



RESOLUCIÓN No. **C** 408

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que,** el artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) otorga al Concejo Metropolitano la facultad normativa para el pleno ejercicio de sus competencias, mediante resoluciones aplicables dentro de su circunscripción territorial;
- Que,** los literales a) y p) del artículo 84 del COOTAD establecen que son funciones del gobierno del distrito metropolitano autónomo, entre otras, las siguientes: *"a) Promover el desarrollo sustentable de su circunscripción distrital metropolitana, para garantizar la realización del buen vivir a través de la implementación de políticas públicas metropolitanas, en el marco de sus competencias constitucionales y legales."*; y, (...) *p) Promover y patrocinar las culturas, las artes, actividades deportivas y recreativas en beneficio de la colectividad del distrito metropolitano. (...)"*;
- Que,** los literales d) de los artículos 57 y 87 del COOTAD establecen que les corresponde a los Concejos Municipales y Metropolitanos expedir acuerdos o resoluciones en el ámbito de sus competencias para regular temas institucionales específicos o reconocer derechos particulares;
- Que,** el artículo 483 del COOTAD establece que: *"El ejercicio de la potestad administrativa de integración o unificación de lotes, a través de resolución expedida por el órgano legislativo del gobierno municipal o metropolitano correspondiente, tiene como fin la consolidación de dos o más lotes de terreno en uno mayor que cumpla con las normas e instrumentos técnicos de planificación y ordenamiento territorial de los gobiernos municipales o metropolitanos. (...)"*;
- Que,** la Disposición General Séptima del COOTAD establece que: *"El presente Código no afecta la vigencia de las normas de Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito, publicada en el Registro Oficial No. 345, de 27 de diciembre de 1993. A todo efecto, la Ley Orgánica del Distrito Metropolitano de Quito cumple la función de declaración de creación del Distrito Metropolitano y de su delimitación territorial. (...)"*;
- Que,** mediante Decreto Ejecutivo No. 885 de 23 de octubre de 2000, publicado en el Registro Oficial No. 198 de 7 de noviembre del mismo año, el Gobierno Nacional puso a disposición del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, sin limitación y restricción alguna, los terrenos destinados al Nuevo Aeropuerto de Quito; y, los



RESOLUCIÓN No. **C** 408

terrenos, equipos, instalaciones y bienes aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, facultando a la Dirección de Aviación Civil para transferir los recursos y bienes;

- Que,** el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es propietario de los inmuebles ubicados dentro de las coordenadas que comprenden los terrenos del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, los mismos que fueron adquiridos mediante contrato de donación otorgado por la Dirección General de Aviación Civil, mediante escritura pública celebrada el veinticuatro de enero de dos mil dos ante el Notario Décimo Cuarto del cantón Quito, inscrita en el Registro de la Propiedad del Distrito Metropolitano de Quito el veintitrés de abril de dos mil dos; reformada mediante escritura pública celebrada el nueve de enero de dos mil seis ante el Notario Vigésimo Sexto del cantón Quito, inscrita el dieciséis de enero de dos mil seis; y, aclarada mediante escritura pública celebrada el veintidós de septiembre de dos mil ocho, ante el Notario Vigésimo Tercero del cantón Quito, inscrita el veintinueve de enero de dos mil nueve;
- Que,** el Concejo Metropolitano de Quito expidió la Ordenanza No. 3535, sancionada el 9 de agosto de 2004, que rige el uso y destino de los terrenos ocupados por el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, ubicados en la zona Centro Norte, parroquia La Concepción, cuyo artículo 1 establece que los terrenos serán destinados a un parque de la ciudad, en el que se aprovechará la infraestructura construida para un Centro de Convenciones, una vez que entre en funcionamiento el Nuevo Aeropuerto de Quito;
- Que,** el artículo ...(71) numeral 3 de la Ordenanza Metropolitana No. 172, que establece el Régimen de Administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito, establece que: *"En el caso de integración parcelaria, categorizada como la unión de dos o más lotes en un solo cuerpo, con el objeto de desarrollar proyectos de habilitación del suelo o edificación, luego de realizados los trámites legales derivados del ordenamiento jurídico nacional, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito procederá a catastrar el lote resultado de la integración, a través del organismo administrativo responsable del catastro metropolitano."*;
- Que,** el Concejo Metropolitano de Quito, mediante Ordenanza Metropolitana No. 171, sancionada el 30 de diciembre de 2011, aprobó el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) del Distrito Metropolitano de Quito, el cual establece como objetivos estratégicos formulados para el ordenamiento territorial del Distrito, entre otros, los de fortalecer el Sistema Distrital de Centralidades Urbanas



RESOLUCIÓN No. **C** 408

mediante la dotación equilibrada de equipamientos y servicios; y, fortalecer la Red Distrital de Espacios Públicos y Áreas Verdes;

**Que,** mediante oficio No. 4506 de 5 de julio de 2012, la Dirección Metropolitana de Catastro remitió el informe técnico del estado catastral de los lotes sobre los cuales se encuentra implantado el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre; y,

**Que,** mediante oficio No. STHV, DPPSEP-2959 de 9 de julio de 2012, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda remite el proyecto de resolución e informe técnico que sustenta la integración parcelaria de los lotes de terreno de propiedad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, sobre los cuales se encuentra implantado el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, y que serán destinados para la implementación del Proyecto del Parque y Centro de Convenciones.

**En ejercicio de la atribución que le confiere los artículos 7; 57 literal a); y, 87 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito.**

**RESUELVE:**

**Artículo 1.-** Disponer la integración parcelaria de los lotes de terreno que conforman el área en el que se encuentra ubicado el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, de propiedad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con lo establecido en el Anexo No. 1 (Plano 1 de 2) de la presente resolución.

**Artículo 2.-** De acuerdo con lo establecido en la Ordenanza No. 3535, sancionada el 9 de agosto de 2004, aprobar el proyecto del Parque de la Ciudad, de conformidad con el Anexo No. 2 (Memoria Descriptiva) de la presente resolución, que comprende el equipamiento, usos y actividades que se desarrollarán en el predio resultante de la integración dispuesta en el artículo anterior; y, en los terrenos públicos y privados que se requieran incorporar al Parque, que se encuentran ubicados en el sitio de operación del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.

**Artículo 3.-** De conformidad con el proyecto del Parque de la Ciudad, autorizar el fraccionamiento del área de terreno sobre la cual se desarrollará el Centro de Convenciones, cumpliendo con lo establecido en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, y de acuerdo a lo establecido en el Anexo No. 3 (Plano 2 de 2) de la presente resolución.



RESOLUCIÓN No.

**C** 408

**Artículo 4.-** Autorizar al Alcalde del Distrito Metropolitano para que disponga a los órganos y dependencias municipales la instrumentación de las acciones tendientes al desarrollo e implementación de la presente resolución, así como del Proyecto General del Parque.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, a los 11 días del mes de julio del año dos mil doce.

