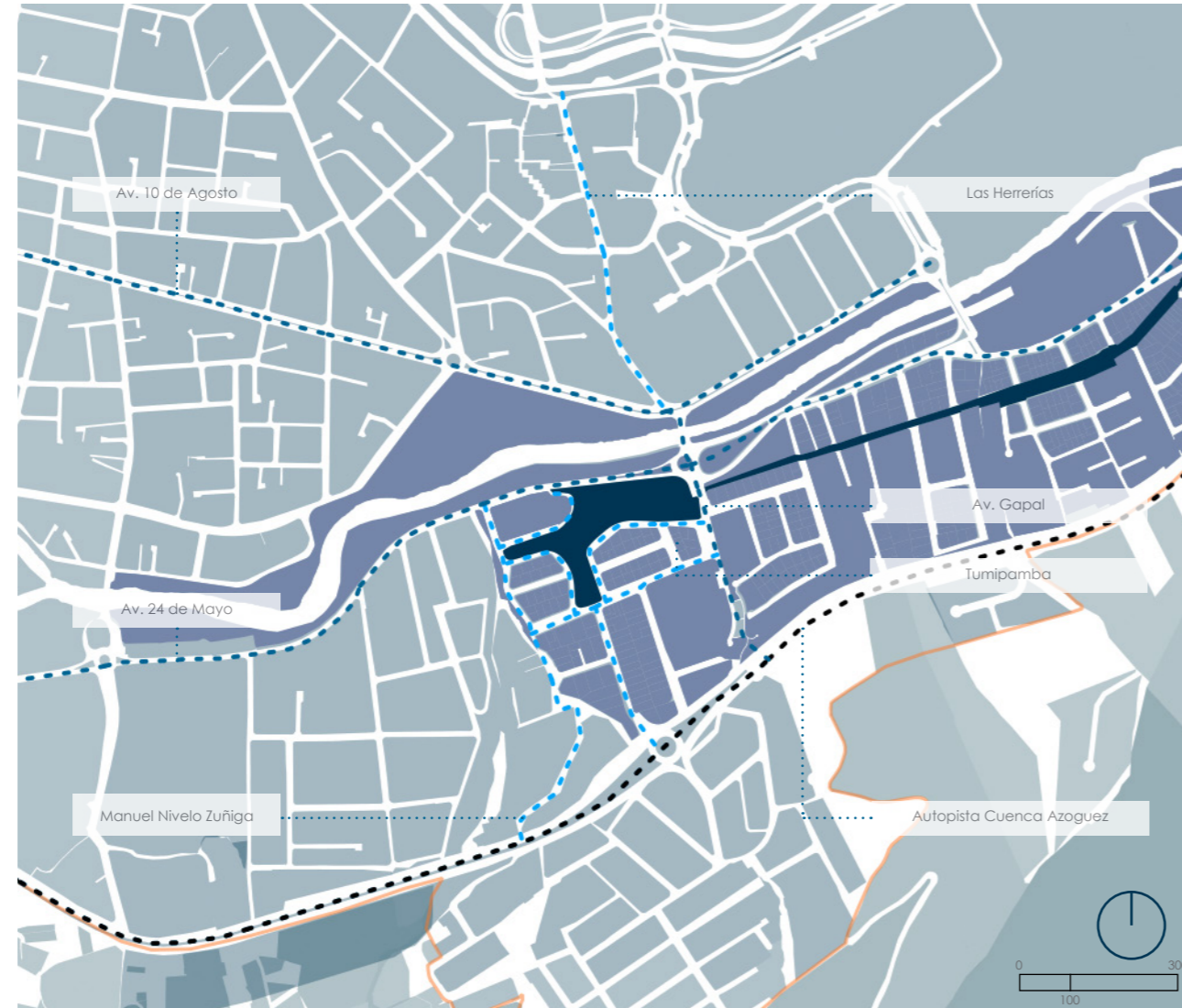


Figura 46. Jerarquía Vial.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

## HITOS Y NODOS

Se hace énfasis en remarcar los hitos y nodos relevantes al sitio para comprender su relación con la ciudad y mostrarlo como eje central de los mismos.

### NODOS ○

- 01. PARQUE BOTÁNICO
- 05. EX-ESTACIÓN FERROVIARIA
- 10. PLAZA DEL HERRERO
- 13. PARQUE EL PARAÍSO

### HITOS ●

- 02. UNIVERSIDAD DEL AZUAY
- 03. CONSEJO NACIONAL ELECTORAL
- 04. ESCUELA FE Y ALEGRÍA
- 06. QUINTA BOLÍVAR
- 07. ETAPA EP
- 08. REGISTRO MERCANTIL DE CUENCA
- 09. MUSEO DE LAS ARTES DEL FUEGO
- 11. SOLCA
- 12. HOSPITAL VICENTE CORRAL MOSCOSO
- 12. FACULTAD DE CIENCIAS MEDICAS UNIVERSIDAD DE CUENCA
- 14. COLEGIO MANUELA GARAICOA

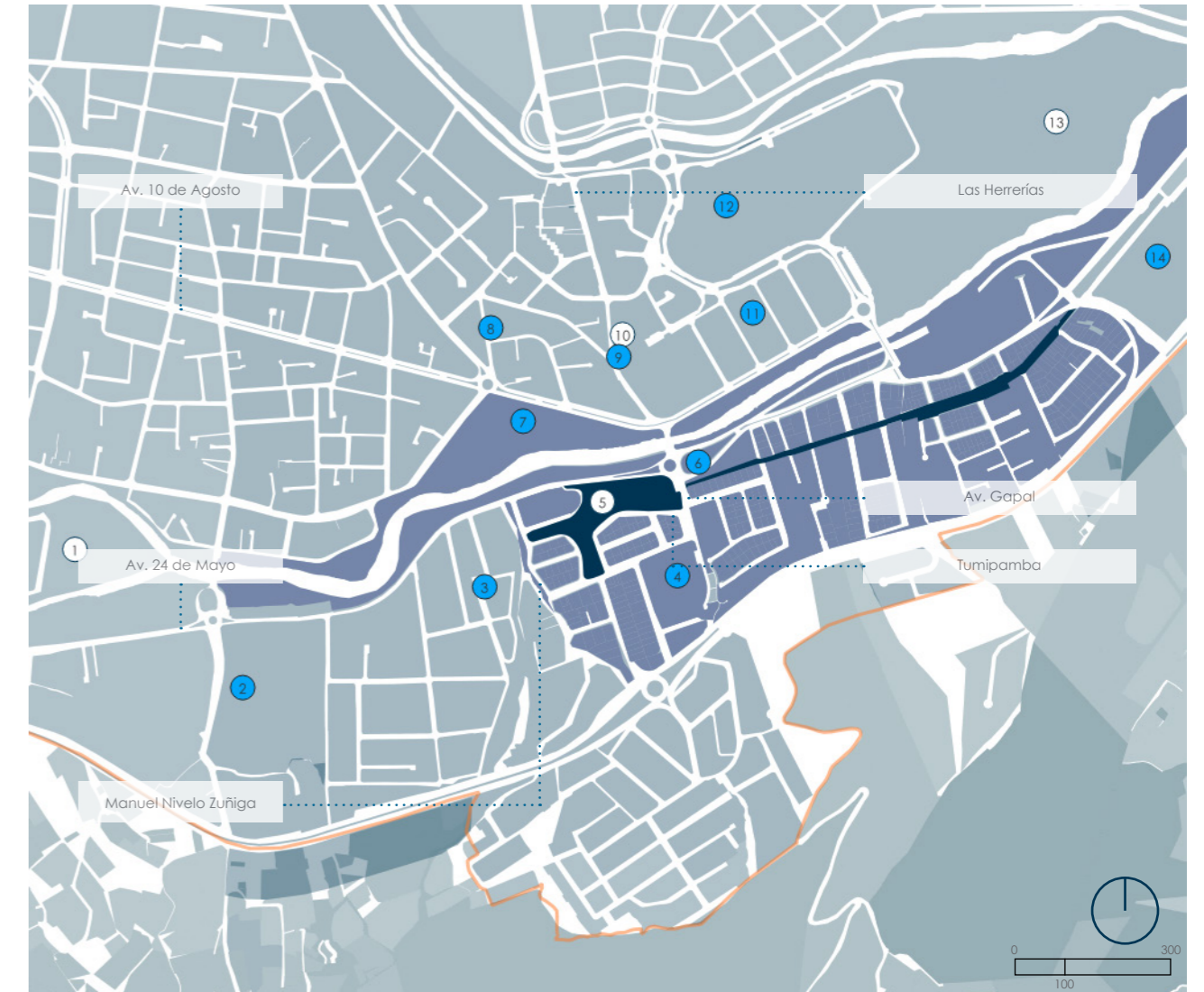


Figura 47. Hitos y Nodos cercanos.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

## LÍNEAS DE BUS

Aunque se encuentra al margen del límite urbano de la ciudad, el sitio está abastecido de paradas de transporte público, además, 4 líneas de bus que conectan el lugar con la ciudad.

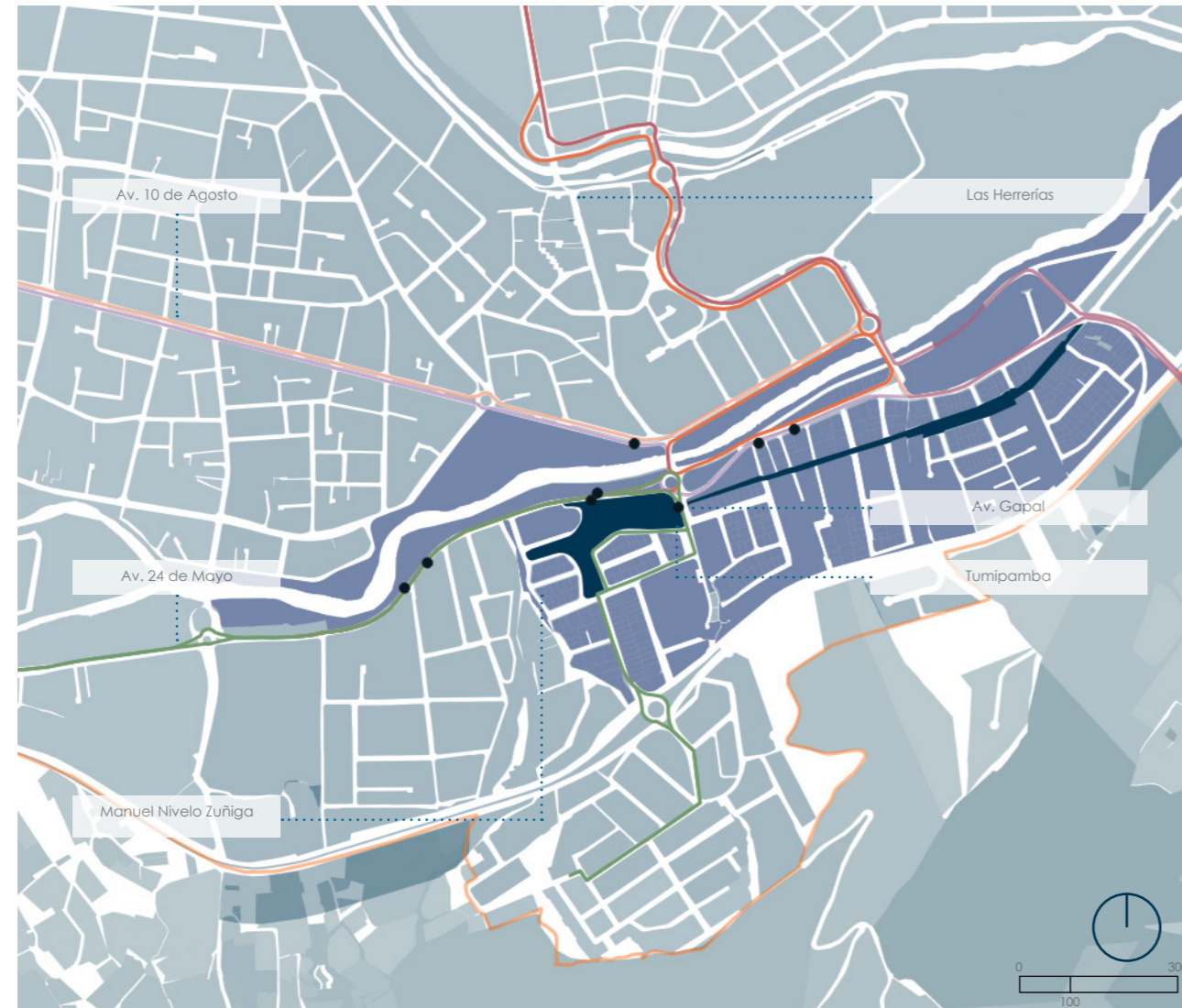
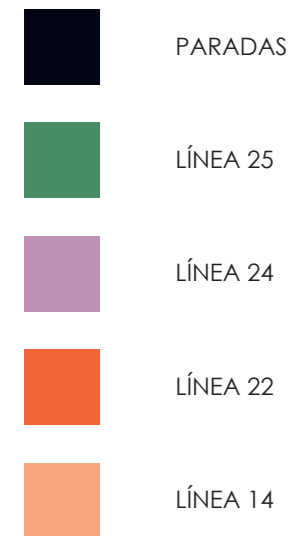


Figura 48. Líneas de bus que abastecen la zona.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

## ANÁLISIS DE USOS DEL SUELO

En el sitio se pudieron encontrar tres vocaciones, las cuales son: deportiva, comercial y transporte. En el ámbito deportivo, el espacio cuenta con 5 canchas de ecuavóley, que es la principal actividad durante los fines de semana, acercando a la gente de 3 a 6 de la tarde; seguido de un uso comercial, los días miércoles y sábados de 5 am hasta las 12 pm. También existe una zona de espera para transporte interprovincial y local, con gran afluencia de lunes a viernes.

### USOS DE SUELO

- 01. VIVIENDA
- 02. COMERCIO
- 03. EDUCACIÓN
- 04. SITIOS DE OPORTUNIDAD

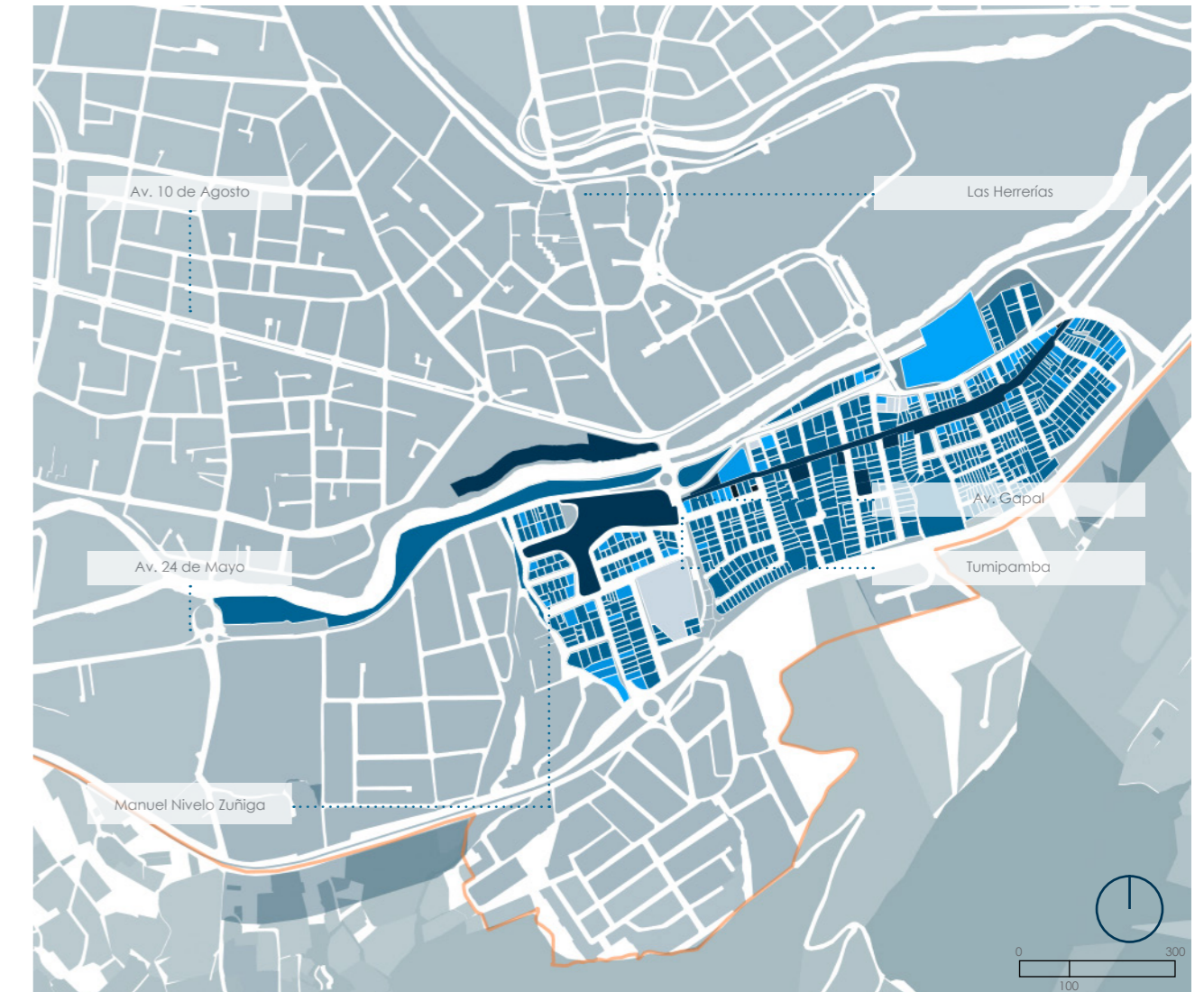


Figura 49. Análisis de Soleaniento.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

## ESPACIOS VERDES

El sitio es parte de una red de espacios verdes (Parque Botánico de Cuenca, Parque el Paraíso, etc), atravesados por el río Yanuncay. Formando un eje de espacio público relevante dentro de la ciudad.

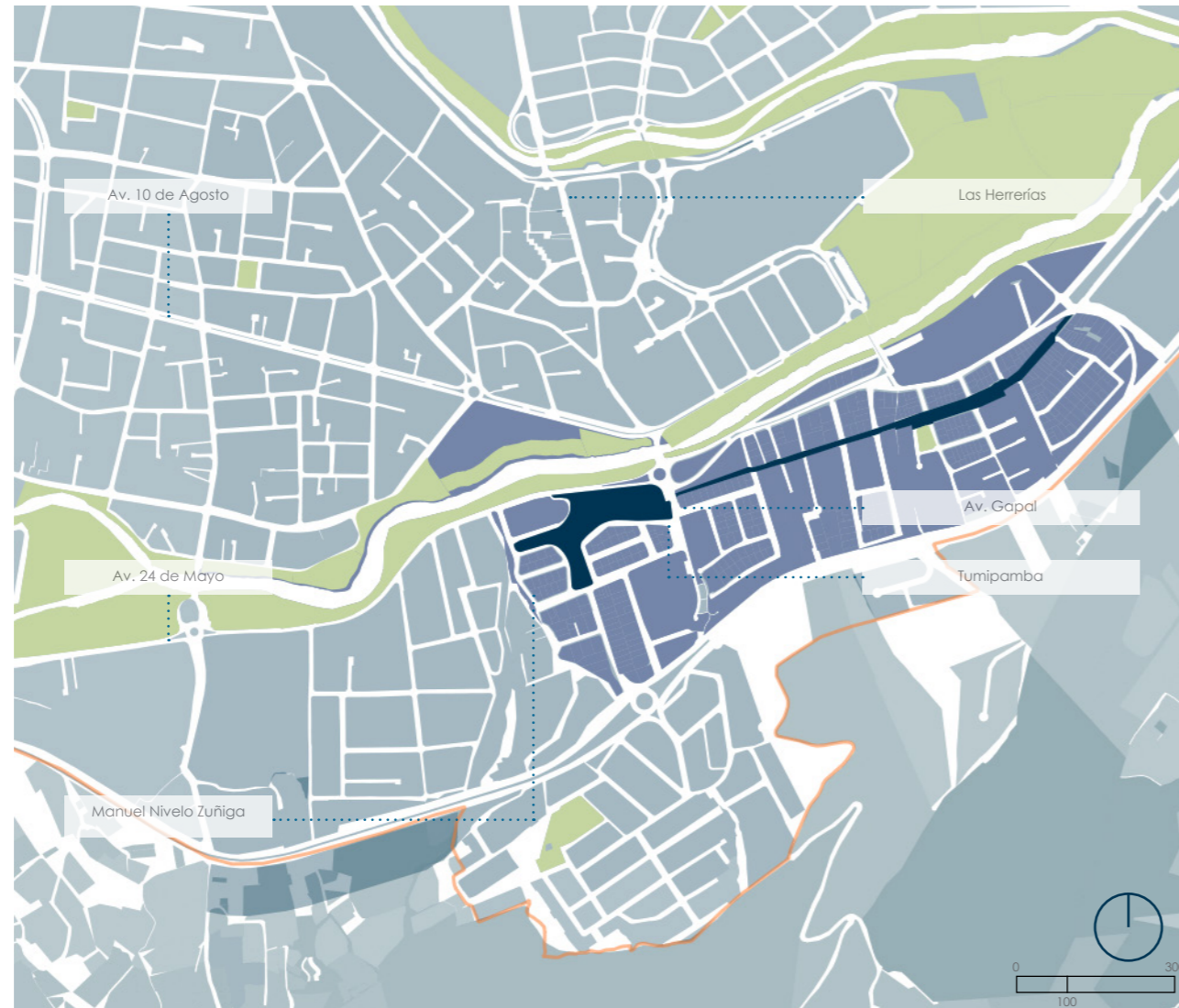


Figura 50. Espacios Verdes.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

## VEGETACIÓN

Se encontraron 27 especies vegetales a lo largo del eje de intervención, de las cuales se seleccionaron 19 y se clasificaron por su altura y entre especies frutales y no frutales.

