



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.



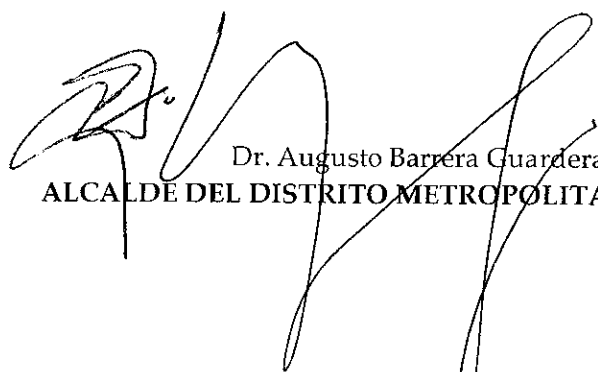
RESOLUCIÓN No. **C** 408

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

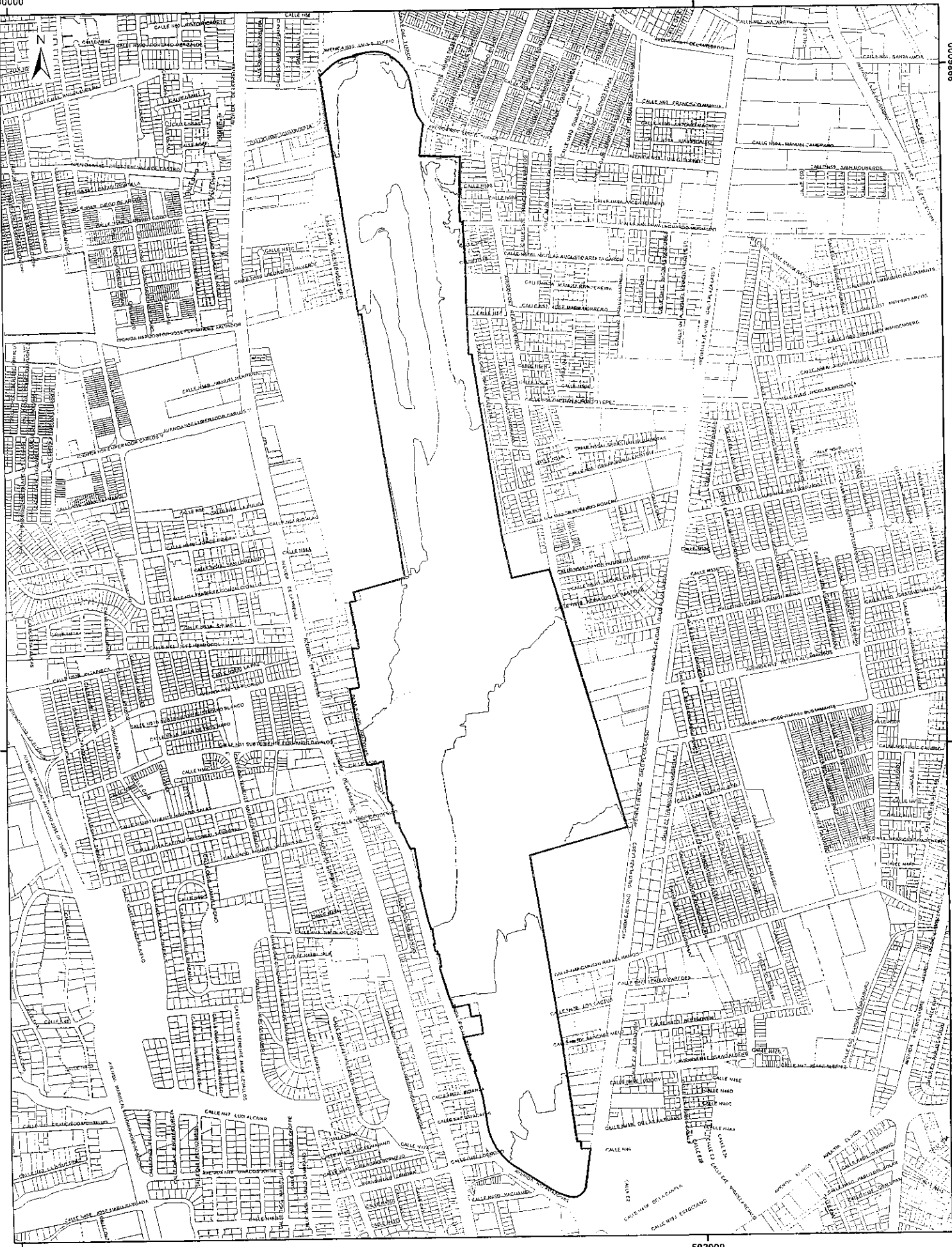
EJECÚTESE:


Dr. Augusto Barrera Guarderas
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

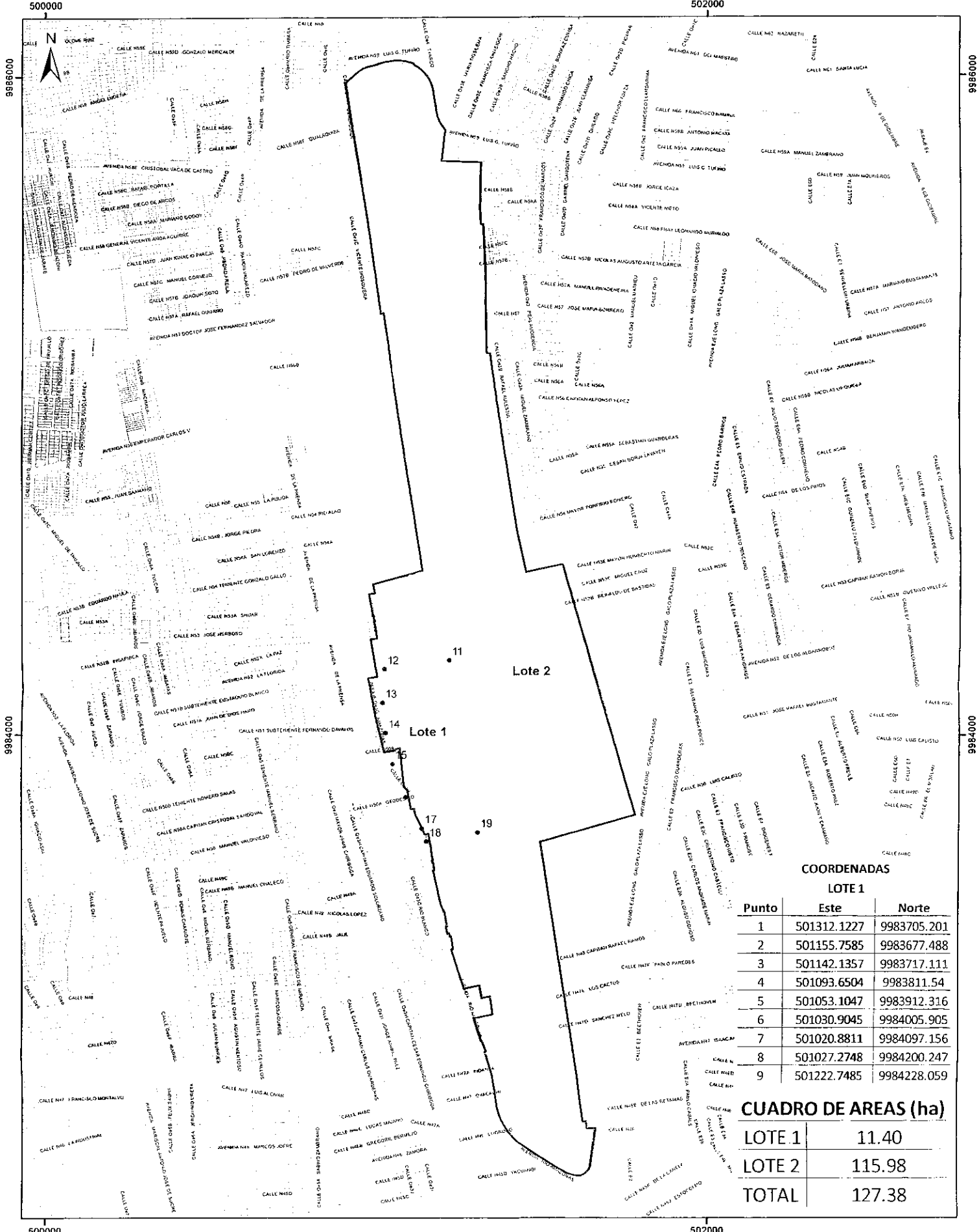
CERTIFICO, que la presente resolución fue aprobada en sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito el 11 de julio de 2012; y sancionada por el Dr. Augusto Barrera Guarderas, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el 31 JUL 2012.
Lo Certifico.- Distrito Metropolitano de Quito, 01 AGO 2012