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de Quito,

31 JUL 2012

EJECÚTESE:

Dr. Augusto Barrera Guarderas  
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

**CERTIFICO**, que la presente resolución fue aprobada en sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito el 11 de julio de 2012; y sancionada por el Dr. Augusto Barrera Guarderas, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el 31 JUL 2012

Lo Certifico.- Distrito Metropolitano de Quito, 01 AGO 2012

Abg. Patricia Andrade Baroja

SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

DXAC

500000

502000

9986000

9986000

9984000

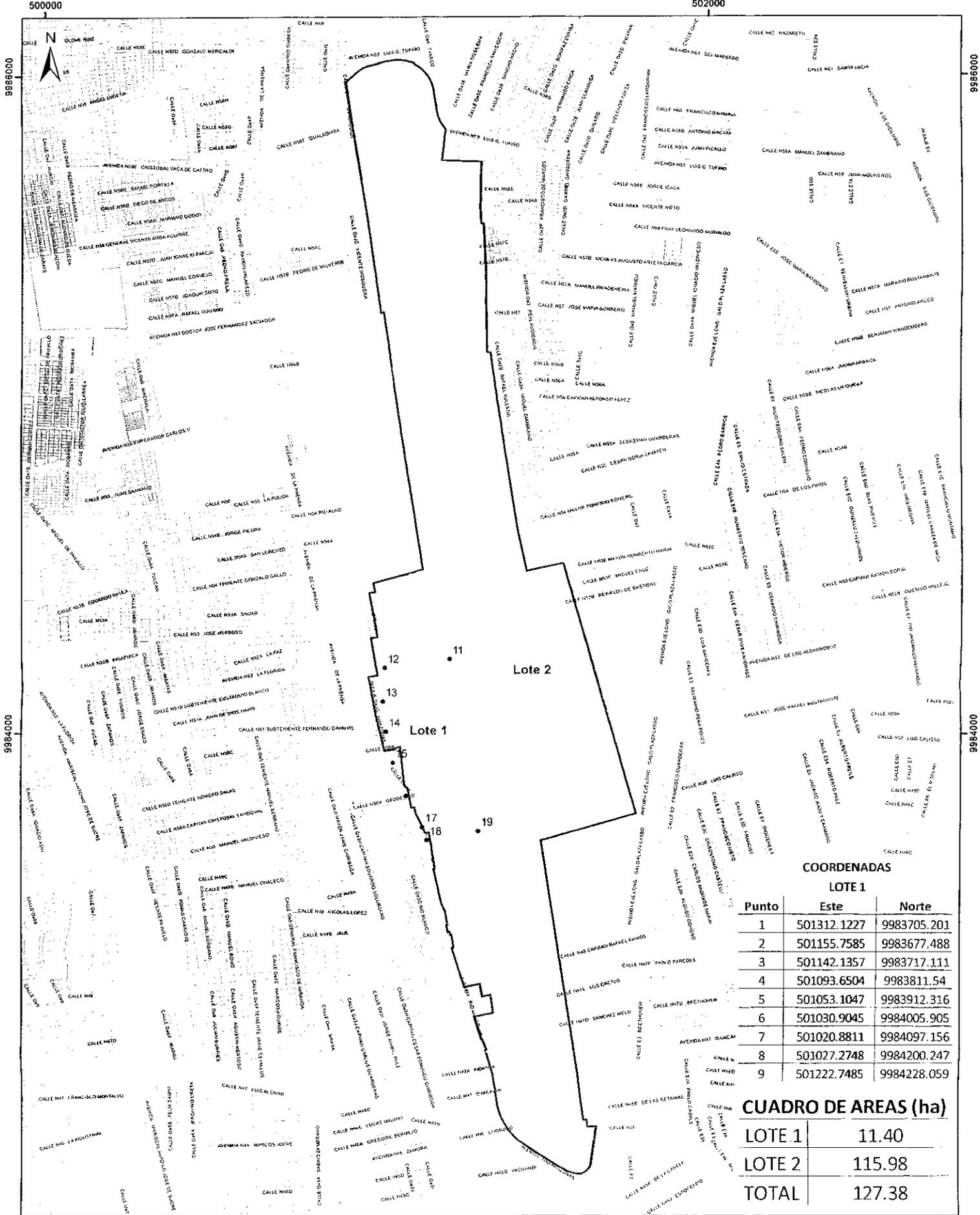
9984000



500000

502000

<b>PLANO</b>	<b>MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO</b>		<b>LEYENDA</b> 	<b>CLAVE CATASTRAL 12004-01-001</b> <b>N° PREDIO 241934</b> <b>AREA TOTAL= 127.38 ha</b>
	<b>SECRETARIA DE TERRITORIO, HABITAT Y VIVIENDA</b>			
<b>01/02</b>	<b>PLANO DEL PREDIO 241934</b>		<b>FUENTE:</b> <b>DIRECCION METROPOLITANA DE CATASTROS GEP</b>	<b>ESCALA:</b> 
<b>ELABORACION:</b>  <b>ARQ. RENE VALLEDO</b> <b>SECRETARIA DE TERRITORIO, HABITAT Y VIVIENDA</b>		<b>DIRECCION METROPOLITANA DE POLITICAS Y PLANEAMIENTO DEL SUELO Y EL ESPACIO PUBLICO</b>		



**COORDENADAS**

**LOTE 1**

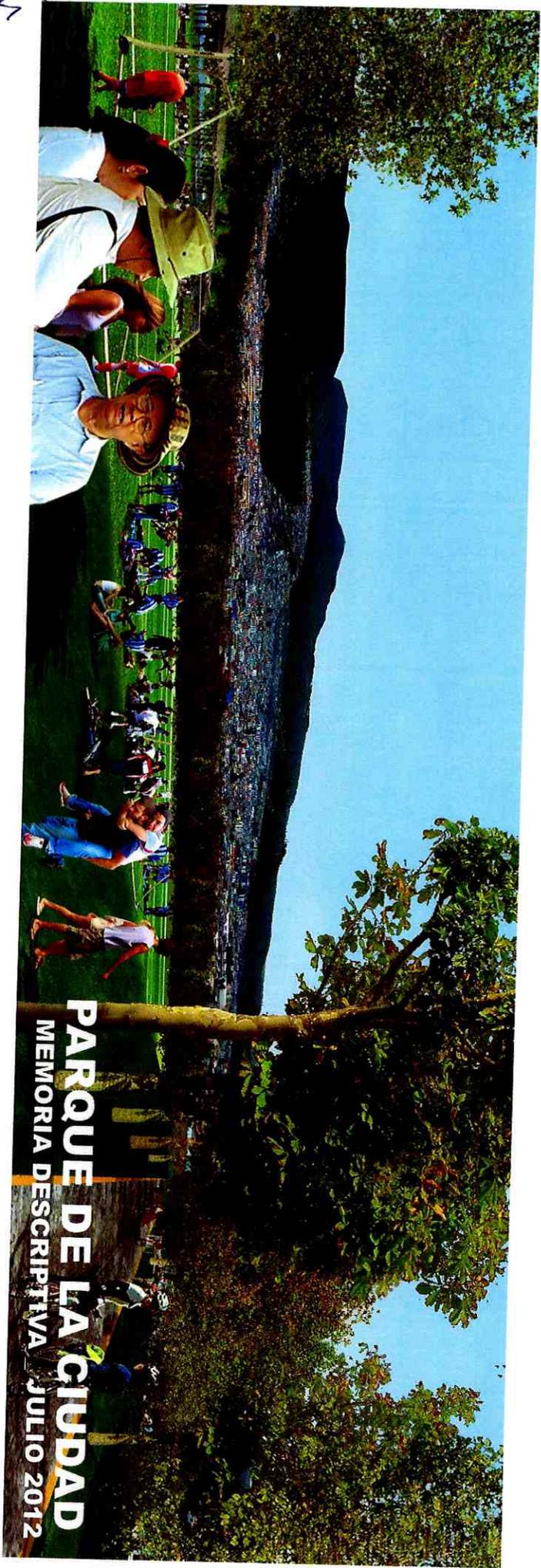
Punto	Este	Norte
1	501312.1227	9983705.201
2	501155.7585	9983677.488
3	501142.1357	9983717.111
4	501093.6504	9983811.54
5	501053.1047	9983912.316
6	501030.9045	9984005.905
7	501020.8811	9984097.156
8	501027.2748	9984200.247
9	501222.7485	9984228.059