### FRUTALES

01. ZARZAMORA
02. AGUACATE
03. DURAZNO
04. GUAYABO
05. GUABA
06. CAFÉ
07. CAPULÍ
08. NOGAL
09. NUEZ DE CASTILLA

### NO FRUTALES

01. FLORIPONDIO
02. ARUPO
03. MOLLE
04. ACACIA AMARILLA
05. JACARANDA
06. CIPRÉS
07. ÁLAMO
08. FRESNO
09. TILO
10. EUCALIPTO

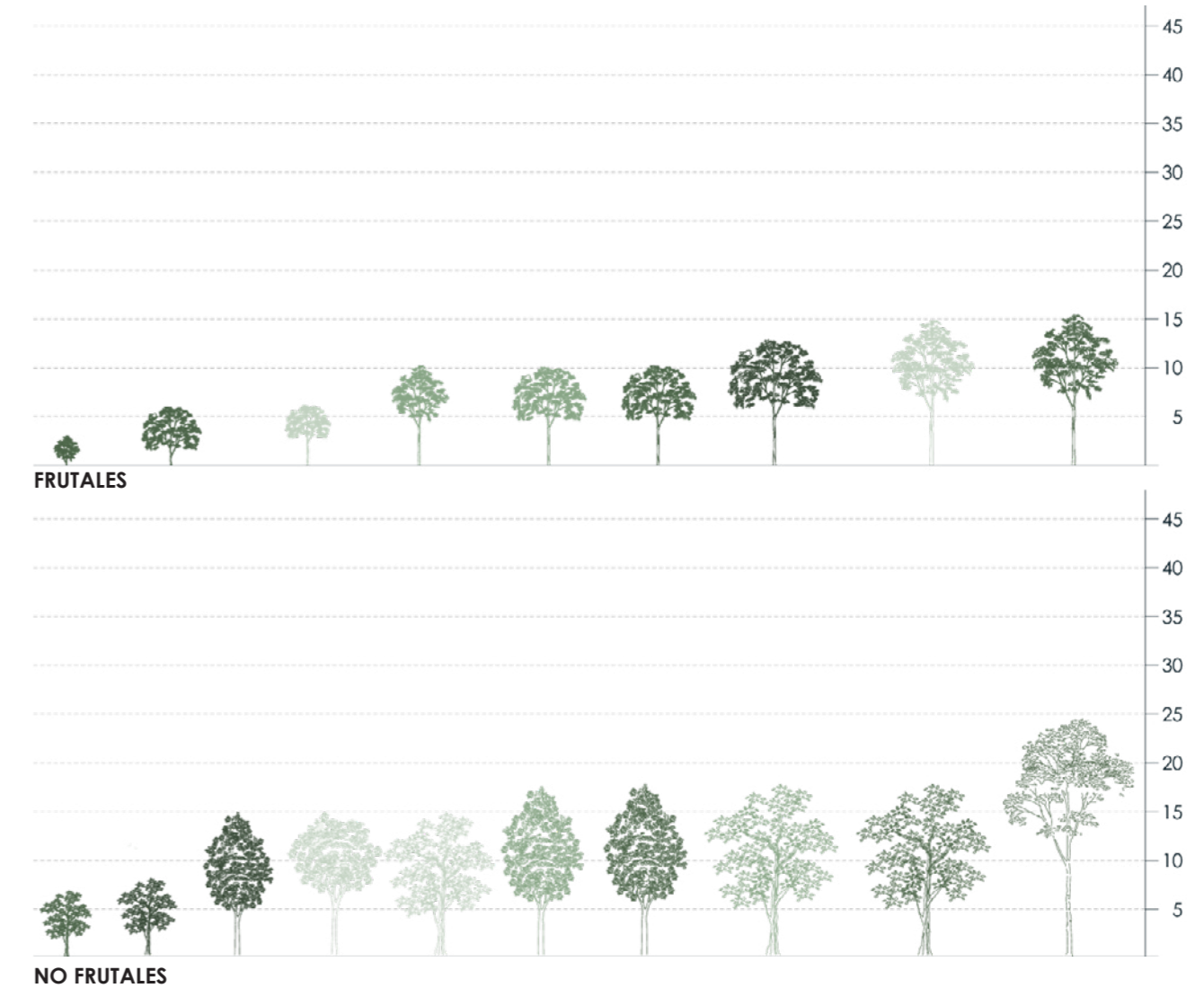


Figura 51. Especies Vegetales.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

# ANÁLISIS DEL SITIO

## SENDAS IMPORTANTES

Durante el análisis de sitio, por una semana se observó el espacio para determinar los recorridos más importantes dentro del sitio. Estos ayudarán a establecer ejes importantes durante el diseño del espacio. El promedio de usuarios entre los días lunes, martes, jueves y viernes, es de 65 personas/hora, este aumenta en los días miércoles, sábados y domingos a 95 personas/hora, los conteos fueron realizados durante una hora en la mañana y en la tarde.

-  RECORRIDO PRINCIPAL
-  RECORRIDO SECUNDARIO
-  RECORRIDO MENOS CONCURRIDO
-  EJES URBANOS

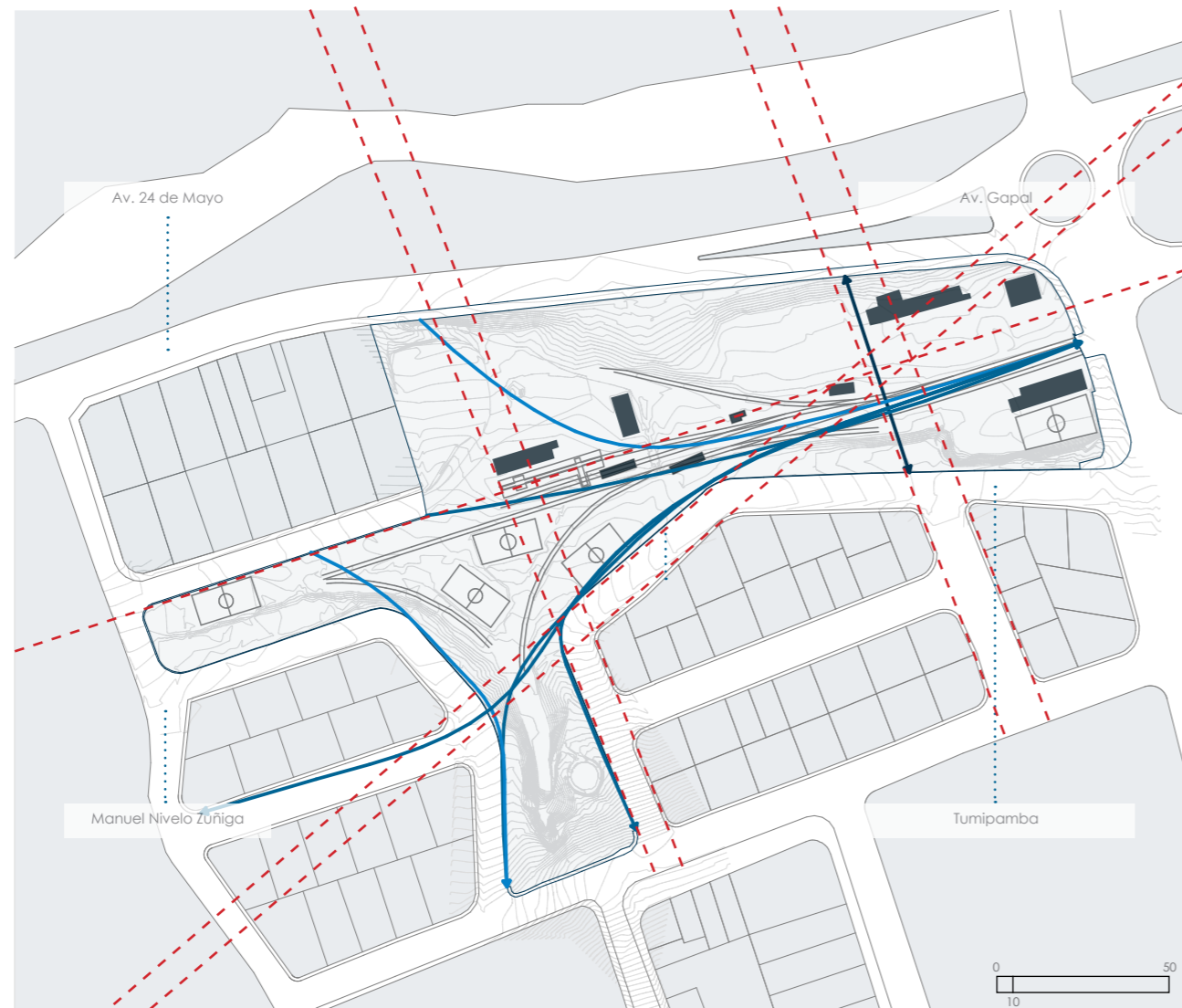


Figura 52. Sendas importantes del sitio.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

## SOLEAMIENTO

Como se observa en la imagen, la orientación del terreno va de oeste a este, con una inclinación de 15 grados. Con esta información se resolverá el emplazamiento de hitos, componentes y vegetación. Al tratarse de un espacio público, la orientación del sol ayuda a la colocación de espacios de descanso, sombra y equipamientos.

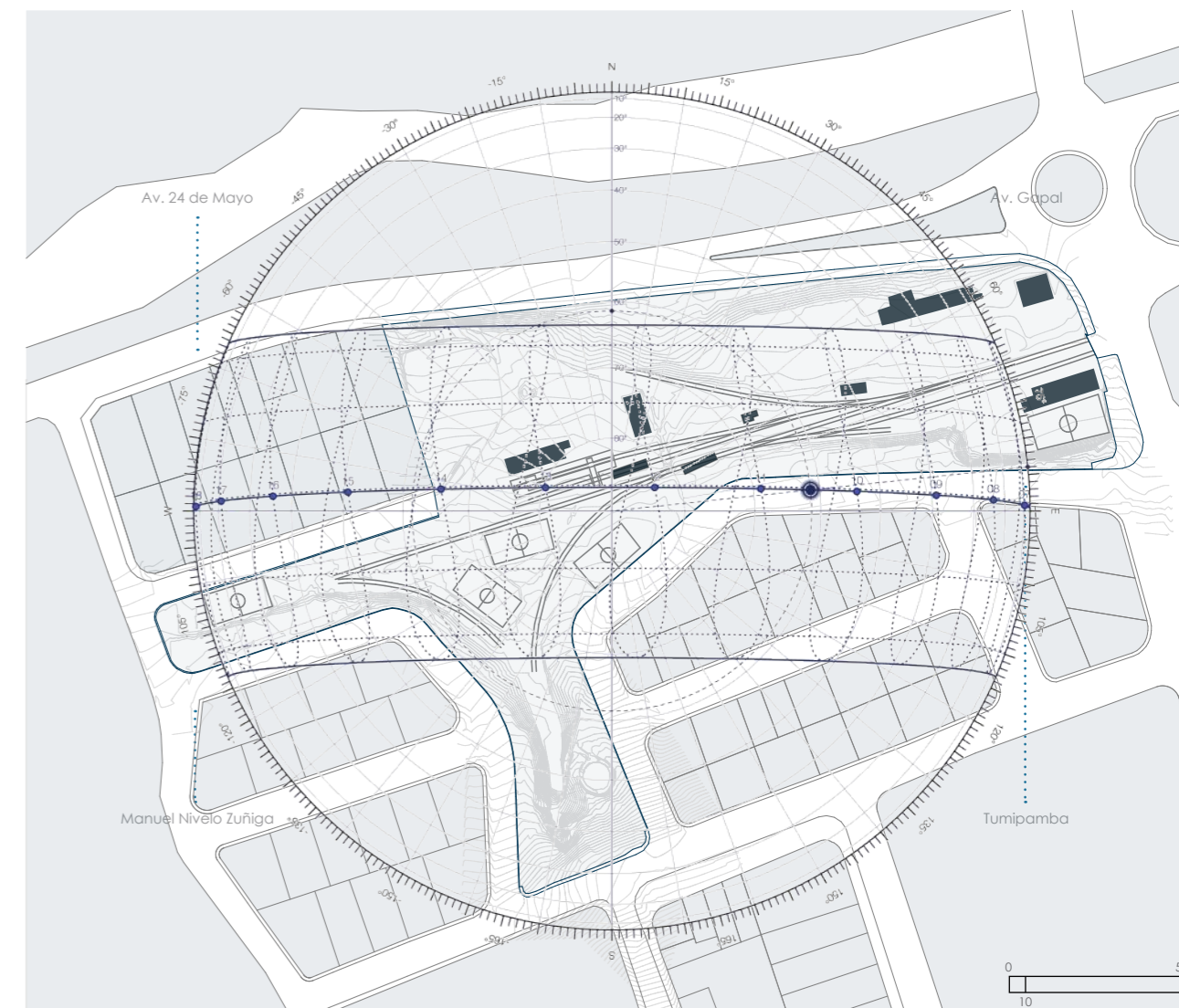


Figura 53. Análisis de Soleamiento.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



## HITOS IMPORTANTES DENTRO DEL SITIO

Durante el análisis de sitio, por una semana se observó el espacio para determinar los recorridos más importantes dentro del sitio. Estos ayudarán a establecer ejes importantes durante el diseño del espacio. El promedio de usuarios entre los días lunes, martes, jueves y viernes, es de 65 personas/hora, este aumenta en los días miércoles, sábados y domingos a 95 personas/hora, los conteos fueron realizados durante una hora en la mañana y en la tarde.

### HITOS ○

- 01. VIVIENDA ANTIGUO TRABAJADOR. **ESTADO:** ABANDONADO
- 02. ANTIGUA EDIFICACIÓN DE OFICINAS. **ESTADO:** DESTRUIDO
- 03. VIVIENDA ANTIGUO MAQUINISTA. **ESTADO:** SUBUTILIZADO
- 04. COOPERATIVA DE TAXIS. **ESTADO:** SUBUTILIZADO
- 05. ANTIGUA EDIFICACIÓN DE OFICINAS/TIENDA. **ESTADO:** SUBUTILIZADO
- 06. RIELES DE FERROCARRIL. **ESTADO:** ABANDONADO

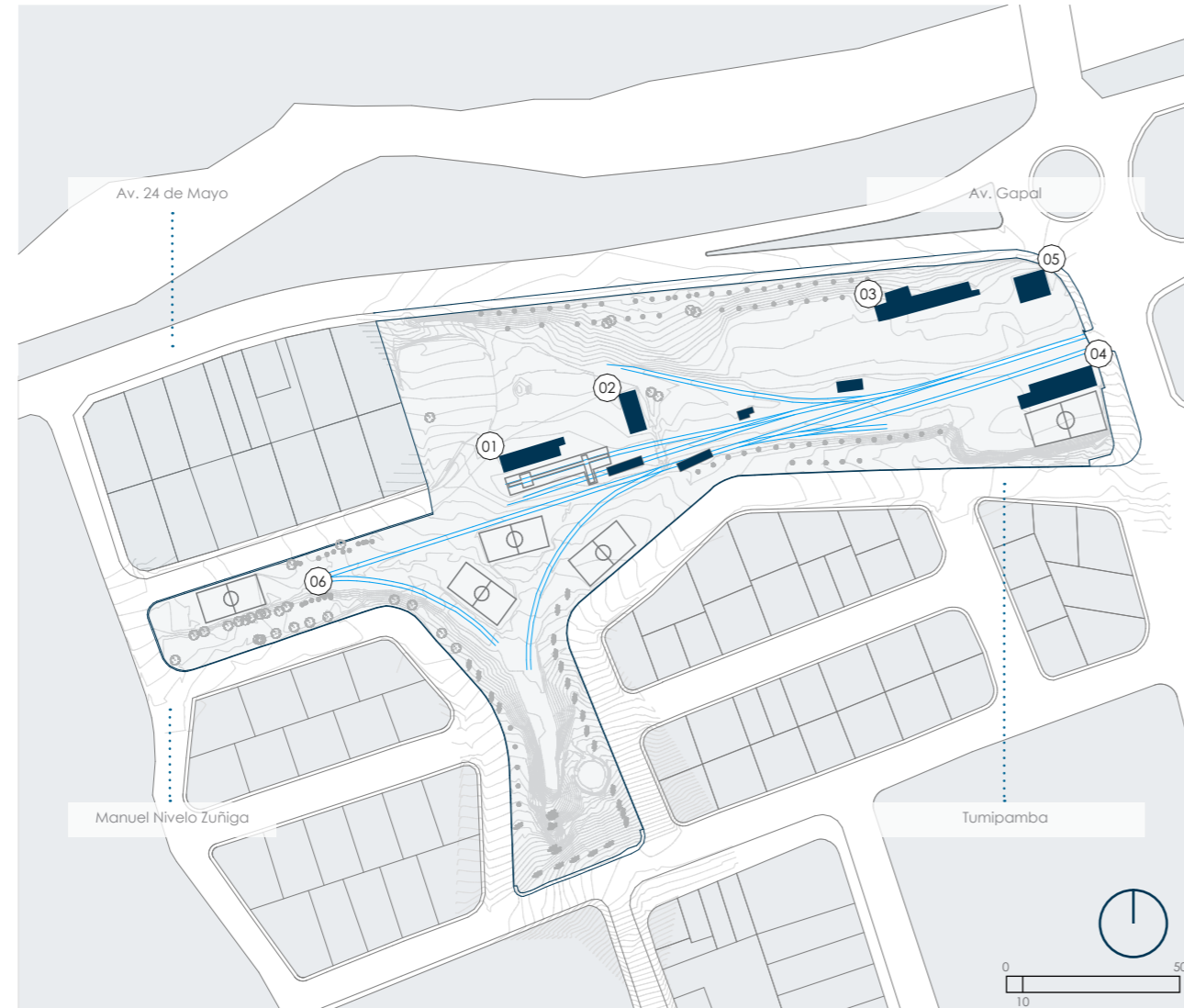


Figura 54. Sendas importantes del sitio.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

## ANÁLISIS DE ACTIVIDADES EN EL SITIO

En el sitio se pudieron encontrar tres vocaciones, las cuales son: deportiva, comercial y transporte. En el ámbito deportivo, el espacio cuenta con 5 canchas de ecuavóley, que es la principal actividad durante los fines de semana, acercando a la gente de 3 a 6 de la tarde; seguido de un uso comercial, los días miércoles y sábados de 5 am hasta las 12 pm. También existe una zona de espera para transporte interprovincial y local, con gran afluencia de lunes a viernes.

### USOS ○

- 01. DEPORTIVO
- 02. COMERCIAL
- 03. TRANSPORTE

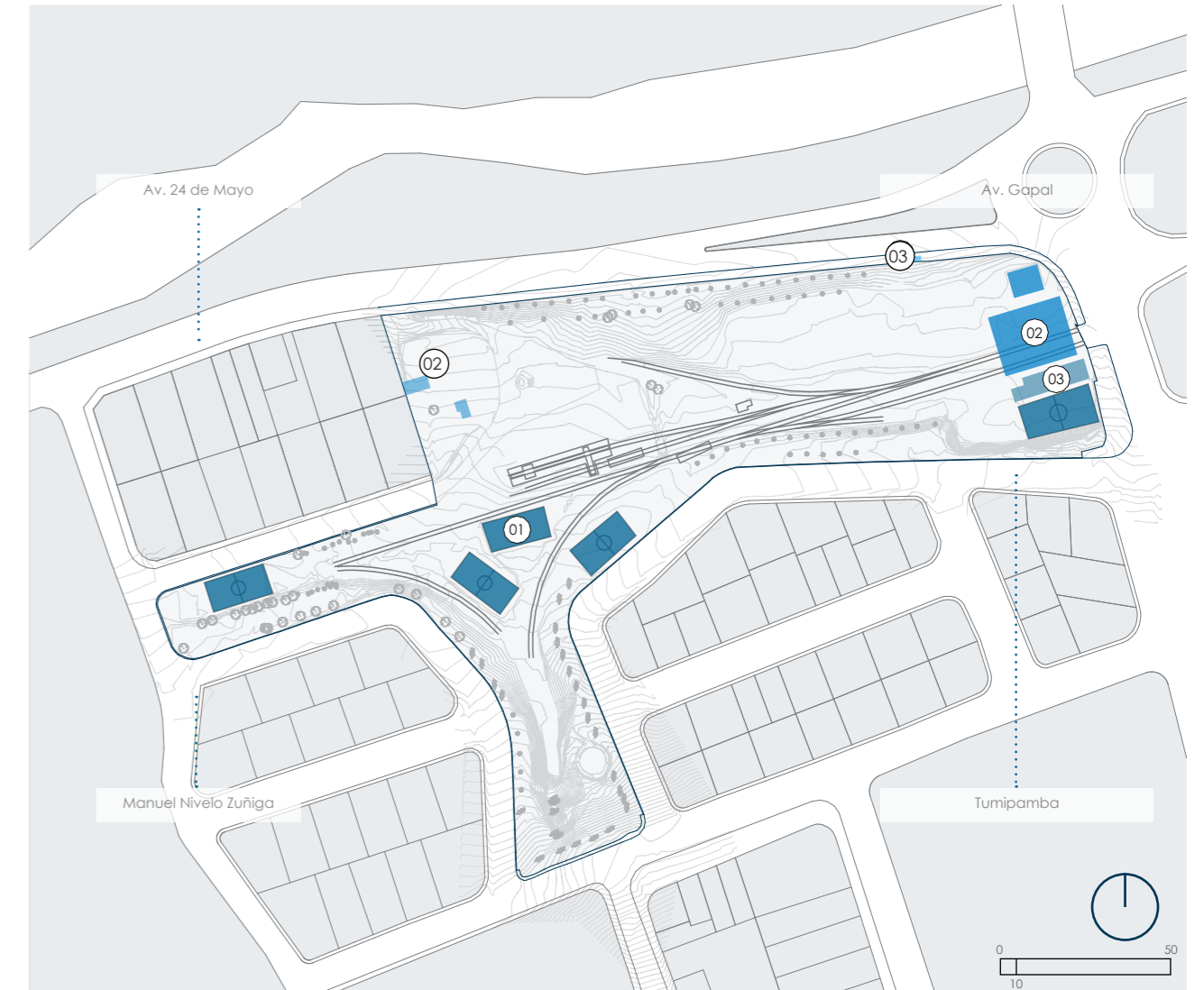
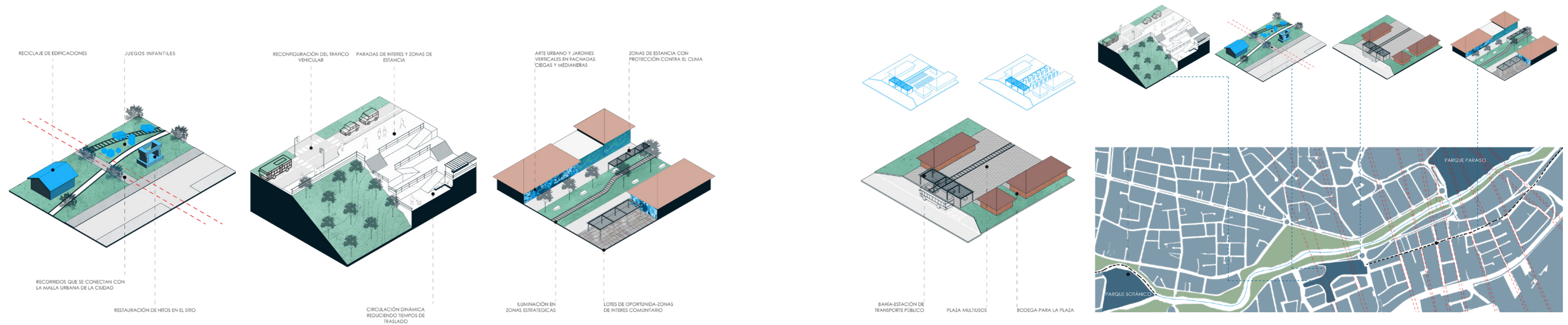


Figura 55. Análisis de Soleamiento.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

# ESTRATEGIAS URBANAS (PRIMERAS INTENCIONES)



V

# PROCESOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA



# ENCUESTAS

El objetivo de la encuesta es tener una perspectiva más clara de los usuarios del sitio, la misma está basada en la encuesta de Diversidad Social en el Espacio Público de Gehl.

De esta manera conocer datos básicos de los usuarios, como la edad y el género, la frecuencia con la que se visita el sitio, su forma de movilización, la relación con el espacio, que actividades se llevan a cabo durante su visita, la percepción sobre el estado del espacio público, la convivencia entre los vecinos y la percepción de seguridad de estos, además de sus necesidades y demandas.

