

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO



FACULTAD DE INGENIERIA CARRERA DE ARQUITECTURA

Proyecto de Investigación previo a la obtención del título de **Arquitecto**

TRABAJO DE TITULACIÓN

Título del Proyecto:

**REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO TANGIBLE DE LA EMPRESA DE
GERENCIA DE FERROCARRILES, PARROQUIA PISTISHÍ CANTÓN ALAUSÍ.**

Autores:

William Ricardo Cevallos Yépez

Hernán Andrés Ponce Franco

Tutor:

Arq. Fredy Marcelo Ruiz Ortiz

Miembros de Tribunal:

Arq. Laura Montoya Mg.

Ph.D. Pedro Carretero

Riobamba - Ecuador

Año 2021

REVISIÓN DEL TRIBUNAL

Los miembros del tribunal de graduación del Proyecto de Investigación de título: “REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO TANGIBLE DE LA EMPRESA DE GERENCIA DE FERROCARRILES, PARROQUIA PISTISHÍ CANTÓN ALAUSÍ.” presentado por William Ricardo Cevallos Yépez y Hernán Andrés Ponce Franco, dirigido por el Mgs. Arq. Fredy Ruiz Ortiz, una vez escuchada la defensa oral y revisado el informe final del proyecto de investigación con fines de graduación escrito en el cual se ha constatado el cumplimiento de las observaciones realizadas, remite la presente para uso y custodia de la biblioteca de la Facultad de Ingeniería de la UNACH.

Para constancia de lo expuesto firman:

Mgs. Arq. Nelson Muy

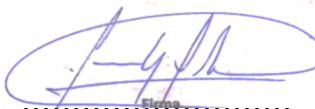
Presidente del Tribunal



.....
Firma

Mgs. Arq. Fredy Ruiz Ortiz


Director del Proyecto de Investigación



.....
Firma

Mgs. Arq. Laura Montoya Vargas

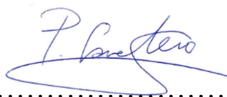
Miembro del Tribunal



.....
Firma

Ph.D. Pedro Carretero

Miembro del Tribunal



.....
Firma

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

Yo, Fredy Marcelo Ruiz Ortiz docente de la Carrera de Arquitectura en calidad de tutor del proyecto de tesis con el tema: “REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO TANGIBLE DE LA EMPRESA DE GERENCIA DE FERROCARRILES, PARROQUIA PISTISHÍ CANTÓN ALAUSÍ.” propuesto por los Sres. William Ricardo Cevallos Yépez y Hernán Andrés Ponce Franco, egresados de la carrera de Arquitectura de la Facultad de Ingeniería, luego de haber realizado las debidas correcciones, certifico que se encuentra apto para la defensa pública del proyecto.

Es todo cuanto puedo certificar en honor a la verdad facultando a los interesados hacer uso del presente para los trámites correspondientes.

FREDY
MARCELO
RUIZ ORTIZ

Firmado
digitalmente por
FREDY MARCELO
RUIZ ORTIZ
Fecha: 2021.04.19
11:15:16 -05'00'

.....

Mgs. Arq. Fredy Ruiz Ortiz

Declaratorio derecho de autoría

La responsabilidad del contenido de este proyecto de investigación, nos corresponde exclusivamente a: William Ricardo Cevallos Yépez, con cedula de Identidad N: 060457187-7; a: Hernán Andrés Ponce Franco, con cedula de Identidad N: 060404436-2; Arq. Fredy Ruíz, tutor de proyecto de investigación de la línea de investigación: Arquitectura y construcción, patrimonio y saberes ancestrales de la Universidad Nacional de Chimborazo.



William Ricardo Cevallos Yépez

C.I 060457187-7



Hernán Andrés Ponce Franco

C:I 060457187-7

Dedicatoria

Dedico este trabajo a mi familia materna y paterna que siempre supieron estar pendientes ser un apoyo en cada momento difícil de mi vida estudiantil, a mis padres Marco e Isabel por ser ese motor que me impulsaba seguir cuando el camino se hacía más difícil.

Dedico también este trabajo también a mi tío Elías por ser ejemplo de perseverancia, de nunca dejarse vencer por las adversidades que se puedan presentar y que siempre hay que seguir adelante.

William Ricardo Cevallos Y.

El presente trabajo está dedicado a mi familia por haber sido mi apoyo a lo largo de toda mi carrera universitaria y a lo largo de mi vida. A todas las personas especiales que me acompañaron en esta etapa, aportando a mi formación tanto profesional y como ser humano.

Hernán Andrés Ponce F.

Agradecimientos

A mi madre Isabel por siempre ser apoyo incondicional sobre todo en los momentos más difíciles de mi carrera.

A mi padre Marco por estar siempre junto a mí para no dejarme vencer y motivarme a seguir adelante, por esa voz de consejo y sabiduría.

A mi tío Elías por ser ese ejemplo de convicción y por nunca dejarse vencer, por siempre estar ahí y ser parte de mi vida académica.

A mi compañero de trabajo Andrés ya que sin su apoyo y aporte no se hubiese podido conseguir esta meta.

A mis amigos universitarios los cuales hicieron de esta etapa de mi vida mas llevadera llena de historias y anécdotas que durarán para siempre.

A nuestro tutor el Arq. Fredy Ruiz por estar siempre guiándonos en el trayecto de este trabajo y exigirnos siempre lo mejor para nuestro bien.

William Ricardo Cevallos Y.

Quisiera expresar mi agradecimiento a mi abuela Enriqueta Bravo por su apoyo incondicional y comprensión.

Estoy muy agradecido con mi tía Alicia Bravo por todo su tiempo en el transcurso de mi vida.

Agradezco a mis padres Hernán Ponce y Nuvia Franco por su ejemplo y educación juntos con sus valores.

Agradezco a mi compañero William por la perseverancia para lograr este trabajo y también por su amistad.

A nuestro tutor el Arq. Fredy Ruiz por su honestidad con sus exigencias para ser cada día mejores como personas y profesionales.

Hernán Andrés Ponce F.

Índice

Revisión del tribunal	I
Certificación del Tutor	II
Declaratorio derecho de autoría	III
Dedicatoria	IV
Agradecimientos	V
Índice.....	VII
Índice de Figuras	X
Índice de Tablas.....	XII
Resumen	XIII
Abstract.....	XIV
Introducción.....	1
1. Capítulo I.....	3
2. Marco Teórico.....	5
2.1 Inicios del Ferrocarril en el Ecuador.....	5
2.2 El Complejo de La Gerencia de Ferrocarriles	7
2.3 Abandono de La Gerencia de Ferrocarriles.....	11
2.4 Patrimonio	13
2.5 Patrimonio Cultural.....	13
2.6 Rehabilitación del patrimonio y criterios de intervención.	13
2.7 Valor Arquitectónico Tecnológico.....	16
2.8 Valor cultural	17
2.9 Medios de Tratamiento.....	17
2.10 Sistemas constructivos en tierra	18
2.11 Lesiones debido a la perdida de material, desmoronamiento o colapso.....	18
2.12 Actuación ante la presencia de lesiones.	19
2.13 Rehabilitación:	21
3. Referentes.....	22
3.1 Intervenciones	22
3.2 La arqueología aplicada en el complejo de la gerencia de ferrocarriles.....	24
4. Metodología	25
5. Diagnóstico del estado actual del complejo de “La Antigua de Gerencia” de ferrocarriles parroquia Pistishí cantón Alausí.....	27
5.1 Situación Actual de los residentes de La Gerencia de Ferrocarriles	27

5.2	Estado actual del complejo de “La Gerencia de Ferrocarriles”	28
5.3	Patologías de las ruinas del Complejo De La Gerencia De Ferrocarriles	31
5.4	La Rehabilitación del Ferrocarril en el Ecuador	38
5.5	La Arquitectura De Las Estaciones	42
5.6	Los Sistemas Constructivos	43
6.	Propuesta de Intervención “Complejo De La Gerencia De Ferrocarriles”	47
	47
6.1	Partido Arquitectónico y Zonificación de la propuesta “Complejo De La Gerencia De Ferrocarriles”	48
6.2	Propuesta de rehabilitación “Complejo De La Gerencia De Ferrocarriles”	51
7.	Conclusiones	58
8.	Recomendaciones.....	59
9.	Bibliografía	60
9.1	Fuente Bibliográfica.....	60
9.2	Anexos.....	64
	Anexo 1, Ficha de Levantamiento de Ruinas, 3 fichas. Espacio 2, ver Figura 2	65
	Anexo 2, Ficha de Levantamiento de Ruinas, 3 fichas. Espacio 3, ver Figura 2	68
	Anexo 3, Ficha de Levantamiento de Ruinas, 3 fichas. Espacio 4, ver Figura 2	71
	Anexo 4, Ficha de Levantamiento de Ruinas, 3 fichas. Espacio 5, ver Figura 2	74
	Anexo 5, Ficha de Levantamiento de Ruinas, 3 fichas. Espacio 6, ver Figura 2	77
	Anexo 6, Ficha de Levantamiento de Ruinas, 3 fichas. Espacio 7, ver Figura 2	80
	Anexo 7, Ficha de Levantamiento de Ruinas, 3 fichas. Espacio 8, ver Figura 2	83
	Anexo 8, Ficha de Levantamiento de Ruinas, 3 fichas. Espacio 9, ver Figura 2	86
	Anexo 9, Ficha de Levantamiento de Ruinas, 3 fichas. Espacio 10, ver Figura 2	89
	Anexo 10, Ficha de Levantamiento de Ruinas, 3 fichas. Espacio 11, ver Figura 2	92

Anexo 11, Ficha de Levantamiento de Ruinas, 3 fichas. Espacio 12, ver Figura 2	95
Anexo 12, Ficha de Levantamiento de Ruinas, 2 fichas. Espacio 14, ver Figura 2	98
Anexo 13, Ficha de Levantamiento de Ruinas, 3 fichas. Espacio 15, ver Figura 2	100
Anexo 14, Laminas de Memoria Arquitectónica, 3 Laminas.....	103
Anexo 15, Lamina de Implantación.....	106
Anexo 16, Laminas del Espacio “Portal de Acceso”, 3 Laminas.....	107
Anexo 17, Laminas del Espacio “Ingreso”, 5 Laminas.....	110
Anexo 18, Laminas del Espacio “Restaurante”, 5 Laminas.....	115
Anexo 19, Laminas del Espacio “Artesanías”, 5 Laminas.....	120
Anexo 20, Laminas del Espacio “Cabañas”, 4 Laminas.....	125
Anexo 21, Laminas del Espacio “Recreación”, 5 Laminas.....	129
Anexo 22, Laminas del Espacio “Espejo de Agua”, 3 Laminas.....	131
Anexo 23, Laminas del Espacio “Club Ferroviario”, 6 Laminas.....	137
Anexo 24, Laminas del Espacio “Barbacoa”, 2 Laminas.....	143
Anexo 25, Laminas del Espacio “Descanso”, 2 Laminas.....	145
Anexo 26, Laminas del Espacio “Cinema”, 3 Laminas.....	147
Anexo 27, Laminas del Espacio “Sala de Exhibiciones”, 3 Laminas.....	150
Anexo 28, Laminas del Espacio “Talleres”, 6 Laminas.....	153

Índice de Figuras

Figura 1 . Ruta del tren S&C y al fondo la Gerencia de Ferrocarriles en Pistishí. Fuente: folleto turístico Alausí 2019.....	7
Figura 2.. Lugares que conformaban la Antigua Gerencia de Ferrocarriles S&C. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.	10
Figura 3.Evidencia del deterioro del La Gerencia de Ferrocarriles. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.....	12
Figura 4.Material de construcción deteriorado. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021	12
Figura 5 Esquema de rehabilitación. Fuente: Medina, P. (2018). Rehabilitación estación de tren La Calera, recuperando el patrimonio en ciudades de origen ferroviario. Elaboración: Cevallos & Ponce, 2021.	15
Figura 6. Esquema de actuación de Rehabilitaciones. Fuente: Datos recogidos de Medina, P. (2018). Rehabilitación estación de tren La Calera, recuperando el patrimonio en ciudades de origen ferroviario. Elaboración: Cevallos & Ponce, 2021.....	16
Figura 7, corporación de desarrollo tecnológico 2012, documento técnico n° 32. “Evaluación de Daños y Soluciones para Construcciones en Tierra Cruda Manual de Terreno. Chile. Extraído de Rehabilitación arquitectónica de la vivienda patrimonial, propiedad de la familia Carrión, ubicada en la ciudad de Gonzanamá. Cueva, J.(2018).	18
Figura 8. Lesiones debido a la perdida de material, desmoronamiento o colapso. Fuente: Modificado a partir de: Corporación de desarrollo tecnológico 2012, Documento técnico n°32. “Evaluación de Daños y Soluciones para Construcciones en Tierra Cruda Manual de Terreno. Chile. Extraído de Rehabilitación arquitectónica de la vivienda patrimonial, propiedad de la familia Carrión, ubicada en la ciudad de Gonzanamá. Cueva, J. (2018).	19
Figura 9. Fuente: manual de patologías de la edificación 2004.tomo 1. Universidad politécnica de Madrid, 8. Extraído de Rehabilitación arquitectónica de la vivienda patrimonial, propiedad de la familia Carrión, ubicada en la ciudad de Gonzanamá. Cueva, J. (2018).....	20
Figura 10. Fotografía del Estado actual 9. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.	21
Figura 11. Fotografía con la propuesta de rehabilitación 10. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.	21
Figura 12. Fotografía interna de la estación de trenes de Villalbilla. Fuente: Mariela Apollonio, 2016). Estación de Trenes, Renovación [imagen digital].	22
Figura 13, Fotografía de la estación de trenes La Calera. Fuente: Fotografía de Pablo Moraga Feliú- memoriaclinera.cl.....	23
Figura 14. Fotografía del estado actual complejo La Gerencia de Ferrocarriles del Ecuador. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.....	24
Figura 15. IV Encuentro de ferroviarios en la Antigua Gerencia de Ferrocarril S&C. Fuente: fotografía Acosta, V. (2017).	27
Figura 16. Visualización 3D Lumion del estado actual del complejo de La Gerencia de Ferrocarriles, Pistishí. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.	28
Figura 17. Visualización 3D Lumion del estado actual del espacio de los talleres de La Gerencia de Ferrocarriles, Pistishí. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.	29
Figura 18. Visualización 3D Lumion del estado actual de las edificaciones de La Gerencia, Pistishí. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.	29
Figura 19. Evidencia del deterioro de las construcciones en La Gerencia de Ferrocarriles, Pistishí. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.	30
Figura 20. Fotografía Estado Actual. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.	32
Figura 21. Fotografía del Estado actual 2. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.....	33

Figura 22. Fotografía del Estado actual 3. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.	34
Figura 23. Fotografía Estado Actual 4. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.	35
Figura 24. Fotografía del Estado actual 5. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.	36
Figura 25. Ficha resumen de valoración del estado de las ruinas de la gerencia de Ferrocarriles 5. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.	37
Figura 26. Recorrido del tren de Ecuador. Fuente: Fotografía por Rodrigo Donoso, guía turístico.	38
Figura 27. Mapa de rehabilitación de la línea férrea. Fuente: Tren Ecuador	39
Figura 28. Rehabilitación de la línea férrea y estaciones del tren. Fuente: Fotografía de Rodrigo Donoso, guía turístico.	40
Figura 29. Actividades que realizan los moradores del sector por donde pasa el tren. Fuente: Fotografía de Rodrigo Donoso, guía turístico.	40
Figura 30. Estación de Sibambe Alausí. Fuente: Fotografía Rodrigo Donoso, guía turístico.	41
Figura 31. Principales estaciones y transformaciones efectuadas en el tramo del Ferrocarril del Sur. Fuente: Libro Arquitectura Ferroviaria en los Andes del Ecuador. Del Pino Martínez, I.(2013).	45
Figura 32. Esquema de potencialidades. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.	47

Índice de Tabla

Tabla 1. Arquitectura de las Estaciones de Ferrocarril. Fuente: Libro Arquitectura Ferroviaria en los Andes del Ecuador. Del Pino Martínez, I.(2013).....	46
---	----

Resumen

La arquitectura ferroviaria en muchos casos puede satisfacer necesidades en materia de educación, cultura, salud, esparcimiento y vivienda debido a su capacidad de adaptación para diversos usos, su valor histórico, arquitectónico, testimonial y la calidad de sus elementos constructivos. Su valoración no es únicamente un ejercicio nostálgico, debido a que todo patrimonio, si se pretende conservar su condición de tal, debe mantenerse vivo e incorporado a las necesidades del presente.

La información recopilada, vivencias y memorias además de historia del sitio, fueron importantes para conocer los acontecimientos, procesos y factores que influyeron en la conformación de la Antigua Gerencia de Ferrocarriles S&C., consiguiendo de esta manera, lograr una reconstrucción del pasado conociendo así la influencia familiar, barrial, social, socioeconómica, cultural, en la que han vivido.

Por otro lado, el progresivo despoblamiento, y envejecimiento del pueblo causado por las condiciones climáticas y la falta de interés para una rehabilitación temprana del lugar, provocó que en la actualidad se tenga como problema central la pérdida del patrimonio que está representada en las estructuras físicas de la Antigua Gerencia de la Empresa de Ferrocarriles.

Teniendo en cuenta que se trata de un punto estratégico de la zona y el gran valor patrimonial que posee además de ser parte de la historia ferroviaria del país, lo que se pretende con el presente proyecto es recuperar la identidad del sitio y a su vez convertirlo en potencial turístico como una fuente de ingresos para la población, ayudando así al desarrollo económico, social y cultural de la parroquia, manteniendo vivo su patrimonio histórico y memorial.

Abstract

Railway architecture, in many cases, can satisfy needs in terms of education, culture, health, recreation, and housing due to its ability to adapt various uses, its historical, architectural, testimonial value, and the quality of its construction elements. Its assessment is not only a nostalgic exercise because all patrimony if preserved its condition as such, must be kept alive and incorporated into the present's needs. The information collected, experiences and memories, and history of the site were essential to know the events, processes, and factors that influenced the formation of the Old S&C Railroad Administration, achieving a reconstruction of the past and knowing the influence of family, neighborhood, social, socioeconomic, cultural, in which they have lived. On the other hand, the progressive depopulation and aging of the municipality caused by climatic conditions and the lack of interest in the early rehabilitation of the place had a central problem the loss of heritage represented in the physical structure of the Old Directorate of the Railway Company. Taking into account that it is a strategic point in the area and the excellent heritage value it has, it also belongs to the country's railway history; the objective of the project is to recover the identity of the site and turn it into a potential tourist as a source of income for the population, thus contributing to the economic, social and cultural development of the parish, keeping its historical and memorial heritage alive.

Keywords: Railway Architecture, Railway Management, Patrimony, Railway History, Tourist Potential.



Reviewed by:

Mgs: Sonia Granizo Lara.

ENGLISH PROFESSOR.

c.c. 0602088890

Introducción

El sistema ferroviario fue uno de los acontecimientos más importantes para la sociedad a nivel mundial, considerándose una verdadera revolución tecnológica y geográfica en el siglo XIX. Esto permitió el crecimiento socioeconómico acelerado entre los pueblos a través del comercio.

A nivel latinoamericano, se crearon las primeras líneas ferroviarias en la Gran Colombia, que atravesaba Panamá desde el este hasta el occidente creando un camino que facilitaba el comercio internacional. Posterior a ello, los demás países de la región fueron implantando este sistema, en un caso específico Ecuador que durante la presidencia de Gabriel García Moreno se construyó la primera locomotora en el año 1872; el primer servicio frecuente fue entre ciudades de la provincia del Guayas, siendo así Yaguachi y Milagro las primeras en disfrutar de este sistema.

En 1895 con la presidencia del general Eloy Alfaro, se propuso acelerar la construcción del proyecto del ferrocarril desde el puerto de Guayaquil hacia Quito, uniendo y afianzando las relaciones comerciales entre la costa y la sierra, además construyeron el proyecto “Ferrocarril más difícil del mundo” situado en la “Nariz del diablo” ubicado en el pueblo de Sibambe.

Por otro lado, se construyó la “Gerencia de Ferrocarriles S&C” de Pistishí junto con la estación de ferrocarril de “Sibambe”, adyacente al tramo de la “Nariz del Diablo” en el 1927, dando nacimiento a un pequeño pueblo ferroviario.

En la década de los 70 del siglo XX cesan las funciones del ferrocarril en el país y se reanudan las funciones y actividades a partir del 2007 con el gobierno de ex presidente Rafael Correa con el fin de recuperar el patrimonio cultural e histórico del país y fomentar el desarrollo turístico de los pueblos aledaños. Sin embargo, dentro de los estudios para

el rediseño de la ruta ferroviaria se dejó de lado la estructura de la “Gerencia de Ferrocarriles S&C” de Pistishí, por lo que el lugar ha sufrido deterioro en las instalaciones dejándolo en ruinas.

El presente trabajo de investigación pretende proponer un proyecto de rehabilitación de las ruinas y patrimonio del complejo “Gerencia de Ferrocarriles S&C” parroquia de Pistishí perteneciente al cantón Alausí. Este trabajo se lo ha estructurado de la siguiente manera: en el capítulo I se realiza el planteamiento del problema a través del cuestionamiento ¿Cómo potenciar las ruinas de la “Gerencia de Ferrocarriles S&C” de Pistishí para dinamizar el turismo en la localidad?; el capítulo II constituye el fundamento teórico que respalda este trabajo investigativo mediante la revisión de distintas fuentes bibliográficas, libros, revistas especializadas, artículos científicos, investigaciones y linkografía; en el capítulo III se menciona la metodología, en este caso se ha utilizado diferentes métodos que abarquen todas las fases de este trabajo investigativo hasta la propuesta; el capítulo IV hace referencia a las conclusiones y recomendaciones y por último, se presenta la propuesta de rehabilitación sobre el caso estudiado.

1. Capítulo I

Planteamiento del Problema

La “Gerencia de Ferrocarriles S&C” de Pistishí a lo largo de la década de los 80, se vio afectada por la dependencia de la sociedad hacia otros medios de transporte y la gente de la localidad emigró a las zonas urbanas en busca de una mejora en su calidad de vida, por lo que dejó de existir su principal fuente de ingreso que se basaba en el funcionamiento del ferrocarril, por lo que este lugar quedó en ruinas.

El problema lo podemos plantear de la siguiente manera: ¿Cómo potenciar las ruinas de la “Gerencia de Ferrocarriles S&C” de Pistishí para dinamizar el turismo en la localidad?

A través de este cuestionamiento se busca dar una solución para la potenciación de las ruinas de la “Gerencia de Ferrocarriles S&C” de Pistishí mediante la rehabilitación de su infraestructura con el objetivo de crear una nueva alternativa de fuentes de ingresos para la localidad.

Justificación

En 1927 en la comunidad de Pistishí del cantón Alausí se construye la estación ferroviaria de Sibambe junto al emblemático tramo de la “Nariz del Diablo”, la cual pertenecía a la ruta del ferrocarril Guayaquil - Quito, al ver la necesidad de que este tramo contara con una gerencia y las demás dependencias necesarias para su correcto control y funcionamiento, se asienta a pocos metros de la estación, La Gerencia de la Empresa de Ferrocarriles.

La presencia del ferrocarril constituyó un símbolo de unidad nacional, dándose así una conexión de las diferentes partes del país y permitiendo el transporte tanto de personas como de productos para la comercialización y así generando un crecimiento en la producción y la libertad económica de zonas sociales y geográficamente marginadas,

influyendo de esta manera el ámbito social, económico, político y cultural, Pistishí no fue la excepción pues a más de ser el lugar donde funcionaba la Gerencia y demás oficinas del ferrocarril, se convirtió en un punto ferroviario importante pues en ese sector conocido como La Gerencia es en donde la empresa de ferrocarriles tomó la iniciativa de que los empleados ferroviarios empiecen a establecerse conjuntamente con sus familias, formando así un pequeño pueblo ferroviario.

De esta forma La Gerencia se convirtió en un poblado donde existían alrededor de 2.500 personas, las viviendas fueron construidas por los mismos y se encontraban ubicadas alrededor del edificio de la Gerencia de Ferrocarriles y a lo largo de la vía férrea.

En este paradero, ideal para un complejo de turismo “La Gerencia de Ferrocarriles”, ubicada en el sector de Pistishí Cantón Alausí, actualmente no cuenta con la estructura y el confort apropiado para el usuario, situación opuesta a promover el turismo por lo que se considera una necesidad primordial la rehabilitación de este espacio arquitectónico, ofreciendo espacios viables y cómodos para esta finalidad.

También, se observó el deterioro físico que ha sufrido estas construcciones al no haber tenido un cuidado específico que permita su conservación.

Objetivos

Objetivo General:

Proponer un proyecto de rehabilitación de las ruinas y patrimonio del complejo de “La Antigua Gerencia” de ferrocarriles parroquia Pistishí cantón Alausí, mediante la aplicación de técnicas investigativas y arquitectónicas para el repotenciamiento de las ruinas del complejo.

Objetivos Específicos:

1. Elaborar el marco teórico y conceptual, mediante la revisión de distintas fuentes bibliográficas, libros, revistas especializadas, artículos científicos, investigaciones, linkografía que permita la debida fundamentación a la presente investigación.
2. Diagnosticar el estado actual del complejo de “La Antigua de Gerencia” de ferrocarriles parroquia Pistishí cantón Alausí.
3. Elaborar un diseño arquitectónico patrimonial paisajístico del complejo “La Antigua Gerencia” de ferrocarriles parroquia Pistishí

2. Marco Teórico

2.1 Inicios del Ferrocarril en el Ecuador

Inicia en el año de 1873 en el Gobierno de Gabriel García Moreno y continuado por el General Eloy Alfaro, cuando se resolvió unir el camino de Sibambe con Yaguachi, por medio de un ferrocarril.

El Gobierno empieza sus gestiones para comprometer a empresarios y/o capitalistas extranjeros, que se interesen en la obra del ferrocarril y con tal motivo escribió al embajador del Ecuador en Washington, doctor Antonio Flores Jijón, varias comunicaciones en las que le facultaba para que a nombre y en representación del gobierno, proceda a celebrar contratos para la construcción de ferrocarril desde la población de Sibambe hasta el Pueblo Nuevo o Yaguachi.

El 27 de enero de 1875, el presidente García Moreno, había expedido el primer reglamento de tráfico y fe, desde entonces a esta línea férrea se la comenzó a denominar: “FERROCARRIL DEL SUR”.

La mayor parte del tramo del litoral desde Yaguachi a Chimbo se había iniciado durante la presidencia de García Moreno, lamentablemente su deceso, hizo que dicho tramo quede olvidado, con grandes segmentos de la ruta intransitables por la vegetación tropical que cubrió sus vías.

Sin embargo, la ruta de manera invariable tenía que soportar otro problema, subir la cuesta inclemente de los Andes, sin más opciones, se ideó la estratégica riel en zigzag para lograr superar la montaña que hoy conocemos como la “Nariz del Diablo.”

Los entornos terminarían siendo el lecho de muerte de innumbrables trabajadores, muchos de ellos jamaquinos contratados específicamente para dicho efecto, así como también moriría John Harman, cuya tumba fue cubierta por la tierra de numerosos derrumbes, solo recientemente hallada de nuevo en Huigra.

Tras cumplirse catorce meses de trabajo y con un saldo de cientos de vidas entregadas por superar el obstáculo que representaba la “Nariz del Diablo”, concluyeron los trabajos y lograron llegar hasta la población de Alausí.



Figura 1 . Ruta del tren S&C y al fondo la Gerencia de Ferrocarriles en Pistishí. Fuente: folleto turístico Alausí 2019.

2.2 El Complejo de La Gerencia de Ferrocarriles

En 1915 desde la estación Sibambe, se inicia la construcción a cargo de la compañía Orenstein Koppel y posteriormente por el batallón de Ingenieros Montufar de la ruta del ferrocarril Sibambe - Cuenca, al ver la necesidad de que este tramo contara con una gerencia y las demás dependencias necesarias para su correcto control y funcionamiento, tomando en cuenta que este era el punto inicial del recorrido, se asienta a pocos metros de la estación “La Gerencia de la Empresa de Ferrocarriles”.

La presencia del Ferrocarril tuvo su influencia tanto social, económica, política y cultural, Pistishí no fue la excepción pues a más de ser el lugar donde funcionaba la Gerencia y demás oficinas del Ferrocarril, se convirtió en un punto ferroviario de gran importancia, formando así un pequeño pueblo ferroviario.

Sus primeros habitantes conformaban el cuerpo de trabajo de la tenencia política del lugar como de la gerencia, en si por ejemplo el superintendente, los jefes mecánicos, el capitán Tamarís, el Sr. Cordero que era hijo del presidente Cordero y era en ese entonces jefe de bodegas, el Sr. Ortega y así un sinnúmero de ferroviarios con sus familias, además vinieron del Austro de la parte de Chunchi, Capsol, Tambo, Azogues, entre otros, familias como los Quintero, Salameda, Urquizo, etc. que fueron las más conocidas en aquella época.

El poblado de La Gerencia hubiese llegado a ser también uno de los pueblos más progresistas que se encuentran a lo largo de línea férrea, debido a que su progreso iba en aquel entonces en la marcha de los pueblos modernos, el poblado se encontraba bien atendido y estaba conformado por un gran número de viviendas. También existían los equipamientos fundamentales que ayudaron a satisfacer las principales necesidades de sus habitantes tanto en educación, salud, alimentación y recreación.

Es así que, este pueblo ferroviario contaba con una gran edificación de dos pisos que pertenecía a la Gerencia, en donde en la planta baja funcionaban las oficinas y en la planta alta parte de la escuela, el resto de espacios que conformaban la escuela estaban ubicados en otros bloques frente a esta, alado se encontraba la vivienda del superintendente, por otro lado los talleres y todo lo necesario para el ferrocarril, cerca de todo esto estaban los servicios ferroviarios, carpintería, enfermería, las oficinas del telégrafo y el teléfono, el comisariato, los negocios familiares en sus viviendas y como no podía faltar el club ferroviario que era una construcción en caña guadua en donde incluso se daban funciones de cine para la distracción de la población, tenía también una piscina y junto a él un hermoso parque, dichas edificaciones eran principalmente

construidas con materiales endémicos de la zona, las viviendas eran de uno, dos, y hasta tres pisos hechas de adobe, tapial o madera, con cubiertas de tejas, propios de la época.

La población económicamente se mantenía por los salarios de los ferroviarios, sin embargo, con el pasar del tiempo estos fueron creando negocios de diferente índole siendo esto otra fuente de ingreso para su familia, además, al ser un sector productivo se cultivaba un sin número de productos que eran consumidos por la misma población.

Al estar conformado por gente proveniente de diferentes lugares siendo un hecho que las personas migraban dependiendo del sector a donde se debían por el trabajo en el tren, no tenían costumbres en común pues cada familia mantenía las costumbres propias de su lugar de origen. Esto, con el transcurso del tiempo se fue compartiendo entre los pobladores llegando así a tener una gran variedad de costumbres.



Figura 2.. Lugares que conformaban la Antigua Gerencia de Ferrocarriles S&C. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.

2.3 Abandono de La Gerencia de Ferrocarriles

A partir del año 1950, a los trabajadores del sector se les encargó estar a cargo de otras rutas del ferrocarril como la Quito-Ibarra, Ibarra-San Lorenzo y Guayaquil-Quito, debido al cambio de su destino de trabajo no tuvieron más opción que trasladarse de este complejo ferroviario conjuntamente con sus familias. En la década de 1960, se comenzó la construcción de principales carreteras lo que trajo consigo un incremento en el parque automotor además del comienzo de operaciones de rutas aéreas nacionales entre ciudades principales en 1962.

Esto fue restando importancia al ferrocarril como principal medio de transporte nacional, cuestión que se tradujo en el rápido deterioro de las vías férreas, el abandono de las instalaciones y destrucción del material rodante, en el año de 1987 los habitantes de este lugar empezaron a migrar a las ciudades principales en busca de una mejor calidad de vida, abandonando para la década del año 2000 por completo este complejo.

Esto ocasionó que se desarticule un sitio importante para la identidad e historia de la parroquia, agentes climáticos como el sol, las fuertes lluvias y heladas a menos 4 grados, fueron causantes de un acelerado deterioro, además de que personas no identificadas al darse cuenta de este desolado lugar, desmantelaron parte de las viviendas llevándose puertas, ventanas, techos e incluso material ferroviario, perdiendo así objetos significativos cargados de historias, anécdotas, memorias y relatos que guardaban el pasado de una sociedad ferroviaria que alguna vez habitó este complejo.



Figura 4. Material de construcción deteriorado. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021



Figura 3. Evidencia del deterioro del La Gerencia de Ferrocarriles. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.

Marco conceptual

2.4 Patrimonio

“Bienes considerados de valor propio y de interés para la identidad y cultura de una sociedad. Puede ser de trascendencia local a universal dividido en patrimonio material e inmaterial” (UNESCO, 2015).

En el caso de la presente investigación se utilizará el patrimonio tangible para poder realizar la propuesta de rehabilitación.

2.5 Patrimonio Cultural.

“El patrimonio cultural está conformado por la herencia material e inmaterial que se ha gestado en el transcurso de la historia como soporte de nuestras identidades culturales” (Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura).

2.6 Rehabilitación del patrimonio y criterios de intervención.

La rehabilitación es un proceso necesario para habilitar espacio y lugares que en algún punto de la historia tuvieron un significado que ahora se vuelve crucial para tener una memoria colectiva, es rescatar parte de la historia, y además hacerlo parte de la trama actual, tomándole valor al patrimonio y no dejarlo olvidado como un sector poco atractivo o simplemente ruinas.

“Las intervenciones pueden ser controladas, sobre todo en los casos en que el inmueble tiene un valor patrimonial relacionado con las características tipológicas de su arquitectura, en estos casos la rehabilitación es un proceso viable de interpretación, un modelo de intervención que puede garantizar la conservación de los valores primordiales de la obra arquitectónica y a su vez incorporar preceptos contemporáneos de habitabilidad.” (Torres, 2014)

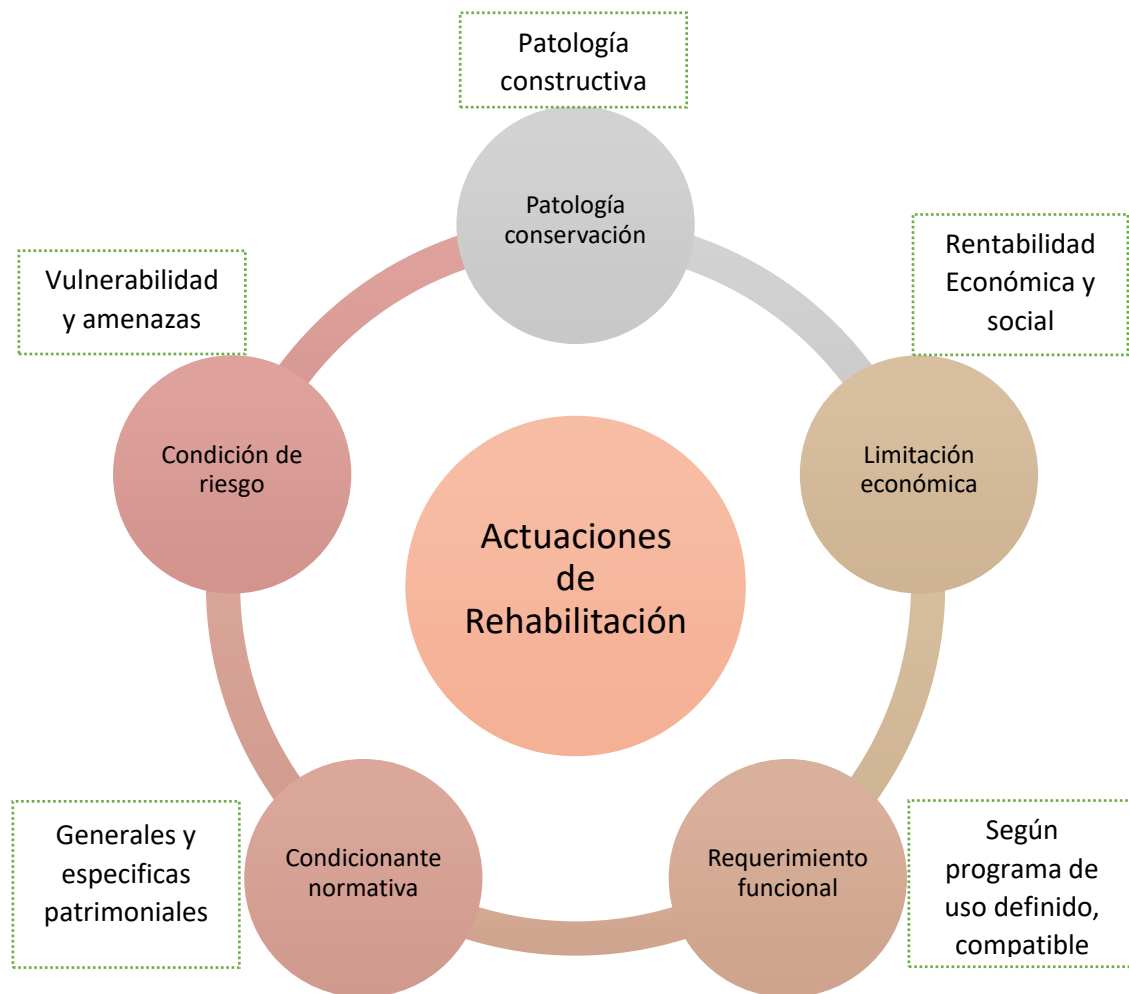


Figura 5 Esquema de rehabilitación. Fuente: Medina, P. (2018). Rehabilitación estación de tren La Calera, recuperando el patrimonio en ciudades de origen ferroviario. Elaboración: Cevallos & Ponce, 2021.

Se debe considerar si la intervención requiere una rehabilitación integral la cual se basa en la intervención estructural, constructiva o distributiva, pudiendo realizar cambios significativos en los espacios originales y su volumetría, buscando la mejora de las condiciones funcionales o un nuevo uso.

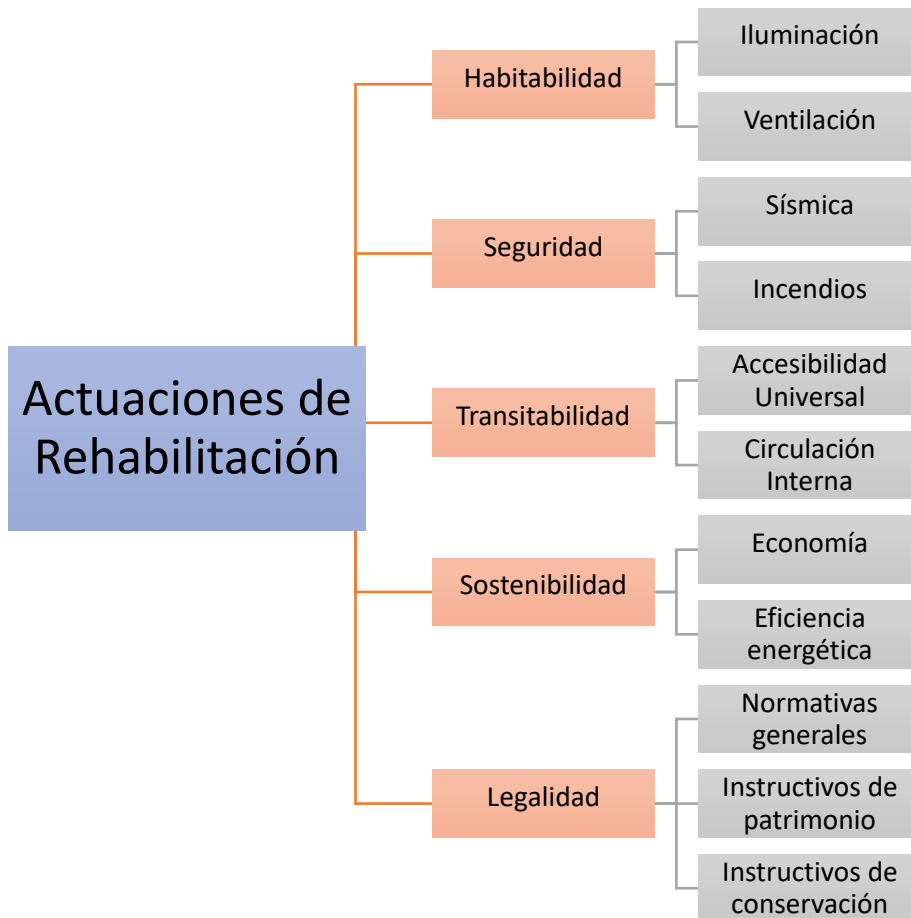


Figura 6. Esquema de actuación de Rehabilitaciones. Fuente: Datos recogidos de Medina, P. (2018). Rehabilitación estación de tren La Calera, recuperando el patrimonio en ciudades de origen ferroviario. Elaboración: Cevallos & Ponce, 2021.

2.7 Valor Arquitectónico Tecnológico

El aporte arquitectónico de la estación se puede entender desde dos puntos, el primero desde el espacio físico que permitió el desarrollo de servicios y de interacción social y económica a la comunidad de “La Calera” y el segundo de expresión arquitectónica y constructiva que resalta la calidad espacial de su nave central de gran altura y de planta libre, espacialidad transparente y fluida que no se había logrado conseguir en otras estaciones (Medina, 2018).

2.8 Valor cultural

Desde el punto de vista cultural la estación significó una serie de servicios que hicieron progresar significativamente a la ciudad en términos económicos y la generación de identidad con el inmueble, siendo reconocida como un nodo donde la sociedad local y foránea convergían e interactuaba siendo no era solamente una estación de carga y descarga de pasajeros y bienes, sino un espacio en donde se generaban encuentros y despedidas con un sinnúmero de anécdotas y memorias.

Los valores de este espacio nos muestran la evidente la necesidad de conservar y rehabilitar este inmueble con el fin último de aportar a la recuperación de este lugar su importancia para la ciudad y el inconsciente colectivo de su gente.

2.9 Medios de Tratamiento

La conservación es la aplicación de medidas y técnicas adecuadas para que la naturaleza intrínseca del objeto cultural no pierda su estabilidad física, a causa de ella misma o por el ambiente que le rodea (Maleza, 2014). Según Terán (2004, p. 106, 109), la conservación consiste en garantizar la permanencia del patrimonio arquitectónico mediante la aplicación de procedimientos técnicos, cuyo fin sea detener los mecanismos de alteración e impedir que surjan deterioros nuevos en el edificio; uno de los principios que maneja la conservación es impedir la desarticulación de los elementos de su lugar de origen. La Carta de Venecia en su artículo 8º expresa: “Los elementos de escultura, pintura o decoración que forman parte integrante de un monumento, no podrán ser separados del mismo”. Si por efectos naturales cierto elemento se ha desprendido de su sitio este debe ser reintegrado, teniendo en cuenta que el mantenimiento y la conservación

de sitios o monumentos puedan recuperar las técnicas tradicionales, las mismas que propician la participación de la comunidad.

2.10 Sistemas constructivos en tierra

Los sistemas constructivos a base de tierra consisten principalmente en muros de carga, diseñados para soportar cargas verticales (peso propio, entresijos, cubiertas y otros) y de servicio (carga viva). Son un sistema de mampostería compuesto por unidades de tierra cruda, aparejadas de diferentes formas, con la que se construyen muros que varían en espesor y en altura y que pueden o no trabarse (Rivera, 2012, pág. 67).

2.11 Lesiones debido a la pérdida de material, desmoronamiento o colapso

colapso

¿QUÉ ES?	Corresponde a la degradación y posterior pérdida del material constituyente de un elemento que conforma parte de la edificación. Se produce a partir de un quiebre o debilitamiento puntual o generalizado en una estructura, capaz de ocasionar desprendimiento o desplome parcial o total.
¿POR QUÉ SUCEDÉ?	Porque no ha existido un adecuado diseño; no se ha realizado mantenimiento de la zona afectada; o bien se han realizado alteraciones inapropiadas del sistema estructural, como agregar o quitar vanos o incorporar cargas inadecuadas en muros. También se puede producir por exposición a condiciones climáticas adversas o sollicitaciones mecánicas muy intensas sobre el elemento, como un sismo.
¿CUÁNDO SUCEDÉ?	Cuando el paso del tiempo, descuidos de mantenimiento o alteraciones en el diseño estructural dejan expuesta a este tipo de daños toda, o una parte de la edificación ante sollicitaciones mecánicas de distinta intensidad, incluso sismos leves.
¿DÓNDE SE ENCUENTRA?	En las zonas estructurales que componen la estructura, ya sea tierra cruda o madera de muros o techumbre.
¿CÓMO SE IDENTIFICA?	Por una evidente falta de material en la zona afectada.
¿CUÁN GRAVE ES?	Su gravedad puede ser Leve o Moderada si se encuentra en pisos o revoques, pero puede ser Grave en pilares, tabiques, muros y techumbre, puesto que los desprendimientos y derrumbes comprometen la estabilidad de la edificación en general y la vida de las personas que habitan en ella o que transitan a su lado.

Figura 7, corporación de desarrollo tecnológico 2012, documento técnico n° 32. "Evaluación de Daños y Soluciones para Construcciones en Tierra Cruda Manual de Terreno. Chile. Extraído de Rehabilitación arquitectónica de la vivienda patrimonial, propiedad de la familia Carrión, ubicada en la ciudad de Gonzanamá. Cueva, J.(2018).

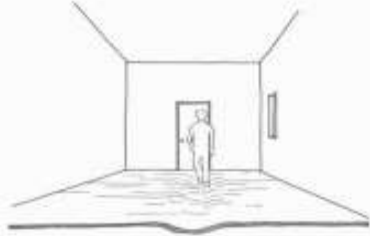









<p>PÉRDIDA DE MATERIAL EN RADIER</p> 	<p>SOPLADURA DE REVOQUE</p> 
<p>DESPRENDIMIENTO O EROSIÓN DE REVOQUE</p> 	<p>DESMORONAMIENTO PUNTUAL EN MURO</p> 
<p>DESMORONAMIENTO PUNTUAL EN TABIQUE</p> 	<p>DESMORONAMIENTO DEL EXTREMO SUPERIOR DE MURO LIBRE</p> 
<p>DESMORONAMIENTO DE ESQUINA</p> 	<p>DESMORONAMIENTO DE MURO</p> 
<p>DESMORONAMIENTO DEL TÍMPANO</p> 	<p>DESPRENDIMIENTO DE CORNISA O CORTAFUEGO</p> 

Figura 8. Lesiones debido a la pérdida de material, desmoronamiento o colapso. Fuente: Modificado a partir de: Corporación de desarrollo tecnológico 2012, Documento técnico n°32. "Evaluación de Daños y Soluciones para Construcciones en Tierra Cruda Manual de Terreno. Chile. Extraído de Rehabilitación arquitectónica de la vivienda patrimonial, propiedad de la familia Carrión, ubicada en la ciudad de Gonzanamá. Cueva, J. (2018).

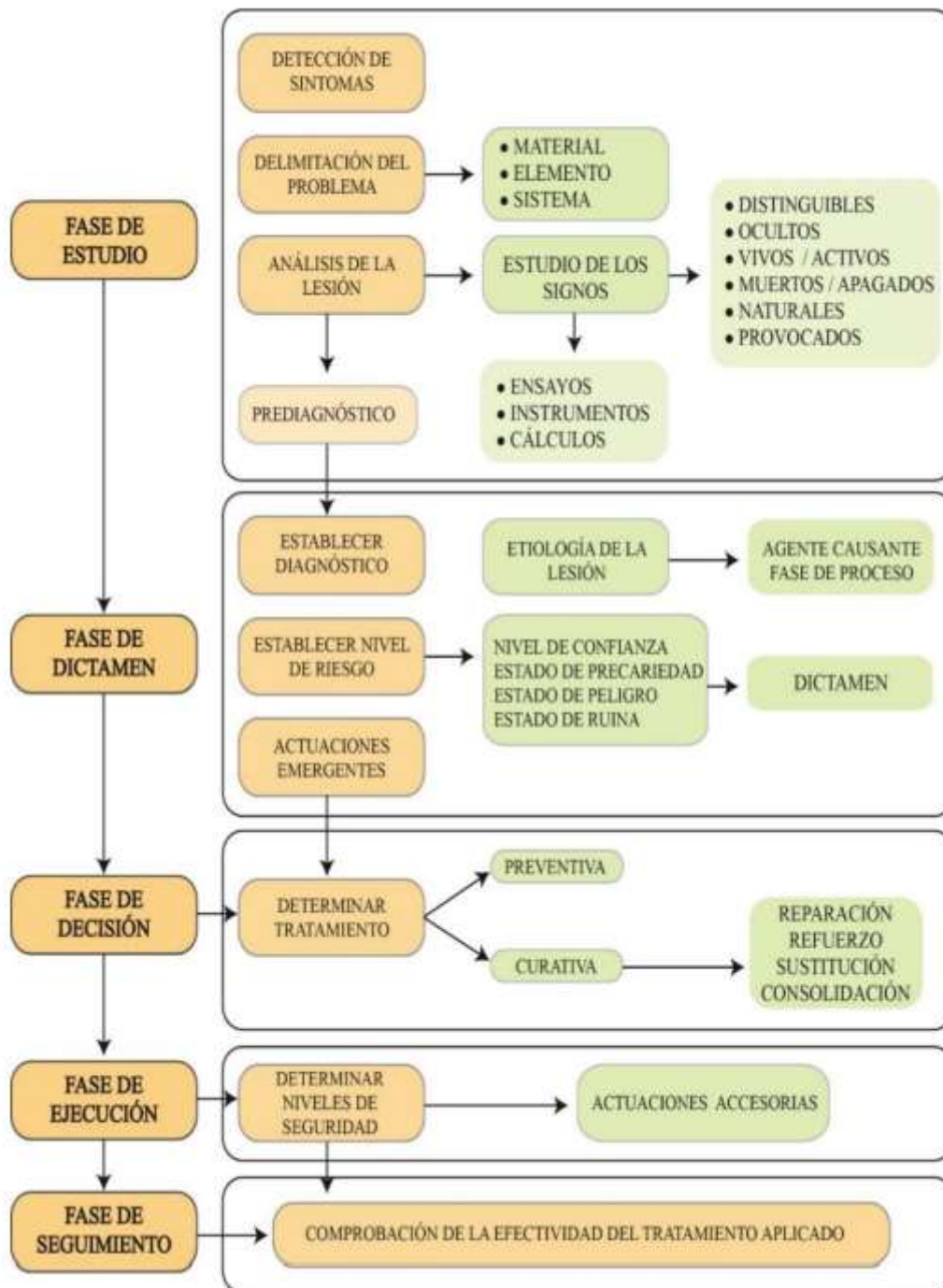


Figura 9. Fuente: manual de patologías de la edificación 2004.tomo 1. Universidad politécnica de Madrid, 8. Extraído de Rehabilitación arquitectónica de la vivienda patrimonial, propiedad de la familia Carrión, ubicada en la ciudad de Gonzanamá. Cueva, J. (2018).

2.13 Rehabilitación:

- Paredes exteriores, integración de bloques de adobe, mortero y piedra.
- Puertas y ventanas, colocación de madera y vidrio.
- Estructura de acero para cubiertas
- Cubiertas madera/acero y teja.



Figura 10. Fotografía del Estado actual 9. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.



Figura 11. Fotografía con la propuesta de rehabilitación 10. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.

3. Referentes

3.1 Intervenciones

Renovación De La Estación De Trenes De Villalbilla De Burgos - España. 2016



Figura 12. Fotografía interna de la estación de trenes de Villalbilla. Fuente: Mariela Apollonio, 2016). Estación de Trenes, Renovación [imagen digital].

En este proyecto de la estación de ferrocarril de Villalbilla de Burgos en Madrid – España, pretende rehabilitar la misma y al mismo tiempo dotarla de espacios de recreo y ocio destinados para el público infantil y juvenil, dicha intervención se extiende por

espacios de conexión peatonales y las vías del ferrocarril existentes convertidas en bulevares, este proyecto elimina los revestimientos interiores, dejando al descubierto el ladrillo y la piedra ya que se vuelve necesaria para la rehabilitación de los muros y así diferenciar claramente entre las partes nuevas y antiguas de la edificación.

La intervención que se propone en ese trabajo plantea criterios de intervención como mediante el uso de materialidades se busque un contraste entre lo nuevo y lo antiguo resaltar el valor patrimonial, añadir o complementar las actividades de lugar con nuevos espacios de ocio, además contemplar indicadores de rehabilitación.

Realización de diversas actividades socio-culturales de explosión debe contar con un espacio adecuado para el material ferroviario de manera externa e interna, además de formas de apropiación del espacio, contribuyendo a reducir los problemas de logística y dando esa participación local necesaria en proyectos de patrimonio, y en los espacios y los equipamientos creados de hacer uso de medios de comunicación interactivos para una mejor experiencia del turista o visitante.

Rehabilitación de la estación de tren LA CALERA recuperando el patrimonio en ciudades de origen ferroviario – Chile



Figura 13, Fotografía de la estación de trenes La Calera. Fuente: Fotografía de Pablo Moraga Feliú- memoriaclinera.cl

más importantes del país, dotando a la estación de vida y movimiento, convirtiéndose en el centro de la ciudad, un lugar de encuentro entre foráneos y locales.

Este proyecto pretende la rehabilitación de la estación de trenes y su entorno urbano, generación de nuevos usos, espacios públicos, valoración de carácter patrimonial, conservación, consolidación y reformación de elementos.

3.2 La arqueología aplicada en el complejo de la gerencia de ferrocarriles

Esta rama de estudio se da por primera vez en Italia por Tiziano Mannoni en 1990, y hoy se la conoce como arquitectura arqueológica que se enfoca en los materiales arquitectónicos utilizados en construcciones patrimoniales ya que el antecedente es la implicación de la arqueología en restauración de patrimonio, siendo una función el conocimiento de la sociedad a través de los materiales arquitectónicos.

El estudio se debe adaptar a las necesidades de cada intervención u objeto de estudio, debido a que cada espacio, aunque esté construido con los mismos materiales y técnicas está sujeto a individualidades, peculiaridades, patologías, necesidades producto de circunstancias y particularidades que lo hacen diferente del resto de construcciones con los que se relaciona por lo tanto se requiere una intervención más individualizada para de alguna manera intentar difundir a la sociedad actual, la gestión del edificio y su puesta en valor.



Figura 14. Fotografía del estado actual complejo La Gerencia de Ferrocarriles del Ecuador. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.

El complejo de La Gerencia está lleno de historia y anécdotas de la vida de un pequeño pueblo ferroviario, por lo tanto, hay que considerarlo como un documento histórico, una fuente de primera mano de cómo era la vida en esa época, las necesidades de sus habitantes y como solucionaban mediante sus conocimientos dichas necesidades, estos saberes se ven reflejados en la arquitectura que aún se puede apreciar a pesar del paso del tiempo, contextos socio-culturales y productivos que generaron dicha arquitectura.

4. Metodología

La metodología que se ha utilizado en esta investigación ha sido de corte cualitativo y descriptivo debido a que se ha observado el objeto de estudio y se han recopilado datos no numéricos a través de las técnicas de investigación que han facilitado determinar la situación actual de objeto.

Los aspectos que se manejan en la metodología nos ayudaran a ver de mejor manera el estado actual del complejo y así definir mejor una intervención, entre los aspectos a considerar tenemos los fenómenos geológicos como: vulcanismo, glaciaciones, inundaciones, arrastres y deslaves, las acciones climatológicas como: temperatura, precipitación, vientos y biológicas alteran y modifican la superficie de la tierra, la vegetación, la fauna y los suelos.

Los agentes naturales también son una parte fundamental del proyecto para de esa manera analizar las posibles causas del deterioro y ver alternativas factibles de intervención además de analizar también el tiempo en el que se ha mantenido este espacio en abandono, también se analiza en un estado de escala de mayor a menor es decir un análisis superficial de región, lugar, alrededores del elemento de estudio.

- Agentes químicos
- Agentes biológicos
- Agentes físicos

El estudio en el ámbito cultural también es de vital importancia ya que este aspecto pretende hacer partícipe a los habitantes del sector de una manera activa para así lograr un empoderamiento sobre el proyecto, también existen ramas de este ámbito como son la re – utilización de un elemento y la recuperación del bien estudiado.

La identificación de los tipos de sitios que están dentro del complejo de La Gerencia cuando se edificó y los sitios que serán plasmados en este proyecto como sitios abiertos, unidades habitacionales, edificaciones alrededor de un patio, lugares con arquitectura monumental, etc, además de un análisis espacial para los tipos de actividades como:

- Actividades de preparación de alimentos
- Actividades artesanales
- Actividades constructivas
- Ritual cultural
- Descanso y recreación

5. Diagnóstico del estado actual del complejo de “La Antigua de Gerencia” de ferrocarriles parroquia Pistishí cantón Alausí.

5.1 Situación Actual de los residentes de La Gerencia de Ferrocarriles

Relatan los moradores la nostalgia que generan los recuerdos de aglomeraciones momentáneas con la llegada del tren; la penumbra fresca y profunda de la oficina del telegrafista, desde donde salía el tableteo en código Morse, colectores y brequeros; el olor a petróleo que pronto se disipaba en el aire frío de la mañana andina; y esa majestad de la máquina a vapor ruidosa y humeante, así como de la compañía de su gente, el recuerdo de los juegos de niños, del compartir de todos.

Hoy en día los habitantes que poblaron este sector junto con sus familias han querido recordar todo esto realizando un encuentro de ferroviarios, descendientes, familiares y nativos del sector cada año, este acto se lleva a cabo desde el 2015 y se da en donde se encuentra el complejo de La Antigua Gerencia del Ferrocarril S&C, que buscan a más de fortalecer y mantener esos lazos de amistad que existieron, que las futuras generaciones conozcan aun parte de la historia de este pueblo que nació gracias a la presencia del ferrocarril y del gran valor patrimonial que posee.



Figura 15. IV Encuentro de ferroviarios en la Antigua Gerencia de Ferrocarril S&C.

Fuente: fotografía Acosta, V. (2017).

5.2 Estado actual del complejo de “La Gerencia de Ferrocarriles”



Figura 16. Visualización 3D Lumion del estado actual del complejo de La Gerencia de Ferrocarriles, Pistishí. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.

Como podemos ver (Ilustración 4), el estado actual en el que se encuentra “La Gerencia” es de total abandono sin embargo existen aún estructuras rescatables como la de los talleres ubicada en la parte superior del complejo la misma que ha perdido su revestimiento dejando su estructura a la intemperie, la vegetación propia del lugar se ha tomado varios espacios y construcciones existentes aumentando así su deterioro.



Figura 17. Visualización 3D Lumion del estado actual del espacio de los talleres de La Gerencia de Ferrocarriles, Pistishí. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.



Figura 18. Visualización 3D Lumion del estado actual de las edificaciones de La Gerencia, Pistishí. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.

Las paredes de adobe y tapial representan el sistema constructivo que se empleó en la construcción de este sector, lamentablemente el deterioro que ha sufrido esta zona es muy avanzado y a la actualidad ya solo se pueden apreciar ruinas de lo que un día fue un pueblo ferroviario de gran importancia comercial con construcciones de un alto valor patrimonial y cultural ya que como se mencionaba anteriormente las construcciones eran realizadas por los mismos habitantes.



Figura 19. Evidencia del deterioro de las construcciones en La Gerencia de Ferrocarriles, Pistishí. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.

5.3 Patologías de las ruinas del Complejo De La Gerencia De Ferrocarriles

El análisis mediante patologías es el estudio de los problemas constructivos que derivan en las lesiones de edificaciones, un detalle del estado actual donde se realiza un diagnóstico para entender y analizar las lesiones, poder encontrar el origen de las mismas, estudio de las causas y efectos y finalmente el tratamiento factible a las lesiones y de esta manera plantear alternativas viables para los elementos que no son rescatables funcionalmente.

Tipos de Lesiones

Mecánicas:

Grietas.

Fisuras.

Desprendimiento.

Erosión mecánica.

Físicas:

Humedades.

Suciedad.

Erosión atmosférica.

Químicas:

Eflorescencias.

Oxidación y corrosión.

Organismos.

Erosión química.

Estas patologías se pueden presentar en distintas partes de la edificación siendo las más graves y las que comprometen la resistencia mecánica de estabilidad del edificio cuando aparecen en la cimentación, soportes, vigas, forjados y muros de carga.



Figura 20. Fotografía Estado Actual. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.

Las construcciones en adobe y tapial son los principales sistemas constructivos que se utilizaron en el complejo de la gerencia, se pueden apreciar muros de grandes secciones elaborados solo de tierra cruda y otros mixtos que incorporan piedra para de esa manera mejorar la resistencia siendo estos materiales los más fáciles de encontrar y utilizar debido a la localización del complejo de La Gerencia.

En la actualidad se encuentra que el estado de las construcciones es muy deteriorado como vemos en la fotografía algunas construcciones se han perdido por completo o su cimentación ya está completamente destruida, además en los muros aun existentes observamos que se encuentran a la intemperie lo cual acelera su deterioro.



Figura 21. Fotografía del Estado actual 2. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.

Se puede observar en las construcciones un deterioro muy avanzado con patologías degenerativas de tipo mecánicas como las fisuras y grietas además de patologías de tipo físico siendo la erosión atmosférica la lesión más común, en cuanto a las patologías químicas el ataque de organismos de tipo animal y vegetal son un elemento que a simple vista demuestran el desuso que han tenido estos espacios.



Figura 22. Fotografía del Estado actual 3. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.

Existe erosión debido a factores atmosféricos como la lluvia, el sol además de fuertes vientos, esto también genera un secado abrupto de los elementos al aire libre por la variación térmica a la que son sometidos dando como resultado la pérdida del elemento constructivo, en este caso los muros de tierra o descomponiendo parte de los mismos.

El crecimiento de la vegetación debido al abandono de las construcciones influye de manera directa en el deterioro acelerado de las mismas, se puede observar en las fotografías como la vegetación se encuentra presente en los alrededores y en la parte superior de los muros de adobe y tapial.



Figura 23. Fotografía Estado Actual 4. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.

En distintas construcciones del complejo se puede apreciar un deterioro avanzado de las mismas, como es el caso de los muros de adobe que observamos en la fotografía, siendo la base una zona de vital importancia para su conservación y más aún cuando este muro está en contacto directo con el suelo, ya que la humedad presente en el terreno asciende creando la patología de capilaridad hacia el interior del muro descomponiéndolo progresivamente.

Cuando esta patología persiste de manera prolongada en el tiempo sin ninguna clase de atención pueden producir importantes pérdidas de sección en la base del muro y así pudiendo llegar incluso al derrumbamiento del mismo, además cuando esta humedad se presente en la superficie genera la patología eflorescencias.



Figura 24. Fotografía del Estado actual 5. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021.

Podemos encontrar también elementos degenerativos de origen natural siendo evidente en la fotografía la vegetación tanto en la parte inferior como en la superior del muro también resulta habitual encontrar en el muro de adobe asentamiento de invertebrados, como hormigas y termitas que a largo plazo pueden ir debilitando el interior del mismo, incluso la presencia de las aves puede provocar una acumulación de materia orgánica que dañara la pigmentación del muro y además existirá la presencia de mal olor.

La presencia de ganado en la zona también genera un daño a este sistema constructivo, como por ejemplo la erosión por el roce de dichos animales, llegando incluso a lamer la superficie de los muros por la búsqueda de las sales minerales existentes descomponiendo superficialmente una zona del muro.

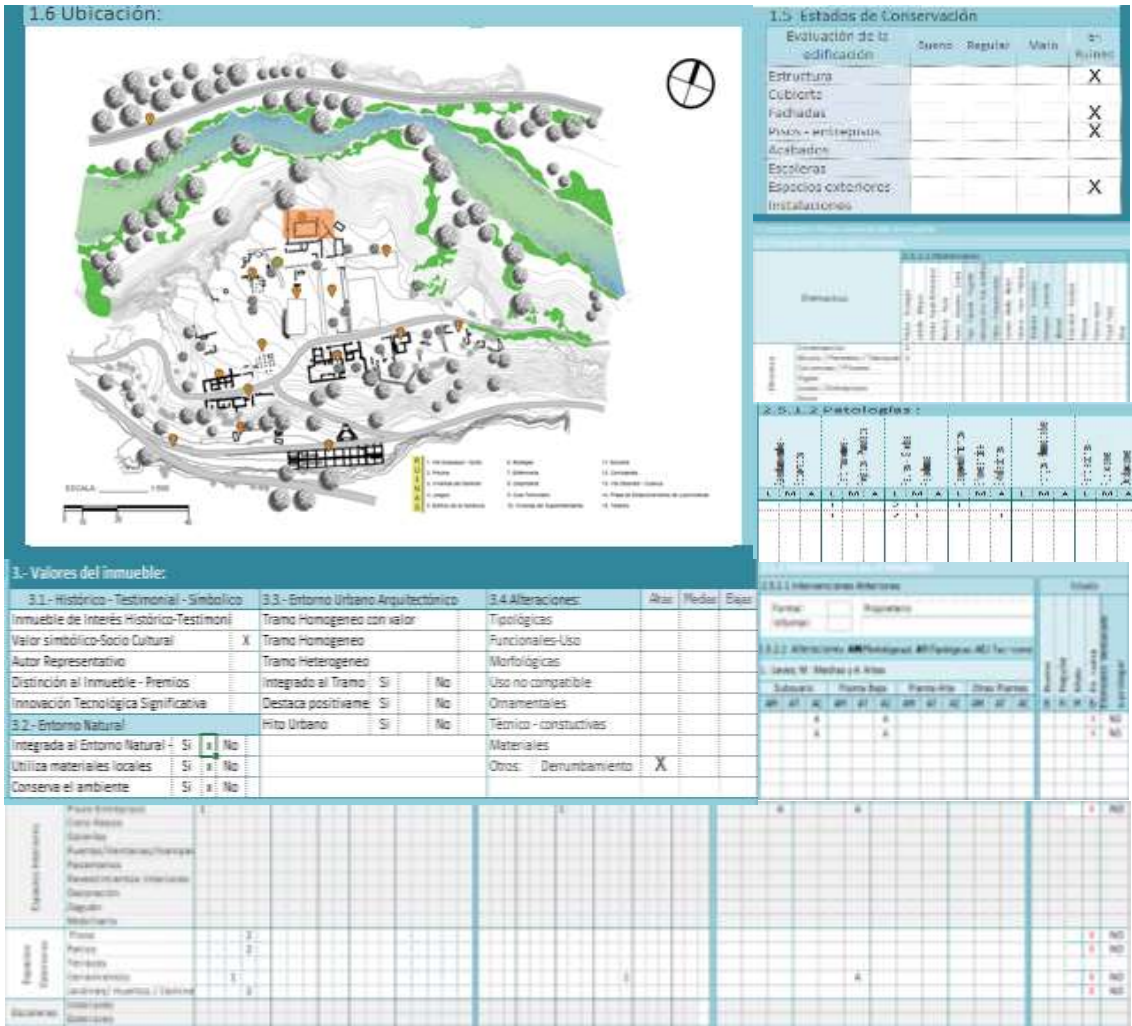


Figura 25. Ficha resumen de valoración del estado de las ruinas de la gerencia de Ferrocarriles 5. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021

5.4 La Rehabilitación del Ferrocarril en el Ecuador



Figura 26. Recorrido del tren de Ecuador. Fuente: Fotografía por Rodrigo Donoso, guía turístico.

La rehabilitación del ferrocarril en el Ecuador ha tenido un impacto importante en la generación de nuevas oportunidades para la población ecuatoriana, con una influencia directa en poblaciones cercanas a la vía férrea, que han visto en este medio de transporte una fuente de ingresos.

En el año 2007, el ex presidente Rafael Correa Delgado, tomó como decisión estratégica la rehabilitación del ferrocarril ecuatoriano, con el objetivo de recuperar el patrimonio cultural e histórico del país, y con la estrategia de orientar los servicios ferroviarios hacia el turismo, como parte del cambio de la matriz productiva del país.

El 1 de abril del año 2008, el Gobierno Ecuatoriano declaró a la Red Ferroviaria como parte del Patrimonio Cultural ecuatoriano, reconociendo su importancia como “Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico”. Es así que la Empresa inicia un proceso de modernización y rehabilitación del Sistema Ferroviario Ecuatoriano Patrimonial con un uso turístico. En particular se rehabilito la línea del Ferrocarril Quito – Durán, principalmente



Figura 27. Mapa de rehabilitación de la línea férrea. Fuente: Tren Ecuador

con el fin de su explotación turística, comenzando desde la estación del cantón Durán, hacia el norte hasta Quito; pasando de transporte de masa y de carga a un nuevo objetivo socio- turístico, para redescubrir los viejos y auténticos pueblos que van de la costa al páramo. Los trenes turísticos están en las rutas: Senderos de Arrozales con el recorrido Durán – Yaguachi Durán, Nariz con el trayecto Alausí – Sibambe – Alausí, Machachi Festivo que hace el trayecto Quito – Machachi- Quito. También se recuperaron los tramos: Sibambe – Bucay, Riobamba – Palmira, Riobamba – Ambato, Ambato – Latacunga y Yaguachi – Bucay, atravesando una gran variedad de climas, rodeada de la fantástica naturaleza y el escenario cultural a lo largo del trayecto. La inversión por parte del Gobierno Central, durante el período 2007–2014, recuperó 507 Km de la vía férrea. Para el año 2013, se había alcanzado recuperar patrimonio ferroviario por cerca de USD 600 millones, en bienes muebles e inmuebles que habían sido desvalorizados o

apropiados por actores privados, facultando la activación social y económica en poblaciones cercanas a la vía férrea.



Figura 28. Rehabilitación de la línea férrea y estaciones del tren. Fuente: Fotografía de Rodrigo Donoso, guía turístico.

Las redes ferroviarias rehabilitadas para el turismo han facilitado la participación de nuevos actores en redes de desarrollo territorial, demostrando su capacidad movilizadora y multiplicadora. El ferrocarril, convertido en atractivo turístico patrimonial, representa un actor que genera cambios y transformaciones en el territorio, influenciando en las poblaciones la activación de nuevas redes de relacionamiento. Actores que antes no participaban en los territorios, ahora tienen roles importantes para el desarrollo local, favoreciendo a poblaciones empobrecidas.



Figura 29. Actividades que realizan los moradores del sector por donde pasa el tren. Fuente: Fotografía de Rodrigo Donoso, guía turístico.

En las zonas cercanas a las vías férreas se activaron actores interesados en ser parte de la rehabilitación y activación del ferrocarril, como la comunidad quichua de Pistishí (Sector Sibambe) que se organizó para generar productos turísticos para los visitantes como danzas folklóricas y ferias artesanales.

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos realizados por la empresa pública no se ha alcanzado una coordinación adecuada con los municipios por los que atraviesa la vía férrea, generando demoras y complicando la integración y puesta en valor del entorno natural y cultural como parte de los atractivos turísticos del Ferrocarril Patrimonial.

Durante el proceso de rehabilitación del tramo Alausí - Sibambe se identificaron 12 actores locales, relacionados al sector turístico y restaurantes, los mismos que buscan articularse para alcanzar el desarrollo integral del territorio. No obstante, debido a intereses particulares, no se ha logrado consolidar una red adecuada a los objetivos de la rehabilitación de la red ferroviaria. Antes de la declaración patrimonial y rehabilitación de la vía férrea, esta población ya tenía una red de actores beneficiarios de la operación turística, limitando el crecimiento económico a un grupo específico; por lo a partir de la reactivación del ferrocarril, se generaron conflictos debido a la participación de nuevos actores en la redistribución de beneficios y rendimientos.



Figura 30. Estación de Sibambe Alausí. Fuente: Fotografía Rodrigo Donoso, guía turístico.

De acuerdo al Censo Nacional Económico 2010, en el cantón de Alausí se habían registrado 125 establecimientos económicos con fines de alojamiento y restauración. Este crecimiento comprueba que el ferrocarril constituye un actor, que permitió activar a nuevos actores en las redes territoriales con características más integrador.