Abg. Patricia Andrade Baroja
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

DXAC



PLANO	MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO		LEYENDA 	CLAVE CATASTRAL 12004-01-001 N° PREDIO 241934 AREA TOTAL= 127.38 ha
	SECRETARIA DE TERRITORIO, HABITAT Y VIVIENDA			
01/02	PLANO DEL PREDIO 241934		FUENTE: DIRECCION METROPOLITANA DE CATASTROS GEP	ESCALA: 0 100 m Proyección TM Quito - WGS84
ELABORACION ARQ. RENE VALLEDO SECRETARIA DE TERRITORIO, HABITAT Y VIVIENDA		DIRECCION METROPOLITANA DE POLITICAS Y PLANEAMIENTO DEL SUELO Y EL ESPACIO PUBLICO		



COORDENADAS

LOTE 1

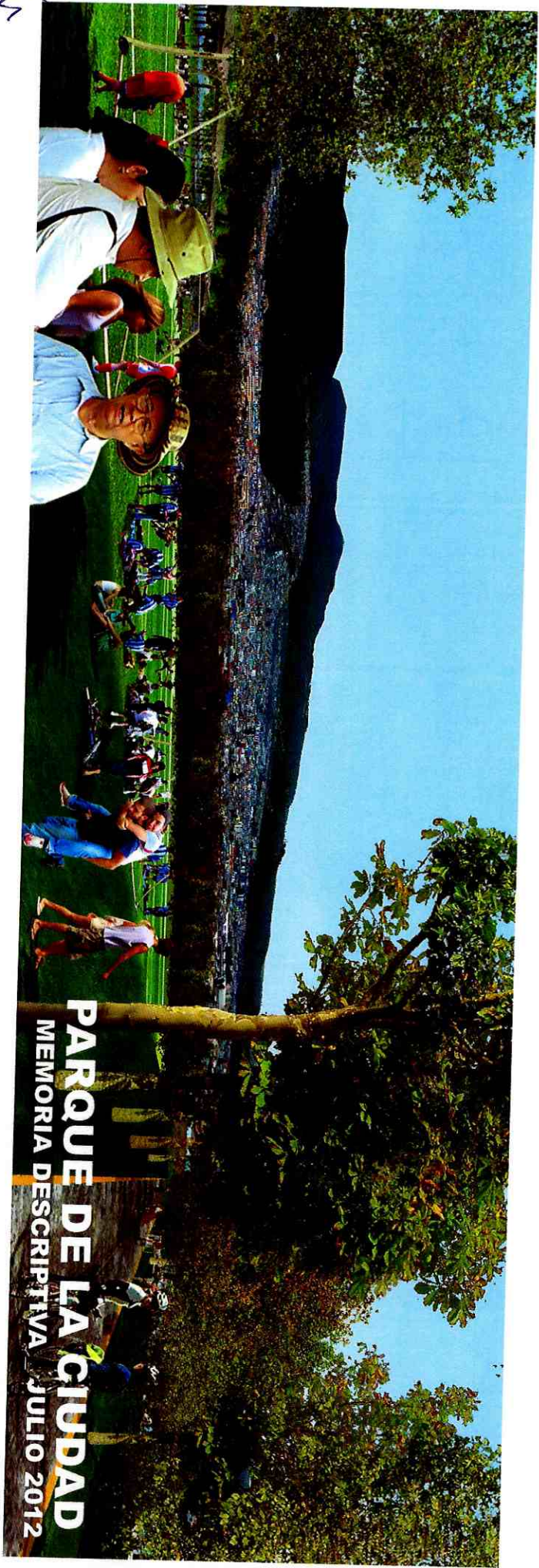
Punto	Este	Norte
1	501312.1227	9983705.201
2	501155.7585	9983677.488
3	501142.1357	9983717.111
4	501093.6504	9983811.54
5	501053.1047	9983912.316
6	501030.9045	9984005.905
7	501020.8811	9984097.156
8	501027.2748	9984200.247
9	501222.7485	9984228.059

CUADRO DE AREAS (ha)

LOTE 1	11.40
LOTE 2	115.98
TOTAL	127.38

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

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.¹

¹Parque 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.”*²

² 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"³ 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.

³Walheim, 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.