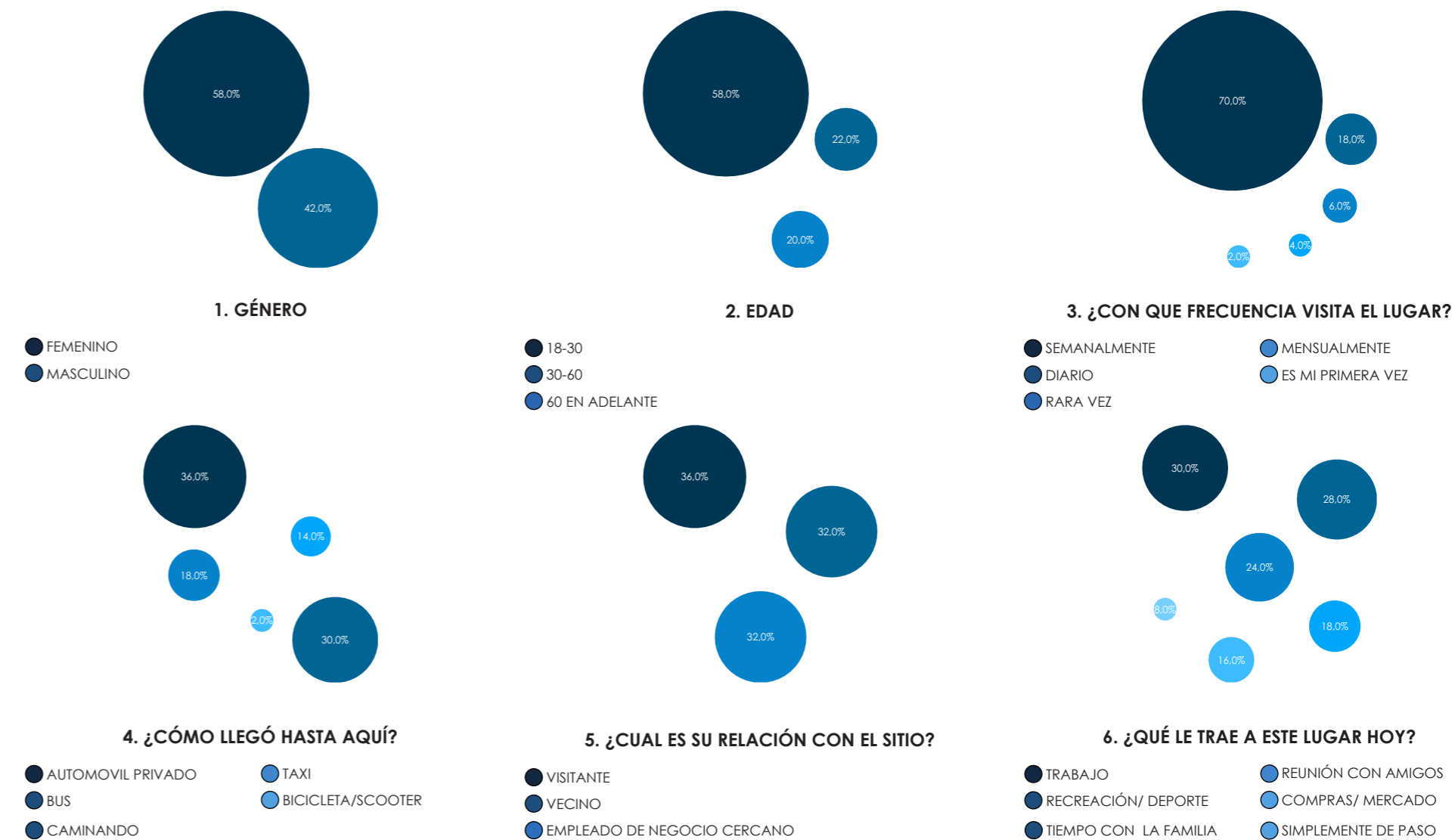
Siendo parte de un esquema de participación que será complementario a la realización de grupos focales, donde se tomaran en cuenta aspectos más específicos para tener una visión más amplia de la opinión de la gente, esta se realizó en la Unidad Educativa Fe y Alegría, siendo vecina del sitio, sus alumnos son potenciales usuarios del mismo, viéndose así la necesidad de integrarlos en la toma de decisiones. Creando distintos espacios y usos del sitio ligados directamente a las respuestas de los habitantes, pues es importante que lo que se vaya a implementar en el sitio ayude a la correcta intervención y ejecución del Plan de Movilidad y Espacio Público.

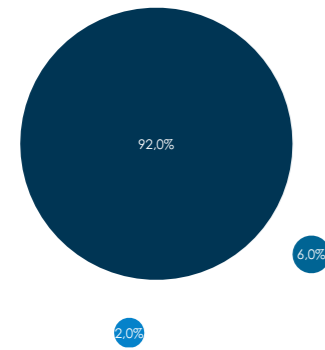


Figura 56. Vida comercial en el sitio.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

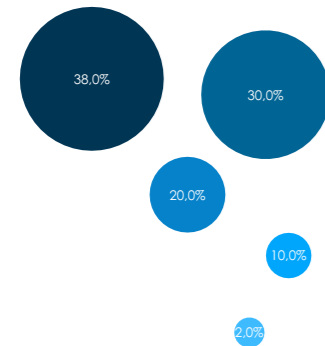
# RESULTADOS





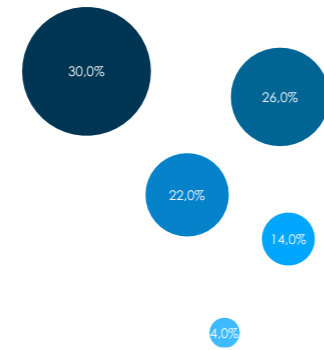
7. ¿CUANTO TIEMPO PLANEA PASAR AQUÍ EL DÍA DE HOY?

- UNA HORA O MAS
- 30 MINUTOS
- 10 MINUTOS



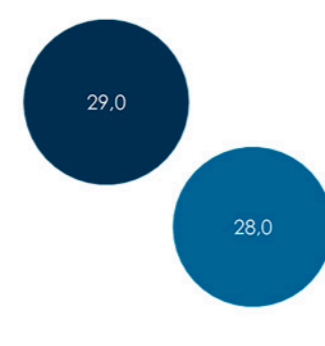
10. ¿QUÉ TAN SEGURO SE SIENTE EN ESTE ESPACIO?

- MUY BUENO
- MUY MALO



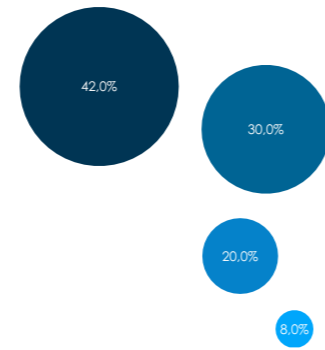
8. ¿QUÉ PERCEPCIÓN TIENE SOBRE EL ESTADO DEL ESPACIO PÚBLICO?

- MUY BUENO
- MUY MALO



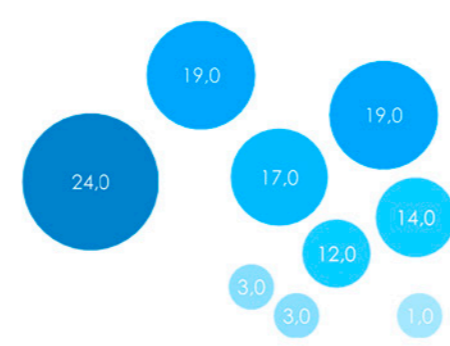
11. SELECCIONE QUE DEBERIA INCLUIRSE EN ESTE ESPACIO PÚBLICO

- JUEGOS INFANTILES
- ZONAS DEPORTIVAS
- ZONAS DE DESCANSO
- LOCALES COMERCIALES
- BAÑOS
- CAFETERÍAS
- PLAZA
- ESPACIOS CULTURALES
- SEGURIDAD
- ILUMINACIÓN
- ZONA DE HIDRATACIÓN



9. ¿CÓMO FUNCIONA EL ESPACIO PÚBLICO EN TÉRMINOS DE CONVIVENCIA?

- MUY BUENO
- MUY MALO



Los resultados obtenidos muestran que la mayor parte de los encuestados son del género femenino (el 56 %). La edad predominante corresponde al rango entre **30 y 60 años** (58%), seguido de 18 a 30 (22%) y por último esta el de 60 años en adelante (20%). La frecuencia de visita con más respuestas corresponde a **semanalmente** (70%), a continuación diario (18%), seguido de raramente/una vez al año (6%), mensualmente (4%), por último es mi primera vez aquí (2%). El método de transporte más utilizado para llegar al sitio es en **automóvil privado** (36%), el segundo más utilizado es el bus (28%), seguido de caminando (20%), en taxi (14%) y en bicicleta (1%).

En cuanto a la relación con el sitio la opción más señalada es **visitante del lugar** (36%), seguida de vecino (34%) y por último empleado de negocio (30%). Las dos opciones principales de actividades que se realiza son **trabajo** (30%) y **recreación/deporte** (28%), seguido de pasar tiempo con la familia (24%), reunión con amigos (18%), compras/mercado (16%) y simplemente de paso (8%). El periodo de estancia más prolongado en el lugar es **de una hora o más** (92%), esto teniendo en cuenta que la mayoría de usuarios en dar esta respuesta dijeron que pasarían más de 3 horas, seguido de 30 minutos (6%) y 10 minutos (2%). Sobre el estado físico del espacio público predomina el **"muy malo"** (34%), mientras tanto solo un 4% lo considera como "muy bueno". Respecto a la percepción de seguridad la mayoría señala como "muy buena" (38%), contra solo un 10% que considera "muy mala", estos resultados se dan por la conformación de una comunidad externa existente. Para finalizar las zonas que deberían incluirse según los usuarios son: **juegos infantiles** (58%), zonas deportivas (56%), zonas de descanso (46%), locales comerciales y baños (38%), cafeterías (34%), plaza (24%), espacios culturales (14%), iluminación y seguridad (6%) y seguridad (2%).



Figura 57. Vida en el sitio.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

## TALLERES DE TRABAJO



Figura 58. Grupo de trabajo Básica.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

El primer taller de participación fue realizado el día 29 de marzo de 2023 en la Unidad Educativa Fe y Alegría ubicada a unas calles del sitio de intervención. Este primer acercamiento se enfocó en un curso de 30 estudiantes que cursaban el 7mo grado de educación básica, basándose en un proceso similar que se llevó a cabo en uno de los referentes previamente analizados, La Plaza D'EN Baro del Estudio Equal Saree en Barcelona, España.

En este taller se dio una explicación del proyecto y de la importancia de la arquitectura participativa en el proceso, posterior a esto se indicó cual iba a ser su aporte al proyecto, se realizó una lluvia de ideas en donde todos los estudiantes expresaron sus necesidades y deseos para el lugar. Se formaron 5 grupos de 6 estudiantes a los cuales se les entregó los materiales necesarios para que ellos nos puedan plasmar las opiniones que comentaron anteriormente.

Los materiales que se les entregaron fueron un plano axonométrico de la zona a intervenir, texturas de pisos como: ladrillo, adoquín, caucho granulado de colores, césped, etc. Sellos con diferentes actividades como: futbol, ciclismo, lectura, ping pong, escalada entre otros. El resultado fue un collage en el que los estudiantes transmitieron sus ideas y anhelos para mejorar el espacio público.

El segundo taller de participación se desarrolló el 30 de marzo de 2023, este taller fue enfocado a 26 estudiantes que cursaban 2do de bachillerato. Al igual que en el primer taller se explicó el proyecto y cuál iba a ser su aporte, así mismos se realizó una lluvia de ideas en la cual expusieron sus opiniones y necesidades con respecto al espacio de la ex estación Miguel Ángel Estrella y su eje férreo. En esta ocasión se formaron 4 grupos de 5 y un grupo de 6 personas, se les entregó los materiales que se utilizaron en el primer taller, sin embargo, lo que se les pedía a los estudiantes por su edad más avanzada era un moodboard en el cual no solo plasmaban sus ideas con imágenes o stickers sino también con palabras.

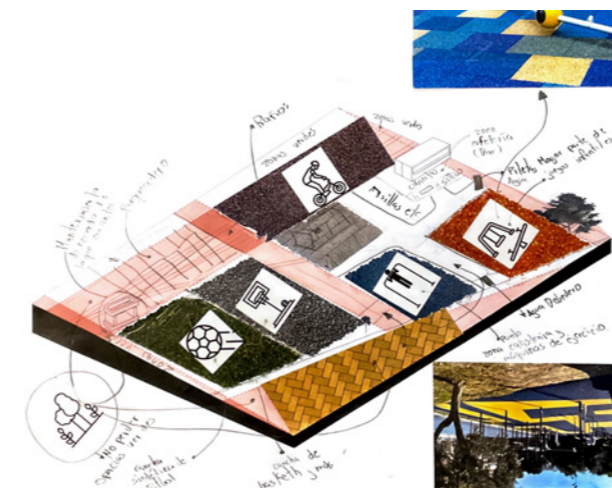


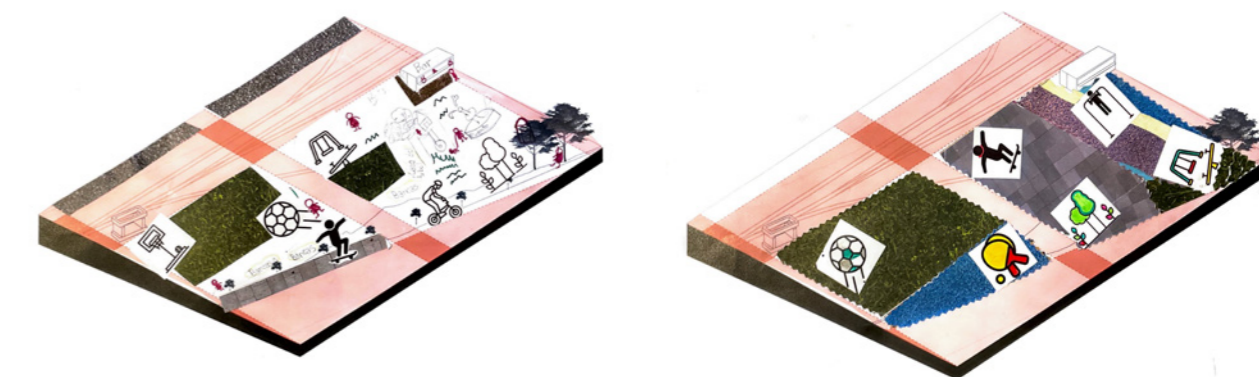
Figura 61. Resultados del taller.



Figura 59. Grupo de trabajo Bachillerato. Fuente: Elaboración propia, 2023.



Figura 60. Indicaciones a los grupos de trabajo. Fuente: Elaboración propia, 2023.



Fuente: Elaboración propia en base al resultado de los grupos de trabajo, 2023.

## CONCLUSIONES

Como resultados de los talleres de participación en la unidad educativa Fe y Alegría se identificó que actividades como: fútbol, ciclismo, calistenia, juegos infantiles, skate y básquet son las preferidas por los estudiantes, a parte de estas ellos propusieron actividades como cine y teatro.

También expresaron necesidad de zonas de estancia con protección al clima, basureros, baños, zonas de hidratación e iluminación. Así mismo expresaron la falta de seguridad que existe en el lugar, sugirieron personal e insumos. En cuanto a los materiales relacionaron materiales suaves como césped y pisos de caucho granulado con las actividades recreativas mientras que los materiales duros como ladrillo y adoquín se relacionaron más con los recorridos y las zonas de estancia.

Además, solicitaron no perder espacios verdes e incrementar la vegetación, mantener elementos que nos recuerden el pasado e incluir comercios en el programa del proyecto.

En conclusión, a las encuestas realizadas a usuarios del espacio se identificó una mayor afluencia de personas entre los 18 a 60 años, por lo que es necesario tener actividades que promuevan el interés de personas menores a 18 años. Los niños que se encuentran en el sitio no cuentan con un lugar para interactuar, únicamente esperan mientras sus familiares terminan con sus actividades. La gran mayoría de los usuarios visitan el sitio semanalmente por las pocas actividades



que se encuentran en el espacio, limitándose al mercadillo y vóley; sin embargo, estas solo ocurren los miércoles, sábados y domingos en horas específicas, dando como resultado un espacio abandonado el resto de la semana.

Así mismo los períodos de estancia en el lugar son prolongados, pero como se mencionó anteriormente esto no ocurre todo el tiempo, siendo necesario incrementar y diversificar los usos y actividades a lo largo de la semana, planificando un cronograma para los días en los que no existe ningún tipo de movimiento.

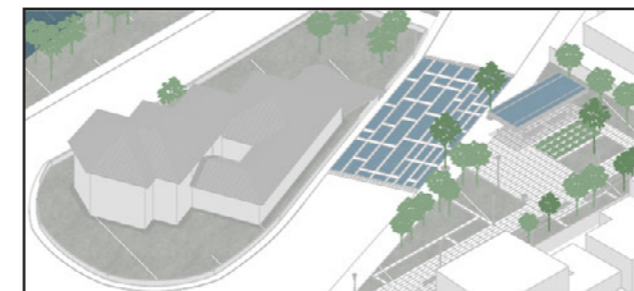
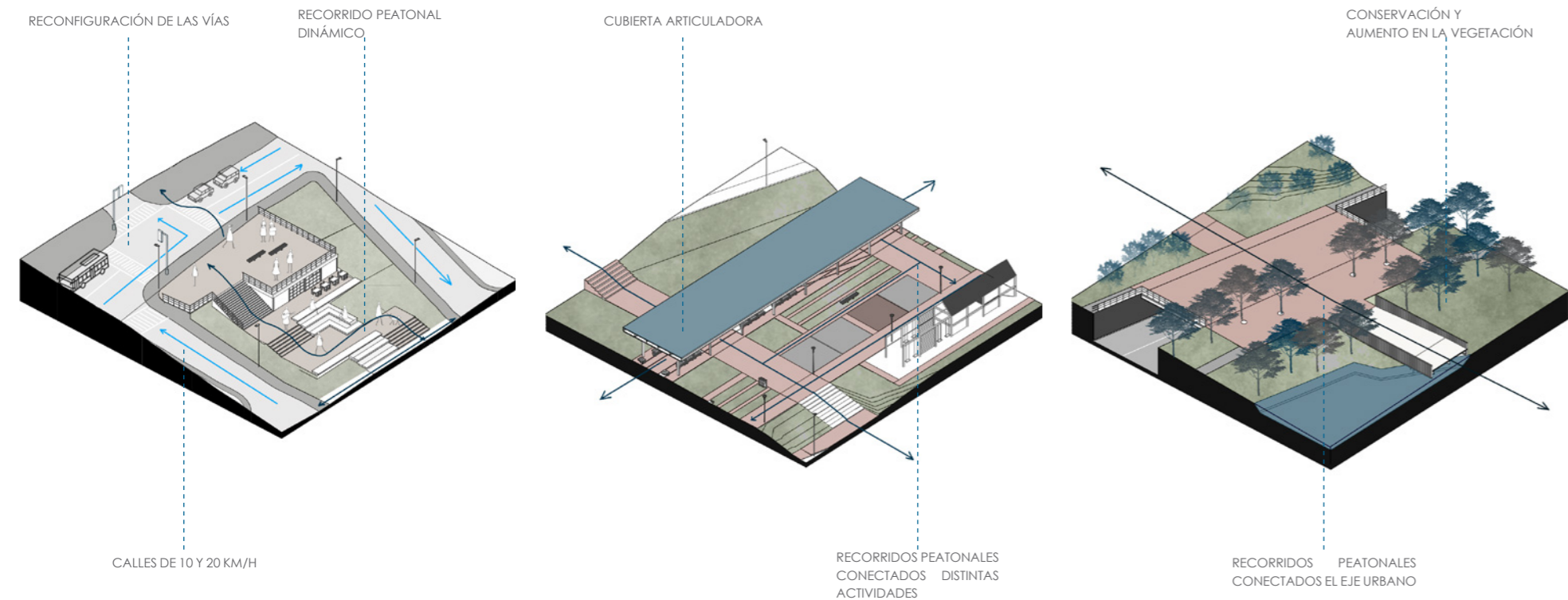
El automóvil privado y el transporte público son el principal método para llegar a este espacio, el cual está bien conectado con el resto de la ciudad, siendo necesario mejorar el servicio de transporte público y generar conexiones con las ciclovías actuales; promoviendo el uso de transporte alternativo y así disminuir la huella de carbono generada por el automóvil. Para resolver los problemas viales de la zona nos remitimos al Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca, específicamente en el Tomo II del mismo. Donde se dictaminan los objetivos, criterios y estrategias para una movilidad sostenible en la ciudad.

Partiendo por el "anhelo ciudadano de vivir en una ciudad segura, accesible, recogida mediante los

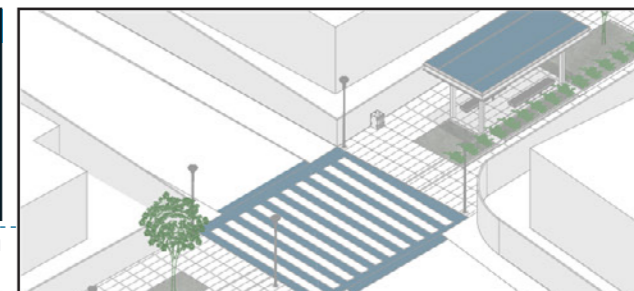
procesos de participación desde las fases iniciales del PME, hasta la construcción de la propuesta para continuar en el proceso posterior de implementación, gestión y actualización de este." (Cueva et al., 2015). La mayoría de los usuarios considera que el estado físico del sitio es muy malo, alegando que el espacio se encuentra abandonado y en deterioro, señalando la inconformidad de los usuarios dada la falta de mantenimiento de la zona, además, es importante mencionar que carece de elementos urbanos para ser calificados, limitándose a las canchas informales y al espacio verde.

En cuanto a la percepción de seguridad una gran parte de encuestados se sienten seguros, aunque esto solo ocurre cuando existe afluencia de gente (vóley o mercadillo), este resultado también es ocasionado por la conformación de una comunidad en el sector, mientras que para personas externas su percepción es de inseguridad. Los espacios faltantes más seleccionadas fueron zonas de recreación como: juegos infantiles, deportivas, estancia y comerciales. Además, indican la necesidad de iluminación, baterías sanitarias y seguridad, recalcando la falta de dinamismo del sitio.

# ESTRATEGIAS URBANAS



CALLES 10 O PEATONALES
VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA 10 KM/H
DISEÑO PEATONAL
PRIORIDAD PARA VECINOS Y SERVICIOS
CARGA Y DESCARGA EN SITUACIONES Y HORARIOS REGULADOS
LA BICICLETA FUNCIONA EN COEXISTENCIA CON LIMITACIÓN EN LA VELOCIDAD
ACCESO A VEHÍCULOS REGULADO
PLATAFORMAS ÚNICAS QUE REDUCEN LA VELOCIDAD DE LOS VEHICULOS Y MEJORAN LA FÁCIL CIRCULACIÓN DE PEATONES Y CICLISTAS