**CUADRO DE AREAS (ha)**

LOTE 1	11.40
LOTE 2	115.98
<b>TOTAL</b>	<b>127.38</b>

<b>PLANO</b>  <b>02/02</b>	<b>MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO</b>	LEYENDA ● Punto de coordenada □ Límite predio 241934 □ Lotes	FUENTE: <b>LEVANTAMIENTO - GEP</b>	ESCALA: 0 100 m Proyección TM Quito - WGS84	FECHA: <b>Julio 2012</b>
	<b>SECRETARIA DE TERRITORIO, HABITAT Y VIVIENDA</b>				
<b>PLANO DE FRACCIONAMIENTO</b>		CLAVE CATASTRAL 12004-01-001 N° PREDIO 241934 AREA TOTAL= 127.38 ha			
ELABORADO POR:  <b>ARQ. RENE VALLEJO</b> SECRETARIO DE TERRITORIO, HABITAT Y VIVIENDA					

M



**PARQUE DE LA CIUDAD**  
MEMORIA DESCRIPTIVA JULIO 2012

# **PLAN GENERAL DEL PARQUE DE LA CIUDAD**

**MEMORIA DESCRIPTIVA - JULIO 2012**

**DR. AUGUSTO BARRERA  
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

**GERENCIA DEL CIERRE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE, EPMSA  
SECRETARIA DEL TERRITORIO, HABITAT Y VIVIENDA, STHV  
UNIDAD DE ESPACIO PÚBLICO, EPMNOP**



W

## TABLA DE CONTENIDOS

1.- INTRODUCCIÓN .....	4
2.- LA VISIÓN .....	7
3.- ANTECEDENTES .....	15
4.- PRINCIPIOS ORIENTADORES DEL PLAN GENERAL .....	19
5.- EL PROYECTO .....	22
6.- REFLEXIÓN FINAL .....	54

3

# 1. INTRODUCCIÓN

133

La construcción de un gran parque en el terreno ocupado actualmente por el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre constituye uno de los proyectos estratégicos para el cambio de la imagen urbana de la capital del país, junto con la puesta en funcionamiento del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito en Tababela y la construcción del Metro de Quito.

Este parque con sus amplias áreas verdes, equipamiento cultural, deportivo y recreacional de escala metropolitana, es un importante componente para la transformación de Quito en una ciudad ejemplar del Siglo XXI: compacta y poli-céntrica, física y socialmente diversa, funcional y ambientalmente sustentable.

El proyecto presentado en esta memoria técnica es producto de un largo proceso de planeamiento y diseño, dirigido a "repensar la ciudad y así:

- a) Ampliar la dotación de espacios públicos de recreación, ocio y reunión de la población con un gran equipamiento de carácter contemporáneo que recupere el paisaje;
- b) Mejorar la conectividad transversal (Este-Oeste);
- c) Adecuar la estructura urbana afectada durante años por las restricciones aeroportuarias; y,
- d) Mejorar y reparar condiciones ambientales."<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Parque del Lago, Quito, Ecuador. Bases y guías de diseño. Concurso público internacional de ideas. Colegio de Arquitectos del Ecuador, Alcaldía de Quito, Vida para Quito, Quito, 2008

Este proceso estuvo marcado por intensos debates y profundo análisis de las oportunidades que representa el hecho de disponer de un terreno de propiedad pública de aproximadamente 127.4 ha, en una ciudad que sigue marcada por una dotación deficiente y desequilibrada de áreas verdes y equipamientos, distfuncionalidades en la configuración de la red vial, una fuerte tendencia hacia la desarticulación de usos y fragmentación espacial de su territorio, y una considerable segregación social. A la vez, Quito como ciudad capital y uno de los centros productivos más importantes del país, requiere consolidar su oferta de servicios de escala metropolitana y desarrollar espacios simbólicos capaces de convertirse en referentes para la identidad histórica de toda una nación.

Este proceso de planeamiento y diseño cuenta con varios hitos:

- La decisión del Concejo Metropolitano de mediados de 2004 de destinar los terrenos que actualmente ocupa el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre a un parque con un centro de convenciones,

- la realización del concurso público internacional de ideas para la configuración del futuro parque realizado en 2008 y el anteproyecto urbano-arquitectónico para el parque del 2009 elaborado en base a la propuesta ganadora del concurso por los mismos autores,

- completado últimamente por estudios relacionados con las potencialidades para el desarrollo del entorno urbano del futuro parque, las dinámicas inmobiliarias en el sector, la planificación del Metro de Quito así como los diseños viales para la optimización del sistema vial en el sector.

A la vez, este proyecto de parque constituye un componente esencial para la implementación del nuevo modelo de ciudad y territorio planteado en el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) aprobado en diciembre de 2011, que se fundamenta entre otro en los siguientes objetivos estratégicos:

- Promover la consolidación y el reciclaje de suelo servido, como una medida clave de un desarrollo urbano equilibrado, sustentable y seguro;
- Consolidar una Red Distrital de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad que promueva medios de transporte diversificados, ambientalmente sustentables e incluyentes;
- Fortalecer el Sistema Distrital de Centralidades mediante la dotación equilibrada de equipamientos y servicios acordes a las demandas y necesidades de los ciudadanos;
- Constituir una Red Distrital de Espacios Públicos y Áreas Verdes, con alto impacto en la calidad de vida de la comunidad y en los ecosistemas urbanos.

La salida inminente del aeropuerto y el inicio de operaciones en las nuevas instalaciones aeroportuarias en Tababela nos acercan a un nuevo hito en este proceso: el inicio de obras para la construcción del gran parque.

Para ello, se hace entrega mediante esta memoria técnica, del proyecto definitivo para el Parque que preserva los elementos claves del proyecto ganador del Concurso Internacional de Ideas de 2008, e incorpora tanto los avances alcanzados en materia de movilidad, como algunos nuevos requerimientos que surgieron desde el 2009 en lo que se refiere al equipamiento cultural del parque.

Cabe indicar que paralelo al desarrollo del proyecto definitivo para el parque, la Administración Municipal está concluyendo las labores relacionadas con la formulación de los planteamientos urbanísticos para el uso y ocupación del entorno urbano inmediato del futuro parque. Con ello, el DMQ contará con instrumentos normativos que permitirán orientar los procesos de transformación urbanística que se avencinan, a fin de potencializar a Quito como Ciudad-Capital, además de gestionar un desarrollo urbano equilibrado, sustentable y seguro que promueva la consolidación y compactación del suelo urbano servido, optimizar los sistemas de movilidad, conectividad y accesibilidad, diversificar el Sistema Distrital de Centralidades y fortalecer la Red Distrital de Espacios Públicos y Áreas Verdes.

m

## 2. LA VISIÓN



*“La demanda por grandes parques también se ha visto estimulado por la inmensa transición de un mundo industrial a la de economía de servicios, que ha generado la creación de un vasto inventario de grandes sitios abandonados o a dejar de ser utilizados. Estos sitios, viejas fábricas y propiedades de producción, [aeropuertos] y pistas de aterrizaje, e inclusive barrios o sectores de ciudades en donde la migración laboral ha dejado grandes zonas vacías, se muestran así mismos a ser transformados en nuevas formas radicales de parques e interés. Sin necesidad de decirlo, los retos de transfor-*

*mar estos sitios para el nuevo uso público son enormes y han permitido el avance de métodos de restauración ecológicos dentro del área, así como también en lo que concierne al emergente manejo y técnicas de cultivo. Consecuentemente, la estética post industrial ha producido una imagen alternativa a la pastoral rural que ha dominado las expectativas públicas en cuanto a cómo debían lucir los parques en los pasados dos siglos. Por este motivo, el tiempo para la reinvencción de grandes parques no ha sido mejor que ahora.”*<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Corner, James, Prologo, en Czerniak, Julia y Hargraves, George. Large Parks. (New York: Princeton Architectural Press, 2007), 11-13

m

## 2.1 INTRODUCCIÓN.-

El Parque que ocupará los terrenos del actual Aeropuerto Mariscal Sucre se convierte en una magnífica oportunidad de transformar una infraestructura que entrará en desuso, en donde se pueda experimentar con un nuevo urbanismo en donde "el paisaje tiene un nuevo rol y relevancia, sirviendo de colector de una nueva forma urbana"<sup>3</sup> que interpreta el contexto y ecología de Quito a través de nuevos hábitats naturales y ecosistemas.

