

Quito, 28 de agosto de 2015

Oficio No. 4147-STHV

Economista  
Miguel Dávila  
**ADMINISTRADOR GENERAL DEL MDMQ**  
Presente

De mi consideración:

En atención al oficio No. 1799 de fecha 13 de agosto de 2015, ingresado con hoja de control 2015-134735, adjunto al presente sírvase encontrar el informe técnico que detalla la "Propuesta para la Liberación de Estructuras Edificadas que Pertenecen a las Ex-terminales del Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre en el Parque Bicentenario", el mismo que detalla la valoración física y patrimonial de los inmuebles y sus elementos constitutivos, con el objeto de establecer lo que debe ser conservado.

Se sugiere que el costeo y el método de demolición de dichas intervenciones las realice la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, ya que por ser de su competencia en la materia, cuenta con una base de datos y precios ajustados a los requerimientos del informe.

Atentamente,



Arq. Jacobo Herdoíza B.  
**SECRETARIO DE TERRITORIO,  
HÁBITAT Y VIVIENDA**

Adj.: Informe técnico con planos y fichas de evaluación  
JH/gr  
2015-08-28



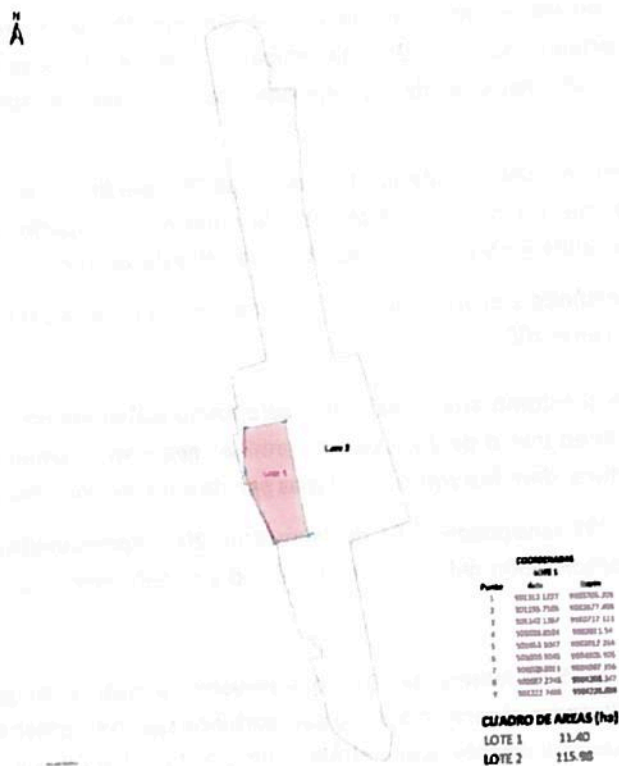
**PROPUESTA PARA LA LIBERACION DE ESTRUCTURAS EDIFICADAS QUE  
PERTENECEN A LAS EXTERMINALES DEL ANTIGUO AEROPUERTO MARISCAL  
SUCRE EN EL PARQUE BICENTENARIO**

**1. ANTECEDENTES:**

- La Ordenanza Metropolitana 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" (AIMS), ubicados en la zona centro norte, parroquia La Concepción, mediante la cual el Concejo Metropolitano ratifica la resolución de destinar los terrenos que actualmente ocupa el AIMS a un parque de escala metropolitana con un centro internacional de convenciones para el cual se aprovechará la infraestructura construida;
- La propuesta ganadora del concurso público internacional de ideas "Parque del Lago" realizado de agosto a noviembre de 2008, que plantea propuestas para la dotación de espacios públicos de recreación, ocio y reunión de la población y la conectividad transversal (este-oeste);
- El anteproyecto urbano-arquitectónico elaborado en base a la propuesta ganadora del concurso por los mismos autores y entregado en el 2009;
- El diagnóstico urbanístico sobre el entorno urbano del actual aeropuerto elaborado por la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda en marzo de 2011 que determina lineamientos generales para el redesarrollo urbanístico del sector e identifica zonas prioritarias para la intervención urbana;
- Ordenanza Metropolitana No. 352 sancionada el 01 de febrero de 2013 correspondiente al Plan Especial Bicentenario para la consolidación del parque de la ciudad y el redesarrollo de su entorno urbano;
- La resolución C113, sancionada el 15 de febrero de 2013, que resuelve cambiar la categoría de los bienes inmuebles municipales afectados al servicio público aeroportuario que conformaban el AIMS, de la siguiente forma: el lote que actualmente ocupa el AIMS, en 115,98, a bien municipal de uso público; y el lote ocupado por las terminales nacional e internacional, con un área de 11,4 ha, a bien municipal de dominio privado.
- El Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial sancionado el 22 de febrero de 2015, en donde ratifica como atractor global al Parque Bicentenario y su entorno urbano dentro del sistema distrital de centralidades.
- La transformación de las terminales nacional e internacional propuesta en plan masa, elaborada por la Empresa Metropolitana Quito Turismo.