SECCIONES VIALES QUE FAVORECEN A LOS PEATONES

ACCESO VEHICULAR CONTROLADO  
USO DE BICICLETAS EN COEXISTENCIA



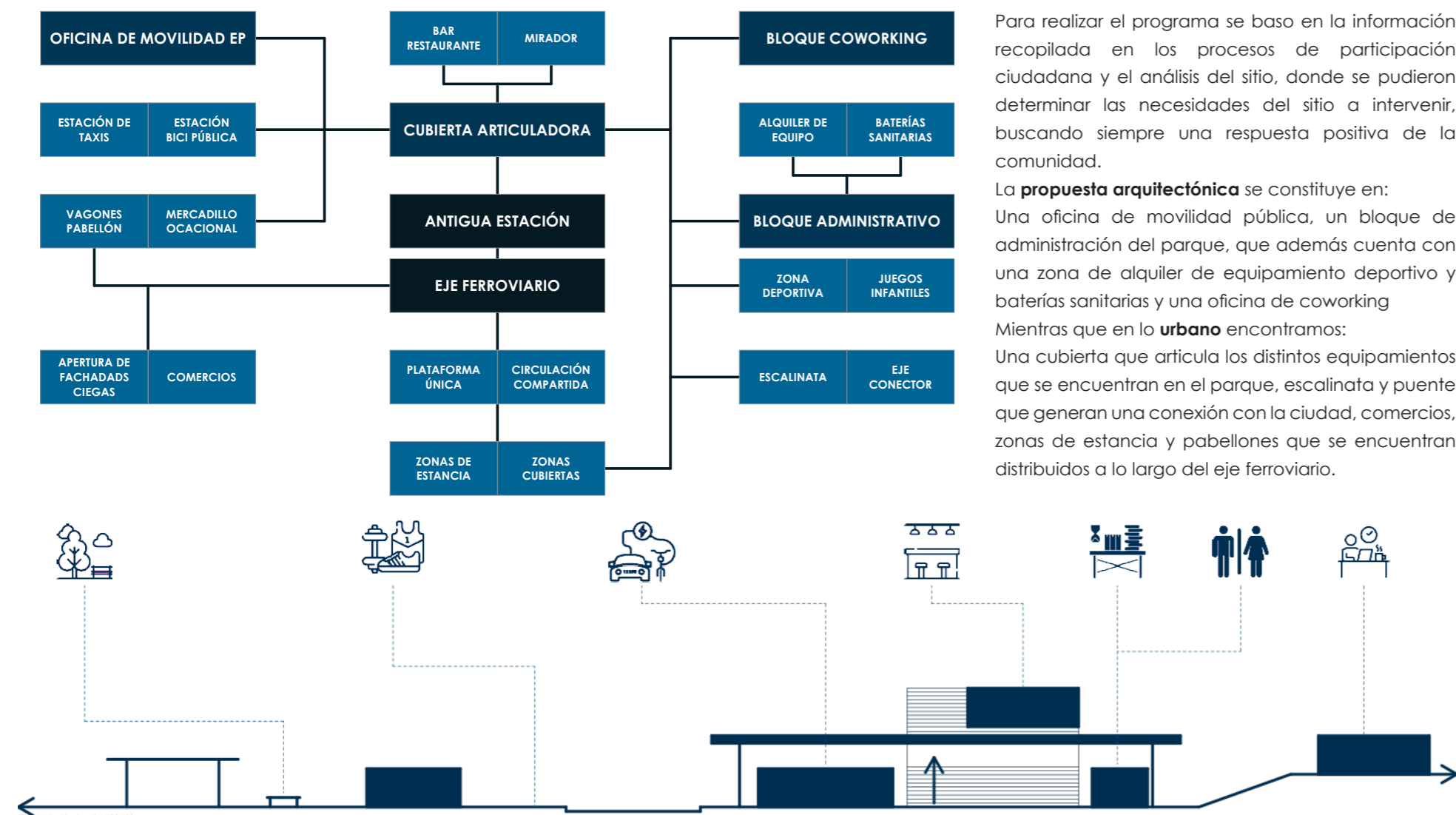


VI

ANTEPROYECTO ARQUITECTÓNICO



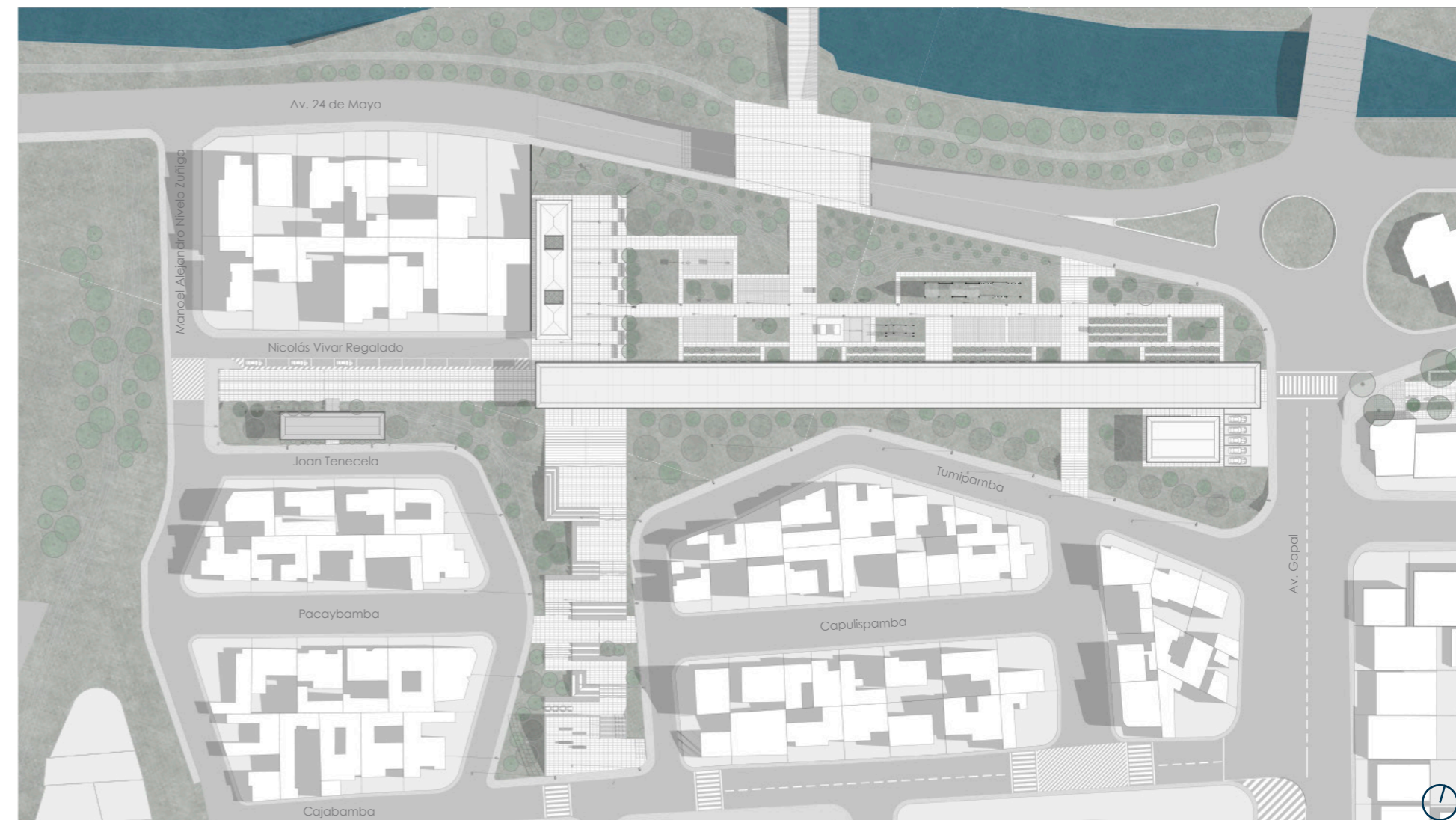
# ORGANIGRAMA FUNCIONAL



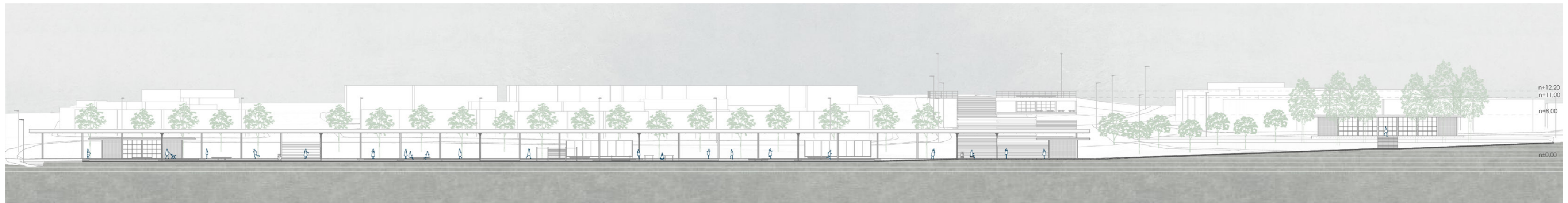
Para realizar el programa se basó en la información recopilada en los procesos de participación ciudadana y el análisis del sitio, donde se pudieron determinar las necesidades del sitio a intervenir, buscando siempre una respuesta positiva de la comunidad.

La **propuesta arquitectónica** se constituye en: Una oficina de movilidad pública, un bloque de administración del parque, que además cuenta con una zona de alquiler de equipamiento deportivo y baterías sanitarias y una oficina de coworking. Mientras que en lo **urbano** encontramos:

Una cubierta que articula los distintos equipamientos que se encuentran en el parque, escalinatas y puentes que generan una conexión con la ciudad, comercios, zonas de estancia y pabellones que se encuentran distribuidos a lo largo del eje ferroviario.



EMPLAZAMIENTO PARQUE  
ESCALA 1:1500



ALZADO FRONTAL  
ESCALA 1:500



SECCIÓN 1  
ESCALA 1:500

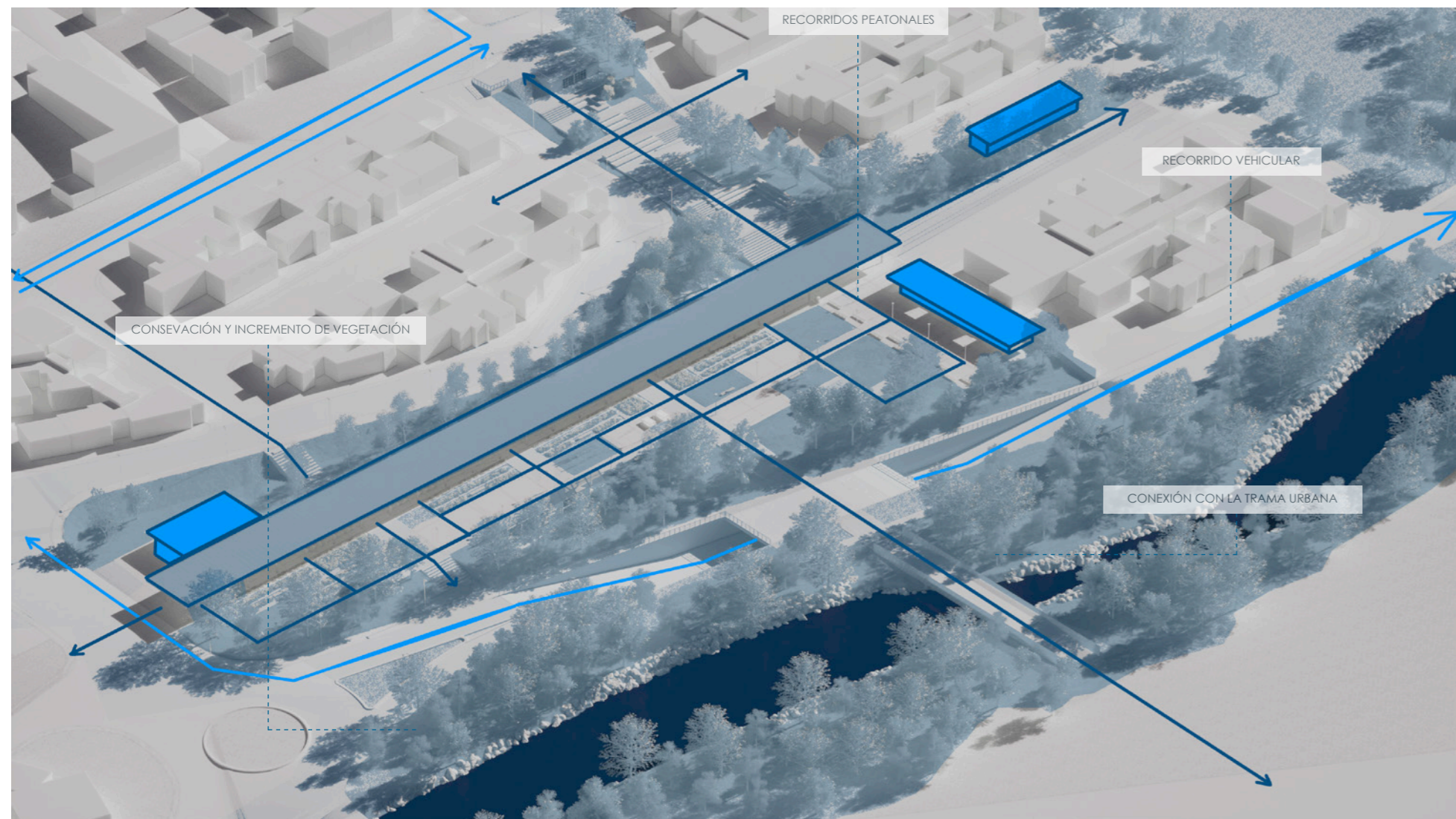


Figura 62. Resultados estrategias urbanas.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

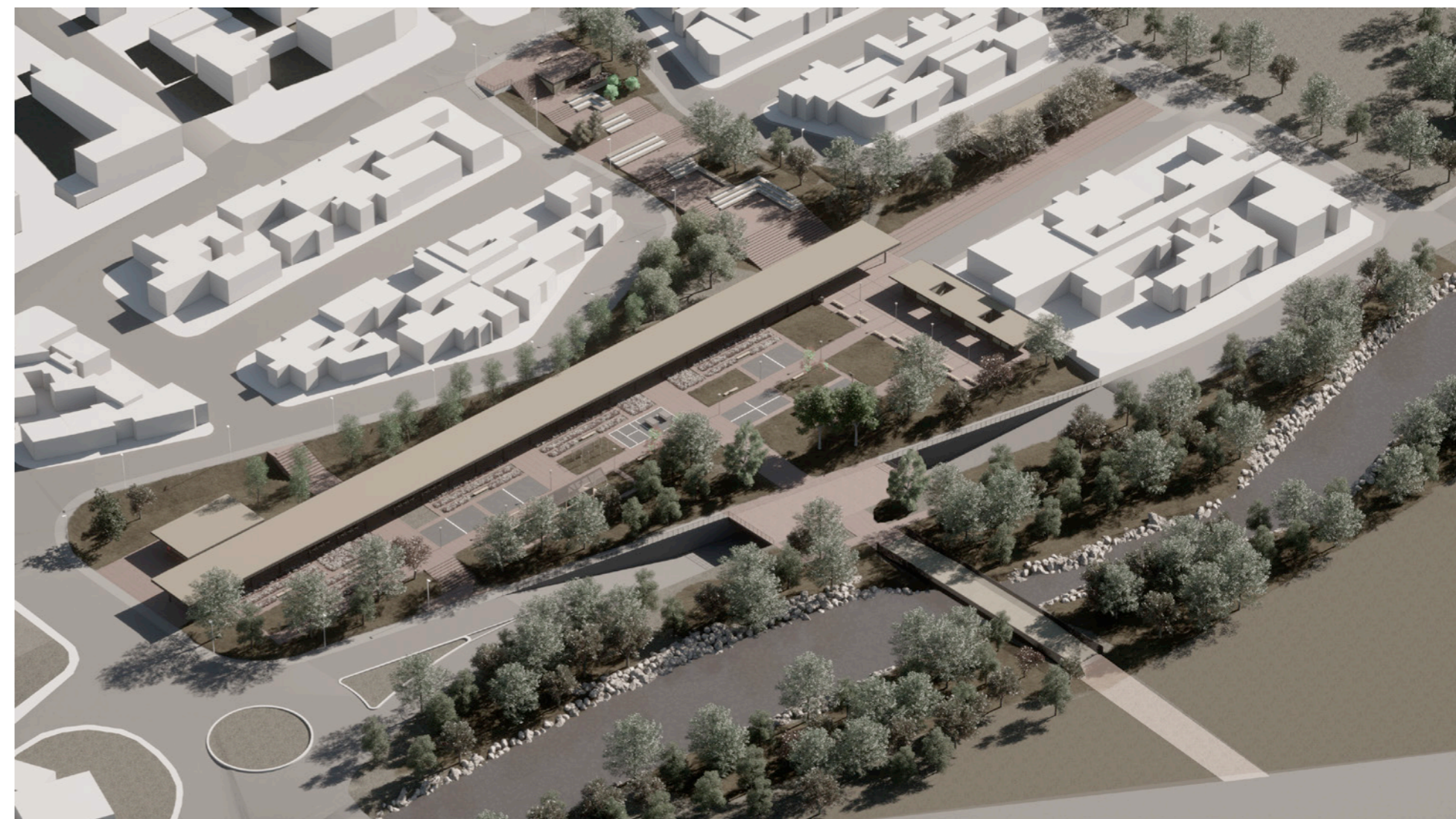


Figura 63. Axonometría del parque.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



Figura 64. Vista ingreso cubierta general.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



Figura 65. Vista ingreso cubierta general noche.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



Figura 66. Vista bloque de movilidad.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



Figura 67. Vista bloque de movilidad noche.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



Figura 68. Vista actividades deportivas en el parque.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

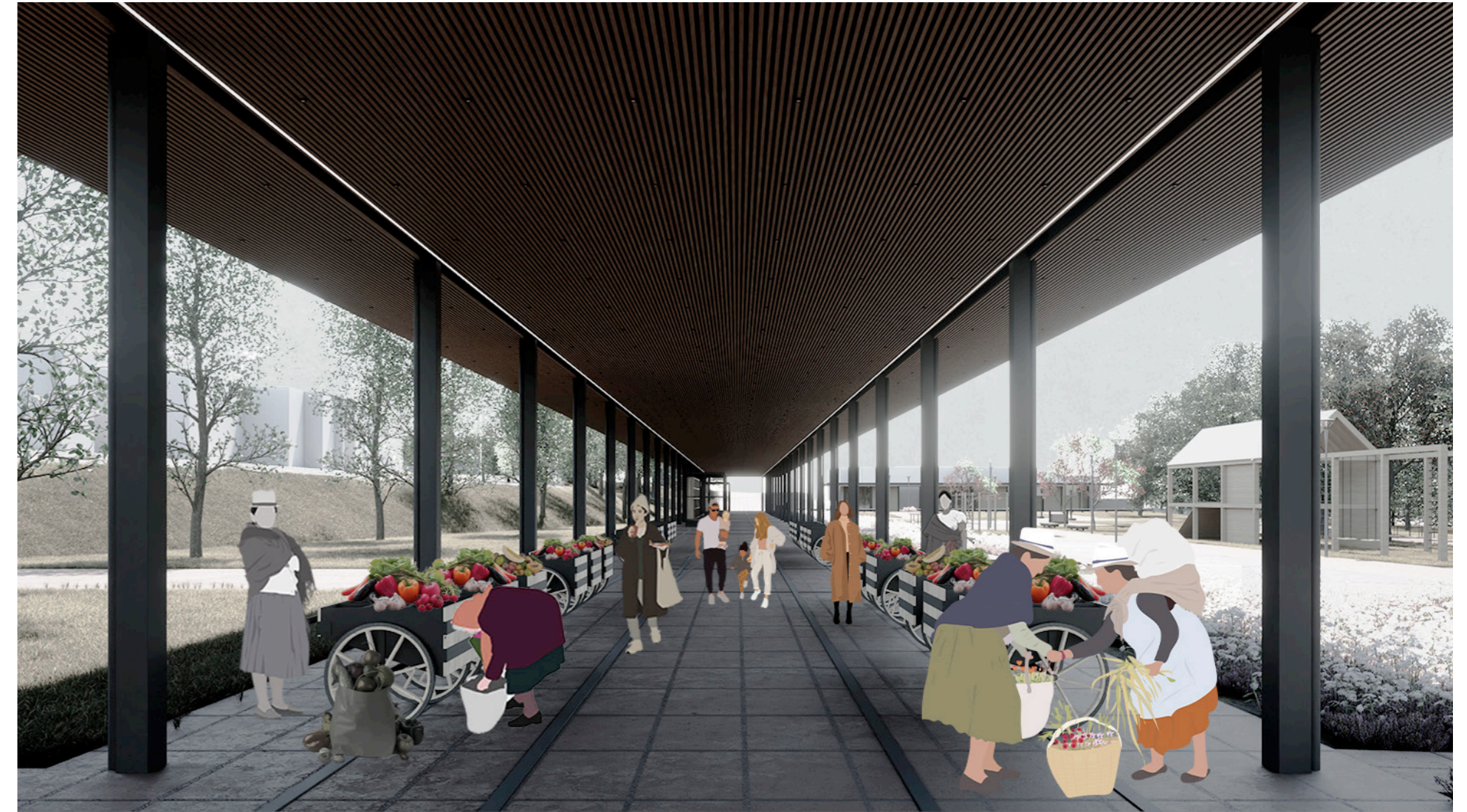
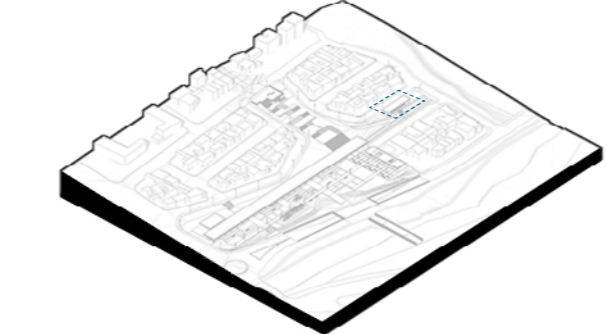
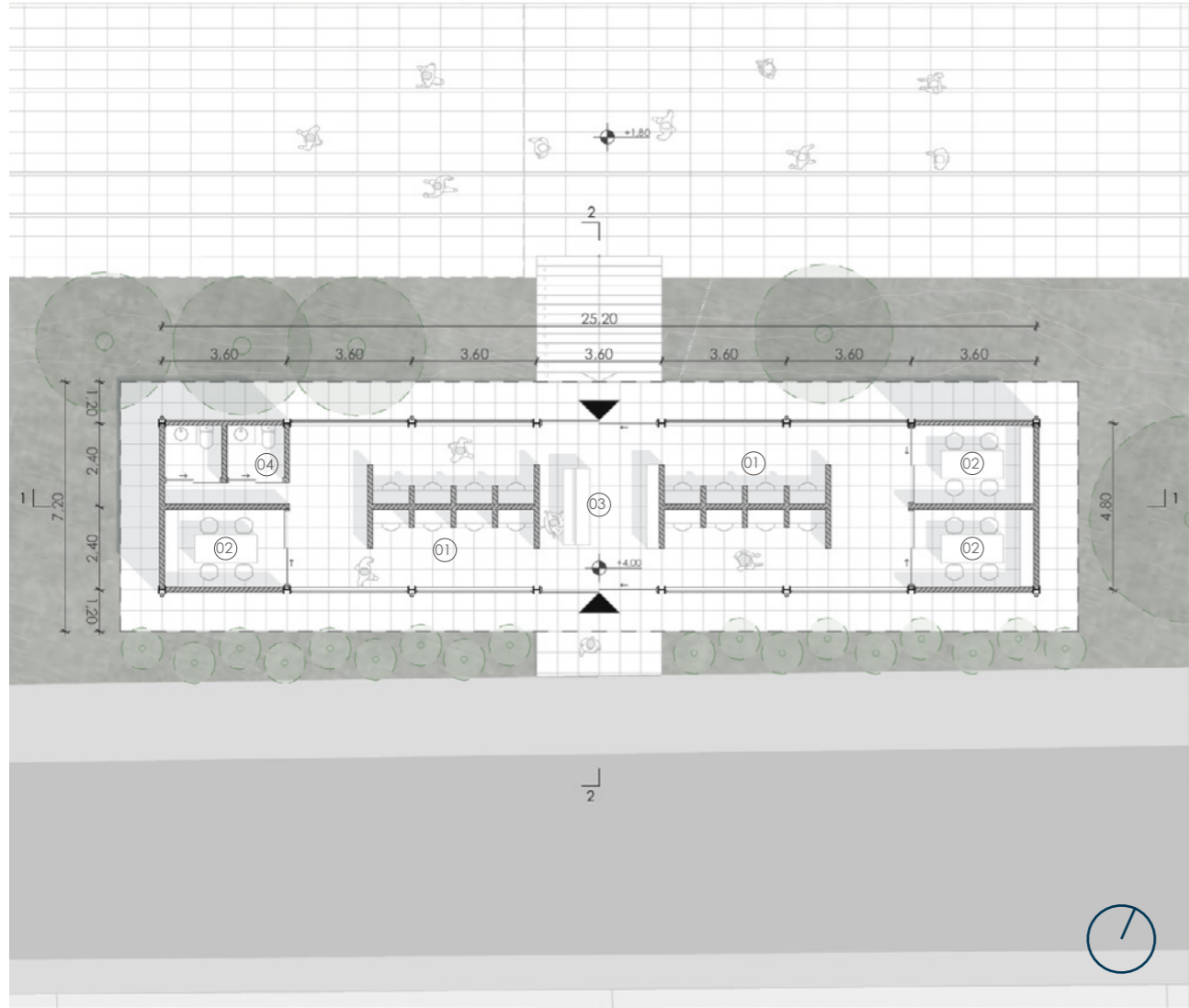


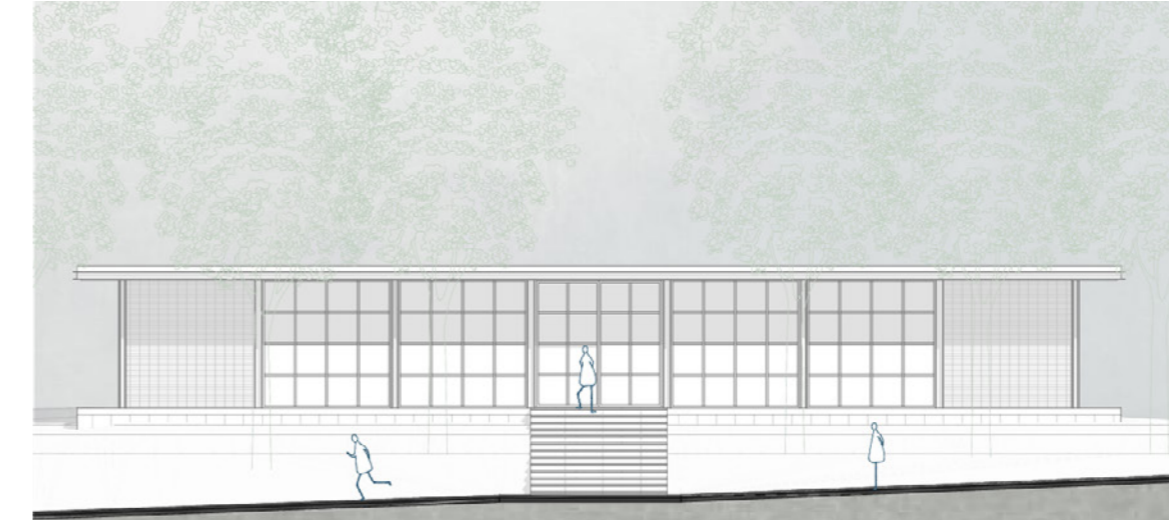
Figura 69. Vista actividades bajo la cubierta (mercadillo ocasional).