Dentro de esta nueva perspectiva, en donde el paisajismo es protagonista, la aproximación al diseño del proyecto del parque busca no solo dar solución a problemas puntuales de conectividad de la zona norte, sino de promover la recuperación del paisaje que ocupo y que tácitamente está presente en esta zona. Dada la escala del terreno, es dramática la exposición simultánea de varios elementos en un solo sitio como son clima, zonas ecológicas y vegetación;

aspectos que son utilizados como elementos base para la generación de los diferentes tipos de paisajes que componen el parque.

Por otro lado la propuesta del parque incorpora importantes componentes arquitectónicos y urbanos que fortalecerán y catapultarán a la ciudad de Quito en cuanto a Emprendimiento, Transporte, Cultura, Educación y Deporte. La confluencia del Nuevo Metro de Quito hacia el parque, como punto de conexión no solo a él sino de al resto de la ciudad, el Nuevo Centro de Convenciones y Arena que pondrán a la ciudad en el mapa de destino turístico para grandes eventos, y una nueva Unidad Educativa Municipal como una de las mejores infraestructuras educativas del país, son solo algunos de los varios equipamientos que lo convertirán en uno de los mejores lugares de destino público en la capital.

<sup>3</sup>Walheim, Charles. The Landscape Urbanism Reader. (New York: Princeton Architectural Press, 2005), 15



## 2.2 UN PARQUE, UN ECOSISTEMA, UNA OPORTUNIDAD

El Plan General del parque mantiene el espíritu de la propuesta ganadora del "Concurso Internacional de Ideas para el Parque del Lago" del 2008. En ese sentido la intención de esta propuesta es la de generar una estrategia que determine estructura, identidad y al mismo tiempo flexibilidad para que el parque pueda consolidarse en el tiempo. Bajo estos parámetros, esta estrategia no pretende establecer una forma determinada sino la que el parque pueda generar en base a su proceso de afianzamiento. Por ello, la versión que se presenta, aún cuando pueda tener cierta aproximación figurativa como imagen optimista y deseable para el parque en el futuro, no deja de ser una posibilidad, ya que el proceso en el tiempo orientará y determinará su forma final.

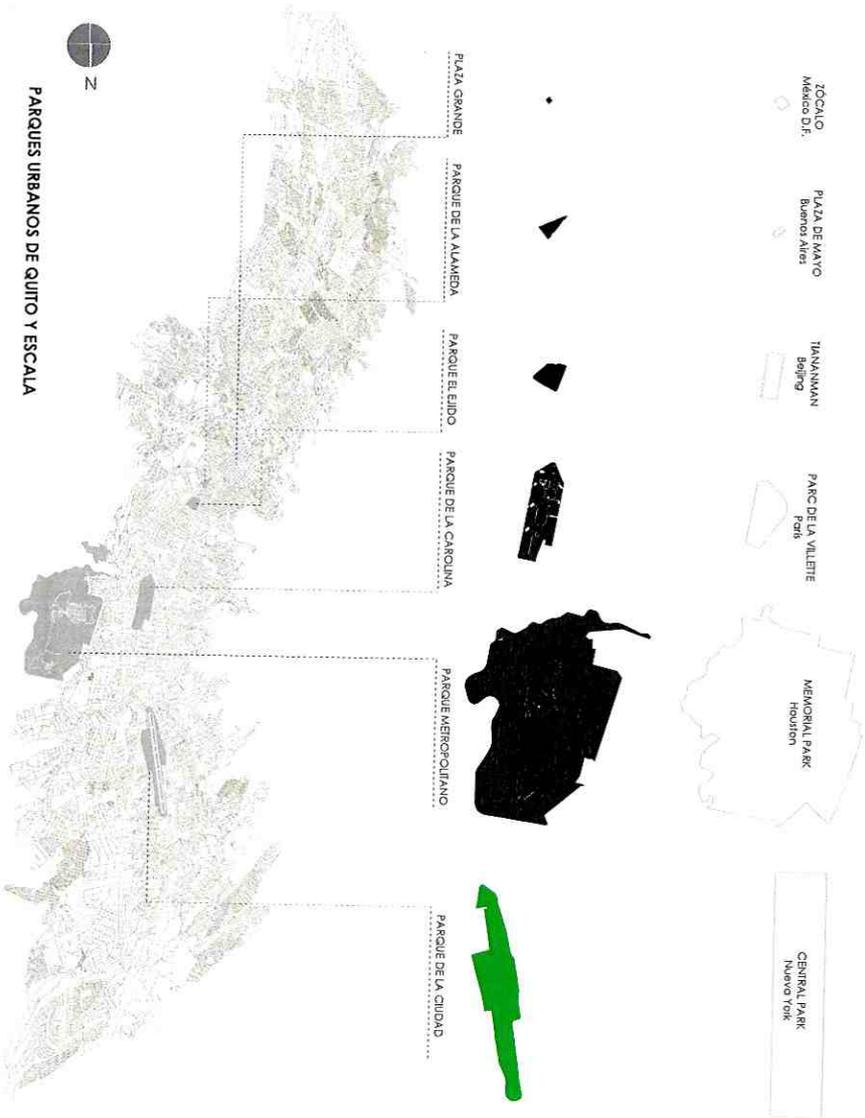
Dentro de esta nueva perspectiva, la principal aproximación al diseño del plan masa del Parque de la Ciudad es la de considerar la posibilidad de transformar al Aeropuerto Mariscal Sucre en un Ecosistema, como una valiosa y única Oportunidad para la ciudad de Quito, que apunta principalmente a los siguientes conceptos:

**"Un Parque"** determina las aspiraciones de unidad, identidad y carácter, de entender al parque con todos sus componentes como uno solo.

**"Un Ecosistema"** ambiciona las metas de recuperación ecológica y biodiversidad; las cuales determinan que el parque sea por sí mismo un laboratorio de regeneración ambiental y componente del sistema de áreas verdes y parques de la ciudad.

**"Una Oportunidad"** precisa entender que la transformación de una infraestructura en un espacio público de gran escala es única, y que posibilita el desarrollo de la ciudad en varias direcciones bajo parámetros de conciencia ambiental, paisajísticos y de convivencia.

Juntos, determinan la dirección sobre la cual el parque debe ser configurado y encaminado hacia el futuro. Así, paisajes naturales como bosques, huertos, humedales, praderas, lomas, quebradas; y paisajes urbanos como bulevares, paseos, espejos de agua, reservorios y equipamientos culturales y de servicios, generan y definen la identidad del parque, y lo precisan como un todo. Todos estos componentes generan espacios aptos para recreación, salud, entretenimiento, cultura, que facilitarán a la ciudadanía de fantásticas oportunidades de convivencia e inclusión social.