5.5 La Arquitectura De Las Estaciones

Las estaciones están clasificadas en orden jerárquico y según sus funciones: Estaciones regulares, estaciones de bandera, campamento de vía y planchas, todas se levantaban sobre bases de piedra y cemento que en la mayoría de los casos facilitan el acceso y circulación de personas hacia la escalerilla y puerta del ferrocarril, la descarga o carga de productos y animales.

Las estaciones regulares son aquellas en las que los trenes se detienen de manera obligatoria para recibir y dejar pasajeros, además disponen de servicio telegráfico y telefónico, en cuanto a las estaciones de bandera son aquellas en las que el tren se detiene únicamente cuando el responsable de la estación realiza señales reglamentarias para realizar una parada, el campamento de vía es una construcción destinada al alojamiento del personal que realiza el mantenimiento de los rieles, cunetas, limpieza de la vía, almacenamiento de materiales, equipos y herramientas, y las planchas son plataformas para descargar y cargar los productos.

La mayoría de las estaciones regulares tiene planta rectangular y dispone en casi todos los casos de un andén, boletería, espacio de recuperación de equipajes, áreas de bodega, recepción y despacho de encomiendas y cargas.

El servicio de alimentación no estuvo incluido en el programa arquitectónico de las estaciones, sino que el personal de tránsito y pasajeros aprovechaban la oferta gastronómica de cada ciudad, ofrecida por vendedores ambulantes.

5.6 Los Sistemas Constructivos

En la tradición constructiva del país, el uso de los materiales térreos se difundió desde época prehispánica, se enriquecieron en época colonial y permanecieron con pocos cambios hasta la mitad del siglo XX, momento en que se aplicó de manera extensiva la tecnología del hormigón armado en las principales ciudades del país, hasta ese momento, los materiales naturales como piedra, tierra, madera, cal y las tierras de colores dieron a la arquitectura una firma, proporción e imagen acorde con los recursos disponibles en el lugar, los saberes alrededor de las técnicas constructivas se transferían entre generaciones con la práctica en obra, en este sentido, las construcciones con cangahua y chamba estuvo asociada al páramo, la del adobe, madera y el bahareque con los valles interandinos y las estribaciones de la cordillera, la madera y la caña en la Costa. La impermeabilización de las fibras tuvo varias alternativas: aplicación del juego de pechiche o penco sobre la paja por el exterior.

El Ferrocarril ecuatoriano utiliza en las estaciones de mayor tamaño combinaron el hierro con materiales tradicionales como piedra y ladrillo. La facilidad de transportar materiales por ferrocarril amplió la oferta del mercado de la construcción, con lo cual se producen los primeros cambios, con lo que fue posible contar con madera tropical en la zona de montaña, el uso de la madera en espacios interiores de los edificios, portales urbanos a los 3.000 metros de altitud.

Como se señaló anteriormente, la correspondencia entre la arquitectura y el medio natural fue coherente, en donde existió tierra arcillosa se construyó con productos derivados de este material (adobe, ladrillo), en donde hubo cangahua, piedra o madera se aprovecharon estos recursos para construir.

Las cubiertas de las estaciones revelan también mayor complejidad en la composición de la estructura, que en la totalidad de las estaciones antiguas fue resuelto mediante piezas de madera.

El adobe son bloques o ladrillos macizos de barro, obtenidos de la mezcla maleable de tierra arcillosa, arena, gravas de diferentes tamaños y fibras vegetales como la paja para mejorar su cohesión y resistencia, sus dimensiones son variables y se elaboran en moldes sin fondo, ya sea de madera o metálicos, previamente impregnados en aceite o sumergidos 11 en agua, a los cuales se los prensa mediante golpes para luego levantar el molde y proceder al secado de forma natural de preferencia en una superficie plana (Yuste, sf, pág. 24)

	ESTACIÓN	LLEGADA DEL FERROCARRIL	CONSTRUCCIÓN Y REMODELACIÓN DE ESTACIONES	COMENTARIOS
15	OLIMPO		1900 PRIMER CAMPAMENTO DE JAMAQUINOS	
16	HUIGRA	1902	1905 OFICINAS 1907 SERVICIO TELEGRÁFICO 1927-1928 OFICINA PRINCIPAL Y ALOJAMIENTO PARA EMPLEADOS 1930 CONSTRUCCIÓN EDIFICIO DE HERMANDAD FERROVIARIA 2009 REHABILITACIÓN DEL EDIFICIO DE LA ESTACIÓN	
17	CHANCHÁN		1927-1928 CONSTRUCCIÓN DE OFICINAS	
18	SIBAMBE	1902	1918 INAUGURACIÓN DE ESTACIÓN 1927-1928 CONSTRUCCIÓN DE ESTACIÓN 2009 INAUGURACIÓN DEL EDIFICIO DE ESTACIÓN SIBAMBE 2011 INAUGURACIÓN DEL TRAMO ALAUSÍ-SIBAMBE	
19	ALAUSÍ	1902	1927-1928 CONSTRUCCIÓN ESTACIÓN 2011 INAUGURACIÓN DE LA RUTA ALAUSÍ-SIBAMBE 2012 REINAUGURACIÓN DE LA ESTACIÓN Y DEL SERVICIO DE TRENES PANORÁMICOS PARA OPERAR HASTA LA NARIZ DEL DIABLO	
20	TIXÁN		1909 INAUGURACIÓN DE ESTACIÓN	
21	CAROLINA		1942 INAUGURACIÓN DE ESTACIÓN POR LA PRESENCIA DE UNA MINA DE AZUFRE	
22	PALMIRA			1º DIVISIÓN DE CORDILLERA
23	GUAMOTE	1903	1927 ESTACIÓN DE INTERCAMBIO DE PRODUCTOS	
24	COLUMBE	1904	1945 ESTACIÓN DE BANDERA	
25	MANCHENO			
26	COLTA	1904	1940 INAUGURACIÓN DE ESTACIÓN	
27	CAJABAMBA	1905	1905 INAUGURACIÓN DE ESTACIÓN 2011 ARREGLOS EN ESTA ESTACIÓN, LÍNEA FÉRREA PASA POR RIOBAMBA	
28	RIOBAMBA	1905	1925 INAUGURACIÓN DE ESTACIÓN DISEÑADA POR A. RUSSO 1938 OFICINAS DE HUIGRA PASAN A RIOBAMBA 2012 REHABILITACIÓN DE LA ESTACIÓN Y LA RUTA RIOBAMBA-URBINA Y RIOBAMBA-COLTA	
29	LUISA	1905	1905 TERMINACIÓN DE ESTACIÓN 2012 REHABILITACIÓN DE ESTACIÓN	
30	SIBERIA			
31	URBINA	1906	ENRIELADURA LLEGA A URBINA 2012 REHABILITACIÓN DE LA ESTACIÓN	2º GARGANTA DE LA CORDILLERA

Figura 31. Principales estaciones y transformaciones efectuadas en el tramo del Ferrocarril del Sur. Fuente: Libro Arquitectura Ferroviaria en los Andes del Ecuador. Del Pino Martínez, I.(2013).

Tabla 1. Arquitectura de las Estaciones de Ferrocarril. Fuente: Libro Arquitectura Ferroviaria en los Andes del Ecuador. Del Pino Martínez, I.(2013).

NOMBRE	ESTACIÓN ANTIGUA	ESTACIÓN NUEVA	PLANTAS
Estación de Sibambe			<p data-bbox="1294 486 1489 510">Estación Sibambe</p>  <p data-bbox="1303 694 1473 710">PLANTA DE CUBIERTA</p> <p data-bbox="1691 694 1803 710">PLANTA BAJA</p> <p data-bbox="1982 502 2072 518">ESCALA</p> <p data-bbox="1982 534 2105 550">0 5 10 m</p> <p data-bbox="1904 662 1971 678">acceso</p>
Estación de Alausí			<p data-bbox="1294 805 1512 829">Estación de Alausí</p>  <p data-bbox="1344 1069 1534 1085">PLANTA DE CUBIERTA</p> <p data-bbox="1769 1061 1836 1077">acceso</p> <p data-bbox="1982 1069 2094 1085">PLANTA BAJA</p> <p data-bbox="2016 853 2105 869">ESCALA</p> <p data-bbox="2016 877 2116 893">0 5 10 m</p>

6. Propuesta de Intervención “Complejo De La Gerencia De Ferrocarriles”

Se propone un proyecto de rehabilitación que logre recuperar el valor histórico y la herencia cultural que presentan las ruinas de la Antigua Gerencia de Ferrocarriles S&C, para que este lugar pueda mantener su significado y de esta manera las diferentes personas que lo visiten aprecien como antiguamente gracias a la existencia del ferrocarril se formó y desarrollo esta pequeña comunidad, todo esto por medio de la creación de un Centro Turístico de Interpretación Cultural, que reactive el lugar con espacios para actividades de estancia, aprendizaje, recreación y comercio, fomentando de esta manera el turismo en esta zona y así poder generar fuentes de trabajo para los pobladores del sector, aprovechando a su vez que es un sitio privilegiado al contar con un paisaje inigualable, pues se encuentra rodeado por uno de sus lados por el río Chanchán, al frente del sector se puede apreciar la Nariz del Diablo y además geográficamente es el único acceso por carretera a la Estación del tren de Sibambe.



Figura 32. Esquema de potencialidades. Fuente: Cevallos & Ponce, 2021

6.1 Partido Arquitectónico y Zonificación de la propuesta “Complejo De La Gerencia De Ferrocarriles”

A continuación, se añaden dos laminas, la primera se compone por el partido arquitectónico y en la segunda se muestra la zonificación de la propuesta.



LINEAMIENTOS

1	MATERIALIDAD	Tratamiento de Pisos acorde al medio de Implantación. Uso y conservación de materiales y sistemas constructivos a fin de recuperar el contexto Patrimonial
2	HISTORIA	Espacio arquitectónico que transmita la esencia cultural e histórica del Pueblo Ferroviario. Implantación de espacios comerciales y de residencia que cuenten la historia.
3	ACCESIBILIDAD	Se debe priorizar la accesibilidad universal, mediante espacios versátiles que faciliten el ingreso y el recorrido de todo el complejo para sus usuarios sin importar su condición.
4	IMPLANTACIÓN	Implantación por la que se jeraquice las vistas hacia el paisaje y manteniendo la topografía, ocupación de gran porcentaje del área sin espacios muertos o inutilizados.

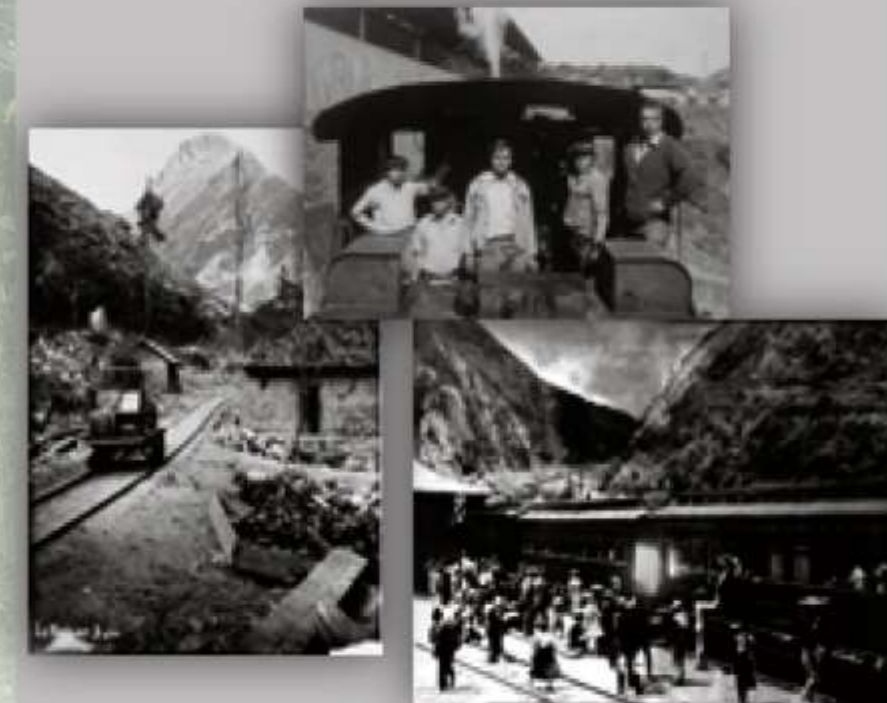
JUSTIFICACIÓN

El proyecto a implantar consiste en un centro turístico, que tiene el objetivo de rehabilitar las ruinas de la Antigua Gerencia de Ferrocarriles S&C, para de esta manera recuperar el valor histórico y su herencia cultural.

Es importante crear un proyecto que potencie el significado de este pueblo mediante la creación de un complejo turístico, para impedir la decadencia y olvido este pueblo ferroviario.

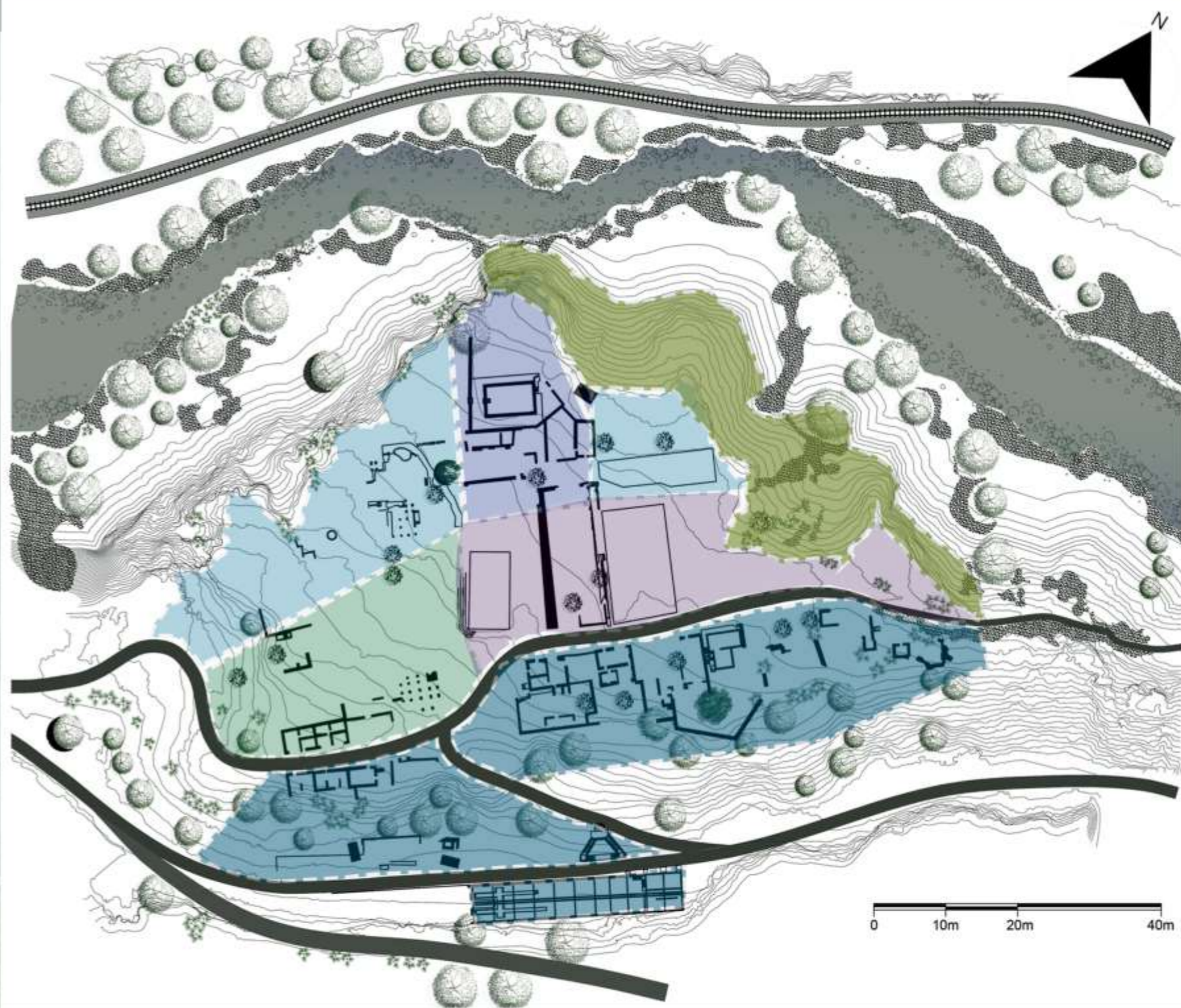
El proyecto arquitectónico implantará espacios para distintas actividades como; estancia, aprendizaje, recreación y comercio, a fin de crear una fuente de empleo para los moradores del sector.

Esta zona se encuentra en un sitio privilegiado al contar con un paisaje único, que se encuentra rodeado por el Río Chanchán, frente a el, la Nariz del Diablo que es el único acceso geográfico a la estación de Sibambe.



ZONIFICACIÓN

ESPACIOS PROYECTADOS



ZONIFICACIÓN



6.2 Propuesta de rehabilitación “Complejo De La Gerencia De Ferrocarriles”

A continuación, se añaden seis laminas en las que se muestra una introducción de la propuesta en la que podemos apreciar cada una de las intervenciones, las cuales se encuentran detalladas en planos en los anexos.



Antes



Después

ESPACIO 1. INGRESO

El ingreso se conforma por la conservación y rehabilitación de 2 espacios que poseen características para dicho fin, en cuanto a su función cambia con la que fue construido en un principio y propone un lugar de registro e información para los turistas del complejo.

ESPACIO 2. RESTAURANTE

El Restaurante es una propuesta como parte fundamental en un proyecto de esta magnitud el cual obedece a la arquitectura de la época y se desarrolla con una forma tradicional de tal manera que no desenchaje en la propuesta de este complejo.



Antes



Después





Antes



Después

ESPACIO 3. ARTESANÍAS

Se encuentra adyacente al espacio 2 "Restaurante", por lo tanto, genera su misma forma, pero con una variación para el desarrollo de las diferentes actividades que se desarrollaran ahí, este espacio es el único en cual se encuentran artesanías y artículos ferroviarios del sector a la venta.

ESPACIO 4. CABAÑAS

Es una propuesta para los visitantes que decidan alargar su estancia, la cual brinda todas las comodidades para recibir a las personas, y cubrir sus necesidades, esta propuesta contempla 6 cabañas completamente independientes para brindar la mayor privacidad posible con espacio para 4 personas.



Antes



Después





Antes



Después

ESPACIO 5. RECREACIÓN

Este proyecto se desarrolla de tal manera que consta un espacio para la recreación de niños, jóvenes y adultos con espacios de juegos infantiles y cancha multiusos, estos espacios se vienen implantando desde la creación del pueblo ferroviario a manera de cubrir las necesidades de los primeros habitantes.

ESPACIO 6. ESPEJO DE AGUA

En un principio dentro de los espacios destinados para el gerente de los ferrocarriles se encontraban una piscina creada con la final de que dicho gerente realice actividades acuáticas. A manera de testigo de dicho espacio, se propone la creación de un espejo de agua y como complemento una fogata y un espacio de camping.



Antes



Después





Antes



Después

ESPACIO 7. CLUB FERROVIARIO

Este espacio es muy importante para los residentes de la gerencia debido que les recuerda la época de auge ferroviario en el cual la gerencia recibía personas de muchas regiones del país y extranjeras llenas de historias y cultura las cuales eran compartidas en el club ferroviario de la gerencia como lo llamaron en la época.

ESPACIO 8. BARBACOA

Es muy común hoy en día que los turistas viajen a distintos destinos por su belleza e historia pero que al mismo tiempo ese lugar les brinde espacios para realizar actividades sociales en las que se pueda preparar comida y disfrutar del lugar al mismo tiempo, es así que se genera este espacio de barbacoa a libre disposición.



Antes



Después





Antes

Después

ESPACIO 9. DESCANSO

Este espacio por su ubicación es único y se propone la creación de una pérgola de madera de libre acceso para el descanso y disfrute de los visitantes además de ser un lugar ideal para la fotografía y apreciación del complejo en sí y del inigualable paisaje andino.

ESPACIO 10. CINEMA

Se trata de un cine al aire libre, en el cual se proyectará cintas cinematográficas y documentales de la historia de este pueblo ferroviario para comprender un poco más la importancia de la conservación y rehabilitación del mismo, la propuesta de realizarlo al aire libre es generar un contacto más fuerte entre el visitante y el lugar.



Antes



Después





Antes



Después

ESPACIO 11. SALA DE EXHIBICIÓN

Es un lugar de conservación y de aprendizaje ya que en el mismo se puede apreciar la técnica de construcción de la época que hasta la actualidad se conserva, en la cual lo que va a cambiar es el uso del mismo, ahora va a ser un lugar de exhibición de historia y cultura del este pueblo ferroviario.

ESPACIO 12. TALLER

Este espacio de gran historia ferroviaria es uno de los lugares a conservar dentro del Complejo de La Gerencia y rehabilitarlo desde su estructura la cual se propone utilizar la generación de distintos espacios comerciales y administrativos, su ubicación es privilegiada ya que se encuentra en el punto más alto del complejo.



Antes



Después



7. Conclusiones

- En el diagnóstico inicial se evidencia la necesidad de proponer una rehabilitación para las ruinas de la Gerencia de ferrocarriles con el fin de evitar la desaparición del patrimonio existente.

49

- La rehabilitación del patrimonio debe seguir lineamientos técnicos constructivos para así lograr mantener la memoria histórica de un pueblo ferroviario que ha ido desapareciendo poco a poco con el pasar de los años.
- El proyecto de materializarse, ayudará a mejorar la economía del sector por ser un punto estratégico en la red ferroviaria del país y además por su alto valor social y cultural.
- El paisaje en este sector fue uno de los principales condicionantes al momento de proponer el diseño arquitectónico mostrado en este proyecto.
- El objeto o proyecto está, pero la función deberá adaptarse a los cambios de necesidades actuales y futuras permitiendo así un re - funcionamiento ante la eminente quiebra de la empresa de ferrocarriles.

8. Recomendaciones

- Analizar la factibilidad de la propuesta con el fin de que la misma sea un aporte a la economía del sector generando un turismo comunitario.
- Tomar en cuenta a los residentes de la localidad y antiguos habitantes de este pueblo ferroviario como principales involucrados en el desarrollo de proyectos similares.
- La utilización de sistemas constructivos que utilicen materiales de la zona para así conseguir una mayor participación de la localidad generando sentido de pertenencia.
- Buscar la realización de convenios interinstitucionales para la creación de ciclovías, senderos y rutas que permitan accesibilidad a estos sitios patrimoniales.
- Crear desde los pueblos cercanos y desde la carretera panamericana rutas hacia el lugar en distintos medios de movilidad como caballos, mulas, bicicletas de manera que se interactúe con el patrimonio y el paisaje.

9. Bibliografía

9.1 Fuente Bibliográfica

Acosta, V. (2017). Recuperado de

<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1643031369064811&set=p.1643031369064811&type=3>

Apollonio, M. *Rehabilitación Estación de Ferrocarril de Burgos. Contell-Martínez Arquitectos* Recuperado de

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/873857/rehabilitacion-estacion-de-ferrocarril-de-burgos-contell-martinez-arquitectos>

Barreno A. y Brito-Henriques E. (2015). La rehabilitación del ferrocarril en Ecuador, como actor transformador del territorio. Conferencia XXIX Congreso de la Asociación de Geógrafos Españoles. Zaragoza-España. Recuperado de

https://www.researchgate.net/publication/283491313_La_rehabilitacion_del_ferrocarril_en_Ecuador_como_actor_transformador_del_territorio

Cantón Cuenca (diciembre, 2020). Recuperado de <http://www.trenandino.com/rehabilitacion-del-tren/cuenca.php>

Carta de Venecia. (1964). *Texto aprobado en el II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos.* Recuperado de

https://www.urbipedia.org/hoja/Carta_de_Venecia_de_1964

Cueva, J. (2018). *Rehabilitación arquitectónica de la vivienda patrimonial, propiedad de la familia Carrión ubicada en la ciudad de Gonzanamá.* (tesis pregrado). Universidad

Internacional del Ecuador – Loja. Recuperado de file:///D:/Documents/Downloads/T-UIDE-0741.pdf

Del Pino Martínez, I. (2013). *Arquitectura ferroviaria en los Andes del Ecuador*. Quito, Ecuador: Sector Público Gubernamental.

Donoso, R. (jueves, 07 de junio de 2018). *Historia del Ferrocarril*. (A. 2. Grupo de Vinculación, Entrevistador)

Folleto Turístico Alausí (2019).

Idrovo, G. G. (2007). *El Ferrocarril más difícil del Mundo*. Alausí-Quito: Crear Gráfica Editores.

Instituto Nacional de Patrimonio y Cultural. (diciembre, 2020). Recuperado de <https://www.patrimoniocultural.gob.ec/>

Maldonado, L. (miércoles, 20 de junio de 2018). Historia de la Antigua Gerencia de Ferrocarriles S&C. (A. 2. Grupo de Vinculación, Entrevistador)

Maleza, M. (2014). Modelo de gestión cultural para puesta en práctica de la conservación preventiva en el museo de concepcionistas de Loja. Recuperado de: <http://www.lahornacina.com/opinionpatrimonio.htm>

Martínez, I. d. (2013). *ARQUITECTURA FERROVIARIA EN LOS ANDES DEL ECUADOR*. Quito: Ediecuatorial.

Medina, P. (2018). *Rehabilitación estación de tren La Calera, recuperando el patrimonio en ciudades de origen ferroviario*. (tesis pregrado). Universidad de Chile. Chile. Recuperado de <file:///D:/Documents/Downloads/rehabilitacion-estacion-tren.pdf>

Moina, F. (sábado, 11 de agosto de 2018). *Información del lugar para la propuesta*. (A. 2. Grupo de Vinculación, Entrevistador)

Moraga, P. (2001). *Estación de La Calera, utilizada también como punto de partida de la red norte, construida en 1890*. Recuperado de <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-70362.html>

Obregón, A. M. (s.f.). *Memorias del Ferrocarril del Sur y los Hombres que lo Realizaron*.
Riobamba

Rivera, J. (2012). *El adobe y otros materiales de sistemas constructivos en tierra cruda: caracterización con fines estructurales*. Recuperado de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-97632012000200002

Terán, B. (2004). *Consideraciones que deben tenerse en cuenta para la restauración arquitectónica* (p. 106-109). Recuperado de http://www.patrimoniocultural.gob.cl/dinamicas/DocAdjunto_631.pdf

Torres, C. (2014). *La rehabilitación arquitectónica planificada*. doi: 10.4067/S071769962014000300006 Recuperado de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-69962014000300006

Trenecuador.com. (diciembre, 2012). Recuperado de http://trenecuador.com/ferrocarrilesdelecuador/wpcontent/uploads/2014/09/RENDICION_DE_CUENTAS2012.pdf

UNESCO (2015). *Unesco Patrimonio*. Recuperado de

<https://es.unesco.org/creativity/sites/creativity/files/digital-library/cdis/Patrimonio.pdf>

Yuste, B. *Arquitectura de Tierra-caracterización de los tipos edificatorios*. Recuperado de

<https://wwaie.webs.upc.edu/maema/wp-content/uploads/2016/07/26-Beatriz-Yuste->

[Miguel-Arquitectura-de-tierra_COMPLETO.pdf](#)

9.2 Anexos

1.1 Localización e Identificación

Registro Nº: XXXXXX

Cantón: ALAUSI Parroquia: PISTISHI

Barrio: Calle Principal Nº: 0

Intersección: Mz: 0

Inmueble Inventariado: SI NO Acto administrativo: COMPLEJO DE LA ANTIGUA GERENCIA DE FERROCARRILES

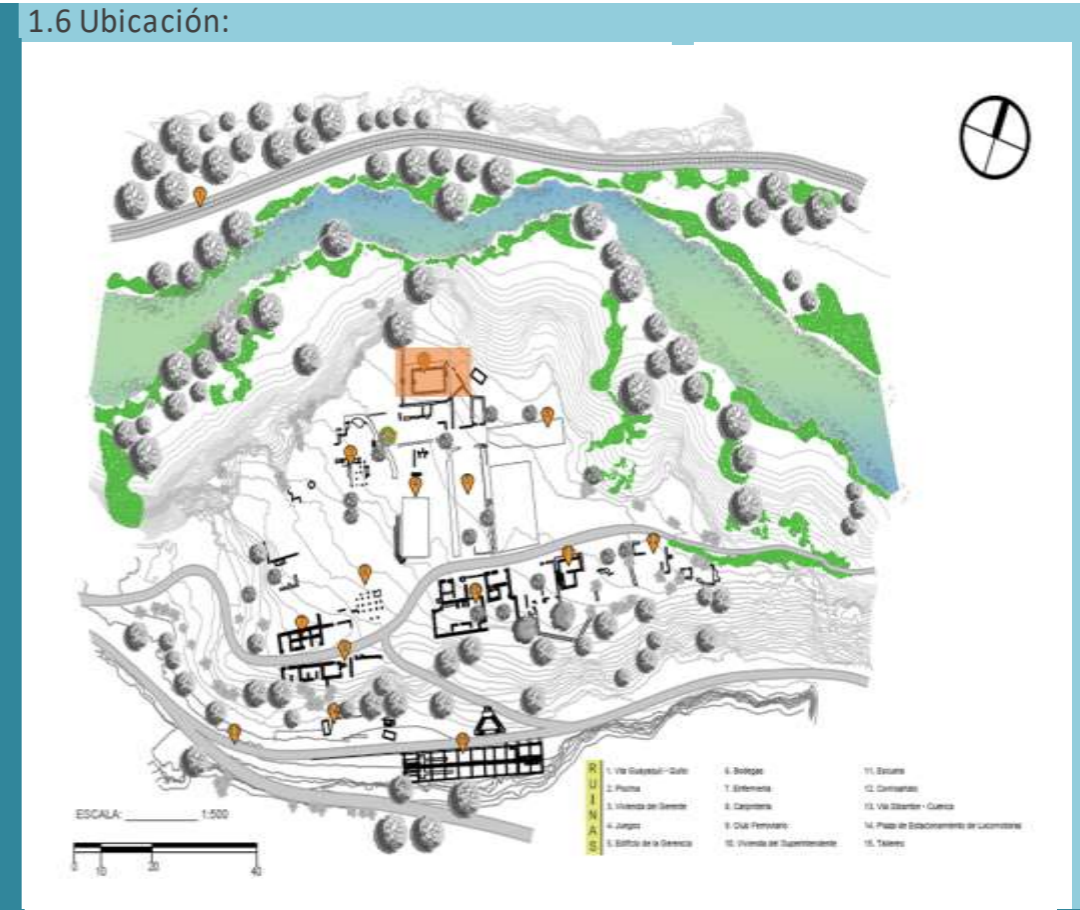
Datos del Propietario: GAD PISTISHI

1.2 Origen de la Edificación:

1.2.1 Período:	I	II	III	IV
Prehispánico				
S - XVI:				
S - XVII:				
S - XVIII:				
S - XIX:				
S - XX:	X			
S - XXI:				

1.2.2 Fecha:

1.2.3 Autor:



1.3 Tipología y Uso

13.1 Arquitectónico:	13.2 Categoría	13.3 Usos:	
Subgrupo:		Original	Actual
Militar			
Civil	X	X	
Religiosa			
Institucional			
Comercial			
Industrial			
Agrícola			
Funeraria			

1.4 Régimen de Propiedad

Propiedad	Ocupada por	
	Propietario	Otra persona o Institución
Estatal	X	
Militar		
Municipal		
Religiosa		
Particular		
Otra:		

1.5 Estados de Conservación

Evaluación de la edificación	Bueno	Regular	Malo	En Ruinas
	Estructura			
Cubierta				
Fachadas				X
Pisos - entresijos				X
Acabados				
Escaleras				
Espacios exteriores				
Instalaciones				X

2. DESCRIPCION Y CARACTERIZACION DE LA EDIFICACION

2.1 Trama Urbana NO APLICA

<input type="checkbox"/> Damero	<input type="checkbox"/> Radial	<input type="checkbox"/> Lineal	<input type="checkbox"/> Disperso
---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	-----------------------------------

2.2 Caracterización de la Edificación

2.2.1 Emplazamiento Mz: INTERMEDIA TOTAL

2.2.2 Predio en Trama: EN TRAMA EN L

2.2.3 Relación Espacios: UNICO TRADICIONAL SUCCESIVO MIXTO

2.2.4 Crujía: EN L EN U

2.2.5 Galerías: EN L EN U

2.2.6 Zaguán (Ingresos): CENTRAL LATERAL

2.2.7 Escaleras: CENTRAL LATERAL INTERIOR

2.2.8 Jardín / A. Verde: FRONTAL POSTERIOR

2.2.9 Altura edificio: CENTRAL LATERAL

Nº DE PISOS: 0 Nº DE SUBSU: 1

2.3 Descripción Volumétrica

2.3.1 Estilo Dominante:

Manierismo Barroco Neoclásico Ecléctico Vernácula

Modernismo Racionalismo Organicismo Contemporáneo Otro:

2.3.2 Composición formal de Fachada:

Composición Formal: Alta Media Baja

Forma de fachada: Recta Retranqueada Curva Ochavada

Ubicación: Frontal Lateral izquierda Lateral derecha Posterior

2.3.3 Fachada Ornamentación:

Ornamentación: Alta Media Baja

Paramentos:

Paño Liso Con decoración

Color:

Portada:

Simple Monumental

Compuesta Inscripciones

Zócalos:

Liso Ornamentado

Vanos Puertas:

Principal Secundaria

Ventanas:

Principal Secundaria

Balcones:

Incluidos En Volado

Herrajes:

Forjados Fundido

Otros: Sin forjado

Molduras:

Bocel Cima recta Escocia

Filete Platabanda Astrágalo

Caveto Gola Toro

Portal:

Portal recto Con arquería

Arcos:

Adintelado Medio punto

Carpnel Ojival

Lobulado Rebajado

Otros:

Ornamentos

Alero simple Columnatas

Al. Con canchillos Cornisas

Apliques Frisos

Arquitrabe Ménsulas

Basamento Modillones

Cartelas Pilastras

Remates de Fachada:

Almena Espadaña

Antefija Frontón

Arquería lombard Macetones

Balaustrada Marquesinas

Balcones Pretil

Barandas Guardapolvo

2.4 Amenazas (A) y Vulnerabilidades (V)

2.4.1 Factores de Origen Naturales:

	A	V		A	V		A	V
Erupciones			Deslizamientos	X		Meteorización		
Inundaciones			Fallas Geológicas			Sismos		
Otros: <input type="checkbox"/>								

2.4.2 Factores de Origen Antrópicos:

	A	V		A	V		A	V
Incendios			Zona Tugurizada			Conflicto de Tenencia		
Explosiones			Edificio Tugurizado			Intervenciones Inadecuadas	X	
Contaminación	X		Falta de Mantenim.	X		Falta de Control		X
Desarrollo Urbano:			Abandono	X		Otros:		

Observaciones:

Descripción física general del inmueble y su entorno: Elementos más significativos: (valores)

El abandono es una parte fundamental en el estado actual del complejo de La Gerencia y en este espacio de la piscina la cual al ver su profundidad era pensada para personas experimentadas y no albergaba una zona poca profunda para niños.

RESPONSABLE INVENTARIO

Entidad Ejecutora: UNACH

Encuestador: Fecha: día/mes/año: 07/09/2020

Equipo de Trabajo: Aprobó:

Revisó: Fecha: día/mes/año:

Fecha: día/mes/año:

4. LEVANTAMIENTO FISICO DEL INMUEBLE

4.1 Implantación general



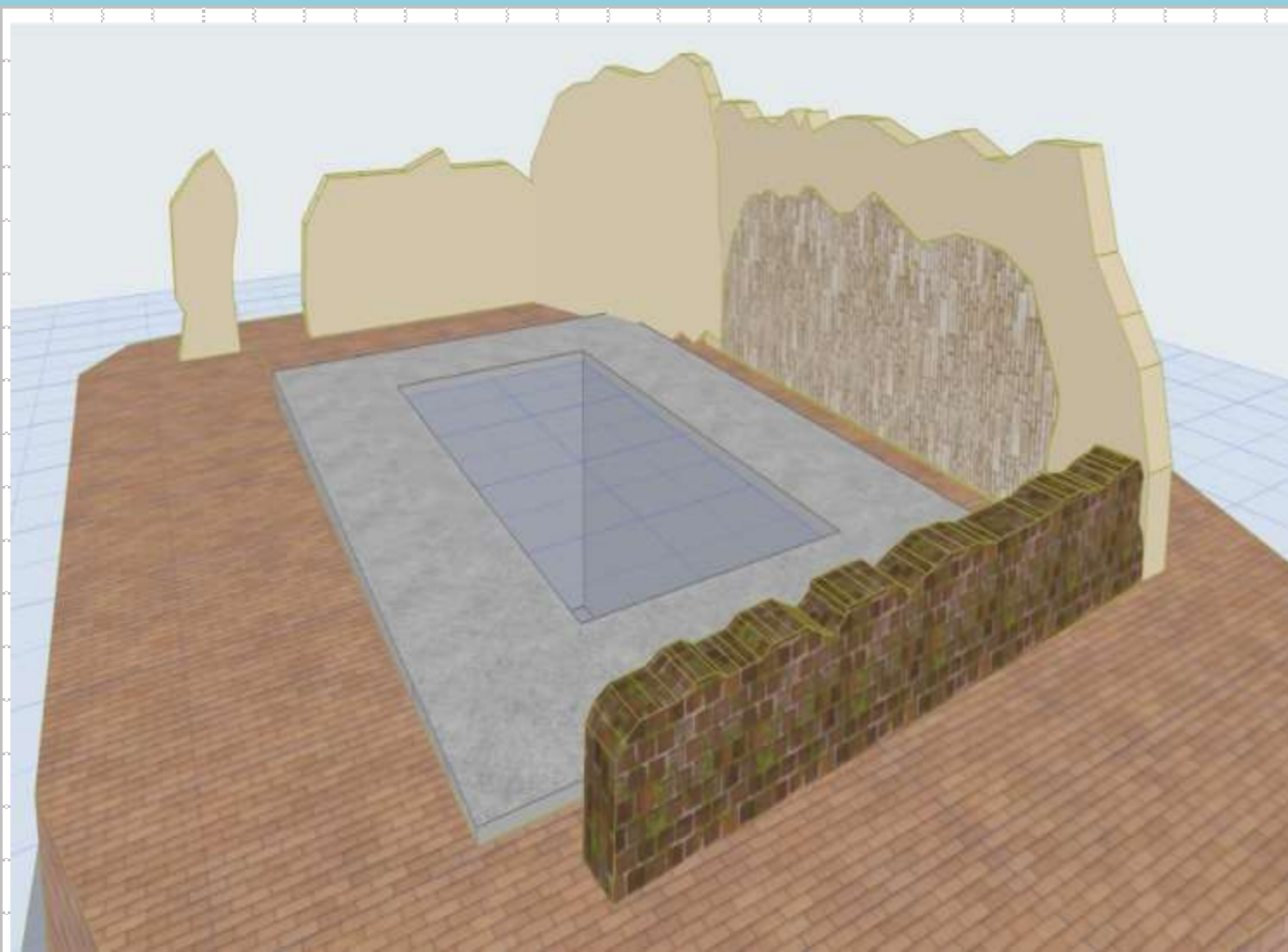
4.2 Datos del Inmueble:

Datos Generales:	
Area del Lote:	
Frente:	12,8
Area Construida	
Area Total:	223,3
Subsuelo:	89,2
Planta Baja:	223,3
Otros Pisos:	
Espacios Abiertos	
Area no construida total:	
Estacionamientos No:	
Patios / terrazas	
Jardines/ Huertos:	1
Servicios	
SS-HH Particular No:	
SS-HH Comunal No:	
Lavanderias particular	
Lavanderias comunal:	
Instalaciones	
Agua potable:	
Alcantarillado:	
Energia eléctrica:	
Telefonos:	
Otros:	

4.2 RENDERIZADO 3D



4.3 Levantamiento del Inmueble



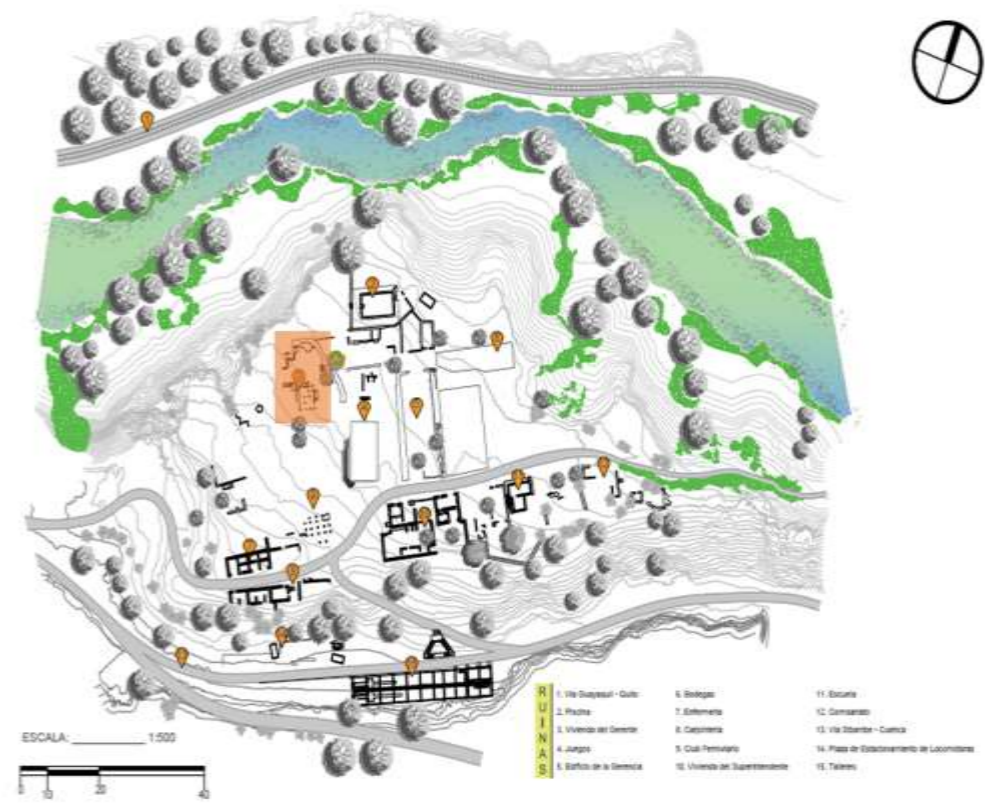
1.1 Localización e Identificación

Registro N°:	xxxxxx		
Cantón:	ALAUSI	Parroquia:	PISTISHI
Barrio:		N°:	0
Calle Principal:		Mz:	0
Intersección:			
Inmueble Inventariado:	SI	NO:	X
Acto administrativo:			
Distinciones del Inmueble:	COMPLEJO DE LA ANTIGUA GERENCIA DE FERROCARRILES		
Datos del Propietario:	GAD PISTISHI		

1.2 Origen de la Edificación:

1.2.1 Período:	I	II	III	IV
Prehispánico				
S -XVI:				
S -XVII:				
S -XVIII:				
S -XIX:				
S -XX:	X			
S -XXI:				
1.2.2 Fecha:				
1.2.3 Autor:				

1.6 Ubicación:



1.3 Tipología y Uso

1.3.1 Arquitectónico:	1.3.2 Categoría:	1.3.3 Usos:	
Subgrupo:		Original	Actual
Militar			
Civil	X	X	
Religiosa			
Institucional			
Comercial			
Industrial			
Agrícola			
Funeraria			

1.4 Régimen de Propiedad

Propiedad:	Ocupada por	
	Propietario	Otra persona o Institución
Estatal	X	
Militar		
Municipal		
Religiosa		
Particular		
Otra:		

1.5 Estados de Conservación

Evaluación de la edificación:	Bueno	Regular	Malo	En Ruinas
Estructura				X
Cubierta				
Fachadas				
Pisos - entresijos				
Acabados				
Escaleras				
Espacios exteriores				X
Instalaciones				

2. DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA EDIFICACIÓN

2.1 Trama Urbana

Damero	Radial	Lineal	Disperso	X
--------	--------	--------	----------	---

2.3 Descripción Volumétrica

2.3.1 Estilo Dominante:					
Manierismo		Barroco		Neoclásico	
Modernismo		Racionalismo		Organicismo	
				Ecléctico	
				Vernácula	X
				Otro:	
2.3.2 Composición formal de Fachada:					
Composición Formal:		Alta		Media	
				Baja	
Forma de fachada:			Ubicación		
Recta		Retranqueada		Frontal	
Curva		Ochavada		Lateral izquierda	
				Lateral derecha	
				Posterior	

2.4 Amenazas (A) y Vulnerabilidades (V)

2.4.1 Factores de Origen Naturales:					
	A	V		A	V
Erupciones			Deslizamientos		
Inundaciones			Fallas Geológicas		
			Otros:		
			Meteorización		
			Sismos		

2.2 Caracterización de la Edificación

2.2.1 Emplazamiento Mz	2.2.2 Predio en Trama	2.2.3 Relación Espacios
0	1	0
2.2.4 Crujía	2.2.5 Galerías	2.2.6 Zaguán (Ingresos)
0	0	1
2.2.7 Escaleras	2.2.8 Jardín/A. Verde	2.2.9 Altura edificio
0	0	
		N° DE PISOS: 1 N° DE SUBS:

2.3.3 Fachada Ornamentación:

Ornamentación:		Alta		Media		Baja
Paramentos:						
Paño Liso		Con decoración:		Portal:		
Color				Portal recto		Con arquería
Portada:						
Simple		Monumental		Arcos:		
Compuesta		Inscripciones		Adintelado		Medio punto
Zócalos:						
Liso		Ornamentado		Carpanel		Ojival
Vanos Puertas:						
Principal		Ventanas		Lobulado		Rebajado
Secundaria		Principal		Otros:		
Secundaria		Secundaria		Ornamentos		
Balcones:						
Incluidos		En Volado		Alero simple		Columnatas
Herrajes:						
Forjados		Fundido		Al. Con canchillos		Cornisas
Otros:		Sin forjado		Apliques		Frisos
Molduras:						
Bocel		Cima recta		Arquitrabe		Ménsulas
Filete		Platabanda		Basamento		Modillones
Caveto		Gola		Cartelas		Pilastras
		Escocia		Remates de Fachada:		
		Astrágalo		Almena		Espadaña
		Toro		Antefija		Frontón
				Arquería lombarda		Macetones
				Balaustrada		Marquesinas
				Balcones		Pretil
				Barandas		Guardapolvo

2.4.2 Factores de Origen Antrópicos

	A	V		A	V		A	V
Incendios			Zona Tugurizada			Conflicto de Tenencia		
Explosiones			Edificio Tugurizado			Intervenciones Inadec.		
Contaminación	X		Falta de Mantenim.	X		Falta de Control		
Desarrollo Urbano:			Abandono	X		Otros:		

Observaciones:

Descripción física general del inmueble y su entorno: Elementos más significativos: (valores)

El abandono es una parte fundamental en el estado actual del complejo de La Gerencia y más aún en la derrumbada vivienda del gerente la cual no goza de un registro fotográfico de la época por lo cual no se tiene evidencia detallada de sus características.

RESPONSABLE INVENTARIO

Entidad Ejecutora	UNACH	
Encuestador:	Fecha: día/mes/año	Aprobó:
Equipo de Trabajo	07/09/2020	
Revisó:	Fecha: día/mes/año	Fecha: día/mes/año

4. LEVANTAMIENTO FISICO DEL INMUEBLE

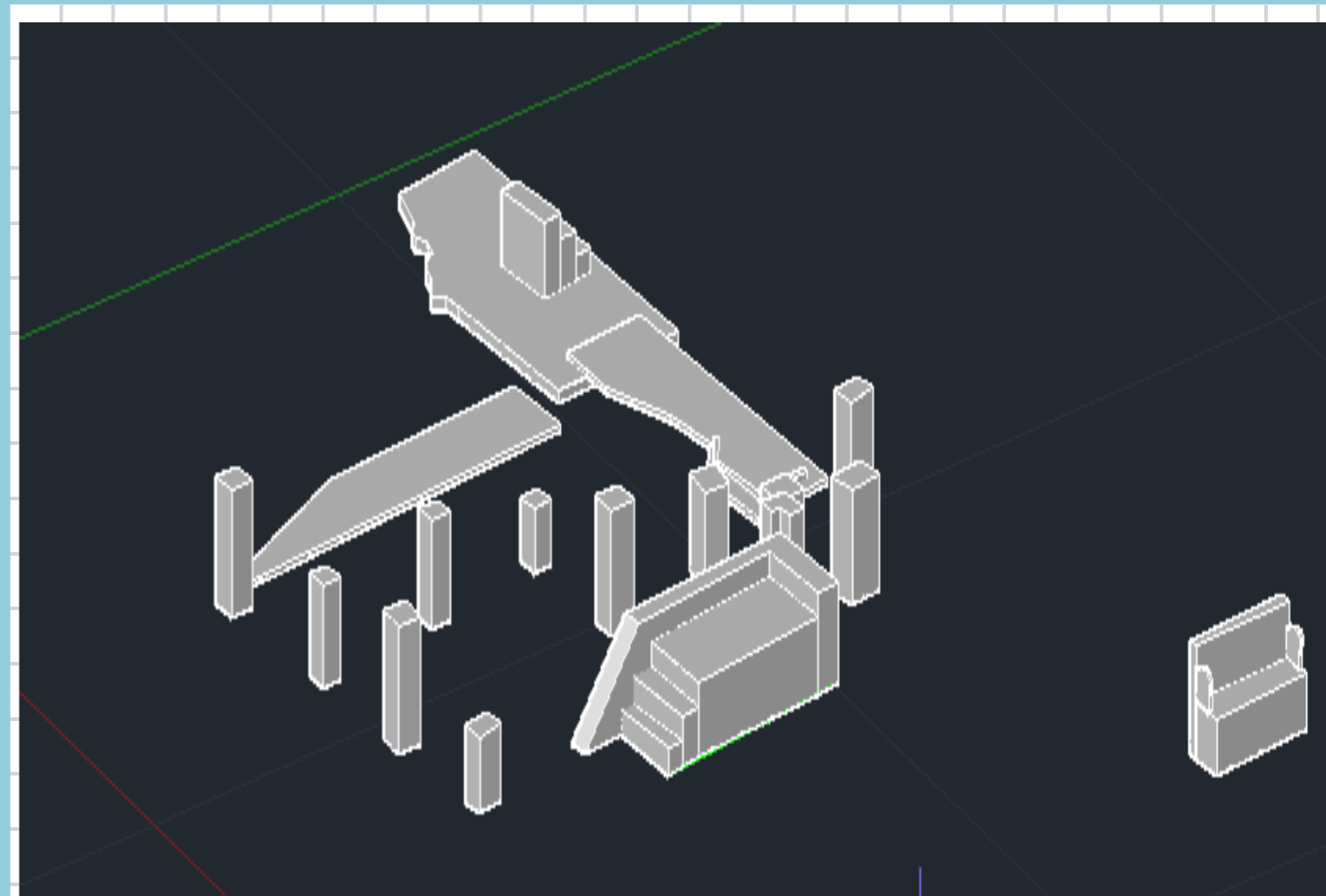
4.1 Implantación general



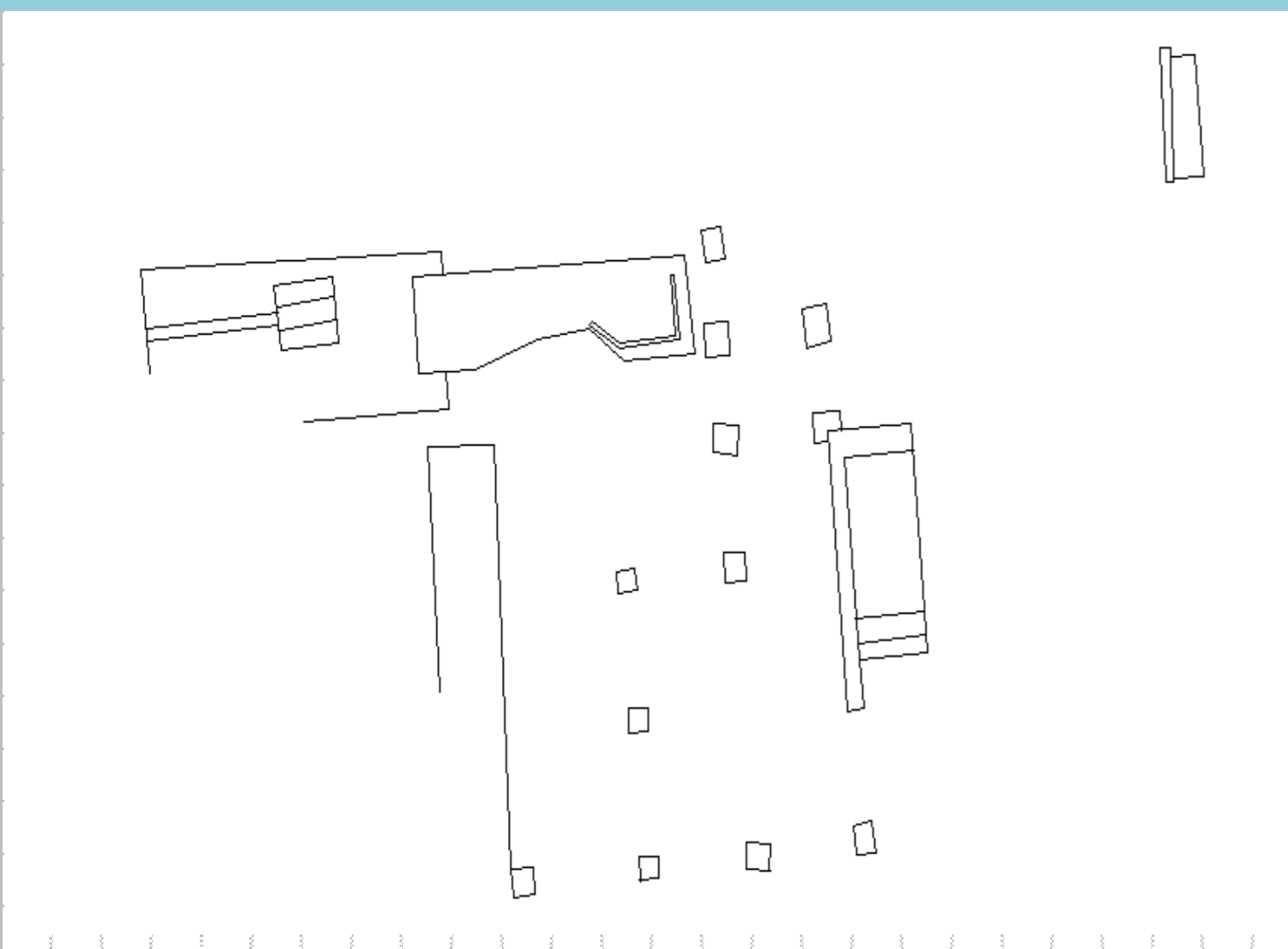
4.2 Datos del Inmueble:

Datos Generales:	
Area del Lote:	
Frente:	6,05
Area Construida	
Area Total:	77,2
Subsuelo:	
Planta Baja:	77,2
Otros Pisos:	
Espacios Abiertos	
Area no construida total:	
Estacionamientos No:	
Patios / terrazas	
Jardines/ Huertos:	1
Servicios	
SS-HH Particular No:	
SS-HH Comunal No:	
Lavanderias particular	
Lavanderias comunal:	
Instalaciones	
Agua potable:	
Alcantarillado:	
Energia eléctrica:	
Telefonos:	
Otros:	

4.2 3D RENDERIZADO



4.3 Levantamiento del Inmueble



Incluir escala gráfica en cada plano

1.1 Localización e Identificación

Registro N°: XXXXXX

Cantón: ALAUSI Parroquia: PISTISHI

Barrio:

Calle Principal N°: 0

Intersección: Mz: 0

Inmueble Inventariado: SI NO Acto administrativo:

Distinciones del Inmueble: COMPLEJO DE LA ANTIGUA GERENCIA DE FERROCARRILES

Datos del Propietario: GAD PISTISHI

1.2 Origen de la Edificación:

1.2.1 Período: I II III IV

Prehispánico

S -XVI:

S -XVII:

S -XVIII:

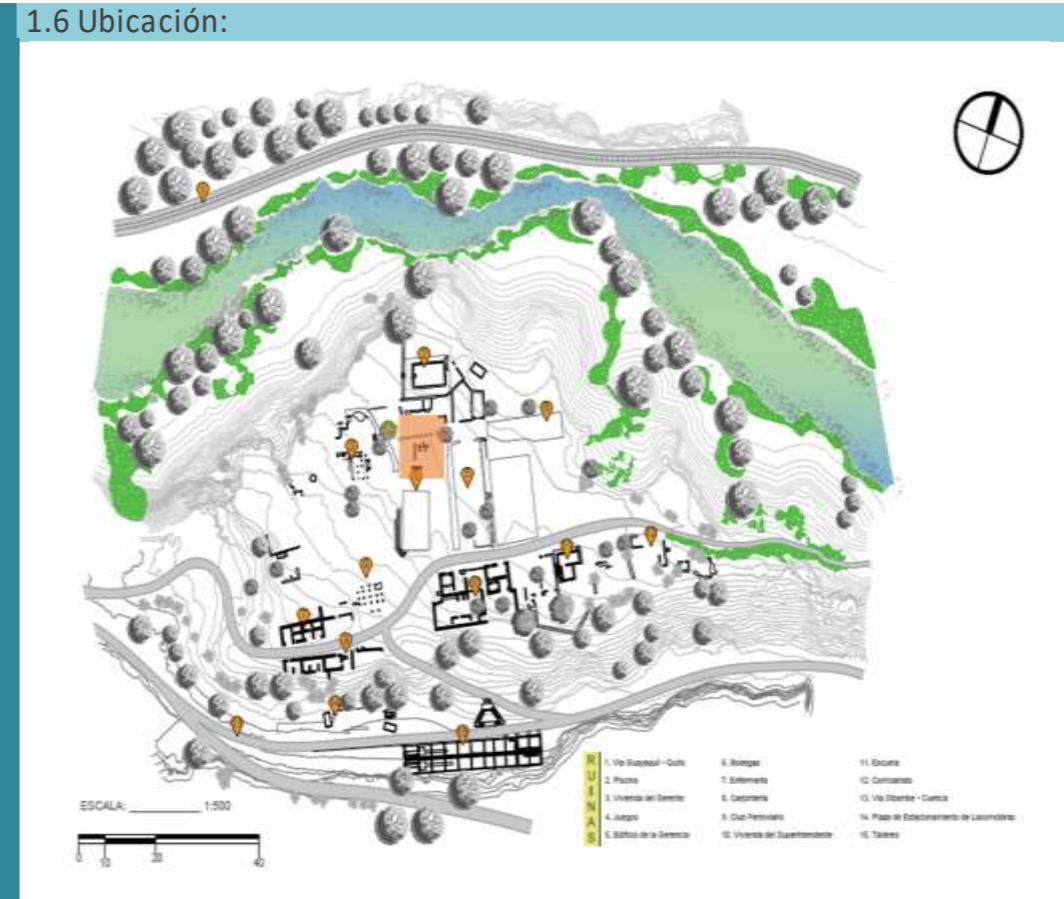
S -XIX:

S -XX: X

S -XXI:

1.2.2 Fecha:

1.2.3 Autor:



1.3 Tipología y Uso

13.1 Arquitectónico:

Subgrupo:

13.2 Categoría:

13.3 Usos:

	Original	Actual
Militar		
Civil	X	X
Religiosa		
Institucional		
Comercial		
Industrial		
Agrícola		
Funeraria		

1.4 Régimen de Propiedad

Ocupada por:

Propiedad:

Propietario: X

Otra persona o Institución:

Estatal: X

Militar:

Municipal:

Religiosa:

Particular:

Otra:

1.5 Estados de Conservación

Evaluación de la edificación	Bueno	Regular	Malo	En Ruinas
Estructura				X
Cubierta				
Fachadas				
Pisos - entresijos				X
Acabados				
Escaleras				
Espacios exteriores				X
Instalaciones				

2. DESCRIPCION Y CARACTERIZACION DE LA EDIFICACION

2.1 Trama Urbana

Damero Radial Lineal Disperso

2.3 Descripción Volumétrica

2.3.1 Estilo Dominante:

Manierismo Barroco Neoclásico Ecléctico Vernácula

Modernismo Racionalismo Organicismo Contemporáneo Otro:

2.3.2 Composición formal de Fachada:

Composición Formal: Alta Media Baja

Forma de fachada: Recta Retranqueada Curva Ochavada

Ubicación: Frontal Lateral izquierda Lateral derecha Posterior

2.4 Amenazas (A) y Vulnerabilidades (V)

2.4.1 Factores de Origen Naturales:

	A	V		A	V		A	V
Erupciones			Deslizamientos			Meteorización		
Inundaciones			Fallas Geológicas			Sismos		
Otros:								

2.2 Caracterización de la Edificación

2.2.1 Emplazamiento Mz:

2.2.2 Predio en Trama:

2.2.3 Relación Espacios:

2.2.4 Crujía:

2.2.5 Galerías:

2.2.6 Zaguán (Ingresos):

2.2.7 Escaleras:

2.2.8 Jardín/A. Verde:

2.2.9 Altura edificio:

2.3.3 Fachada Ornamentación:

Ornamentación: Alta Media Baja

Paramentos:

Paño Liso Con decoración

Color:

Portada:

Simple Monumental

Compuesta Inscripciones

Zócalos:

Liso Ornamentado

Vanos Puertas: Principal Secundaria

Ventanas: Principal Secundaria

Balcones: Incluidos En Volado

Herrajes: Forjados Fundido Otros: Sin forjado

Molduras: Bocel Cima recta Escocia Filete Platabanda Astrágalo Caveto Gola Toro

Portal: Portal recto Con arquería

Arcos: Adintelado Medio punto Carpanel Ojival Lobulado Rebajado Otros:

Ornamentos: Alero simple Columnatas Al. Con canecillos Cornisas Apliques Frisos Arquitrabe Ménsulas Basamento Modillones Cartelas Pilastras

Remates de Fachada: Almena Espadaña Antefija Frontón Arquería lombard Macetones Balaustrada Marquesinas Balcones Pretil Barandas Guardapolvo

2.4.2 Factores de Origen Antrópicos:

	A	V		A	V		A	V
Incendios			Zona Tugurizada			Conflicto de Tenencia		
Explosiones			Edificio Tugurizado			Intervenciones Inadecuadas	X	
Contaminación	X		Falta de Mantenim.	X		Falta de Control		
Desarrollo Urbano			Abandono	X		Otros:		

Observaciones:

Descripción física general del inmueble y su entorno: Elementos más significativos: (valores)

El abandono es una parte fundamental en el estado actual del complejo de La Gerencia y el espacio destinado a la recreación de los residentes también fue afectado al punto de que actualmente no se puede hacer uso pleno de dicho espacio.