Fuente: Elaboración propia, 2023.

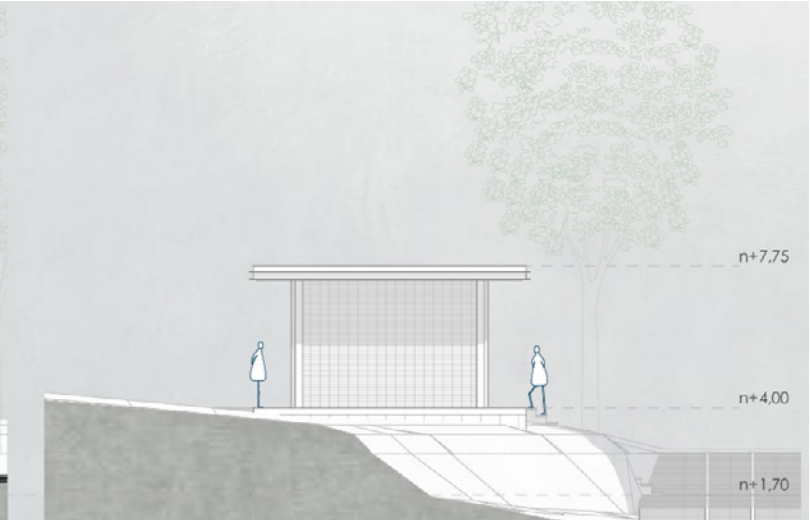


**ESTADO DE ESPACIOS**  
 01. Cubiculos de trabajo  
 02. Sala de reunión  
 03. Recepción  
 04. Baterías sanitarias

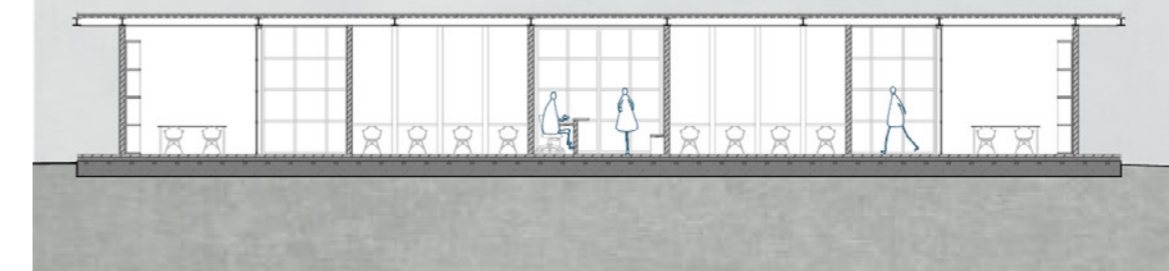
**PLANTA COWORKING**  
 ESCALA 1:200



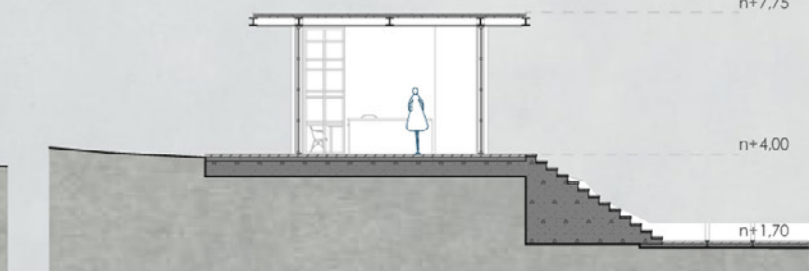
**ALZADO FRONTAL**  
 ESCALA 1:200



**LATERAL**  
 ESCALA 1:200



**SECCIÓN 1**  
 ESCALA 1:200



**SECCIÓN 2**  
 ESCALA 1:200



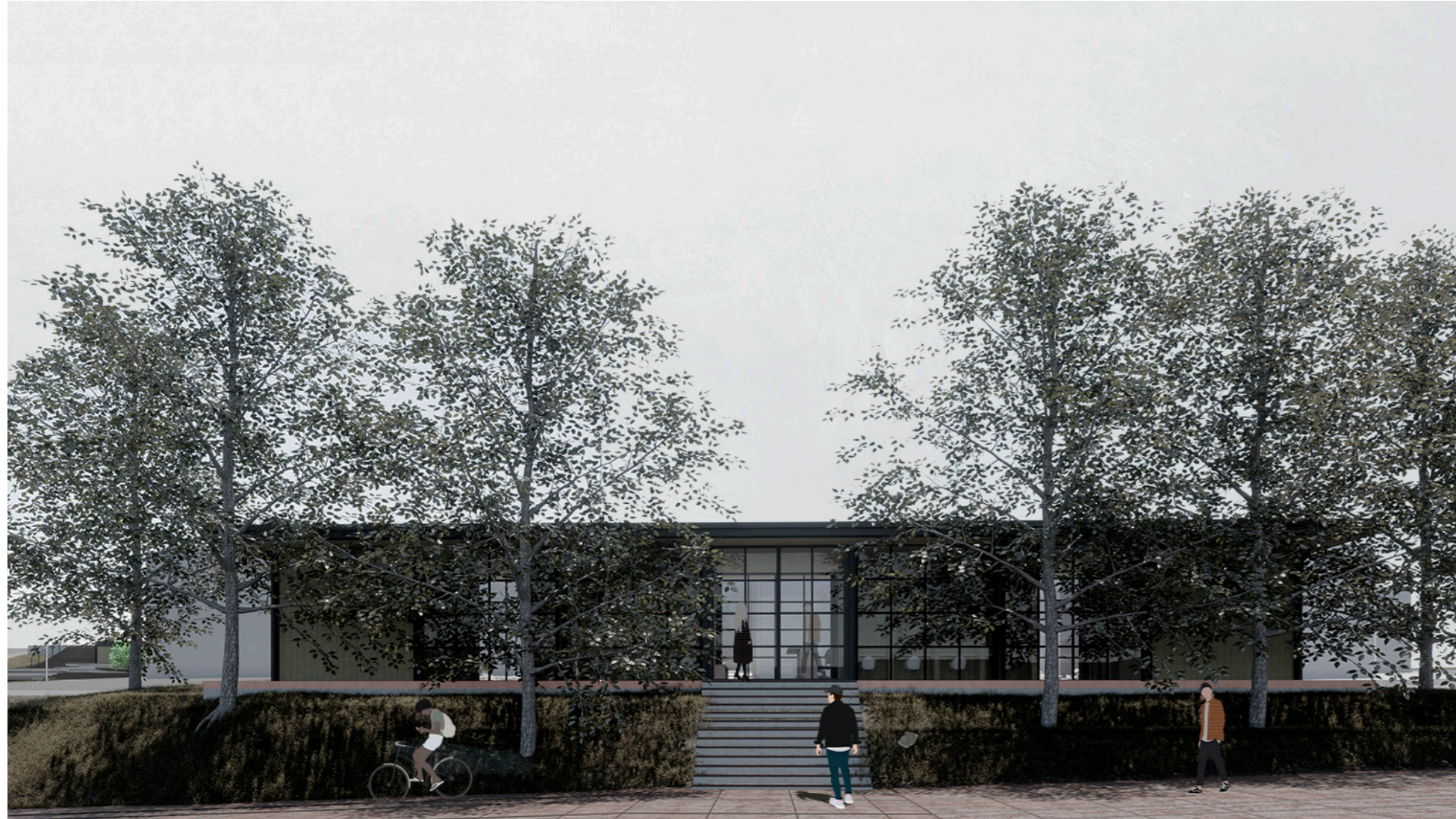


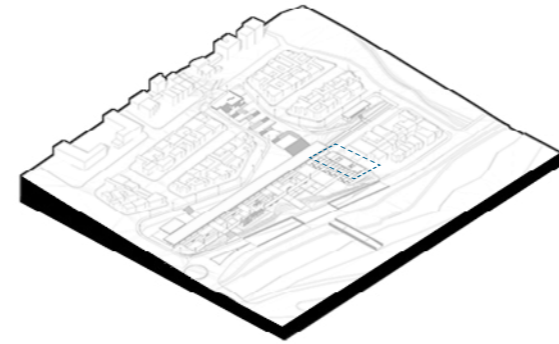
Figura 70. Vista desde la calle Nicolás Vívar Regalado bloque coworking.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



Figura 71. Vista desde la calle Joan Tenecela bloque coworking.

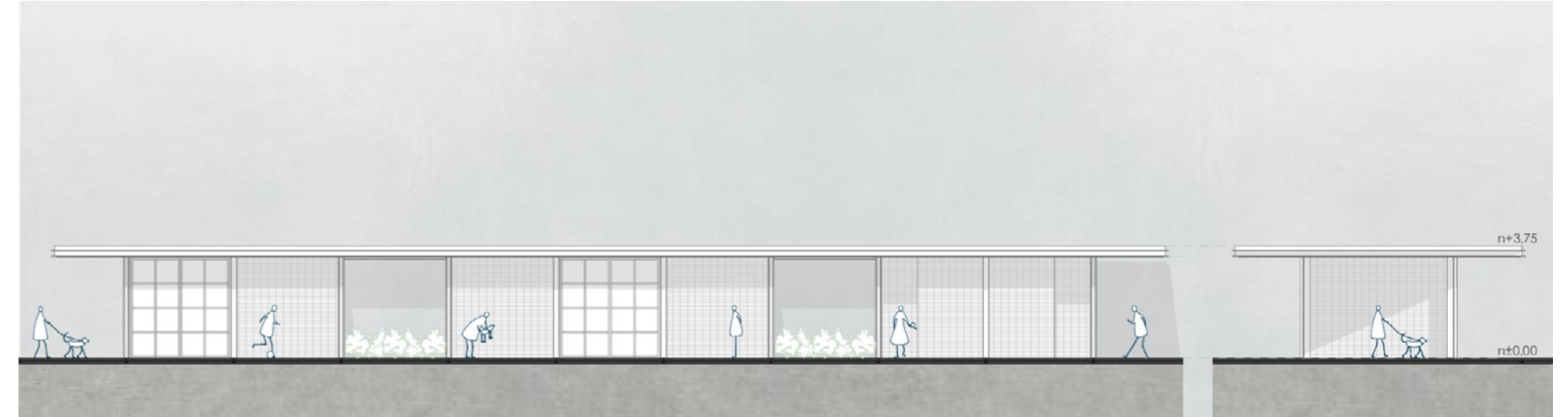
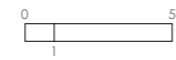
Fuente: Elaboración propia, 2023.



**ESTADO DE ESPACIOS**

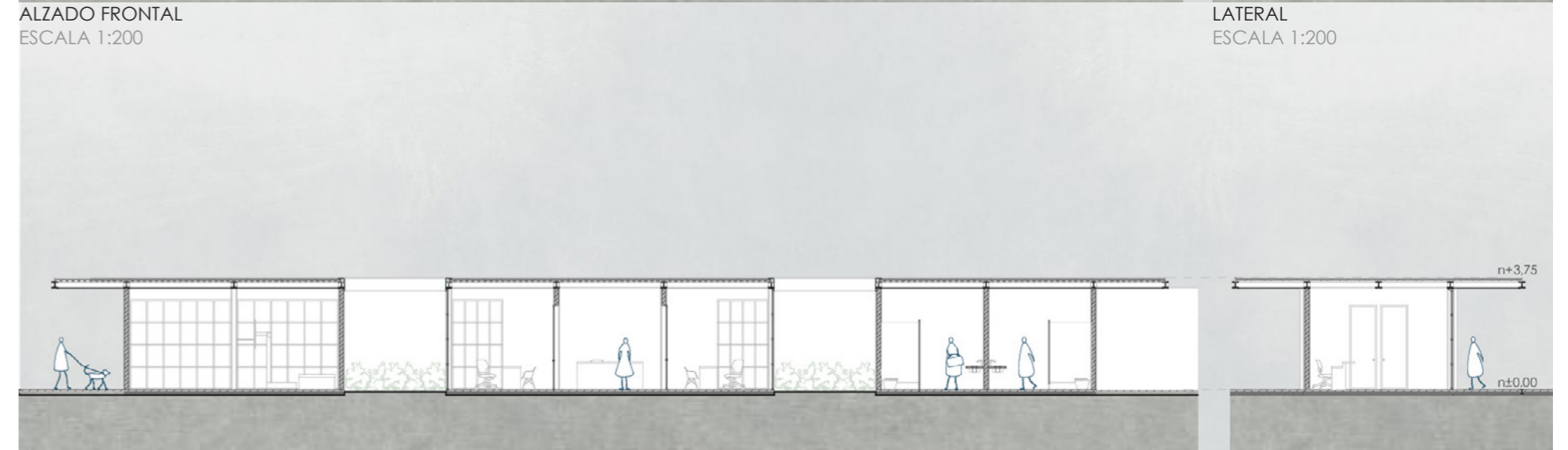
- 01. Oficinas de trabajo
- 02. Sala de reunión
- 03. Recepción
- 04. Baterías sanitarias
- 05. Alquiler de equipos deportivos
- 06. Bodega de equipos

**PLANTA ADMINISTRACIÓN GENERAL**  
ESCALA 1:250



**ALZADO FRONTAL**  
ESCALA 1:200

**LATERAL**  
ESCALA 1:200



**SECCIÓN 3**  
ESCALA 1:200

**SECCIÓN 4**  
ESCALA 1:200



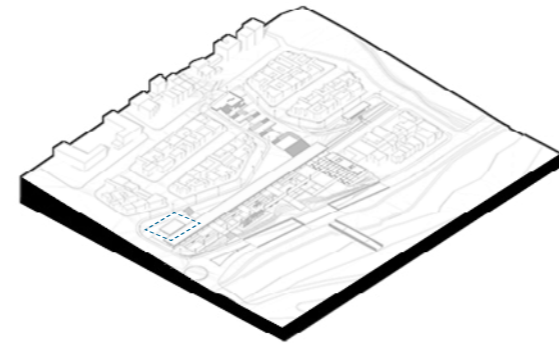
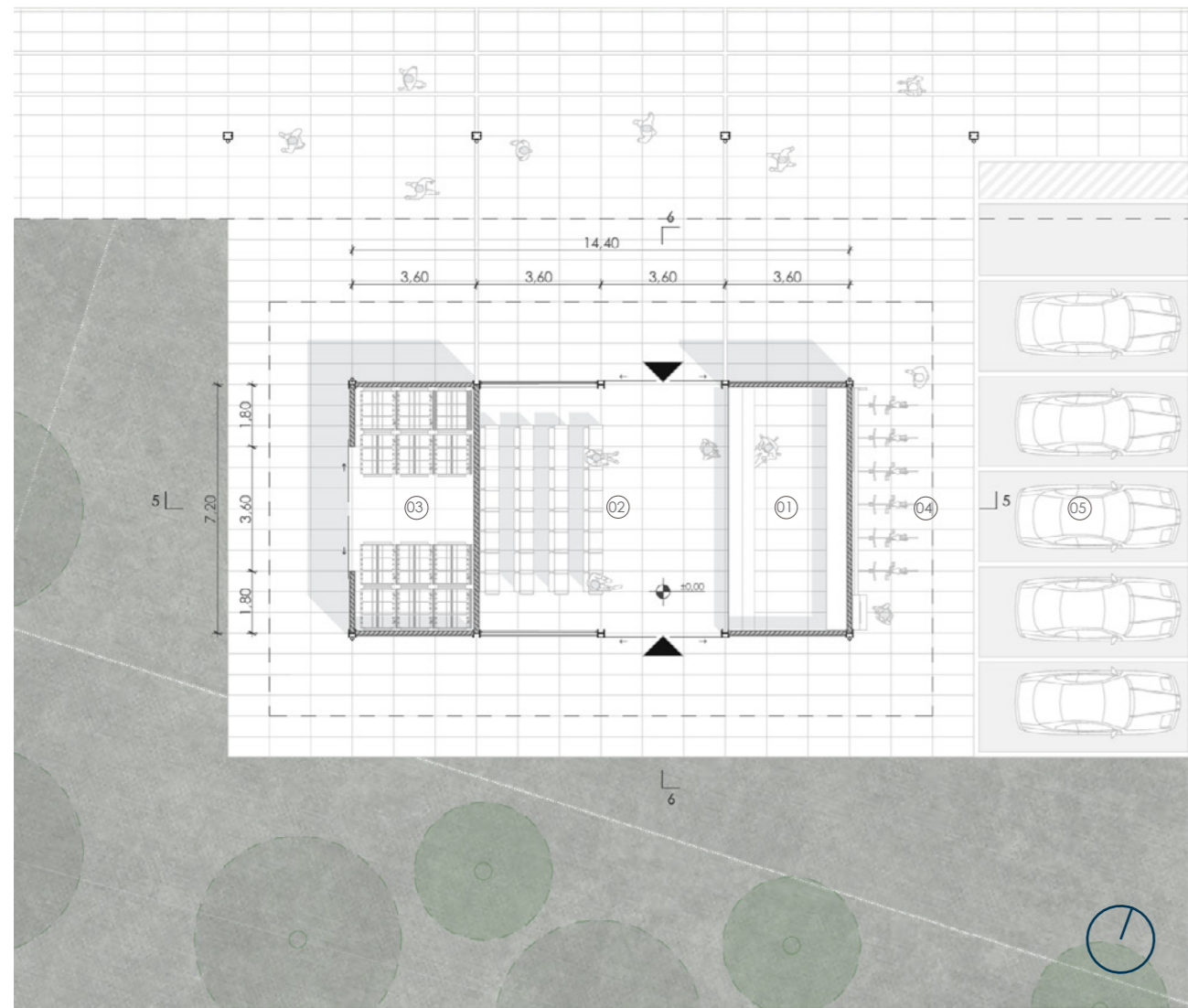
Figura 72. Vista principal bloque administrativo.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



Figura 73. Vista principal bloque administrativo desde cubierta.

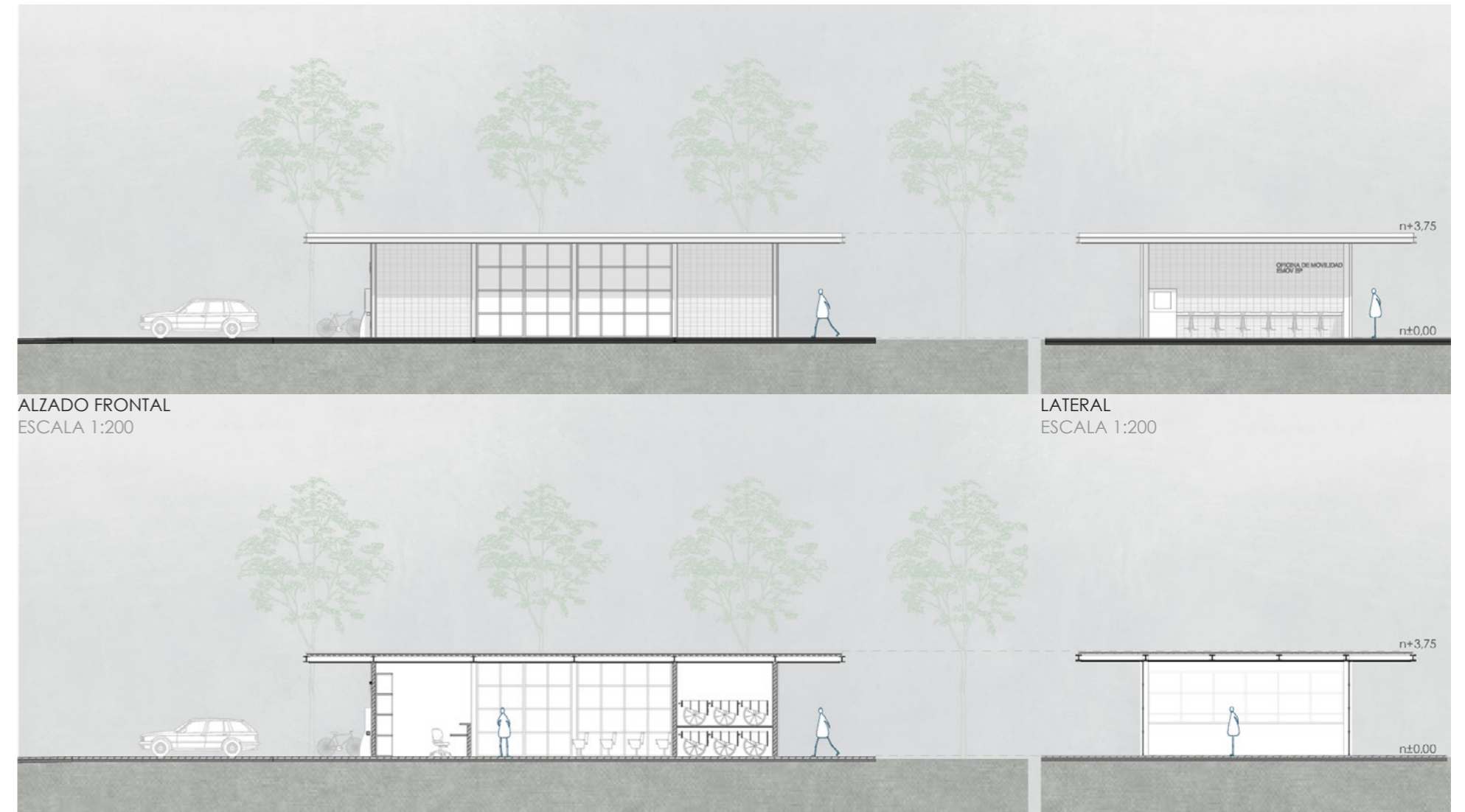
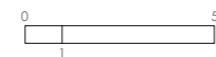
Fuente: Elaboración propia, 2023.