## 2. JUSTIFICACIÓN PARA LA LIBERACION DE LAS ESTRUCTURAS DE LAS EXTERMINALES:

La salida del ex-aeropuerto Internacional Mariscal Sucre planteó la propuesta de implantación de un área recreacional y de un centro de convenciones formando un proceso de renovación urbana que se consolida a partir de la donación del área en donde se desarrollaban las actividades aeroportuarias, en el que se tiene una nueva oferta de servicios para la ciudad. El área en donde se asientan las ex-terminales Nacionales e Internacionales, y la pista del ex-aeropuerto Mariscal Sucre, se divide en 2 lotes, mediante resolución C408, en donde el lote 2 se destina para la Implantación de un gran equipamiento cultural, y el lote 1 se destina para la implantación del Centro de Convenciones de Quito, con una superficie de 11,4 hectáreas.



La terminal original fue construida en el año de 1960 por el gobierno de Velasco Ibarra. Las posteriores estructuras y elementos añadidos, producto de diversas adaptaciones a través de los 53 años de servicio, debido a requerimientos de ampliación por demanda, tanto de crecimiento poblacional, como de dinámicas urbanas de la ciudad y del país, forman un elemento arquitectónico sin uniformidad, evidenciando una falta de planificación del edificio resultante. Los diferentes tipos de materiales presentes en a lo largo del complejo, como bloque, ladrillo, piedra, hormigón armado, estructuras de acero, etc., degradan aún más la calidad del edificio original.

Por otro lado, la terminal original y los bloques añadidos carecen de condiciones para un uso confortable, como son la presencia de zonas con falta de iluminación y ventilación natural, áreas sin

distribución adecuada, y otras dónde no es posible la ventilación mecánica y el aire acondicionado, generando un complejo arquitectónico con altos grados de demandas energéticas y conflictos espaciales.

Por los motivos expuestos, se puede afirmar que el conjunto de edificaciones, salvo aquellas que mantienen un valor simbólico-patrimonial, han perdido su funcionalidad, uso destinado originalmente, valores formales y calidad espacial, constituyéndose en un pasivo para la ciudad y el Parque Bicentenario, por lo que es pertinente planificar las obras de liberación que habiliten estas áreas para el destino establecido en la Ordenanza 352.



Fotografías de la Terminal Aérea Original, año 1960

### 3. CRITERIOS PARA LA LIBERACION DE LAS ESTRUCTURAS:

Tomando como mandato lo establecido en la Ord.3535, se ha procedido a realizar la valorización de las estructuras edificadas para definir un área de reutilización y aprovechamiento de las edificaciones en base a los siguientes criterios:

- Capacidad de adaptación de los espacios construidos a nuevos usos;
- Disponibilidad de la superficie (Plantas libres o plantas flexibles con posibilidad de ampliaciones);
- Elementos de infraestructura como cuartos de máquinas, transformadores, cisternas, entre otros;
- Cambios de niveles en las plataformas de planta baja, primera planta alta y segunda planta alta;

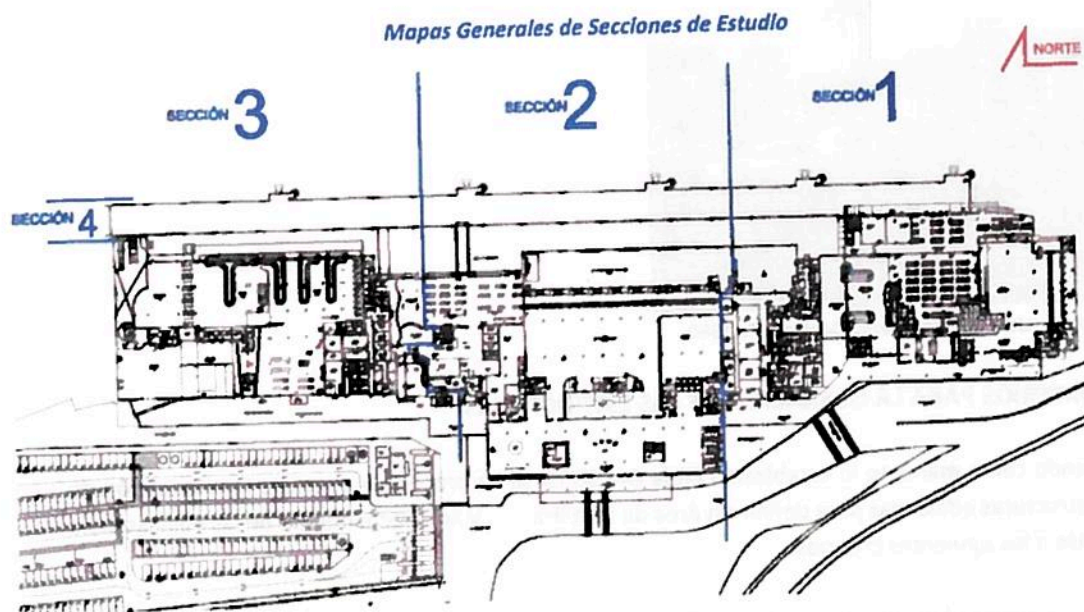
- Funcionalidad y servicio de puntos húmedos como baterías sanitarias concentradas, cocinas u otros.
- Capacidad portante de las estructuras;
- Riesgo y evidente fatiga estructural de los elementos arquitectónicos;