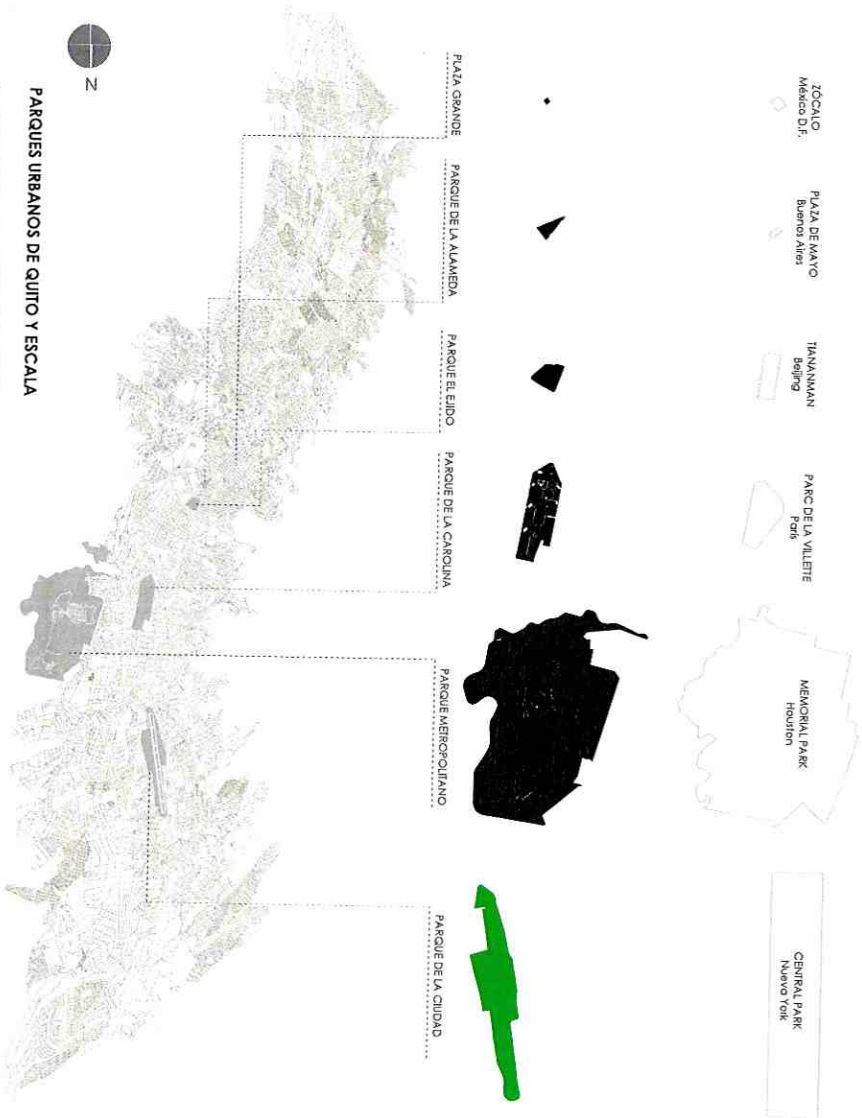
Dentro de esta nueva perspectiva, la principal aproximación al diseño del plan masa del Parque de la Ciudad es la de considerar la posibilidad de transformar al Aeropuerto Mariscal Sucre en un Ecosistema, como una valiosa y única Oportunidad para la ciudad de Quito, que apunta principalmente a los siguientes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