RESPONSABLE INVENTARIO

Entidad Ejecutora: UNACH

Encuestador: Fecha: día/mes/año

Equipo de Trabajo: 07/09/2020

Revisó: Fecha: día/mes/año

Fecha: día/mes/año

4. LEVANTAMIENTO FISICO DEL INMUEBLE

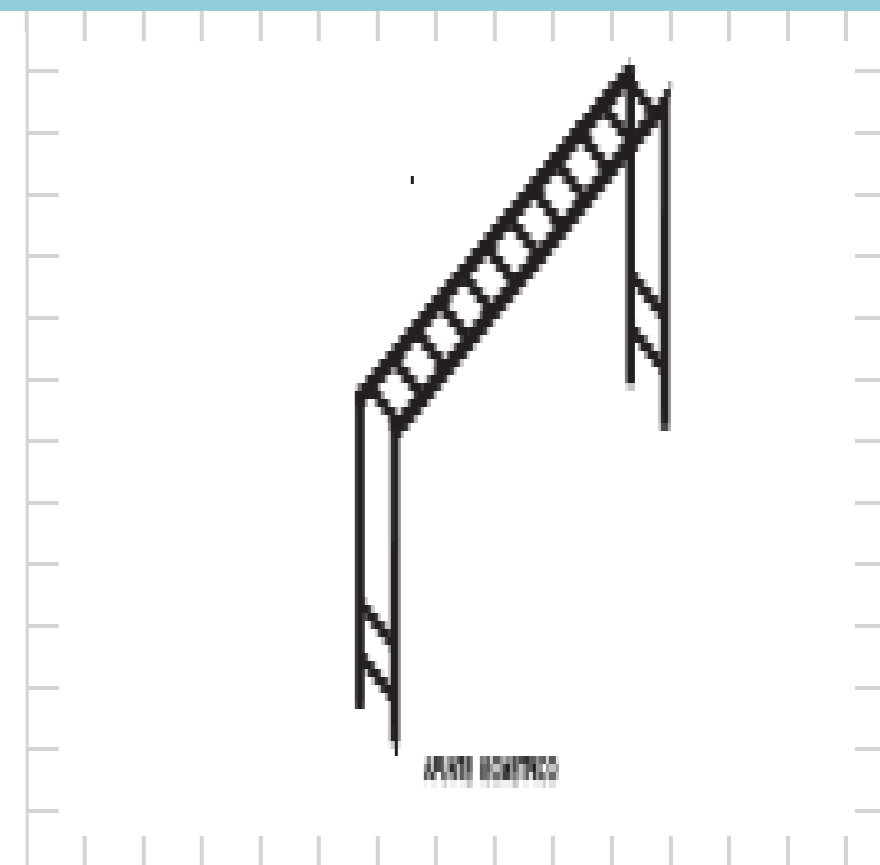
4.1 Implantación general



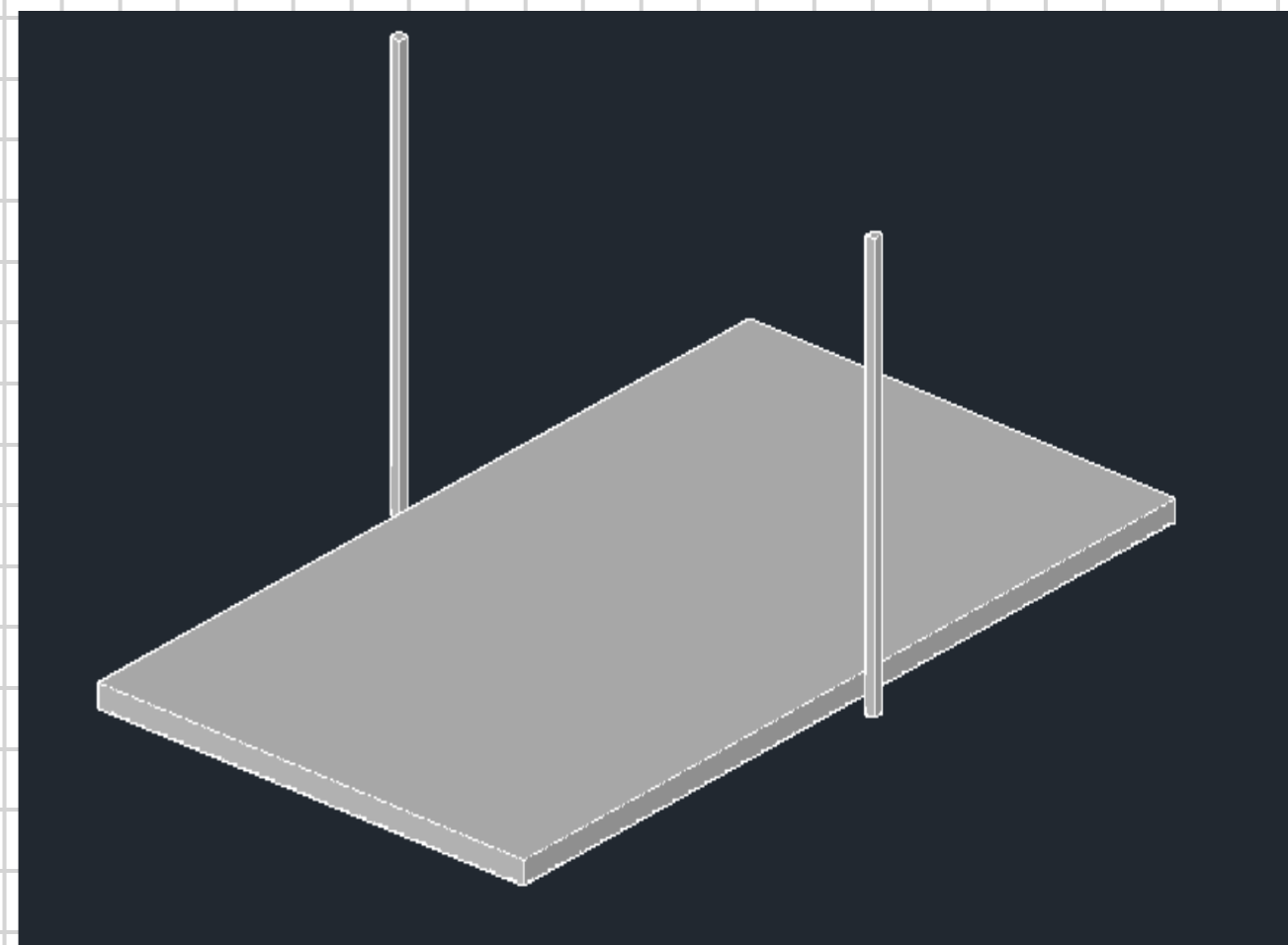
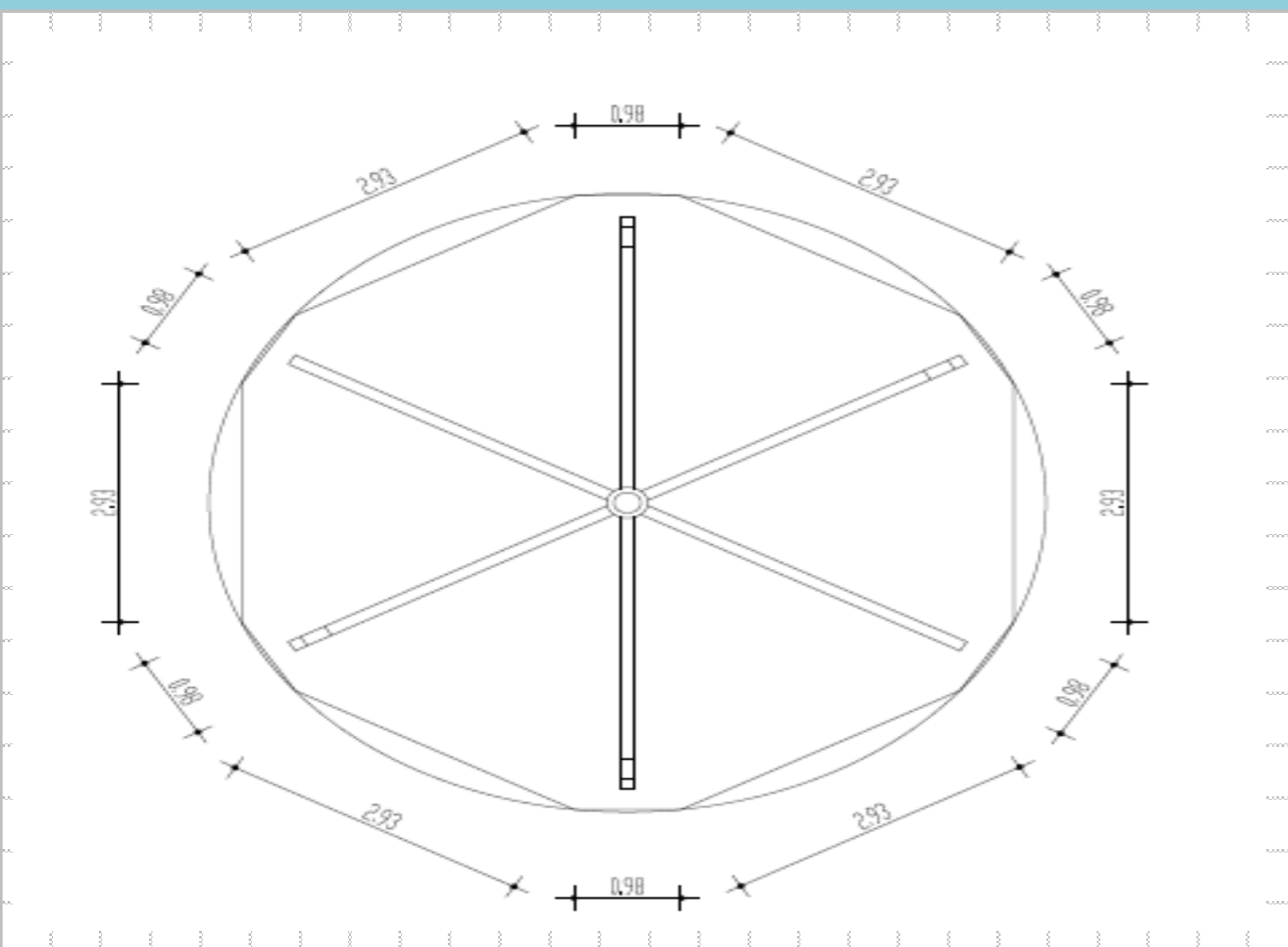
4.2 Datos del Inmueble:

Datos Generales:	
Area del Lote:	
Frente:	10
Area Construida	
Area Total:	277,1
Subsuelo:	
Planta Baja:	277,1
Otros Pisos:	
Espacios Abiertos	
Area no construida total:	
Estacionamientos No:	
Pacios / terrazas	
Jardines/ Huertos:	1
Servicios	
SS-HH Particular No:	
SS-HH Comunal No:	
Lavanderias particular	
Lavanderias comunal:	
Instalaciones	
Agua potable:	
Alcantarillado:	
Energia eléctrica:	
Telefonos:	
Otros:	

4.2 3D RENDERIZADO



4.3 Levantamiento



Incluir escala gráfica en cada plano

1.1 Localización e Identificación

Registro N°: XXXXXX

Cantón: ALAUSI Parroquia: PISTISHI

Barrio:

Calle Principal N°: 0

Intersección: Mz: 0

Inmueble Inventariado: SI NO Acto administrativo:

Distinciones del Inmueble: COMPLEJO DE LA ANTIGUA GERENCIA DE FERROCARRILES

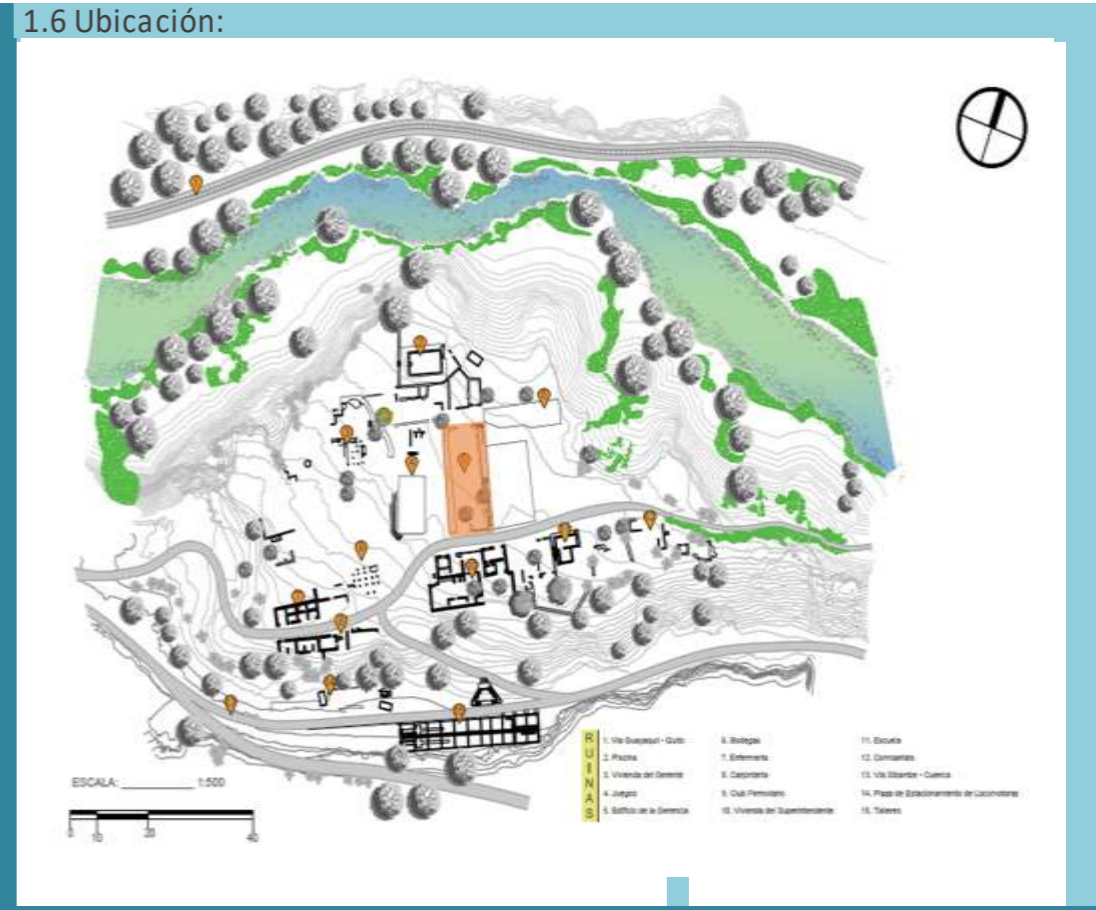
Datos del Propietario: GAD PISTISHI

1.2 Origen de la Edificación:

1.2.1 Período:	I	II	III	IV
Prehispánico				
S -XVI:				
S -XVII:				
S -XVIII:				
S -XIX:				
S -XX:	X			
S -XXI:				

1.2.2 Fecha:

1.2.3 Autor:



1.3 Tipología y Uso

13.1 Arquitectónico:	13.2 Categoría:	13.3 Usos:	
Subgrupo:		Original	Actual
Militar			
Civil	X	X	
Religiosa			
Institucional			
Comercial			
Industrial			
Agrícola			
Funeraria			

1.4 Régimen de Propiedad

Propiedad	Ocupada por	
	Propietario	Otra persona o Institución
Estatal	X	
Militar		
Municipal		
Religiosa		
Particular		
Otra:		

1.5 Estados de Conservación

Evaluación de la edificación	Bueno	Regular	Malo	En Ruinas
Estructura				X
Cubierta				
Fachadas				
Pisos - entresijos				X
Acabados				
Escaleras				
Espacios exteriores				X
Instalaciones				

2. DESCRIPCION Y CARACTERIZACION DE LA EDIFICACION

2.1 Trama Urbana

Damero	Radial	Lineal	Disperso	X
--------	--------	--------	----------	---

2.3 Descripción Volumétrica

2.3.1 Estilo Dominante:

Manierismo	Barroco	Neoclásico	Ecléctico	Vernácula	X
Modernismo	Racionalismo	Organicismo	Contemporáneo	Otro:	

2.3.2 Composición formal de Fachada:

Composición Formal: Alta Media Baja

Forma de fachada: Recta Retranqueada Curva Ochavada

Ubicación: Frontal Lateral izquierda Lateral derecha Posterior

2.4 Amenazas (A) y Vulnerabilidades (V)

2.4.1 Factores de Origen Naturales:

Erupciones	A	V	Deslizamientos	A	V	Meteorización	A	V
Inundaciones			Fallas Geológicas			Sismos		
Otros:								

2.2 Caracterización de la Edificación

2.2.1 Emplazamiento Mz:

2.2.2 Predio en Trama:

2.2.3 Relación Espacios:

2.2.4 Crujía:

2.2.5 Galerías:

2.2.6 Zaguán (Ingresos):

2.2.7 Escaleras:

2.2.8 Jardín/A. Verde:

2.2.9 Altura edificio:

2.3.3 Fachada Ornamentación:

Ornamentación: Alta Media Baja

Paramentos:

Paño Liso Con decoración

Color:

Portada:

Simple Monumental

Compuesta Inscripciones

Zócalos:

Liso Ornamentado

Vanos Puertas Ventanas:

Principal Secundaria

Balcones:

Incluidos En Volado

Herrajes:

Forjados Fundido

Otros: Sin forjado

Molduras:

Bocel Cima recta Escocia

Filete Platabanda Astrágalo

Caveto Gola Toro

Portal:

Portal recto Con arquería

Arcos:

Adintelado Medio punto

Carpanel Ojival

Lobulado Rebajado

Otros:

Ornamentos

Alero simple	Columnatas
Al. Con canecillos	Cornisas
Aplicados	Frisos
Arquitrabe	Ménsulas
Basamento	Modillones
Cartelas	Pilastras

Remates de Fachada:

Almena	Espadaña
Antefija	Frontón
Arquería lombarda	Macetones
Balaustrada	Marquesinas
Balcones	Pretil
Barandas	Guardapolvo

2.4.2 Factores de Origen Antrópicos:

Incendios	A	V	Zona Tugurizada	A	V	Conflicto de Tenencia	A	V
Explosiones			Edificio Tugurizado			Intervenciones Inadecuadas		
Contaminación	X		Falta de Mantenimiento	X		Falta de Control		
Desarrollo Urbano			Abandono	X		Otros:		

Observaciones:

Descripción física general del inmueble y su entorno: Elementos más significativos: (valores)

El abandono afectó al edificio de La Gerencia el cual constaba de 2 plantas en las cuales funcionaban oficinas administrativas y en principio una escuela, hoy en día no queda algún vestigio de tal edificación, solo la cimentación la cual nos da una idea de la dimensión que ostentaba esta edificación emblemática.

RESPONSABLE INVENTARIO

Entidad Ejecutora: UNACH

Encuestador: Fecha: día/mes/año

Equipo de Trabajo: 07/09/2020

Revisó: Fecha: día/mes/año

Fecha: día/mes/año

4. LEVANTAMIENTO FISICO DEL INMUEBLE

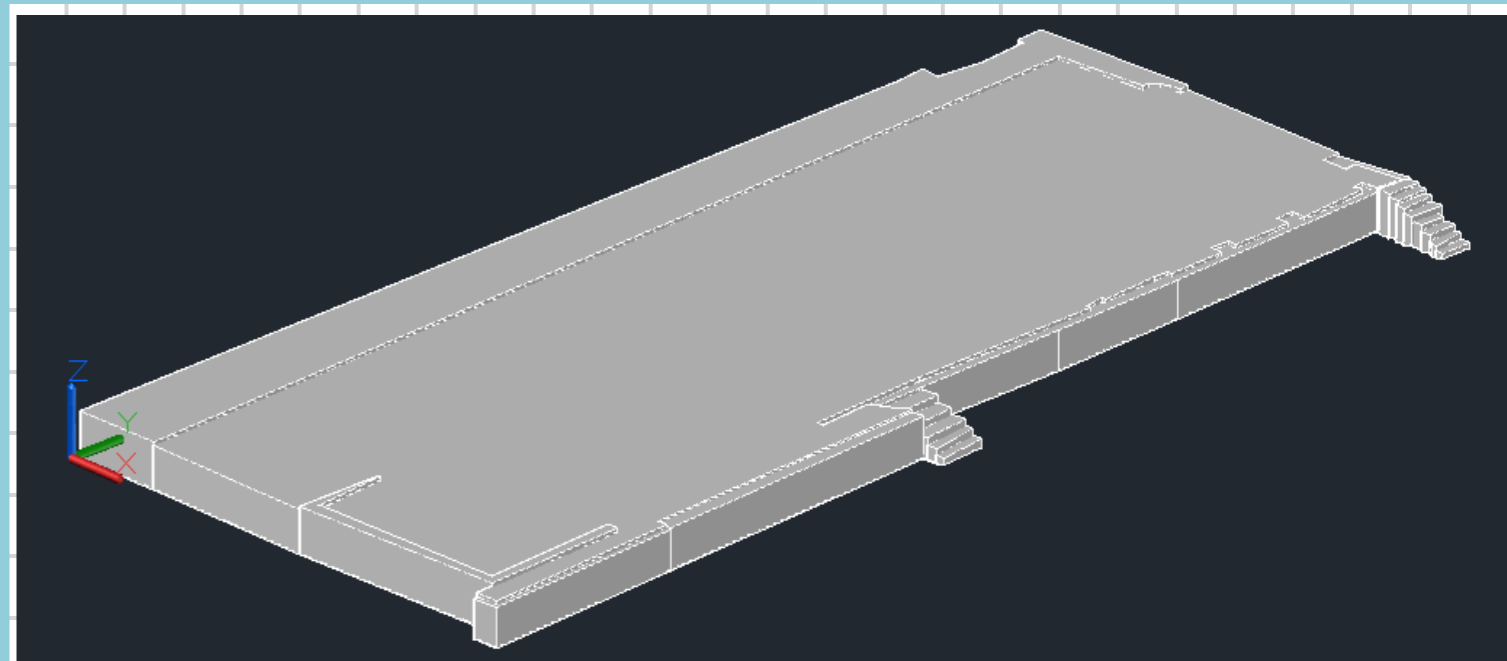
4.1 Implantación general



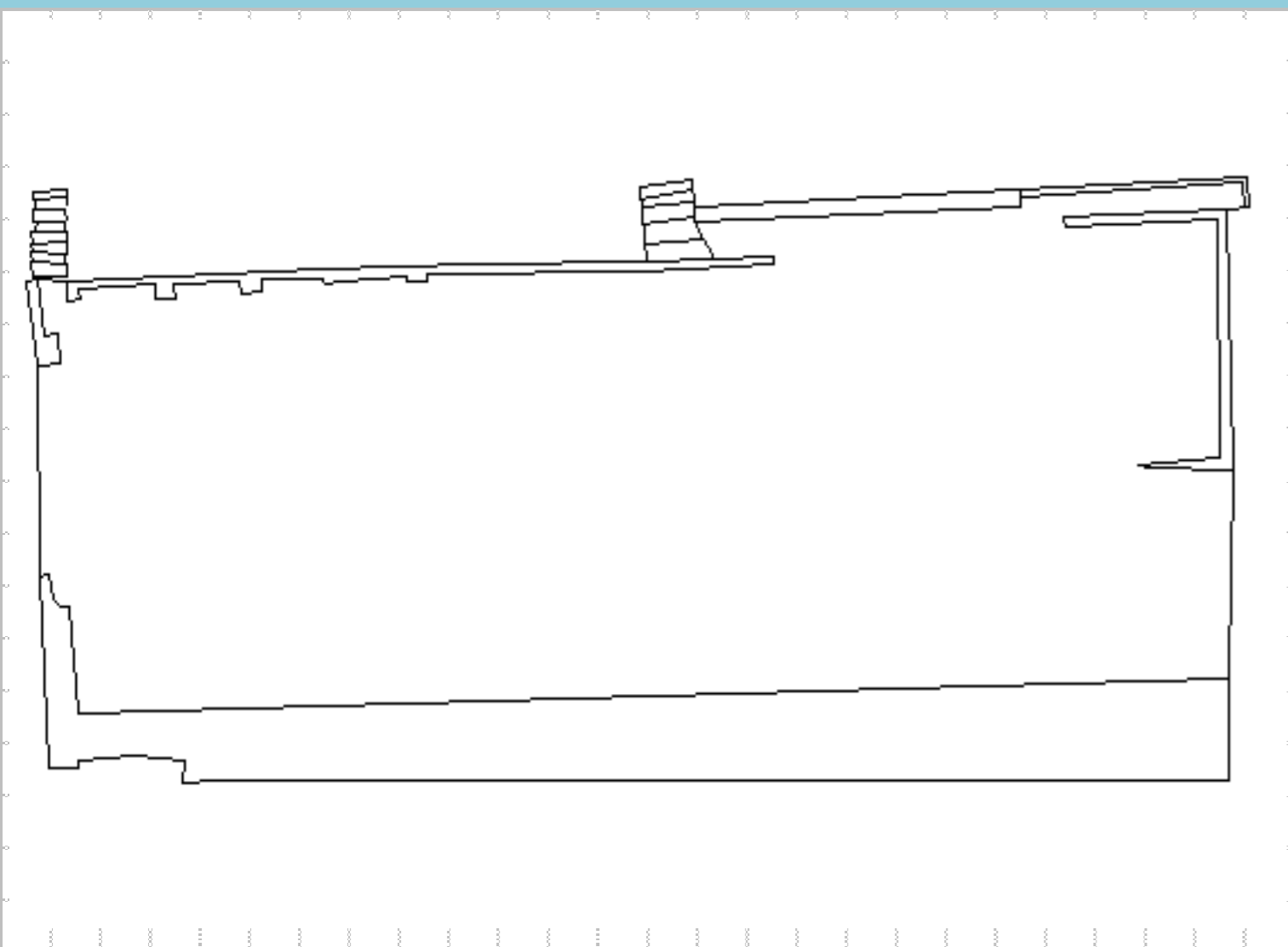
4.2 Datos del Inmueble:

Datos Generales:	
Area del Lote:	
Frente:	36,1
Area Construida	
Area Total:	510
Subsuelo:	
Planta Baja:	510
Otros Pisos:	
Espacios Abiertos	
Area no construida total:	
Estacionamientos No:	
Pacios / terrazas	
Jardines/ Huertos:	
Servicios	
SS-HH Particular No:	
SS-HH Comunal No:	
Lavanderias particular	
Lavanderias comunal:	
Instalaciones	
Agua potable:	
Alcantarillado:	
Energia eléctrica:	
Telefonos:	
Otros:	

4.2 3D RENDERIZADO



4.3 Levantamiento del Inmueble



Incluir escala gráfica en cada plano

1.1 Localización e Identificación

Registro N°: XXXXXX

Cantón: ALAUSI Parroquia: PISTISHI

Barrio:

Calle Principal N°: 0

Intersección: Mz: 0

Inmueble Inventariado: SI NO Acto administrativo:

Distinciones del Inmueble: COMPLEJO DE LA ANTIGUA GERENCIA DE FERROCARRILES

Datos del Propietario: GAD PISTISHI

1.2 Origen de la Edificación:

1.2.1 Período: I II III IV

Prehispánico

S -XVI:

S -XVII:

S -XVIII:

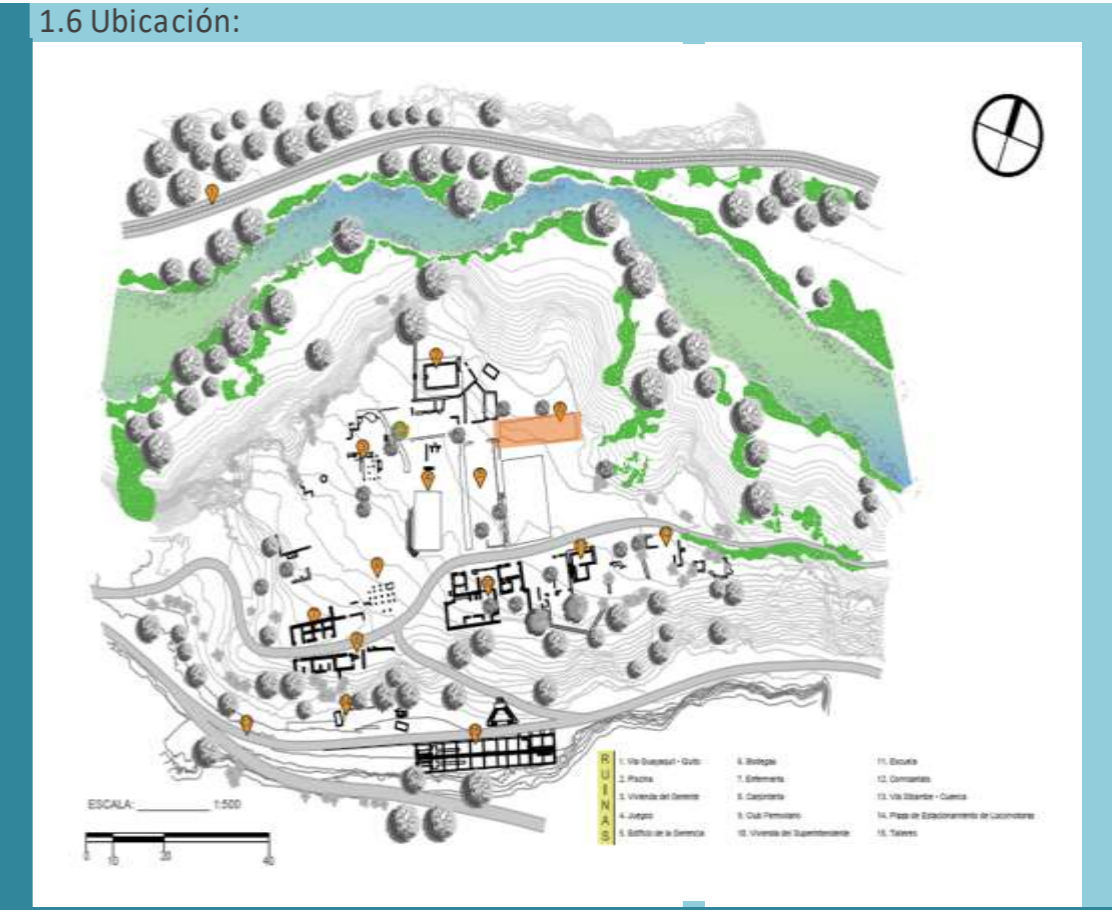
S -XIX:

S -XX: X

S -XXI:

1.2.2 Fecha:

1.2.3 Autor:



1.3 Tipología y Uso

13.1 Arquitectónico:

Subgrupo:

13.2 Categoría:

13.3 Usos:

	Original	Actual
Militar		
Civil	X	X
Religiosa		
Institucional		
Comercial		
Industrial		
Agrícola		
Funeraria		

1.4 Régimen de Propiedad

Ocupada por:

Propiedad	Propietario	Otra persona o Institución
Estatal	X	
Militar		
Municipal		
Religiosa		
Particular		
Otra:		

1.5 Estados de Conservación

Evaluación de la edificación	Bueno	Regular	Malo	En Ruinas
Estructura				X
Cubierta				
Fachadas				
Pisos - entresijos				X
Acabados				
Escaleras				
Espacios exteriores				X
Instalaciones				

2. DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA EDIFICACIÓN

2.1 Trama Urbana

Damero	Radial	Lineal	Disperso
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

2.3 Descripción Volumétrica

2.3.1 Estilo Dominante:

Manierismo Barroco Neoclásico Ecléctico Vernácula

Modernismo Racionalismo Organicismo Contemporáneo Otro:

2.3.2 Composición formal de Fachada:

Composición Formal: Alta Media Baja

Forma de fachada: Recta Retranqueada Curva Ochavada

Ubicación: Frontal Lateral izquierda Lateral derecha Posterior

2.4 Amenazas (A) y Vulnerabilidades (V)

2.4.1 Factores de Origen Naturales:

	A	V		A	V		A	V
Erupciones			Deslizamientos			Meteorización		
Inundaciones			Fallas Geológicas			Sismos		
Otros:								

2.2 Caracterización de la Edificación

2.2.1 Emplazamiento Mz:

2.2.2 Predio en Trama:

2.2.3 Relación Espacios:

2.2.4 Crujía:

2.2.5 Galerías:

2.2.6 Zaguán (Ingresos):

2.2.7 Escaleras:

2.2.8 Jardín/A. Verde:

2.2.9 Altura edificio:

2.3.3 Fachada Ornamentación:

Ornamentación: Alta Media Baja

Paramentos:

Paño Liso Con decoración

Color:

Portada:

Simple Monumental

Compuesta Inscripciones

Zócalos:

Liso Ornamentado

Vanos Puertas:

Principal Secundaria

Ventanas:

Principal Secundaria

Balcones:

Incluidos En Volado

Herrajes:

Forjados Fundido

Otros: Sin forjado

Molduras:

Bocel Cima recta Escocia

Filete Platabanda Astrágalo

Caveto Gola Toro

Portal:

Portal recto Con arquería

Arcos:

Adintelado Medio punto

Carpnel Ojival

Lobulado Rebajado

Otros:

Ornamentos:

Alero simple Columnatas

Al. Con canchillos Cornisas

Aplicados Frisos

Arquitrabe Ménsulas

Basamento Modillones

Cartelas Pilastras

Remates de Fachada:

Almena Espadaña

Antefija Frontón

Arquería lombarda Macetones

Balaustrada Marquesinas

Balcones Pretil

Barandas Guardapolvo

2.4.2 Factores de Origen Antrópicos:

	A	V		A	V		A	V
Incendios			Zona Tugurizada			Conflicto de Tenencia		
Explosiones			Edificio Tugurizado			Intervenciones Inadec.		
Contaminación	X		Falta de Mantenim.	X		Falta de Control		
Desarrollo Urbano			Abandono	X		Otros:		

Observaciones:

Descripción física general del inmueble y su entorno: Elementos más significativos: (valores)

Este espacio fue considerado en su principio de como una expansión de la escuela que funcionaba en el segundo piso del edificio de La Gerencia, posteriormente se cerraría esta escuela y se utilizaría este espacio como bodega de los talleres, hoy en día no queda algún vestigio de tal edificación, solo la cimentación la cual nos da una idea de la dimensión que se utilizó.

RESPONSABLE INVENTARIO

Entidad Ejecutora: UNACH

Encuestador: Fecha: día/mes/año

Equipo de Trabajo: 07/09/2020

Revisó: Fecha: día/mes/año

Fecha: día/mes/año

4. LEVANTAMIENTO FISICO DEL INMUEBLE

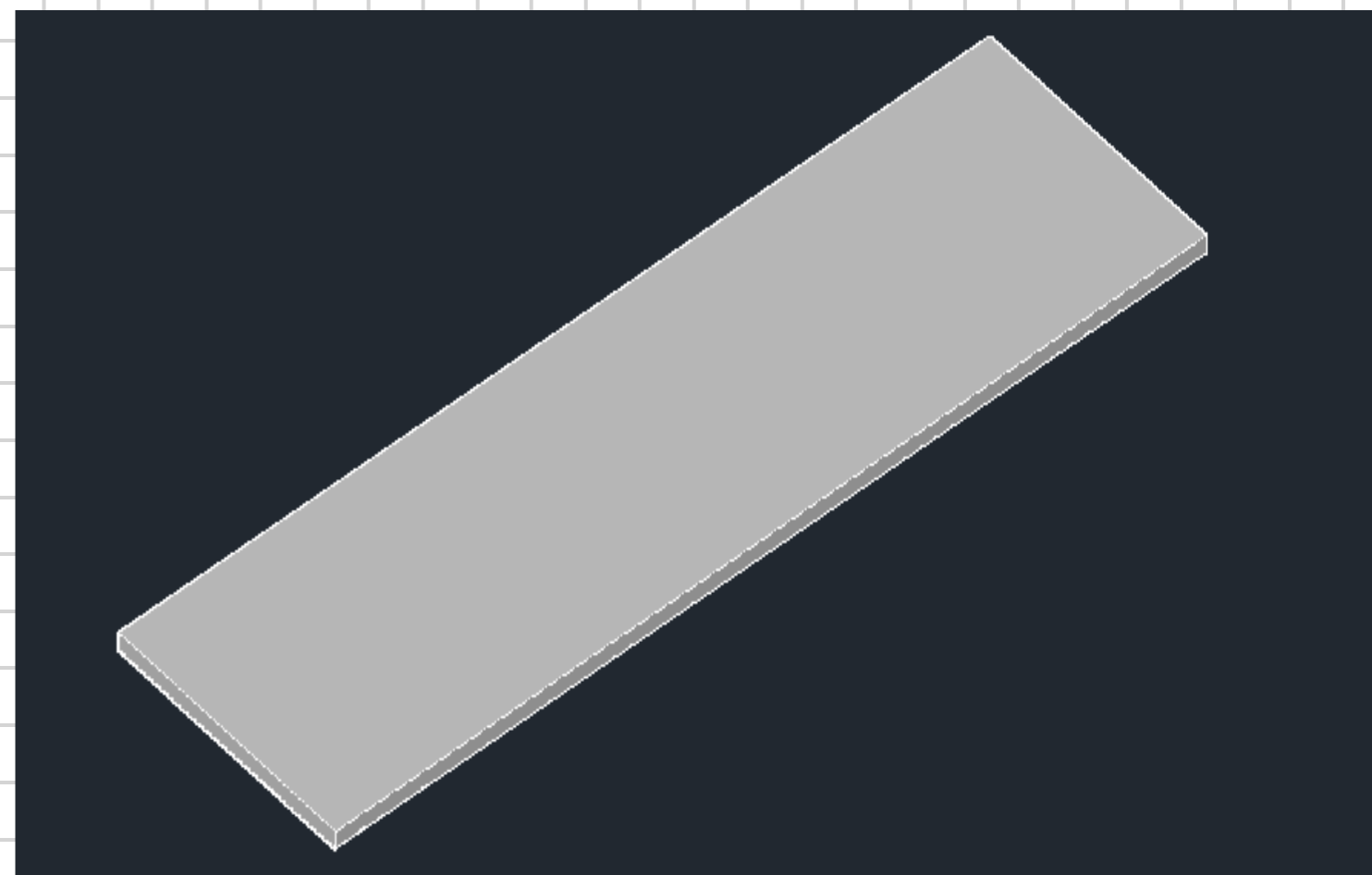
4.1 Implantación general



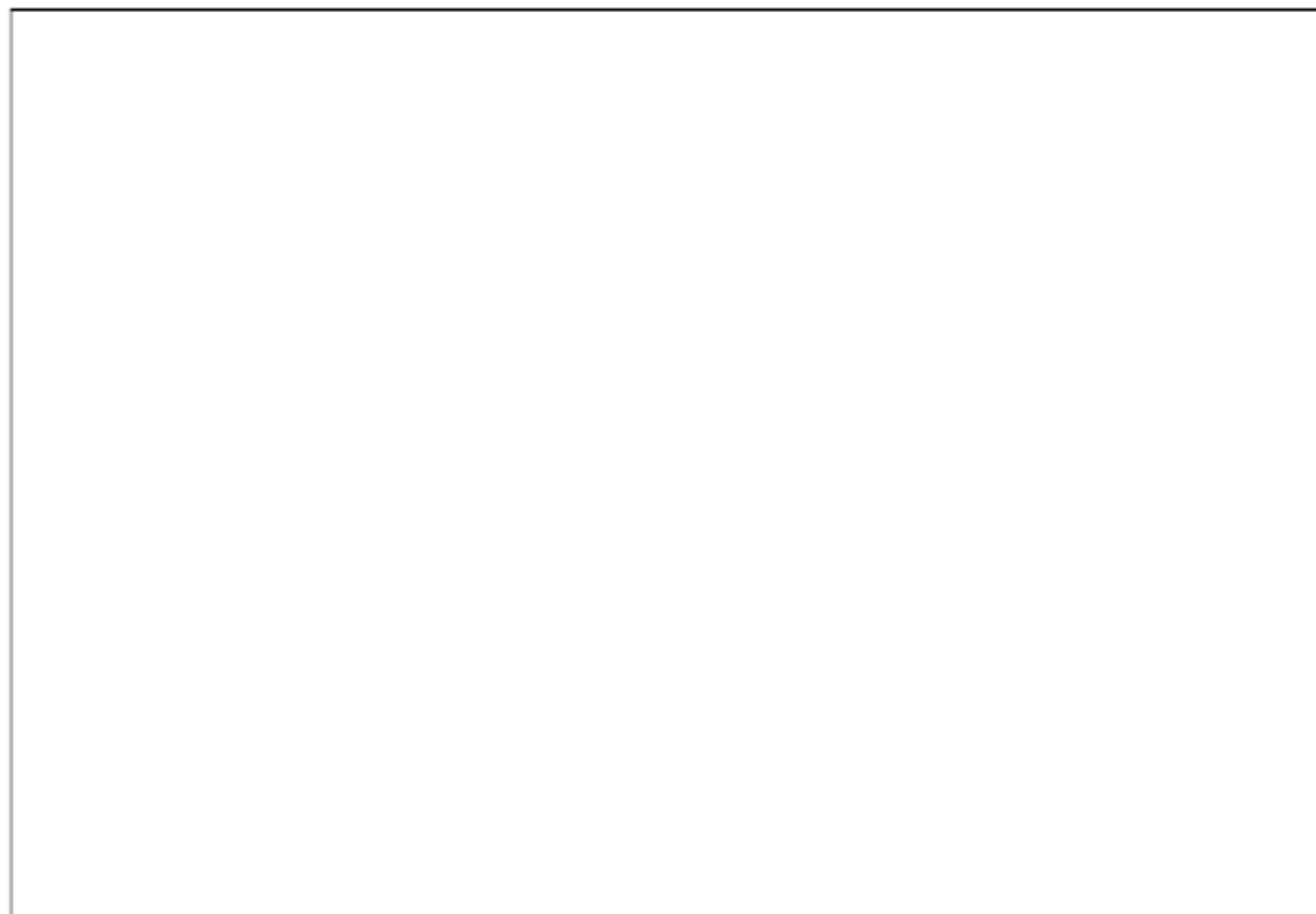
4.2 Datos del Inmueble:

Datos Generales:	
Area del Lote:	
Frente:	29,18
Area Construida	
Area Total:	90,75
Subsuelo:	
Planta Baja:	90,75
Otros Pisos:	
Espacios Abiertos	
Area no construida total:	
Estacionamientos No:	
Pacios / terrazas	
Jardines/ Huertos:	
Servicios	
SS-HH Particular No:	
SS-HH Comunal No:	
Lavanderias particular	
Lavanderias comunal:	
Instalaciones	
Agua potable:	
Alcantarillado:	
Energia eléctrica:	
Telefonos:	
Otros:	

4.2 3D RENDERIZADO



4.3 Levantamiento



Incluir escala gráfica en cada plano

1.1 Localización e Identificación

Registro N°: XXXXXX

Cantón: ALAUSI Parroquia: PISTISHI

Barrio:

Calle Principal N°: 0

Intersección: Mz: 0

Inmueble Inventariado: SI NO Acto administrativo:

Distinciones del Inmueble: COMPLEJO DE LA ANTIGUA GERENCIA DE FERROCARRILES

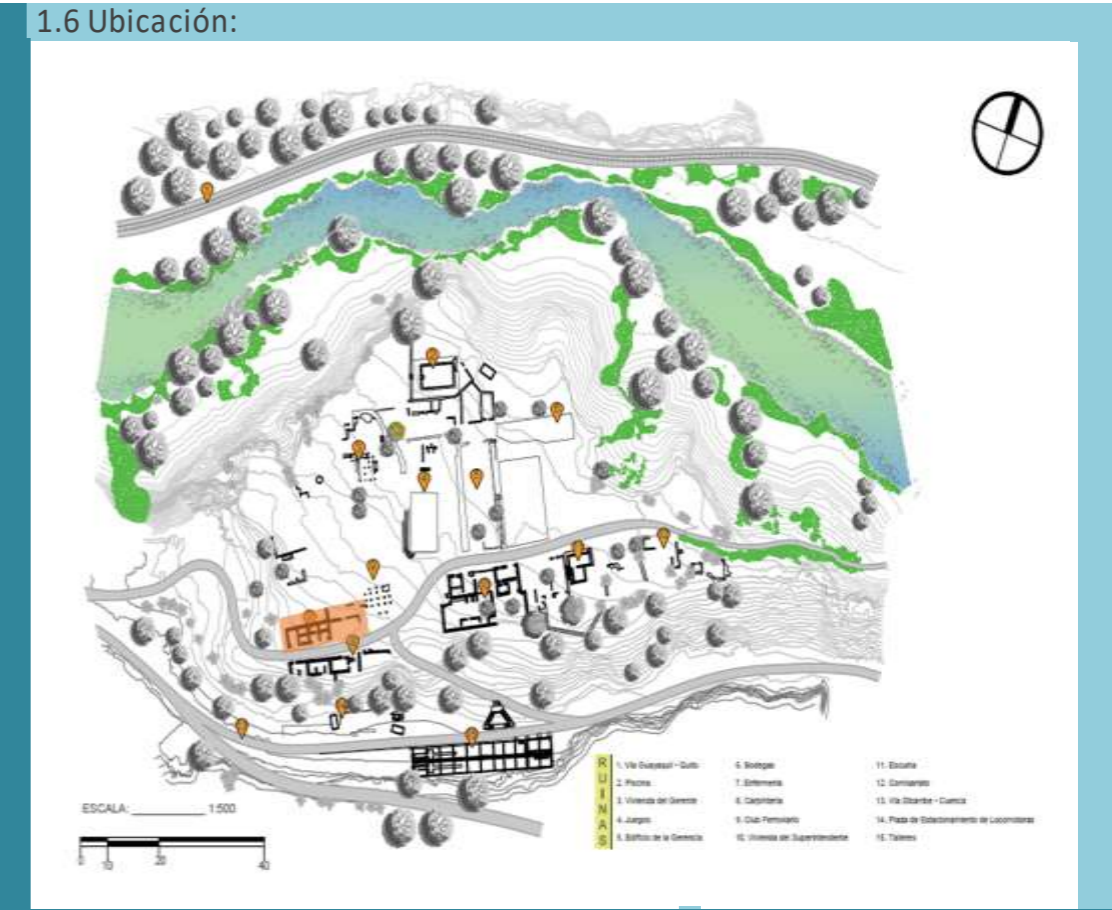
Datos del Propietario: GAD PISTISHI

1.2 Origen de la Edificación:

1.2.1 Período:	I	II	III	IV
Prehispánico				
S -XVI:				
S -XVII:				
S -XVIII:				
S -XIX:				
S -XX:	X			
S -XXI:				

1.2.2 Fecha:

1.2.3 Autor:



1.3 Tipología y Uso

13.1 Arquitectónico:

Subgrupo:

Militar			
Civil	X	X	
Religiosa			
Institucional			
Comercial			
Industrial			
Agrícola			
Funeraria			

13.2 Categoría:

13.3 Usos:

Original	Actual
X	X

1.4 Régimen de Propiedad

Ocupada por:

Propiedad	Ocupada por
Propietario	Otra persona o Institución
Estatal	X
Militar	
Municipal	
Religiosa	
Particular	
Otra:	

1.5 Estados de Conservación

Evaluación de la edificación	Bueno	Regular	Malo	En Ruinas
Estructura				X
Cubierta				
Fachadas				X
Pisos - entresijos				X
Acabados				
Escaleras				
Espacios exteriores				
Instalaciones				

2. DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA EDIFICACIÓN

2.1 Trama Urbana

Damero	Radial	Lineal	Disperso	X
--------	--------	--------	----------	---

2.3 Descripción Volumétrica

2.3.1 Estilo Dominante:

Manierismo	Barroco	Neoclásico	Ecléctico	Vernácula	X
Modernismo	Racionalismo	Organicismo	Contemporáneo	Otro:	

2.3.2 Composición formal de Fachada:

Composición Formal: Alta Media Baja

Forma de fachada: Recta Retranqueada Curva Ochavada

Ubicación: Frontal Lateral izquierda Lateral derecha Posterior

2.4 Amenazas (A) y Vulnerabilidades (V)

2.4.1 Factores de Origen Naturales:

Erupciones	A	V	Deslizamientos	A	V	Meteorización	A	V
Inundaciones			Fallas Geológicas			Sismos		
Otros:								

2.2 Caracterización de la Edificación

2.2.1 Emplazamiento Mz:

2.2.2 Predio en Trama:

2.2.3 Relación Espacios:

2.2.4 Crujía:

2.2.5 Galerías:

2.2.6 Zaguán (Ingresos):

2.2.7 Escaleras:

2.2.8 Jardín/A. Verde:

2.2.9 Altura edificio:

N° DE PISOS: 1 N° DE SUBSUELO:

2.3.3 Fachada Ornamentación:

Ornamentación: Alta Media Baja

Paramentos:

Paño Liso	Con decoración
Color	

Portal:

Portal recto	Con arquería
--------------	--------------

Arcos:

Adintelado	Medio punto
Carpnel	Ojival
Lobulado	Rebajado
Otros:	

Zócalos:

Liso	Ornamentado
------	-------------

Vanos Puertas:

Principal	Ventanas
Secundaria	Principal
	Secundaria

Balcones:

Incluidos	En Volado
-----------	-----------

Herrajes:

Forjados	Fundido
Otros:	Sin forjado

Molduras:

Bocel	Cima recta	Escocia
Filete	Platabanda	Astrágalo
Caveto	Gola	Toro

2.4.2 Factores de Origen Antrópicos:

Incendios	A	V	Zona Tugurizada	A	V	Conflicto de Tenencia	A	V
Explosiones			Edificio Tugurizado			Intervenciones Inadecuadas		
Contaminación	X		Falta de Mantenimiento	X		Falta de Control		
Desarrollo Urbano			Abandono	X		Otros:		

Observaciones:

Descripción física general del inmueble y su entorno: Elementos más significativos: (valores)

El abandono afecto a toda la gerencia y sus alrededores en menor o mayor escala, como es el caso de la enfermería la cual existía en aquella época porque el trabajo ferroviario era de peligro, hoy en día la construcción está en ruinas.

RESPONSABLE INVENTARIO

Entidad Ejecutora: UNACH

Encuestador: Fecha: día/mes/año

Equipo de Trabajo: 07/09/2020

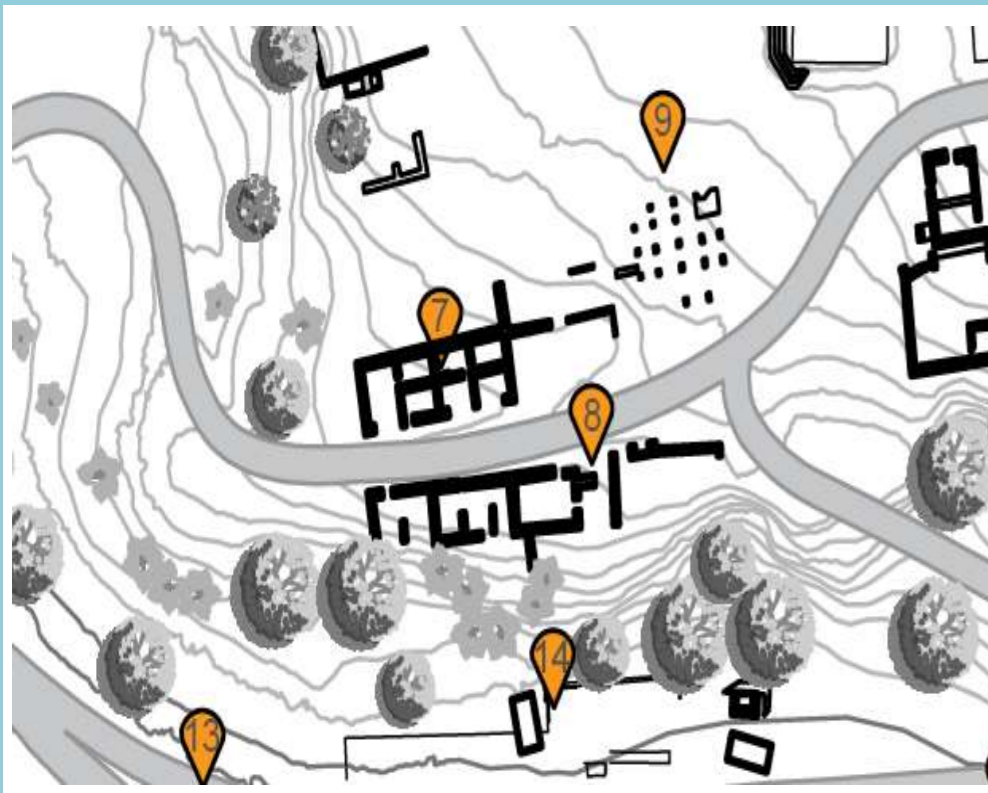
Revisó: Fecha: día/mes/año

Fecha: día/mes/año

80

4. LEVANTAMIENTO FISICO DEL INMUEBLE

4.1 Implantación general



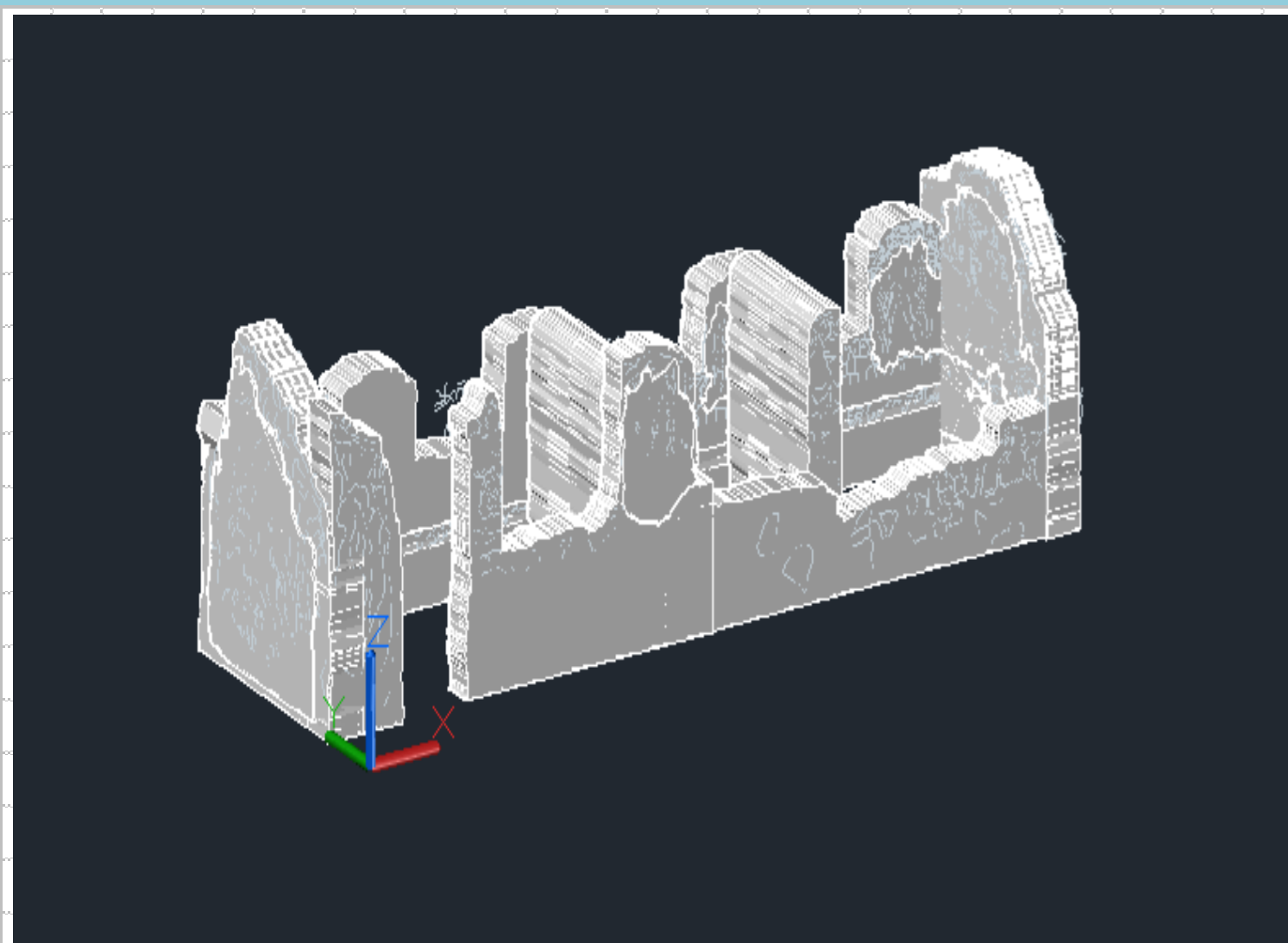
4.2 Datos del Inmueble:

Datos Generales:	
Area del Lote:	
Frente:	16,46
Area Construida	
Area Total:	104,41
Subsuelo:	
Planta Baja:	104,41
Otros Pisos:	
Espacios Abiertos	
Area no construída total:	
Estacionamientos No:	
Pacios / terrazas:	
Jardines/ Huertos:	
Servicios	
SS-HH Particular No:	
SS-HH Comunal No:	
Lavanderias particular:	
Lavanderias comunal:	
Instalaciones	
Agua potable:	
Alicantillado:	
Energia eléctrica:	
Telefonos:	
Otros:	

4.2 3D RENDERIZADO



4.3 Levantamiento del Inmueble



1.1 Localización e Identificación

Registro N°: XXXXXX

Cantón: ALAUSI Parroquia: PISTISHI

Barrio:

Calle Principal N°: 0

Intersección: Mz: 0

Inmueble Inventariado: SI NO Acto administrativo:

Distinciones del Inmueble: COMPLEJO DE LA ANTIGUA GERENCIA DE FERROCARRILES

Datos del Propietario: GAD PISTISHI

1.2 Origen de la Edificación:

1.2.1 Período: I II III IV

Prehispánico

S -XVI:

S -XVII:

S -XVIII:

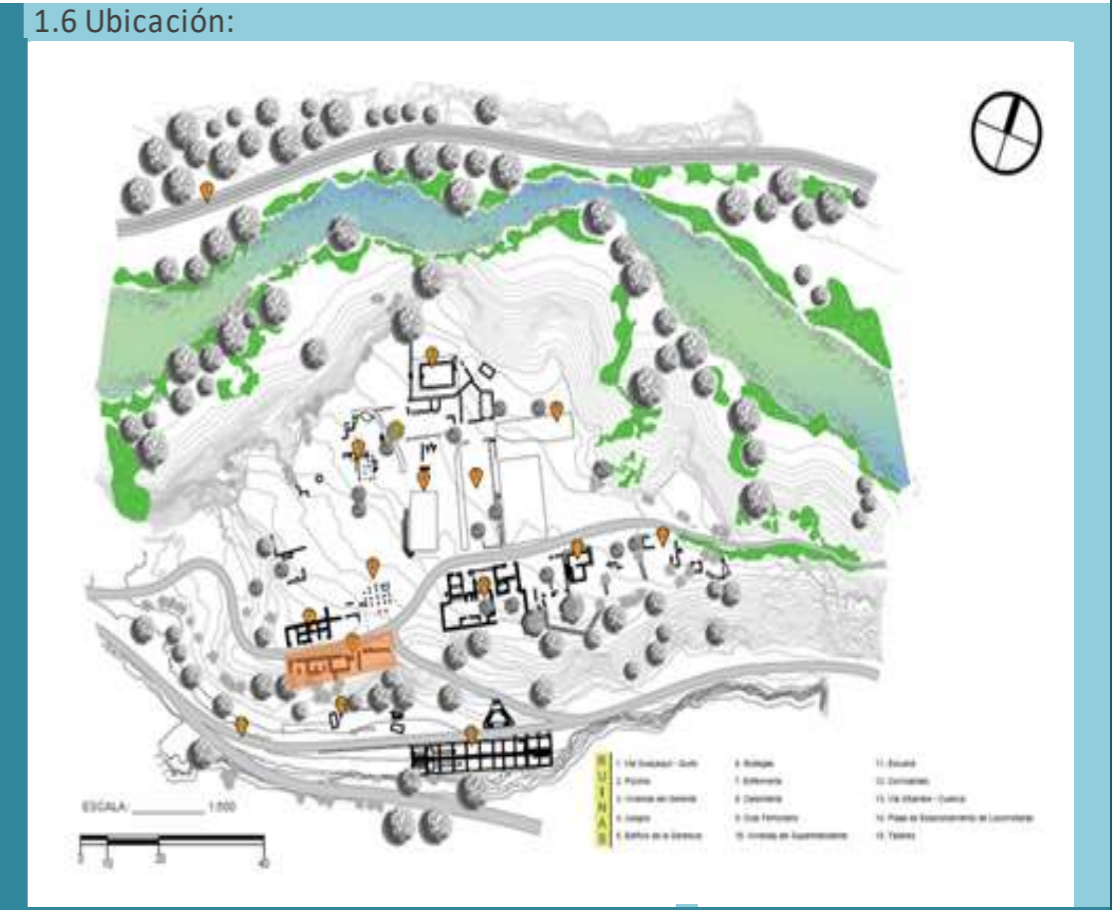
S -XIX:

S -XX: X

S -XXI:

1.2.2 Fecha:

1.2.3 Autor:



1.3 Tipología y Uso

13.1 Arquitectónico:

Subgrupo:

Militar

Civil

Religiosa

Institucional

Comercial

Industrial

Agrícola

Funeraria

13.2 Categoría:

13.3 Usos: Original Actual

1.4 Régimen de Propiedad

Ocupada por:

Propiedad: Propietario Otra persona o Institución

Estatal

Militar

Municipal

Religiosa

Particular

Otra:

1.5 Estados de Conservación

Evaluación de la edificación:

Bueno Regular Malo En Ruinas

Estructura

Cubierta

Fachadas

Pisos - entresijos

Acabados

Escaleras

Espacios exteriores

Instalaciones

2. DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA EDIFICACIÓN

2.1 Trama Urbana

Damero

Radial

Lineal

Disperso

2.3 Descripción Volumétrica

2.3.1 Estilo Dominante:

Manierismo Barroco Neoclásico Ecléctico Vernácula

Modernismo Racionalismo Organicismo Contemporáneo Otro:

2.3.2 Composición formal de Fachada:

Composición Formal: Alta Media Baja

Forma de fachada: Recta Retranqueada Curva Ochavada

Ubicación: Frontal Lateral izquierda Lateral derecha Posterior

2.4 Amenazas (A) y Vulnerabilidades (V)

2.4.1 Factores de Origen Naturales:

Erupciones	A	V	Deslizamientos	A	V	Meteorización	A	V
Inundaciones			Fallas Geológicas			Sismos		
Otros:								

2.2 Caracterización de la Edificación

2.2.1 Emplazamiento Mz:

2.2.2 Predio en Trama:

2.2.3 Relación Espacios:

2.2.4 Crujía:

2.2.5 Galerías:

2.2.6 Zaguán (Ingresos):

2.2.7 Escaleras:

2.2.8 Jardín/A. Verde:

2.2.9 Altura edificio:

2.3.3 Fachada Ornamentación:

Ornamentación: Alta Media Baja

Paramentos:

Paño Liso Con decoración

Color:

Portada:

Simple Monumental

Compuesta Inscripciones

Zócalos:

Liso Ornamentado

Vanos Puertas: Principal Secundaria

Ventanas: Principal Secundaria

Balcones:

Incluidos En Volado

Herrajes:

Forjados Fundido

Otros: Sin forjado

Molduras:

Bocel Cima recta Escocia

Filete Platabanda Astrágalo

Caveto Gola Toro

Portal:

Portal recto Con arquería

Arcos:

Adintelado Medio punto

Carpnel Ojival

Lobulado Rebajado

Otros:

Ornamentos:

Alero simple Columnatas

Al. Con canchillos Cornisas

Apliques Frisos

Arquitrabe Ménsulas

Basamento Modillones

Cartelas Pilastras

Remates de Fachada:

Almena Espadaña

Antefija Frontón

Arquería lombard Macetones

Balaustrada Marquesinas

Balcones Pretil

Barandas Guardapolvo

2.4.2 Factores de Origen Antrópicos:

Incendios	A	V	Zona Tugurizada	A	V	Conflicto de Tenencia	A	V
Explosiones			Edificio Tugurizado			Intervenciones Inadecuadas		
Contaminación	X		Falta de Mantenim.	X		Falta de Control		
Desarrollo Urbano			Abandono	X		Otros:		

Observaciones:

Descripción física general del inmueble y su entorno: Elementos más significativos: (valores)

La carpintería era un punto importante del complejo ay que ahí se realizaban los trabajos de herramientas necesarias para las distintas actividades, los habitantes recuerdan con gran nostalgia el trabajo hecho en dicho lugar y mencionan la importancia que tenía en la

RESPONSABLE INVENTARIO

Entidad Ejecutora: UNACH

Encuestador: Fecha: día/mes/año

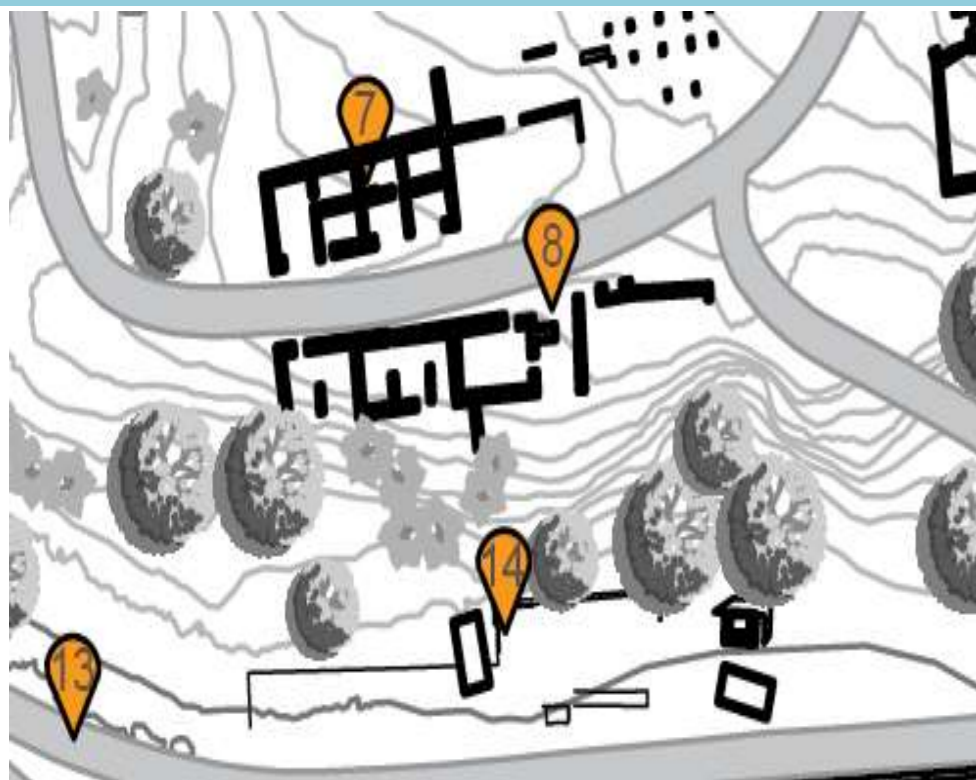
Equipo de Trabajo: 07/09/2020

Revisó: Fecha: día/mes/año

Fecha: día/mes/año

4. LEVANTAMIENTO FISICO DEL INMUEBLE

4.1 Implantación general



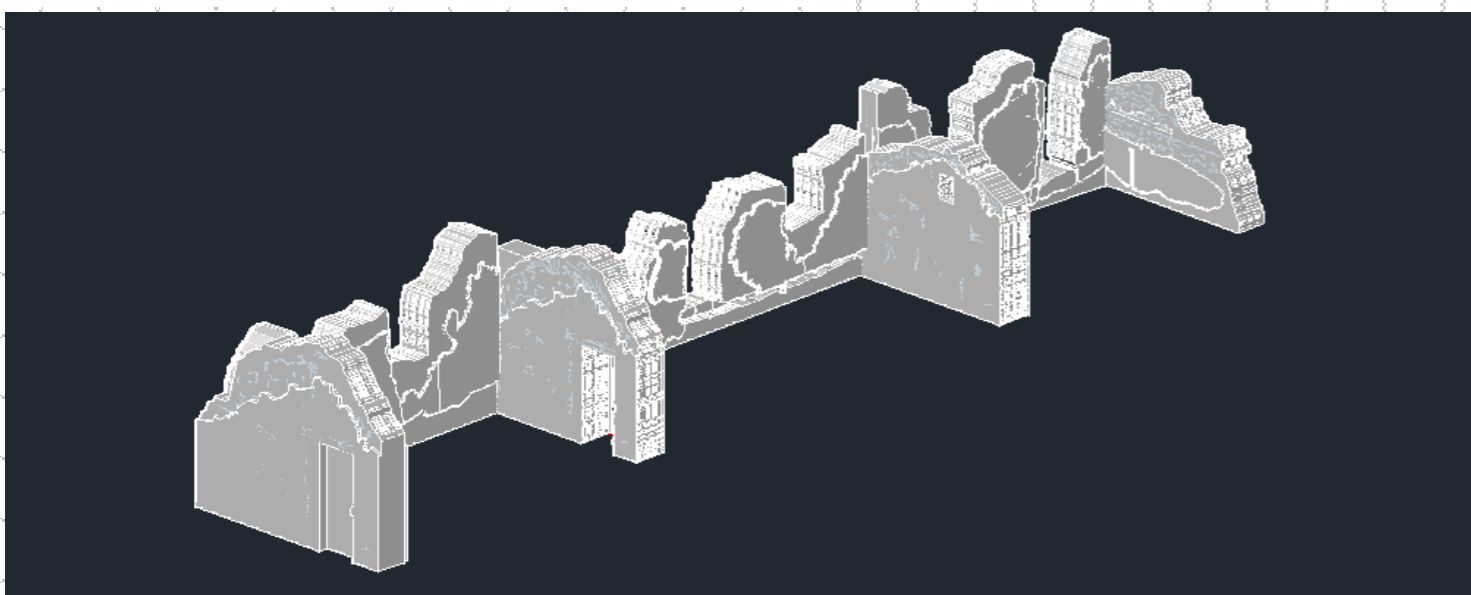
4.2 Datos del Inmueble:

Datos Generales:	
Area del Lote:	
Frente:	22,8
Area Construida	
Area Total:	119,3
Subsuelo:	
Planta Baja:	119,3
Otros Pisos:	
Espacios Abiertos	
Area no construída total:	
Estacionamientos No:	
Patios / terrazas	
Jardines/ Huertos:	
Servicios	
SS-HH Particular No:	
SS-HH Comunal No:	
Lavanderias particular	
Lavanderias comunal:	
Instalaciones	
Agua potable:	
Alcantarillado:	
Energia eléctrica:	
Telefonos:	
Otros:	

4.2 3D RENDERIZADO



4.3 Levantamiento del Inmueble



Incluir escala gráfica en cada plano

1.1 Localización e Identificación

Registro N°: XXXXXX

Cantón: ALAUSI Parroquia: PISTISHI

Barrio:

Calle Principal N°: 0

Intersección: Mz: 0

Inmueble Inventariado: SI NO Acto administrativo:

Distinciones del Inmueble: COMPLEJO DE LA ANTIGUA GERENCIA DE FERROCARRILES

Datos del Propietario: GAD PISTISHI

1.2 Origen de la Edificación:

1.2.1 Período: I II III IV

Prehispánico

S -XVI:

S -XVII:

S -XVIII:

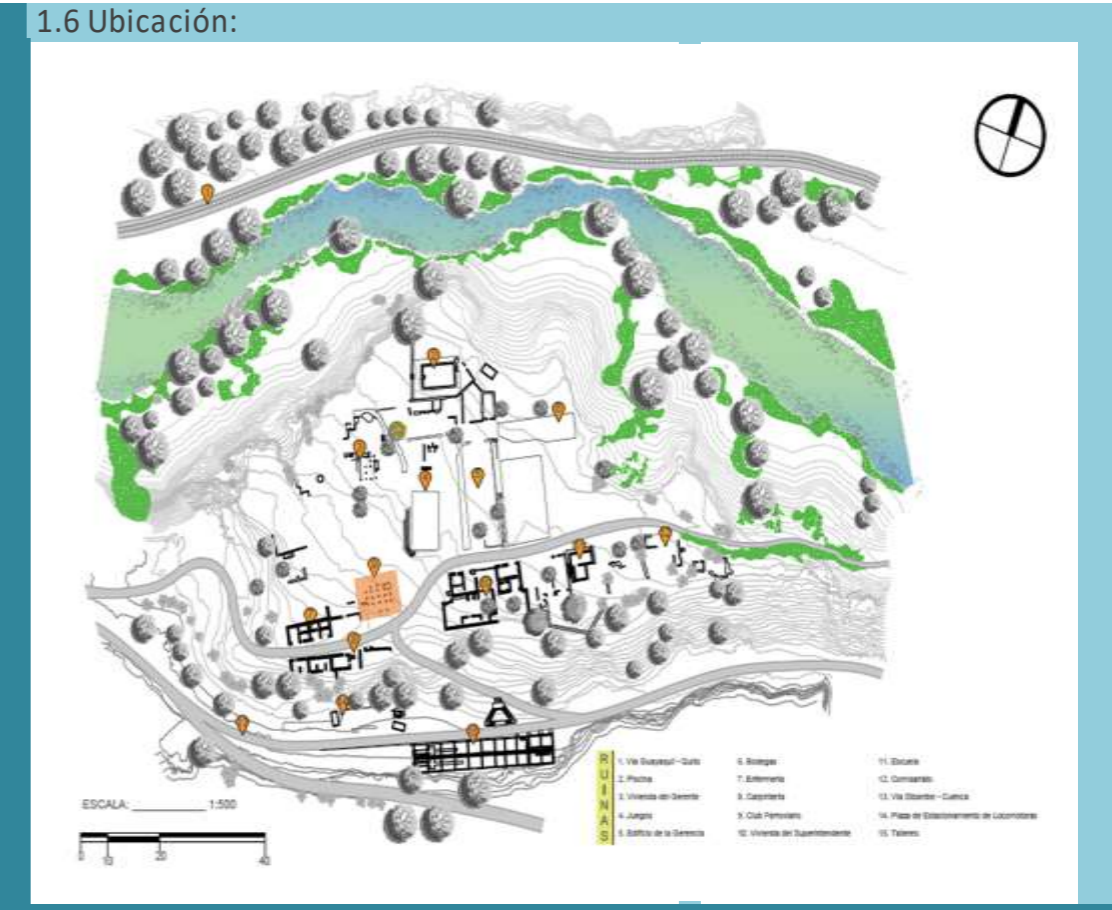
S -XIX:

S -XX: X

S -XXI:

1.2.2 Fecha:

1.2.3 Autor:



1.3 Tipología y Uso

1.3.1 Arquitectónico:

1.3.2 Categoría:

1.3.3 Usos:

Subgrupo:	Original	Actual
Militar		
Civil	X	X
Religiosa		
Institucional		
Comercial		
Industrial		
Agrícola		
Funeraria		

1.4 Régimen de Propiedad

Ocupada por:

Propiedad	Propietario	Otra persona o Institución
Estatal	X	
Militar		
Municipal		
Religiosa		
Particular		
Otra:		

1.5 Estados de Conservación

Evaluación de la edificación	Bueno	Regular	Malo	En Ruinas
Estructura				X
Cubierta				
Fachadas				
Pisos - entresijos				
Acabados				
Escaleras				
Espacios exteriores				
Instalaciones				

2. DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA EDIFICACIÓN

2.1 Trama Urbana

Damero	Radial	Lineal	Disperso
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

2.3 Descripción Volumétrica

2.3.1 Estilo Dominante:

Manierismo Barroco Neoclásico Ecléctico Vernácula

Modernismo Racionalismo Organicismo Contemporáneo Otro:

2.3.2 Composición formal de Fachada:

Composición Formal: Alta Media Baja

Forma de fachada: Recta Retranqueada Curva Ochavada

Ubicación: Frontal Lateral izquierda Lateral derecha Posterior

2.4 Amenazas (A) y Vulnerabilidades (V)

2.4.1 Factores de Origen Naturales:

	A	V		A	V		A	V
Erupciones			Deslizamientos			Meteorización		
Inundaciones			Fallas Geológicas			Sismos		
Otros:								

2.2 Caracterización de la Edificación

2.2.1 Emplazamiento Mz:

2.2.2 Predio en Trama:

2.2.3 Relación Espacios:

2.2.4 Crujía:

2.2.5 Galerías:

2.2.6 Zaguán (Ingresos):

2.2.7 Escaleras:

2.2.8 Jardín/A. Verde:

2.2.9 Altura edificio:

2.3.3 Fachada Ornamentación:

Ornamentación: Alta Media Baja

Paramentos:

Paño Liso Con decoración

Color:

Portada:

Simple Monumental

Compuesta Inscripciones

Zócalos:

Liso Ornamentado

Vanos Puertas:

Principal Secundaria

Ventanas:

Principal Secundaria

Balcones:

Incluidos En Volado

Herrajes:

Forjados Fundido

Otros: Sin forjado

Molduras:

Bocel Cima recta Escocia

Filete Platabanda Astrágalo

Caveto Gola Toro

Portal:

Portal recto Con arquería

Arcos:

Adintelado Medio punto

Carpanel Ojival

Lobulado Rebajado

Otros:

Ornamentos:

Alero simple Columnatas

Al. Con canchillos Cornisas

Apliques Frisos

Arquitrabe Ménsulas

Basamento Modillones

Cartelas Pilastras

Remates de Fachada:

Almena Espadaña

Antefija Frontón

Arquería lombard Macetones

Balaustrada Marquesinas

Balcones Pretil

Barandas Guardapolvo

2.4.2 Factores de Origen Antrópicos:

	A	V		A	V		A	V
Incendios			Zona Tugurizada			Conflicto de Tenencia		
Explosiones			Edificio Tugurizado			Intervenciones Inadecuadas	X	
Contaminación	X		Falta de Mantenim.	X		Falta de Control		
Desarrollo Urbano:			Abandono	X		Otros:		

Observaciones:

Descripción física general del inmueble y su entorno: Elementos más significativos: (valores)

El club ferroviario se describe por lo habitantes como uno sino el más importante de los emplazamientos de la época ya que si bien su tamaño y ubicación no eran de gran relevancia si lo era su valor social y cultural ya que en el mismo confluían los habitantes para tomarse un descanso de sus actividades.