La evaluación se la realizó en tres fases: la primera fase de inspección visual de las condiciones actuales del edificio, la segunda de recopilación y constatación de planos (proporcionados por el Departamento Avalúos y Catastros del DMQ), y la tercera, de análisis del valor histórico de la edificación.

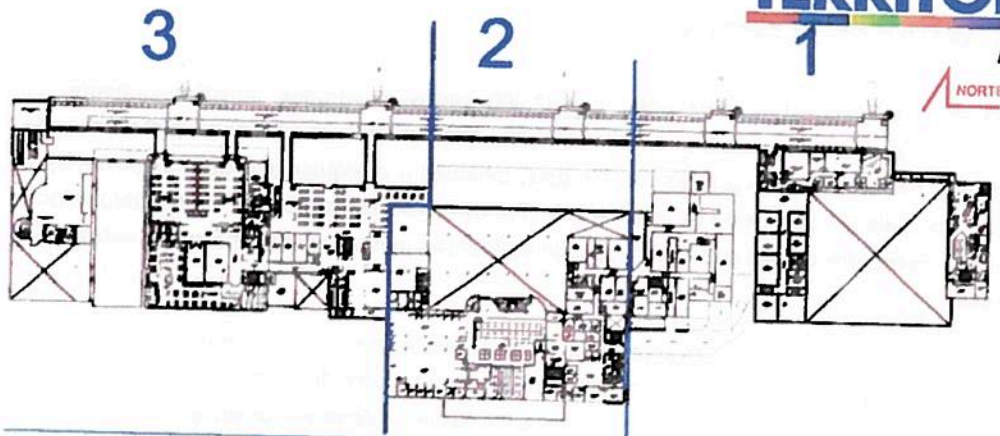
#### 4. PROPUESTA DE LIBERACIÓN:

Para realizar la presente propuesta, se dividió el área de las terminales en tres secciones de la siguiente manera:

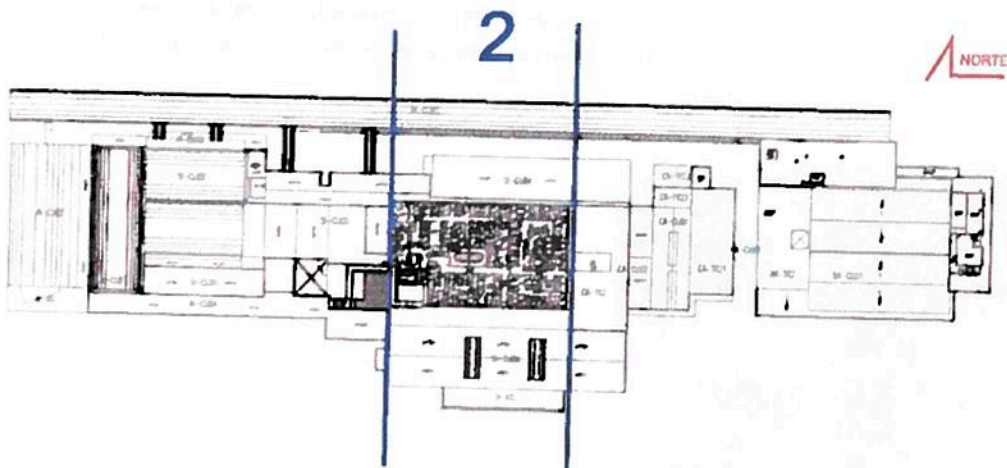
- Sección 1: Edificio y áreas construidas en donde operaba la Terminal Nacional de salida y arribo de pasajeros.
- Sección 2: Edificio y áreas construidas en donde operaba la Terminal Original Internacional de salida de pasajeros.
- Sección 3: Edificio y áreas construidas en donde operaba la Terminal Internacional de arribo de pasajeros.
- Sección 4: Hall de distribución (área de mangas principal).