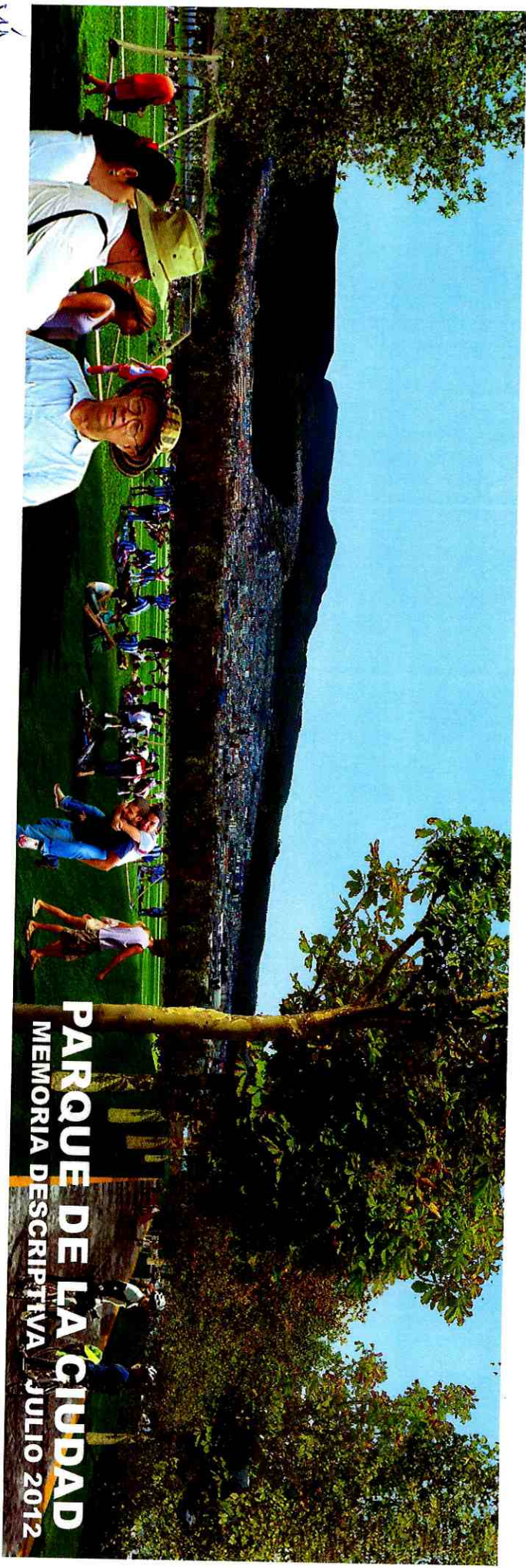
Actualmente

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



PARQUE DE LA CIUDAD
MEMORIA DESCRIPTIVA JULIO 2012

W

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.¹

¹Parque 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



“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.”*²

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

u

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"³ 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.

³Welshem, 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.

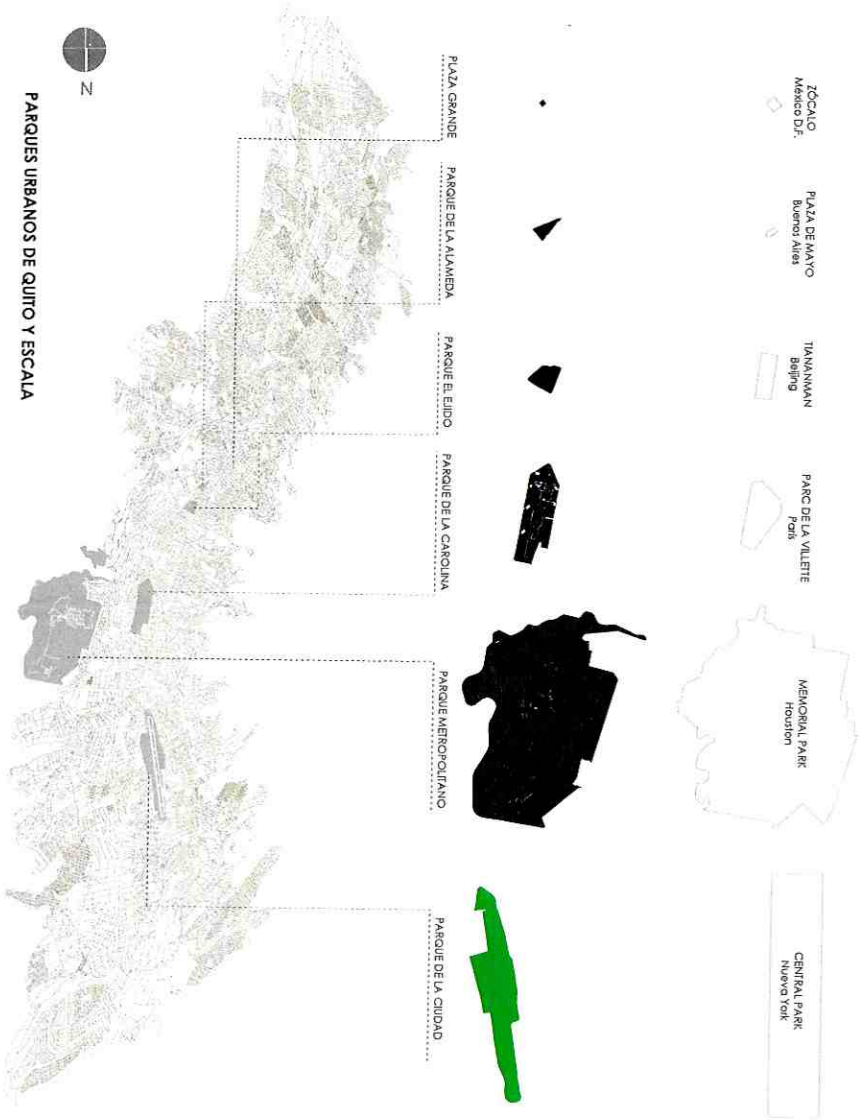
Dentro de esta nueva perspectiva, la principal aproximación al diseño del plan masa del Parque de la Ciudad es la de considerar la posibilidad de transformar al Aeropuerto Mariscal Sucre en un Ecosistema, como una valiosa y única Oportunidad para la ciudad de Quito, que apunta principalmente a los siguientes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