**LISTADO DE ESPACIOS**

- 01. Recepción/ área de trabajo
- 02. Zona de espera
- 03. Bodega mercadillo ocasional
- 04. Estación de bicicleta pública
- 05. Espacio taxis/ zona de embarque y desembarque

**PLANTA OFICINA DE MOVILIDAD**  
ESCALA 1:200



**ALZADO FRONTAL**  
ESCALA 1:200

**LATERAL**  
ESCALA 1:200

**SECCIÓN 5**  
ESCALA 1:200

**SECCIÓN 6**  
ESCALA 1:200

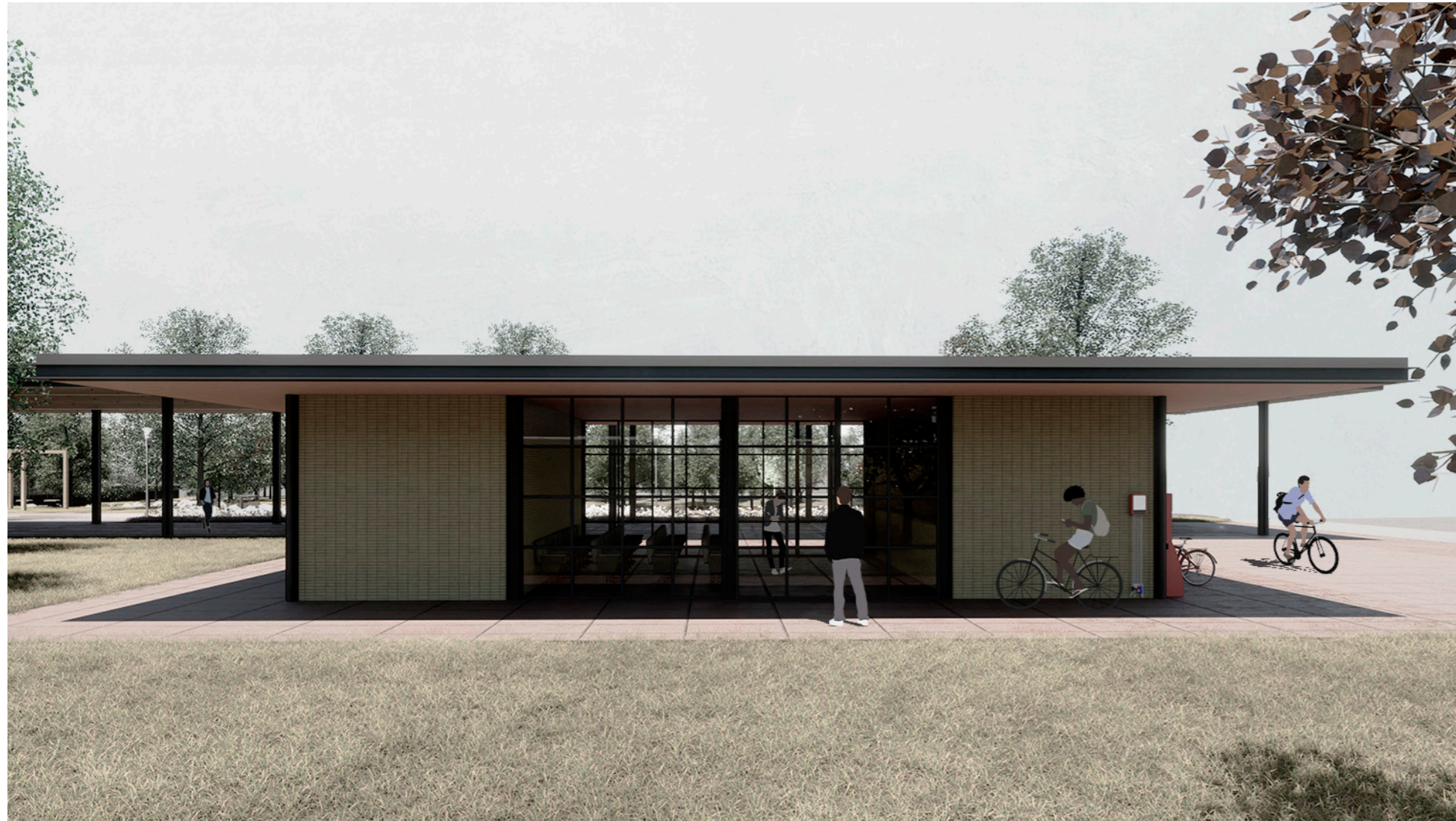


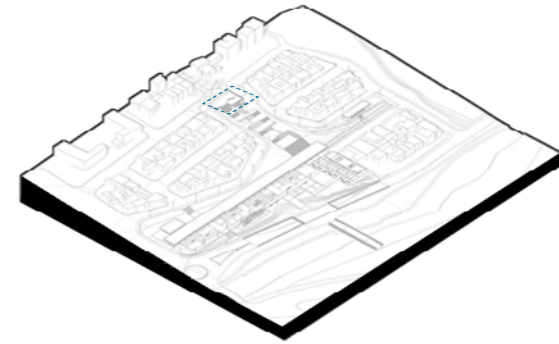
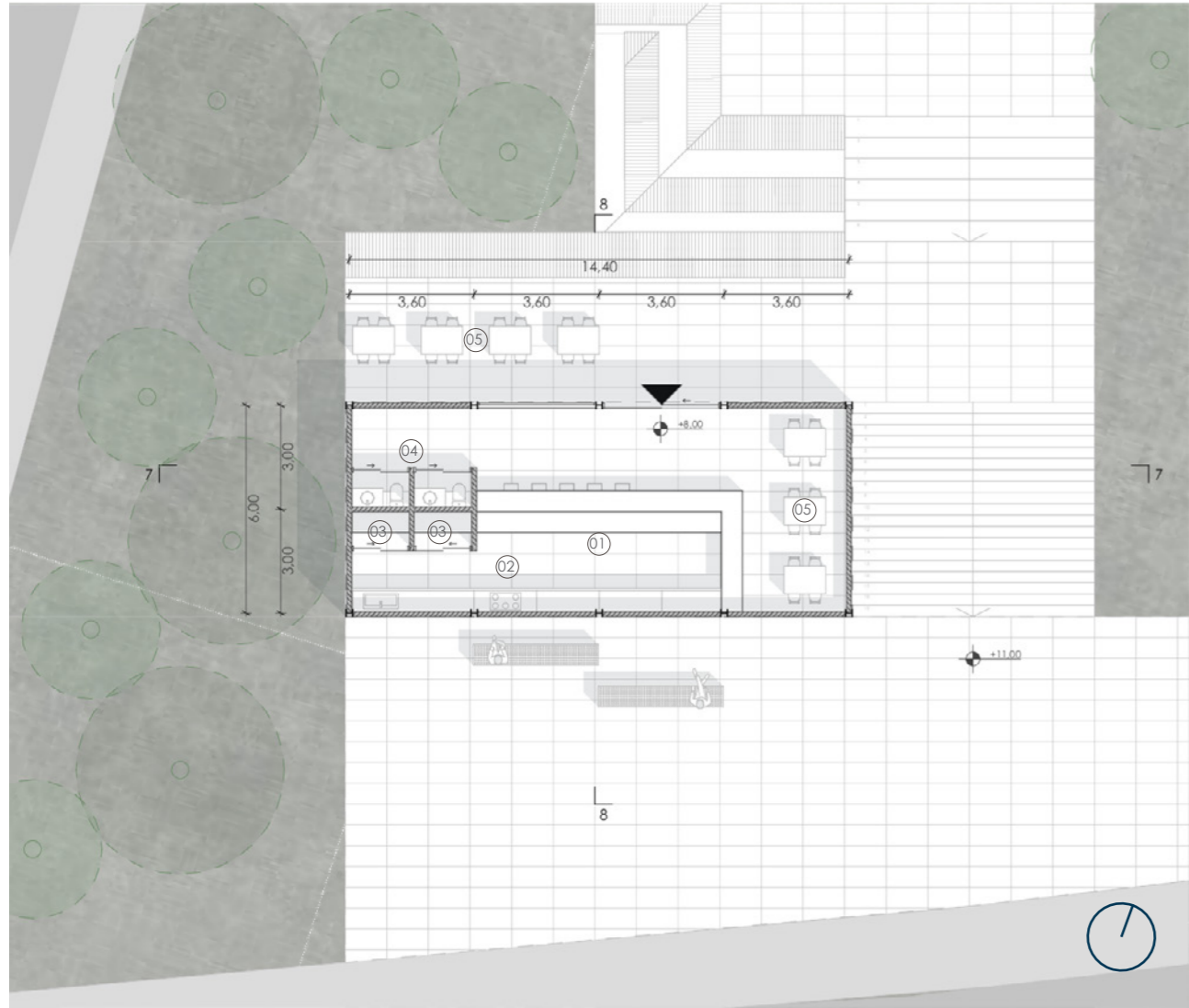
Figura 74. Vista posterior oficina de movilidad y transporte público.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



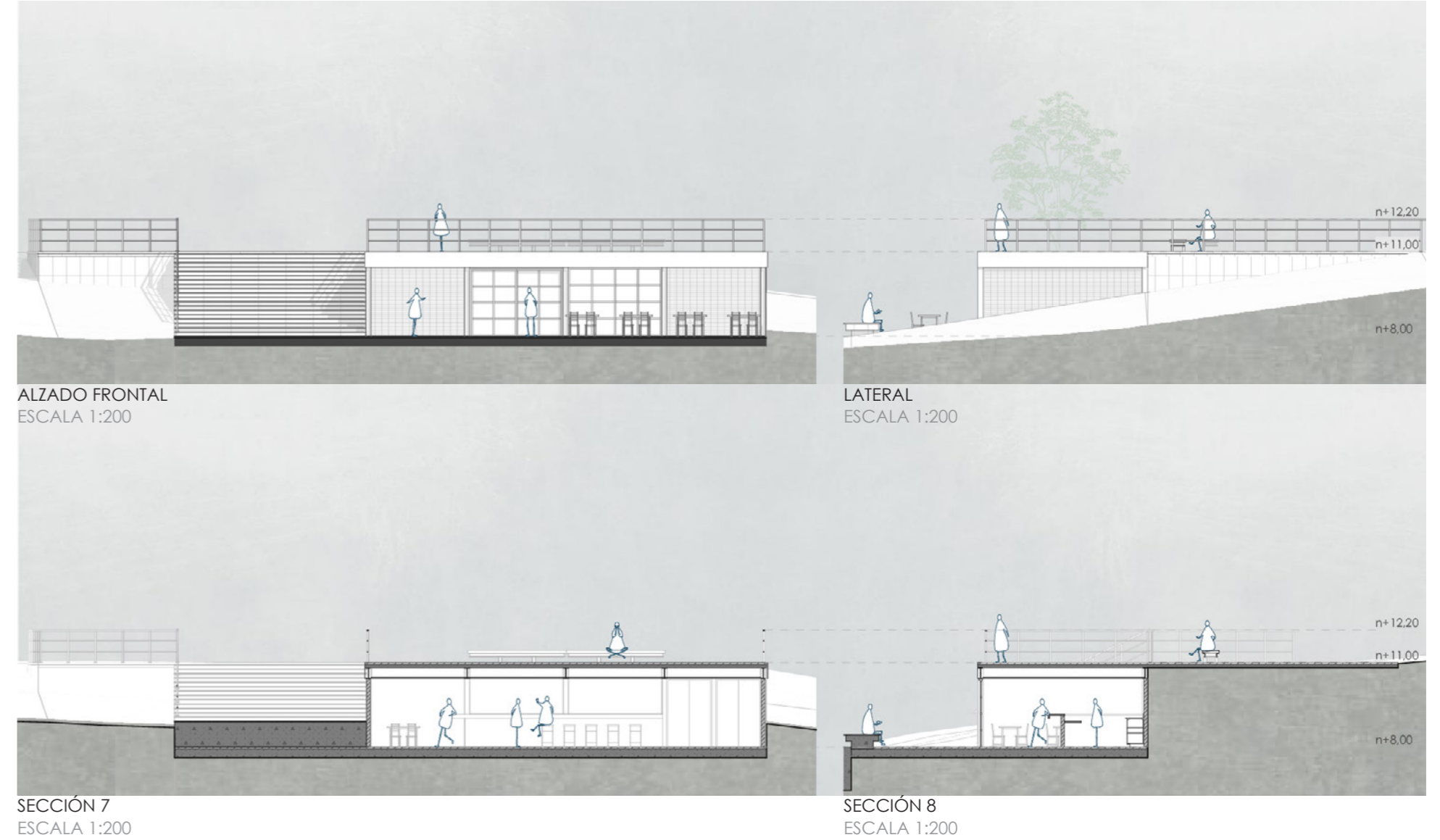
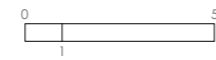
Figura 75. Vista oficina de movilidad y transporte público.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



- LISTADO DE ESPACIOS**
- 01. Barra/ zona de entrega
  - 02. Cocina
  - 03. Almacenamiento
  - 04. Baterías sanitarias
  - 05. Área de consumo

**PLANTA BAR - RESTAURANTE**  
ESCALA 1:200



**ALZADO FRONTAL**  
ESCALA 1:200

**LATERAL**  
ESCALA 1:200

**SECCIÓN 7**  
ESCALA 1:200

**SECCIÓN 8**  
ESCALA 1:200



Figura 76. Vista escalinata y mirador.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

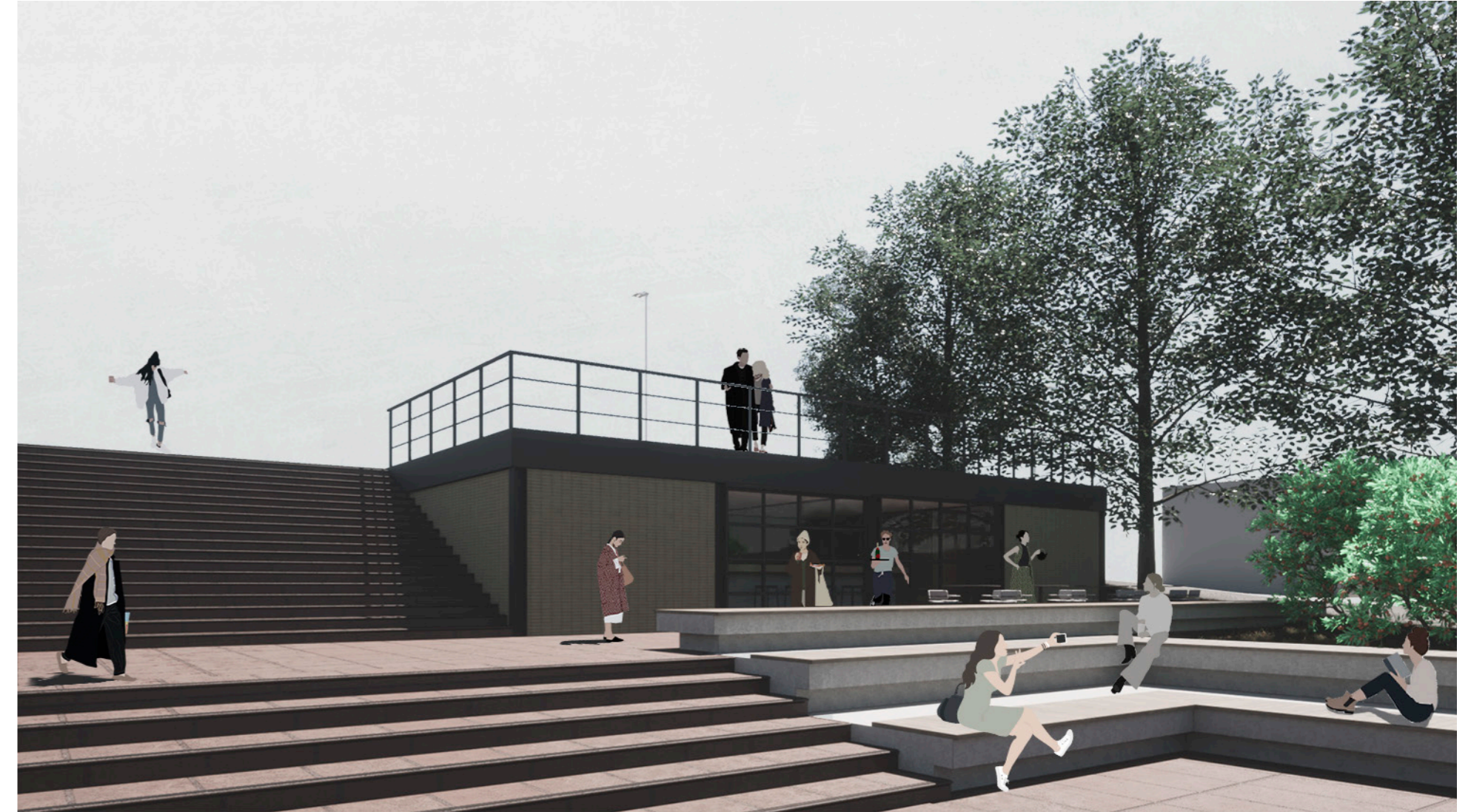


Figura 77. Vista bar- restaurante.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



UBICACIÓN TRAMO 1



PLANTA TRAMO 1  
ESCALA 1:800



SECCIÓN R1  
ESCALA 1:125



SECCIÓN R2  
ESCALA 1:125





Figura 78. Vista ingreso recorrido eje ferroviario.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



Figura 78. Vista parada de transporte público.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



UBICACIÓN TRAMO 2



PLANTA TRAMO 2  
ESCALA 1:800



SECCIÓN R3  
ESCALA 1:125



SECCIÓN R4  
ESCALA 1:125



Figura 80. Vista segundo tramo del eje ferroviario.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



Figura 80. Vista segundo tramo del eje ferroviario zona comercial.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



UBICACIÓN TRAMO 3



PLANTA TRAMO 3  
ESCALA 1:800



SECCIÓN R5  
ESCALA 1:125



SECCIÓN R6  
ESCALA 1:125



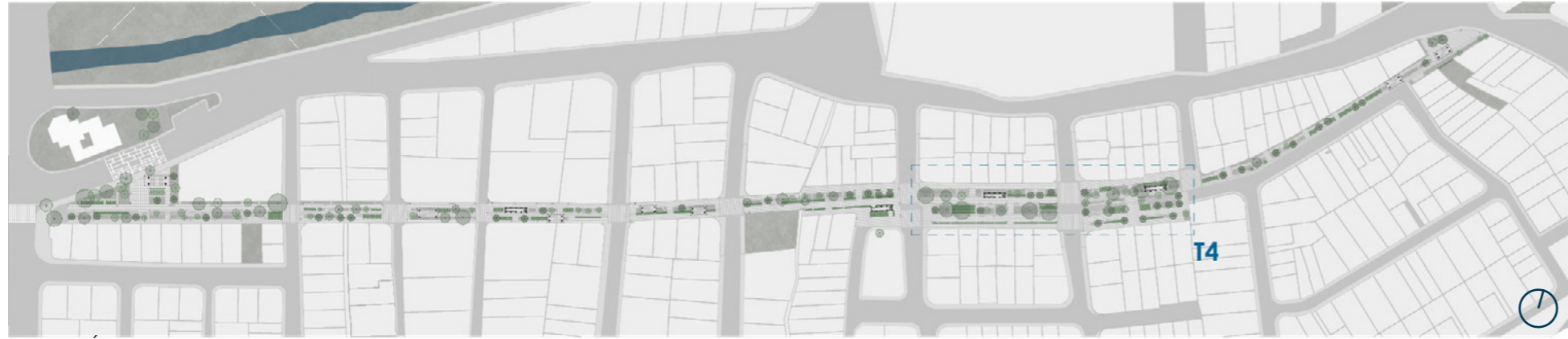
Figura 82. Vista tercer tramo del eje ferroviario.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

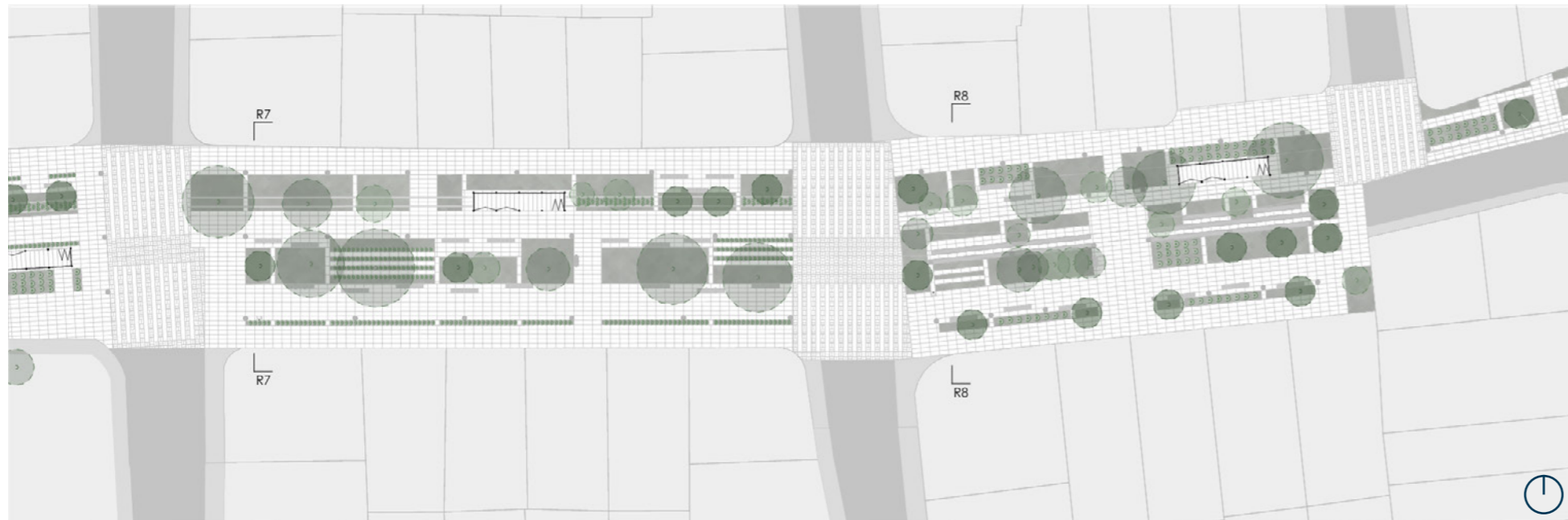


Figura 83. Vista tercer tramo del eje ferroviario zona huertos urbanos.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



UBICACIÓN TRAMO 4



PLANTA TRAMO 4  
ESCALA 1:800



SECCIÓN R7  
ESCALA 1:125



SECCIÓN R8  
ESCALA 1:125



Figura 84. Vista cuarto tramo del eje ferroviario.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

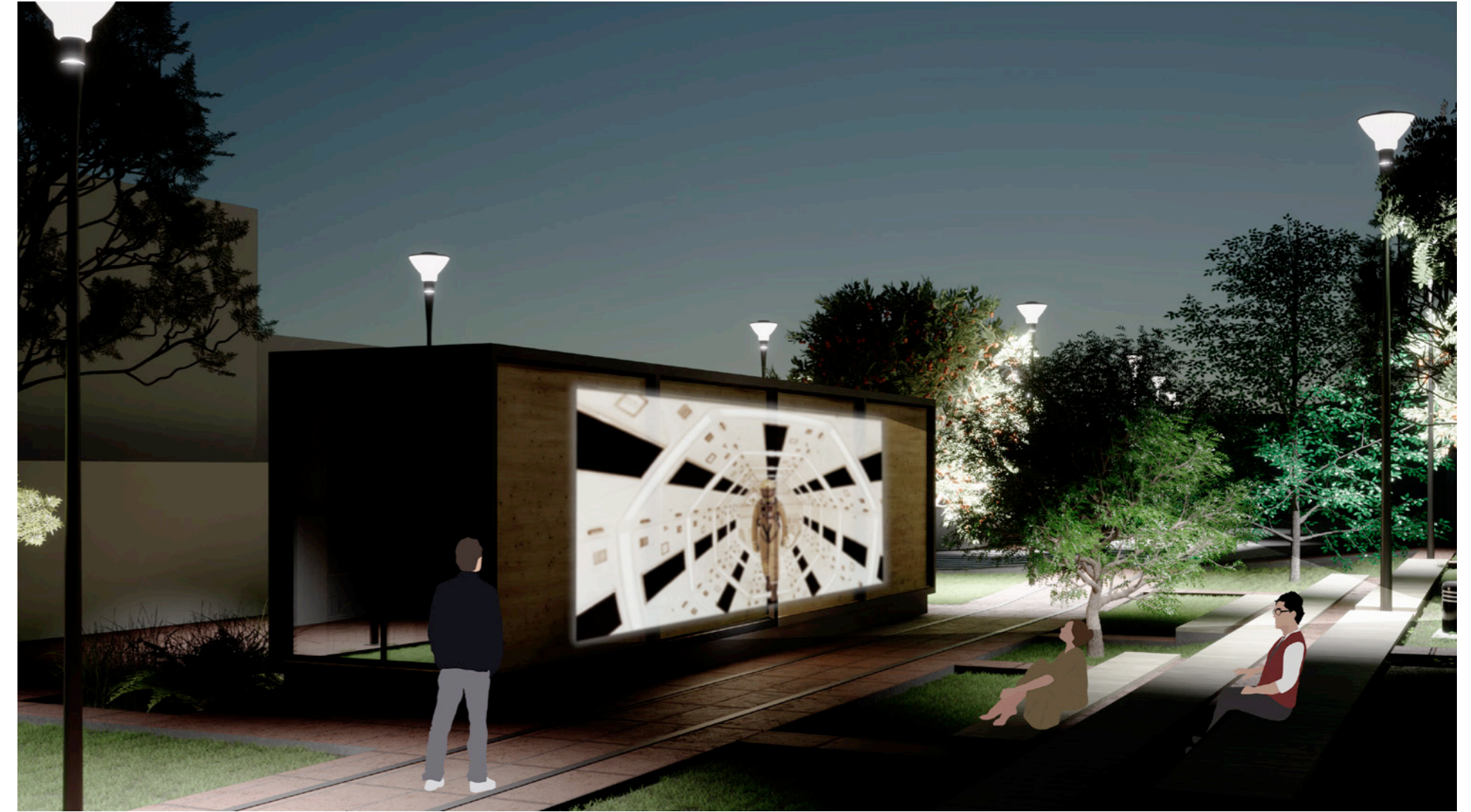
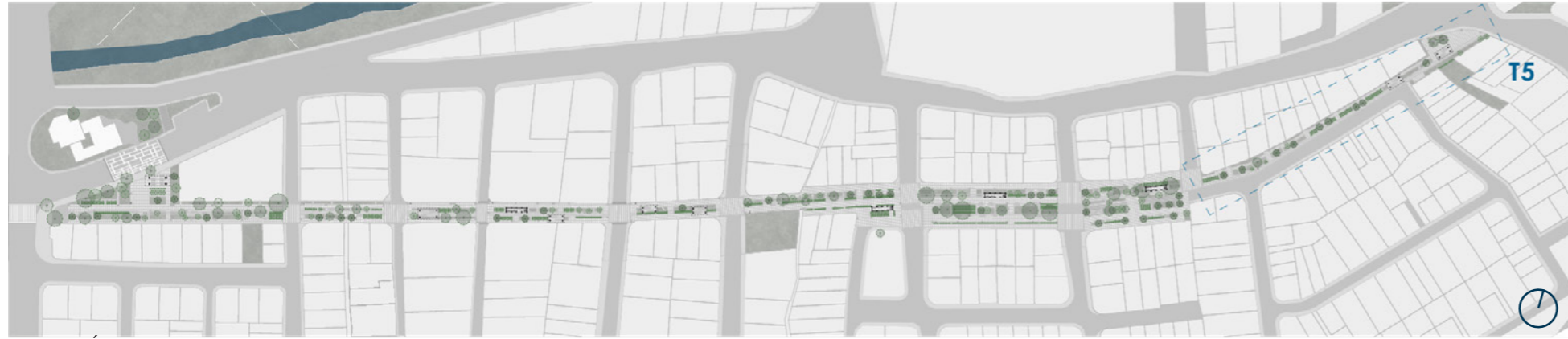
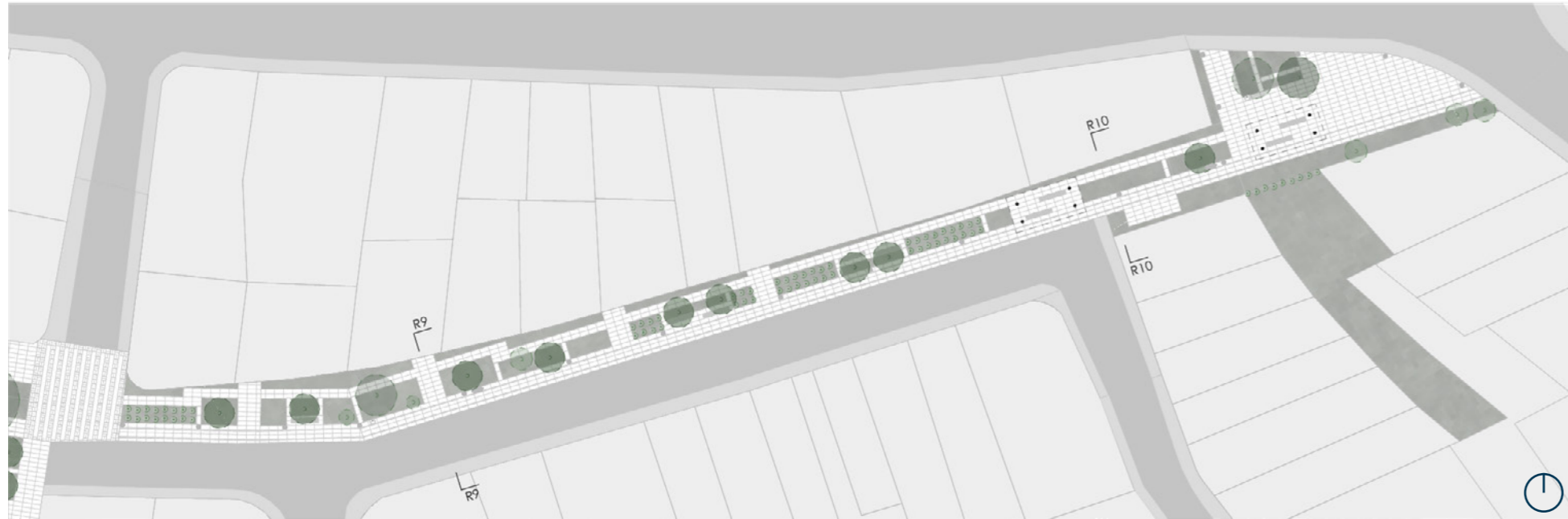