Planta Baja



Primera Planta Alta



Segunda Planta Alta y Áreas de Cubiertas

## 5. CONCEPTOS PARA LA CLASIFICACIÓN DE LAS EDIFICACIONES.-

Las intervenciones se clasifican de la siguiente manera:

**Conservación Total.-** busca mantener las características constructivas y arquitectónicas de la edificación sin realizar mayores modificaciones morfológicas.

**Conservación parcial.-** busca mantener las características constructivas y arquitectónicas con pequeñas y medianas variaciones que permitan adaptarse a nuevos usos.

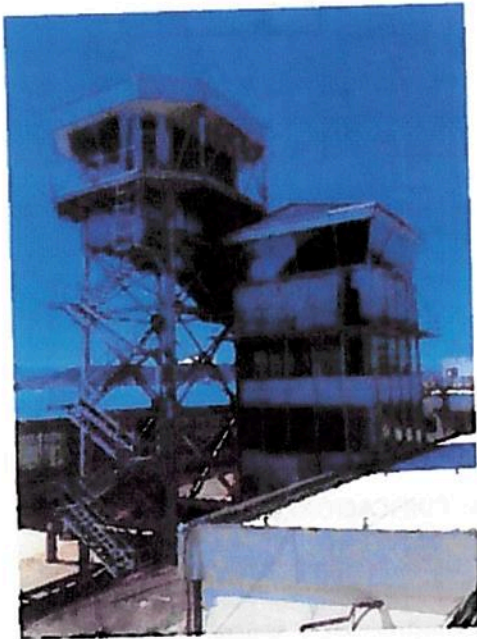
**Liberación total.-** busca eliminar bloques construidos, que hayan perdido las características iniciales para los que fueron concebidos, o que por su estado de deterioro deban ser removidos.

## 6. ANÁLISIS DE LAS SECCIONES:

Las diferentes secciones están constituidas por 32.000 metros cuadrados, aproximadamente, de áreas edificadas, que a su vez integran el gran complejo que contiene circulaciones, plataformas de diversa altura, barreras arquitectónicas con bloques, tabiques o cualquier tipo de mampostería, lo que dificultaría cualquier propuesta de intervención. Por otro lado, la inspección ha permitido valorar los diferentes elementos de carácter simbólico, que se deberán mantener como parte del patrimonio de la ciudad.

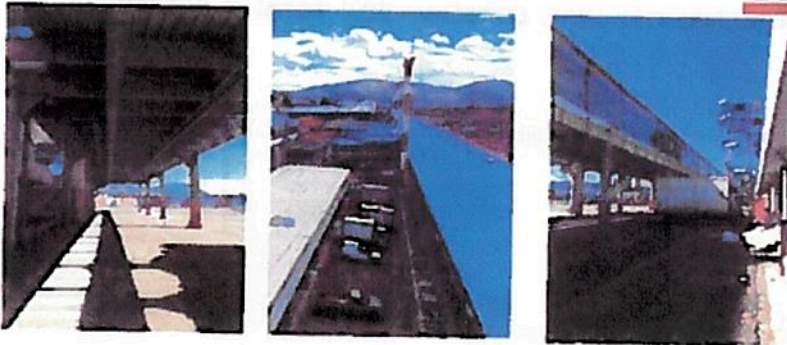
De igual forma, se toma en cuenta las áreas o elementos arquitectónicos que pueden servir como atractivo para los visitantes del parque bicentenario, como es la torre de control y el corredor de distribución hacia las mangas de acceso a los aviones, los cuales se deberán conservar.

La **torre de control original**, por su valor simbólico e identitario, y al ser factible liberar los añadidos, se recomienda conservar y poner en valor, incorporándola a la nueva propuesta como parte de la oferta de atractivos del parque. La misma deberá ser renovada en su materialidad y deberá ser mejorada su funcionalidad.



El **corredor de distribución hacia las mangas de acceso a los aviones**, brinda la posibilidad de contar con una visión amplia del actual parque bicentenario, generando espacios de estancia con posibilidad de ampliar la oferta de servicios en el parque.