RESPONSABLE INVENTARIO

Entidad Ejecutora: UNACH

Encuestador: Fecha: día/mes/año

Equipo de Trabajo: 07/09/2020

Revisó: Fecha: día/mes/año

Fecha: día/mes/año

96

2.5 Descripción Física General del Inmueble

2.5.1 Evaluación Física del Inmueble:

Elementos	2.5.1.1 Materiales:																	
	Piedra - Hormigón	Ladrillo - Bloque	Adobe-Tapiál-Bahareque	Madera - Tierra	Acer o - Aluminio - Cobre	Teja - Tejuelo - Vegetal	Asbesto-Zinc-Tela asfáltica	Vidrio - Policarbonatos	Carrizo - Malla - Metal	Tablero - Yeso - Plásticos	Baldosa - Cerámico	Adoquin - Cemento	Marmol-	Enlucidos - Azulejos	Pinturas	Pintura mural	Papel Tapiz	Otros
Estructura	Cimentación	1																
	Muros / Paredes / Tabiques																	
	Columnas / Pilares																	
	Vigas																	
	Losas / Entrepisos																	
Cubiertas	Arcos																	
	Techos/Bóvedas/Cúpulas																	
Fachadas	Revestimientos																	
	Puertas																	
	Ventanas																	
	Balcones																	
	Portadas																	
	Portales																	
	Zócalos																	
	Herrajes																	
	Decoración																	
	Remates																	
Espacios Interiores	Pisos-Entrepisos																	
	Cielo Rasos																	
	Galerías																	
	Puertas/Ventanas/mampara																	
	Pasamanos																	
	Revestimientos interiores																	
	Decoración																	
	Zaguán																	
Mobiliario																		
Espacios Exteriores	Pisos																	
	Patios																	
	Terrazas																	
	Cerramientos																	
Escaleras	Jardines/ Huertos / Caminer																	
	Interiores																	
Instalaciones	Exteriores																	
	Eléctricas																	
	Sanitarias																	
	Especiales																	

2.5.1.2 Patologías :																	
Asentamientos - Socavados			Deformaciones - Flejados - Pandeos			Fisuras - Grietas, Rajaduras			Desprendimientos- Eflorescencias- Exfoliaciones			Hongos - Humedades			Perforaciones - Pudriciones - Oxidaciones		
L	M	A	L	M	A	L	M	A	L	M	A	L	M	A	L	M	A
						1	3	2			1						

2.5.2 Intervenciones en el Inmueble:

2.5.2.1 Intervenciones Anteriores:												Estado				
Formal:						Propietario						Bueno	Regular	Malo	En ruina	Elemento destacado a proteger
Informal:																
2.5.2.2 Alteraciones: AM (Morfológicas), AT (Tipológicas), AC (Tec.-cons)												B	R	M	E	SI
L : Leves; M : Medias y A: Altas																
Subsuelo			Planta Baja			Planta Alta			Otras Plantas							
AM	AT	AC	AM	AT	AC	AM	AT	AC	AM	AT	AC					
								A								

Simbología /Materiales		
Piedra - Hormigón	1	2
Ladrillo - Bloque	1	2
Adobe - Tapiál - Bahareque	1	2
Madera - Tierra	1	2
Acer o - Aluminio - Cobre	1	2
Teja - Tejuelo - Vegetal	1	2
Asbesto - Zinc - Tela asfáltica	1	2
Vidrio - Policarbonatos	1	2
Carrizo - Malla - Metal	1	2
Tablero - Yeso - Plásticos	1	2
Baldosa - Cerámico	1	2
Adoquin - Cemento	1	2
Marmol-	1	2
Enlucidos - Azulejo	1	2
Pinturas	1	2
Pintura mural	1	2
Papel Tapiz	1	2
Otros	1	2

Patologías		
Asentamientos - Socavados	1	2
Def or maciones, Flejados, Pandeos	1	2
Fisuras, Grietas, Rajaduras	1	2
Despr endimientos- Eflorescencias-Exfoliaciones	1	2
Hongos - Humedades	1	2
Perforaciones - Pudriciones - Oxidaciones	1	2

Patologías Alteraciones:			
L=	LEVE	M=	MEDIA
A=	ALTA		

Observaciones:

Descripción del Sistema Constructivo

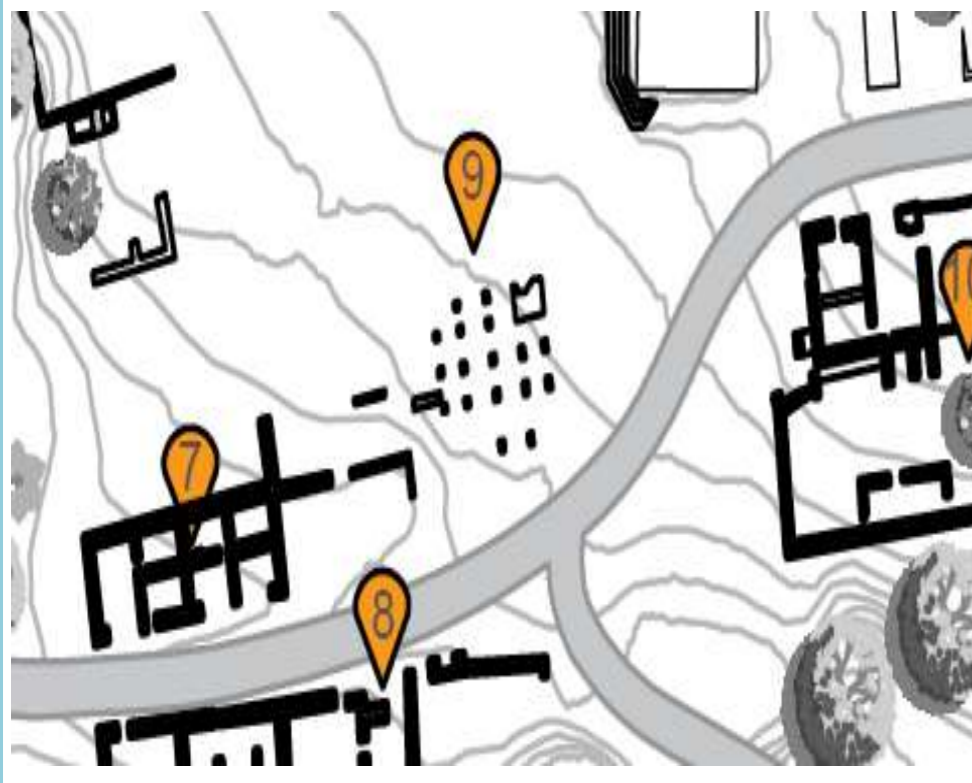
El sistema constructivo empleado en el club ferroviario tenía una combinación de estilos de construcción ya que el mismo encontrándose en el complejo de la gerencia se empleó en su cimentación pilares de piedra sobre los cuales se asentaba una estructura de caña de forma octogonal con una cubierta de caña igual y un material a manera de paja con la que se cubría de del sol y la lluvia hoy en día desaparecido.

3.- Valores del inmueble:

3.1.- Histórico - Testimonial - Símbolico	3.3.- Entorno Urbano Arquitectónico	3.4 Alteraciones:	Altas	Medias	Bajas
Inmueble de Interés Histórico-Testimonial	Tramo Homogeneo con valor	Tipológicas			
Valor simbólico-Socio Cultural	Tramo Homogeneo	Funcionales-Uso			
Auto Representativo	Tramo Heterogeneo	Morfológicas			
Distinción al Inmueble - Premios	Integrado al Tramo	Uso no compatible			
Innovación Tecnológica Significativa	Destaca positivamente	Ornamentales			
3.2.- Entorno Natural	Hito Urbano	Técnico - constructivas			
Integrada al Entorno Natural -P	Si	Materiales			
Utiliza materiales locales	Si	Otros: Derrumbamiento			
Conserva el ambiente	Si				

4. LEVANTAMIENTO FISICO DEL INMUEBLE

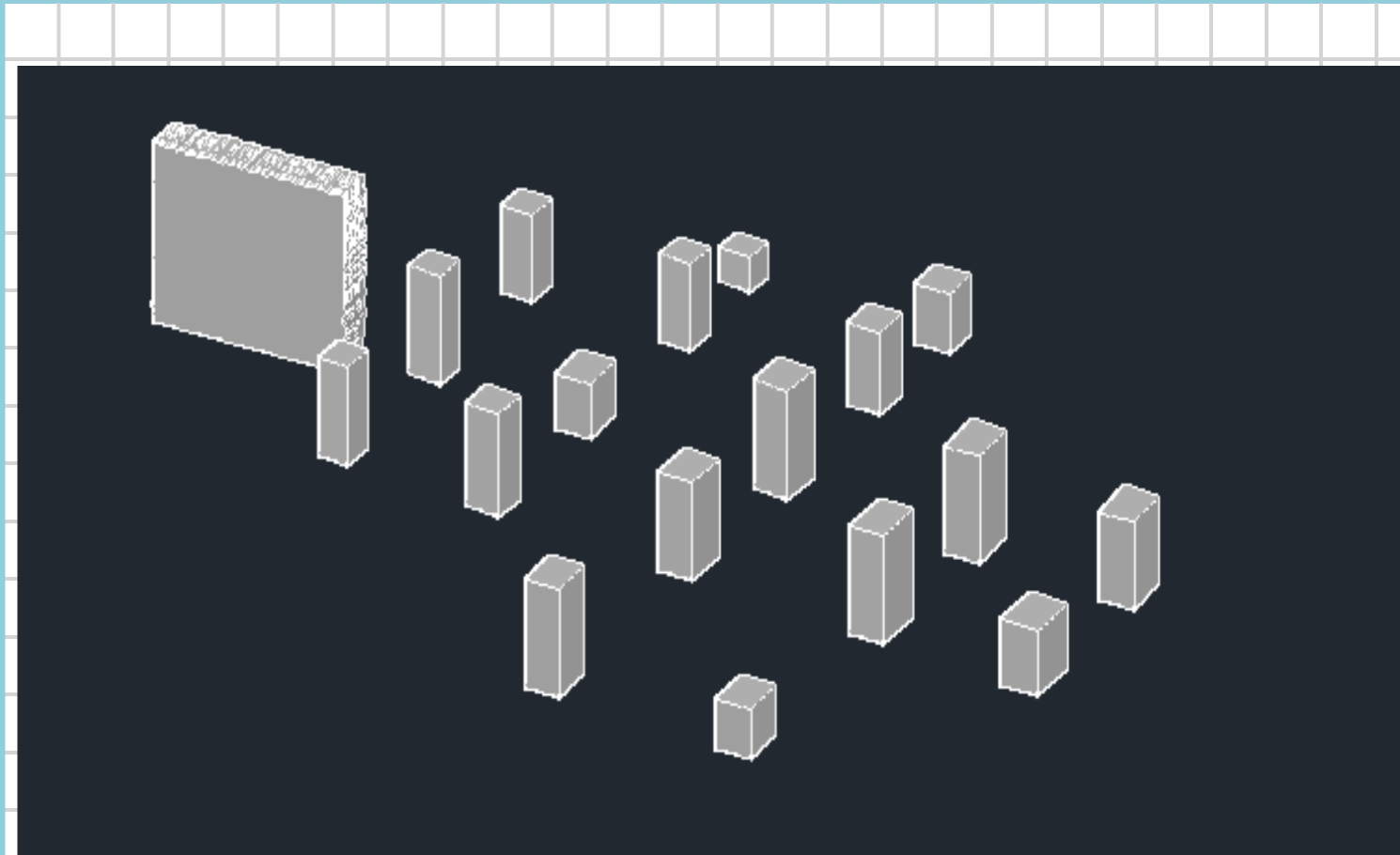
4.1 Implantación general



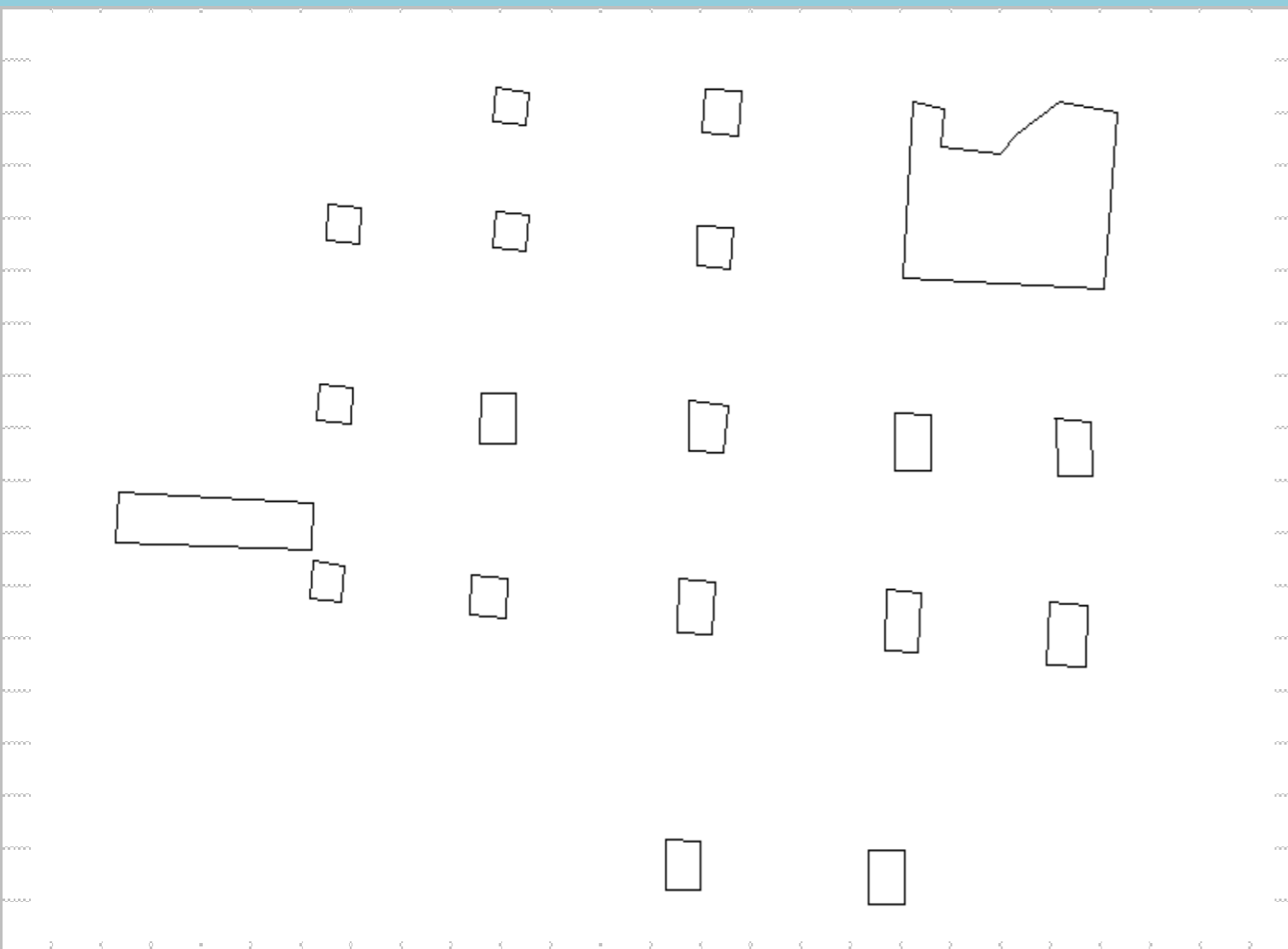
4.2 Datos del Inmueble:

Datos Generales:	
Area del Lote:	
Frente:	9,55
Area Construida	
Area Total:	73,9
Subsuelo:	
Planta Baja:	73,9
Otros Pisos:	
Espacios Abiertos	
Area no construida total:	
Estacionamientos No:	
Pacios / terrazas	
Jardines/ Huertos:	
Servicios	
SS-HH Particular No:	
SS-HH Comunal No:	
Lavanderias particular	
Lavanderias comunal:	
Instalaciones	
Agua potable:	
Alcantarillado:	
Energia eléctrica:	
Telefonos:	
Otros:	

4.2 3D RENDERIZADO



4.3 Levantamiento del Inmueble



1.1 Localización e Identificación

Registro Nº: XXXXXX

Cantón: ALAUSI Parroquia: PISTISHI

Barrio:

Calle Principal Nº: 0

Intersección: Mz: 0

Inmueble Inventariado SI NO Acto administrativo:

Distinciones del Inmueble COMPLEJO DE LA ANTIGUA GERENCIA DE FERROCARRILES

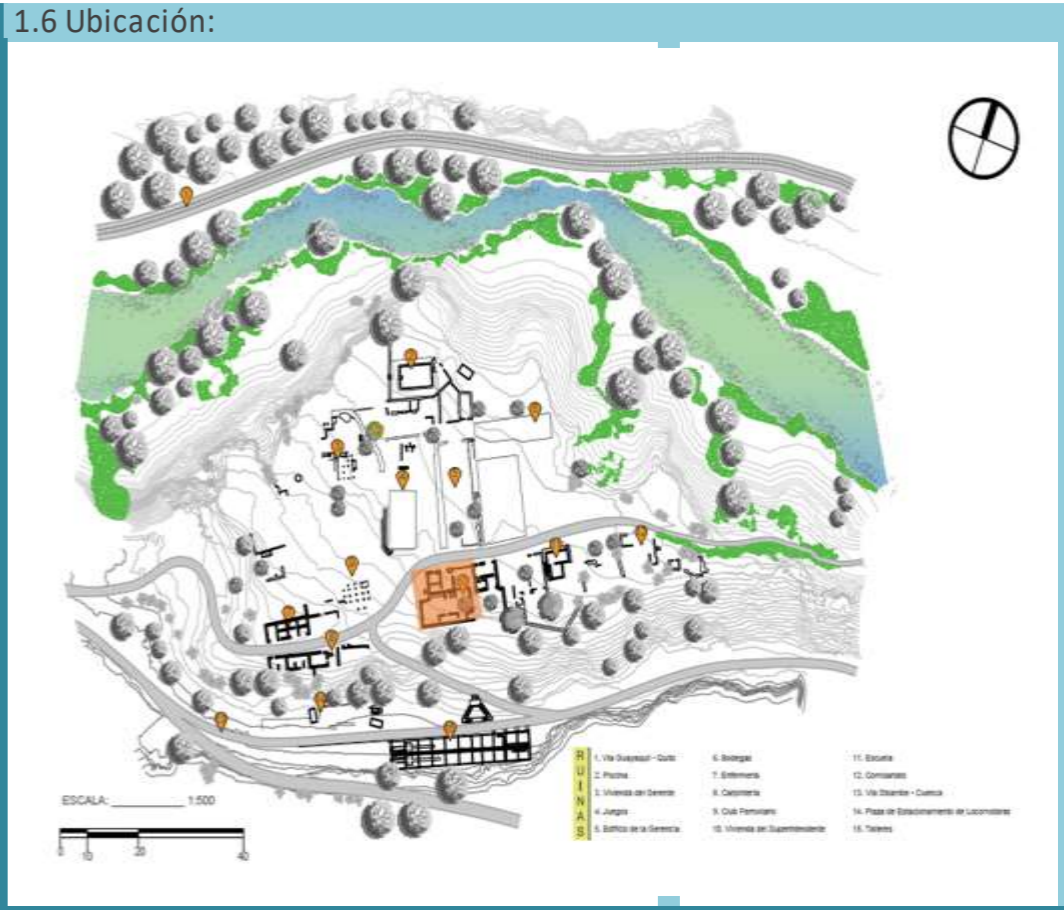
Datos del Propietario: GAD PISTISHI

1.2 Origen de la Edificación:

1.2.1 Período:	I	II	III	IV
Prehispánico				
S -XVI:				
S -XVII:				
S -XVIII:				
S -XIX:				
S -XX:	X			
S -XXI:				

1.2.2 Fecha:

1.2.3 Autor:



1.3 Tipología y Uso

1.3.1 Arquitectónico:

Subgrupo:	1.3.2 Categoría	1.3.3 Usos:	
		Original	Actual
Militar			
Civil	X	X	
Religiosa			
Institucional			
Comercial			
Industrial			
Agrícola			
Funeraria			

1.4 Régimen de Propiedad

Propiedad	Ocupada por	
	Propietario	Otra persona o Institución
Estatal	X	
Militar		
Municipal		
Religiosa		
Particular		
Otra:		

1.5 Estados de Conservación

Evaluación de la edificación	Bueno	Regular	Malo	En Ruinas
Estructura				X
Cubierta				X
Fachadas				X
Pisos - entresijos				X
Acabados				
Escaleras				
Espacios exteriores				
Instalaciones				

2. DESCRIPCION Y CARACTERIZACION DE LA EDIFICACION

2.1 Trama Urbana

Damero	Radial	Lineal	Disperso	<input checked="" type="checkbox"/>
--------	--------	--------	----------	-------------------------------------

2.3 Descripción Volumétrica

2.3.1 Estilo Dominante:

Manierismo	<input type="checkbox"/>	Barroco	<input type="checkbox"/>	Neoclásico	<input type="checkbox"/>	Ecléctico	<input type="checkbox"/>	Vernácula	<input checked="" type="checkbox"/>
Modernismo	<input type="checkbox"/>	Racionalismo	<input type="checkbox"/>	Organicismo	<input type="checkbox"/>	Contemporáneo	<input type="checkbox"/>	Otro:	<input type="checkbox"/>

2.3.2 Composición formal de Fachada:

Composición Formal: Alta Media Baja

Forma de fachada: Recta Retranqueada Curva Ochavada

Ubicación: Frontal Lateral izquierda Lateral derecha Posterior

2.4 Amenazas (A) y Vulnerabilidades (V)

2.4.1 Factores de Origen Naturales:

	A	V		A	V		A	V
Erupciones	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Deslizamientos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Meteorización	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Inundaciones	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fallas Geológicas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sismos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otros:								

2.2 Caracterización de la Edificación

2.2.1 Emplazamiento Mz

2.2.2 Predio en Trama

2.2.3 Relación Espacios

2.2.4 Crujía

2.2.5 Galerías

2.2.6 Zaguán (Ingresos)

2.2.7 Escaleras

2.2.8 Jardín /A. Verde

2.2.9 Altura edificio

2.3.3 Fachada Ornamentación:

Ornamentación: Alta Media Baja

Paramentos:

Paño Liso Con decoración

Color

Portada:

Simple Monumental

Compuesta Inscripciones

Zócalos:

Liso Ornamentado

Vanos Puertas Ventanas

Principal Secundaria

Principal Secundaria

Balcones:

Incluidos En Volado

Herrajes:

Forjados Fundido

Otros: Sin forjado

Molduras:

Bocel Cima recta Escocia

Filete Platabanda Astrágalo

Caveto Gola Toro

Portal:

Portal recto Con arquería

Arcos:

Adintelado Medio punto

Carpnel Ojival

Lobulado Rebajado

Otros:

Ornamentos

Alero simple Columnatas

Al. Con canchillos Cornisas

Apliques Frisos

Arquitrabe Ménsulas

Basamento Modillones

Cartelas Pilastras

Remates de Fachada:

Almena Espadaña

Antefija Frontón

Arquería lombard Macetones

Balaustrada Marquesinas

Balcones Pretil

Barandas Guardapolvo

2.4.2 Factores de Origen Antrópicos

	A	V		A	V		A	V
Incendios	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zona Tugurizada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Conflicto de Tenencia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Explosiones	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Edificio Tugurizado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Intervenciones Inadecuadas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contaminación	X	<input type="checkbox"/>	Falta de Mantenim.	X	<input type="checkbox"/>	Falta de Control	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Desarrollo Urbano	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Abandono	X	<input type="checkbox"/>	Otros:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observaciones:

Descripción física general del inmueble y su entorno: Elementos más significativos: (valores)

La vivienda del super intendente era una de las principales y por lo tanto se encuentra en una ubicación céntrica desde la cual caminaba unos pocos pasos al edificio de la gerencia hoy en día la construcción está en ruinas muy deterioradas.

RESPONSABLE INVENTARIO

Entidad Ejecutora: UNACH

Encuestador: Fecha: día/mes/año

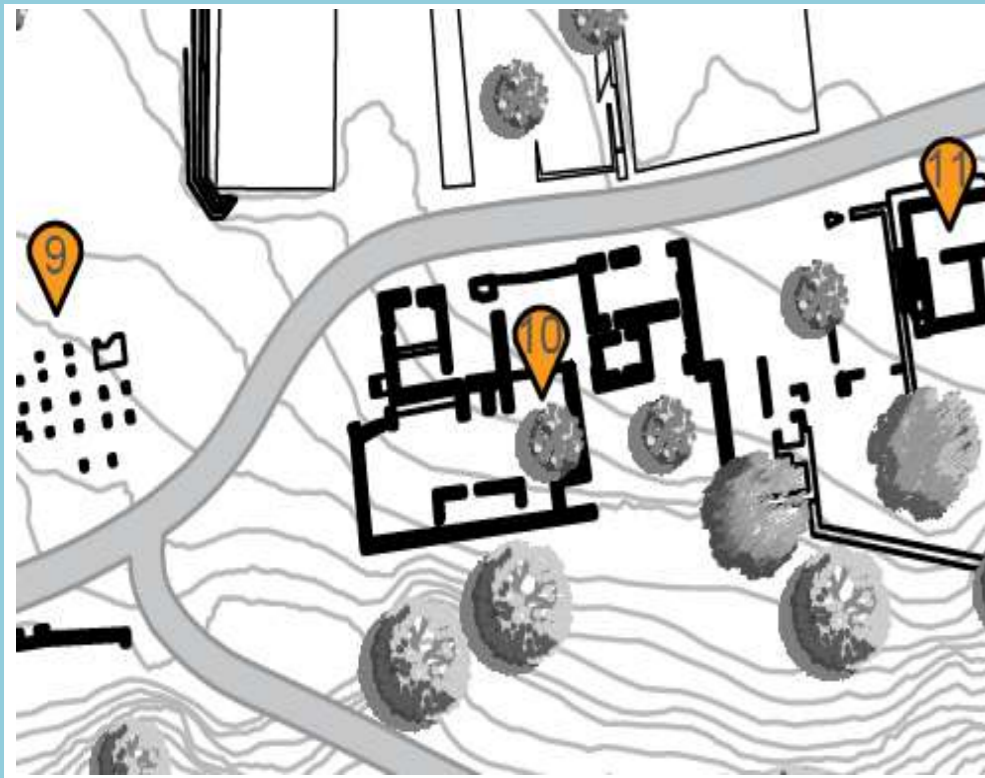
Equipo de Trabajo: 07/09/2020

Revisó: Fecha: día/mes/año

Fecha: día/mes/año

4. LEVANTAMIENTO FISICO DEL INMUEBLE

4.1 Implantación general



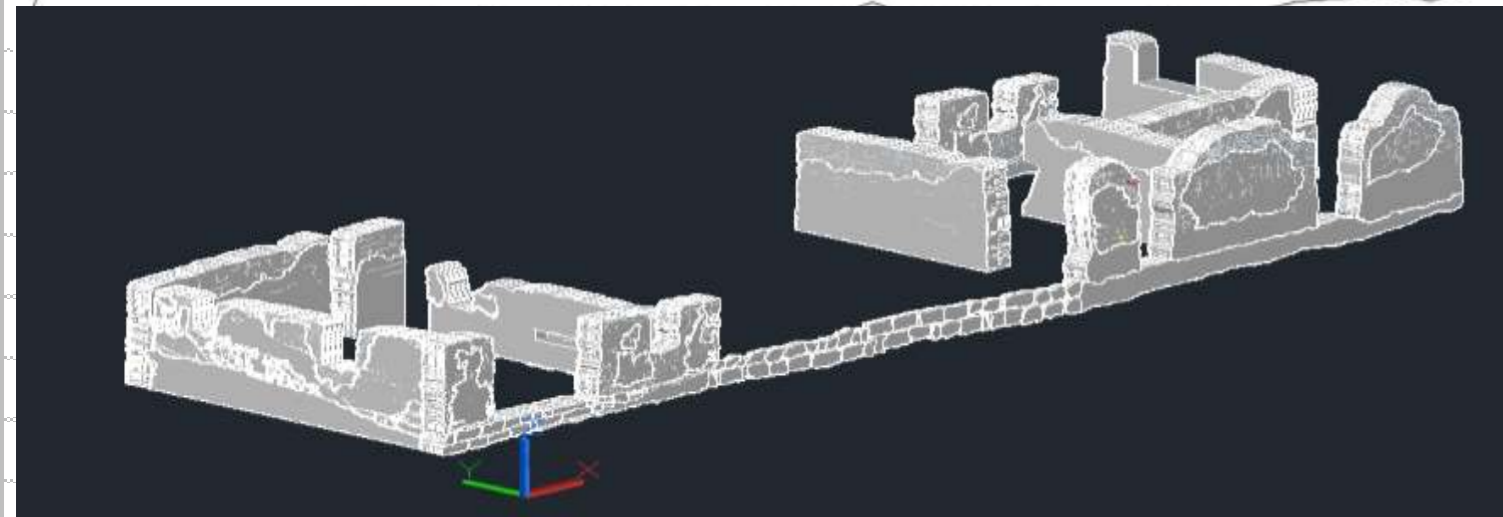
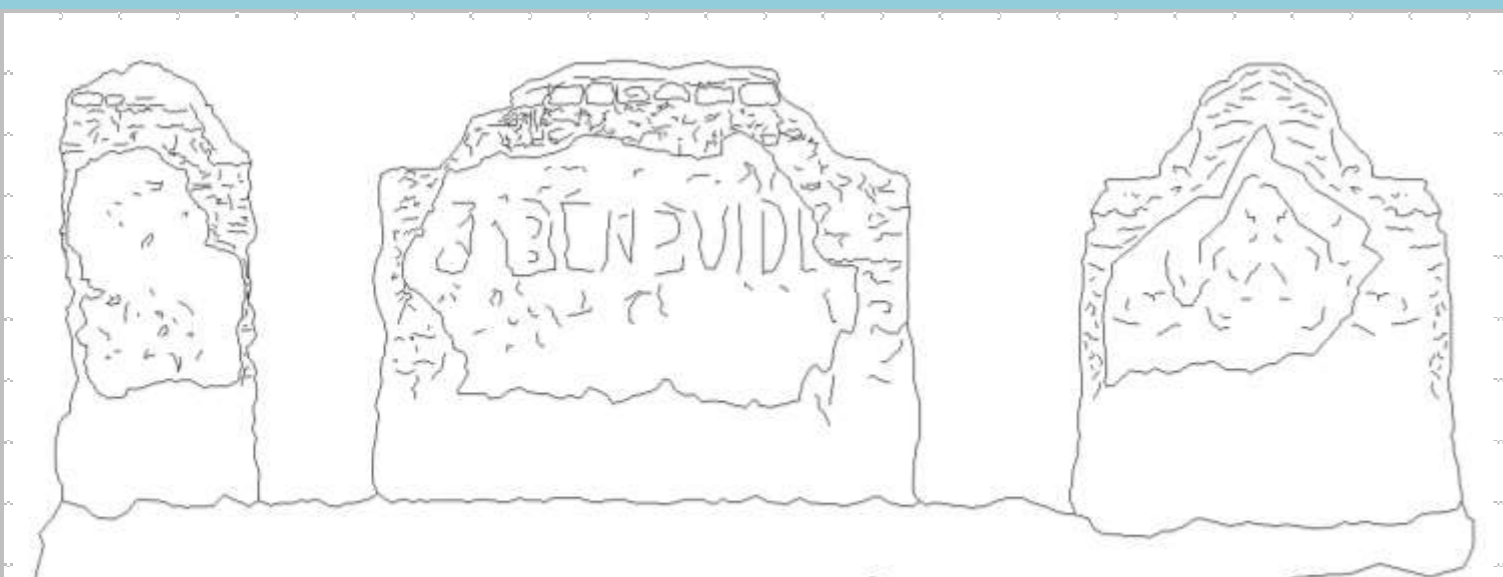
4.2 Datos del Inmueble:

Datos Generales:	
Area del Lote:	
Frente:	9,7
Area Construida	
Area Total:	94,5
Subsuelo:	
Planta Baja:	94,5
Otros Pisos:	
Espacios Abiertos	
Area no construida total:	
Estacionamientos No:	
Pacios / terrazas	
Jardines/ Huertos:	
Servicios	
SS-HH Particular No:	
SS-HH Comunal No:	
Lavanderias particular	
Lavanderias comunal:	
Instalaciones	
Agua potable:	
Alcantarillado:	
Energia eléctrica:	
Telefonos:	
Otros:	

4.2 3D RENDERIZADO



4.3 Levantamiento del Inmueble



Incluir escala gráfica en cada plano

1.1 Tipología e Identificación

Registro N°: XXXXXX

Cantón: ALAUSI Parroquia: PISTISHI

Barrio:

Calle Principal N°: 0

Intersección: Mz: 0

Inmueble Inventariado: SI NO Acto administrativo:

Distinciones del Inmueble: COMPLEJO DE LA ANTIGUA GERENCIA DE FERROCARRILES

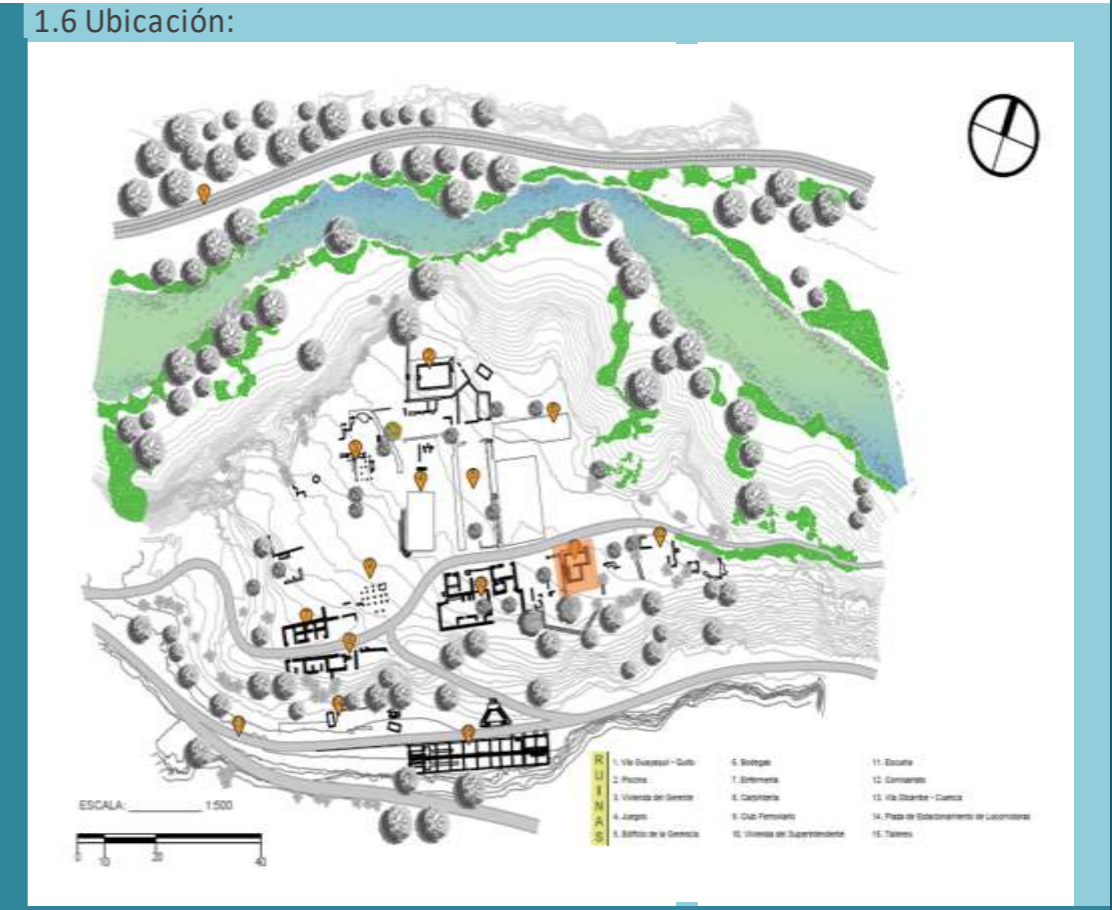
Datos del Propietario: GAD PISTISHI

1.2 Origen de la Edificación:

1.2.1 Período:	I	II	III	IV
Prehispánico				
S -XVI:				
S -XVII:				
S -XVIII:				
S -XIX:				
S -XX:	X			
S -XXI:				

1.2.2 Fecha:

1.2.3 Autor:



1.3 Tipología y Uso

1.3.1 Arquitectónico:

Subgrupo:	13.2 Categoría	13.3 Usos:
		Original Actual
Militar		
Civil		
Religiosa		
Institucional		
Comercial	X	X
Industrial		
Agrícola		
Funeraria		

1.4 Régimen de Propiedad

Propiedad	Ocupada por	
	Propietario	Otra persona o Institución
Estatal	X	
Militar		
Municipal		
Religiosa		
Particular		
Otra:		

1.5 Estados de Conservación

Evaluación de la edificación	Bueno	Regular	Malo	En Ruinas
Estructura	X			
Cubierta	X			
Fachadas	X			
Pisos - entresijos		X		
Acabados		X		
Escaleras		X		
Espacios exteriores				
Instalaciones	X			

2. DESCRIPCION Y CARACTERIZACION DE LA EDIFICACION

2.1 Trama Urbana

Damero	Radial	Lineal	Disperso	X
--------	--------	--------	----------	---

2.3 Descripción Volumétrica

2.3.1 Estilo Dominante:

Manierismo	Barroco	Neoclásico	Ecléctico	Vernácula	X
Modernismo	Racionalismo	Organicismo	Contemporáneo	Otro:	

2.3.2 Composición formal de Fachada:

Composición Formal: Alta Media Baja

Forma de fachada: Recta Retranqueada Curva Ochavada

Ubicación: Frontal Lateral izquierda Lateral derecha Posterior

2.4 Amenazas (A) y Vulnerabilidades (V)

2.4.1 Factores de Origen Naturales:

Erupciones	A	V	Deslizamientos	A	V	Meteorización	A	V
Inundaciones			Fallas Geológicas			Sismos		
Otros:								

2.2 Caracterización de la Edificación

2.2.1 Emplazamiento Mz

2.2.2 Predio en Trama

2.2.3 Relación Espacios

2.2.4 Crujía

2.2.5 Galerías

2.2.6 Zaguán (Ingresos)

2.2.7 Escaleras

2.2.8 Jardín /A. Verde

2.2.9 Altura edificio

2.3.3 Fachada Ornamentación:

Ornamentación: Alta Media Baja

Paramentos:

Paño Liso	Con decoración
Color	

Portada:

Simple	Monumental
Compuesta	Inscripciones

Zócalos:

Liso	Ornamentado
------	-------------

Vanos Puertas Ventanas:

Principal	Principal
Secundaria	Secundaria

Balcones:

Incluidos	En Volado
-----------	-----------

Herrajes:

Forjados	Fundido
Otros:	Sin forjado

Molduras:

Bocel	Cima recta	Escocia
Filete	Platabanda	Astrágalo
Caveto	Gola	Toro

Portal:

Portal recto	Con arquería
--------------	--------------

Arcos:

Adintelado	Medio punto
Carpanel	Ojival
Lobulado	Rebajado
Otros:	

Ornamentos:

Alero simple	Columnatas
Al. Con canchillos	Cornisas
Apliques	Frisos
Arquitrabe	Ménsulas
Basamento	Modillones
Cartelas	Pilastras

Remates de Fachada:

Almena	Espadaña
Antefija	Frontón
Arquería lombard	Macetones
Balaustrada	Marquesinas
Balcones	Pretil
Barandas	Guardapolvo

2.4.2 Factores de Origen Antrópicos:

Incendios	A	V	Zona Tugurizada	A	V	Conflicto de Tenencia	A	V
Explosiones			Edificio Tugurizado			Intervenciones Inadecuadas	X	
Contaminación	X		Falta de Mantenim.	X		Falta de Control	X	
Desarrollo Urbano			Abandono	X		Otros:		

Observaciones:

Descripción física general del inmueble y su entorno: Elementos más significativos: (valores)

El comisariato era una construcción principal la cual proporcionaba de manera continua de insumos para la subsistencia de los habitantes del sector hoy en día la construcción está en ruinas muy deterioradas.

RESPONSABLE INVENTARIO

Entidad Ejecutora: UNACH

Encuestador: Fecha: día/mes/año

Equipo de Trabajo: 07/09/2020

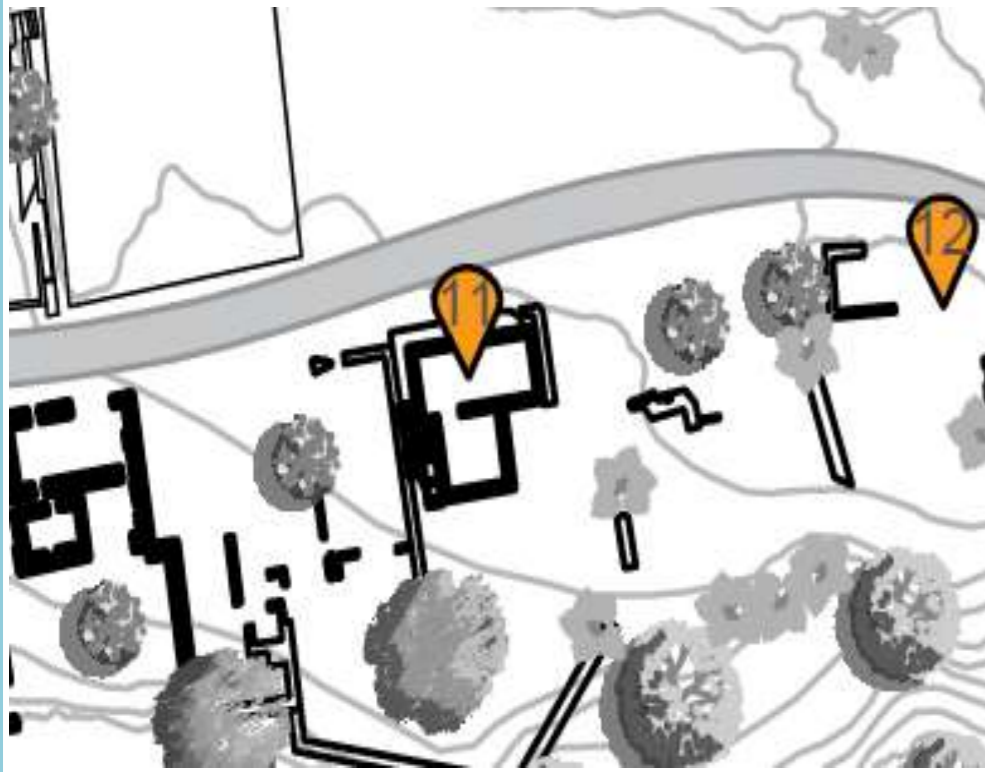
Revisó: Fecha: día/mes/año

Fecha: día/mes/año

92

4. LEVANTAMIENTO FISICO DEL INMUEBLE

4.1 Implantación general



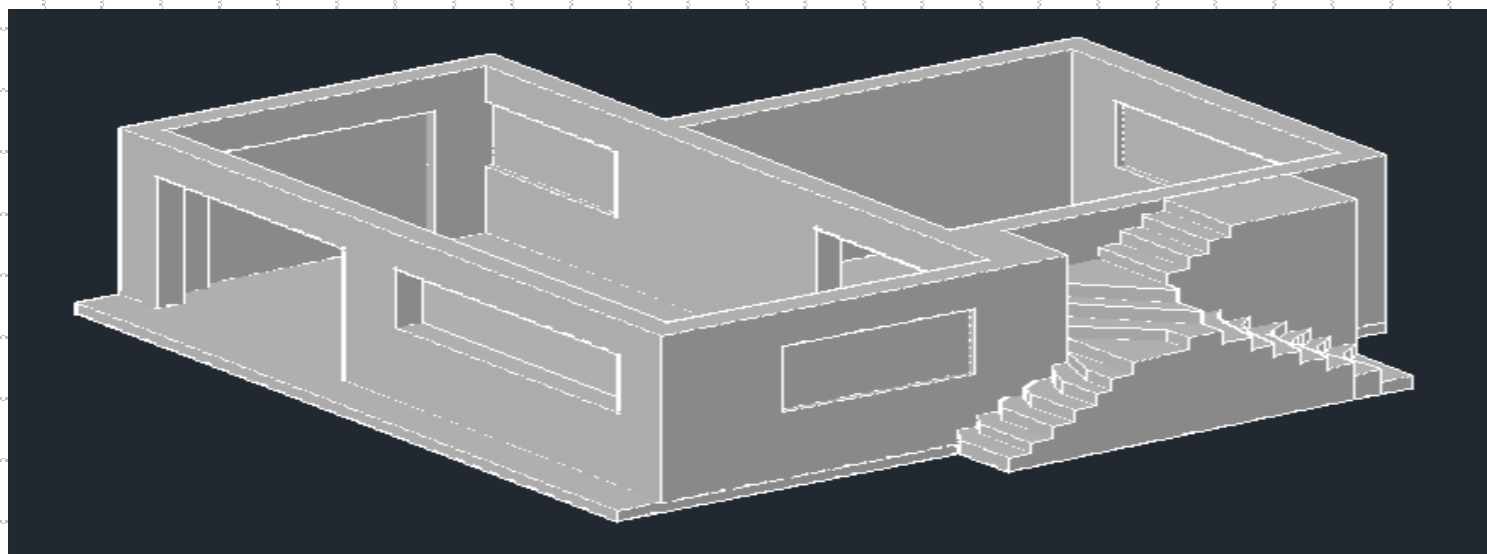
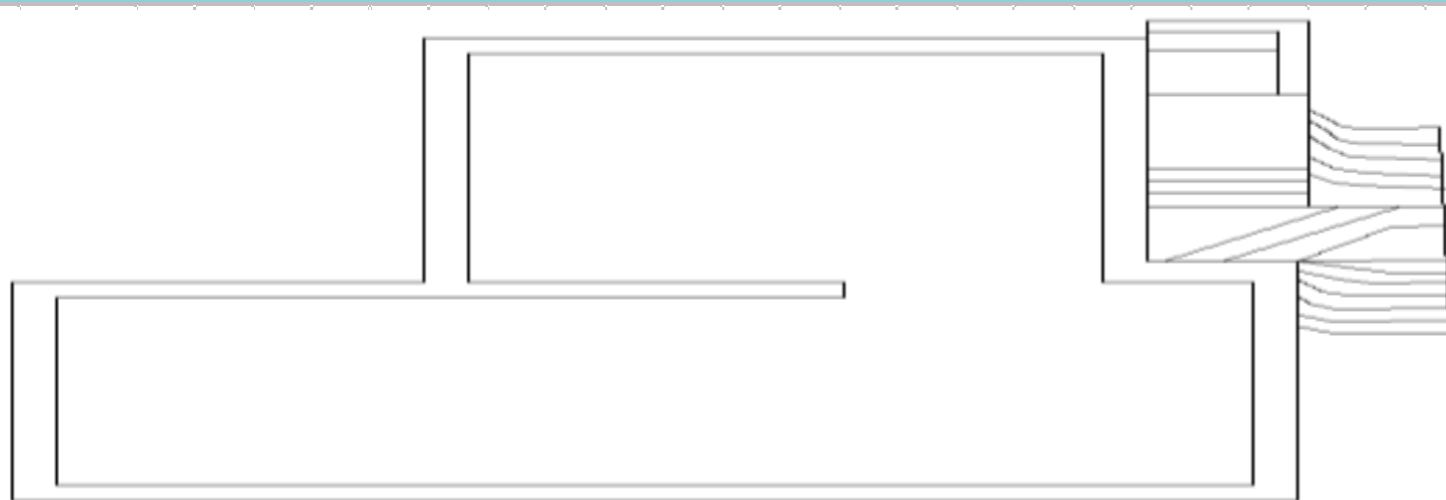
4.2 Datos del Inmueble:

Datos Generales:	
Area del Lote:	
Frente:	21,74
Area Construida	
Area Total:	86,78
Subsuelo:	
Planta Baja:	86,78
Otros Pisos:	
Espacios Abiertos	
Area no construida total:	
Estacionamientos No:	
Pacios / terrazas	
Jardines/ Huertos:	
Servicios	
SS-HH Particular No:	
SS-HH Comunal No:	
Lavanderias particular	
Lavanderias comunal:	
Instalaciones	
Agua potable:	
Alcantarillado:	
Energia eléctrica:	
Telefonos:	
Otros:	

4.2 3D RENDERIZADO



4.3 Levantamiento del Inmueble



Incluir escala gráfica en cada plano

1.1 Localización e Identificación

Registro N°: XXXXXX

Cantón: ALAUSI Parroquia: PISTISHI

Barrio:

Calle Principal: Nº: 0

Intersección: Mz: 0

Inmueble Inventariado: SI NO Acto administrativo:

Distinciones del Inmueble: COMPLEJO DE LA ANTIGUA GERENCIA DE FERROCARRILES

Datos del Propietario: GAD PISTISHI

1.2 Origen de la Edificación:

1.2.1 Período: I II III IV

Prehispánico

S -XVI:

S -XVII:

S -XVIII:

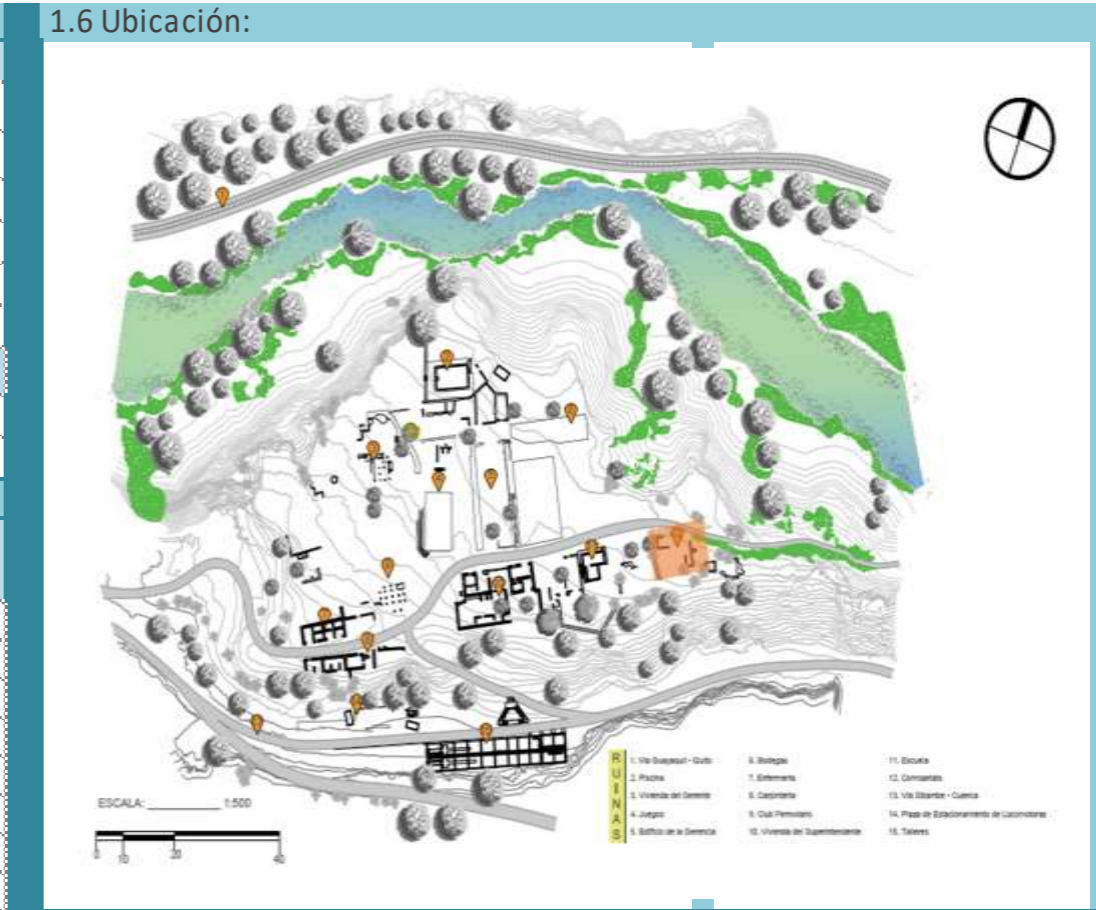
S -XIX:

S -XX: X

S -XXI:

1.2.2 Fecha:

1.2.3 Autor:



1.3 Tipología y Uso

13.1 Arquitectónico:

Subgrupo:

Militar

Civil X

Religiosa

Institucional

Comercial

Industrial

Agrícola

Funeraria

13.2 Categoría:

13.3 Usos:

Original Actual

1.4 Régimen de Propiedad

Ocupada por:

Propiedad: Propietario Otra persona o Institución

Estatal X

Militar

Municipal

Religiosa

Particular

Otra:

1.5 Estados de Conservación

Evaluación de la edificación:

Bueno Regular Malo En Ruinas

Estructura X

Cubierta

Fachadas X

Pisos - entresijos X

Acabados

Escaleras

Espacios exteriores

Instalaciones

2. DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA EDIFICACIÓN

2.1 Trama Urbana

Damero Radial Lineal Disperso X

2.3 Descripción Volumétrica

2.3.1 Estilo Dominante:

Manierismo Barroco Neoclásico Ecléctico Vernácula X

Modernismo Racionalismo Organicismo Contemporáneo Otro:

2.3.2 Composición formal de Fachada:

Composición Formal: Alta Media Baja

Forma de fachada: Recta Retranqueada Curva Ochavada

Ubicación: Frontal Lateral izquierda Lateral derecha Posterior

2.4 Amenazas (A) y Vulnerabilidades (V)

2.4.1 Factores de Origen Naturales:

Erupciones	A	V	Deslizamientos	A	V	Meteorización	A	V
Inundaciones			Fallas Geológicas			Sismos		
Otros:								

2.2 Caracterización de la Edificación

2.2.1 Emplazamiento Mz

2.2.2 Predio en Trama

2.2.3 Relación Espacios

2.2.4 Crujía

2.2.5 Galerías

2.2.6 Zaguán (Ingresos)

2.2.7 Escaleras

2.2.8 Jardín /A. Verde

2.2.9 Altura edificio

N° DE PISOS: 1 N° DE SUBSUELO:

2.3.3 Fachada Ornamentación:

Ornamentación: Alta Media Baja

Paramentos:

Paño Liso Con decoración

Color:

Portada:

Simple Monumental

Compuesta Inscripciones

Zócalos:

Liso Ornamentado

Vanos Puertas Ventanas

Principal Principal

Secundaria Secundaria

Balcones:

Incluidos En Volado

Herrajes:

Forjados Fundido

Otros: Sin forjado

Molduras:

Bocel Cima recta Escocia

Filete Platabanda Astrágalo

Caveto Gola Toro

Portal:

Portal recto Con arquería

Arcos:

Adintelado Medio punto

Carpanel Ojival

Lobulado Rebajado

Otros:

Ornamentos:

Alero simple Columnatas

Al. Con canchillos Cornisas

Apliques Frisos

Arquitrabe Ménsulas

Basamento Modillones

Cartelas Pilstras

Remates de Fachada:

Almena Espadaña

Antefija Frontón

Arquería lombarda Macetones

Balaustrada Marquesinas

Balcones Pretil

Barandas Guardapolvo

2.4.2 Factores de Origen Antrópicos:

Incendios	A	V	Zona Tugurizada	A	V	Conflicto de Tenencia	A	V
Explosiones			Edificio Tugurizado			Intervenciones Inadecuadas		
Contaminación X			Falta de Mantenim. X			Falta de Control		
Desarrollo Urbano			Abandono X			Otros:		

Observaciones:

Descripción física general del inmueble y su entorno: Elementos más significativos: (valores)

Las viviendas fueron muy afectadas al punto de que algunas no cuentan ni con los cimientos en pie, sin embargo, de los pocos vestigios existentes en la zona se puede rescatar indicios de los materiales utilizados en la cimentación y el adobe de en los muros, sin embargo,

RESPONSABLE INVENTARIO

Entidad Ejecutora: UNACH

Encuestador: Fecha: día/mes/año

Aprobó:

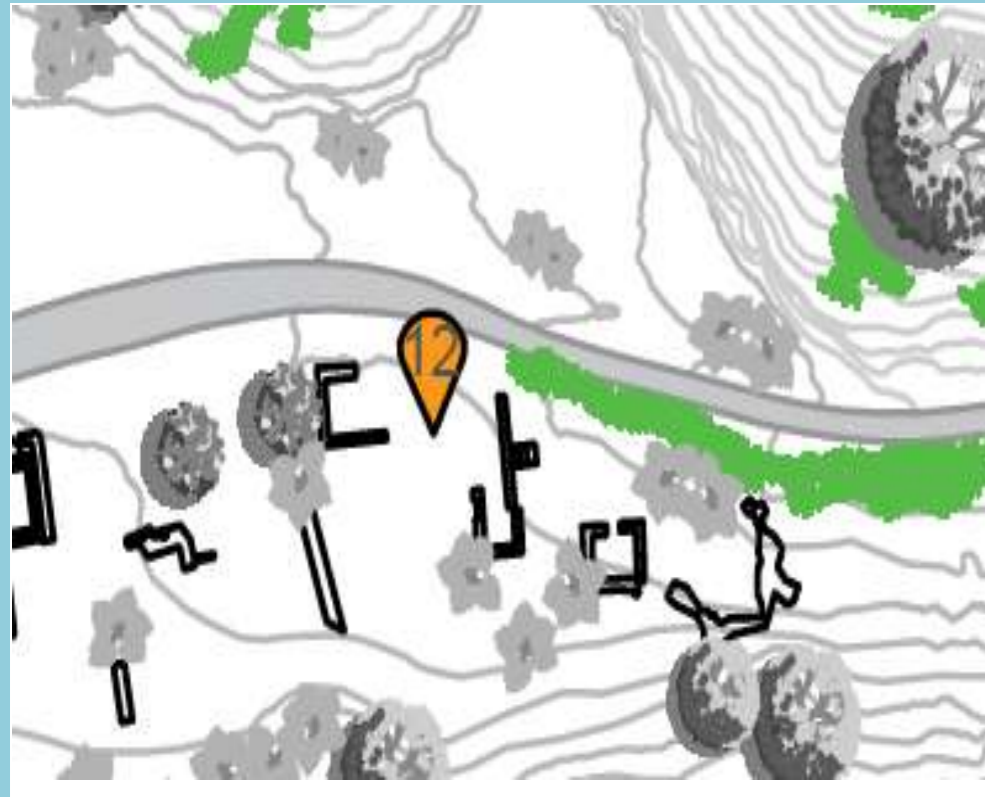
Equipo de Trabajo 07/09/2020

Revisó: Fecha: día/mes/año Fecha: día/mes/año

95

4. LEVANTAMIENTO FISICO DEL INMUEBLE

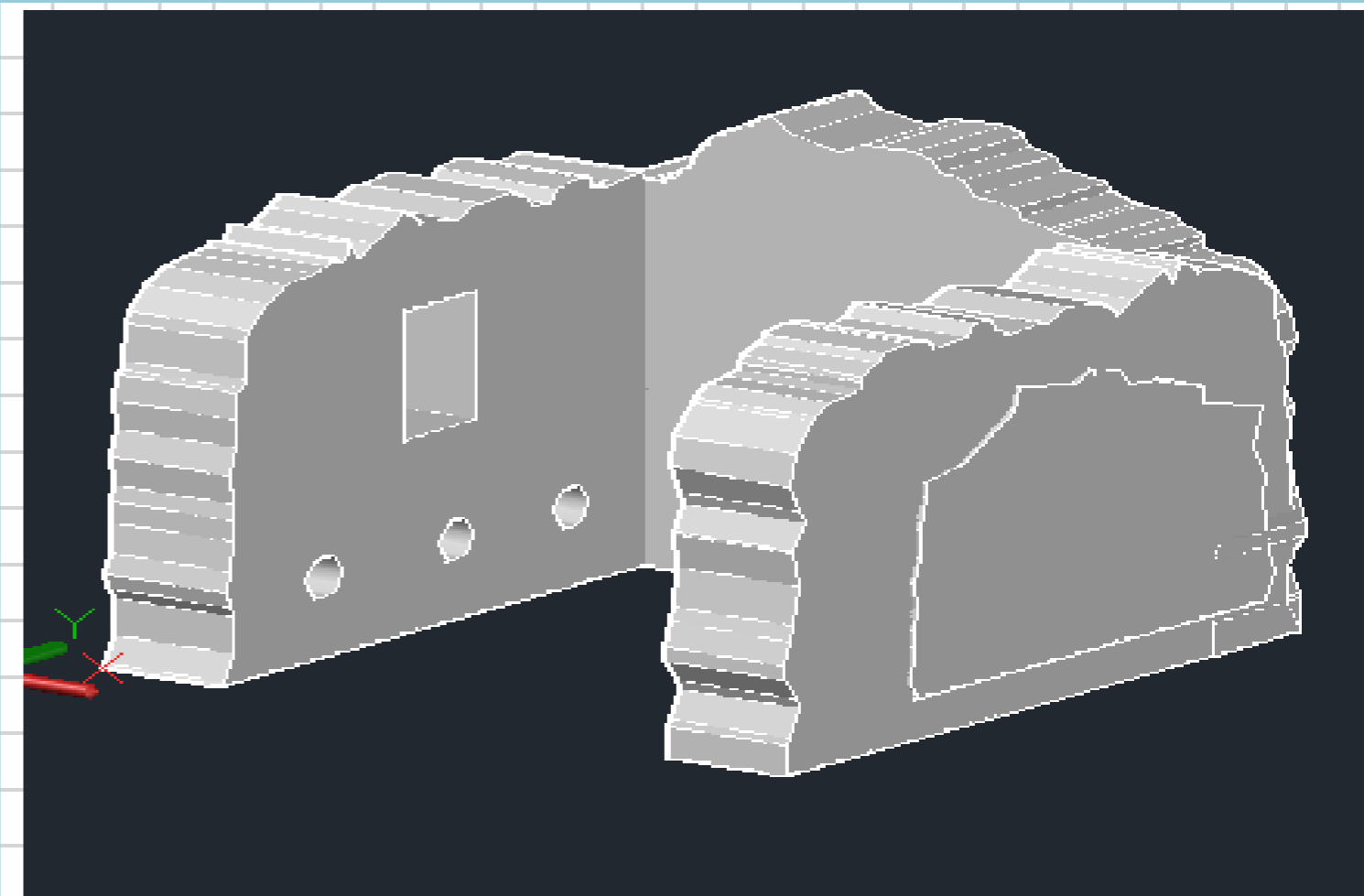
4.1 Implantación general



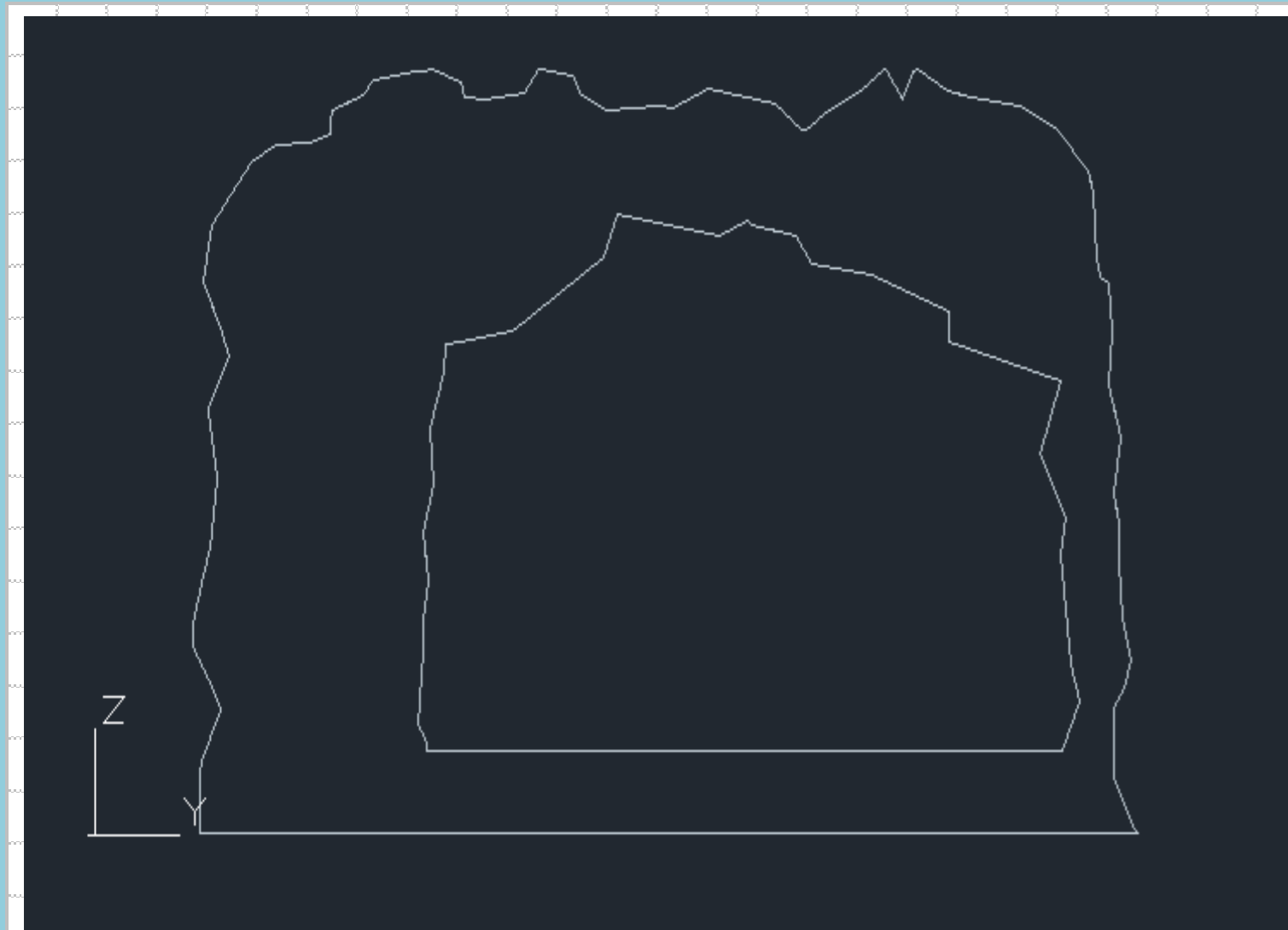
4.2 Datos del Inmueble:

Datos Generales:	
Area del Lote:	
Frente:	8,43
Area Construida	
Area Total:	140,62
Subsuelo:	
Planta Baja:	140,62
Otros Pisos:	
Espacios Abiertos	
Area no construida total:	
Estacionamientos No:	
Patios / terrazas:	
Jardines/ Huertos:	
Servicios	
SS-HH Particular No:	
SS-HH Comunal No:	
Lavanderias particular:	
Lavanderias comunal:	
Instalaciones	
Agua potable:	
Alcantarillado:	
Energia eléctrica:	
Telefonos:	
Otros:	

4.2 3D RENDERIZADO



4.3 Levantamiento del Inmueble



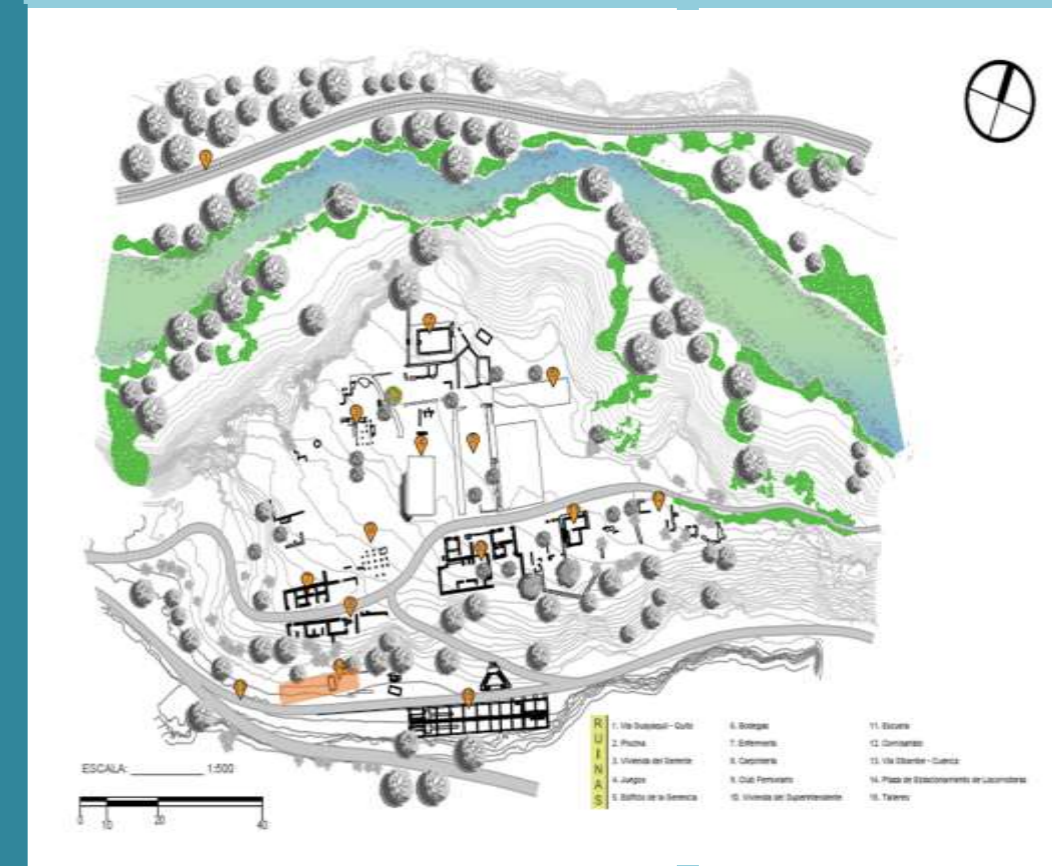
1.1 Localización e Identificación

Registro N°:	XXXXXX		
Cantón:	ALAUSI	Parroquia:	PISTISHI
Barrio:			
Calle Principal:	N°:	0	
Intersección:	Mz:	0	
Inmueble Inventariado:	SI	NO	X
Acto administrativo:			
Distinciones del Inmueble:	COMPLEJO DE LA ANTIGUA GERENCIA DE FERROCARRILES		
Datos del Propietario:	GAD PISTISHI		

1.2 Origen de la Edificación:

1.2.1 Período:	I	II	III	IV
Prehispánico				
S - XVI:				
S - XVII:				
S - XVIII:				
S - XIX:				
S - XX:	X			
S - XXI:				
1.2.2 Fecha:				
1.2.3 Autor:				

1.6 Ubicación:



1.3 Tipología y Uso

1.3.1 Arquitectónico:	1.3.2 Categoría:	1.3.3 Usos:	
Subgrupo:		Original	Actual
Militar			
Civil	X	X	
Religiosa			
Institucional			
Comercial			
Industrial			
Agrícola			
Funeraria			

1.4 Régimen de Propiedad

Propiedad:	Ocupada por	
	Propietario	Otra persona o Institución
Estatal	X	
Militar		
Municipal		
Religiosa		
Particular		
Otra:		

1.5 Estados de Conservación

Evaluación de la edificación	Bueno	Regular	Malo	En Ruinas
Estructura				X
Cubierta				
Fachadas				
Pisos - entrepisos				X
Acabados				
Escaleras				
Espacios exteriores				
Instalaciones				

2. DESCRIPCION Y CARACTERIZACION DE LA EDIFICACION

2.1 Trama Urbana

Damero	Radial	Lineal	Disperso	X
--------	--------	--------	----------	---

2.3 Descripción Volumétrica

2.3.1 Estilo Dominante:					
Manierismo	Barroco	Neoclásico	Ecléctico	Vernácula	X
Modernismo	Racionalismo	Organicismo	Contemporáneo	Otro:	
2.3.2 Composición formal de Fachada:					
Composición Formal	Alta	Media	Baja		
Forma de fachada:			Ubicación		
Recta	Retranqueada	Frontal	Lateral izquierda		
Curva	Ochavada	Lateral derecha	Posterior		

2.4 Amenazas (A) y Vulnerabilidades (V)

2.4.1 Factores de Origen Naturales:					
	A	V		A	V
Erupciones			Deslizamientos	X	
Inundaciones			Fallas Geológicas		
			Meteorización		
			Sismos		
Otros:					

2.2 Caracterización de la Edificación

2.2.1 Emplazamiento Mz	2.2.2 Predio en Trama	2.2.3 Relación Espacios
2.2.4 Crujía	2.2.5 Galerías	2.2.6 Zaguán (Ingresos)
2.2.7 Escaleras	2.2.8 Jardín/A. Verde	2.2.9 Altura edificio

2.3.3 Fachada Ornamentación:

Ornamentación:					
Alta	Media	Baja			
Paramentos:					
Paño Liso	Con decoración				
Color					
Portada:					
Simple	Monumental				
Compuesta	Inscripciones				
Zócalos:					
Liso	Ornamentado				
Vanos/ Puertas:					
Principal	Ventanas				
Secundaria	Principal				
	Secundaria				
Balcones:					
Incluidos	En Volado				
Herrajes:					
Forjados	Fundido				
Otros:	Sin forjado				
Molduras:					
Bocel	Cima recta	Escocia			
Filete	Platabanda	Astrágalo			
Caveto	Gola	Toro			
Ornamentos:					
Alero simple	Columnatas				
Al. Con canchillos	Cornisas				
Apliques	Frisos				
Arquitrabe	Ménsulas				
Basamento	Modillones				
Cartelas	Pilastras				
Remates de Fachada:					
Almena	Espadaña				
Antefija	Frontón				
Arquería lombard	Macetones				
Balaustrada	Marquesinas				
Balcones	Pretil				
Barandas	Guardapolvo				

2.4.2 Factores de Origen Antrópicos

	A	V		A	V
Incendios			Zona Tugurizada		
Explosiones			Edificio Tugurizado		
Contaminación	X		Falta de Mantenim.	X	
Desarrollo Urbano			Abandono	X	
			Conflicto de Tenencia		
			Intervenciones Inadec.	X	
			Falta de Control		X
Otros:					

Observaciones:

Descripción física general del inmueble y su entorno: Elementos más significativos: (valores)

El deterioro alcanzó también a espacios netamente ferroviarios como el estacionamiento de locomotoras el aparte se sufrió el deterioro también sufrió el daño ocasionado por los robos y las desmetilaciones de delinquentes que se aprovecharon del abandono para desaparecer

RESPONSABLE INVENTARIO

Entidad Ejecutora	UNACH	
Encuestador:	Fecha: día/mes/año	Aprobó:
Equipo de Trabajo	07/09/2020	
Revisó:	Fecha: día/mes/año	Fecha: día/mes/año

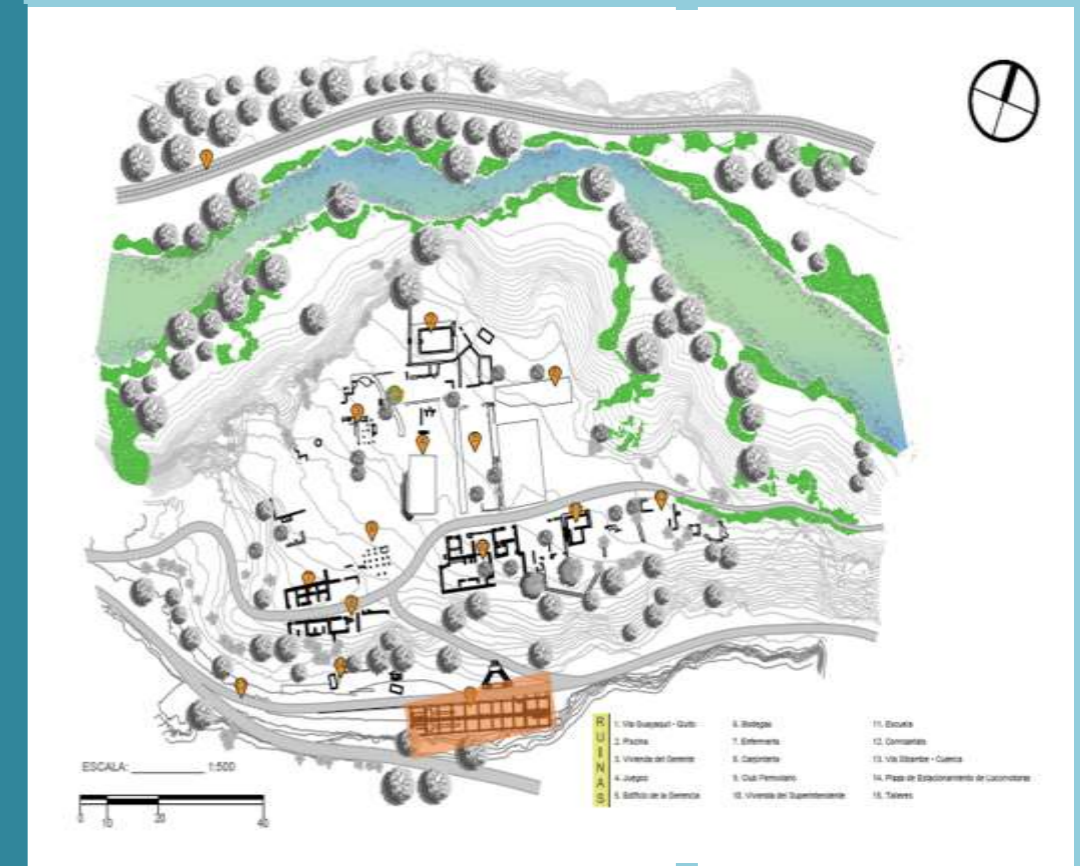
1.1 Localización e Identificación

Registro N°:	XXXXXX		
Cantón:	ALAUSI	Parroquia:	PISTISHI
Barrio:			
Calle Principal:	N°:	0	
Intersección:	Mz:	0	
Inmueble Inventariado:	SI	NO:	X
Acto administrativo:	COMPLEJO DE LA ANTIGUA GERENCIA DE FERROCARRILES		
Datos del Propietario:	GAD PISTISHI		

1.2 Origen de la Edificación:

1.2.1 Período:	I	II	III	IV
Prehispánico				
S -XVI:				
S -XVII:				
S -XVIII:				
S -XIX:				
S -XX:	X			
S -XXI:				
1.2.2 Fecha:				
1.2.3 Autor:				

1.6 Ubicación:



1.3 Tipología y Uso

1.3.1 Arquitectónico:	1.3.2 Categoría:	1.3.3 Usos:	
Subgrupo:		Original	Actual
Militar			
Civil			
Religiosa			
Institucional			
Comercial			
Industrial	X	X	
Agrícola			
Funeraria			

1.4 Régimen de Propiedad

Propiedad:	Ocupada por	
	Propietario	Otra persona o Institución
Estatal	X	
Militar		
Municipal		
Religiosa		
Particular		
Otra:		

1.5 Estados de Conservación

Evaluación de la edificación	Bueno	Regular	Malo	En Ruinas
Estructura				X
Cubierta				
Fachadas				X
Pisos - entresijos				X
Acabados				
Escaleras				X
Espacios exteriores				
Instalaciones				X

2. DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA EDIFICACIÓN

2.1 Trama Urbana

Damero	Radial	Lineal	Disperso	X
--------	--------	--------	----------	---

2.3 Descripción Volumétrica

2.3.1 Estilo Dominante:					
Manierismo	Barroco	Neoclásico	Ecléctico	Vernácula	X
Modernismo	Racionalismo	Organicismo	Contemporáneo	Otro:	
2.3.2 Composición formal de Fachada:					
Composición Formal:		Alta	Media	Baja	
Forma de fachada:			Ubicación		
Recta	Retranqueada	Frontal	Lateral izquierda		
Curva	Ochavada	Lateral derecha	Posterior		

2.4 Amenazas (A) y Vulnerabilidades (V)

2.4.1 Factores de Origen Naturales:					
	A	V		A	V
Erupciones			Deslizamientos	X	
Inundaciones			Fallas Geológicas		
			Otros:		
			Meteorización		
			Sismos		

2.2 Caracterización de la Edificación

2.2.1 Emplazamiento Mz	2.2.2 Predio en Trama	2.2.3 Relación Espacios
0	1	0
2.2.4 Crujía	2.2.5 Galerías	2.2.6 Zaguán (Ingresos)
0	0	1
2.2.7 Escaleras	2.2.8 Jardín /A. Verde	2.2.9 Altura edificio
0	0	0

2.3.3 Fachada Ornamentación:

Ornamentación:		Alta	Media	Baja
Paramentos:				
Paño Liso	Con decoración			
Color				
Portada:				
Simple	Monumental			
Compuesta	Inscripciones			
Zócalos:				
Liso	Ornamentado			
Vanos Puertas				
Principal	Ventanas			
Secundaria	Principal			
	Secundaria			
Balcones:				
Incluidos	En Volado			
Herrajes:				
Forjados	Fundido			
Otros:	Sin forjado			
Molduras:				
Bocel	Cima recta	Escocia		
Filete	Platabanda	Astrágalo		
Caveto	Gola	Toro		

2.4.2 Factores de Origen Antrópicos

	A	V		A	V
Incendios			Zona Tugurizada		
Explosiones			Edificio Tugurizado		
Contaminación	X		Falta de Mantenim.	X	
Desarrollo Urbano			Abandono	X	
			Otros:		
			Conflicto de Tenencia		
			Intervenciones Inadecuadas	X	
			Falta de Control		X

Observaciones:

Descripción física general del inmueble y su entorno: Elementos más significativos: (valores)

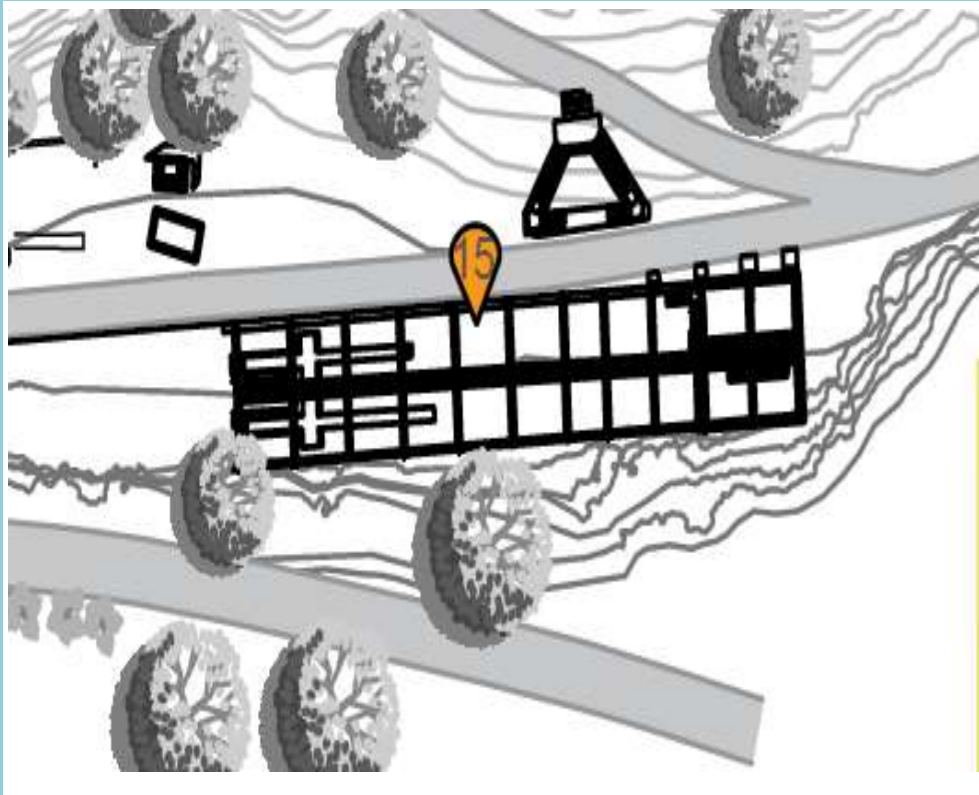
El deterioro alcanza también a espacios netamente ferroviarios como el taller de locomotoras que aparte de sufrir el deterioro que sufrió todo el complejo también sufrió el daño ocasionado por los robos y las desmatelaciones de delincuentes que se aprovecharon del abandono para desaparecer con este patrimonio único.