PARQUES URBANOS DE QUITO Y ESCALA

### 2.3 EL SITIO, SU HISTORIA Y LAS OPORTUNIDADES.-

#### a) El sitio.-

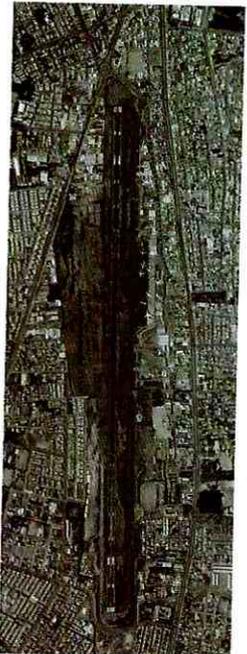
De casi similar longitud que el Central Park de Nueva York (4.14 Km) y más del doble que el Parque de La Carolina (1.6 km). Actualmente utilizado por el Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito, el sitio es mayoritariamente una gran explanada de aproximadamente 3.4 km de largo y 750 m de ancho (en su sección más extensa) que se encuentra ubicada en el norte de la ciudad. El sitio tiene aproximadamente 127.4 hectáreas de superficie, de las cuales más de 110 has corresponden a la pista, taxi way, y los vanos blandos o verdes que entre ellas se encuentran. El restante, está actualmente ocupado por infraestructuras (terminal aéreo, hangares, plataformas, entre otras) que son usadas principalmente con fines aeroportuarios.



1961



1971



1981



1989



1991



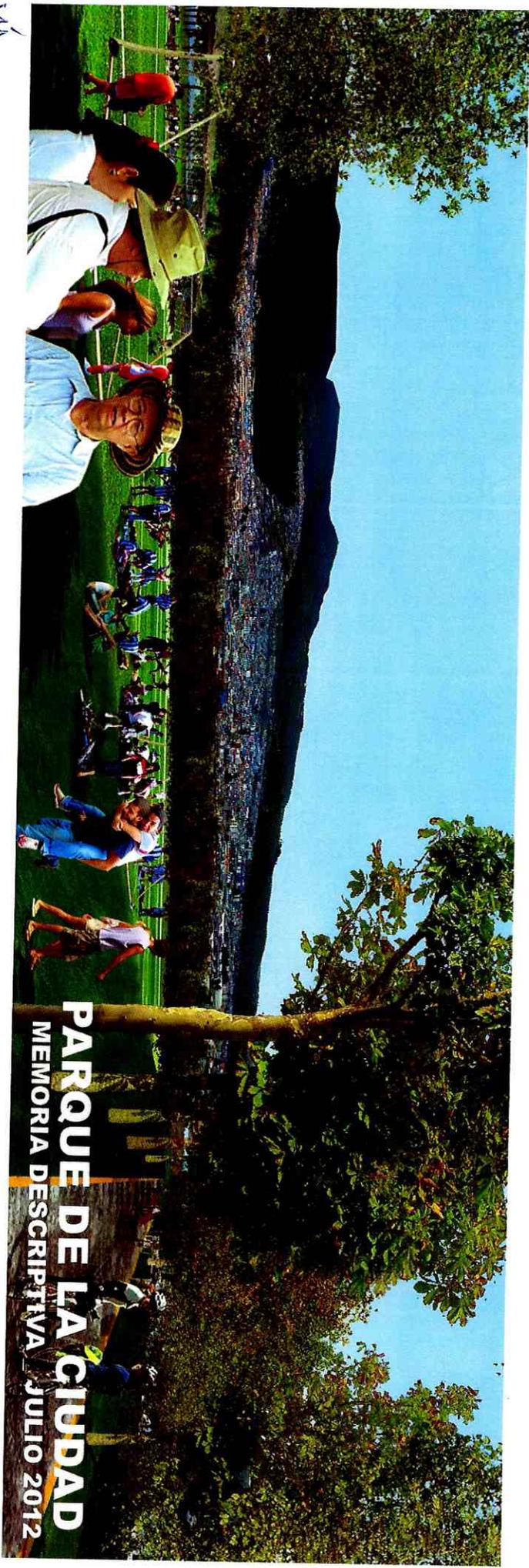
Actualmente

**b) Historia.-**

Los registros más antiguos que se tienen de la zona corresponden a 1928, en donde ya se prevee la futura implementación del "campo de aviación" para la ciudad de Quito. En la zona, se apreciaba claramente que hacia la hondonada del norte de Quito confluyen varias quebradas que conducían el agua pluvial desde las estribaciones del volcán Pichincha y de la meseta El Batán-La Bota. Sobre esta hondonada, se apreciaban claramente pantanos y humedales de considerable presencia y volumen de agua. El suelo por otro lado, es principalmente utilizado por bosques con especies introducidas, huertos, y cultivos temporales. Oficialmente, después de la inauguración del Aeropuerto Mariscal Sucre en 1960, el terreno adquiere límites muy similares a los que tiene actualmente. Sin embargo, el contexto inmediato, todavía tiene un carácter semirural, principalmente ocupado por construcciones esporádicas, bosques, cultivos y praderas. Este carácter, progresivamente (Ver fotografías y diagramas 1961,

1971, 1981, 1989, 1996) se transforma hacia uno más urbano conforme la ciudad crece hacia el norte y rodea al aeropuerto. En este proceso, ciertas zonas del terreno del aeropuerto se desmientan para ser utilizadas con otros fines. Así mismo, la cantidad de equipamientos y plataformas que aparecen dentro del aeropuerto aumentan en número, reduciendo el área "blanca" del mismo. Actualmente, el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, tiene aproximadamente 3,4km de largo, y 750m en la parte más ancha, mientras que en las secciones más estrechas tiene apenas 181m. Los equipamientos aeroportuarios como hangares, estaciones de mantenimiento y combustible, bodegas y terminales aéreas nacionales e internacionales están principalmente concentrados hacia el sur occidental en la Av. Amazonas, y hacia el nor oriente colindando con la Av. Real Audiencia. Las áreas del aeropuerto actual corresponden principalmente: Infraestructura y Equipamientos: 5.9 hectáreas, pista y taxiway: 121.5 hectáreas, aproximadamente.

W



W

**PARQUE DE LA CIUDAD**  
MEMORIA DESCRIPTIVA JULIO 2012

# PLAN GENERAL DEL PARQUE DE LA CIUDAD

MEMORIA DESCRIPTIVA - JULIO 2012

DR. AUGUSTO BARRERA  
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

GERENCIA DEL CIERRE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE, EPMSA  
SECRETARIA DEL TERRITORIO, HABITAT Y VIVIENDA, STHV  
UNIDAD DE ESPACIO PUBLICO, EPMNOP



mi

## TABLA DE CONTENIDOS

1.- INTRODUCCIÓN .....	4
2.- LA VISIÓN .....	7
3.- ANTECEDENTES .....	15
4.- PRINCIPIOS ORIENTADORES DEL PLAN GENERAL .....	19
5.- EL PROYECTO .....	22
6.- REFLEXIÓN FINAL .....	54

# 1. INTRODUCCIÓN

122

La construcción de un gran parque en el terreno ocupado actualmente por el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre constituye uno de los proyectos estratégicos para el cambio de la imagen urbana de la capital del país, junto con la puesta en funcionamiento del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito en Tababela y la construcción del Metro de Quito.

Este parque con sus amplias áreas verdes, equipamiento cultural, deportivo y recreacional de escala metropolitana, es un importante componente para la transformación de Quito en una ciudad ejemplar del Siglo XXI: compacta y poli-céntrica, física y socialmente diversa, funcional y ambientalmente sustentable.

El proyecto presentado en esta memoria técnica es producto de un largo proceso de planeamiento y diseño, dirigido a "repensar la ciudad y así:

- a) Ampliar la dotación de espacios públicos de recreación, ocio y reunión de la población con un gran equipamiento de carácter contemporáneo que recupere el paisaje;
- b) Mejorar la conectividad transversal (Este-Oeste);
- c) Adecuar la estructura urbana afectada durante años por las restricciones aeroportuarias; y,
- d) Mejorar y reparar condiciones ambientales.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Parque del Lago, Quito, Ecuador. Bases y guías de diseño. Concurso público internacional de ideas. Colegio de Arquitectos del Ecuador, Alcaldía de Quito, Vida para Quito. Quito, 2008

W

Este proceso estuvo marcado por intensos debates y profundo análisis de las oportunidades que representa el hecho de disponer de un terreno de propiedad pública de aproximadamente 127.4 ha, en una ciudad que sigue marcada por una dotación deficiente y desequilibrada de áreas verdes y equipamientos, distfuncionalidades en la configuración de la red vial, una fuerte tendencia hacia la desarticulación de usos y fragmentación espacial de su territorio, y una considerable segregación social. A la vez, Quito como ciudad capital y uno de los centros productivos más importantes del país, requiere consolidar su oferta de servicios de escala metropolitana y desarrollar espacios simbólicos capaces de convertirse en referentes para la identidad histórica de toda una nación.