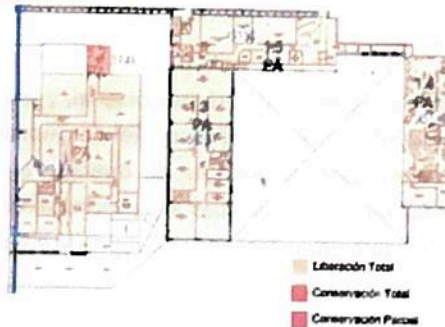


**6.1 SECCIÓN 1 (TERMINALES NACIONAL DE SALIDA Y ARRIBO, LIBERACIÓN TOTAL).-**

**Planta Baja**



**Planta Alta**

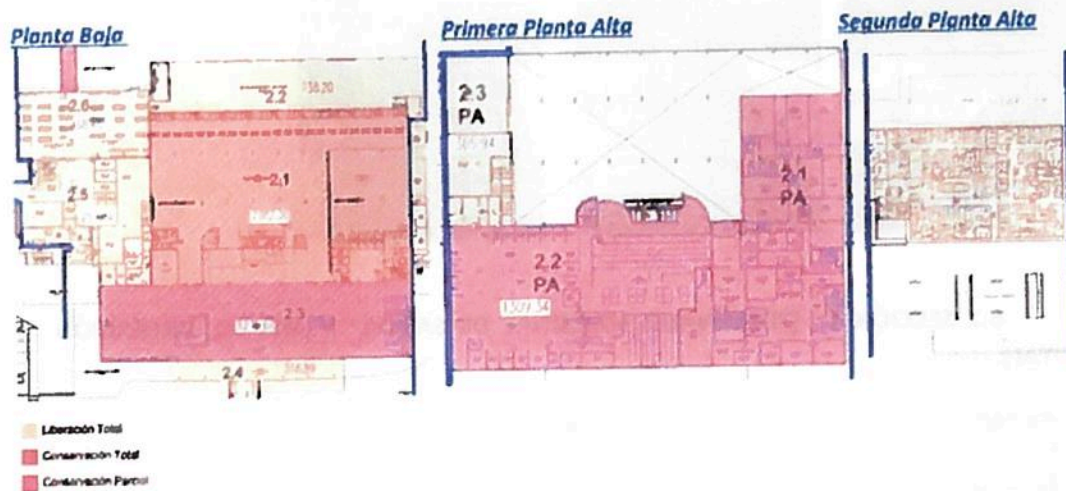


Se recomienda una liberación total del área en planta baja, primera alta y planta de cubiertas, con excepción de la conservación total de la torre de control original. La liberación incluye estructuras de columnas de hormigón, acero y otros. La torre de control, de estructura metálica, cuya construcción es posterior, puede ser desmontada y reutilizada en otro sitio dentro del mismo parque.

El tratamiento propuesto es el siguiente:

ÁREA	TRATAMIENTO	M2 en planta baja y planta alta
Torre de Control original y ampliación	Conservación Total	417,65m <sup>2</sup>
Sala de Operadoras	Liberación Total	7.174,72m <sup>2</sup>
Recepción de equipaje		
Restaurante		
Archivo AMT		
Hall de Chequeo Nacional		
Cafetería embarque aeroservicios		
DAC/ seguridad		
Salas TAME VIP		
Centro de crisis		

## 6.2 SECCIÓN 2 (TERMINAL ORIGINAL, CONSERVACIÓN TOTAL Y CONSERVACIÓN PARCIAL).-



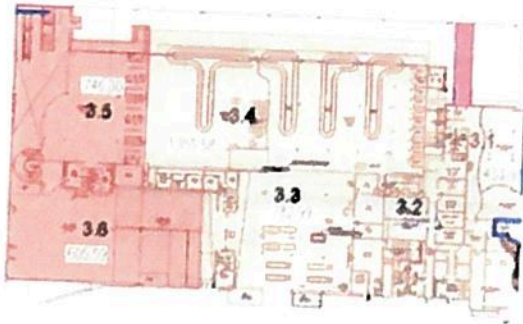
Se recomienda mantener la terminal original, y la ampliación en el lado oeste, liberando volúmenes que se han añadido hacia los cuatro laterales (norte, sur, este y oeste), las cuales contienen oficinas, salas de pre-embarque, bodegas de operadoras, túneles de maletas y bodegas, con el fin de evidenciar las fachadas originales de la terminal de 1960 y conservar los dos murales al interior. Se recomienda, también, mantener la cisterna y bomba contra incendios localizada al lado este de la terminal.