RESPONSABLE INVENTARIO

Entidad Ejecutora	UNACH	
Encuestador:	Fecha: día/mes/año	Aprobó:
Equipo de Trabajo	07/09/2020	
Revisó:	Fecha: día/mes/año	Fecha: día/mes/año
		100

4. LEVANTAMIENTO FISICO DEL INMUEBLE

4.1 Implantación general



4.2 Datos del Inmueble:

Datos Generales:	
Area del Lote:	
Frente:	54,04
Area Construida	
Area Total:	274,95
Subsuelo:	
Planta Baja:	274,95
Otros Pisos:	
Espacios Abiertos	
Area no construida total:	
Estacionamientos No:	
Pacios / terrazas:	
Jardines/ Huertos:	
Servicios	
SS-HH Particular No:	
SS-HH Comunal No:	
Lavanderias particular:	
Lavanderias comunal:	
Instalaciones	
Agua potable:	
Alcantarillado:	
Energia eléctrica:	
Telefonos:	
Otros:	

4.2 3D RENDERIZADO



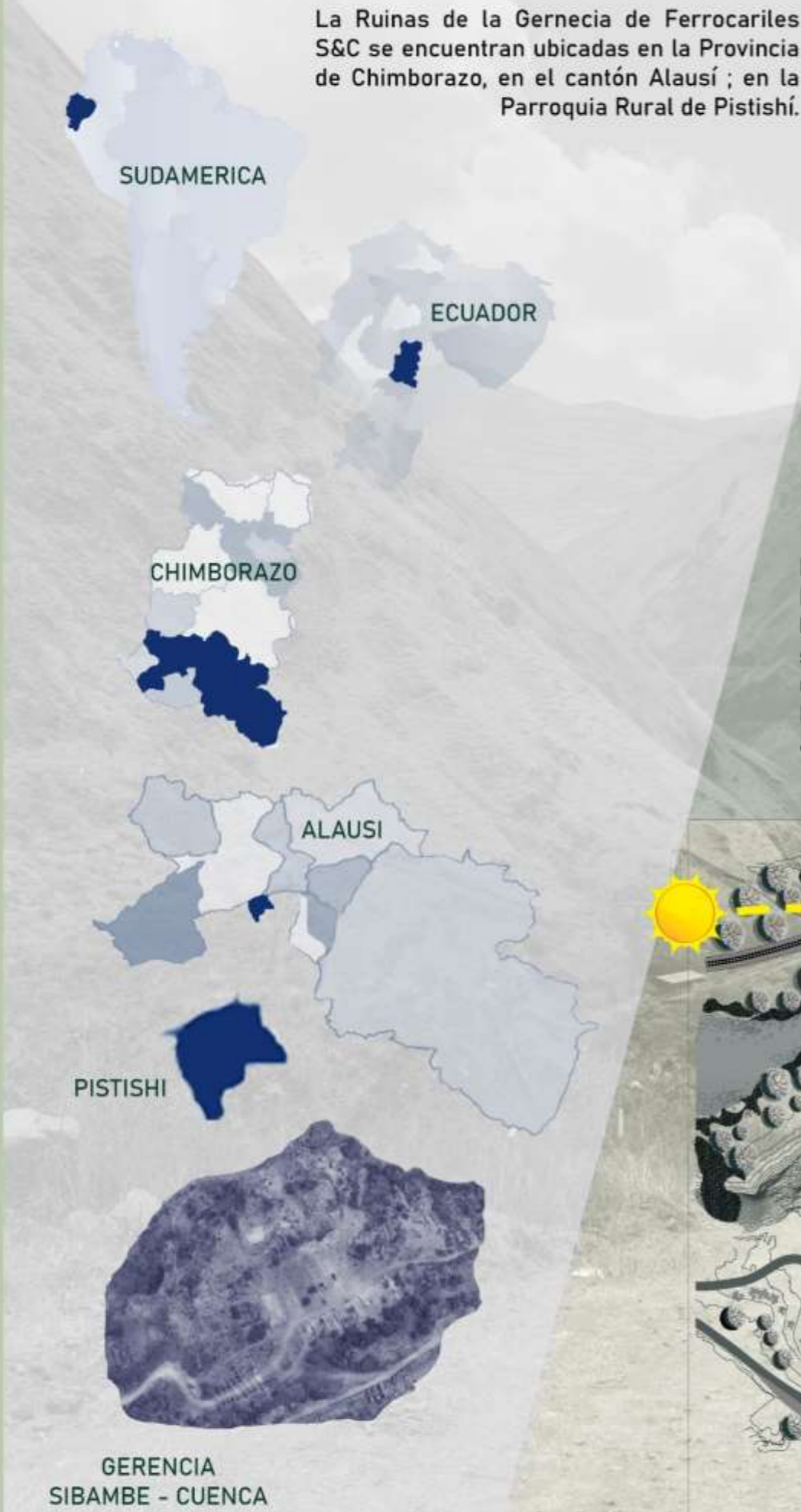
4.3 Levantamiento del Inmueble



Incluir escala gráfica en cada plano

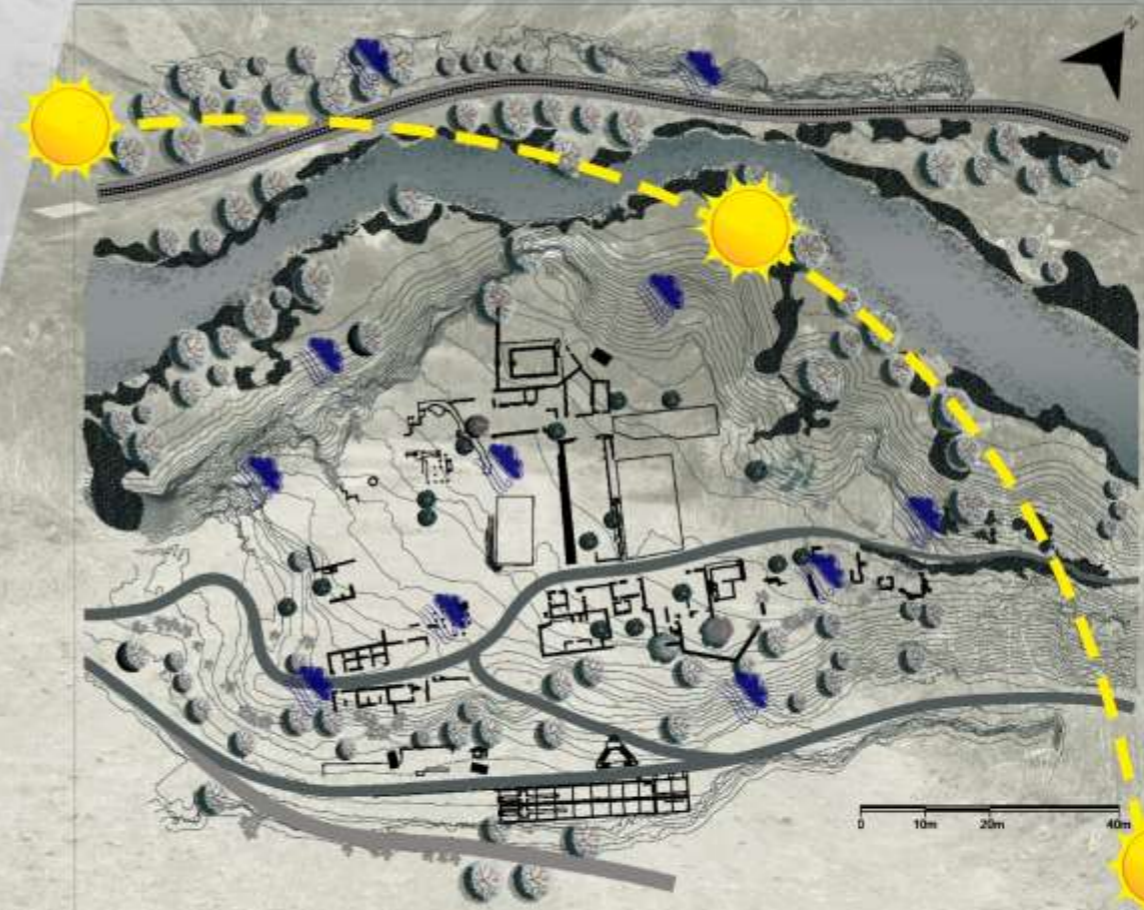
UBICACIÓN

La Ruinas de la Gerencia de Ferrocarriles S&C se encuentran ubicadas en la Provincia de Chimborazo, en el cantón Alausí ; en la Parroquia Rural de Pistishí.



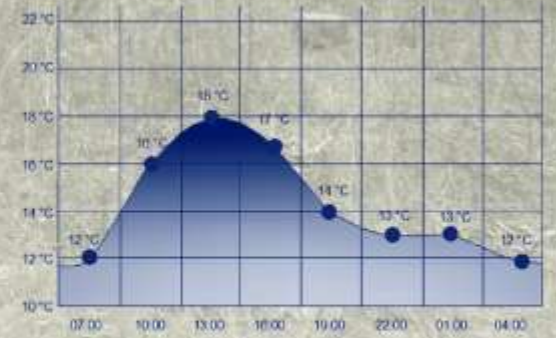
PAISAJE

Es un sitio privilegiado, con un Paisaje Inigualable con vistas hacia la naturaleza, rodeado por uno de sus costados por el Río Chanchán, y una vista directa hacia la Naríz del Diablo que es uno de los principales atractivos turísticos del País.



CONDICIONES CLIMÁTICAS

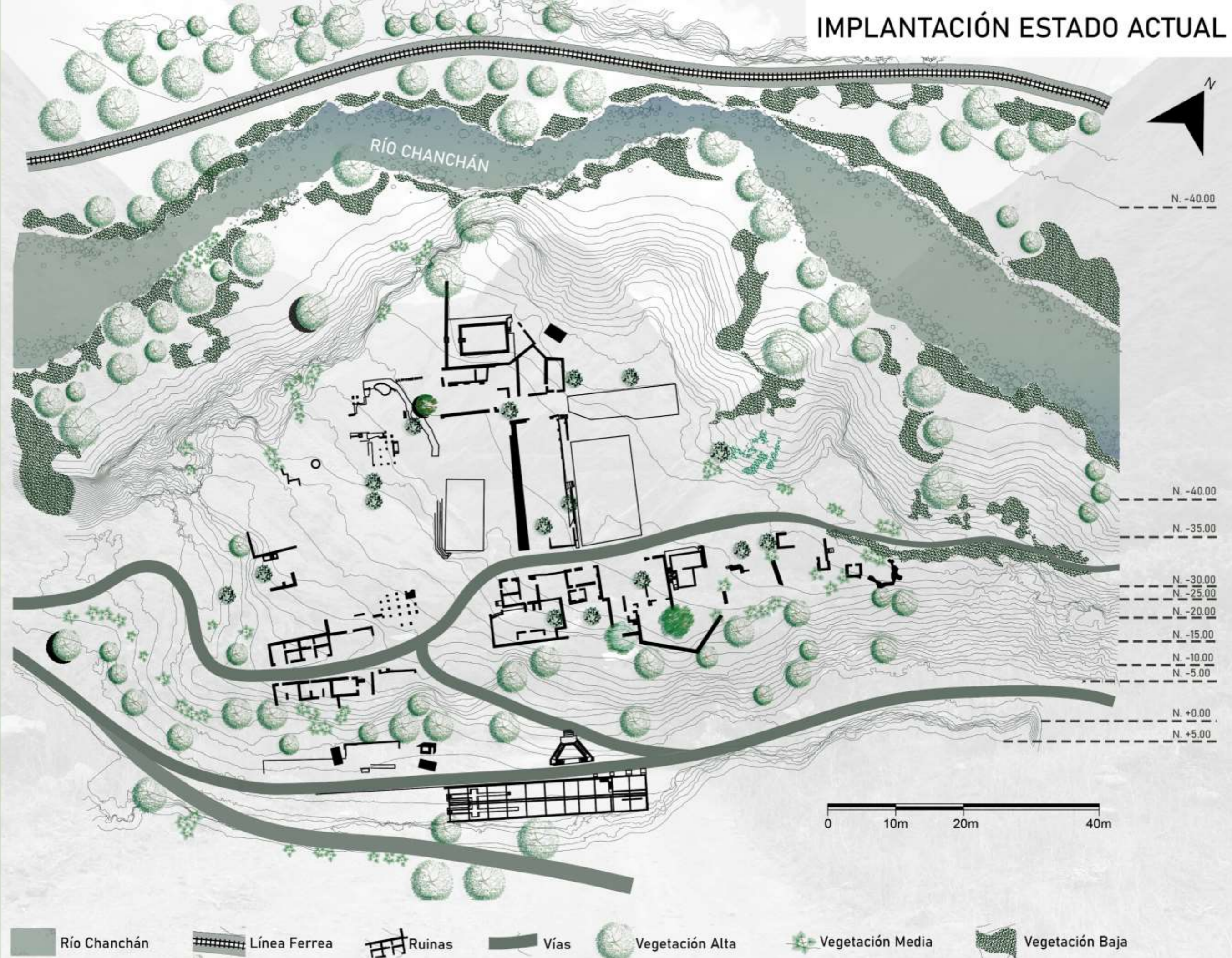
- Asoleamiento Este - Oeste
- Vientos Noreste - Suroeste 15km
- Precipitación fluvial entre 400-500
- Temperatura mínima 12°C
- Temperatura máxima 18°C

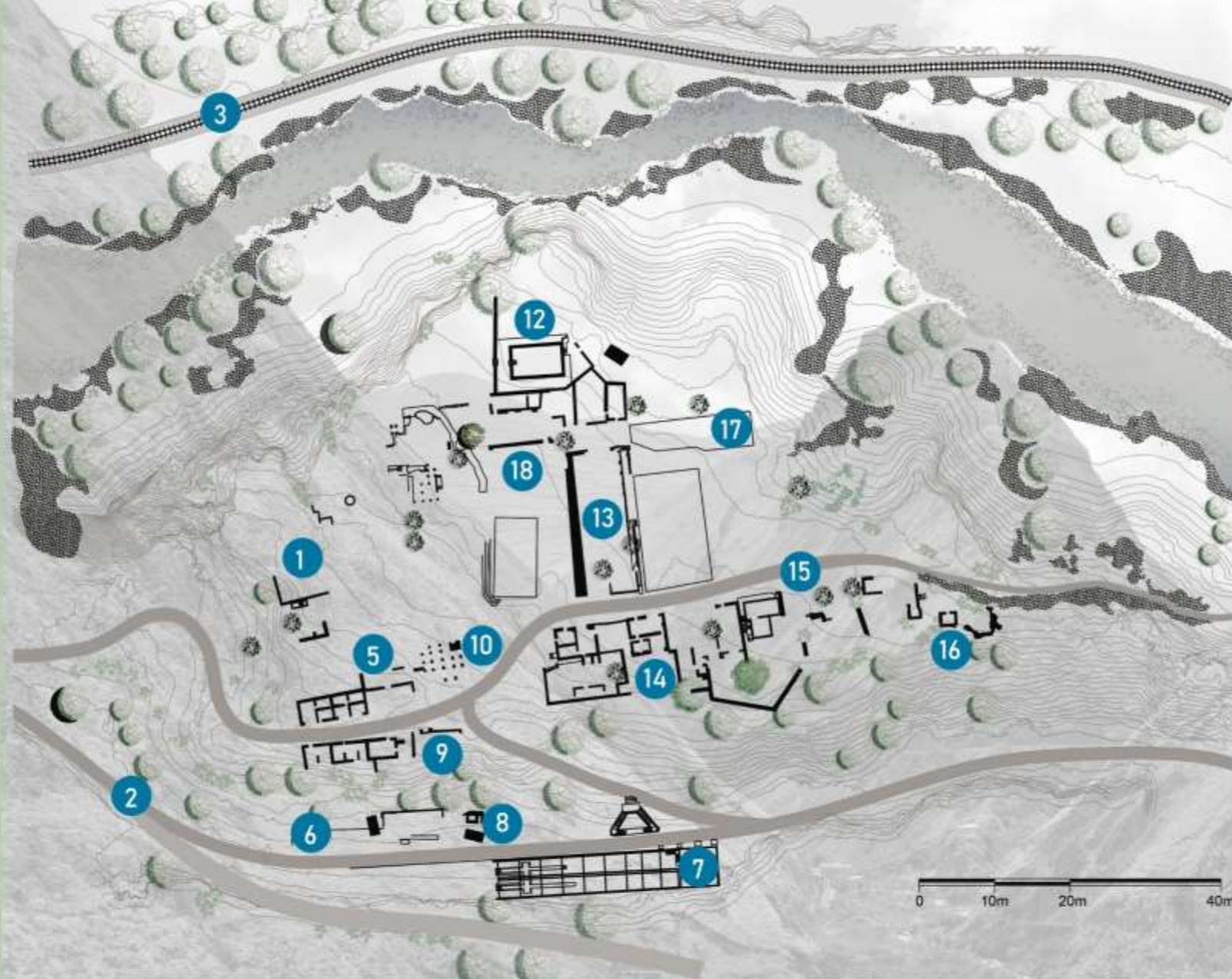


02

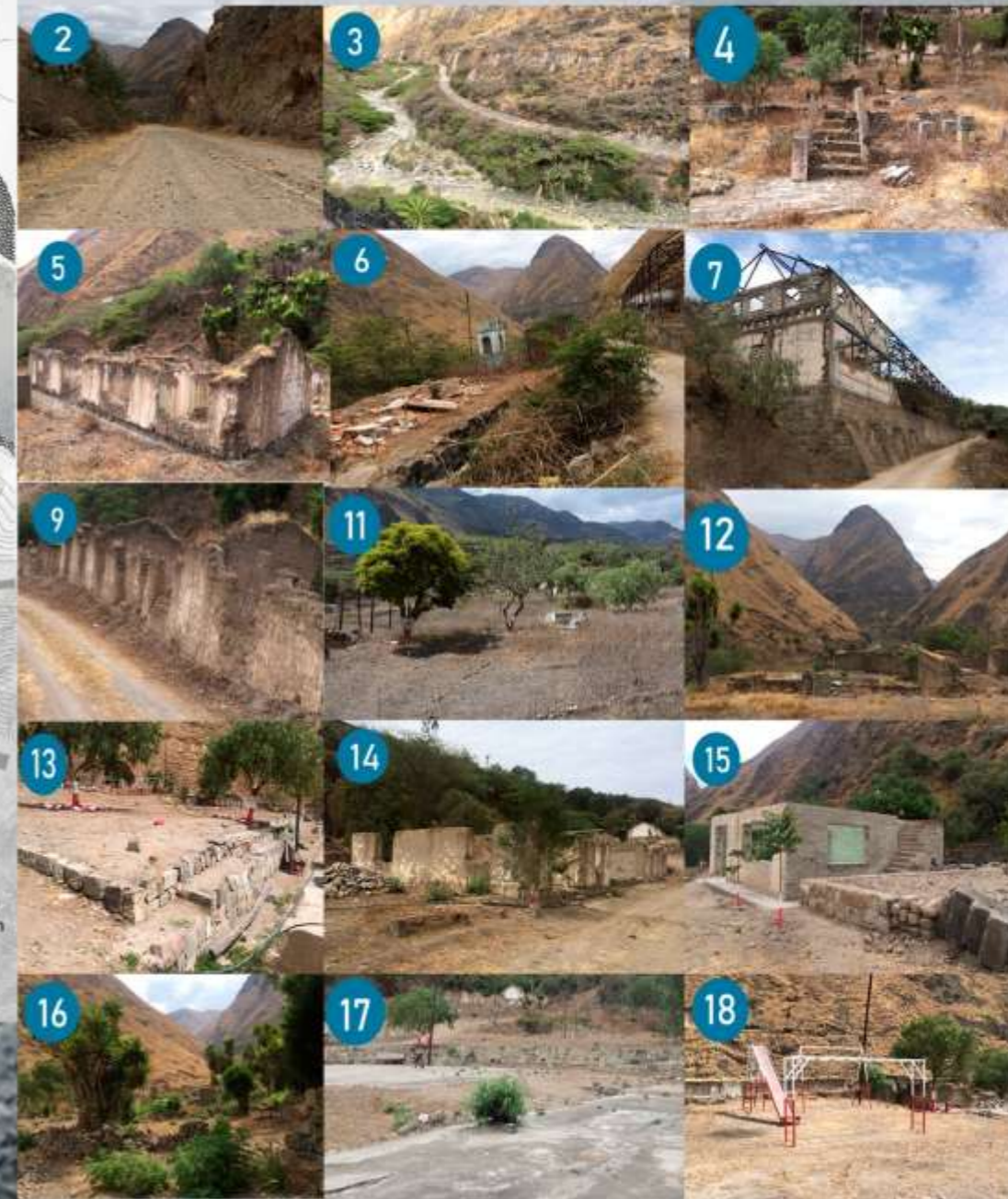
MEMORIA DESCRIPTIVA

IMPLANTACIÓN ESTADO ACTUAL





ESTADO ACTUAL FOTOGRAFÍAS



SECTOR LA GERENCIA S&C - PISTISHI

NOMENCLATURA

- | | |
|--|--|
| 1. VIVIENDAS | 11. JARDINES |
| 2. VÍA SIBAMBE - CUENCA | 12. PISCINA |
| 3. VÍA GUAYAQUIL - QUITO | 13. EDIFICIO DE LA GERENCIA
PLANTA BAJA: OFICINAS
PLANTA ALTA: PARTE DE LA ESCUELA |
| 4. VIVIENDA DEL GERENTE | 14. VIVIENDA DEL SUPERINTENDENTE |
| 5. ENFERMERÍA | 15. ESCUELA |
| 6. PLAZA DE ESTACIONAMIENTO DE LOCOMOTORAS | 16. COMISARIATO |
| 7. TALLERES | 17. BODEGAS |
| 8. CARPINTERÍA | 18. JUEGOS |
| 9. CLUB FERROVIARIO | |
| 10. PLANTA ELÉCTRICA | |

01

IMPLANTACIÓN

La gerencia de ferrocarriles fue creada con el fin de brindar un espacio residencial y de trabajo para los operarios del ferrocarril del Ecuador el cuál debería contar con todos los suficientes espacios para estas actividades, por su ubicación y su conexión se dio un intercambio de culturas y tradiciones volviéndolo un lugar único.

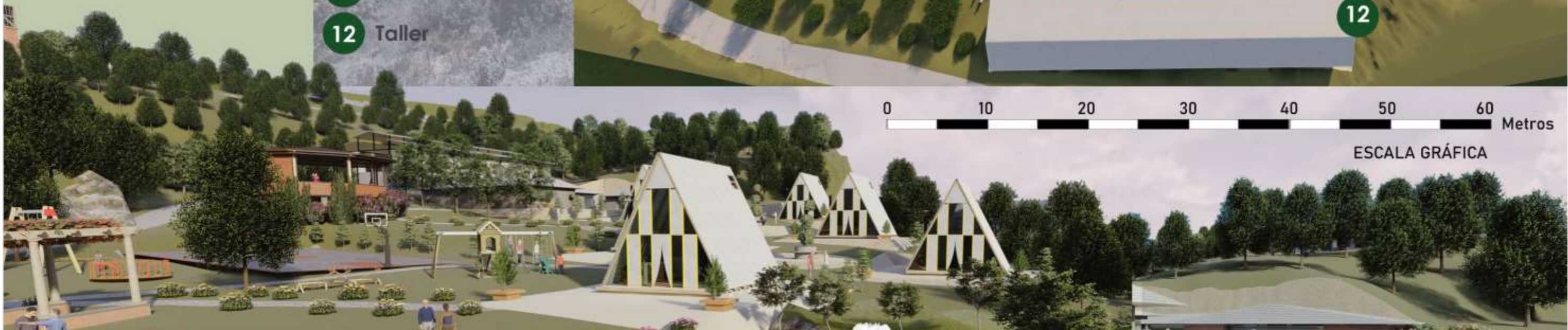
Lamentablemente a partir del año 1950 empieza el abandono de dicho complejo ya que los residentes eran enviados a otros lugares trabajo y por la llegada de medios de transporte a diésel conjuntamente con la construcción de carreteras en el país



- 00 Portal de acceso
- 01 Ingreso
- 02 Restaurante
- 03 Artesanías
- 04 Cabaña
- 05 Recreación
- 06 Espejo de agua
- 07 Club Ferroviario
- 08 Barbacoa
- 09 Descanso
- 10 Cinema
- 11 Sala de exhibición
- 12 Taller



ESCALA GRÁFICA





UBICACIÓN



01

CONTENIDO

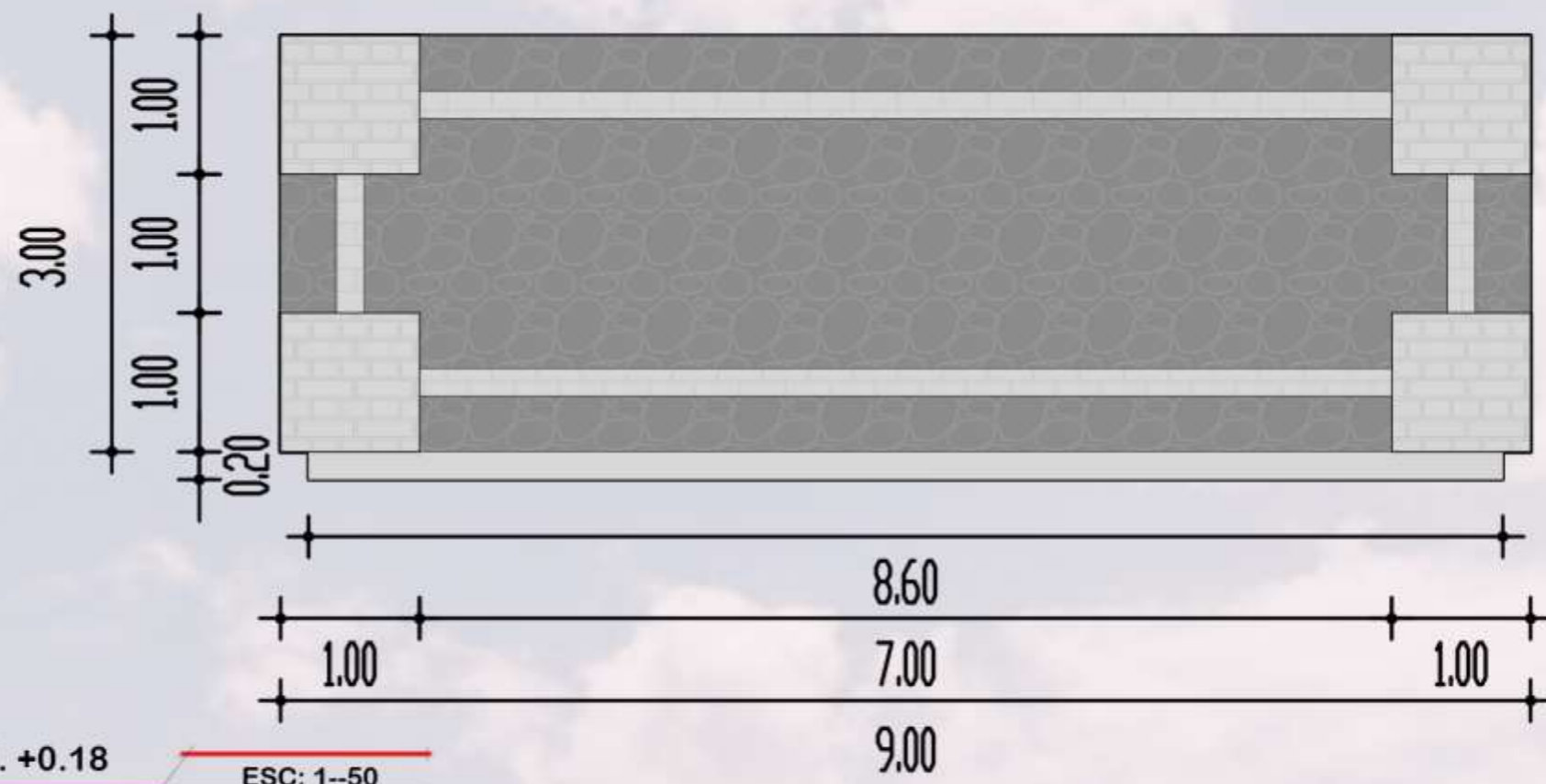
Implantación Portal de Acceso
Cubierta Portal de Acceso

PORTAL DE ACCESO

La propuesta de un portal de acceso es necesaria ya que la misma conjuga con el lineamiento de un pueblo ferroviario, manteniendo esa tipología arquitectónica, que nos traslada a una época donde el tren era el principal protagonista así como los trayectos que realizaban nuestros antepasados para llegar a distintos lugares del país.

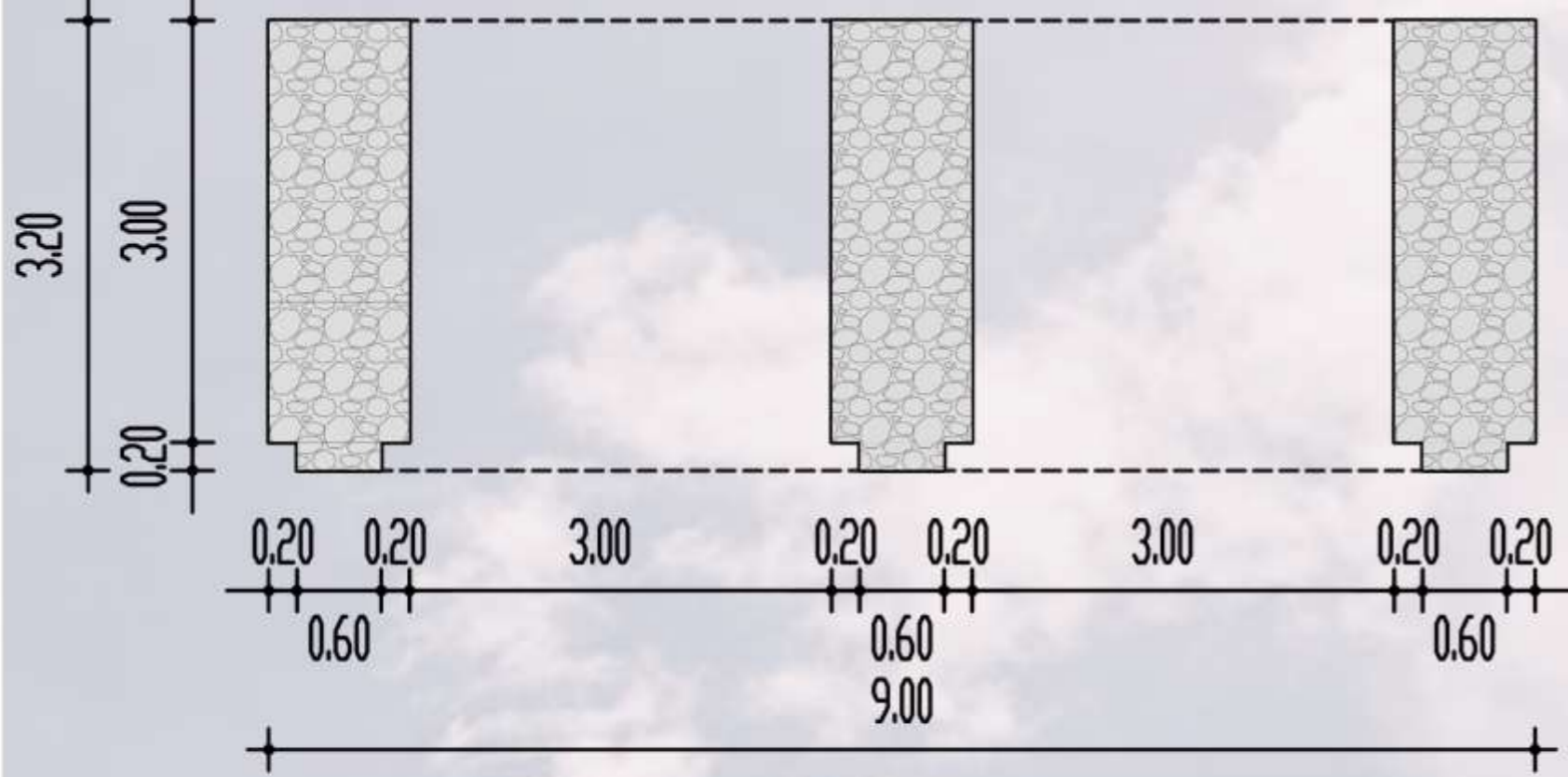


IMPLANTACIÓN - ESPACIO P.A "0" N. +0.18 ESC: 1--50



CUBIERTA - ESPACIO P.A "0" N. +0.18 ESC: 1--50





PLANTA BAJA - ESPACIO P.A "0" N. +0.18

ESC: 1--50



FACHADA FRONTAL - ESPACIO P.A "0" N. +0.18

ESC: 1--50

02

CONTENIDO

Planta Baja
Portal de Acceso

Fachada Frontal
Portal de Acceso





Foto 1. Vista Exterior Portal de acceso.

03



Foto 2. Vista Exterior Portal de acceso.



Foto 3. Vista Exterior Portal de acceso.

CONTENIDO

Fachada Portal de acceso

Renders Portal de acceso





UBICACIÓN



01

CONTENIDO

Implantación Ingreso

INGRESO

El ingreso está conformado por dos espacios de distintos usos los cuales por su ubicación son ideales para cambio de uso conformando el ingreso y registro de visitantes ofreciendo espacios como sala de espera, baños, información, un espacio de exhibición de historia y cultura del complejo, la cubierta está desarrollada en dos elementos con estructura metálica dando la sensación del ingreso a una estación ferroviaria.



IMPLANTACIÓN - ESPACIO P.A "1-1,2" N. +5.52

ESC: 1--100



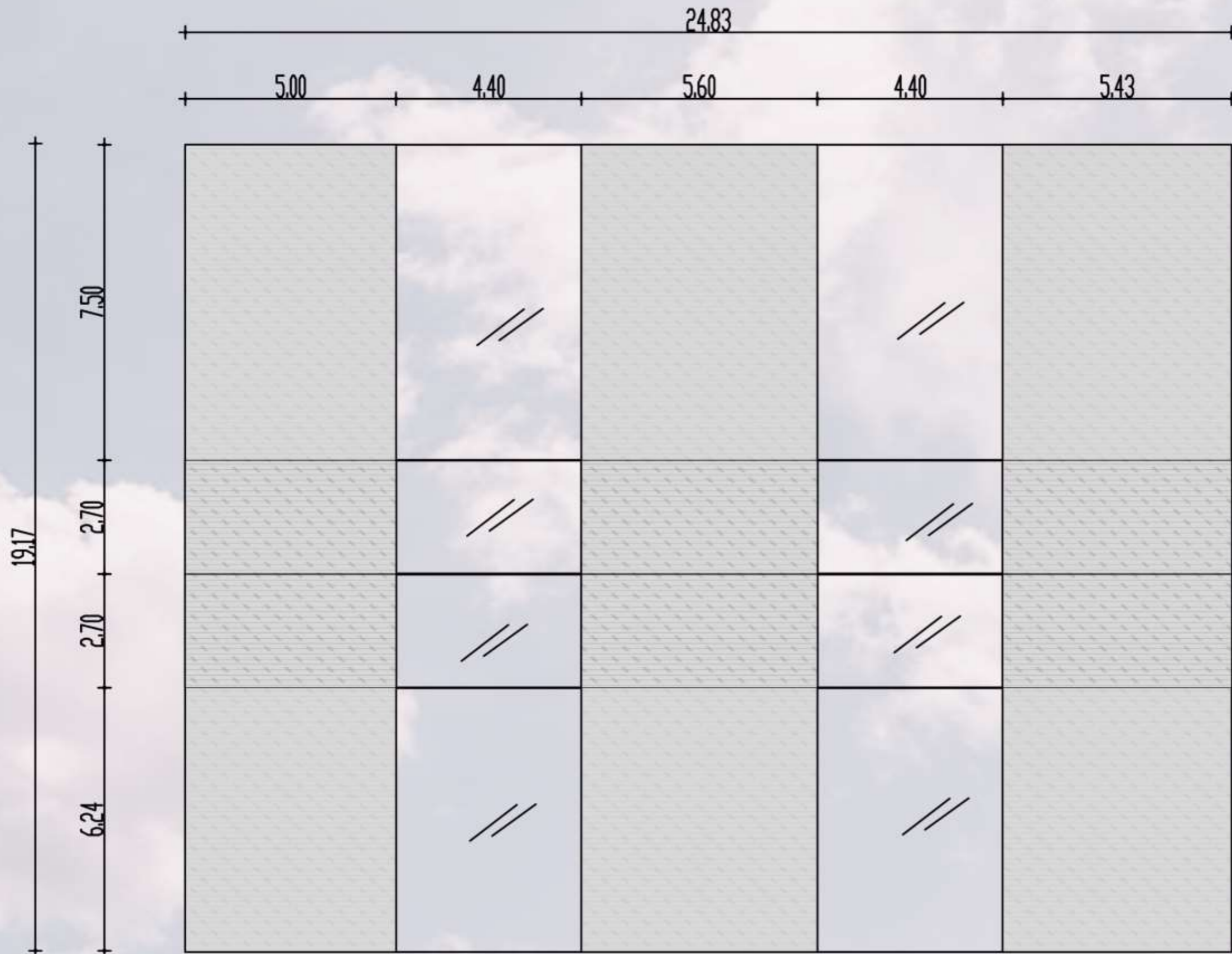
Universidad Nacional de Chimborazo
Facultad de Ingeniería
Arquitectura

Tema:
Rehabilitación del patrimonio tangible de la empresa de gerencia de ferrocarriles, parroquia de Pistishi cantón Alausí.

Tutor:
Arq. Fredy Ruiz Ortiz

Autores:
William Cevallos
Andrés Ponce





02

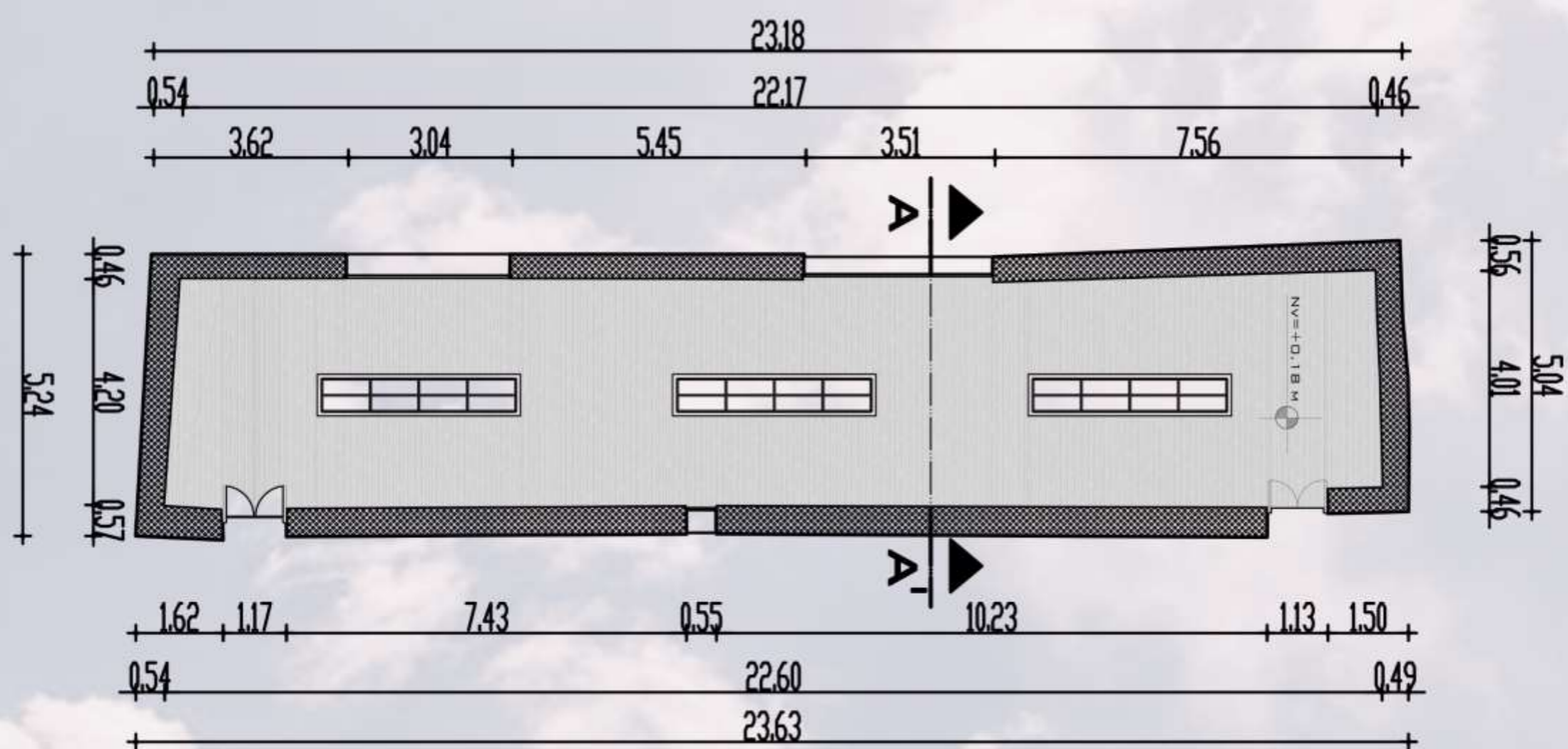
CONTENIDO

Planta Cubierta Ingreso

CUBIERTA - ESPACIO P.A "1-1,2" N. +0.18

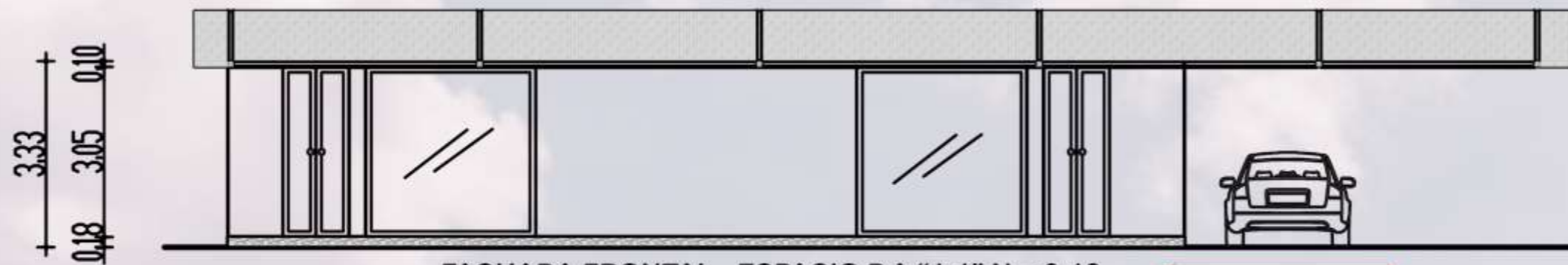
ESC: 1--100





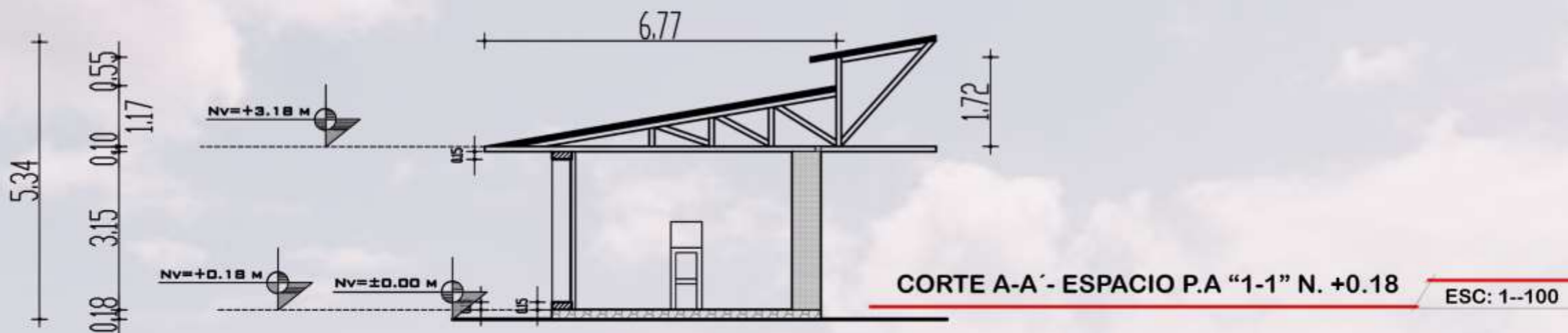
PLANTA - ESPACIO P.A "1-1" N. +0.18

ESC: 1--100



FACHADA FRONTAL - ESPACIO P.A "1-1" N. +0.18

ESC: 1--100



CORTE A-A' - ESPACIO P.A "1-1" N. +0.18

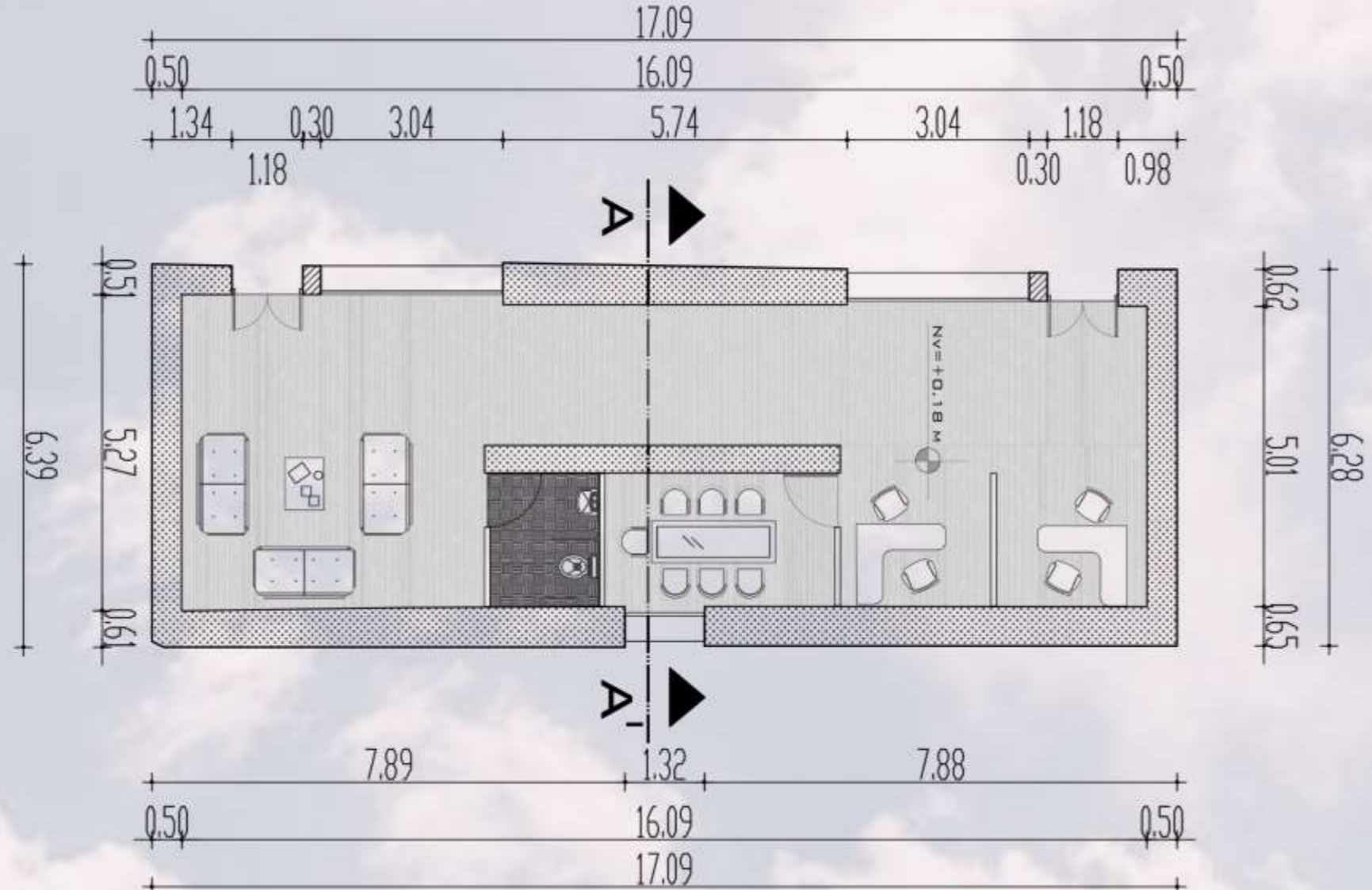
ESC: 1--100

03

CONTENIDO

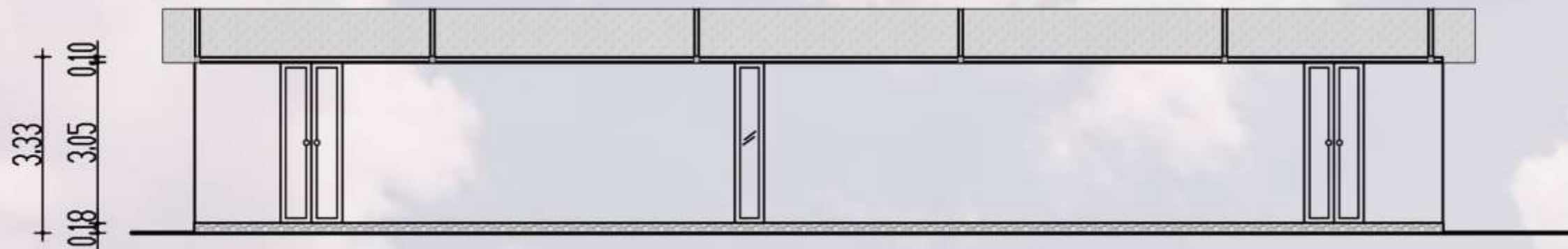
- Planta Baja Ingreso 1-1
- Fachada Frontal Ingreso 1-1
- Corte A-A' Ingreso 1-1





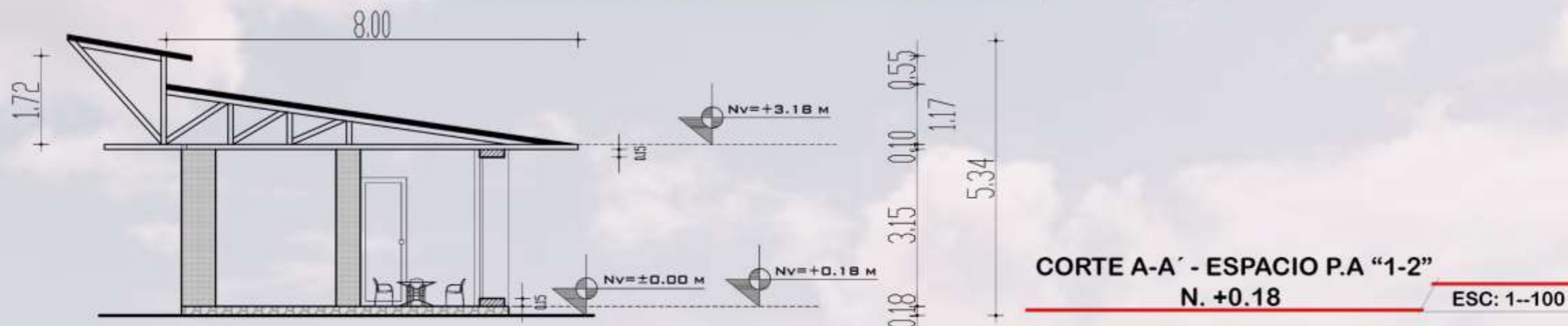
PLANTA - ESPACIO P.A "1-2" N. +0.18

ESC: 1--100



FACHADA FRONTAL - ESPACIO P.A "1-2" N. +0.18

ESC: 1--100



CORTE A-A' - ESPACIO P.A "1-2" N. +0.18

ESC: 1--100

04

CONTENIDO

- Planta Baja Ingreso
- Espacio 1-2
- Fachada Frontal
- Espacio 1-2
- Corte A-A'
- Espacio 1-2



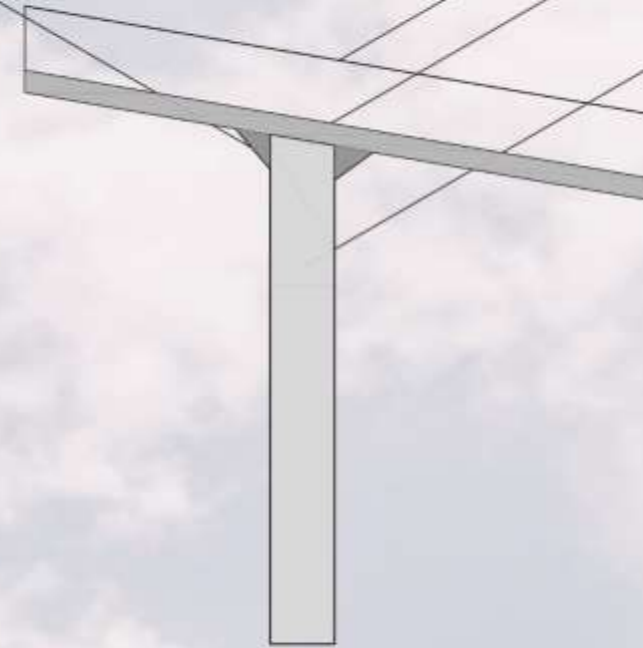


SOLDADURA AGA
90/11 ENTRE PERFILES

CUBIERTA METALICA
DURATECHO 0.5 MM

PERFIL METALICO
"G" 80 EN 2 mm

PERFIL METALICO
"G" 100 EN 3 mm



DETALLE CUBIERTA - ESPACIO P.A "1" N. +0.18

ESC: 1--100



Foto 1: Vista Exterior del Ingreso



Foto 2: Vista Interior del Ingreso



Foto 3: Vista Exterior del Ingreso



Foto 4: Vista Ingreso

05

CONTENIDO

Detalle Cubierta Ingreso
Render Exterior Ingreso
Render Interior Ingreso





UBICACIÓN



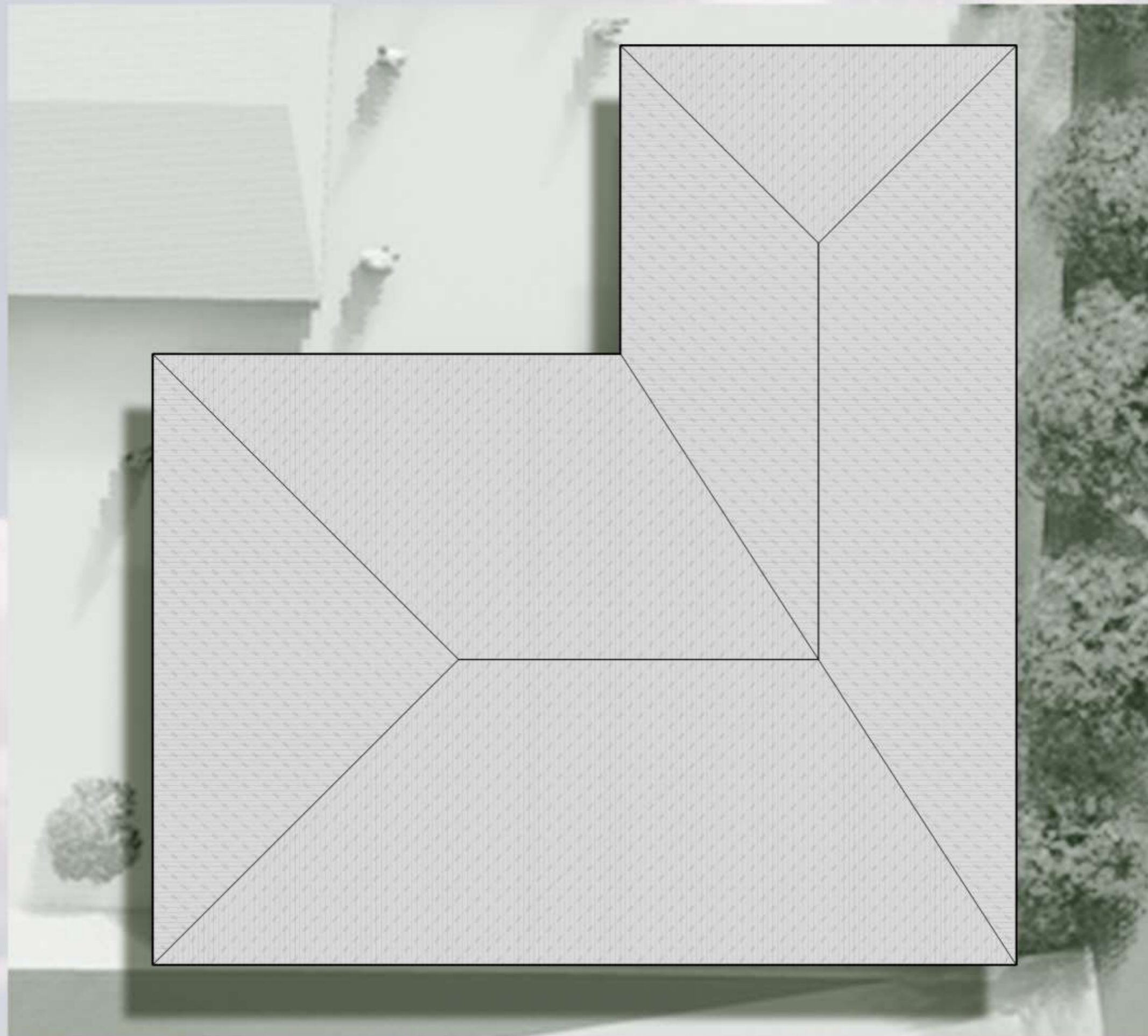
01

CONTENIDO

Implantación Restaurante

RESTAURANTE

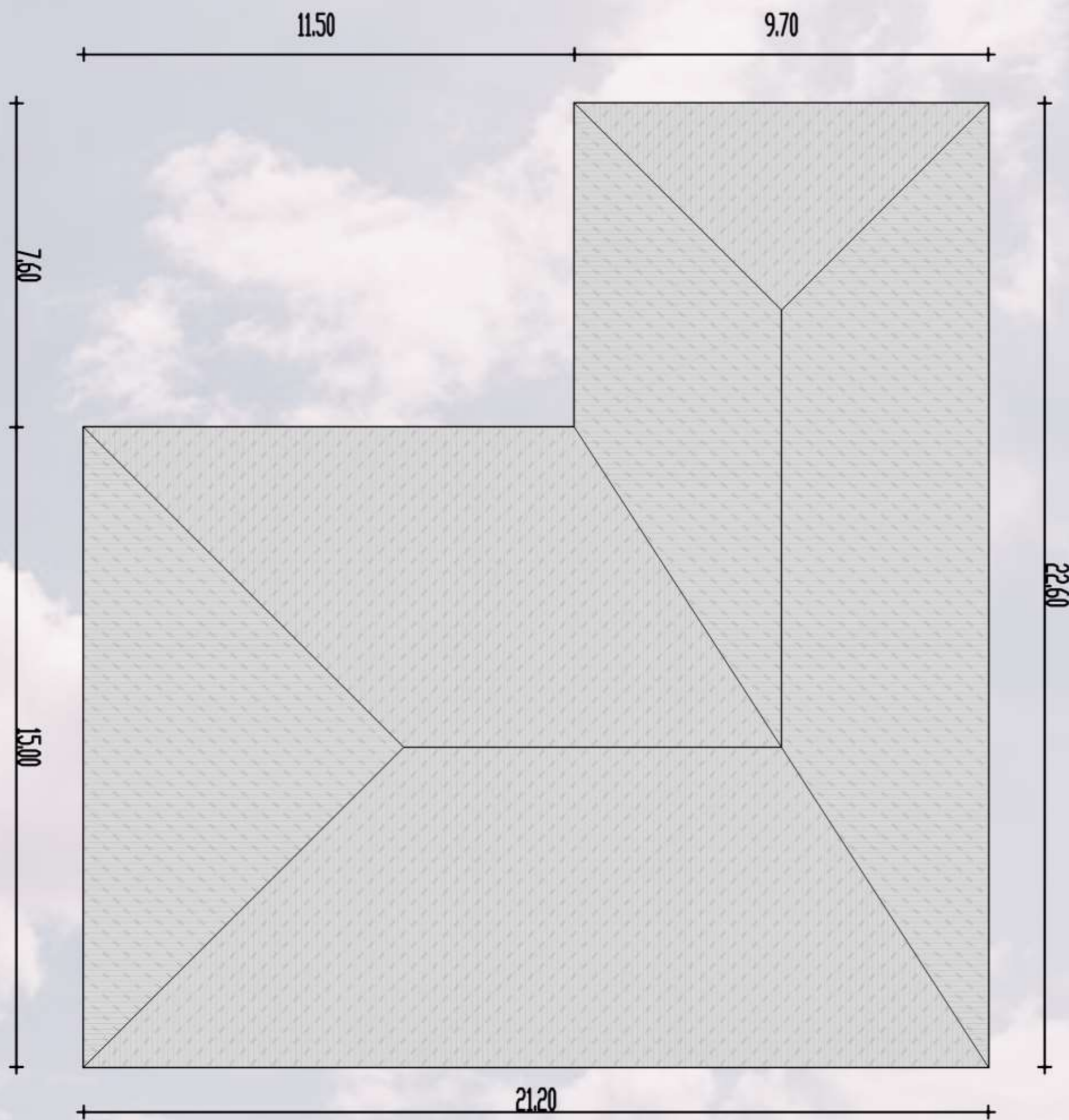
La propuesta de este proyecto contempla un lugar de restaurante con el fin de brindar el mayor confort a los visitantes, cual consta el espacio adecuado para los turistas, el mismo que está construido manteniendo la forma y materiales de la época para así estar en complemento con el resto de equipamientos del complejo.