Este proceso de planeamiento y diseño cuenta con varios hitos:

- La decisión del Concejo Metropolitano de mediados de 2004 de destinar los terrenos que actualmente ocupa el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre a un parque con un centro de convenciones,

- la realización del concurso público internacional de ideas para la configuración del futuro parque realizado en 2008 y el anteproyecto urbano-arquitectónico para el parque del 2009 elaborado en base a la propuesta ganadora del concurso por los mismos autores,
- completado últimamente por estudios relacionados con las potencialidades para el desarrollo del entorno urbano del futuro parque, las dinámicas inmobiliarias en el sector, la planificación del Metro de Quito así como los diseños viales para la optimización del sistema vial en el sector.

A la vez, este proyecto de parque constituye un componente esencial para la implementación del nuevo modelo de ciudad y territorio planteado en el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) aprobado en diciembre de 2011, que se fundamenta entre otro en los siguientes objetivos estratégicos:

- Promover la consolidación y el reciclaje de suelo servido, como una medida clave de un desarrollo urbano equilibrado, sustentable y seguro;
- Consolidar una Red Distrital de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad que promueva medios de transporte diversificados, ambientalmente sustentables e incluyentes;
- Fortalecer el Sistema Distrital de Centralidades mediante la dotación equilibrada de equipamientos y servicios acordes a las demandas y necesidades de los ciudadanos;
- Constituir una Red Distrital de Espacios Públicos y Áreas Verdes, con alto impacto en la calidad de vida de la comunidad y en los ecosistemas urbanos.

La salida inminente del aeropuerto y el inicio de operaciones en las nuevas instalaciones aeroportuarias en Tababela nos acercan a un nuevo hito en este proceso: el inicio de obras para la construcción del gran parque.

Para ello, se hace entrega mediante esta memoria técnica, del proyecto definitivo para el Parque que preserva los elementos claves del proyecto ganador del Concurso Internacional de Ideas de 2008, e incorpora tanto los avances alcanzados en materia de movilidad, como algunos nuevos requerimientos que surgieron desde el 2009 en lo que se refiere al equipamiento cultural del parque.

Cabe indicar que paralelo al desarrollo del proyecto definitivo para el parque, la Administración Municipal está concluyendo las labores relacionadas con la formulación de los planteamientos urbanísticos para el uso y ocupación del entorno urbano inmediato del futuro parque. Con ello, el DMQ contará con instrumentos normativos que permitirán orientar los procesos de transformación urbanística que se avencinan, a fin de potencializar a Quito como Ciudad-Capital, además de gestionar un desarrollo urbano equilibrado, sustentable y seguro que promueva la consolidación y compactación del suelo urbano servido, optimizar los sistemas de movilidad, conectividad y accesibilidad, diversificar el Sistema Distrital de Centralidades y fortalecer la Red Distrital de Espacios Públicos y Áreas Verdes.

W

## 2. LA VISIÓN

119



*"La demanda por grandes parques también se ha visto estimulado por la inmensa transición de un mundo industrial a la de economía de servicios, que ha generado la creación de un vasto inventario de grandes sitios abandonados o a dejar de ser utilizados. Estos sitios, viejas fábricas y propiedades de producción, rellenos cerrados, puertos y malecones clausurados, [aeropuertos] y pistas de aterrizaje, e inclusive barrios o sectores de ciudades en donde la migración laboral ha dejado grandes zonas vacías, se muestran así mismos a ser transformados en nuevas formas radicales de parques e interés. Sin necesidad de decirlo, los retos de transfor-*

*mar estos sitios para el nuevo uso público son enormes y han permitido el avance de métodos de restauración ecológicos dentro del área, así como también en lo que concierne al emergente manejo y técnicas de cultivo. Consecuentemente, la estética post industrial ha producido una imagen alternativa a la pastoral rural que ha dominado las expectativas públicas en cuanto a cómo debían lucir los parques en los pasados dos siglos. Por este motivo, el tiempo para la reinvencción de grandes parques no ha sido mejor que ahora."*<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Corner, James, Prologo, en Czerniak, Julia y Hargraves, George, Large Parks. (New York: Princeton Architectural Press, 2007), 11-13

## 2.1 INTRODUCCIÓN.-

El Parque que ocupará los terrenos del actual Aeropuerto Mariscal Sucre se convierte en una magnífica oportunidad de transformar una infraestructura que entrará en desuso, en donde se pueda experimentar con un nuevo urbanismo en donde "el paisaje tiene un nuevo rol y relevancia, sirviendo de colector de una nueva forma urbana"<sup>3</sup> que interpreta el contexto y ecología de Quito a través de nuevos hábitats naturales y ecosistemas.

Dentro de esta nueva perspectiva, en donde el paisajismo es protagonista, la aproximación al diseño del proyecto del parque busca no solo dar solución a problemas puntuales de conectividad de la zona norte, sino de promover la recuperación del paisaje que ocupa y que tácitamente está presente en esta zona. Dada la escala del terreno, es dramática la exposición simultánea de varios elementos en un solo sitio como son clima, zonas ecológicas y vegetación;

aspectos que son utilizados como elementos base para la generación de los diferentes tipos de paisajes que componen el parque.

Por otro lado la propuesta del parque incorpora importantes componentes arquitectónicos y urbanos que fortalecerán y catapultarán a la ciudad de Quito en cuanto a Emprendimiento, Transporte, Cultura, Educación y Deporte. La confluencia del Nuevo Metro de Quito hacia el parque, como punto de conexión no solo a él sino de al resto de la ciudad, el Nuevo Centro de Convenciones y Arena que pondrán a la ciudad en el mapa de destino turístico para grandes eventos, y una nueva Unidad Educativa Municipal como una de las mejores infraestructuras educativas del país, son solo algunos de los varios equipamientos que lo convertirán en uno de los mejores lugares de destino público en la capital.

<sup>3</sup>Welshem, Charles: The Landscape Urbanism Reader. (New York: Princeton Architectural Press, 2005), 15

## 2.2 UN PARQUE, UN ECOSISTEMA, UNA OPORTUNIDAD

El Plan General del parque mantiene el espíritu de la propuesta ganadora del "Concurso Internacional de Ideas para el Parque del Lago" del 2008. En ese sentido la intención de esta propuesta es la de generar una estrategia que determine estructura, identidad y al mismo tiempo flexibilidad para que el parque pueda consolidarse en el tiempo. Bajo estos parámetros, esta estrategia no pretende establecer una forma determinada sino la que el parque pueda generar en base a su proceso de afianzamiento. Por ello, la versión que se presenta, aún cuando pueda tener cierta aproximación figurativa como imagen optimista y deseable para el parque en el futuro, no deja de ser una posibilidad, ya que el proceso en el tiempo orientará y determinará su forma final.