El tratamiento propuesto es el siguiente:

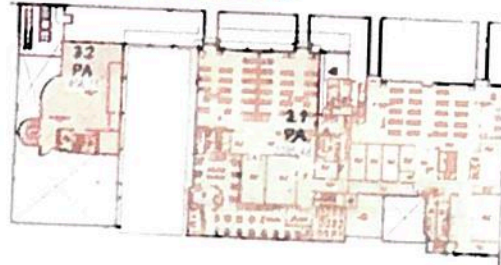
ÁREA	TRATAMIENTO	Metros Cuadrados en planta baja, 1era planta alta y 2da planta alta
Terminal original (1960)	Conservación total	3658,03
Ampliación de la terminal original		
Sala de Operadores (1era.planta alta)	Conservación parcial	2351,99
Aduana (1era.planta alta)		
Túnel de maletas y cubierta	Liberación total	4.148,32
cubierta de Ingreso(estereoestructura)		
Oficinas QUIPORT		
Salas de preembarque		
QUIPORT		
Oficinas Empresa de Hábitat y Vivienda		

**6.3 SECCIÓN 3 (TERMINAL INTERNACIONAL DE ARRIBO Y SU AMPLIACIÓN, LIBERACIÓN TOTAL Y CONSERVACIÓN TOTAL).-**

*Planta Baja*



*Primera Planta Alta*



■ Liberación Total  
■ Conservación Total  
■ Conservación Parcial

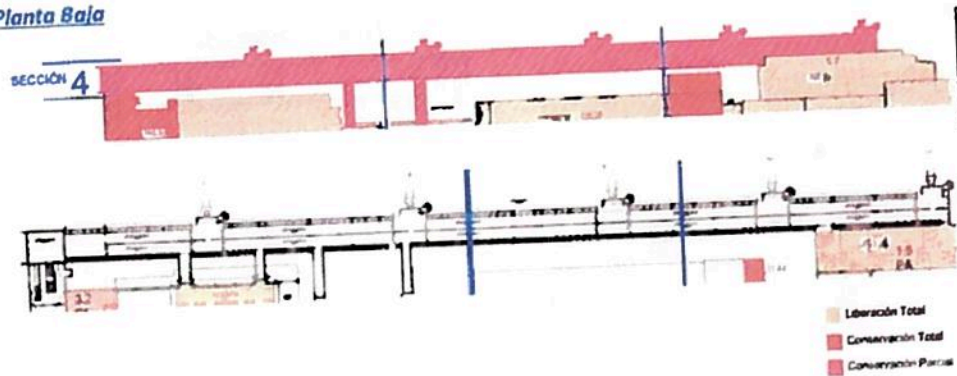
Se recomienda la liberación total del área que componen los siguientes elementos: la sala de protocolo, áreas de seguridad, aduanas, banda de equipaje y oficinas de la Empresa Metropolitana Quito Turismo. Por otro lado, se recomienda la conservación total del área que comprende la ampliación realizada en el año 2006, compuesta por las áreas de migración, hall de arribo internacional y restaurante, ya que los materiales y estructura presentes se encuentran en óptimas condiciones.

El tratamiento propuesto es el siguiente:

ÁREA	TRATAMIENTO	Metros Cuadrados en planta baja y planta alta
Sala de protocolo	Liberación Total	5714,52 m2
Seguridad		
Aduana		
Bandas de equipaje		
Oficinas Quito Turismo		
Migración	Conservación Total	1.808,60 m2
Hall de arribo internacional		
Restaurante		

## 6.4 SECCIÓN 4 (HALL DE DISTRIBUCIÓN DE MANGAS, CONSERVACIÓN PARCIAL).-

Planta Baja



Se recomienda la conservación parcial del área del hall de distribución hacia las mangas de ingreso a los aviones, en donde se tiene una estructura de acero en buenas condiciones y permite una reutilización con usos diferentes. En cuanto al armazón que protege el hall se constituye de vidrio, de cubiertas de zinc las cuales se hallan en buenas condiciones y se podrán reutilizar en cualquier otro elemento en el nuevo proyecto.

El tratamiento propuesto es el siguiente:

ÁREA	TRATAMIENTO	Metros Cuadrados en planta baja y planta alta
Hall de distribución de mangas	Conservación parcial	2.550

## 6. RECOMENDACIONES SOBRE BIENES CULTURALES A SER CONSERVADOS EN LA ANTIGUA TERMINAL AÉREA AEROPUERTO MARISCAL SUCRE, ACTUAL PARQUE BICENTENARIO

En esta parte del informe se realiza el análisis tanto de los bienes muebles como de los bienes inmuebles y la verificación de los valores patrimoniales existentes en los siguientes elementos:

### 1) Terminal Original.-

La edificación original correspondiente al ex aeropuerto Mariscal Sucre ha sido modificada y ampliada en múltiples ocasiones y se dificulta mucho la lectura de su morfología original, aunque en el interior se mantiene la estructura en secuencia, lo cual es coherente con el planteamiento inicial.



#### RECOMENDACIONES:

Debido a las transformaciones que ha sufrido durante el tiempo de servicio de la terminal, los valores patrimoniales relacionados con su originalidad han sido ocultados, por lo tanto, en esta edificación deben ser eliminados todos los añadidos internos para recuperar su valor histórico o patrimonial. De igual manera, al contener murales que sí son parte del patrimonio cultural de la ciudad, es recomendable la conservación total de este bloque y la liberación de todas las estructuras interiores en el mismo.