IMPLANTACIÓN - ESPACIO P.A "2" N. +4.25

ESC: 1--100





UBICACIÓN



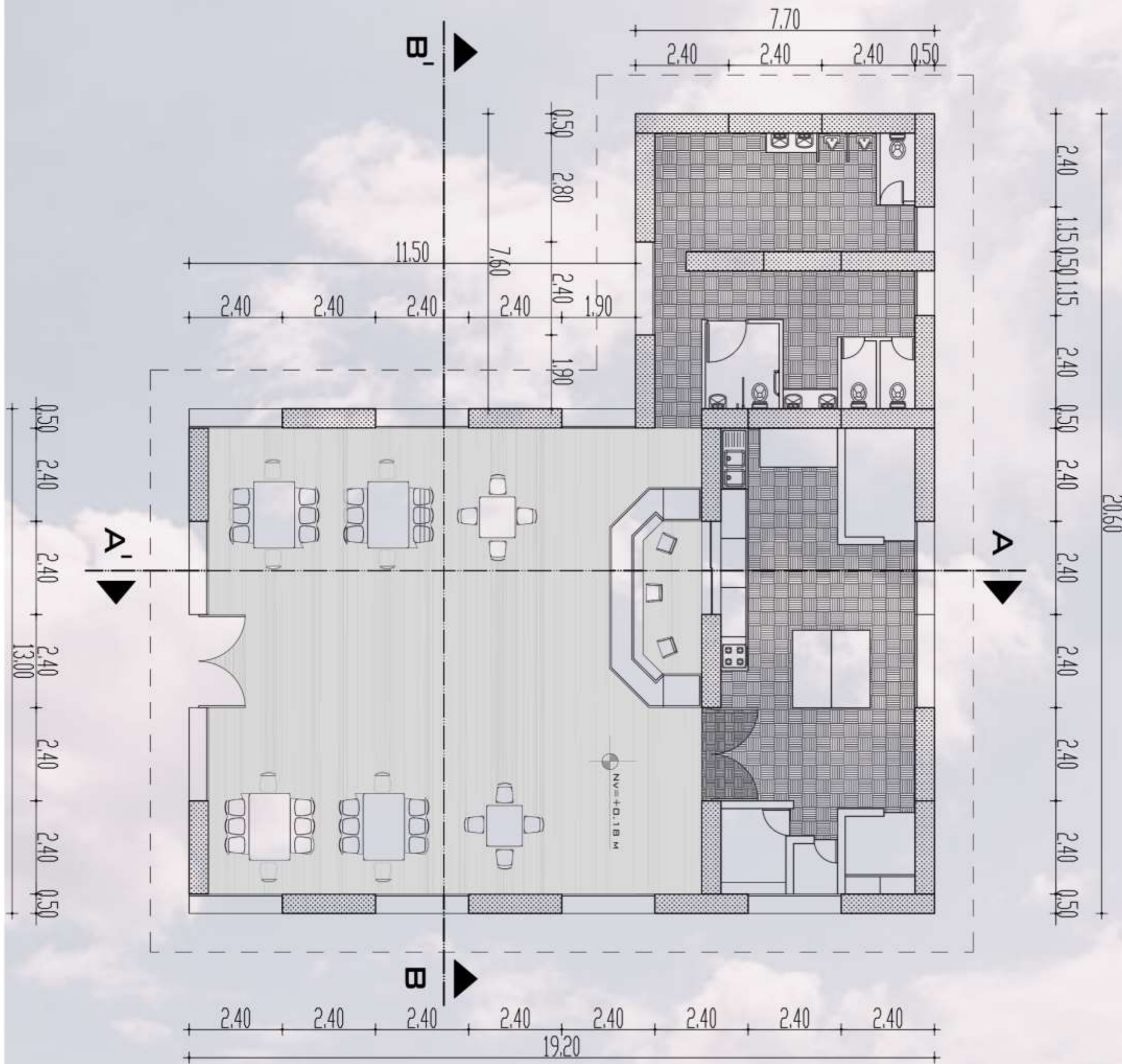
02

CONTENIDO
Cubierta Restaurante

CUBIERTA - ESPACIO P.A "2" N. +4.25

ESC: 1--100





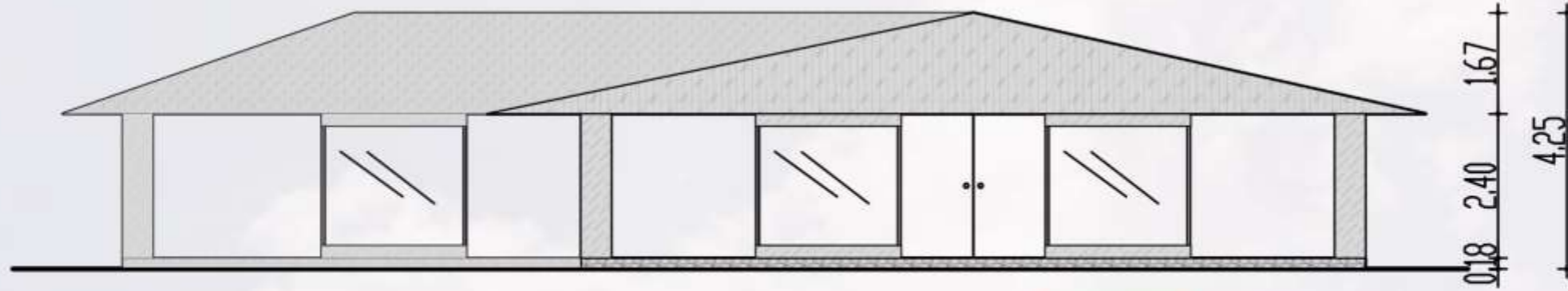
PLANTA - ESPACIO P.A "2" N. +0.18 ESC: 1--100



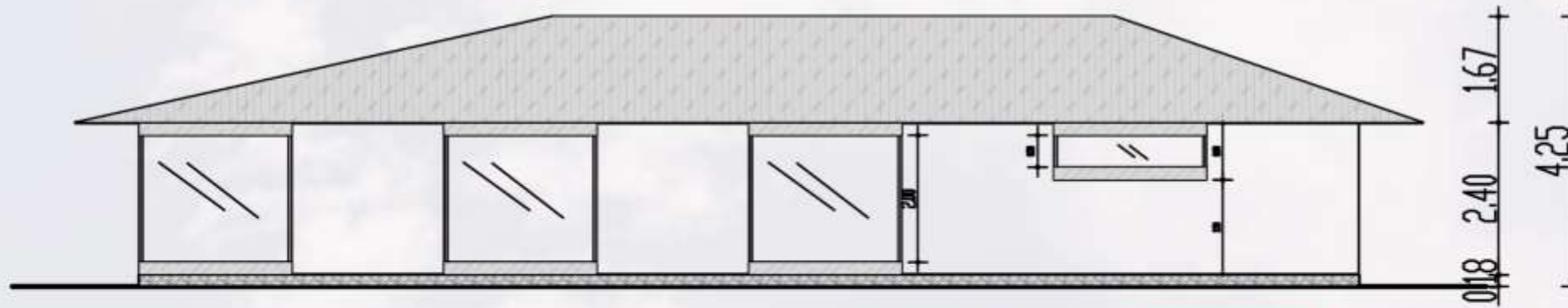
03

CONTENIDO
Planta Baja Restaurante

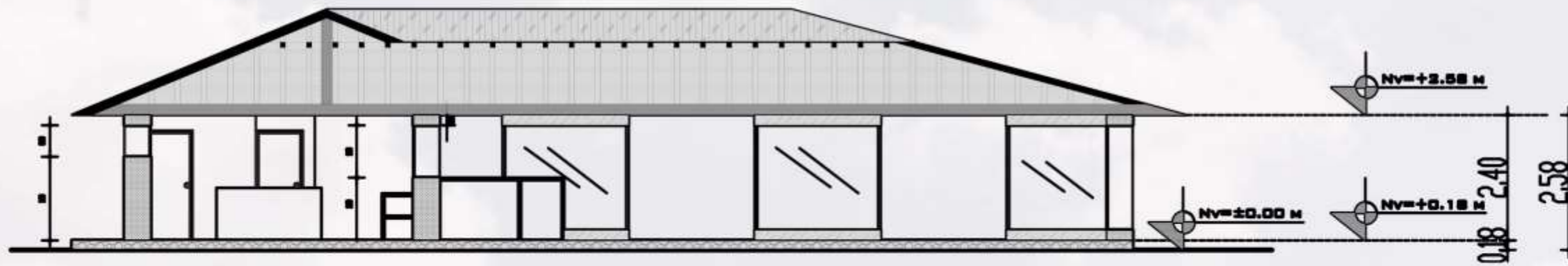




FACHADA FRONTAL - ESPACIO P.A "2" N. +0.18 ESC: 1--100



FACHADA LATERAL DERECHA - ESPACIO P.A "2" N. +0.18 ESC: 1--100



CORTE A-- A\' - ESPACIO P.A "2" N. +0.18 ESC: 1--100



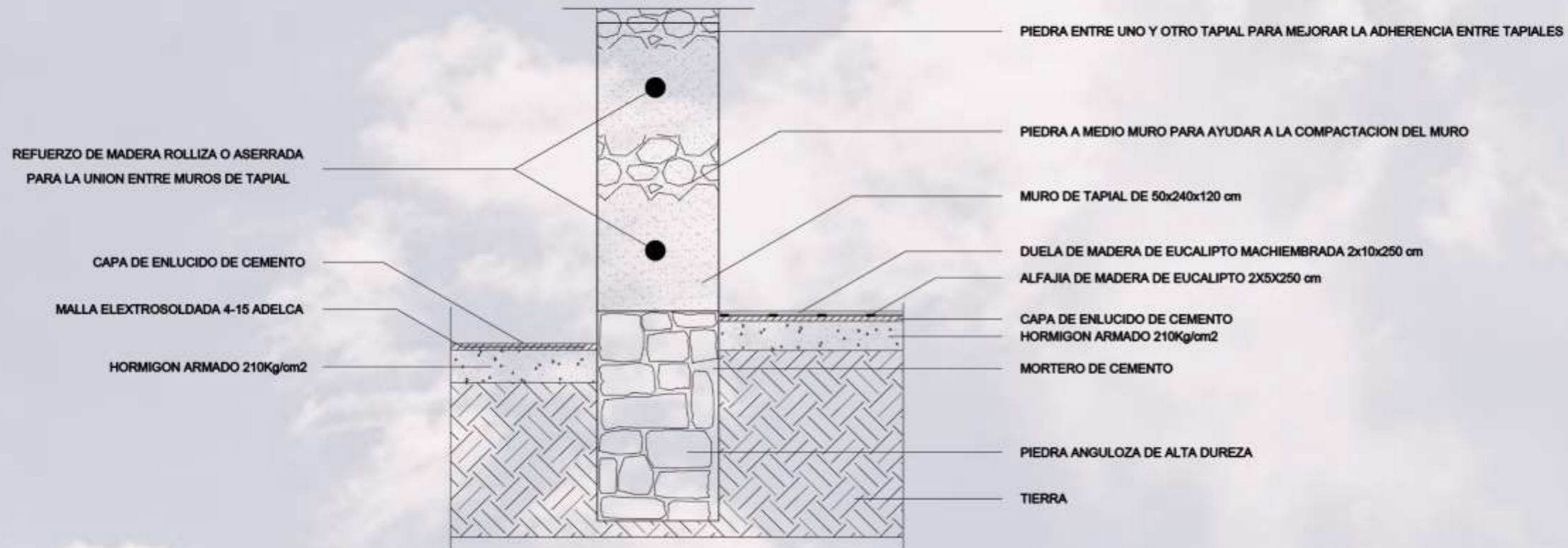
CORTE B-- B\' - ESPACIO P.A "2" N. +0.18 ESC: 1--100

04

CONTENIDO

- Fachada Frontal Restaurante
- Fachada Derecha Restaurante
- Corte A-A' Restaurante
- Corte B-B' Restaurante





DETALLE CIMENTACIÓN - ESPACIO P.A "2" N. +0.18 ESC: 1--100

05



Foto 1: Vista hacia el ingreso del Restaurante

Foto 2: Vista lateral del Restaurante

CONTENIDO

Detalle de cimentación
Restaurante
Renders Restaurante





UBICACIÓN



01

CONTENIDO

Implantación Artesanías

ARTESANÍAS

Un espacio dedicado a la venta de artesanías es muy importante dentro la propuesta ya que el mismo les permitirá a las personas del sector generar un turismo comunitario el cual mediante la venta de estos artículos mejorará la economía de los mismos y ayudará a transmitir la cultura e historia de este pequeño pueblo ferroviario.



IMPLANTACIÓN - ESPACIO P.A "3" N. +2.58

ESC: 1--100



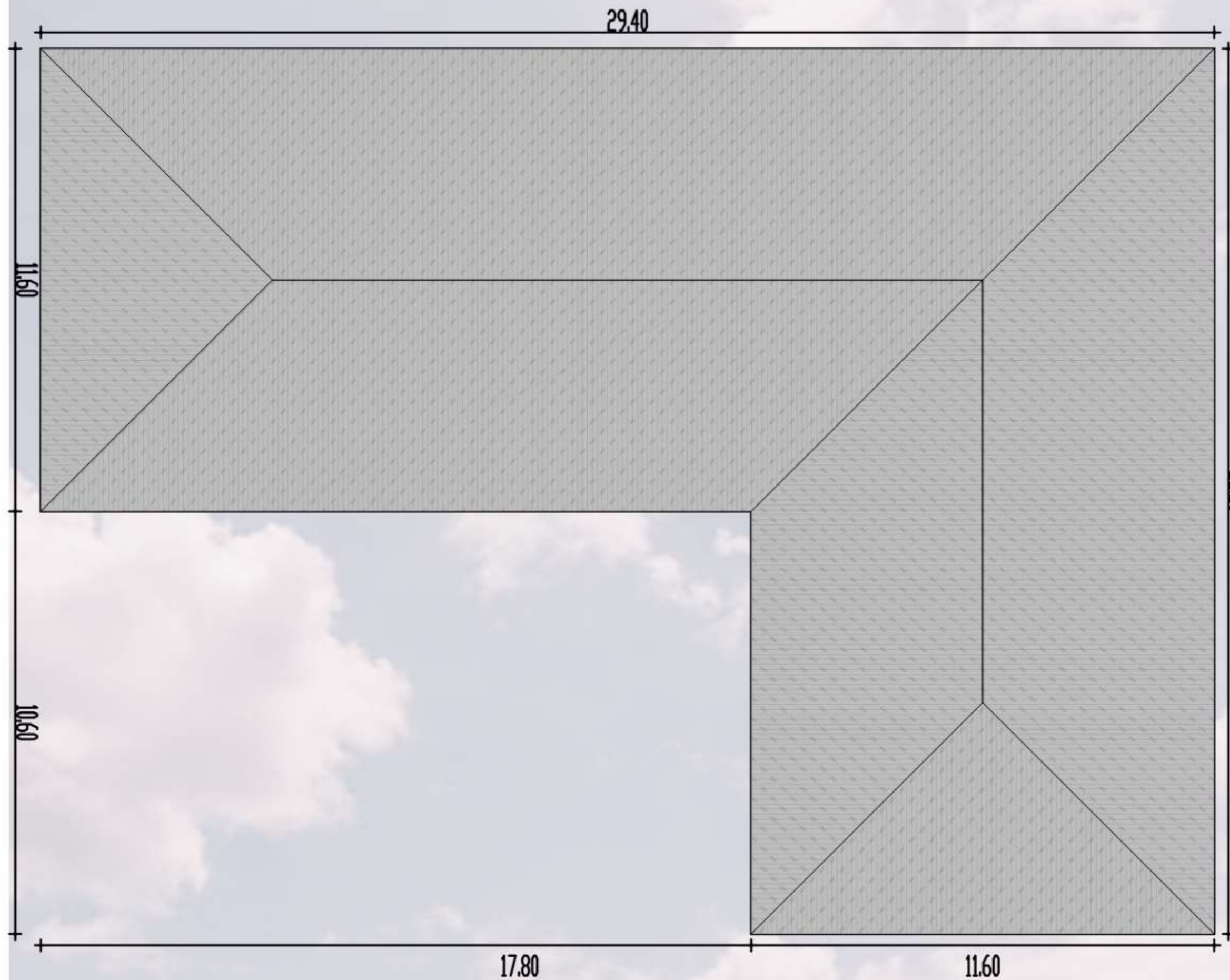
Universidad Nacional de Chimborazo
Facultad de Ingeniería
Arquitectura

Tema:
Rehabilitación del patrimonio tangible de la empresa de gerencia de ferrocarriles, parroquia de Pistishi cantón Alausí.

Tutor:
Arq. Fredy Ruiz Ortiz

Autores:
William Cevallos
Andrés Ponce





IMPLANTACIÓN - ESPACIO P.A "3" N. +2.58

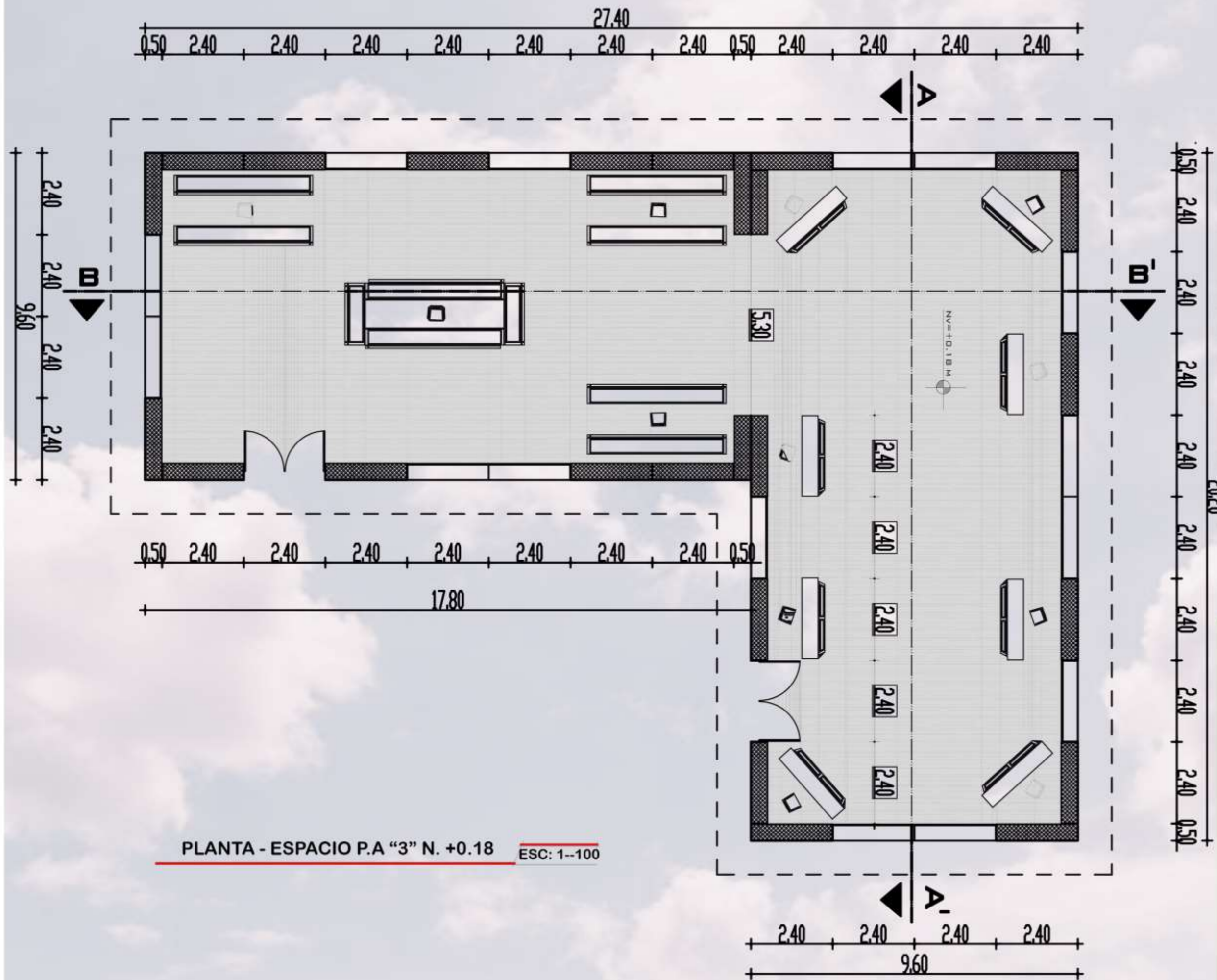
ESC: 1--100



CONTENIDO

Cubierta Artesanías



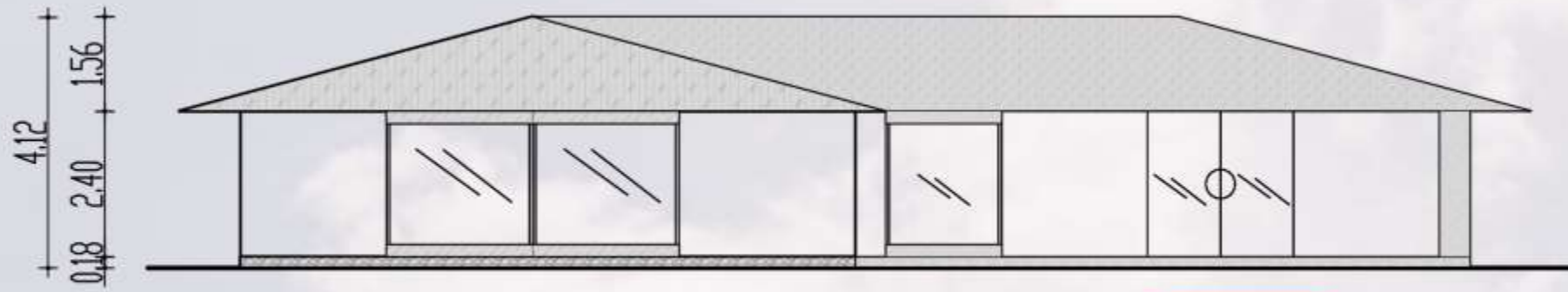


PLANTA - ESPACIO P.A "3" N. +0.18 ESC: 1-100

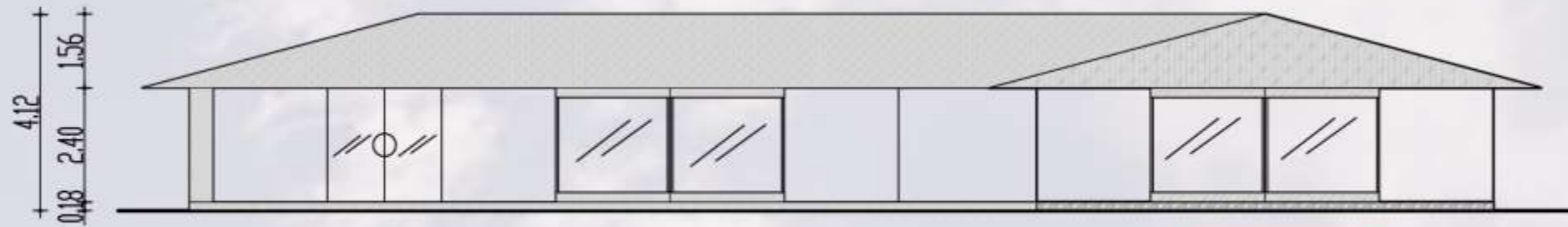
03

CONTENIDO
Planta Baja
Artesanías

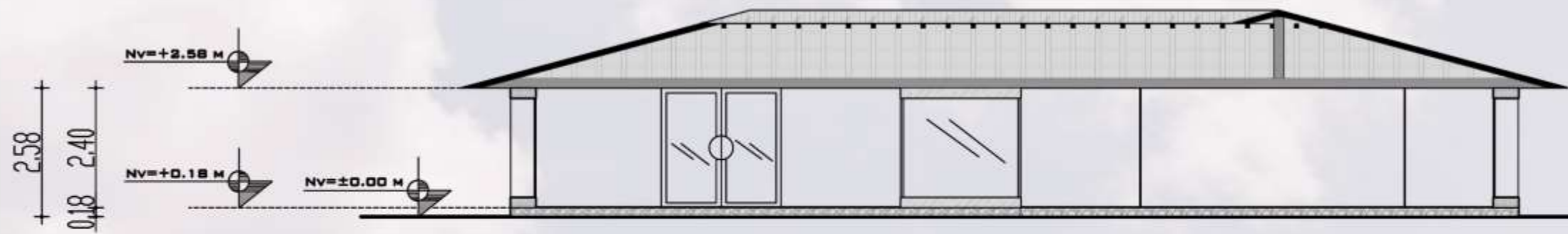




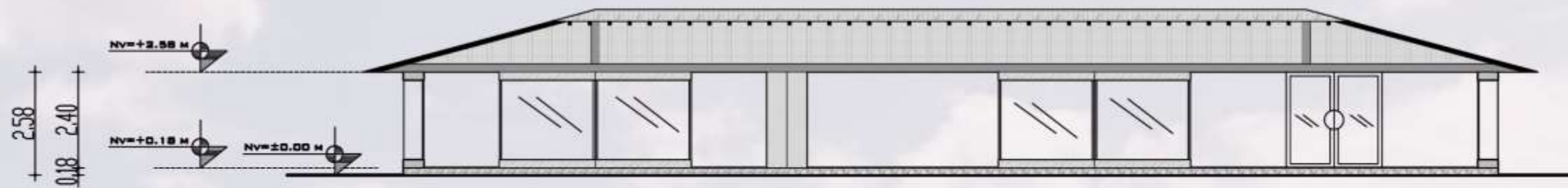
FACHADA FRONTAL - ESPACIO P.A "3" N. +0.18 ESC: 1--100



FACHADA LATERAL DERECHA - ESPACIO P.A "3" N. +0.18 ESC: 1--100



CORTE A-- A\' - ESPACIO P.A "3" N. +0.18 ESC: 1--100



CORTE B-- B\' - ESPACIO P.A "3" N. +0.18 ESC: 1--100

04

CONTENIDO

- Fachada Frontal Artesanías
- Fachada Derecha Artesanías
- Corte A-A´Artesanías
- Corte B-B´Artesanías





05

CONTENIDO

Detalle de cimentación
 Artesanías
 Renders Artesanías





UBICACIÓN



01

CONTENIDO

Implantación Cabañas

CABAÑAS

En un inicio La Gerencia contaba con casas para los trabajadores del ferrocarril que requerían un lugar de residencia, tomando esto en consideración el fin de este proyecto es generar un total de 6 cabañas para visitantes que deseen permanecer en el complejo por algunos días, la cuales están destinadas para 4 personas cada una.



IMPLANTACIÓN - ESPACIO P.A "4" N. +5.80

SIN ESCALA



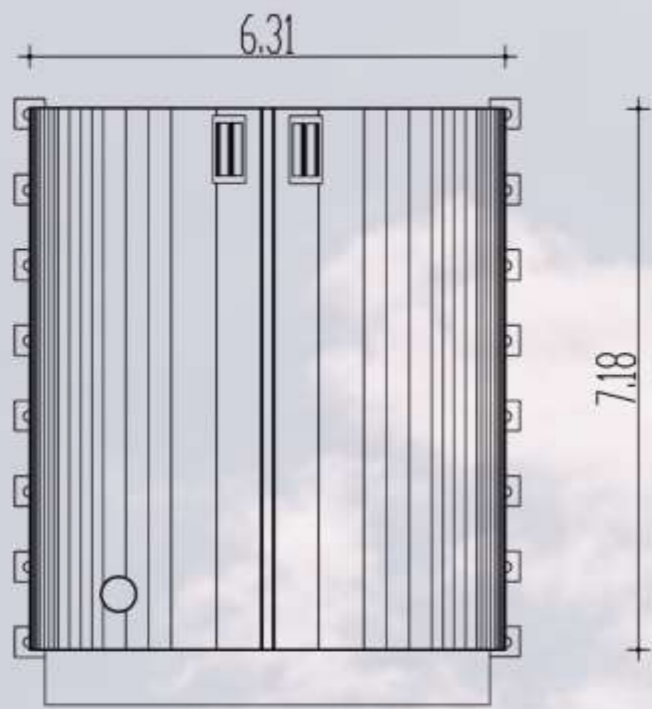
Universidad Nacional de Chimborazo
Facultad de Ingeniería
Arquitectura

Tema:
Rehabilitación del patrimonio tangible de la empresa de gerencia de ferrocarriles, parroquia de Pistishi cantón Alausí.

Tutor:
Arq. Fredy Ruiz Ortiz

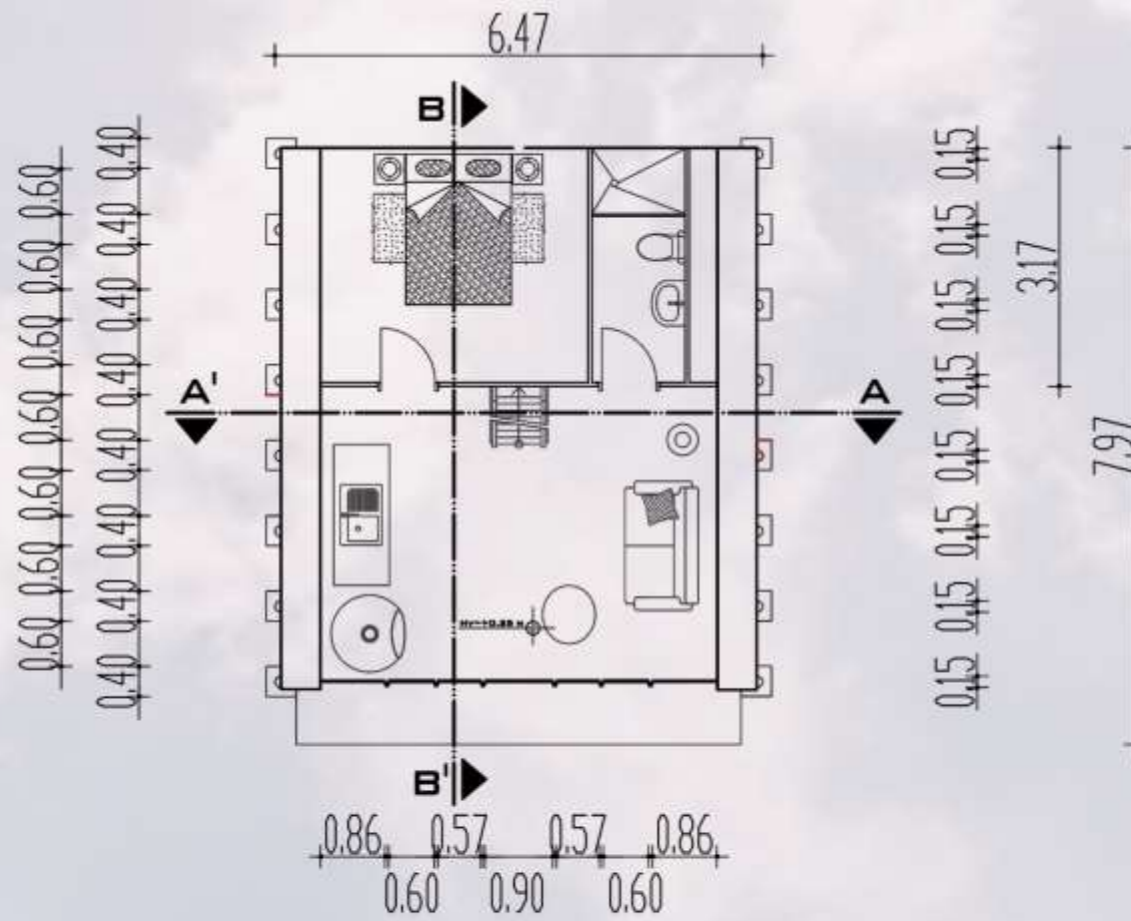
Autores:
William Cevallos
Andrés Ponce





CUBIERTA- ESPACIO P.A "4" N. +5.80

ESC: 1--100



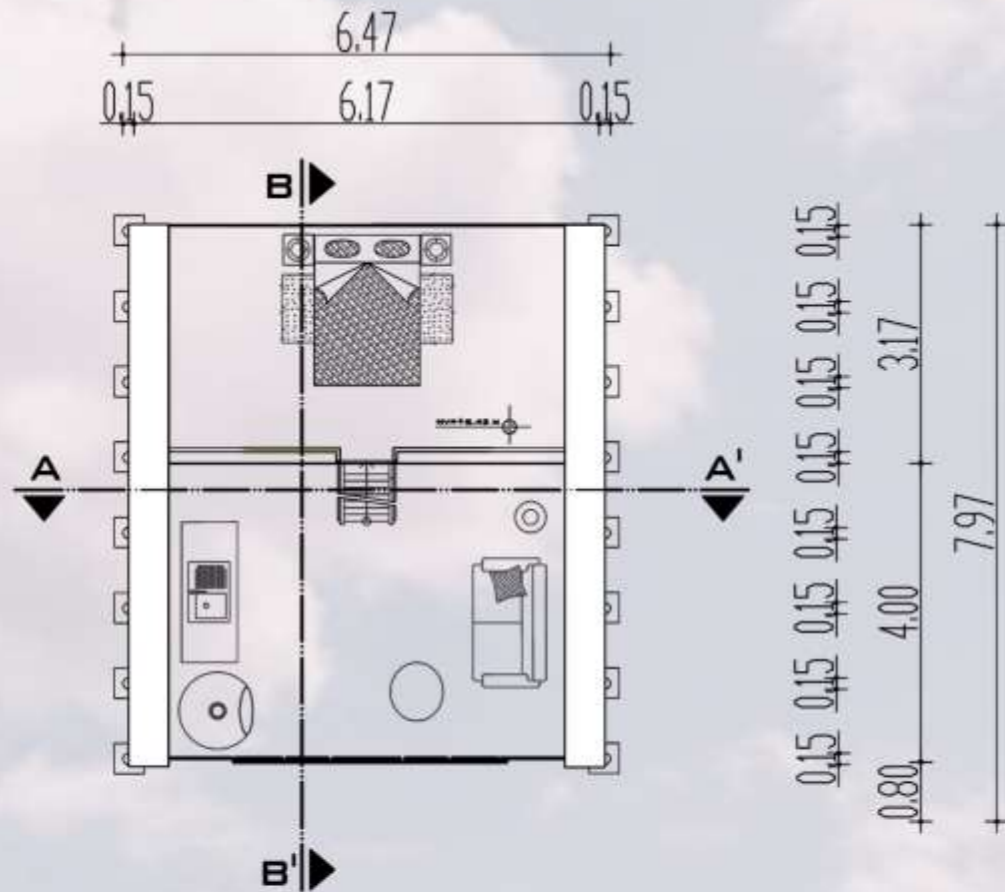
PLANTA BAJA - ESPACIO P.A "4" N. +0.25

ESC: 1--100

UBICACIÓN



02



SEGUNDA PLANTA - ESPACIO P.A "4" N. +0.25

ESC: 1--100

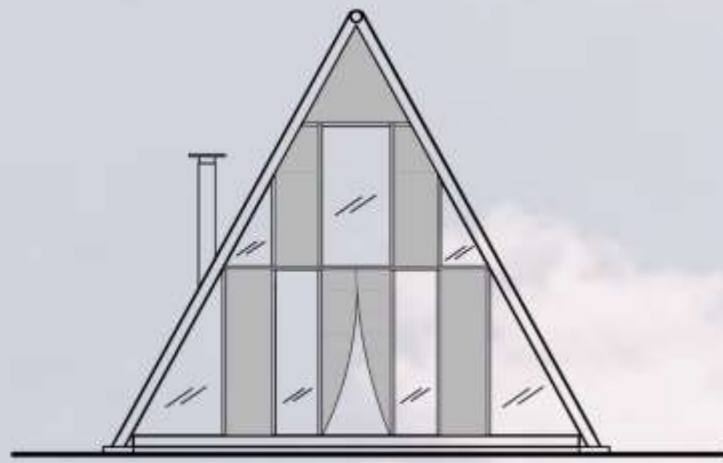


Foto 1: Vista Cabañas

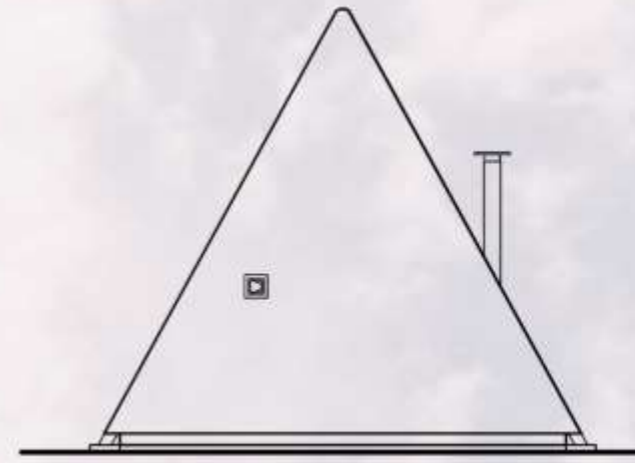
CONTENIDO

- Cubierta Cabañas
- Planta Baja Cabañas
- Segunda Planta Cabañas
- Render exterior Cabañas

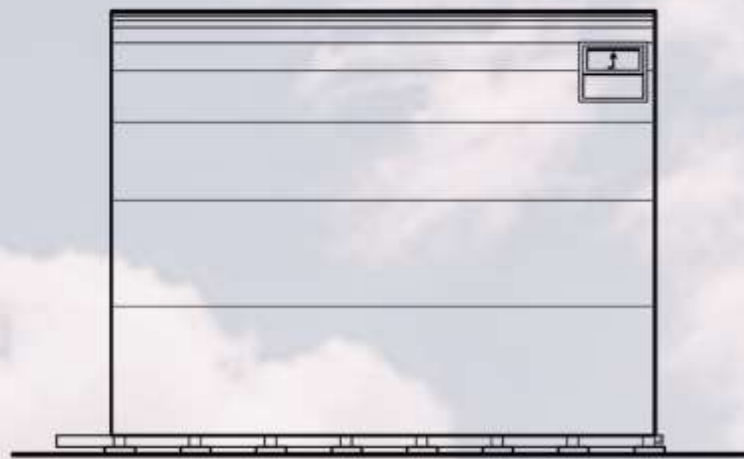




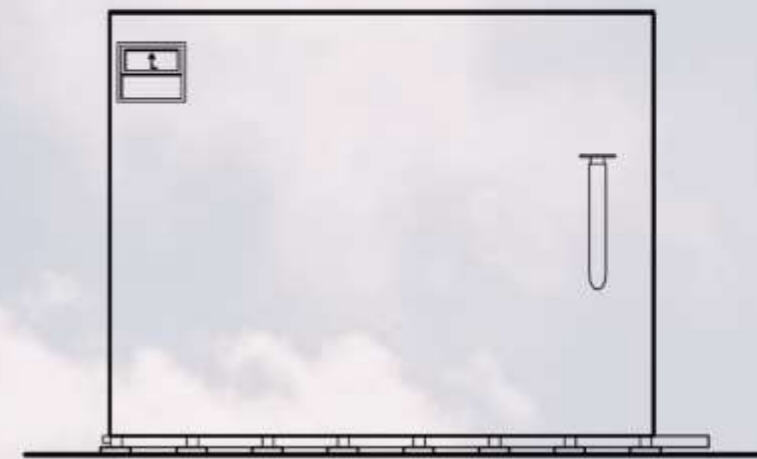
FACHADA FRONTAL - ESPACIO P.A "4" N. +0.25 ESC: 1--100



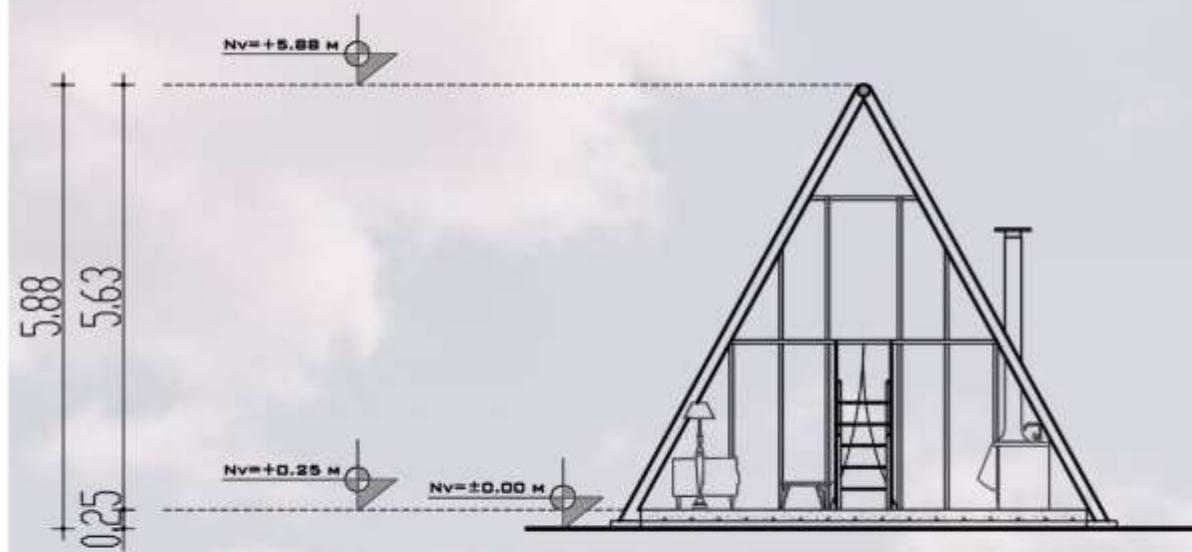
FACHADA POSTERIOR - ESPACIO P.A "4" N. +0.25 ESC: 1--100



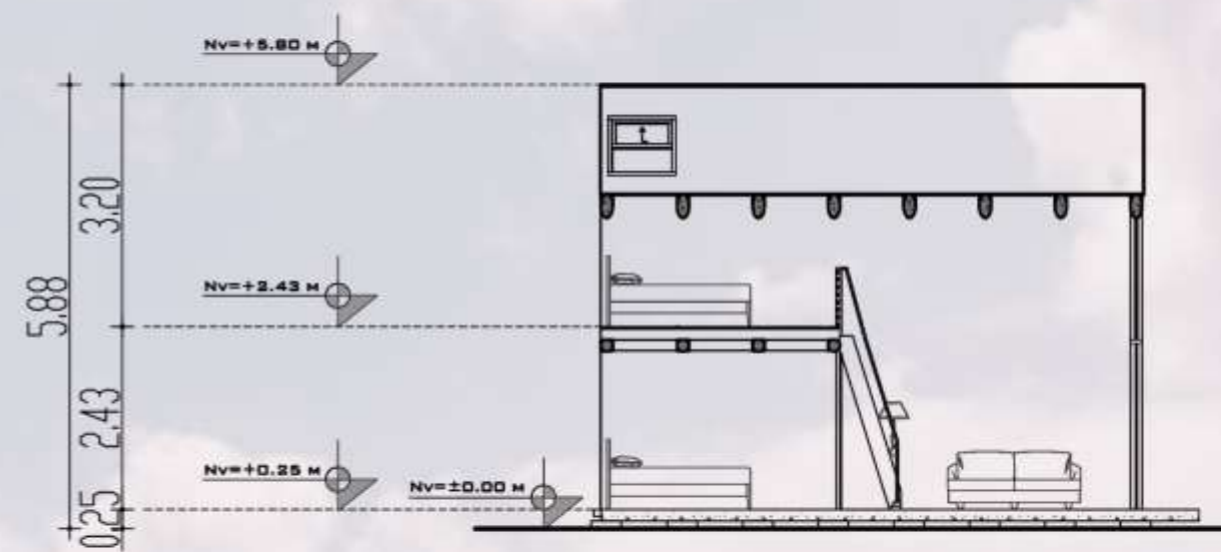
FACHADA LATERAL DERECHA - ESPACIO P.A "4" N. +0.25 ESC: 1--100



FACHADA LATERAL IZQUIERDA - ESPACIO P.A "4" N. +0.25 ESC: 1--100



CORTE A-A' - ESPACIO P.A "4" N. +0.25 ESC: 1--100



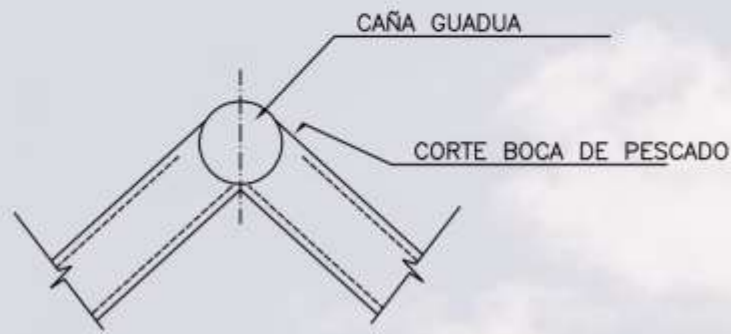
CORTE B-B' - ESPACIO P.A "4" N. +0.25 ESC: 1--100

03

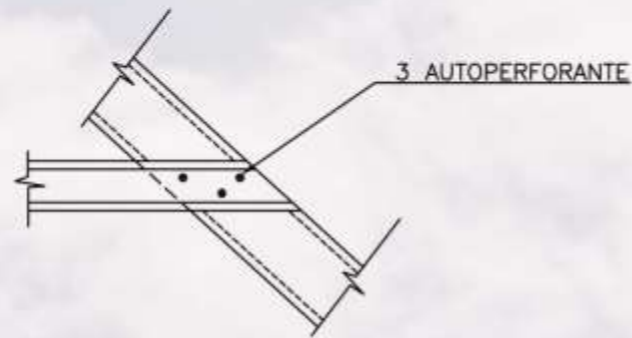
CONTENIDO

- Fachada Frontal Cabaña
- Fachada Posterior Cabaña
- Fachada Lateral Derecha Cabaña
- Fachada Lateral Izquierda Cabaña
- Corte A-A' Cabaña
- Corte B-B' Cabaña

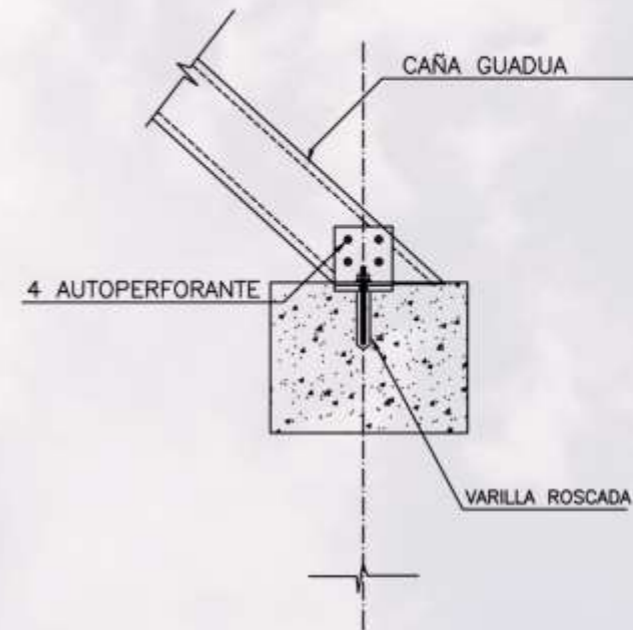




DETALLE 1 ESC: 1--125



DETALLE 2 ESC: 1--125



DETALLE 3 ESC: 1--125



Foto 1: Vista exterior Cabañas



Foto 2: Vista interior Cabañas



Foto 3: Vista interior Cabañas



Foto 4: Vista interior Cabañas

04

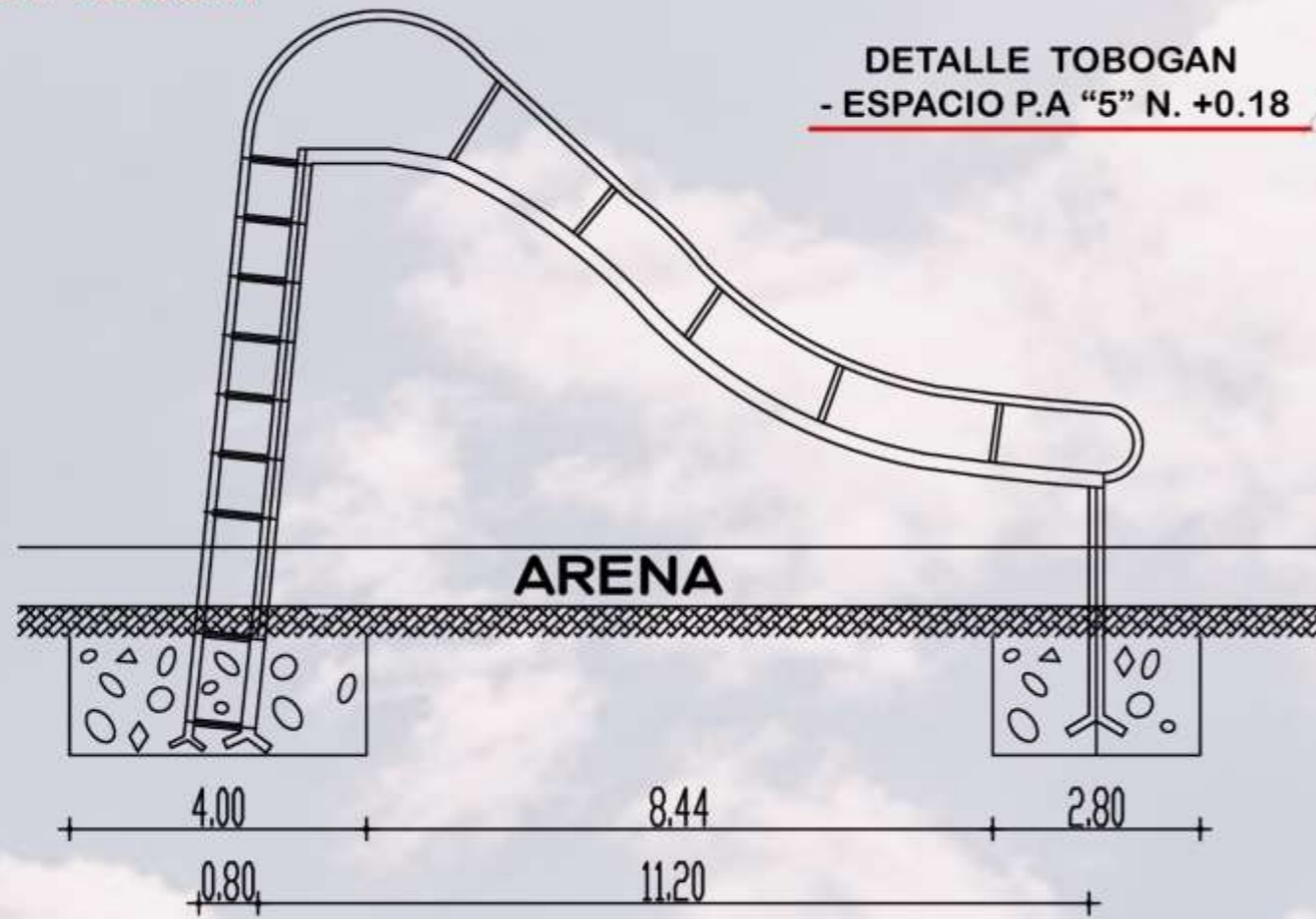
CONTENIDO

- Detalles Constructivos Cabañas
- Render Exterior Cabañas
- Render Interior Cabañas

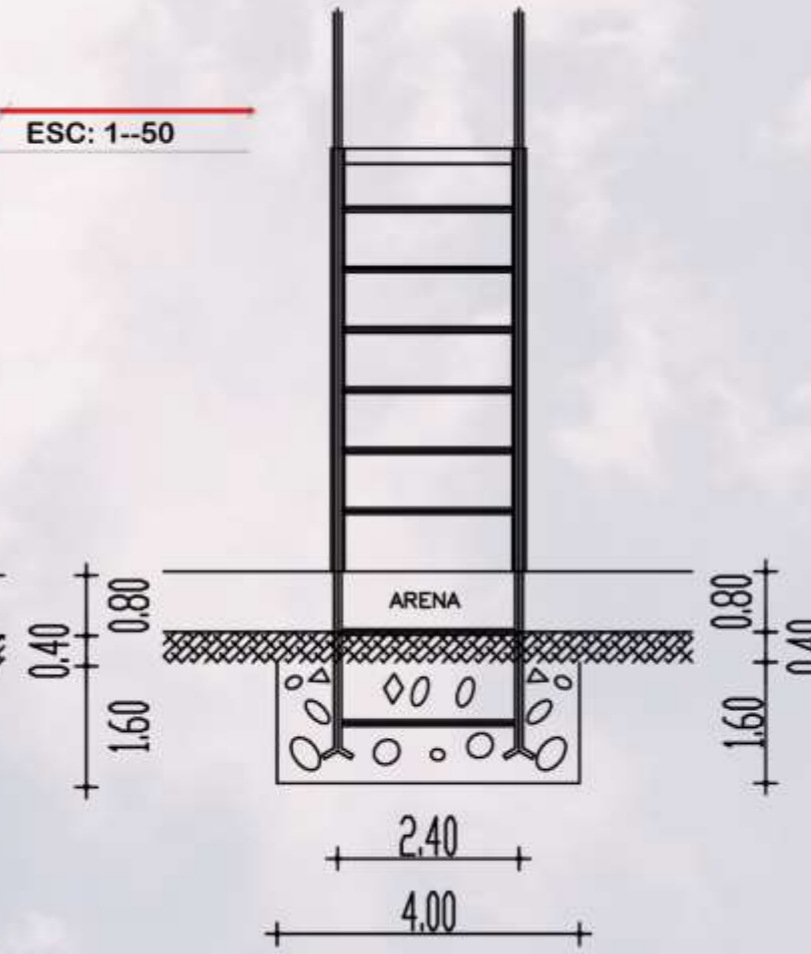




JUEGO 1. TOBOGÁN



DETALLE TOBOGAN
 - ESPACIO P.A "5" N. +0.18
 ESC: 1--50



UBICACIÓN

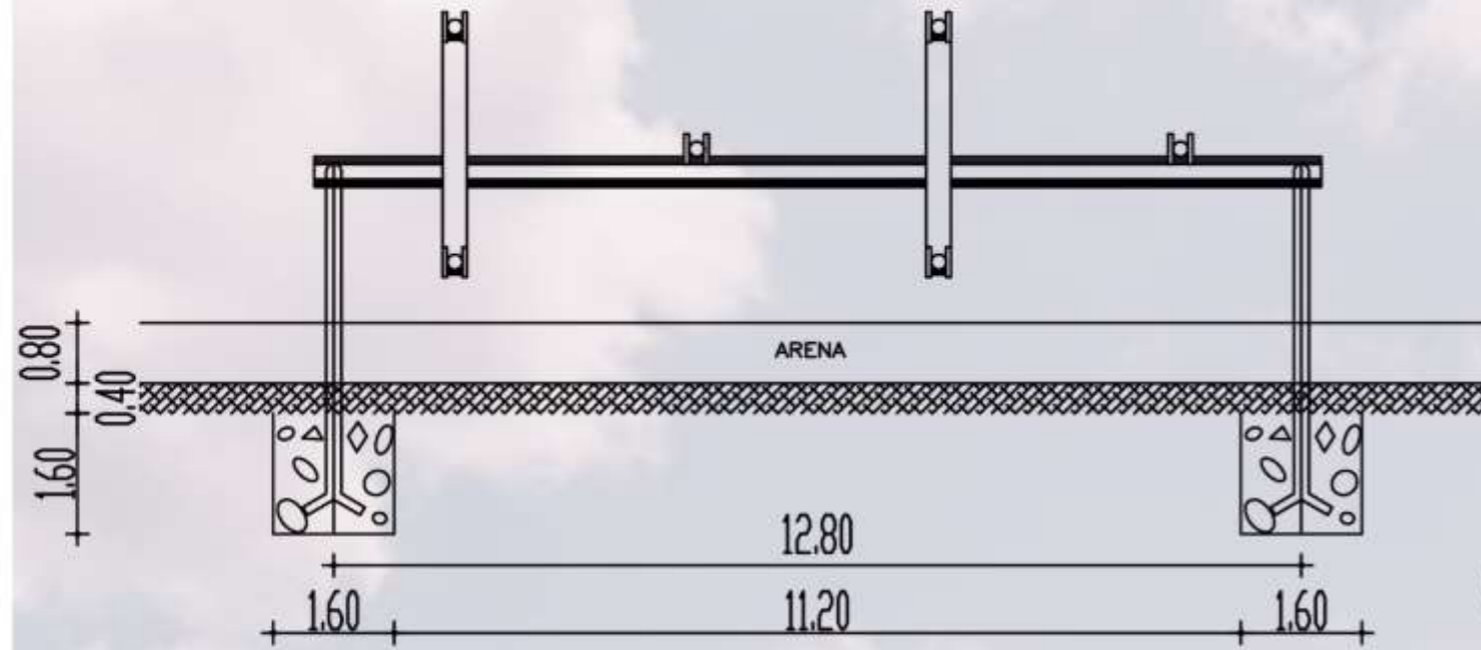


01

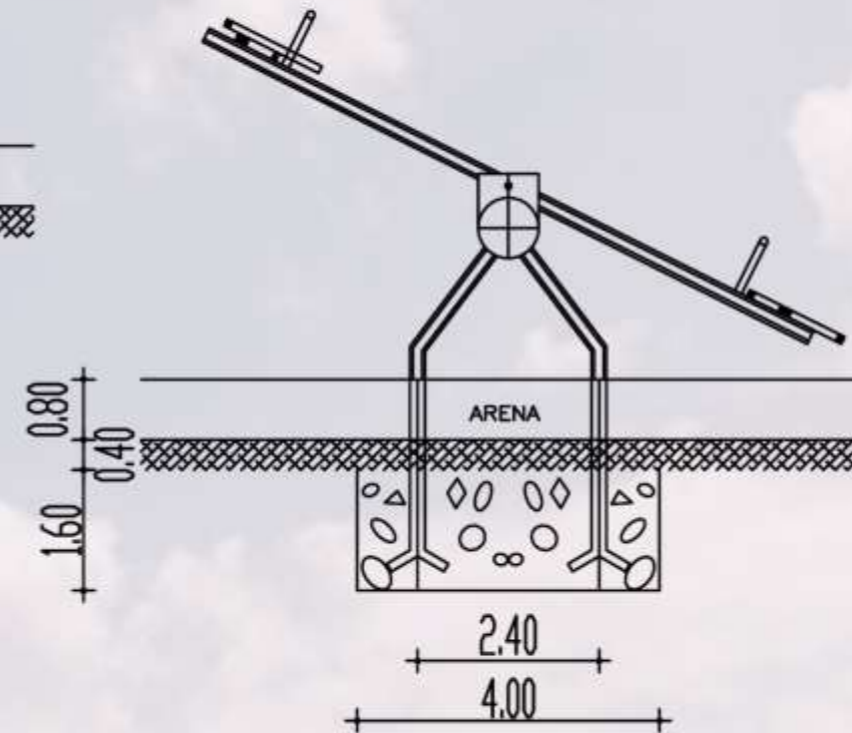
CONTENIDO

Detalle Juego 01
 Detalle Juego 02

JUEGO 2. SUBI-BAJA



DETALLE SUBI-BAJA
 - ESPACIO P.A "5" N. +0.18
 ESC: 1--50



RECREACIÓN

Contar con un espacio de recreación para las familias es muy importante para el completo disfrute del complejo, este espacio también obedece a los usos que se dieron al momento de creación de este complejo el cual tenía un espacio para el juego de ecuavóley. La propuesta genera una cancha multiusos y un espacio de juegos infantiles.





UBICACIÓN

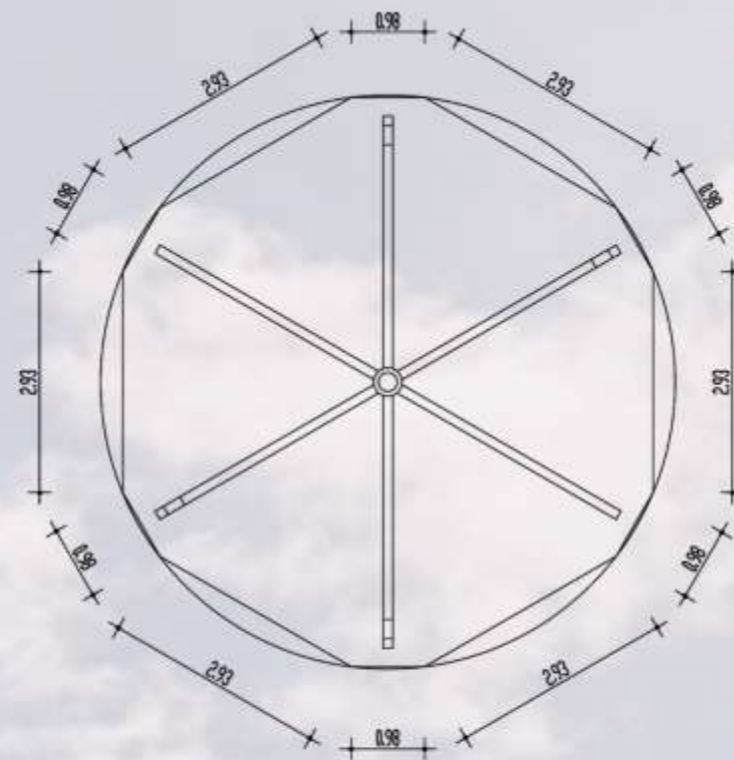


02

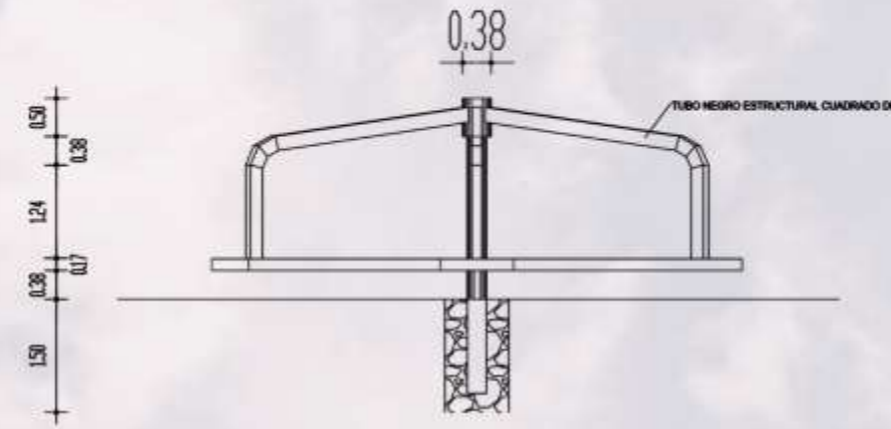
CONTENIDO

- Detalle Juego 03
- Detalle Juego 04

JUEGO 3. RULETA

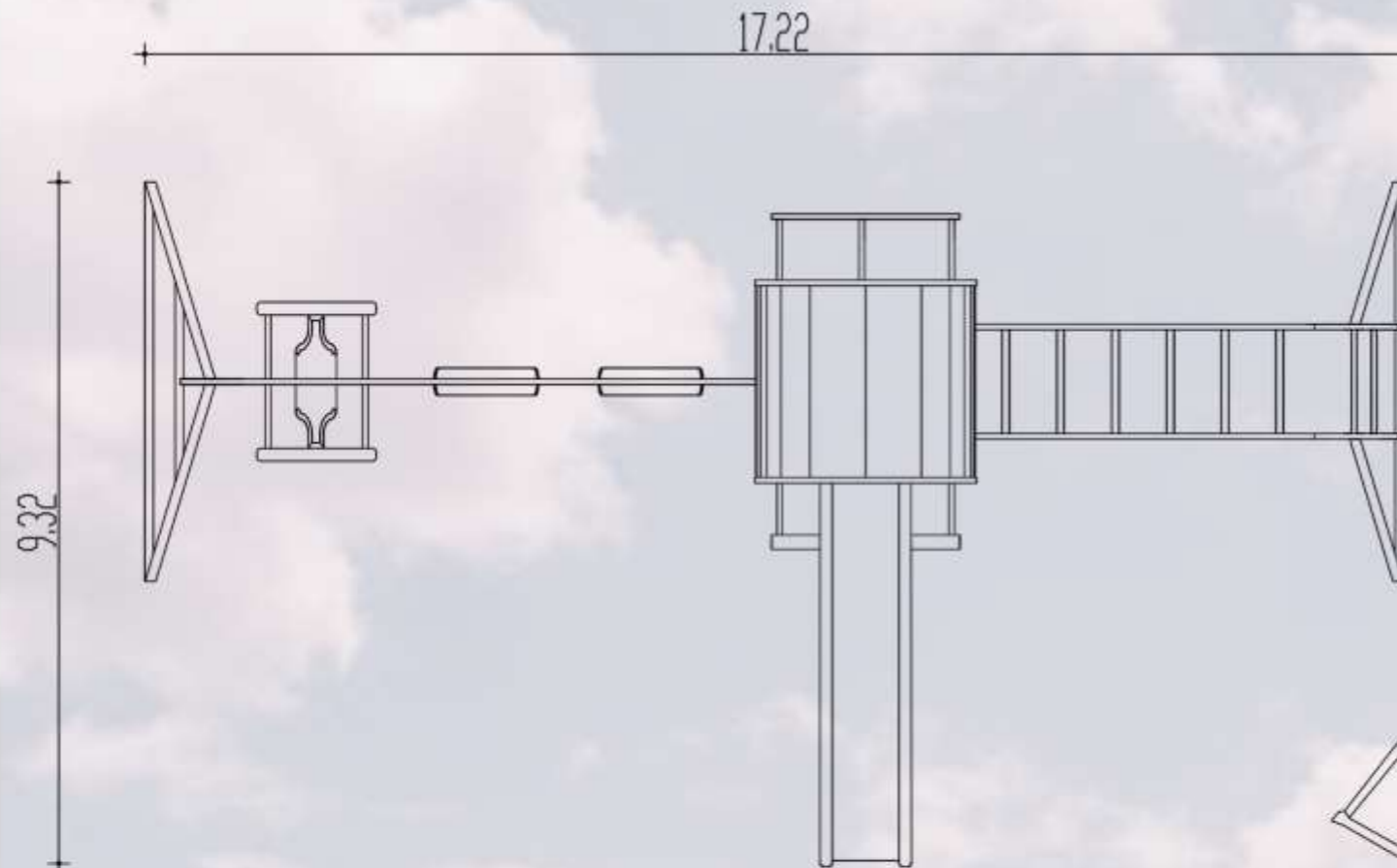


PLANTA

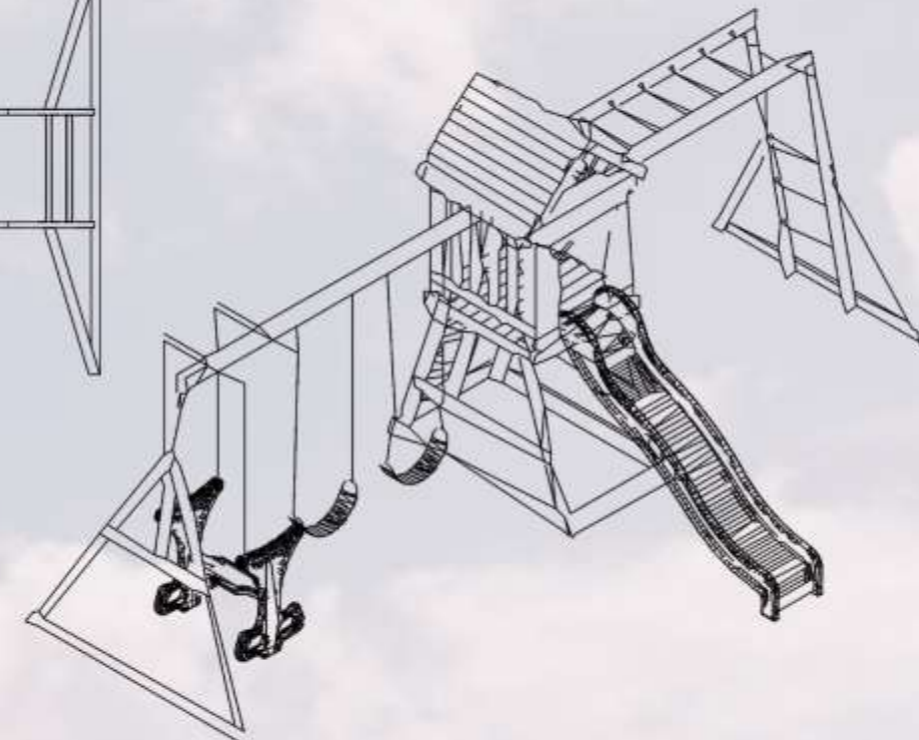


DETALLE RULETA
 - ESPACIO P.A "5" N. +0.18 ESC: 1--50

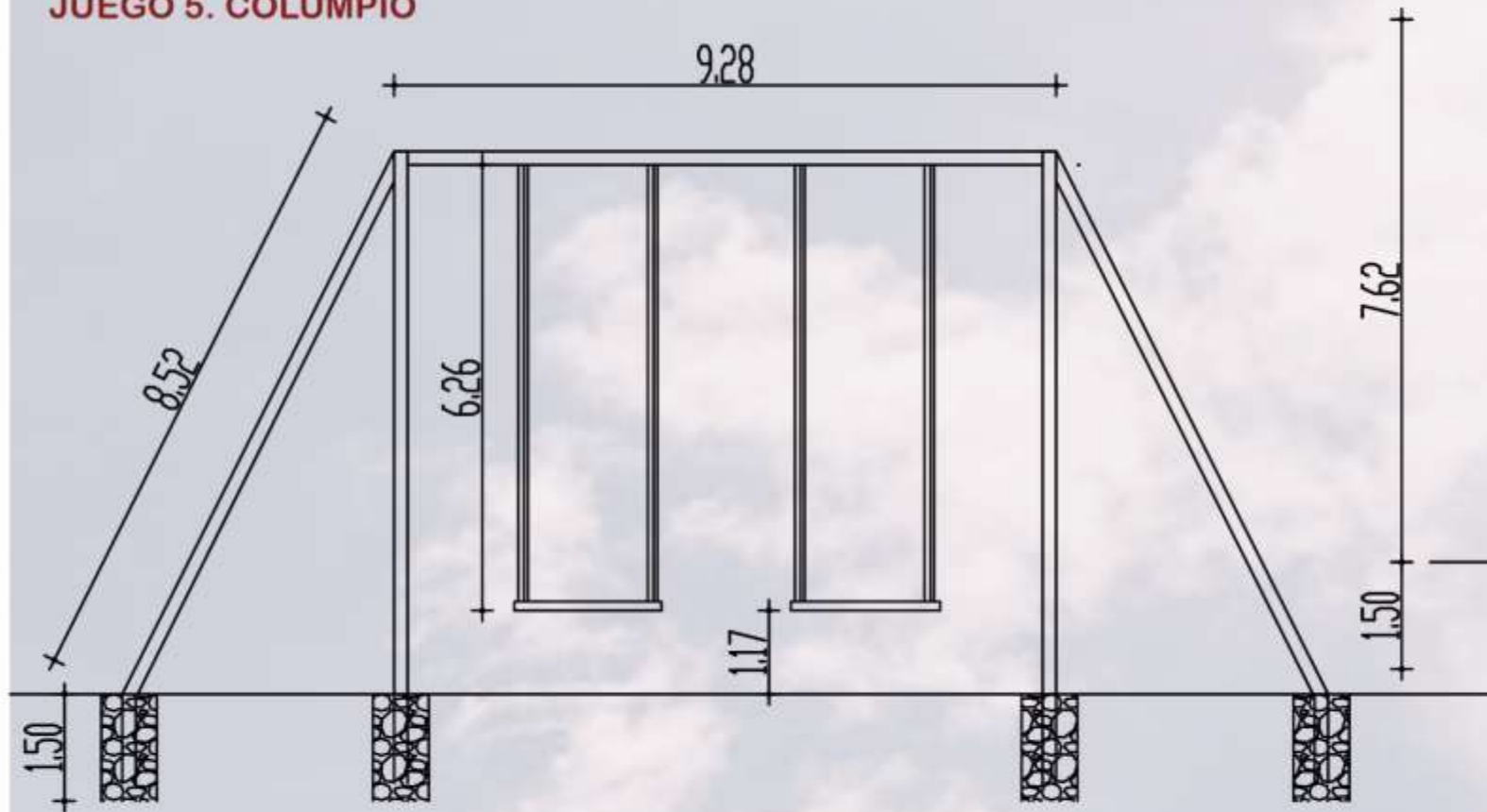
JUEGO 4 COLUMPIOS



DETALLE COLUMPIOS
 - ESPACIO P.A "5" N. +0.18 ESC: 1--50

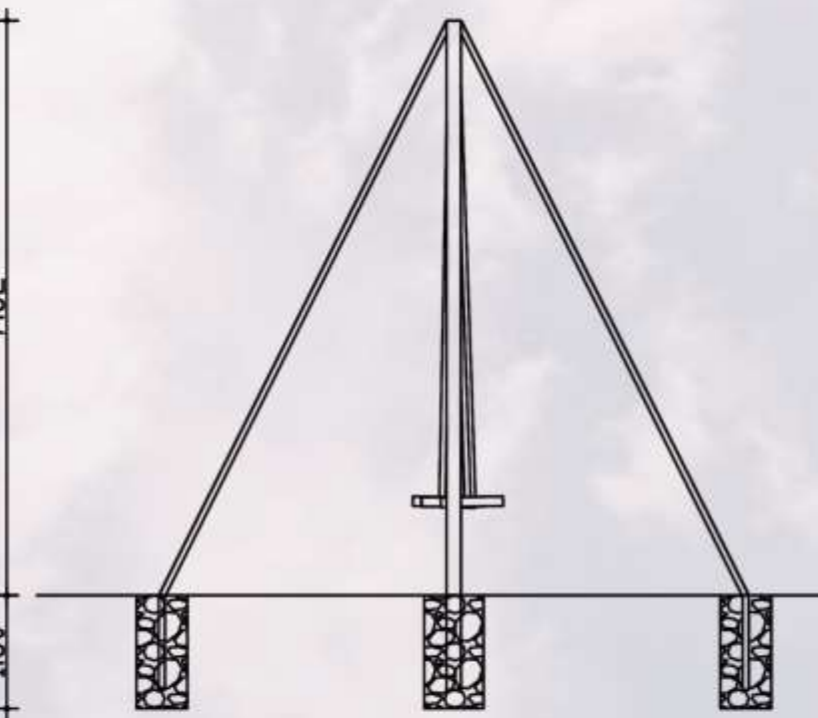


JUEGO 5. COLUMPIO

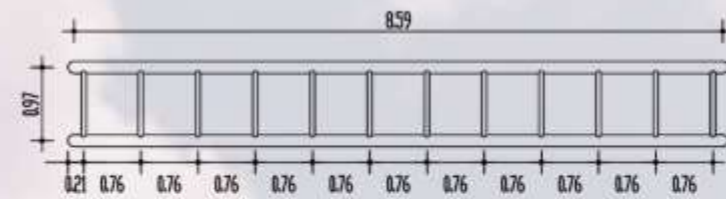


DETALLE COLUMPIO
- ESPACIO P.A "5" N. +0.18

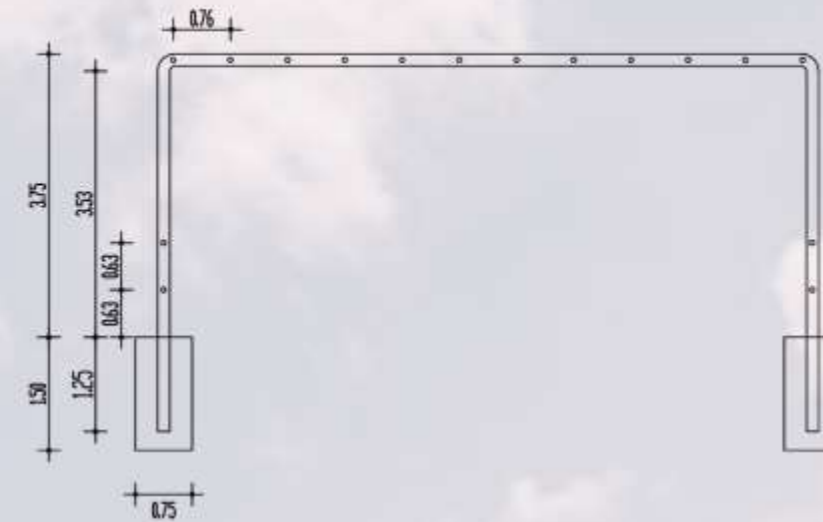
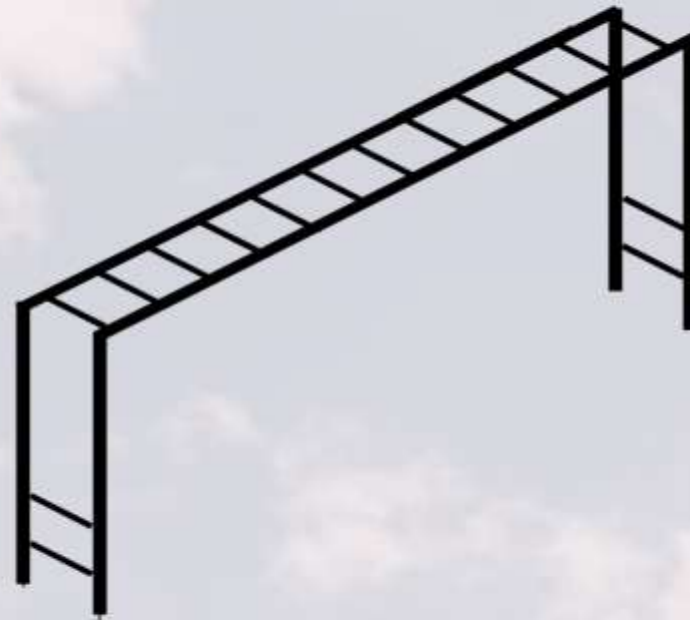
ESC: 1--50