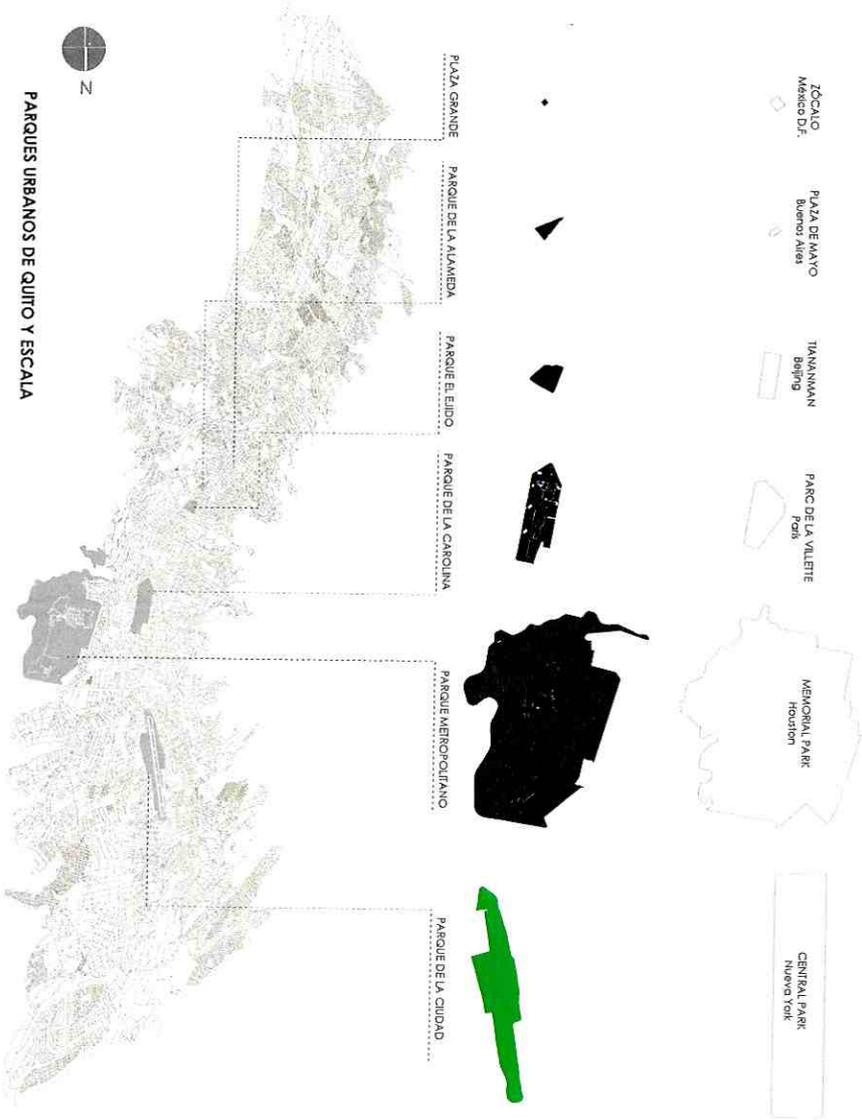
Dentro de esta nueva perspectiva, la principal aproximación al diseño del plan masa del Parque de la Ciudad es la de considerar la posibilidad de transformar al Aeropuerto Mariscal Sucre en un Ecosistema, como una valiosa y única Oportunidad para la ciudad de Quito, que apunta principalmente a los siguientes conceptos:

**"Un Parque"** determina las aspiraciones de unidad, identidad y carácter, de entender al parque con todos sus componentes como uno solo.

**"Un Ecosistema"** ambiciona las metas de recuperación ecológica y biodiversidad; las cuales determinan que el parque sea por sí mismo un laboratorio de regeneración ambiental y componente del sistema de áreas verdes y parques de la ciudad.

**"Una Oportunidad"** precisa entender que la transformación de una infraestructura en un espacio público de gran escala es única, y que posibilita el desarrollo de la ciudad en varias direcciones bajo parámetros de conciencia ambiental, paisajísticos y de convivencia.

Juntos, determinan la dirección sobre la cual el parque debe ser configurado y encaminado hacia el futuro. Así, paisajes naturales como bosques, huertos, humedales, praderas, lomas, quebradas; y paisajes urbanos como bulevares, paseos, espejos de agua, reservorios y equipamientos culturales y de servicios, generan y definen la identidad del parque, y lo precisan como un todo. Todos estos componentes generan espacios aptos para recreación, salud, entretenimiento, cultura, que facilitarán a la ciudadanía de fantásticas oportunidades de convivencia e inclusión social.

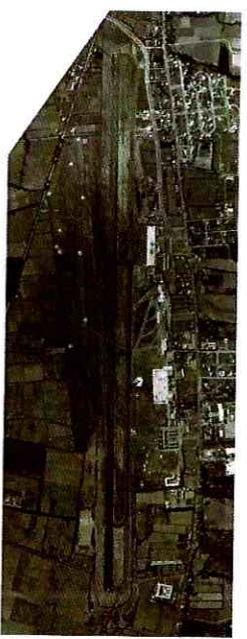


PARQUES URBANOS DE QUITO Y ESCALA

### 2.3 EL SITIO, SU HISTORIA Y LAS OPORTUNIDADES.-

#### a) El Sitio.-

De casi similar longitud que el Central Park de Nueva York (4,14 Km) y más del doble que el Parque de La Carolina (1,6 km). Actualmente utilizado por el Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito, el sitio es mayoritariamente una gran explanada de aproximadamente 3,4 km de largo y 750 m de ancho (en su sección más extensa) que se encuentra ubicada en el norte de la ciudad. El sitio tiene aproximadamente 127,4 hectáreas de superficie, de las cuales más de 110 has corresponden a la pista, taxi way, y los vanos blandos o verdes que entre ellas se encuentran. El restante, está actualmente ocupado por infraestructuras (terminal aéreo, hangares, plataformas, entre otras) que son usadas principalmente con fines aeroportuarios.



1961



1971



1981



1989



1991



Actualmente

**b) Historia.-**

Los registros más antiguos que se tienen de la zona corresponden a 1928, en donde ya se prevee la futura implementación del "campo de aviación" para la ciudad de Quito. En la zona, se aprecia claramente que hacia la hondonada del norte de Quito confluyen varias quebradas que conducían el agua pluvial desde las estribaciones del volcán Pichincha y de la meseta El Batán-La Bota. Sobre esta hondonada, se apreciaban claramente pantanos y humedales de considerable presencia y volumen de agua. El suelo por otro lado, es principalmente utilizado por bosques con especies introducidas, huertos, y cultivos temporales. Oficialmente, después de la inauguración del Aeropuerto Mariscal Sucre en 1960, el terreno adquiere límites muy similares a los que tiene actualmente. Sin embargo, el contexto inmediato, todavía tiene un carácter semirural, principalmente ocupado por construcciones esporádicas, bosques, cultivos y praderas. Este carácter, progresivamente (Ver fotografías y diagramas 1961,