Figura 85. Vista cuarto tramo del eje ferroviario en la noche.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



UBICACIÓN TRAMO 5



PLANTA TRAMO 5  
ESCALA 1:800



SECCIÓN R9  
ESCALA 1:125



SECCIÓN R10  
ESCALA 1:125





Figura 86. Vista quinto tramo del eje ferroviario.

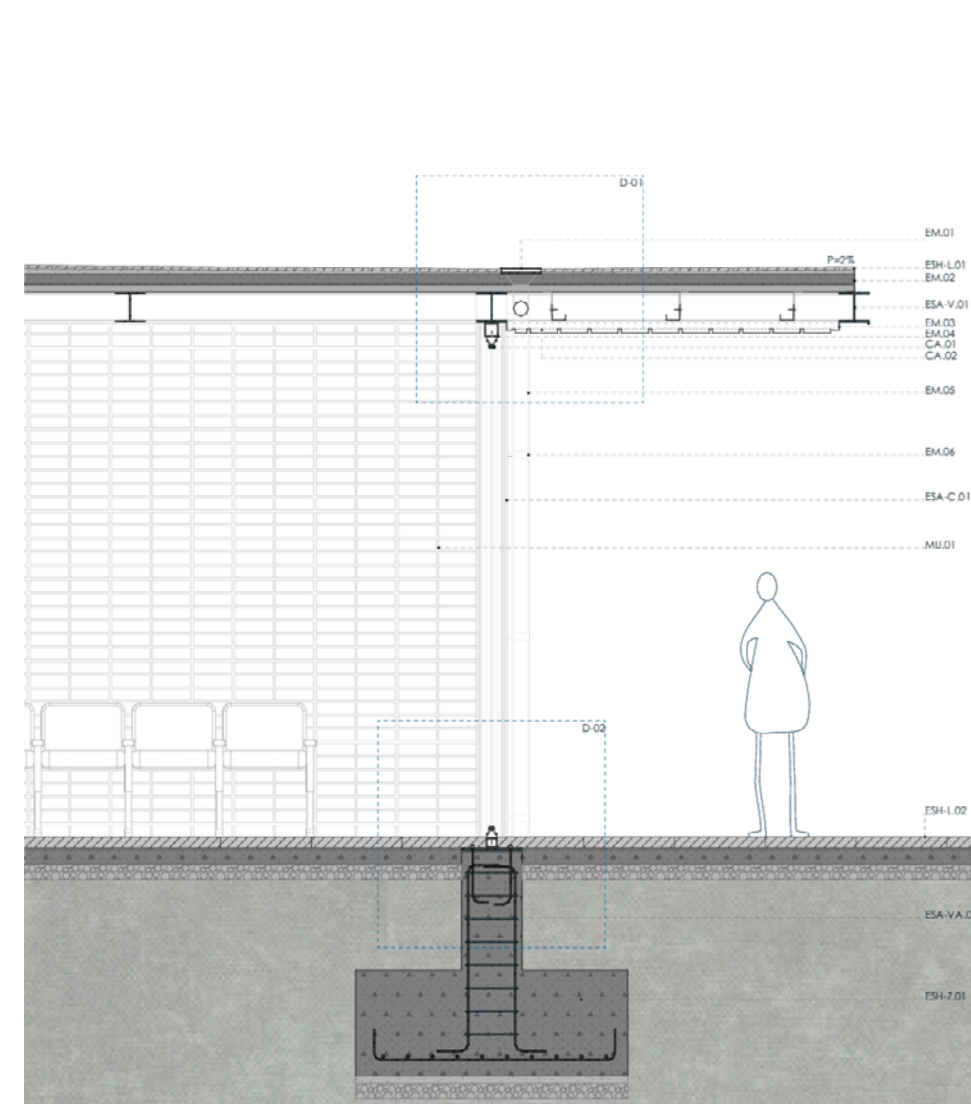
Fuente: Elaboración propia, 2023.



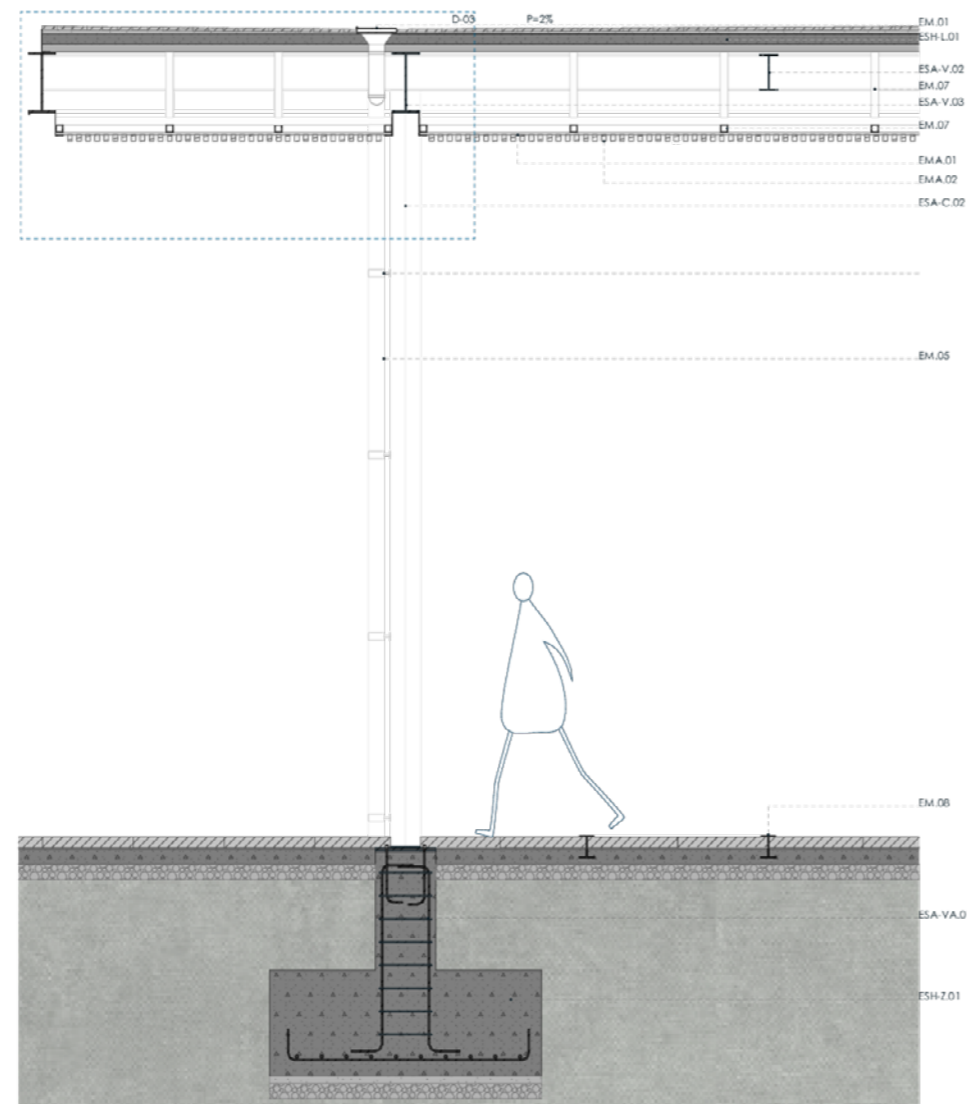
Figura 87. Vista ingreso quinto tramo del eje ferroviario.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

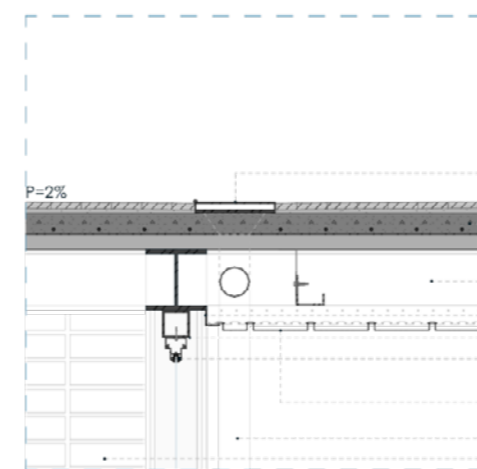
# DETALLES CONSTRUCTIVOS



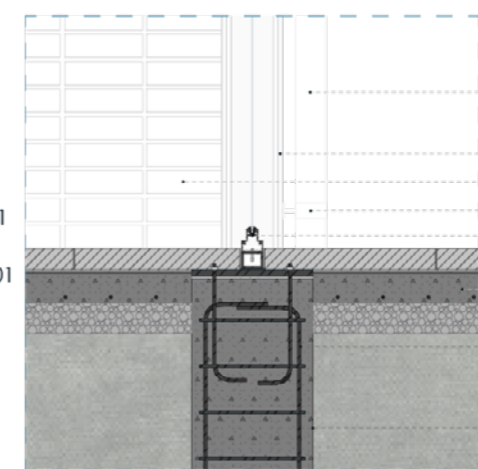
SECCIÓN CONSTRUCTIVA EQUIPAMIENTOS  
ESCALA 1:50



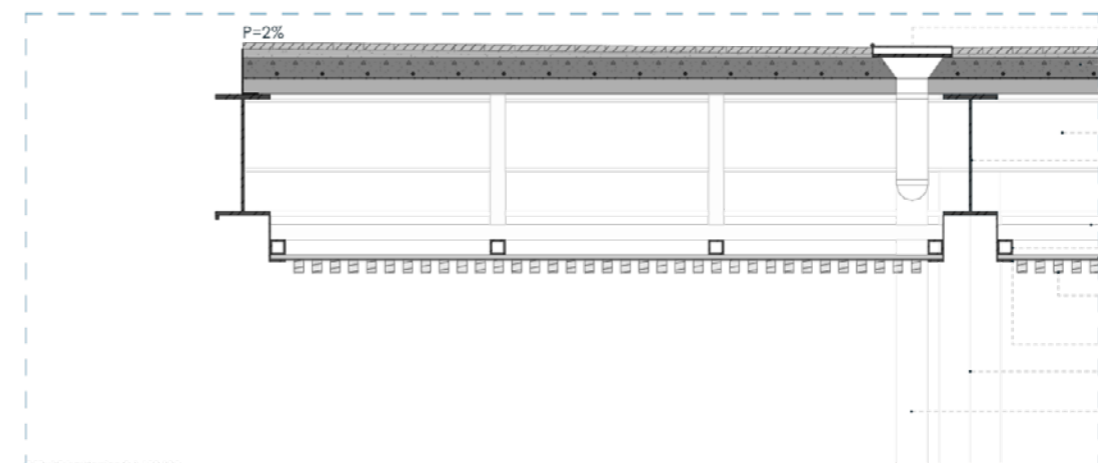
SECCIÓN CONSTRUCTIVA CUBIERTA GENERAL  
ESCALA 1:50



DETALLE 01  
ESCALA 1:25






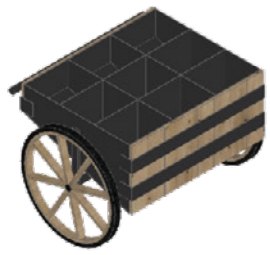



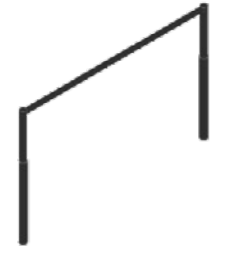




DETALLE 02  
ESCALA 1:25

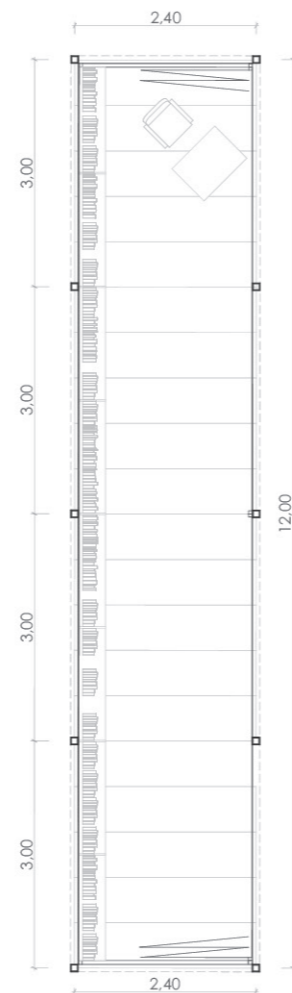


DETALLE 03  
ESCALA 1:25

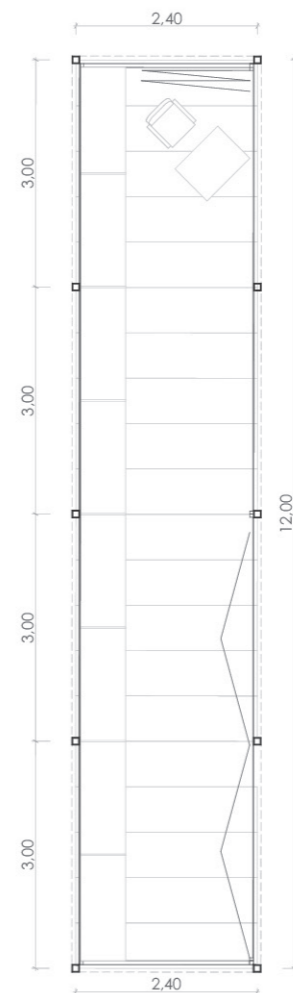
- ESH ESTRUCTURA DE HORMIGON**
- ESH-L.01 LOSA ESTRUCTURAL CON PLACA COLABORANTE**  
MATERIAL: Hormigón armado estructural de 240 kg/cm<sup>2</sup>, placa colaborante de acero galvanizado, malla electrosoldada Ø10 mm. ESPESOR: 12 cm.  
ACABADO SUPERIOR: Porcelanato de 20x20x1 cm con mortero de cemento 1:3 de 1 cm.W
- ESH-L.02 LOSA ESTRUCTURAL**  
MATERIAL: Hormigón armado estructural de 240 kg/cm<sup>2</sup>, malla electrosoldada Ø10 mm. ESPESOR: 10 cm.  
ACABADO SUPERIOR: Ladrillo artesanal de 120x60x7 cm. ACABADO INFERIOR: Material de mejoramiento 10cm.
- ESH-Z.01 ZAPATA AISLADA ESTRUCTURAL**  
MATERIAL: Hormigón armado estructural de 240 kg/cm<sup>2</sup>. ESPESOR: 40 cm.  
ACABADO INFERIOR: Hormigón pobre 5cm, material de mejoramiento 10cm.
- ESA ESTRUCTURA DE ACERO**
- ESA-V.01 VIGA ESTRUCTURAL HEB**  
MATERIAL: Acero estructural 15 mm. DIMENSIONES: 20X20 cm.
- ESA-V.02 VIGA ESTRUCTURAL IPE**  
MATERIAL: Acero estructural 13,5 mm. DIMENSIONES: 40X18 cm.
- ESA-V.03 VIGA ESTRUCTURAL IPE**  
MATERIAL: Acero estructural 10 mm. DIMENSIONES: 24X12 cm.
- ESA-C.01 COLUMNA ESTRUCTURAL HEB**  
MATERIAL: Acero estructural 15 mm. DIMENSIONES: 20X20 cm.
- ESA-C.02 COLUMNA ESTRUCTURAL 2\*G250**  
MATERIAL: Acero estructural 30 mm. DIMENSIONES: 25X20 cm.
- ESA-VA.01 VARILLA DE ACERO**  
MATERIAL: Acero estructural Ø18 mm.
- EM ELEMENTOS METÁLICOS**
- EM.01 REJILLA**  
DIMENSIONES: 250X10 mm.
- EM.02 PERFIL L DE BORDE PLACA COLABORANTE**  
DIMENSIONES: 250X150x1 mm.
- EM.03 PERFIL L ESTRUCTURA CIELO RASO**  
DIMENSIONES: 50X50x3 mm.
- EM.04 TUBO CUADRADO**  
DIMENSIONES: 100X100x3 mm.
- EM.05 CANERÍA**  
DIMENSIONES: Ø110X2 mm.
- EM.06 BRIDA DE ACERO INOXIDABLE**  
DIMENSIONES: 3mm.
- EM.07 TUBO CUADRADO**  
DIMENSIONES: 50X50x3 mm.
- EM.03 RIELES DE TREN**  
DIMENSIONES: 150X100X10 mm.
- CA CARPINTERÍAS Y ELEMENTOS DE ALUMINIO**
- CA.01 CARPINTERIA DE ALUMINIO-VENTANA**  
DIMENSIONES: 100x100x1 mm, vidrio laminado de 3+3 mm.
- CA.02 SISTEMA DE CIELO RASO ALUMINIO MADERADO**  
DIMENSIONES: 80x20x0,3 mm.

# MOBILIARIO URBANO

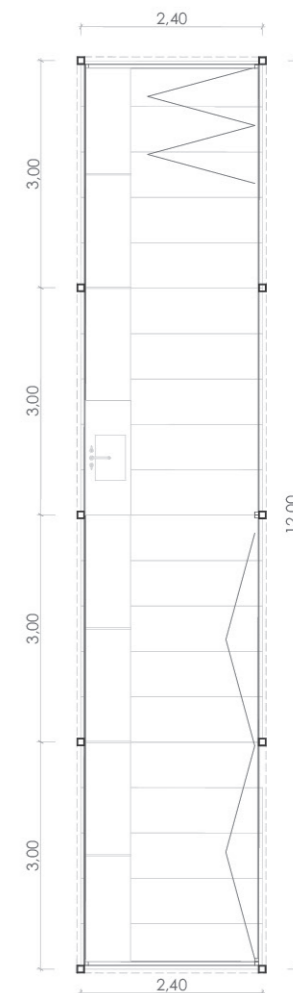
	<b>PUESTO DE COMIDA</b>		<b>BEBEDERO</b>		<b>MOBILIARIO SKATE</b>
	ALTO		ALTO		ALTO
	0,90 m		0,90 m		0,50 m
	ANCHO		ANCHO		ANCHO
	1,20 m		0,60 m		1,20 m
PROFUNDIDAD	PROFUNDIDAD	PROFUNDIDAD	PROFUNDIDAD	PROFUNDIDAD	
0,90 m	0,60 m	1,20 m	1,20 m	1,20 m	
	<b>PUESTO DE VENTA</b>		<b>ARO DE BASQUET</b>		<b>MOBILIARIO SKATE</b>
	ALTO		ALTO		ALTO
	0,90 m		2,00-3,05 m		0,35 m
	ANCHO		ANCHO		ANCHO
	1,20 m		1,80 m		2,40 m
PROFUNDIDAD	PROFUNDIDAD	PROFUNDIDAD	PROFUNDIDAD	PROFUNDIDAD	
0,90 m	1,80 m	0,10 m	0,10 m	0,10 m	
	<b>BANCA</b>		<b>ARCOS DE FUTBOL</b>		<b>MOBILIARIO SKATE</b>
	ALTO		ALTO		ALTO
	0,45 m		1,50-2,10 m		0,50 m
	ANCHO		ANCHO		ANCHO
	3,60 m		6,00 m		3,60 m
PROFUNDIDAD	PROFUNDIDAD	PROFUNDIDAD	PROFUNDIDAD	PROFUNDIDAD	
0,60 m	0,60 m	1,20 m	1,20 m	1,20 m	
	<b>BASURERO</b>		<b>POSTES DE VOLEY</b>		<b>MOBILIARIO SKATE</b>
	ALTO		ALTO		ALTO
	1,20 m		1,50-2,50 m		0,50 m
	ANCHO		ANCHO		ANCHO
	1,20 m		0,15 m		1,50 m
PROFUNDIDAD	PROFUNDIDAD	PROFUNDIDAD	PROFUNDIDAD	PROFUNDIDAD	
0,60 m	0,15 m	1,20 m	1,20 m	1,20 m	



PLANTA VAGÓN-LIBRERÍA  
ESCALA 1:25



PLANTA VAGÓN-ATESANÍAS  
ESCALA 1:25



PLANTA VAGÓN-CAFETERÍA  
ESCALA 1:25



Figura 88. Vista parque mobiliario urbano-equipamiento deportivo.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



Figura 89. Vista eje tramo 4- vagón librería.

Fuente: Elaboración propia, 2023.