UBICACIÓN



JUEGO 6. ESCALERA CHINA



DETALLE ESCALERA CHINA
- ESPACIO P.A "5" N. +0.18

ESC: 1--50

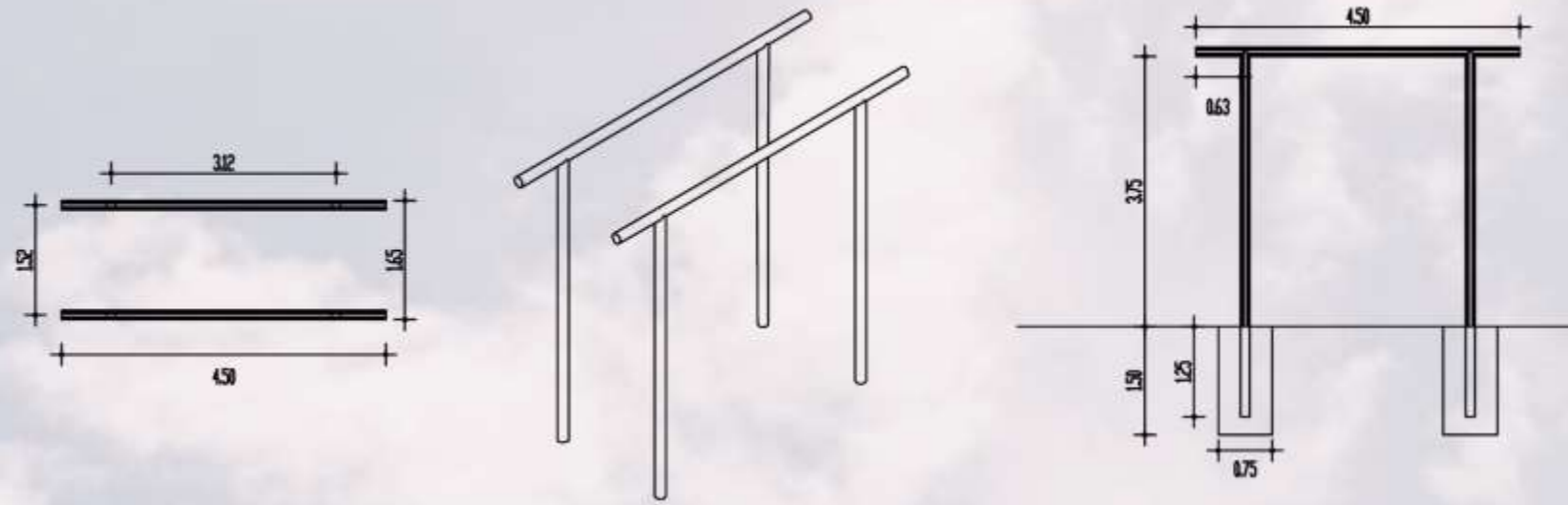
03

CONTENIDO

Detalle Juego 05
Detalle Juego 06



JUEGO 6. BARRAS



DETALLE BARRAS
- ESPACIO P.A "5" N. +0.18
ESC: 1--50

UBICACIÓN



Foto 1: Vista Juegos Infantiles



Foto 2: Vista Juegos Infantiles



Foto 3: Vista Juegos Infantiles



Foto 4: Vista Juegos Infantiles

04

CONTENIDO

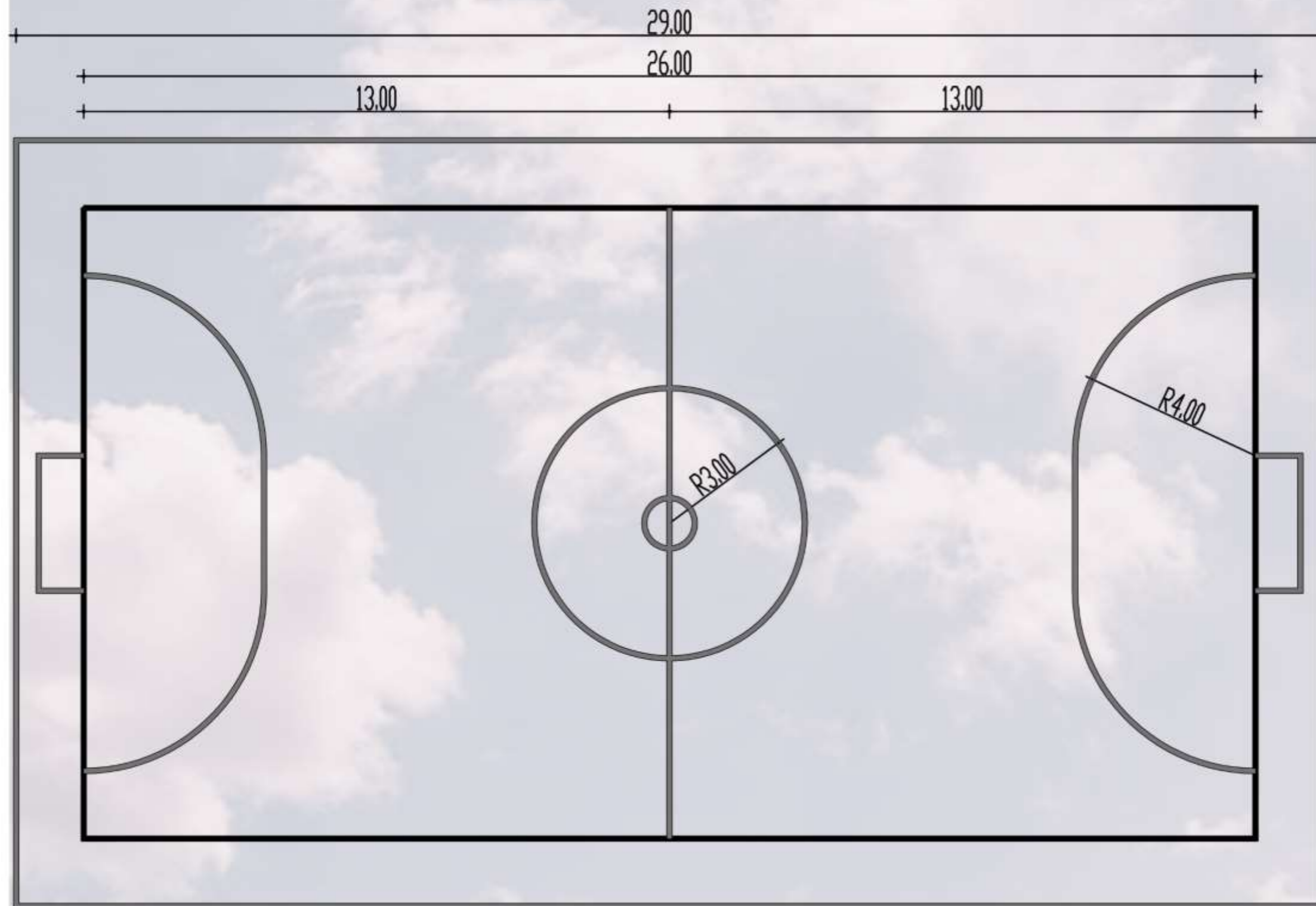
Detalle Juego 06
Render Juegos Infantiles





8. CANCHA MULTIUSOS

UBICACIÓN



05

CONTENIDO

Cancha Multiusos

DETALLE CANCHA
- ESPACIO P.A "5" N. +0.18 ESC: 1--100





UBICACIÓN



01

CONTENIDO

Implantación Espejo de Agua
Render Espejo de Agua

ESPEJO DE AGUA

Este espacio se genera como parte de un conjunto de lugares dentro del complejo los cuales son una fogata - mirador con vista a la nariz del diablo y al río Chanchan, además un espacio de descanso con una pérgola (espacio 9) los cuales pretenden brindar espacios de relajación y descanso en medio del complejo turístico y a la vez ser excelentes lugares para tomar fotografías.



IMPLANTACIÓN - ESPACIO P.A "6" N. +0.18

ESC: 1-100



Foto 1: Espejo de Agua



Foto 2: Espejo de Agua

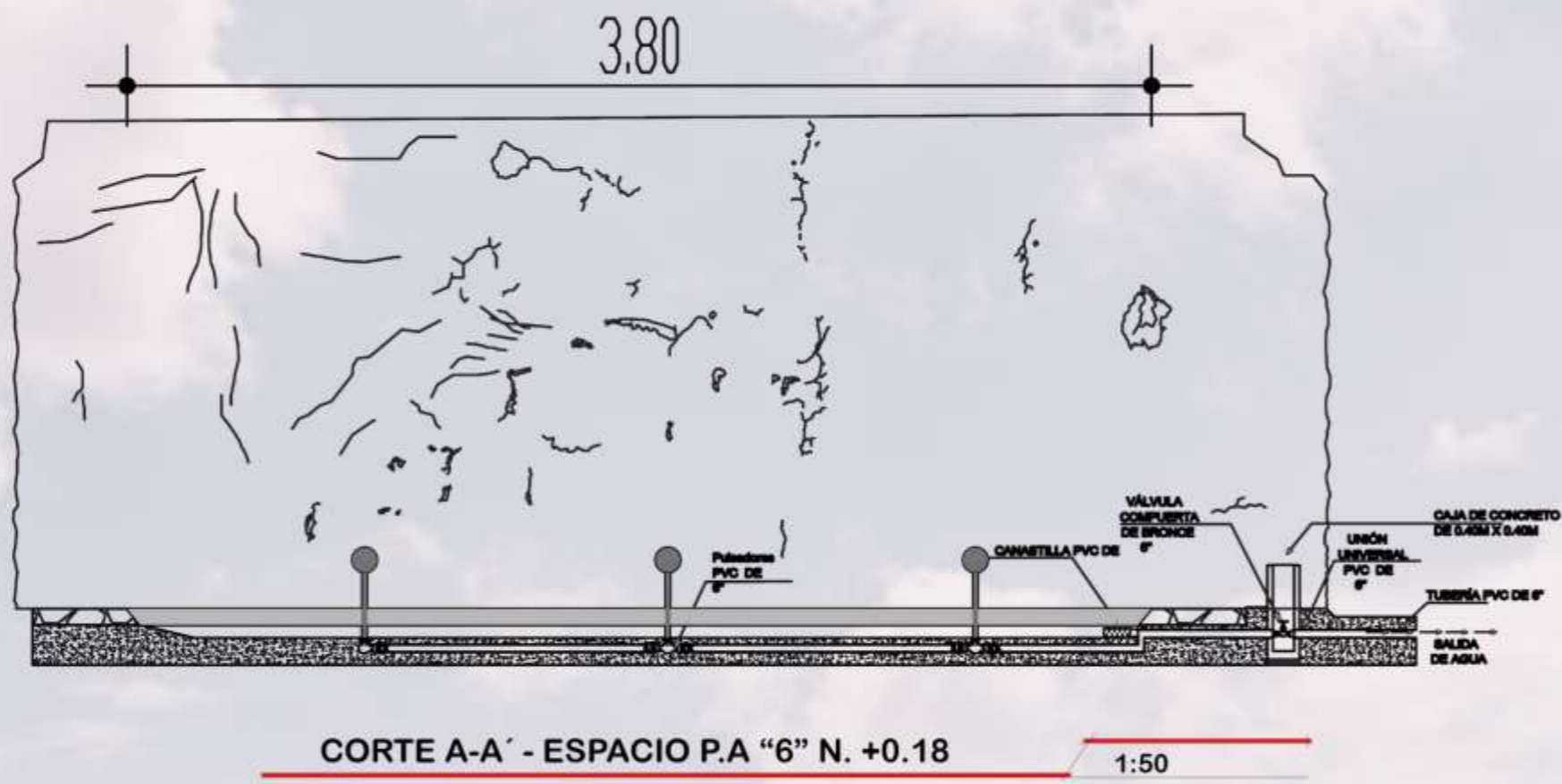
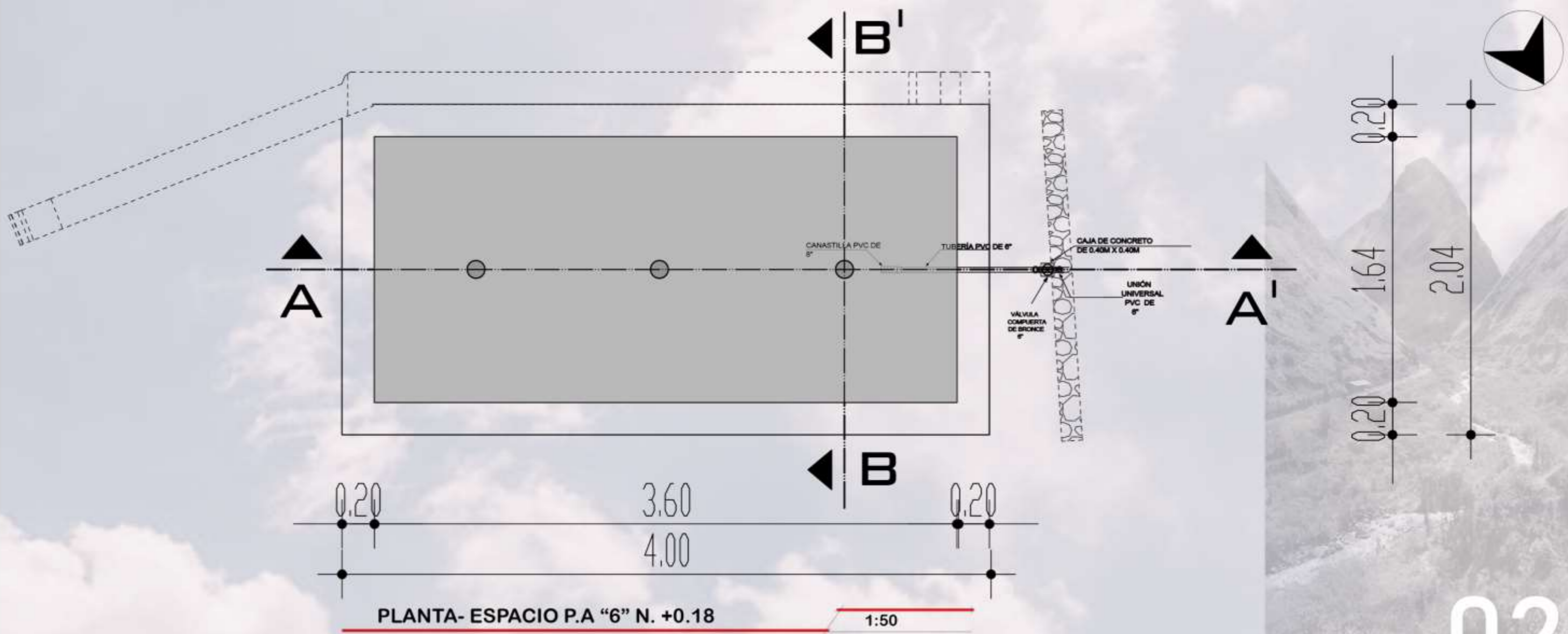


Foto 3: Espejo de Agua



Foto 4: Espejo de Agua





02

CONTENIDO

- Planta Espejo de Agua
- Corte A-A' Espejo de Agua



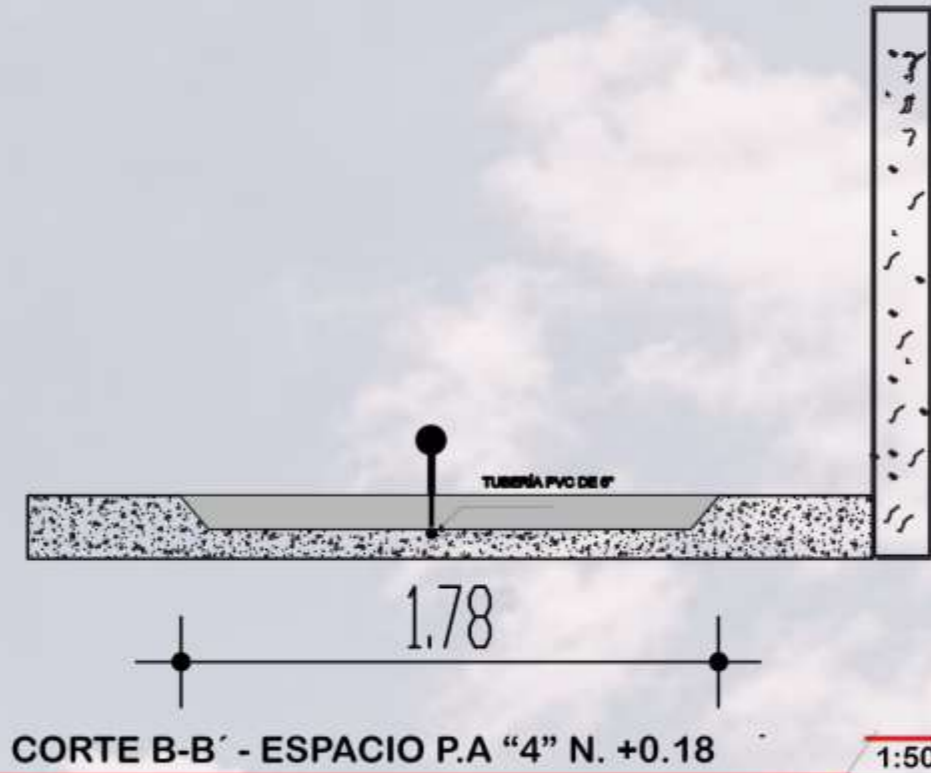
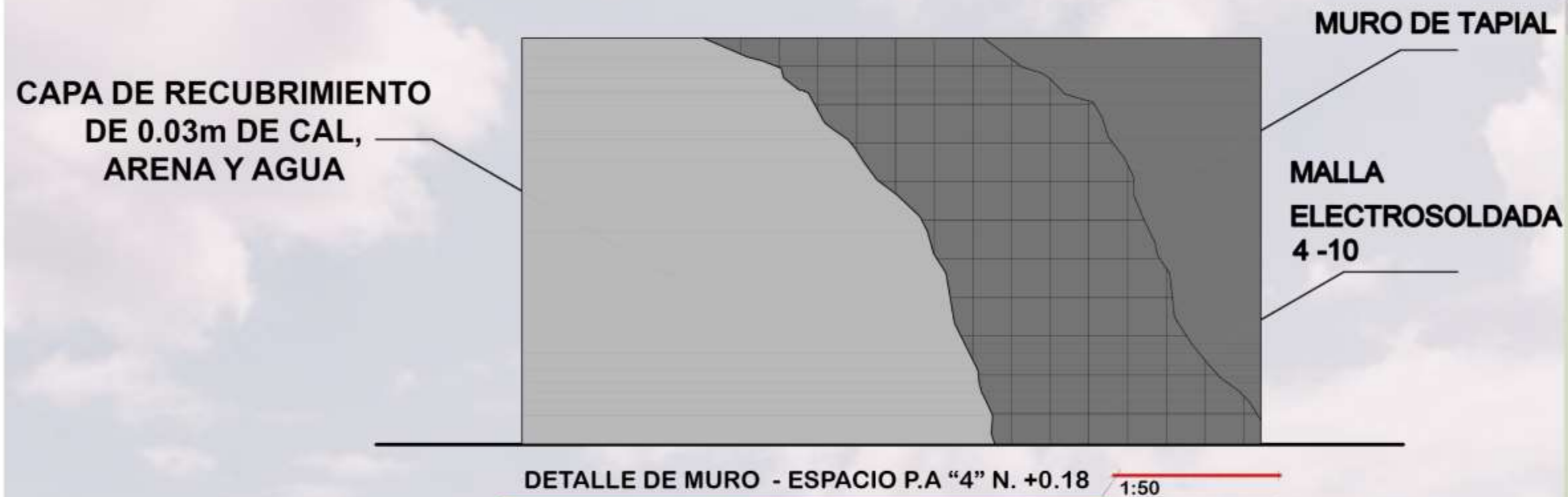


Foto 5: Espejo de Agua

03



CONTENIDO

Corte B-B' Espejo de Agua

Detalle del Muro

Render Espejo de Agua

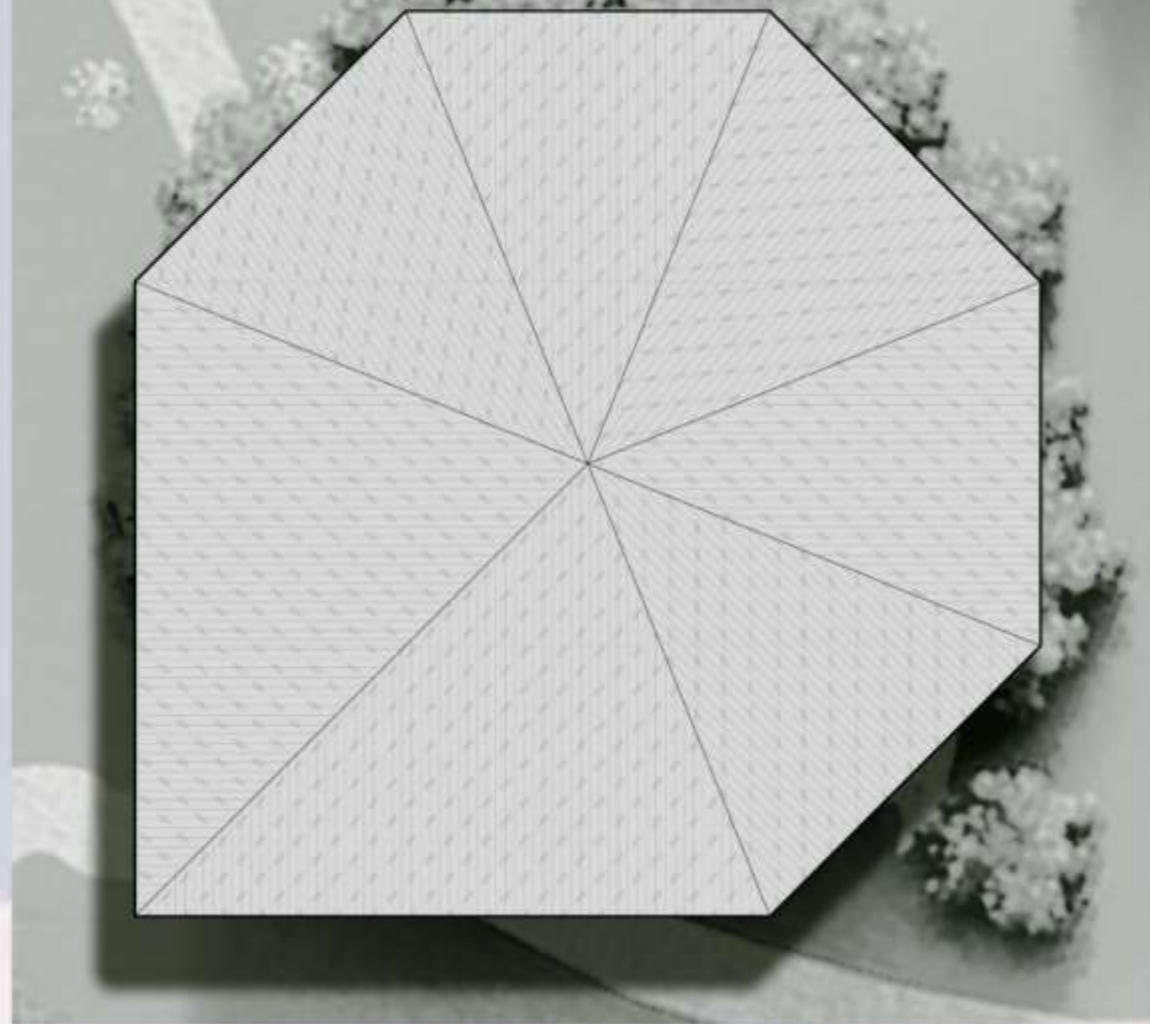




UBICACIÓN



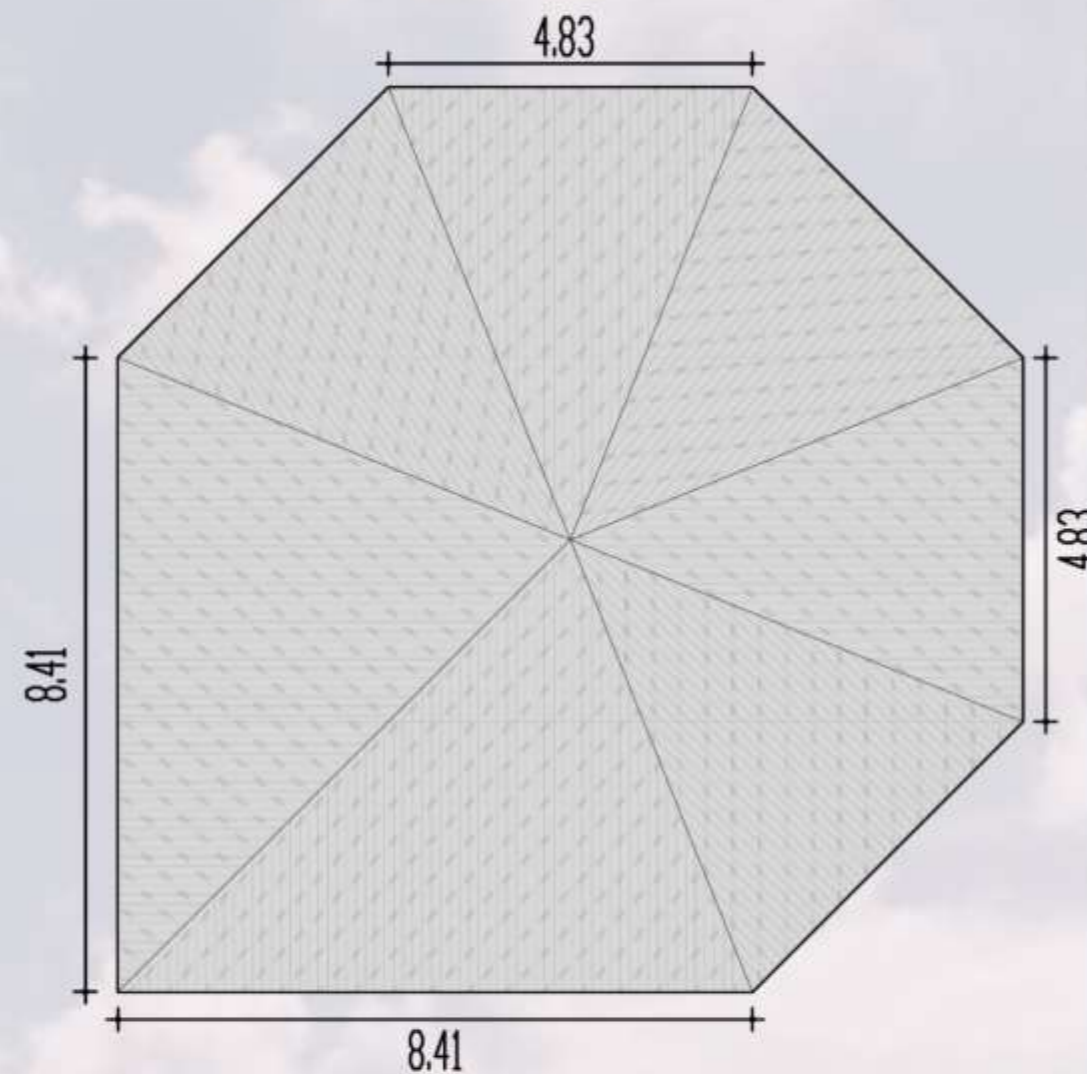
Foto 1: Vista hacia el Club Ferroviario



IMPLANTACIÓN - ESPACIO P.A "7" N. +5.75 ESC: 1--100



Foto 2: Vista hacia el Club Ferroviario



CUBIERTA - ESPACIO P.A "7" N. +5.75 ESC: 1--100

01

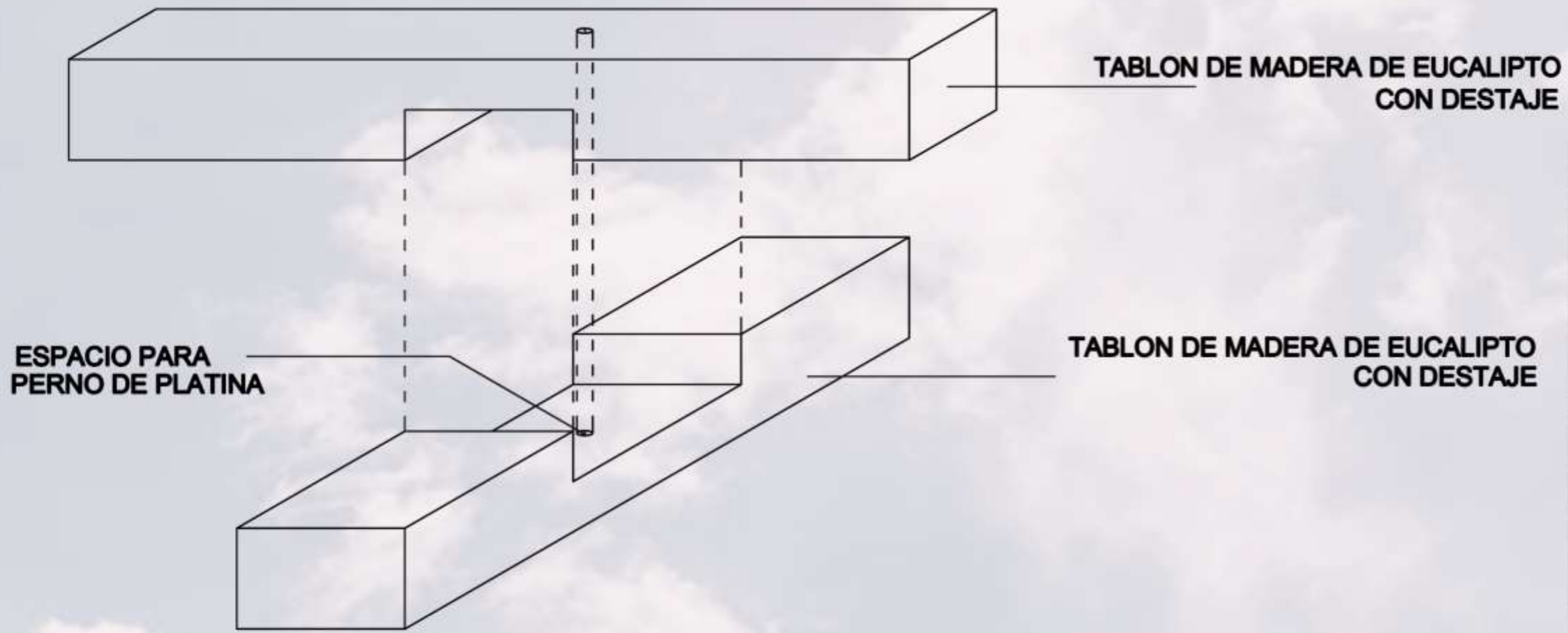
CONTENIDO

Implantación Club Ferroviario
Cubierta Club Ferroviario
Renders Club Ferroviario

CLUB FERROVIARIO

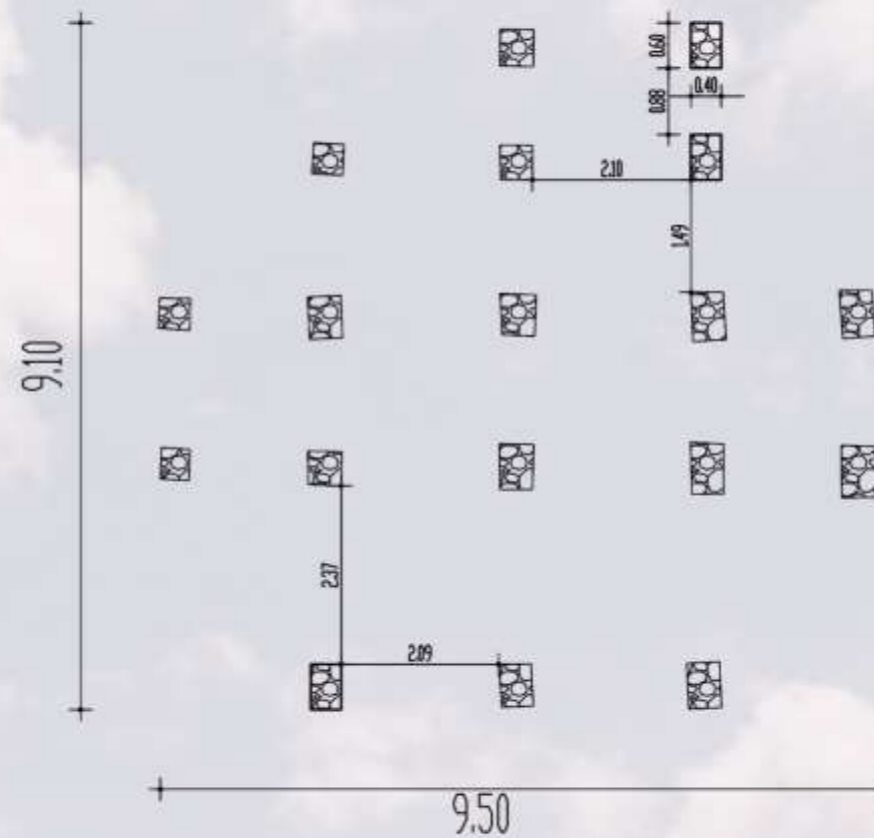
Es uno de los lugares mas recordados por los habitantes de La Gerencia y que más nostalgia despierta ya que el mismo servía como punto de reunión de los habitantes y trabajadores del lugar, el cual servía bebidas y snacks, además de la proyección de películas los fines de semana, provocando de esta manera su presencia en la propuesta de la manera mas similar posible.





DETALLE UNION DE VIGAS - ESPACIO P.A "7"

ESC: 1--100



BASES DE PIEDRA - ESPACIO P.A "7" N+ 0.00

ESC: 1--100

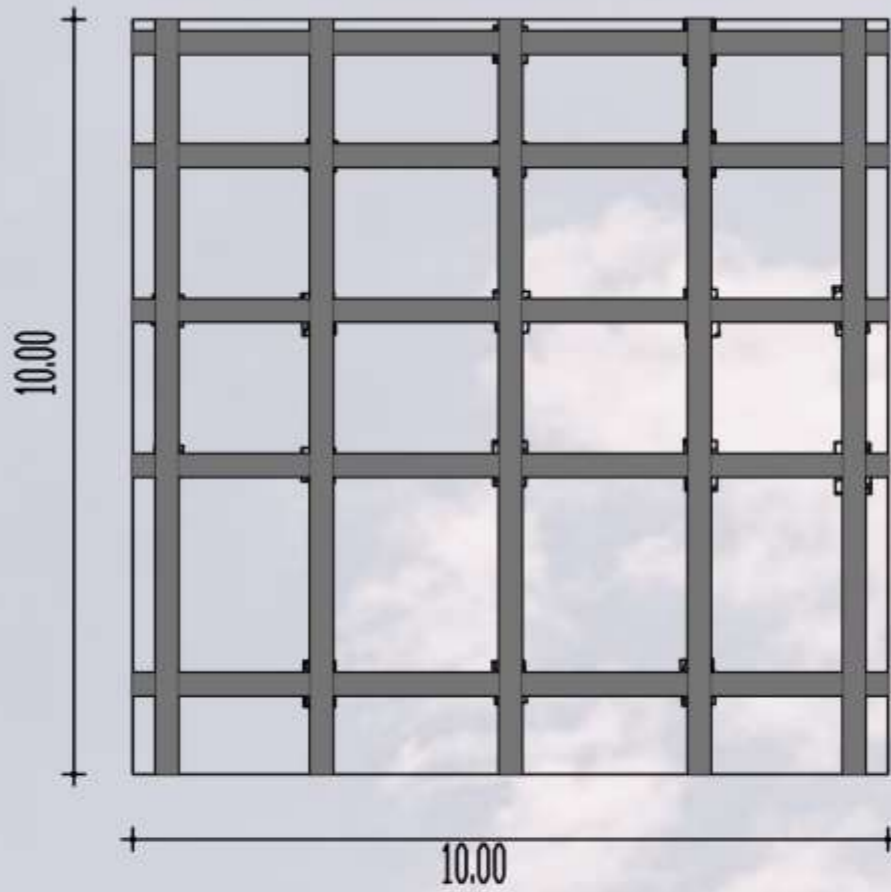
02

CONTENIDO

Detalle Unión de Vigas
Club Ferroviario

Bases de Piedra
Club Ferroviario





ENTRAMADO DE VIGAS - ESPACIO P.A "7" N. +0.90

ESC: 1--100



Foto 3: Vista Interior Club Ferroviario



03



Foto 3: Vista Interior Club Ferroviario

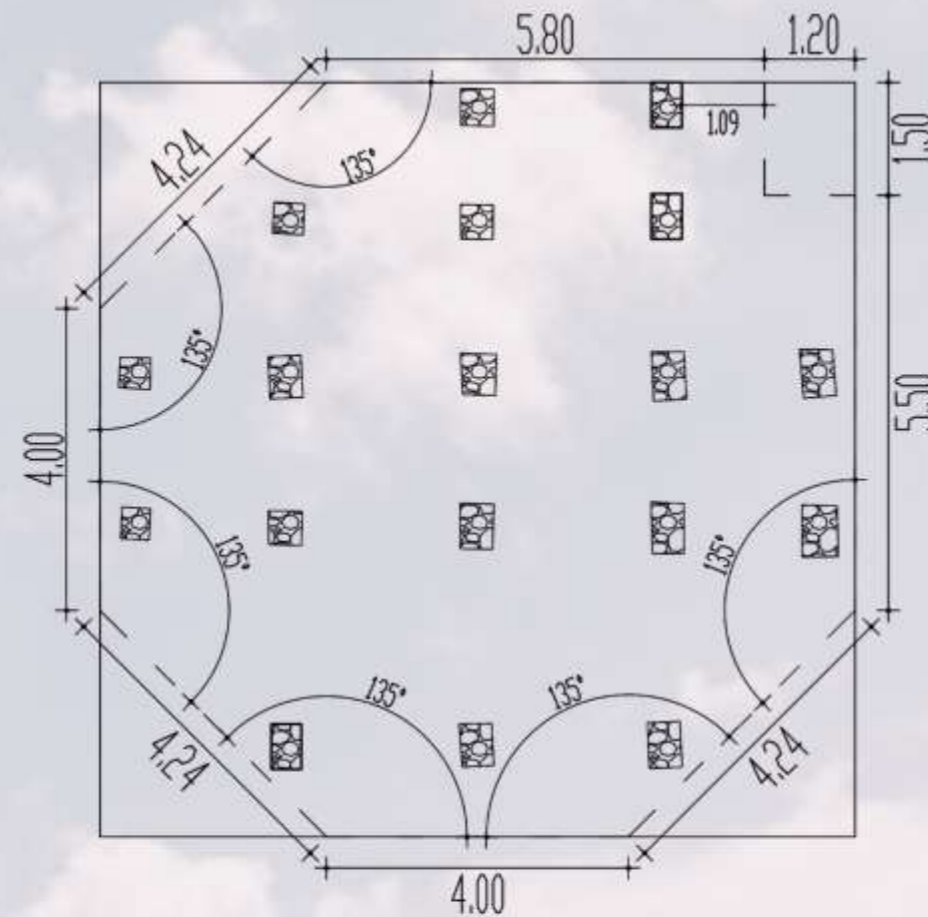


FIGURA DE LA PLANTA - ESPACIO P.A "7" N. +0.90

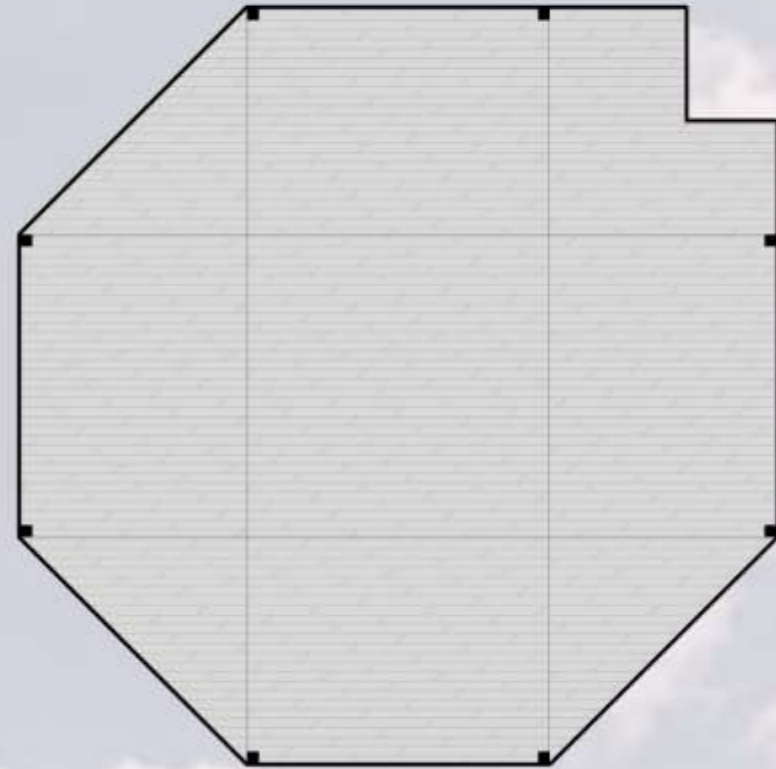
ESC: 1--100

CONTENIDO

Entramado de vigas
Club Ferroviario

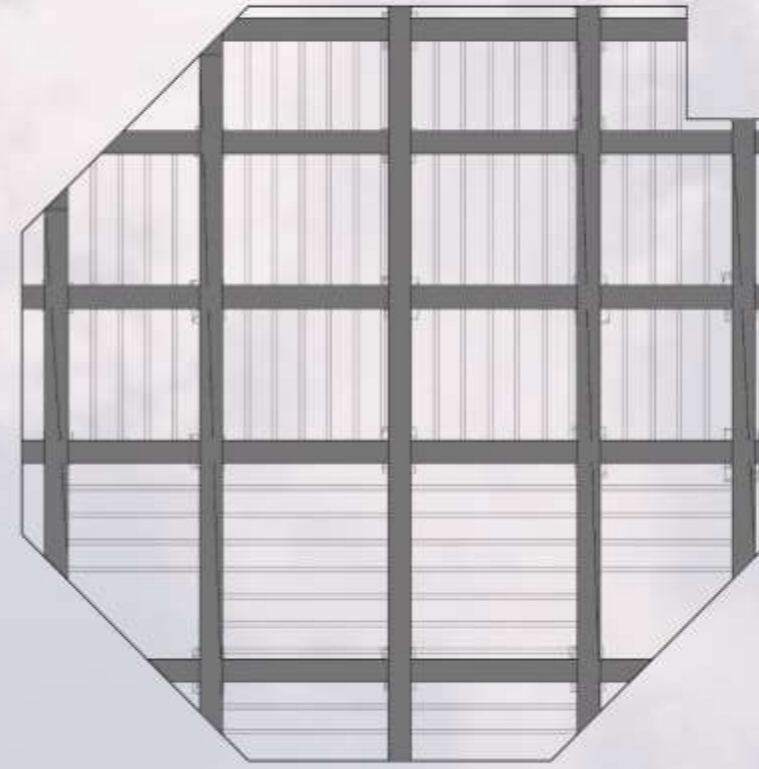
Figura de la Planta
Club Ferroviario





**TABLEROS DE MADERA PARA PISOS
ESPACIO P.A "7" N. +0.90**

ESC: 1--100



**ENTRAMADO DE VIGAS Y PISO
ESPACIO P.A "7" N. +0.90**

ESC: 1--100

04



Foto 5: Vista Interior Club Ferroviario



Foto 6: Vista Interior Club Ferroviario

CONTENIDO

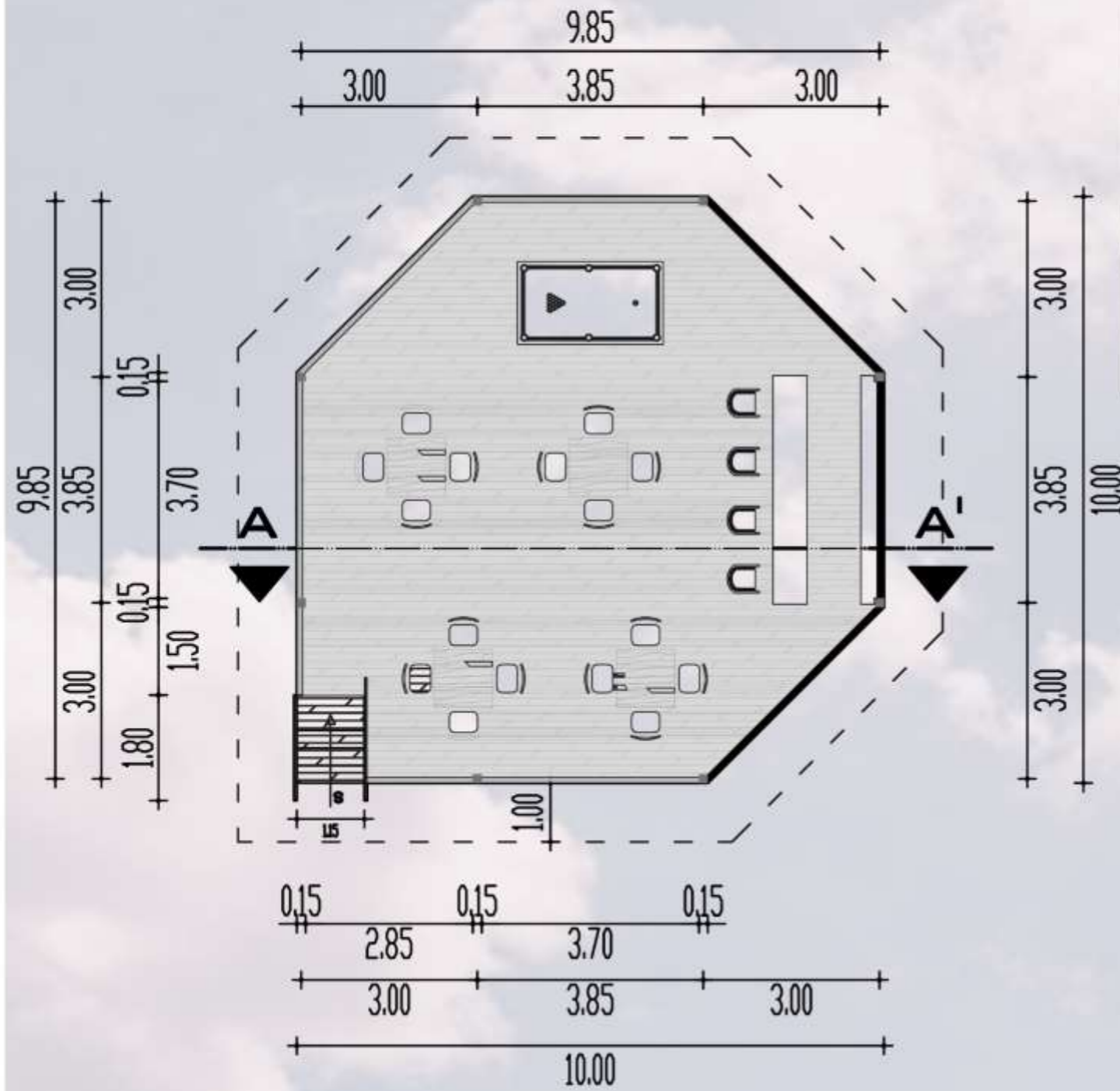
Vigas en Forma de la Planta
Club Ferroviario

Entramado de vigas y piso
Club Ferroviario

Tableros de Madera para
pisos Club Ferroviario

Render Interior
Club Ferroviario





PLANTA -- ESPACIO P.A "7" N. +0.90 ESC: 1--100



Foto 6: Vista Exterior Club Ferroviario

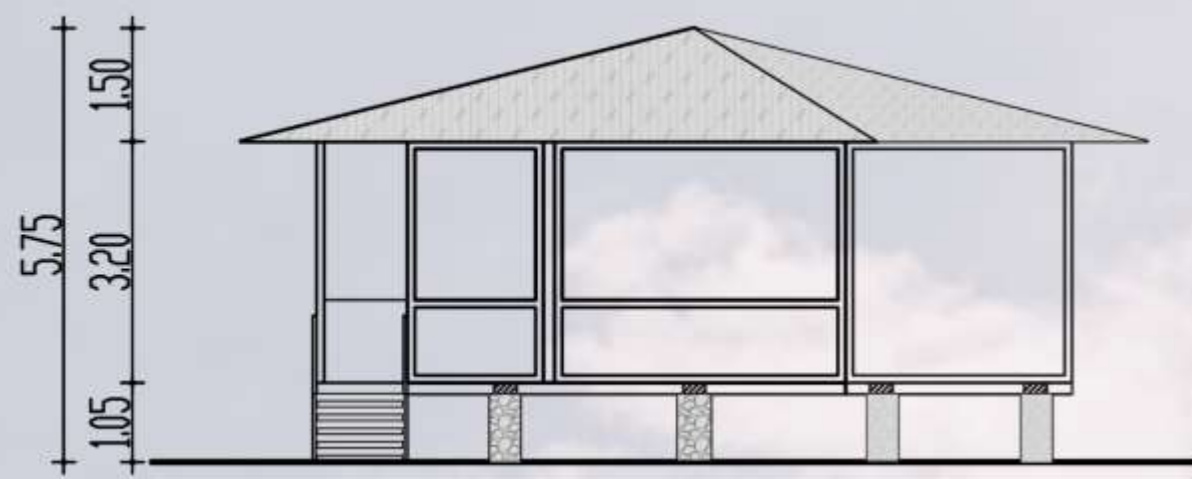
05

CONTENIDO

Planta
Club Ferroviario

RenderExterior
Club Ferroviario

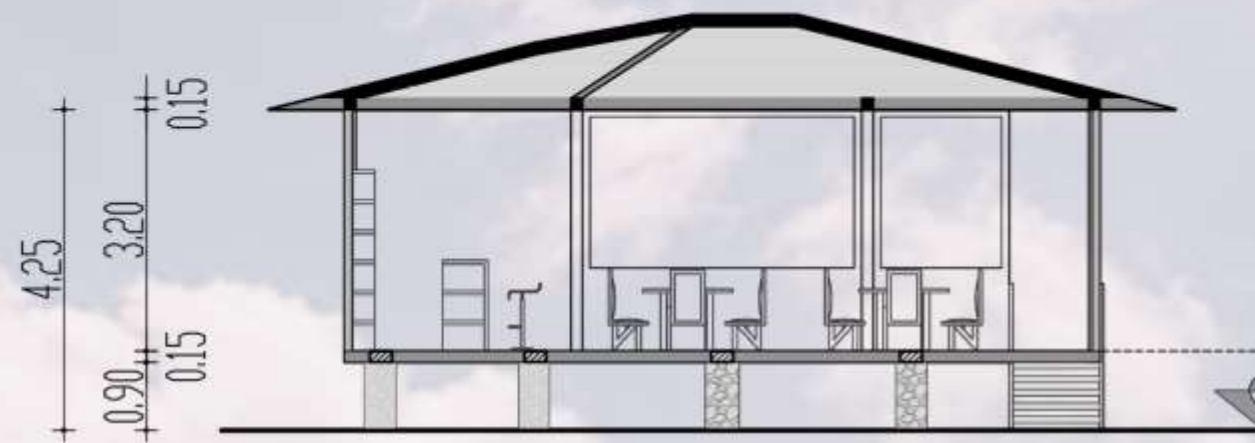




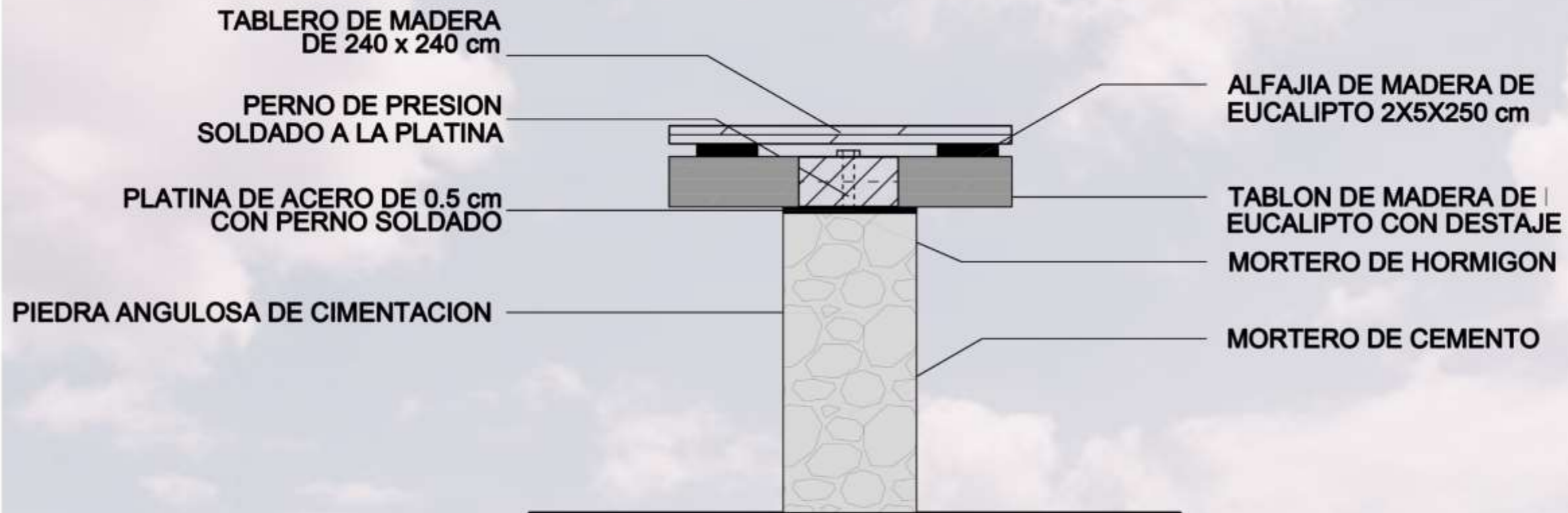
FACHADA FRONTAL - ESPACIO P.A "7" ESC: 1--100



FACHADA IZQUIERDA - ESPACIO P.A "7" ESC: 1--100



CORTE A-A' - ESPACIO P.A "7" ESC: 1--100



DETALLE CIMIENTOS Y PISOS - ESPACIO P.A "7" ESC: 1--100

06

- Fachada Frontal Club Ferroviario
- Fachada Izquierda Club Ferroviario
- Corte A-A' Club Ferroviario
- Detalle cimientos y Piso Club Ferroviario





UBICACIÓN



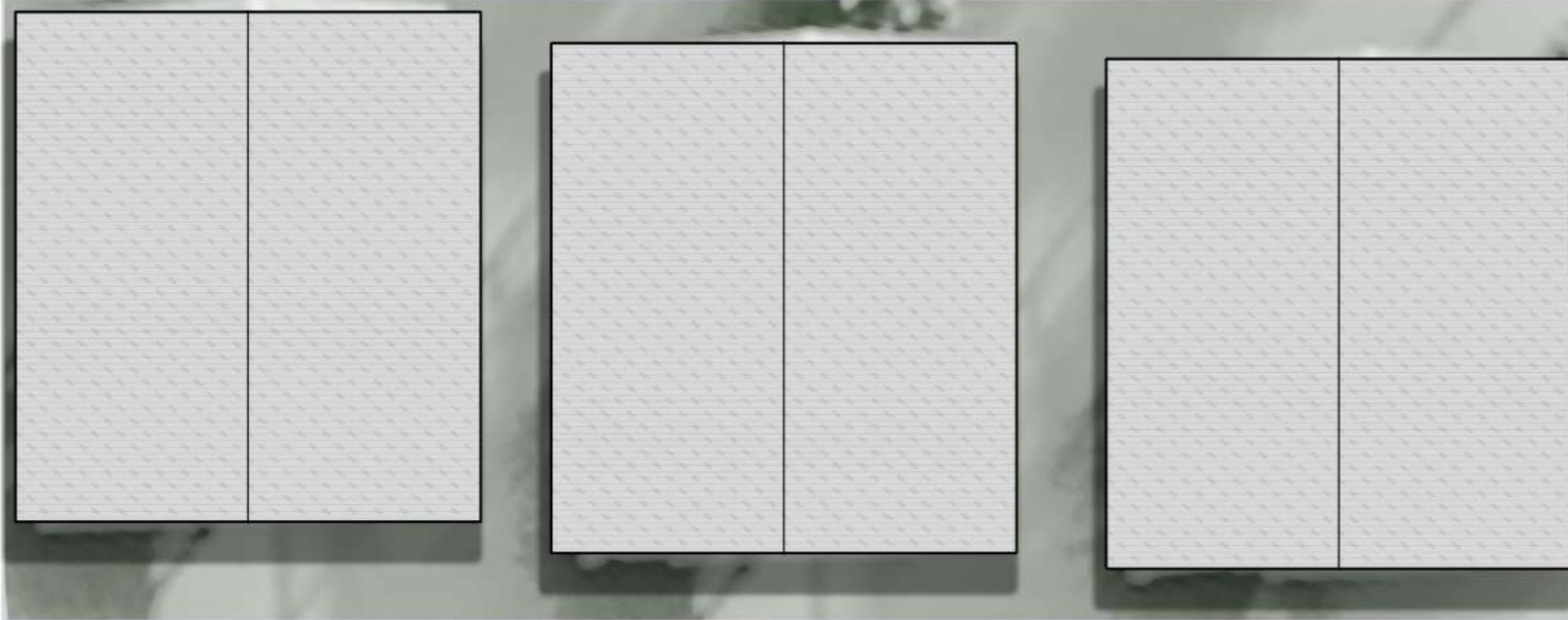
01

CONTENIDO

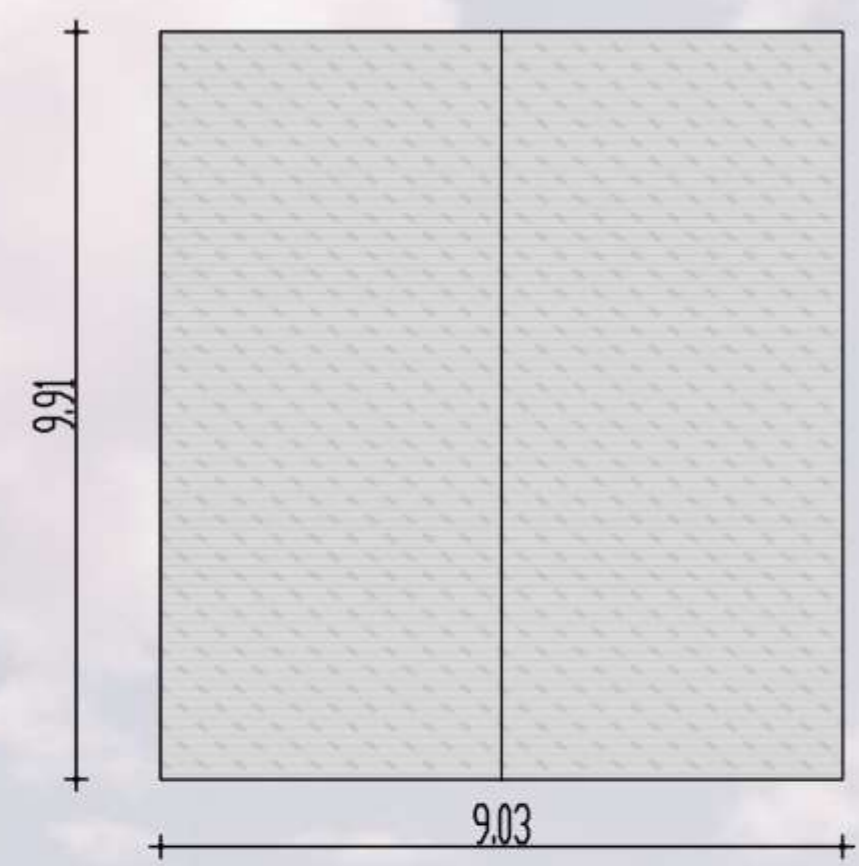
- Implantación Barbacoa
- Planta Barbacoa
- Fachada Frontal Barbacoa

BARBACOA

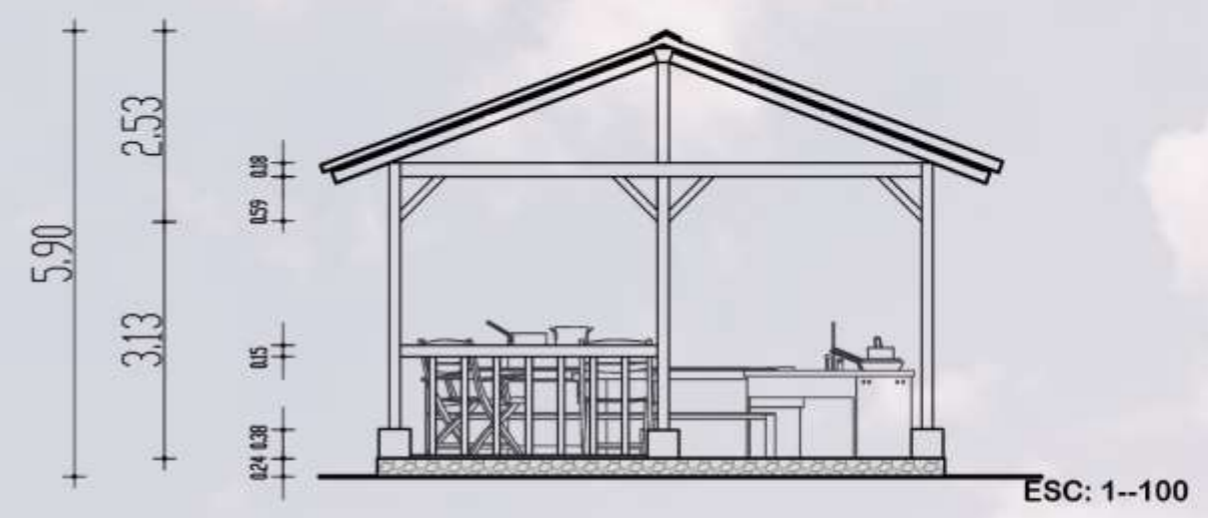
Con el fin de brindar un mayor confort a los turistas del complejo se propone la creación de espacios destinados a la barbacoa para los visitantes que decidan preparar sus propios alimentos, esta actividad se está dando con mayor frecuencia en este tipo de espacios recreativos, por lo tanto, su implementación es necesaria.