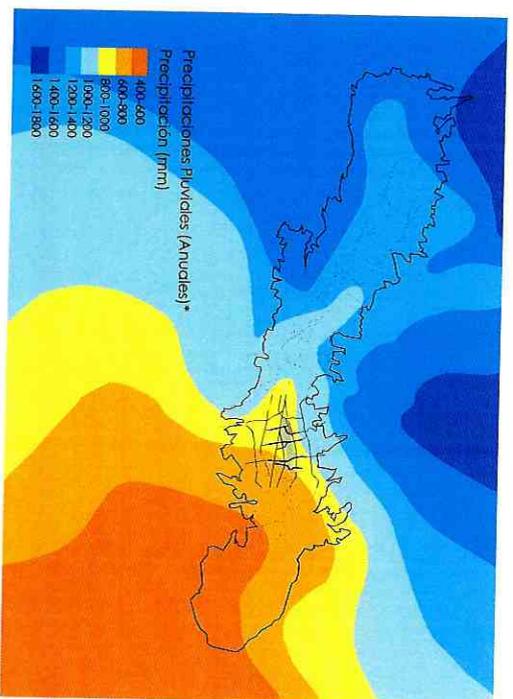
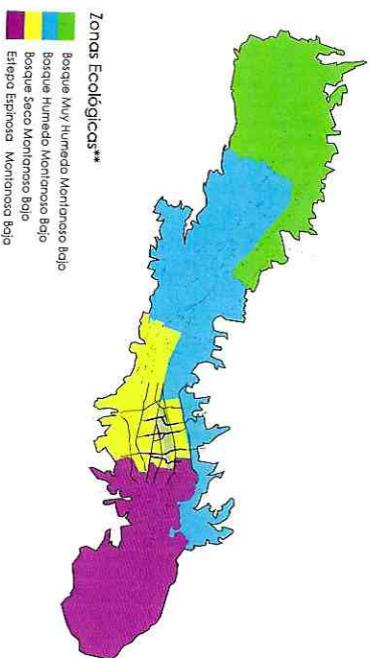
1971, 1981, 1989, 1996) se transforma hacia uno más urbano conforme la ciudad crece hacia el norte y rodea al aeropuerto. En este proceso, ciertas zonas del terreno del aeropuerto se desmientan para ser utilizadas con otros fines. Así mismo, la cantidad de equipamientos y plataformas que aparecen dentro del aeropuerto aumentan en número, reduciendo el área "blanda" del mismo. Actualmente, el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, tiene aproximadamente 3.4km de largo, y 750m en la parte más ancha, mientras que en las secciones más estrechas tiene apenas 181m. Los equipamientos aeroportuarios como hangares, estaciones de mantenimiento y combustible, bodegas y terminales aéreas nacionales e internacionales están principalmente concentrados hacia el sur occidental en la Av. Amazonas, y hacia el nor oriente colindando con la Av. Real Audiencia. Las áreas del aeropuerto actual corresponden principalmente: Infraestructura y Equipamientos: 5.9 hectáreas, pista y taxiway: 121.5 hectáreas, aproximadamente.

ú

**c) Oportunidades.-**

La transformación del aeropuerto en parque, lleva consigo irrepetibles oportunidades relacionadas en varios ámbitos, las cuales se enmarcan principalmente en:

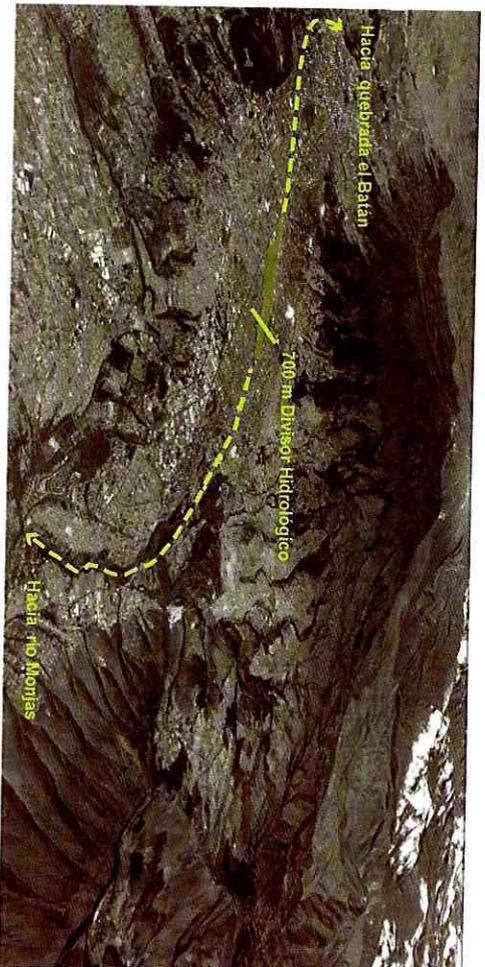
**Ecología.-** Desde el punto de vista ecológico, el terreno del aeropuerto se inscribe dentro de la zona ecológica de Bosque Seco Montano-Bajo, y muy próximo hacia el sur del mismo se encuentra la zona de Bosque Humedo Montano-Bajo y al norte la zona de Estepa Espinosa Montano-Baja. Estos ecosistemas, difieren entre sí principalmente por una vegetación boscosa mucho más densa hacia el sur, y menos espesa hacia el norte, debido a la diferenciada cantidad de precipitación pluvial que existe en ambos extremos. El entendimiento de estos ecosistemas, significa una gran oportunidad desde el punto de vista paisajístico para el diseño del parque.





HIDROLOGÍA Y GEOGRAFÍA

**Hidrología y Geografía.**- El sitio se encuentra ubicado en el sector norte de la hondonada longitudinal que da carácter a la ciudad de Quito. Hacia ella confluyen, tanto de las estribaciones de la cordillera occidental como de la oriental, quebradas y sistemas hidrológicos que antes que la ciudad se extiende hacia el norte, dieron lugar a una serie de paisajes lacustres (humedales, lagunas y pantanos) que caracterizaban a la zona. Aproximadamente a 700m del lado norte, ocurre un Divisor Hidrológico (Hidrological Divide<sup>4</sup>), que divide la distribución de las aguas lluvias en sentido longitudinal. Es así, que actualmente toda precipitación pluvial, proveniente de las quebradas de las faldas del volcán Pichincha y del cerro del Batán-La Bota, así como de la pista se conduce a sistemas de alcantarillado que desembocan en la quebrada de Carcelén y luego en el río Montañas al norte, y en la quebrada de El Batán para terminar en el río Machángara hacia el sur<sup>5</sup>.

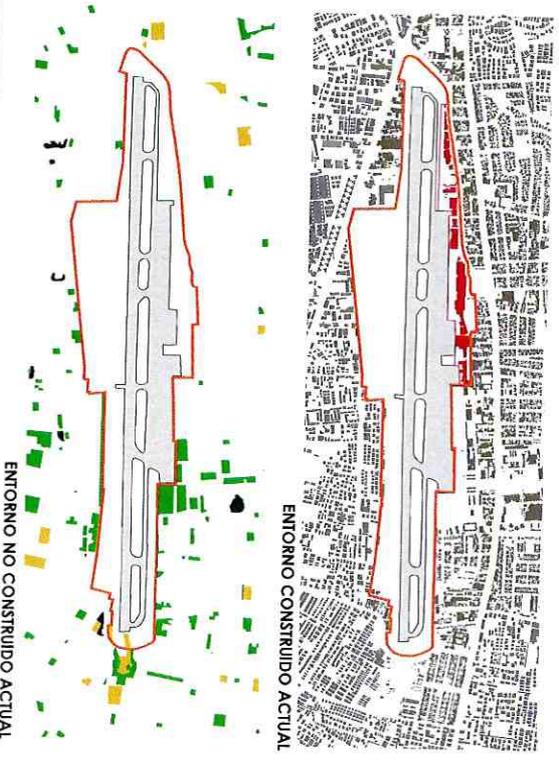


DIVISOR HIDROLÓGICO

<sup>4</sup> Worley Parsons Komex, "Final Environmental Liability Summary 2006 Mariscal Sucre Airport Quito, Ecuador". Quito, Ecuador, 2006. pp 20  
<sup>5</sup> Ibid. pp 20

in

**Oportunidades del Entorno.-** El desarrollo de un nuevo parque en el norte de Quito, constituye en una oportunidad de formación de los planteamientos urbanísticos para el uso y ocupación del entorno urbano inmediato, que permitan orientar los procesos de transformación urbanística que se avencinan, a fin de potenciar a Quito como Ciudad-Capital, por medio de un desarrollo urbano equilibrado, sustentable y seguro. Además de ello, a través de la implementación del parque se optimizarán sistemas de conectividad y accesibilidad, se reforzará una nueva centralidad y se fortalecerán la red de espacios públicos y áreas verdes.



ui