#### 2) Obras de Arte.-

- "Primer vuelo sobre Los Andes"

Obra: Pintura Mural

Título: Primer vuelo sobre los Andes

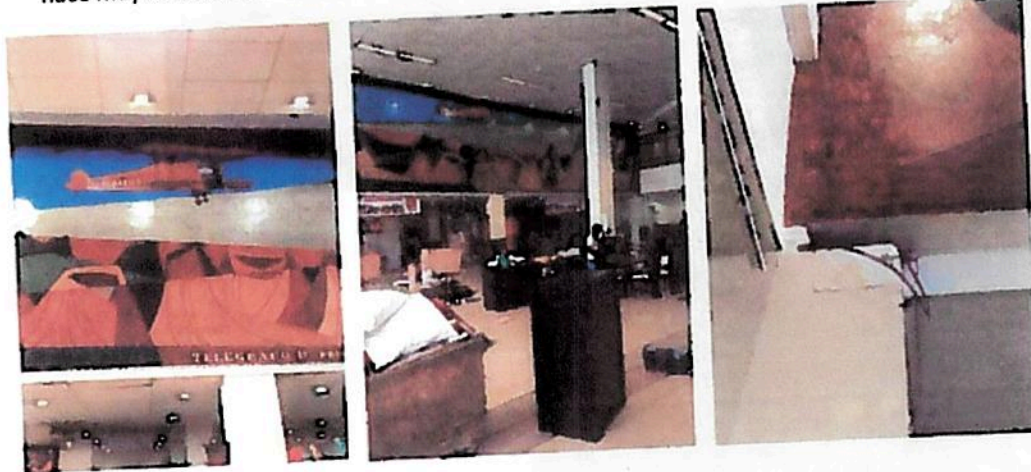
Autor: Galo Galecio

Época: Siglo XX

Técnica: Fresco

Ubicación: Sobre un gran friso al interior de la terminal original, sala de preembarque internacional.

Esta es una obra de arte pintada con la técnica de fresco sobre muro. Representa el primer vuelo realizado sobre Los Andes. Se trata, tal vez, de la obra más representativa del Ex Aeropuerto Mariscal Sucre, siendo considerada como la más reconocida. Se trata de una obra pintada directamente sobre la mampostería de la planta alta en la zona de pre embarque internacional. Por el tipo de técnica, se hace muy difícil su traslado a otro lugar.



#### RECOMENDACIONES:

Se recomienda conservar el muro y la estructura que lo soporta, incorporándolos a la nueva propuesta.

- "Obra mural S/N"

Obra: Mural

Título: S/T

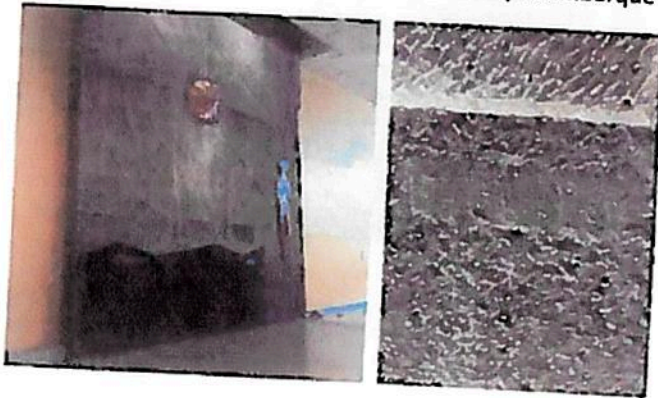
Autor: Jaime Andrade

Época: 1960

Técnica: Mixta

Ubicación: Pared norte de la sala de pre-embarque internacional

Es una obra de arte realizada con múltiples materiales: cobre y bronce sobre piedra, que representa un paisaje andino coronado por el sol. Se trata de una obra armada con piedra y metales sujetos a la mampostería en la planta baja de la zona de pre embarque internacional.



**RECOMENDACIONES:**

Se recomienda conservar el muro, incorporándolo a la nueva propuesta.

- *"Panel escultura mural S/N"*

Obra: Panel escultura

Título: S/T

Autor: Oswaldo Vallejo/Diseño P. Dragón

Época: Siglo XX

Técnica: Metal (cobre – bronce) cincelado repujado

Ubicación: Sala de arribo internacional

Es una obra de arte de alta calidad y técnica que se ubica en un área importante del ex terminal, visible para todos los pasajeros que llegaban a la ciudad. Se trata de una obra sobrepuesta al muro de la sala de arribo internacional, que por su técnica es factible de ser reubicada aunque con técnicas especializadas y garantizando un traslado seguro.