IMPLANTACIÓN - ESPACIO P.A "8" N. +5.90 ESC: 1--100

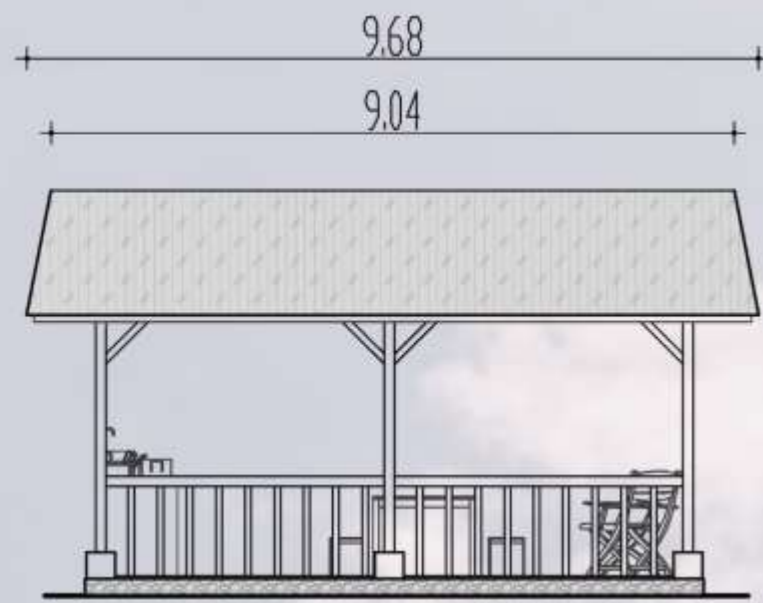


CUBIERTA - ESPACIO P.A "8" N. +5.90 ESC: 1--100



FACHADA FRONTAL - ESPACIO P.A "8" N. +0.18 ESC: 1--100





FACHADA LATERAL DERECHA -
ESPACIO P.A "8" N. +0.18

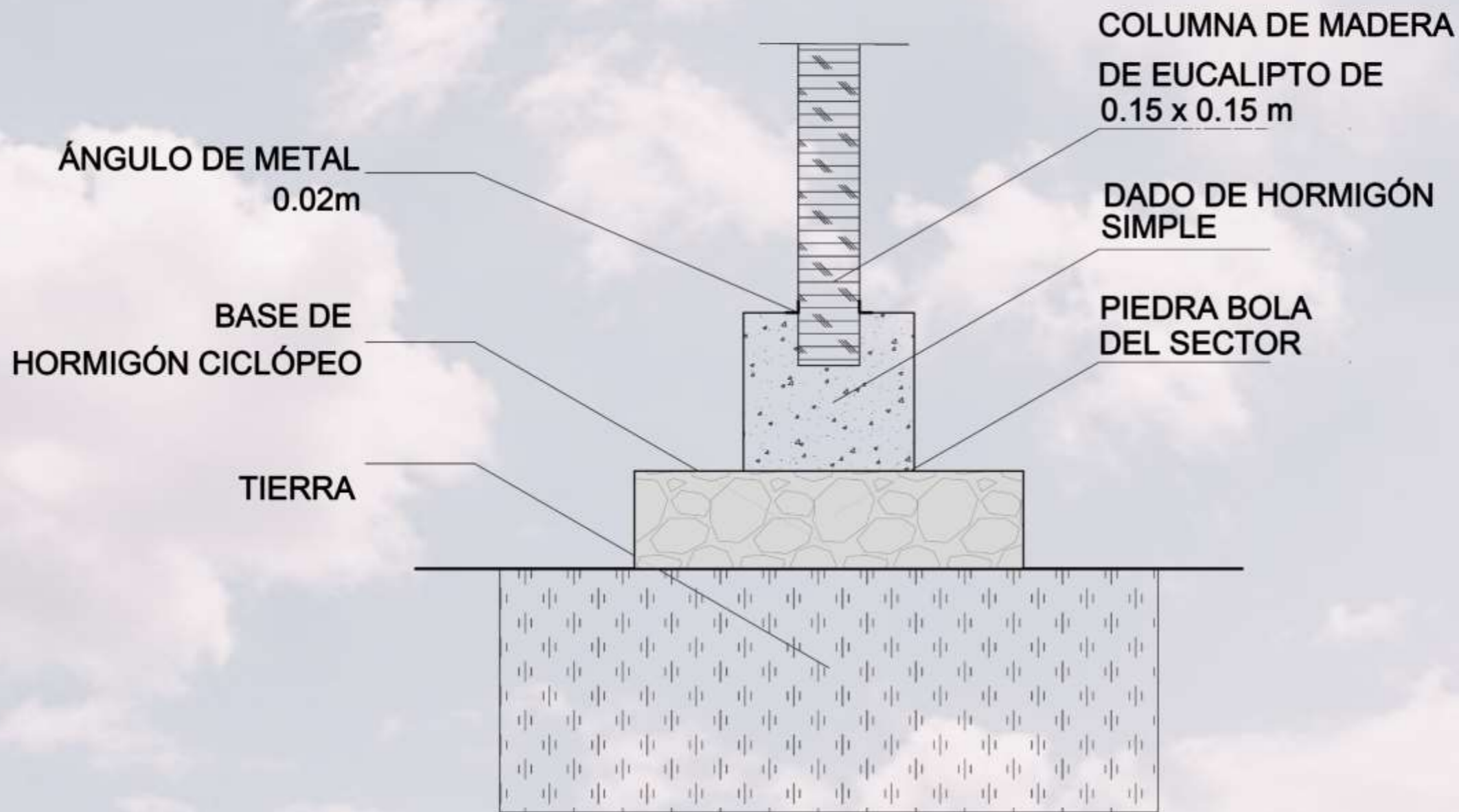
ESC: 1--100



Foto 1: Vista lateral BBQ



Foto 2: Vista Interior BBQ



DETALLE CIMENTACIÓN - ESPACIO P.A "8" N. +0.18

ESC: 1--100

02

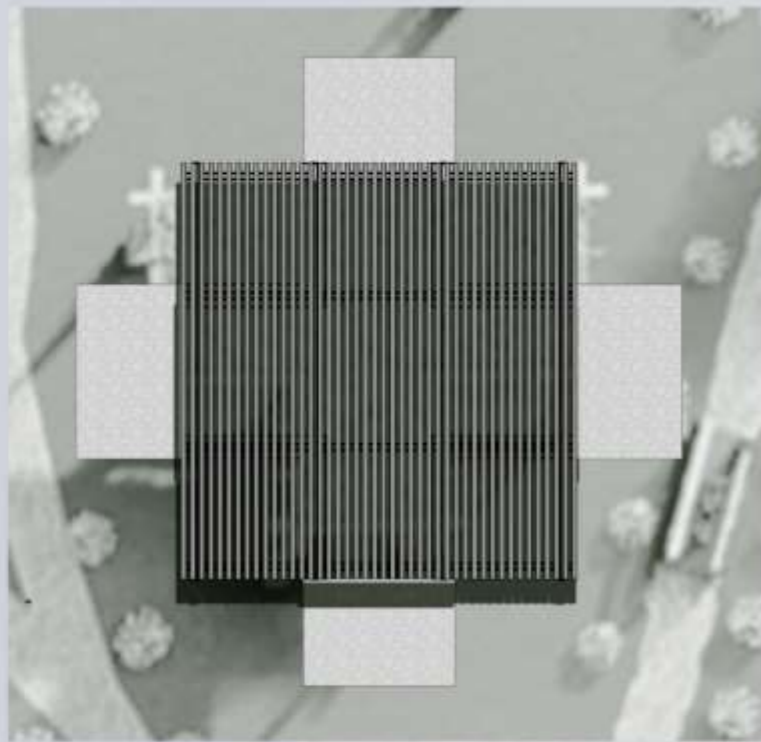
CONTENIDO

Fachada Lateral
Derecha Barbacoa

Detalle constructivo
Barbacoa

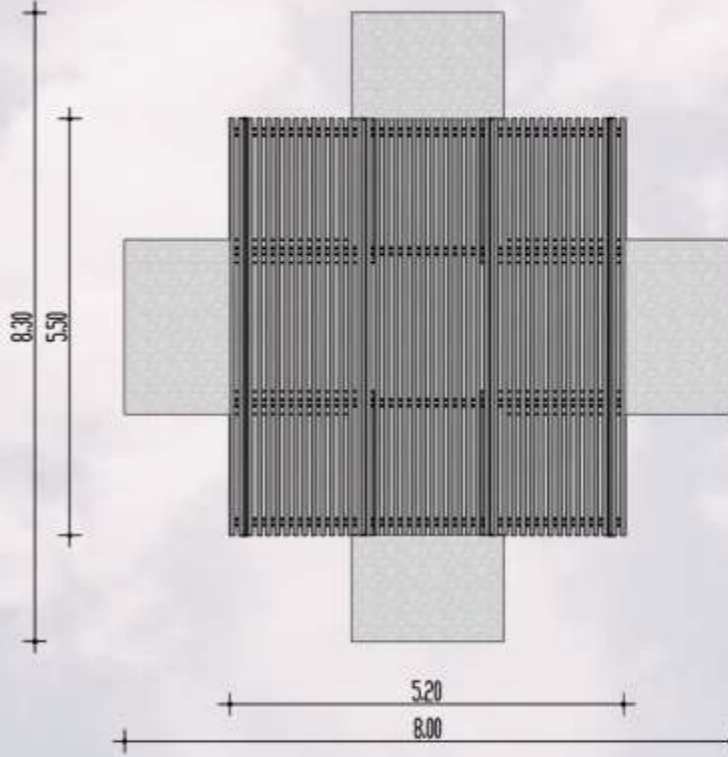
Renders Barbacoa





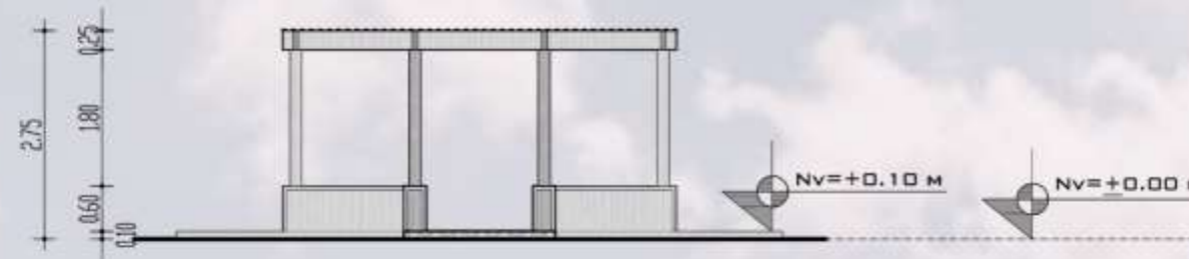
IMPLANTACIÓN - ESPACIO P.A "9" N. +2.75

ESC: 1--100



CUBIERTA - ESPACIO P.A "9" N. +2.75

ESC: 1--100



FACHADA FRONTAL - ESPACIO P.A "9" N. +0.18

ESC: 1--100

PERNO AUTOPERFORANTE INOXIDABLE DE 3"

SEPARACION DE 6 cm ENTRE ALFAJIAS

UNION DE VIGA A COLUMNA POR MEDIO DE PLATINA METALICA EN FORMA DE ANGULO DE 3mm DE ESPESOR

DETALLE DE CUBIERTA P.A "9" N. +0.18

ESC: 1--100



ALFAJIA DE MADERA DE EUCALIPTO DE 06 x 02 x 275 cm LIJADA Y TRATADA CON 2 MANOS DE MADEREC - PINTUCO

VIGA DE MADERA DE EUCALIPTO DE 08 x 25 x 260 cm LIJADA Y TRATADA CON 2 MANOS DE MADEREC - PINTUCO

COLUMNA DE MADERA DE EUCALIPTO DE 15 x 15 x 240 cm LIJADA Y TRATADA CON 2 MANOS DE MADEREC - PINTUCO



UBICACIÓN



01

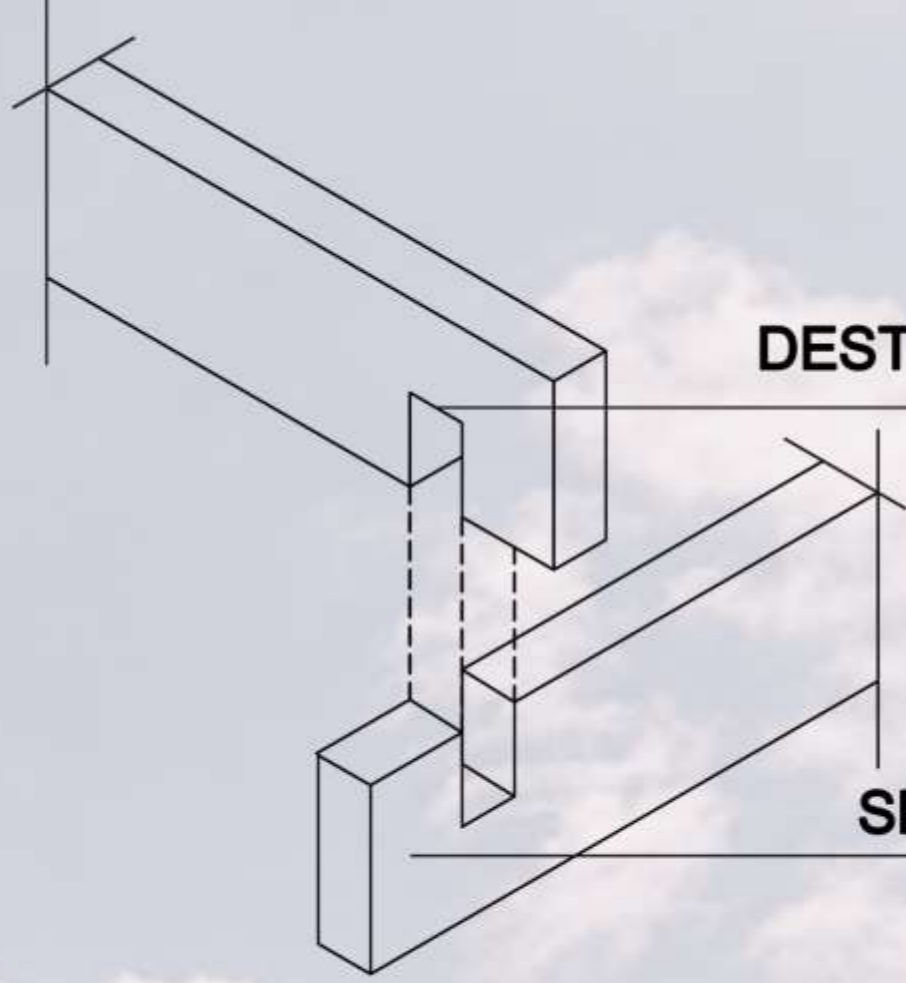
CONTENIDO

Implantación Restaurante

DESCANSO

Parte de los espacios destinados al descanso y la contemplación del paisaje, es un espacio céntrico con la con la propuesta de una pérgola con plantas de tipo enredadera para generar un espacio amigable, además del aprovechamiento para las fotografías de visitantes y del paisaje inigualable que ofrece este complejo.





DESTAJE DE 8 X 12 cm PARA ENSAMBLE DE VIGAS

SERPARACION DE 10 cm DEL BORDE DE LA VIGA

DETALLE UNION VIGA - ESPACIO P.A "9" N. +0.18

ESC: 1--100

02



Foto 1: Vista hacia el área de descanso



Foto 2: Vista hacia el área de descanso

CONTENIDO

Detalle constructivo
Pérgola de descanso

Renders pérgola de
descanso





UBICACIÓN



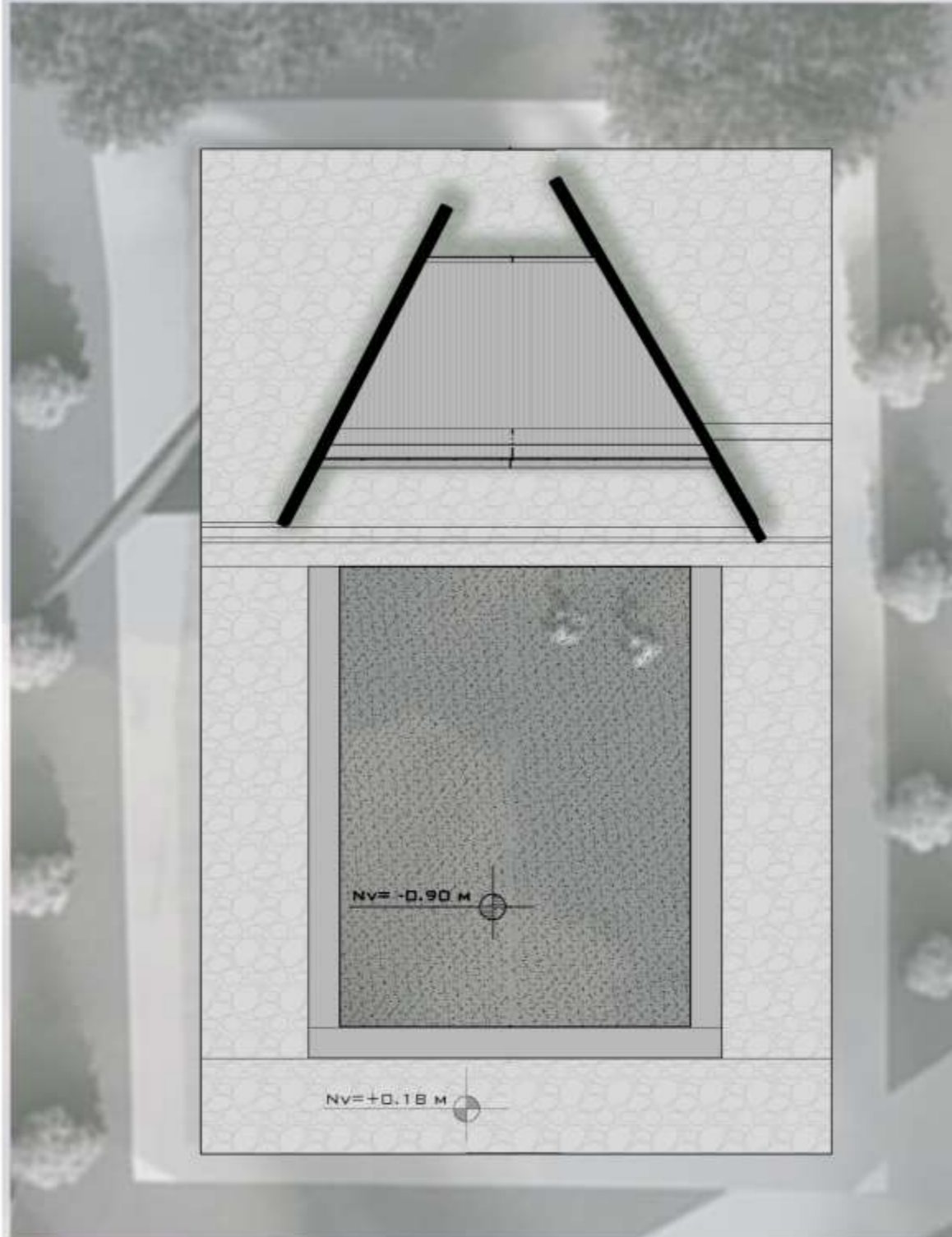
01

CONTENIDO

Implantación Cinema
Planta Baja Cinema

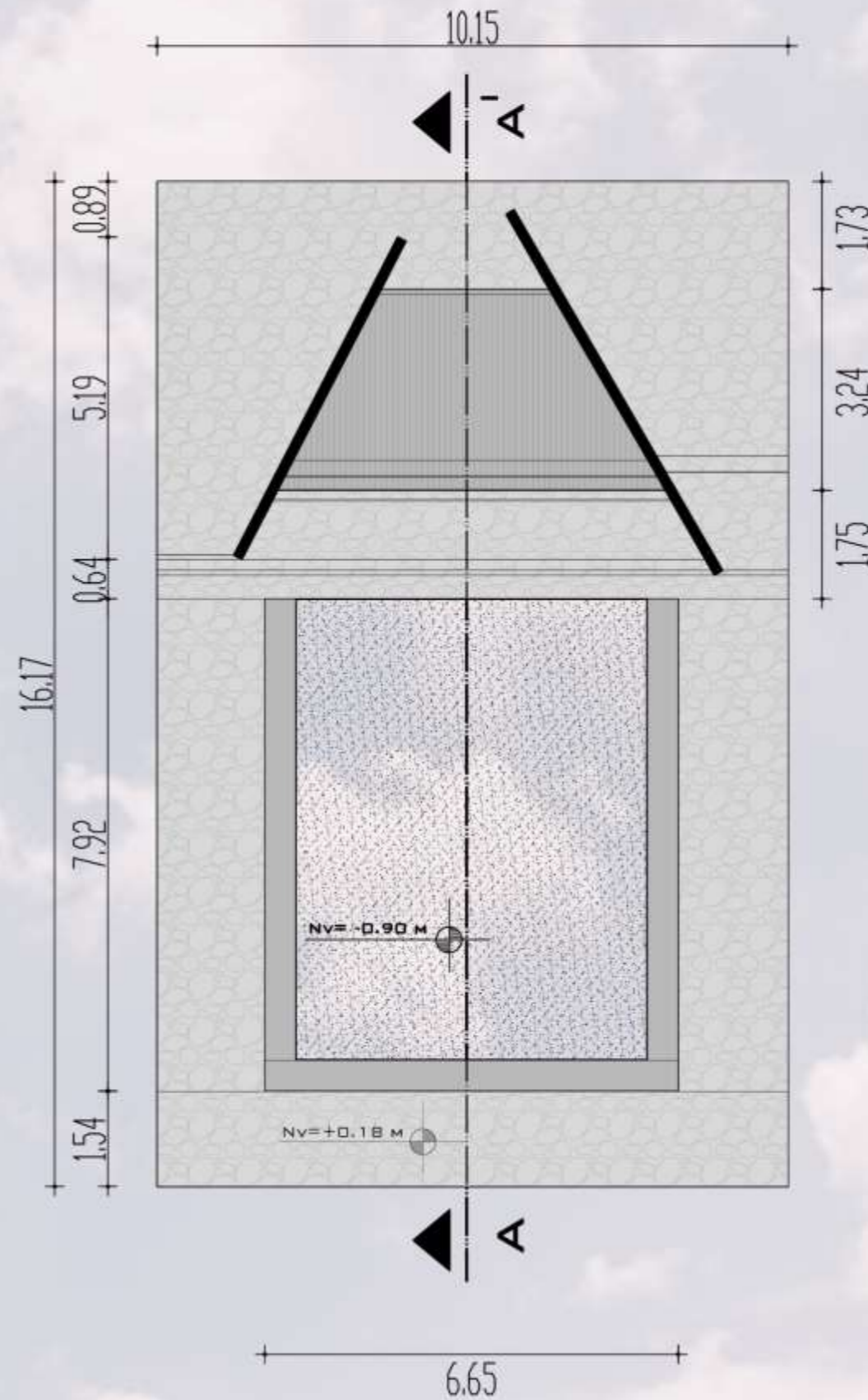
CINEMA

La propuesta de cinema se trata de un cine al aire libre, se pretende recrear la actividad que se realizaba en el club ferroviario de manera que se mantenga viva esa tradición de la proyección de cintas cinematográficas para los habitantes en este caso a los residentes del complejo.



IMPLANTACIÓN - ESPACIO P.A "10" N. +0.18

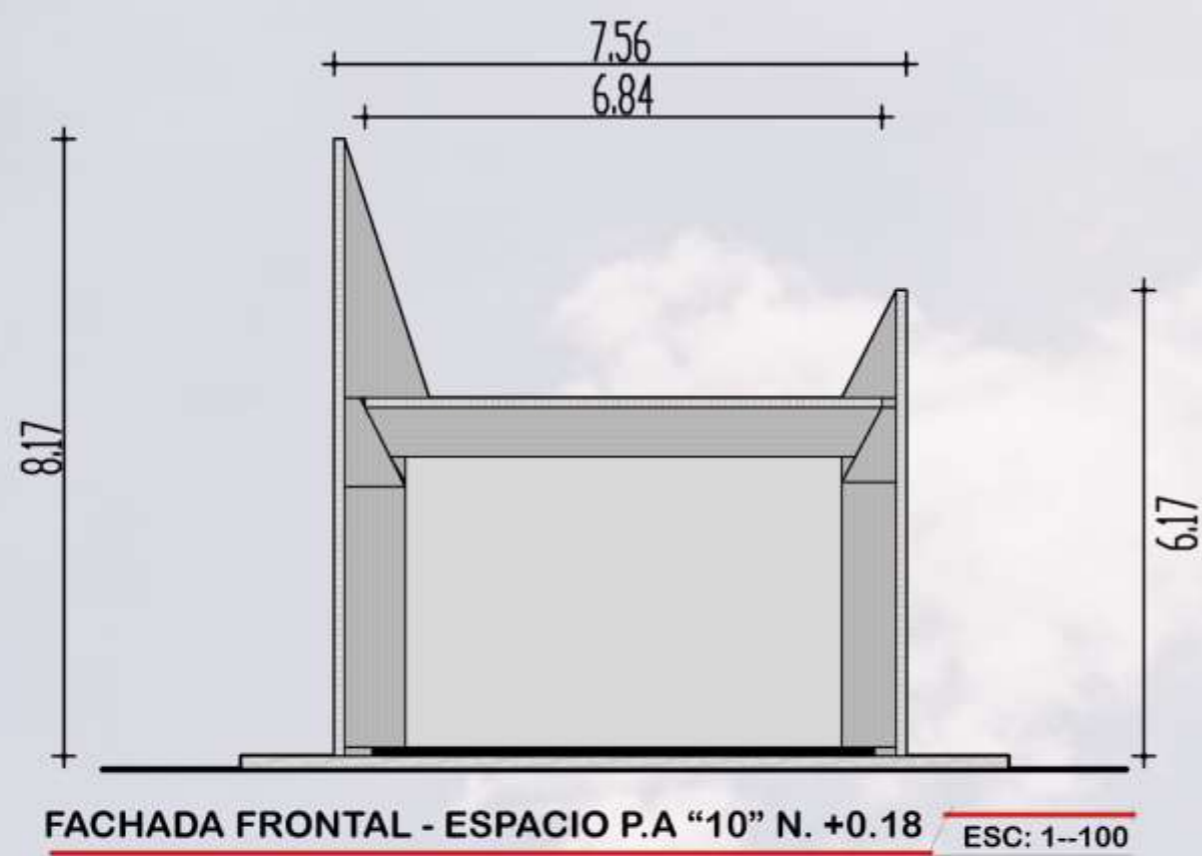
ESC: 1--100



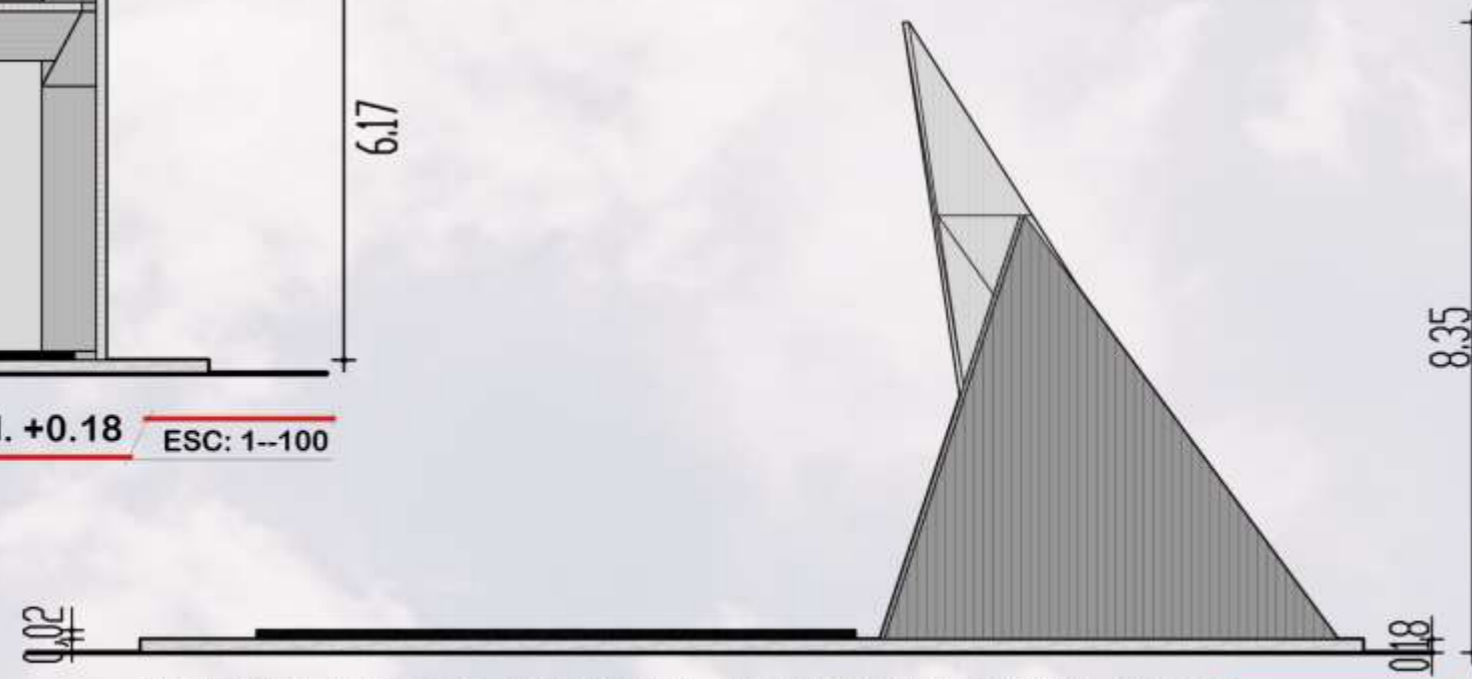
PLANTA - ESPACIO P.A "10" N. +0.18

ESC: 1--100

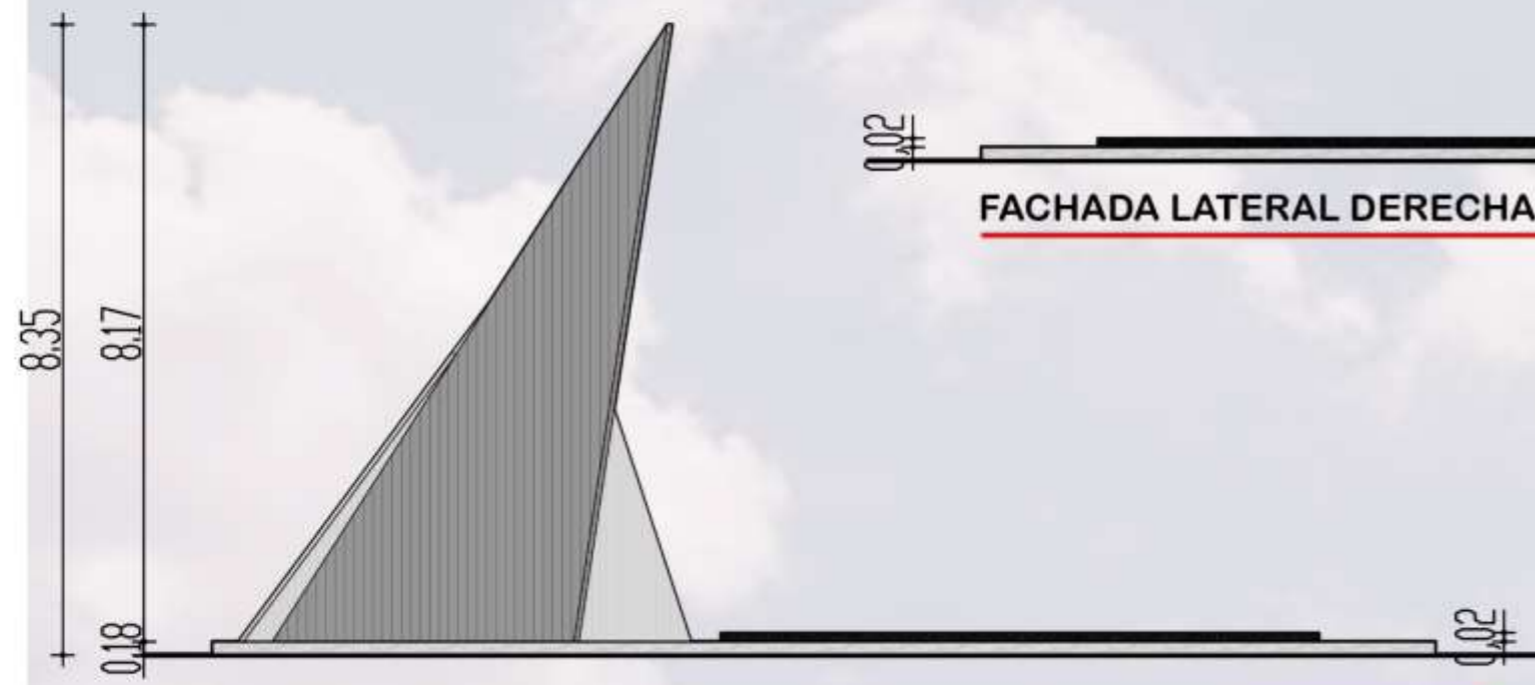




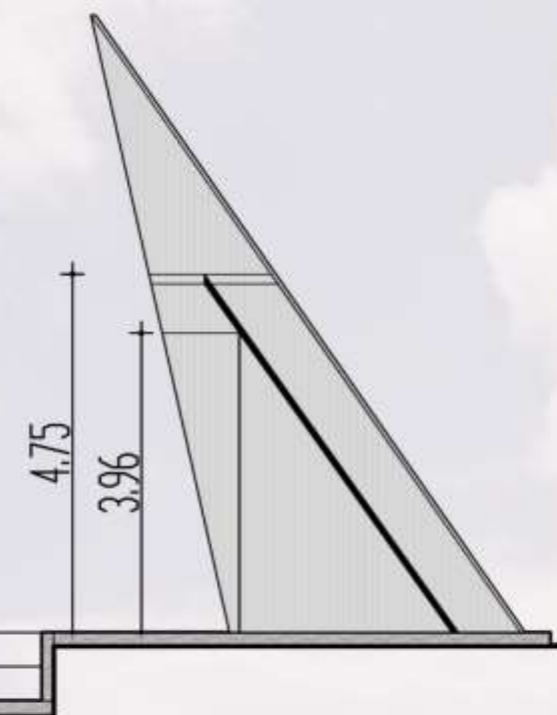
FACHADA FRONTAL - ESPACIO P.A "10" N. +0.18 ESC: 1--100



FACHADA LATERAL DERECHA - ESPACIO P.A "10" N. +0.18 ESC: 1--100



FACHADA LATERAL IZQUIERDA - ESPACIO P.A "10" N. +0.18 ESC: 1--100



CORTE A-- A' - ESPACIO P.A "10" N. +0.18 ESC: 1--100

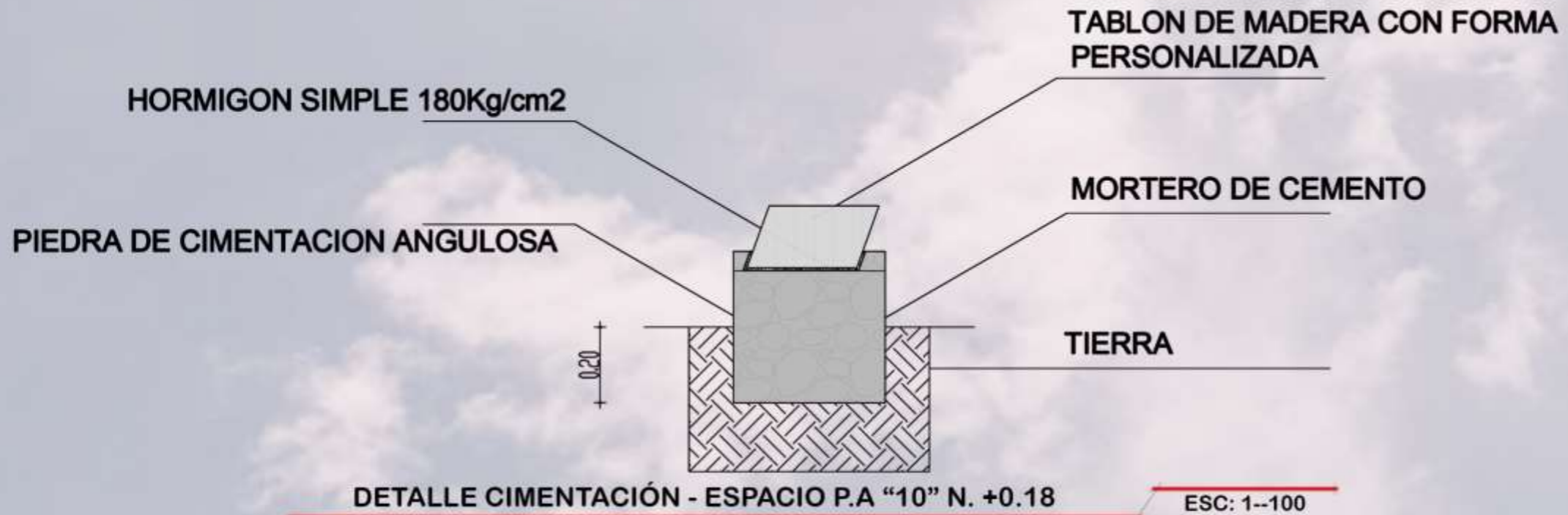


02

CONTENIDO

- Fachada Frontal Cinema
- Fachada Lateral Derecha Cinema
- Fachada Lateral Izquierda Cinema
- Corte A-A' Cinema





03



Foto 1: Vista lateral del Cinema



Foto 2: Vista lateral del Cinema



Foto 3: Vista lateral del Cinema



Foto 4: Vista lateral del Cinema

CONTENIDO

Detalle de Cinema
Renders Cinema





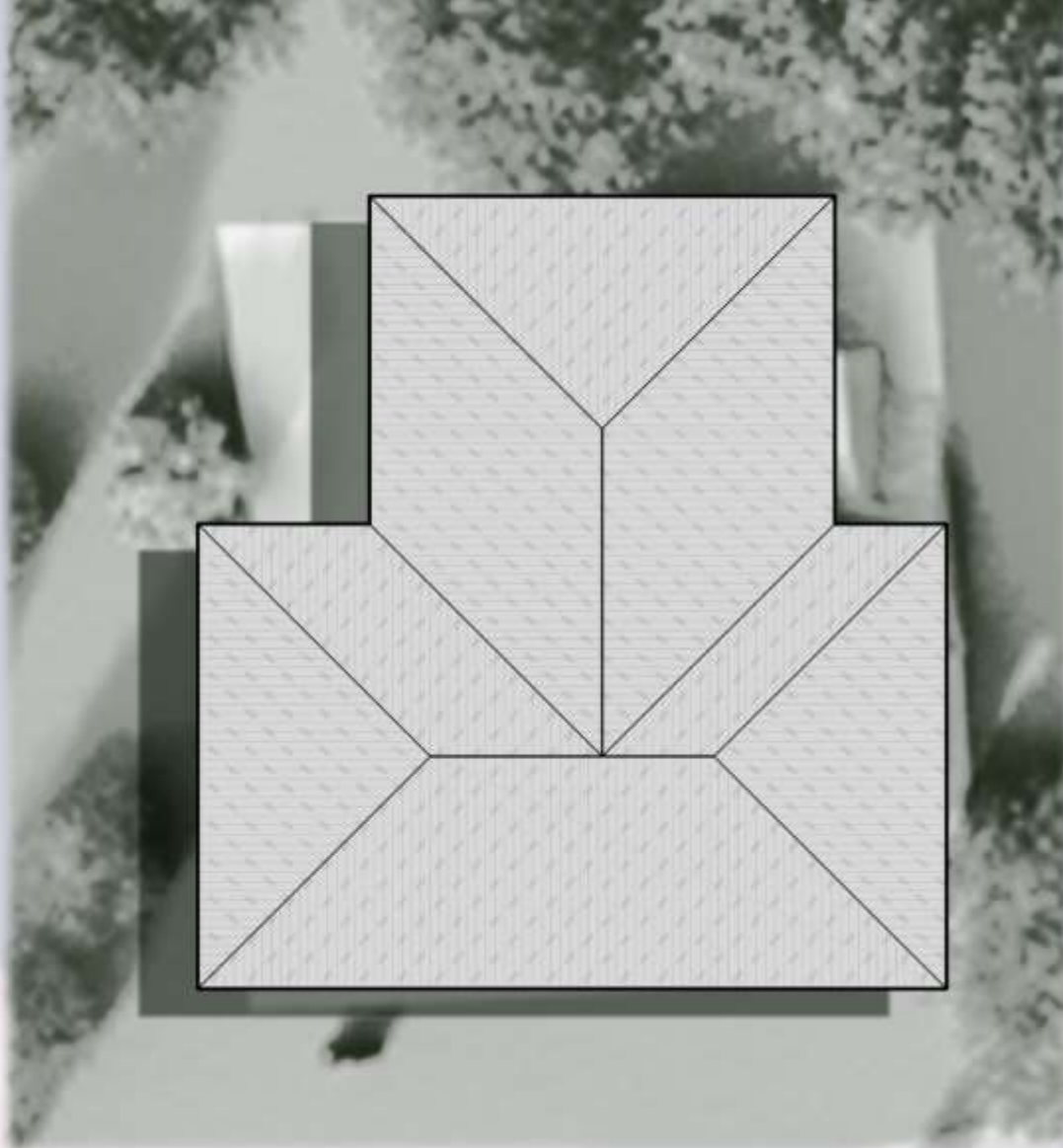
UBICACIÓN



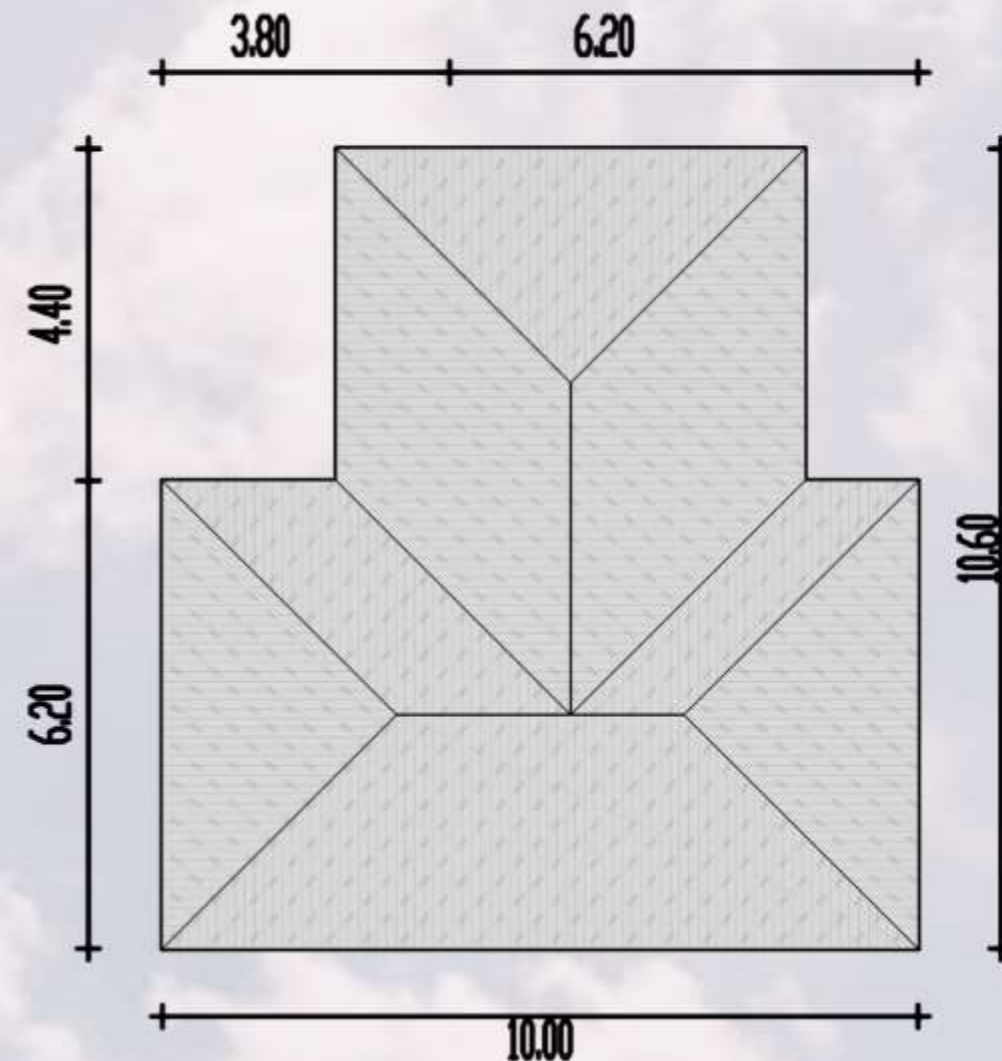
01

CONTENIDO

- Implantación
- Sala de exhibiciones
- Cubierta
- Sala de exhibiciones
- Renders
- Sala de exhibiciones



IMPLANTACIÓN - ESPACIO P.A "11" N. +3.52 ESC: 1--100



CUBIERTA - ESPACIO P.A "11" N. +3.52 ESC: 1--100

SALA DE EXHIBICIONES

En este espacio que se propone conservar, en él se desarrollaba el establecimiento llamado comisariato de ferrocarriles, el cual abastecía de insumos a los habitantes y trabajadores del complejo, el cual se fue perdiendo a medida que el abandono de La Gerencia se fue dando, la propuesta genera un espacio de exhibición de material ferroviario de tamaño pequeño.



Foto 1: Vista Exterior Sala de exhibición

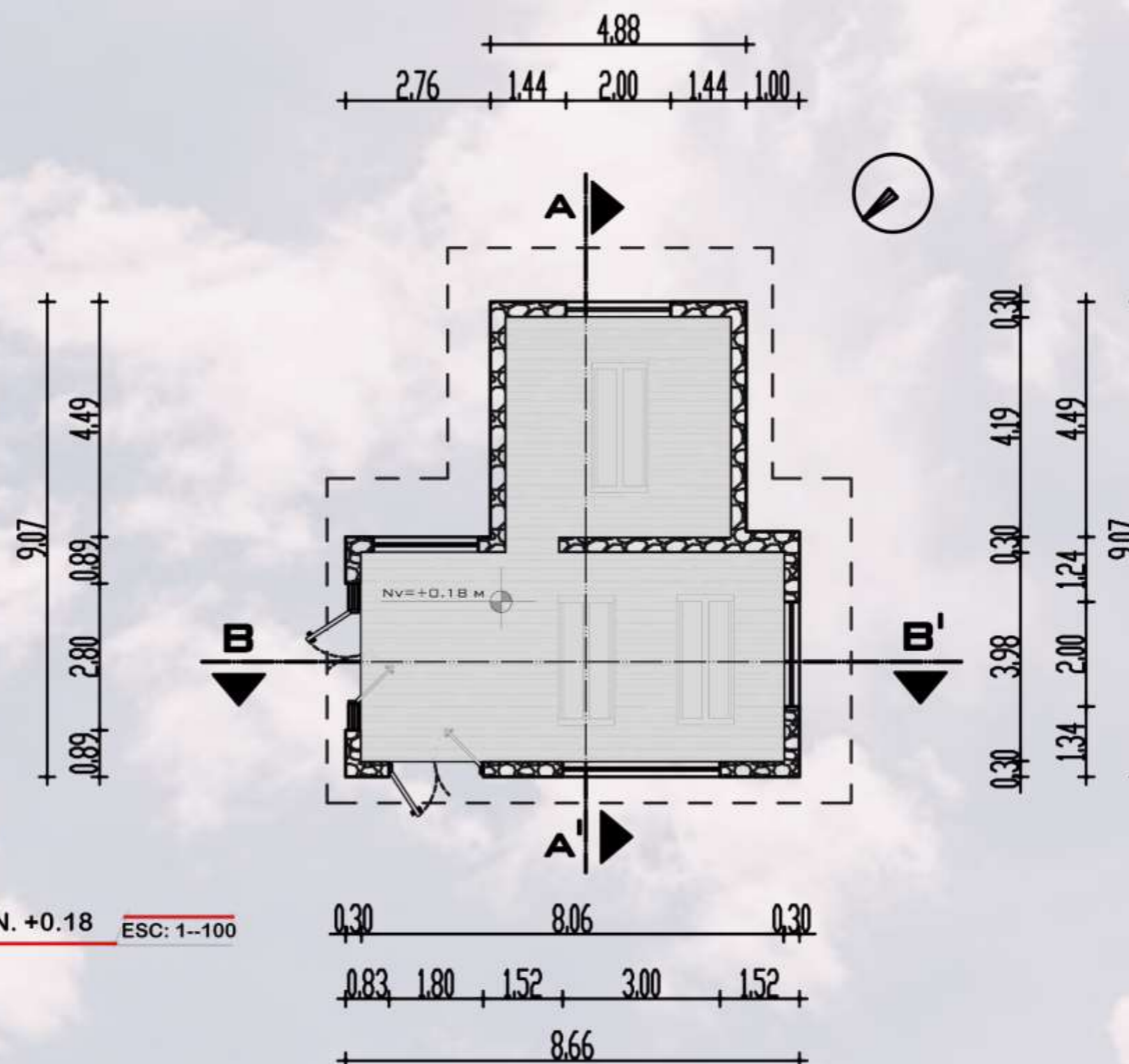


Foto 2: Vista Exterior Sala de exhibición

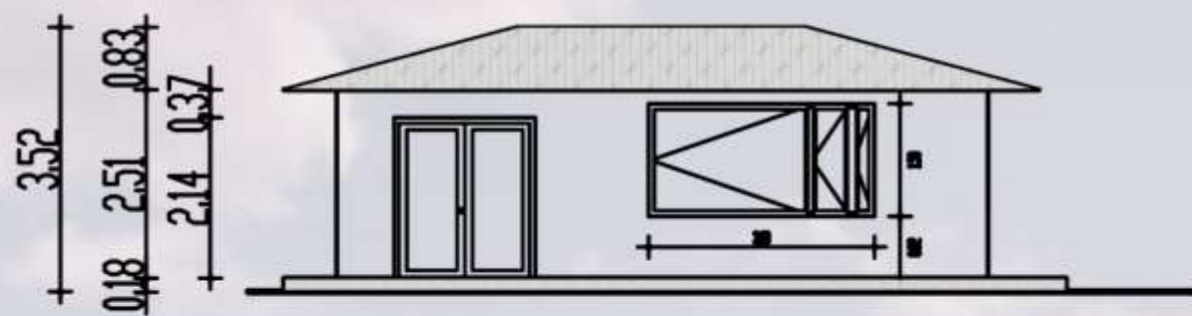


Foto 3: Vista Exterior Sala de exhibición

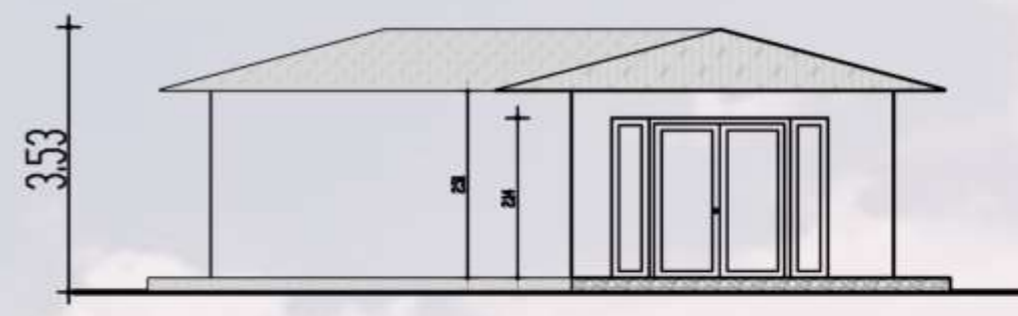




PLANTA - ESPACIO P.A "11" N. +0.18 ESC: 1--100



FACHADA FRONTAL - ESPACIO P.A "11" N. +0.18 ESC: 1--100



FACHADA LATERAL IZQUIERDA ESPACIO P.A "11" N. +0.18 ESC: 1--100

02

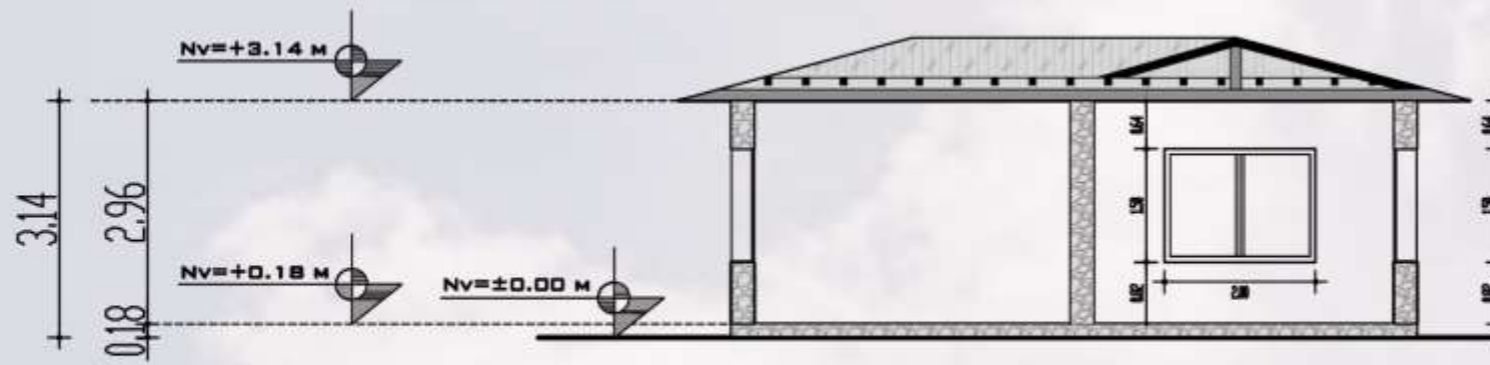
CONTENIDO

Planta
Sala de exhibiciones

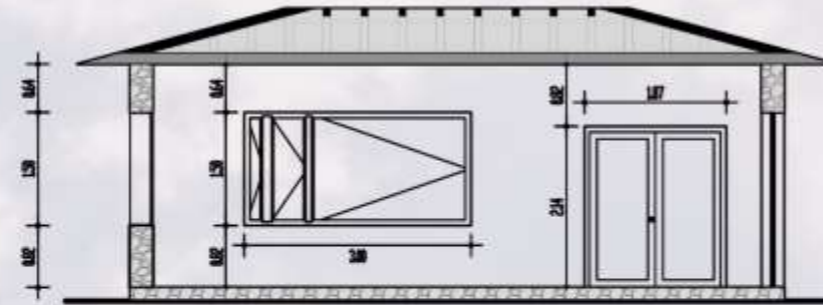
Fachada Frontal
Sala de exhibiciones

Fachada Lateral Izquierda
Sala de exhibiciones





CORTE A-- A' - ESPACIO P.A "11" N. +0.18 ESC: 1--100



CORTE B-- B' - ESPACIO P.A "11" N. +0.18 ESC: 1--100



Foto 4: Vista panorámica de la Sala de exhibiciones

03

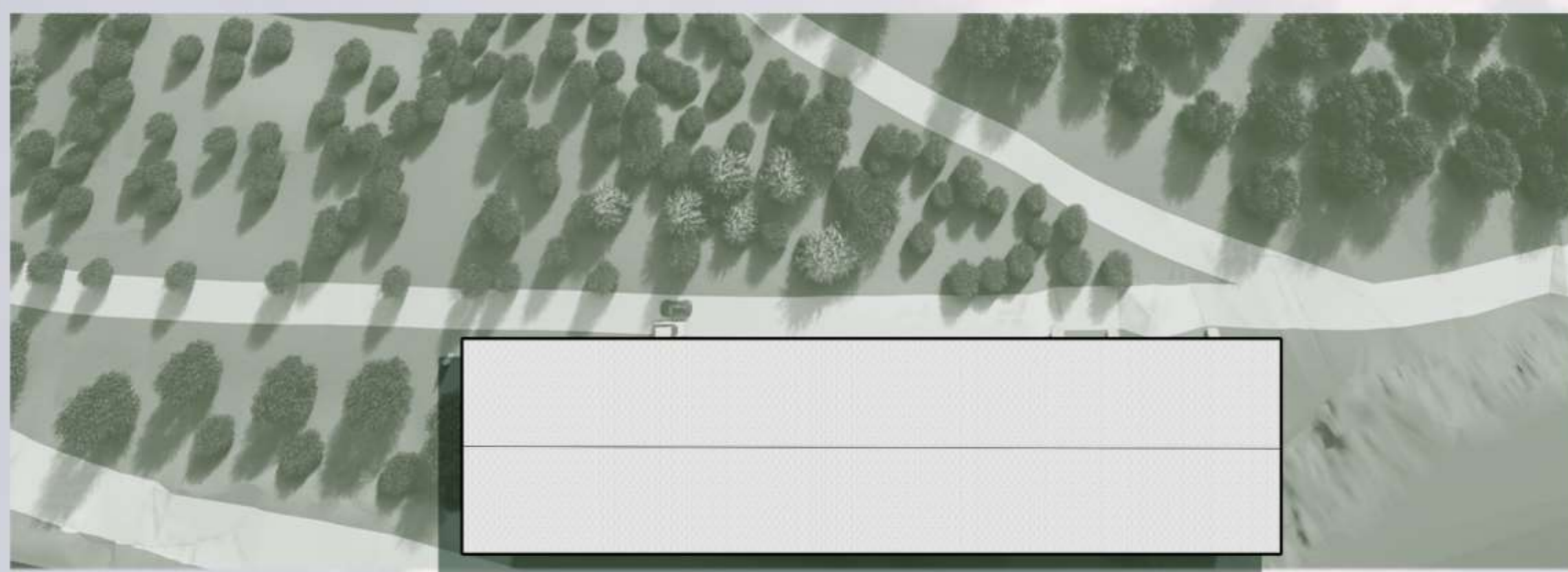
CONTENIDO

- Corte A-A' Sala de exhibiciones
- Corte B-B' Restaurante Sala de exhibiciones





UBICACIÓN



IMPLANTACIÓN - ESPACIO P.A "12" N. +11.44

SIN ESCALA

01

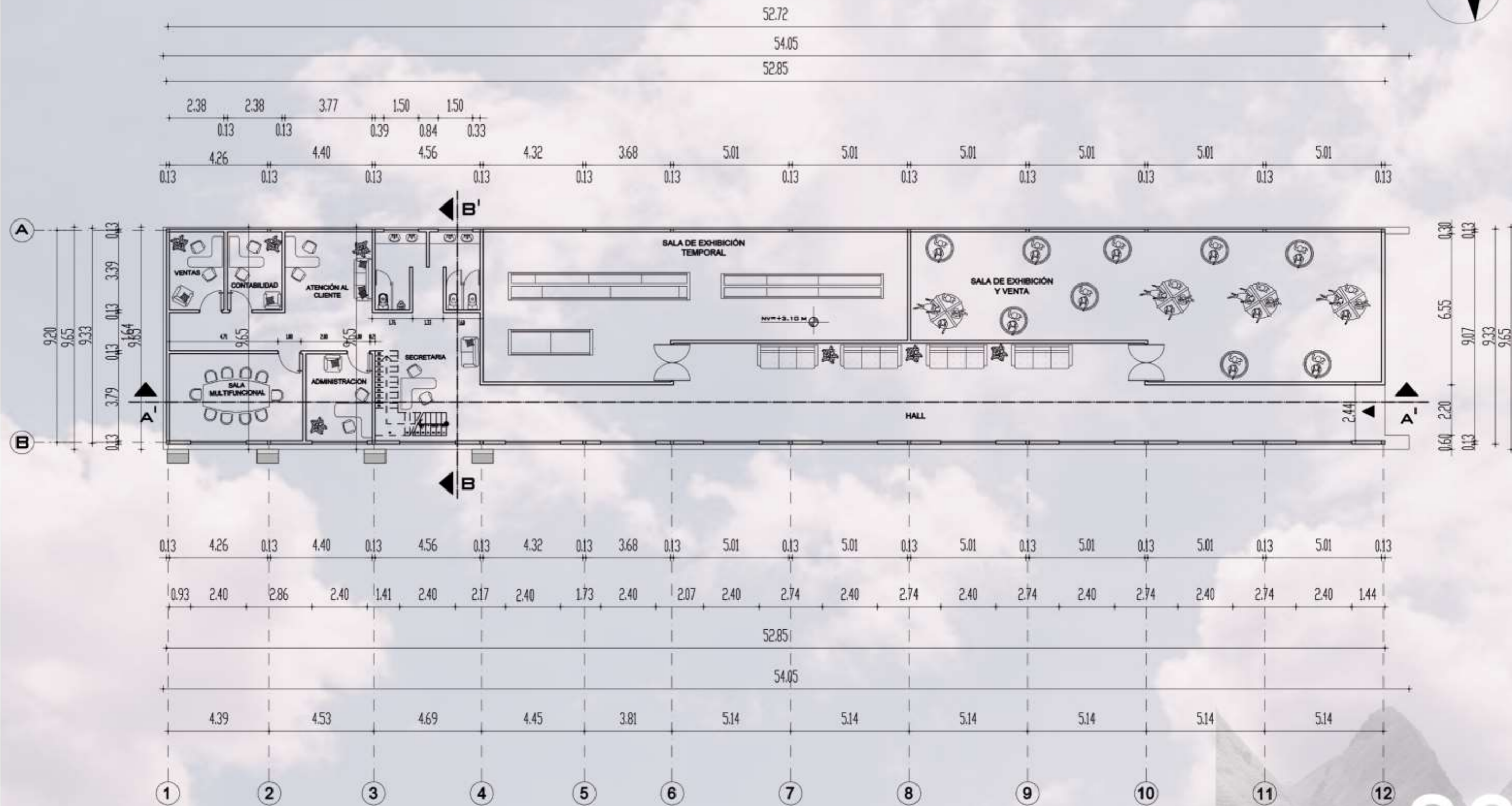
CONTENIDO

Implantación Talleres

TALLERES

Es uno de los espacios con mayor conservación por su sistema constructivo en piedra y metal, la estructura metálica fue realizada con metal de los rieles ferroviarios, se encuentra en una ubicación privilegiada desde la cual se puede observar todo el complejo de la gerencia además el paisaje, en él se desarrollan distintas actividades como cafetería zona de descanso la administración del complejo y exposición de material ferroviario de gran tamaño.



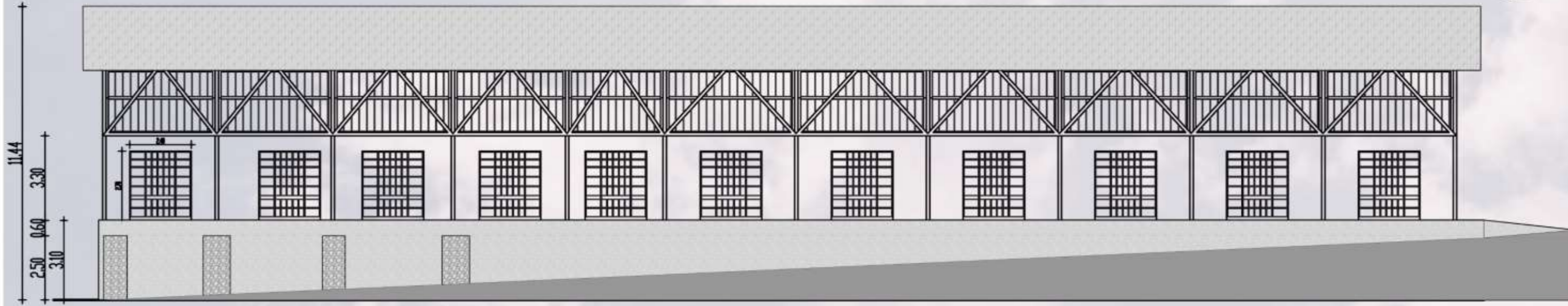


PLANTA BAJA - ESPACIO P.A "12" N. +0.18 ESC: 1--100

02

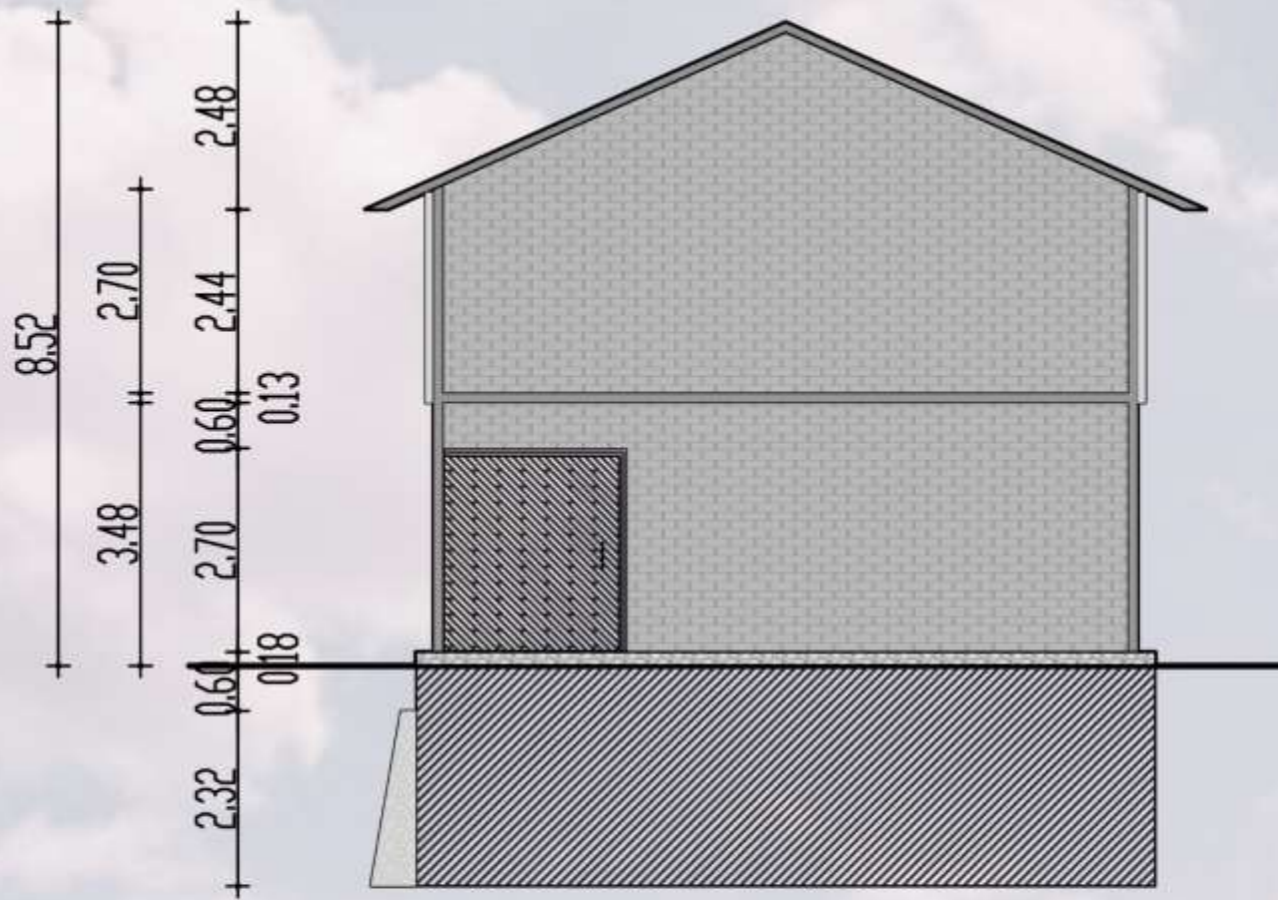
CONTENIDO
Planta Baja Talleres





FACHADA FRONTAL - ESPACIO P.A "12" N. +0.18

ESC: 1--100



FACHADA LATERAL DERECHA - ESPACIO P.A "12" N. +0.18

ESC: 1--100



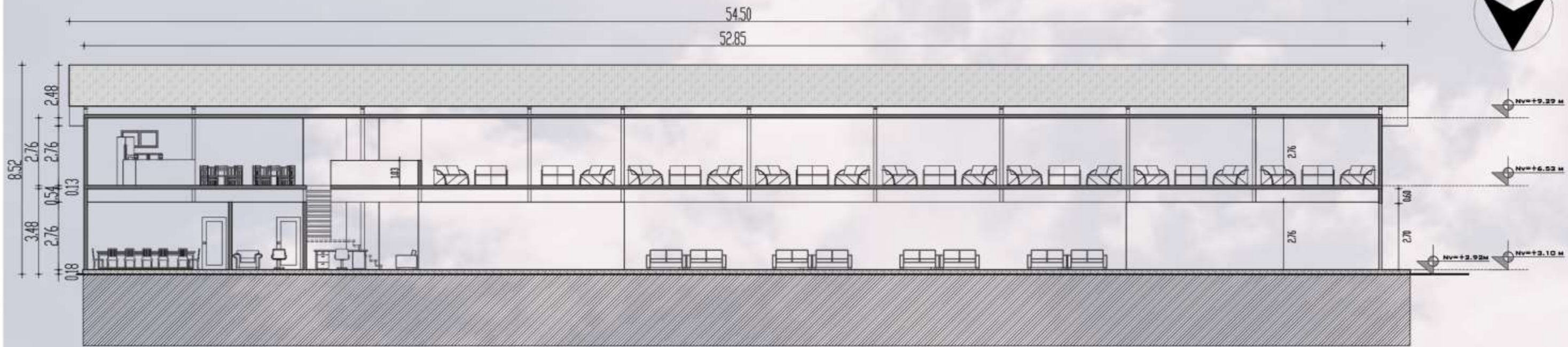
Foto 1: Vista hacia los Talleres

04

CONTENIDO

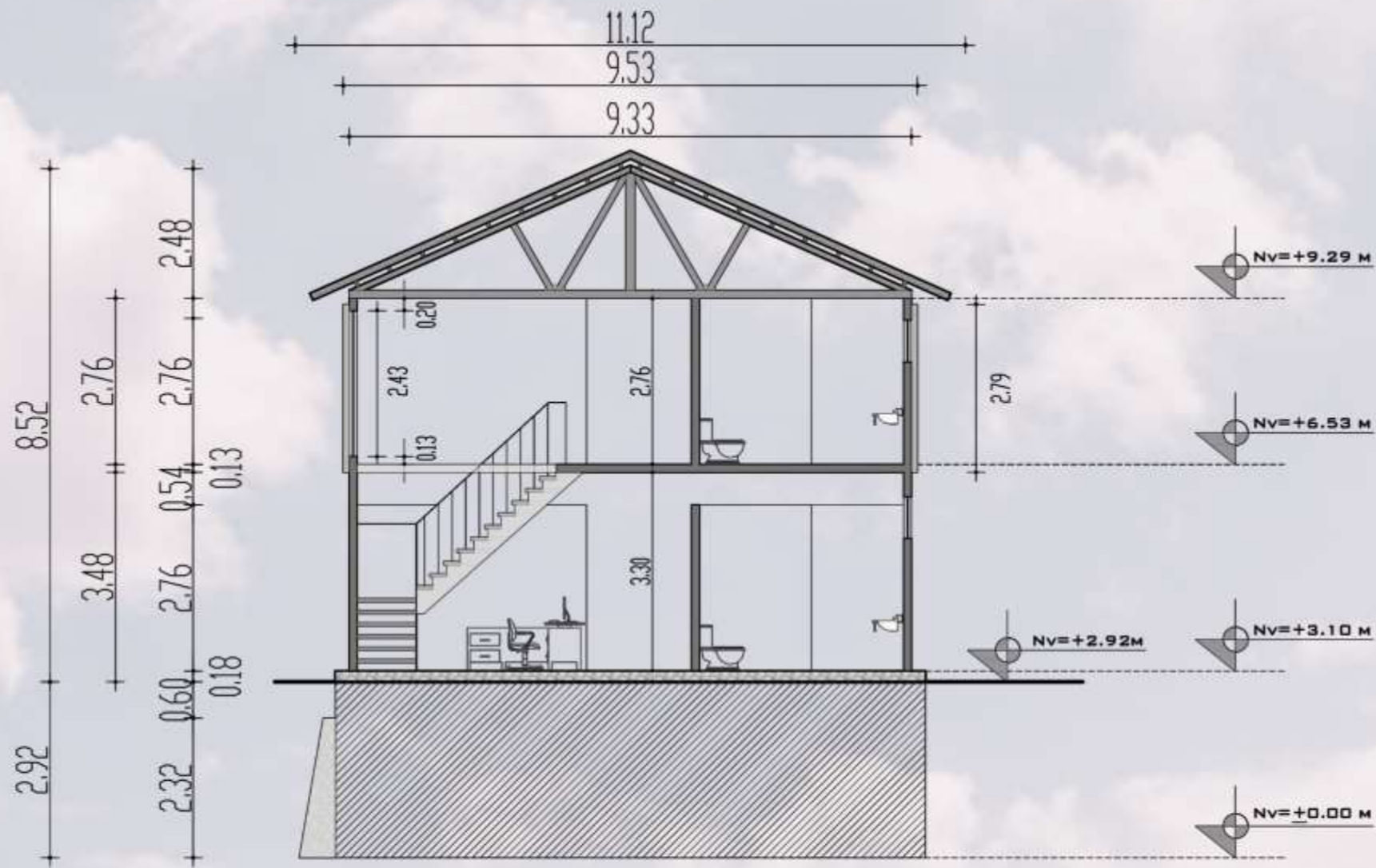
Fachada Frontal Talleres
Fachada Lateral Talleres
Corte B-B' Talleres
Render Talleres





CORTE A-A' - ESPACIO P.A "12" N. +0.18

ESC: 1--100



CORTE B-B' - ESPACIO P.A "12" N. +0.18

ESC: 1--100

05

CONTENIDO
Corte A-A' Talleres
Corte B-B' Talleres





ESTRUCTURA METALICA EXISTENTE

VIDRIO TEMPLADO ULTRA CLARO

ESTRUCTURA METALICA DE REFIERZO PARA VENTANAS

CIMENTACION DE PIEDRA ANGULOSA EXISTENTE

ESTRUCTURA DE PIEDRA ANGULOSA
COMO REFUERZO DE CIMENTACION

CUBIERTA METALICA DURA TECHO

ESTRUCTURA METALICA EXISTENTE

PARED DE LADRILLO VISTO CON MORTERO

ESTRUCTURA HORIZONTAL DE METAL CON LOSA DEC

ESCALERA DE HORMIGON EXISTENTE REUTILIZADA

TIERRA



Foto 2: Vista Interior Talleres

06

CONTENIDO

Escantillon Talleres

Renders Interiores Talleres

ESCANTILLON - ESPACIO P.A "12" N. +0.18

ESC: 1--100



Universidad Nacional de Chimborazo
Facultad de Ingeniería
Arquitectura

Tema:
Rehabilitación del patrimonio tangible de la empresa de gerencia de ferrocarriles, parroquia de
Pistishi cantón Alausí.

Tutor:
Arq. Fredy Ruiz Ortiz

Autores:
William Cevallos
Andrés Ponce