## RESULTADOS

Posterior al desarrollo de los seis capítulos podemos decir que se consiguió **plantear un anteproyecto de reutilización de un espacio público subutilizado, en respuesta a las necesidades de los habitantes del sector y los usuarios del espacio, basado en metodologías de urbanismo participativo.** El objetivo general se cumplió mediante el análisis teórico de procesos metodológicos del urbanismo participativo, determinando que, si no existe la intervención de todos los actores del espacio como son: el gobierno, funcionarios, profesionales del diseño, y la comunidad, los resultados son sitios que no consiguen que el usuario se apropie del mismo, quedando así en abandono y deterioro. Por lo tanto, se estableció la importancia de expresar los puntos de vista, deseos y necesidades de todos los involucrados, fomentando una comunicación horizontal, evitando pirámides de poder.

Al **analizar estrategias utilizadas en casos que han aplicado herramientas de urbanismo participativo,** se encontraron proyectos que haciendo uso de diferentes niveles de participación en su desarrollo lograron que los habitantes del sitio se apropien de los espacios. Además, dejan de ser olvidados y problemáticos y empiezan a generar cohesión entre los habitantes; demostrando así que la participación es clave para la creación de espacio público. **Conocer, evaluar y analizar las dinámicas urbanas**

**de la zona de estudio, empleando herramientas de urbanismo participativo, tomando en cuenta el Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca 2015-2025 (PMEP).** Analizando el PMEP se reforzaron los conceptos de arquitectura participativa y cómo busca el sentido de pertenencia y forma propia en los distintos barrios de Cuenca, por lo que se trata de humanizar el espacio público, potenciando la conectividad con el resto de la ciudad, reforzando la idea de vivir en una ciudad segura, accesible, analizada mediante procesos de participación en fases iniciales de un proyecto, hasta la construcción, implementación y su próxima actualización.

A continuación, se logró entender las dinámicas del espacio, encontrando solo 3 actividades: comercial, deportiva y de tránsito; siendo realizadas en horas y días puntuales, dejando en completo abandono el resto del tiempo. Así mismo, se identificaron los principales usuarios del sitio: comerciantes, deportistas ocasionales, y estudiantes de la Unidad Educativa Fe y Alegría. Los primeros dos usuarios fueron participantes de encuestas, las cuales mostraron el descontento con el estado físico del sitio, la buena convivencia entre los habitantes y la existencia de una comunidad en el sitio, la baja percepción de seguridad con respecto a la zona, las necesidades de los usuarios y los equipamientos faltantes en el espacio. El tercer usuario fue partícipe de talleres que se llevaron a

cabo en la unidad educativa, mediante una puesta en común para que expresen sus necesidades; también, se estableció un espacio dentro del sitio en estudio, donde expresaron las actividades que consideraban necesarias y seleccionaron los tipos de piso suave o duro que ellos consideraban pertinente para cada actividad.

Después de lo previamente mencionado se logró **diseñar un anteproyecto urbano-arquitectónico que puede satisfacer las necesidades de los usuarios mediante la participación barrial, mejorando la calidad del espacio público en la zona.** El proyecto plantea 4 equipamientos principales, administrativo el cual sirve para el mantenimiento del parque y alquiler de accesorios deportivos, movilidad sirviendo como punto de recarga de tarjetas de transporte público, parada de bicicleta pública y taxi, comercial siendo este un bar restaurante que anime a la gente a quedarse en el sitio en distintos horarios y trabajo el cual funciona como oficinas de coworking, que en la actualidad son una alternativa para personas que no pueden costear los altos precios de una oficina tradicional en la ciudad de Cuenca, todos los usos fueron solicitados por los habitantes del sector y reforzados mediante el análisis del sitio donde se determinaron las necesidades del mismo.

Estos bloques se articulan por medio de una cubierta,

debajo de esta se encuentran una reinterpretación de los vagones de carga de la época del tren, además se desarrolla el mercadillo ocasional, el cual cuenta con un mobiliario propio y zona de almacenamiento, además de fomentar su utilización para otras actividades recreativas como: ferias artesanales, exposiciones itinerantes entre otras. En el programa se incluyen las actividades que los usuarios expresaron necesarias en los talleres de participación: zonas de estancia, juegos infantiles, áreas deportivas. Como estrategia urbana se decidió que las caminerías planteadas en el proyecto den continuidad a la trama urbana, creando senderos hacia ambos ejes. Se plantean plataformas únicas, que permiten el cruce seguro hacia la Av. 10 de agosto, atravesando la Av. 24 de mayo y el río Yanuncay y conectar con un espacio olvidado de la ciudad como es Quinta Bolívar.

El tramo del eje ferroviario, delimitado entre la calle Gapal y camino al Valle, se subdividió en 5 tramos, en los cuales se proponen plataformas que consiguen darle continuidad al recorrido del eje férreo, ya que cuenta con ocho intersecciones a lo largo del trayecto. Se recomienda ampliar la parada de transporte público que se ubica frente a Quinta Bolívar por la gran afluencia de gente. Al existir vías de ingreso vehicular a viviendas se decidió mantener dichos accesos, pero, reducir la sección



Figura 90. Vista aérea parque.

Fuente: Elaboración propia, 2023.

vial a la mínima, 3 metros. Los sistemas constructivos propuestos en el parque son replicados a lo largo del eje, donde se implementarán zonas de estancia con protección al sol y lluvia y actividades que ayuden a dinamizar el recorrido del eje férreo, con la finalidad de incitar a los habitantes del sector a abrir los muros ciegos y brindar ojos hacia el recorrido. En todo el

proyecto se incrementó un 200% entre vegetación baja y alta. La culminación de este proyecto es gracias a la participación de los usuarios del sitio, que ayudaron a plantear un programa que consiga satisfacer sus necesidades y les permita identificarse con el mismo.

# BIBLIOGRAFÍA

Arango, E. y López, A. (2021). Diseño Urbano Participativo del Espacio Público. Una herramienta de apropiación social. *Bitácora Urbano Territorial*, 31(3), 13-26. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n3.86798>

ARQA. (01 de julio de 2020). Una plaza feminista diseñada con la infancia | Seleccionada Premios FAD 2020. ARQA. <https://arqa.com/arquitectura/una-plaza-feminista-disenada-con-la-infancia.html>

Arquitectura Viva. (29 de febrero de 2020). Paseo urbano High Line, Nueva York. *Arquitectura Viva*. <https://arquitecturaviva.com/obras/paseo-urbano-high-line-nueva-york#>

Asorey, G. (2019). HISTORIA Y TEORÍA DE LA ARQUITECTURA DEL PAISAJE 2019. Universidad Nacional de Rosario. <https://rehip.unr.edu.ar/bitstream/handle/2133/16819/High%20Line.pdf?sequence=3&isAllowed=y#:~:text=El%20proyecto%20fue%20realizado%20en,St%20y%20West%2034th%20St>

Barañano, K. (07 de agosto de 2018). Reflexiones sobre los cambios en la ciudad de Nueva York: High Line. *Archdaily*. [https://www.archdaily.cl/cl/899713/reflexiones-sobre-los-cambios-en-la-ciudad-de-nueva-york-high-line?ad\\_](https://www.archdaily.cl/cl/899713/reflexiones-sobre-los-cambios-en-la-ciudad-de-nueva-york-high-line?ad_)

source=search&ad\_medium=projects\_tab&ad\_source=search&ad\_medium=search\_result\_all

Blancafort, J. y Reus, P. (2016). La participación en la construcción de la ciudad. Universidad politécnica de Cartagena. <https://repositorio.upct.es/bitstream/handle/10317/5553/isbn9788416325283.pdf?sequence=4&isAllowed=y>

Contreras-Lovich, H. (2016). La representación social del espacio público para el diseño y la gestión de territorios sostenibles. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=125146891003>

Cueva, J., Cueva, J., Gonzáles, J., Larriva, M., León, A., Pizarro, D., Pacheco, S., Torres, V., Vásquez, P., Wazhima, G., Washima, S. y Pinos, J. (2015). Plan de Movilidad y Espacios Públicos. Alcaldía de Cuenca. <https://www.cuenca.gob.ec/content/plan-de-movilidad>

Equal Saree. (s.f.). Fem dissabte a la Plaça d'en Baró!. <https://equalsaree.org/es/blog/2017/12/02/fem-dissabte-placa-baro/page/2/>

Estudio Guadiana, y Porras la Costa Arquitectos. (2017). Welcome mother nature. Ayuntamiento de Madrid. [https://decide.madrid.es/system/30\\_memoria\\_finalista\\_welcome\\_mother\\_nature\\_good\\_bye\\_mr\\_ford.pdf](https://decide.madrid.es/system/30_memoria_finalista_welcome_mother_nature_good_bye_mr_ford.pdf)

García-Doménech, S. (2015). Estética e interacción social en la identidad del espacio público. *Arte y Ciudad: Revista de Investigación*, (7), 195-212. <http://dx.doi.org/10.22530/ayc.2015.N7.252>

Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Infinito.

Helecho. (15 de abril de 2019). Una visita al parque Bicentenario, uno de los pulmones de Bogotá. Helecho. <https://helecho.co/una-vista-al-parque-bicentenario-helecho/>

Hermida, M., Calle, C. Y Cabrera, N. (2015). La ciudad empieza aquí: metodología para la construcción de barrios compactos sustentables. Universidad de Cuenca. <http://dSPACE.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/23465>

Hernández, J. y Sierra, M. (2020). Abordando la informalidad urbana desde el taller de diseño: Mejoramiento del espacio público en barrios populares, Bogotá. *Estoá*. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca, 9(17), 107-125. <https://doi.org/10.18537/est.v009.n017.a06>

Hernández, M. (2015). Diseño de espacios urbanos desde el imaginario y la participación del ciudadano. *Revista De Urbanismo*, 17(32), 87–101.

<https://doi.org/10.5354/ru.v17i32.36525>

Huachichullca, C. (25 de julio de 2021). Megaparques en Cuenca: solitarios y en deterioro. *El Mercurio*. <https://elmercurio.com.ec/2021/07/25/megaparques-en-cuenca-solitarios-y-en-deterioro/>

Márquez, F. (2009). Diseño participativo de espacios verdes públicos. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7343129>

Martínez, C. y Correa, É. (2015). Diseño participativo de espacios urbanos bioclimáticos. Experiencia en Mendoza (Argentina). *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 8(15), 36-55. <https://www.redalyc.org/pdf/6297/629768821001.pdf>

Matute, M., y Redrovan, J. F. (2015). La llegada del tren a Cuenca: etnografía e historia (Tesis de grado, Universidad de Cuenca). <http://dSPACE.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/23158>

Muñoz, P., Quizhpe, M. y Salazar Guamán, X. (2019). Uso y percepción del espacio público, una mirada desde la población: el caso de Cuenca, Ecuador. *Revista de Urbanismo*, 41, 1-19. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2019.53536>

Ott, C. (05 de diciembre de 2020). Escalinatas y el Tiempo / Rama Estudio. *ArchDaily*.

[https://www.archdaily.cl/cl/952238/escalinatas-y-el-tiempo-rama-estudio?ad\\_source=search&ad\\_medium=projects\\_tab](https://www.archdaily.cl/cl/952238/escalinatas-y-el-tiempo-rama-estudio?ad_source=search&ad_medium=projects_tab)

Picado, M. (27 de febrero de 2017). Welcome Mother Nature, proyecto ganador para la nueva Plaza de España de Madrid. *Archdaily*. [https://www.archdaily.cl/cl/806206/welcome-mother-nature-proyecto-ganador-para-la-nueva-plaza-de-espana-de-madrid?utm\\_medium=website&utm\\_source=archdaily.cl](https://www.archdaily.cl/cl/806206/welcome-mother-nature-proyecto-ganador-para-la-nueva-plaza-de-espana-de-madrid?utm_medium=website&utm_source=archdaily.cl)

Pino, M., Astudillo, A., Aguirre, J., y Salazar, A. (2019). Memoria social, cultura política y derecho a la ciudad. Un análisis en dos espacios públicos en Cuenca, Ecuador. *Revista INVI*, 34(96), 53-75. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582019000200053>

Rivera, Y. (19 de julio de 2018). Parque Bicentenario, un proyecto que ayuda a coser una herida urbana en Bogotá. *Archdaily*. <https://www.archdaily.cl/cl/898371/parque-bicentenario-un-proyecto-que-ayuda-a-coser-una-herida-urbana-en-bogota>

Vanegas, S. (2022). La Ciudad Aislada. *Coloquio*, (67), 89-91. <https://revistas.uazuay.edu.ec/index.php/coloquio/issue/view/121>

Velarde, F. (2017). El espacio público en la ciudad popular: la vida entre laderas. *Bulletin de l'Institut français d'études andine*. <https://doi.org/10.4000/bifea.8851>

Velázquez, L. (17 de octubre de 2016). Project of the Week for October 17, 2016: Parque Bicentenario Bogotá. *Greenroofs.com*. <http://www.greenroofs.com/2016/10/17/project-week-october-17-2016-parque-bicentenario-bogota/>

## FUENTE DE IMÁGENES

FIG 01: Diario El Mercurio. (2021). Megaparques en Cuenca: solitarios y en deterioro [Fotografía]. <https://elmercurio.com.ec/2021/07/25/megaparques-en-cuenca-solitarios-y-en-deterioro/>

Figura 06: Wey, T. (2022). Una entrada trasera temporal da acceso a la mitad del pabellón desde el distrito adyacente de Sant'Elena. Su entorno de vida y sus necesidades se convertirán en un tema de la Bienal de Arquitectura [Fotografía]. <https://www.archdaily.cl/cl/977765/el-pabellon-de-austria-en-la-bienal-de-venecia-2023-crea-un-intercambio-entre-los-residentes-de-la-ciudad-y-los-visitantes-de-la-exposicion/62175d173e4b31c673000015-austrian-pavilion-at-the-2023-venice-biennale-creates-an-exchange-between-city-residents-and-exhibition-visitors-photo>

FIG 08: Verikaite, G. (2020). Remodelling Žirmūnai [Imagen]. <https://futurearchitectureplatform.org/projects/5bdd0916-6b64-4fac-b9af-a4a04cebfa5/>

FIG 09: Paisaje Transversal. (2018). Escuchar y transformar la ciudad Urbanismo colaborativo y participación ciudadana [Imagen]. <https://arquitecturaviva.com/libros/escuchar-y-transformar-la-ciudad#lg=1&slide=0>

Figura 12: Comunal. (2016). Tepetzintan, Sierra Nororiental de Puebla. [Fotografía]. <https://www.comunaltaller.com/escuelaruralproductiva?lightbox=dataptem-k5hfxcrv>

FIG 13: DERECHO DE PARTICIPACIÓN [Fotografía]. (2021). <https://derechoecuador.com/derecho-de-participacion/>

Figura 14: Nación Films. (2020). Escalinatas y el Tiempo / Rama Estudio. [Fotografía]. [https://www.archdaily.cl/cl/952238/escalinas-y-el-tiempo-rama-estudio?ad\\_source=search](https://www.archdaily.cl/cl/952238/escalinas-y-el-tiempo-rama-estudio?ad_source=search)

Figura 19: Nación Films. (2020). Escalinatas y el Tiempo / Rama Estudio. [Fotografía]. [https://www.archdaily.cl/cl/952238/escalinas-y-el-tiempo-rama-estudio?ad\\_source=search](https://www.archdaily.cl/cl/952238/escalinas-y-el-tiempo-rama-estudio?ad_source=search)

Figura 20: Nación Films. (2020). Escalinatas y el Tiempo / Rama Estudio. [Fotografía]. [https://www.archdaily.cl/cl/952238/escalinas-y-el-tiempo-rama-estudio?ad\\_source=search](https://www.archdaily.cl/cl/952238/escalinas-y-el-tiempo-rama-estudio?ad_source=search)

Figura 21: Rama Estudio. (2020). Escalinatas y el Tiempo / Rama Estudio. [Fotografía]. [https://www.archdaily.cl/cl/952238/escalinas-y-el-tiempo-rama-estudio?ad\\_source=search](https://www.archdaily.cl/cl/952238/escalinas-y-el-tiempo-rama-estudio?ad_source=search)

Figura 22: Rama Estudio. (2020). Escalinatas y el Tiempo / Rama Estudio. [Fotografía]. [https://www.archdaily.cl/cl/952238/escalinas-y-el-tiempo-rama-estudio?ad\\_source=search](https://www.archdaily.cl/cl/952238/escalinas-y-el-tiempo-rama-estudio?ad_source=search)

Figura 23: Equal Saree. (2020). Una plaza feminista diseñada con la infancia . [Imagen]. <https://arqa.com/arquitectura/una-plaza-feminista-disenada-con-la-infancia.html>

Figura 24: Equal Saree. (2020). Una plaza feminista diseñada con la infancia . [Fotografía]. <https://arqa.com/arquitectura/una-plaza-feminista-disenada-con-la-infancia.html>

Figura 25: Equal Saree. (2020). Una plaza feminista diseñada con la infancia . [Fotografía]. <https://arqa.com/arquitectura/una-plaza-feminista-disenada-con-la-infancia.html>

Figura 26: Equal Saree. (2020). Una plaza feminista diseñada con la infancia . [Fotografía]. <https://arqa.com/arquitectura/una-plaza-feminista-disenada-con-la-infancia.html>

Figura 27: Estudio Guadiana. (2017). Ayuntamiento de Madrid [Fotografía]. [https://decide.madrid.es/system/30\\_memoria\\_finalista\\_welcome\\_mother\\_nature\\_good\\_bye\\_mr\\_ford.pdf](https://decide.madrid.es/system/30_memoria_finalista_welcome_mother_nature_good_bye_mr_ford.pdf)

Figura 28: Estudio Guadiana. (2017). Ayuntamiento de Madrid [Fotografía]. [https://decide.madrid.es/system/30\\_memoria\\_finalista\\_welcome\\_mother\\_nature\\_good\\_bye\\_mr\\_ford.pdf](https://decide.madrid.es/system/30_memoria_finalista_welcome_mother_nature_good_bye_mr_ford.pdf)

Figura 29: Estudio Guadiana. (2017). Ayuntamiento de Madrid [Fotografía]. [https://decide.madrid.es/system/30\\_memoria\\_finalista\\_welcome\\_mother\\_nature\\_good\\_bye\\_mr\\_ford.pdf](https://decide.madrid.es/system/30_memoria_finalista_welcome_mother_nature_good_bye_mr_ford.pdf)

Figura 30: Estudio Guadiana. (2017).

Ayuntamiento de Madrid [Fotografía]. [https://decide.madrid.es/system/30\\_memoria\\_finalista\\_welcome\\_mother\\_nature\\_good\\_bye\\_mr\\_ford.pdf](https://decide.madrid.es/system/30_memoria_finalista_welcome_mother_nature_good_bye_mr_ford.pdf)

Figura 31: Estudio Guadiana. (2017). Ayuntamiento de Madrid [Fotografía]. [https://decide.madrid.es/system/30\\_memoria\\_finalista\\_welcome\\_mother\\_nature\\_good\\_bye\\_mr\\_ford.pdf](https://decide.madrid.es/system/30_memoria_finalista_welcome_mother_nature_good_bye_mr_ford.pdf)

Figura 32: Iwan Baan. (2009). HIGH LINE [Fotografía]. [https://www.thehighline.org/photos/by-photographer/iwan-baan/?pages\\_loaded=2&gallery=5135&media\\_item=2350](https://www.thehighline.org/photos/by-photographer/iwan-baan/?pages_loaded=2&gallery=5135&media_item=2350)

Figura 33: Iwan Baan. (2009). HIGH LINE [Fotografía]. [https://www.thehighline.org/photos/by-photographer/iwan-baan/?pages\\_loaded=2&gallery=5135&media\\_item=2325](https://www.thehighline.org/photos/by-photographer/iwan-baan/?pages_loaded=2&gallery=5135&media_item=2325)

Figura 34: Timothy Schenck. (s.f.). HIGH LINE [Fotografía]. [https://www.thehighline.org/photos/by-photographer/timothy-schenck/?pages\\_loaded=2&gallery=5143&media\\_item=2087](https://www.thehighline.org/photos/by-photographer/timothy-schenck/?pages_loaded=2&gallery=5143&media_item=2087)

Figura 35: Iwan Baan. (2009). HIGH LINE [Fotografía]. <https://www.thehighline.org/>

[photos/by-photographer/iwan-baan/?pages\\_loaded=2&gallery=5135&media\\_item=2320](https://www.thehighline.org/photos/by-photographer/iwan-baan/?pages_loaded=2&gallery=5135&media_item=2320)

Figura 36: Alejandro Arango. (2018). Pequeño Robot [Fotografía]. <http://arq.pequenorobot.com/nosotros/>

Figura 37: Alejandro Arango. (2018). Pequeño Robot [Fotografía]. <http://arq.pequenorobot.com/nosotros/>

Figura 38: Equipo Mazzanti. (2018). [Fotografía]. <https://www.elequipomazzanti.com/es/proyecto/bicentenario/>

Figura 39: Equipo Mazzanti. (2018). [Fotografía]. <https://www.elequipomazzanti.com/es/proyecto/bicentenario/>



# ANEXOS

GRACIAS POR PARTICIPAR EN NUESTRA ENCUESTA DE VIDA PÚBLICA EN ESTA ZONA. SUS RESPUESTAS SON ESTRICTAMENTE CONFIDENCIALES.



## 1. Género

- Masculino
- Femenino
- Otro

## 2. Edad

- 12-18
- 18-30
- 30-60
- 60 en adelante

## 3. ¿Con qué frecuencia visita este lugar?

- Diario
- Semanalmente
- Mensualmente
- Rara vez (una vez al año o menos)
- Es mi primera vez aquí

## 4. ¿Cómo llegó hasta aquí? (Seleccione el modo por el cual viajó la mayor distancia)

- Caminando
- Bicicleta/scooter
- Bus
- Automóvil privado
- Taxi / auto compartido

## 5. ¿Cuál es su relación con este sitio? (Marque todas las opciones que apliquen)

- Vecino/a / residente
- Empleado/a (de institución / negocio cercano)
- Estudiante (de institución cercana)
- Persona Externa
- Otro. Especificar: \_\_\_\_\_

## 6. ¿Qué le trae a este lugar hoy?

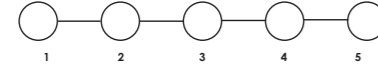
- Simplemente de paso
- Compras / mercado
- Pasar tiempo con familia
- Reunión con amigos
- Turismo
- Recreación / deporte / ejercicio
- Pasear mascota
- Venta de productos
- Trabajo
- Otro. Especificar: \_\_\_\_\_

## 7. ¿Cuánto tiempo planea pasar aquí el día de hoy?

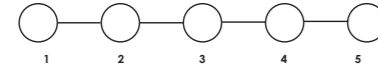
- Menos de 10 minutos
- 10 minutos
- 20 minutos
- 30 minutos
- 1 hora o más

## Del 1 al 5 (siendo 1 muy malo y 5 muy bueno)

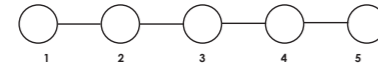
### 8. ¿Qué percepción tiene sobre el estado del espacio público?



### 9. ¿Cómo funciona el espacio público en términos de convivencia?



### 10. ¿Qué tan seguro se siente en este espacio?



### 11. Seleccione que debería incluirse en este espacio público

- Zonas de descanso
- Zonas deportivas-recreativas
- Juegos infantiles
- Espacios culturales
- Cafeterías
- Locales comerciales
- Plaza
- Otro. Especificar: \_\_\_\_\_

¡GRACIAS!

## Abstract of the project

**Title of the project:** Reuse of the former Miguel Angel Estrella Station and its railroad axis in Cuenca, Ecuador

**Project subtitle:** Based on participatory architecture strategies

**Summary:** In Latin America, most urban planning processes are limited to traditional urbanism, where only government officials and civil servants in charge of the intervention were involved, excluding the end user. In this work the site of the former Miguel Angel Estrella Railway Station and its railway axis in Cuenca, Ecuador. This chosen site was abandoned in 1993. Since then, there have been several attempts to recover this space, which unfortunately have not been successful. Thus, the site became a place of passage, unsafe, without the appropriation of the citizens. Therefore, an urban-architectural preliminary project was developed through participatory architecture strategies, involving citizens in decision making.

**Keywords:** Public space, participatory design, participatory urbanism, urban planning, urban infrastructure.

**Student:** Rivera Palacios Nicolás Santiago

C.I. 0107231474 Código: 88905

**Student:** Santacruz Alvarado Daniel Nicolás

C.I. 0106785173 Código: 87252

**Director:** Vanegas Peña Santiago

**Codirector:**

Para uso del Departamento de Idiomas >>>

**Revisor:**

**N° cédula de identidad** 0102603453