**RECOMENDACIONES:**

Se recomienda el traslado y la puesta en valor de esta obra.

**NOTA:** En cuanto a la placa existente en el área internacional, se recomienda moverla hacia el edificio de la terminal original, con el objeto de mantenerla como parte del conjunto a conservar. De ser este el caso, se debería dar un tratamiento de protección a los materiales.



## 7. RECOMENDACIONES

### SECCIÓN 2, TERMINAL ORIGINAL.-

- La cubierta en esta sección, por la heterogeneidad de materiales y construcción y por considerarse que es un elemento que ya cumplió su tiempo de vida, se recomienda retirar y ser reemplazado por materiales y formas estructurales que aseguren su estabilidad.
- Todos los elementos estructurales que conforman el esqueleto de la edificación en mención, principalmente las columnas, generan grandes luces que facilitan la reutilización del edificio. Sin embargo, no es aconsejable someter estas luces a cargas puntuales grandes.
- Debido al tiempo de construcción del Ex aeropuerto de Quito, se asume que el suelo se encuentra consolidado y la capacidad portante del suelo estará en condiciones de aceptar nuevas estructuras.
- El revestimiento de los pisos no es homogéneo, así como en las paredes y cielo raso, por lo que se recomienda su reemplazo.
- Las gradas son de hormigón armado y se encuentran en buen estado, por lo que pueden ser conservadas. También existe escaleras mecánicas o eléctricas en buen estado que pueden ser reutilizadas.

### TORRE DE CONTROL Y HALL DE DISTRIBUCIÓN DE ACCESO HACIA LAS MANGAS.-

- La torre de control deberá ser renovada en su interior, recomendándose el realizar un estudio pormenorizado del estado de la estructura para verificar su estabilidad, una vez que haya sido liberada de las estructuras adyacentes.
- El hall de distribución hacia las mangas de ingreso a los aviones debe ser, de igual manera, evaluado estructuralmente, una vez que se hayan realizado las liberaciones de las estructuras adyacentes.

### EDIFICACIÓN A CONSERVAR SECCIÓN TRES (NORTE).-

- La evaluación visual del sistema constructivo de esta sección evidencia que esta tiene un buen estado y es recomendable la reutilización de sus instalaciones, ya que al estar



conformada por elementos metálicos en su estructura, muchos de ellos expuestos, es fácil verificar su estado.

**GENERALES.-**

- Los elementos estructurales portátiles pueden ser retirados para su reutilización.
- Para la liberación de las estructuras, se recomienda incluir controles de calidad, tanto para el personal como para el trabajo a realizar, ya que estos procedimientos requieren de trabajos especiales, como el de desmontaje, desoldada, y retiro de elementos pesados, que pueden resultar peligrosos.
- Para el derrocamiento se sugiere realizar una socialización adecuada, puesto que actualmente funcionan diferentes entidades y para el manejo adecuado de las mismas.

	Nombres	Dirección	Fecha	Firma/Sumilla
Revisado por:	Arq. María González	Dirección de Políticas de Planeamiento del Suelo.	24.08.2015	
	Arq. David Jácome Polt	Dirección de Desarrollo Urbanístico	24.08.2015	
Elaborado por:	Arq. Cristina Paredes	Dirección de Políticas de Planeamiento del Suelo.	24.08.2015	
	Arq. Roberto Carlos Bastida	Dirección de Desarrollo Urbanístico, Unidad de Espacio Público.	24.08.2015	
	Arq. Edgar Flores G.	Dirección de Gestión Territorial.	24.08.2015	
	Ing. Miryam Ortiz	Dirección de Desarrollo Urbanístico, análisis de estructuras portantes.	24.08.2015	
	Arq. Angélica Arias	Dirección de Desarrollo Urbanístico, Unidad de Áreas Históricas.	24.08.2015	

**Anexo 1.** Juego de Planos de estado actual y propuesta de liberación de las terminales aeroportuarias.

**Anexo 3.** Fichas de evaluación de la infraestructura de las 18 subzonas de las tres secciones analizadas.

# TECHNICAL REPORT

1977/78

RESEARCH REPORT

No. 1

1977/78

RESEARCH REPORT

No. 1

1977/78

No.	Description	Date	Time	Location	Remarks	Remarks	Remarks
1	...	...	...	...	...	...	...
2	...	...	...	...	...	...	...
3	...	...	...	...	...	...	...
4	...	...	...	...	...	...	...
5	...	...	...	...	...	...	...
6	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	...	...	...	...	...
8	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	...	...	...	...	...

1977/78

RESEARCH REPORT

No. 1

1977/78

RESEARCH REPORT

No. 1

1977/78