2.3 EL SITIO, SU HISTORIA Y LAS OPORTUNIDADES.-

a) El Sitio.-

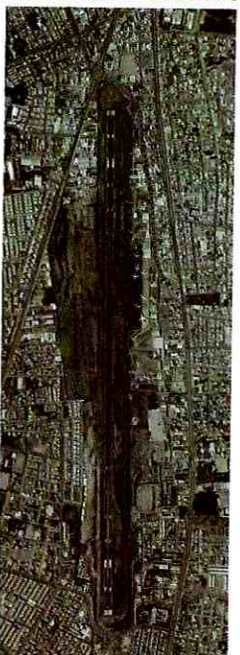
De casi similar longitud que el Central Park de Nueva York (4,14 Km) y más del doble que el Parque de La Carolina (1,6 km). Actualmente utilizado por el Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito, el sitio es mayoritariamente una gran explanada de aproximadamente 3,4 km de largo y 750 m de ancho (en su sección 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,

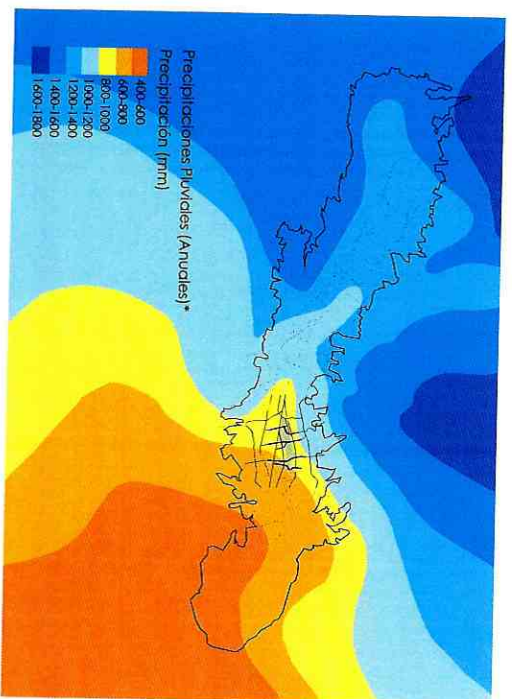
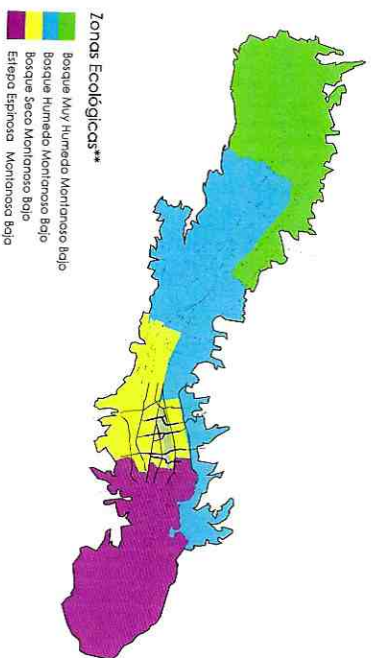
1971, 1981, 1989, 1996) se transforma hacia uno más urbano conforme la ciudad crece hacia el norte y rodea al aeropuerto. En este proceso, ciertas zonas del terreno del aeropuerto se desmientan para ser utilizadas con otros fines. Así mismo, la cantidad de equipamientos y plataformas que aparecen dentro 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:

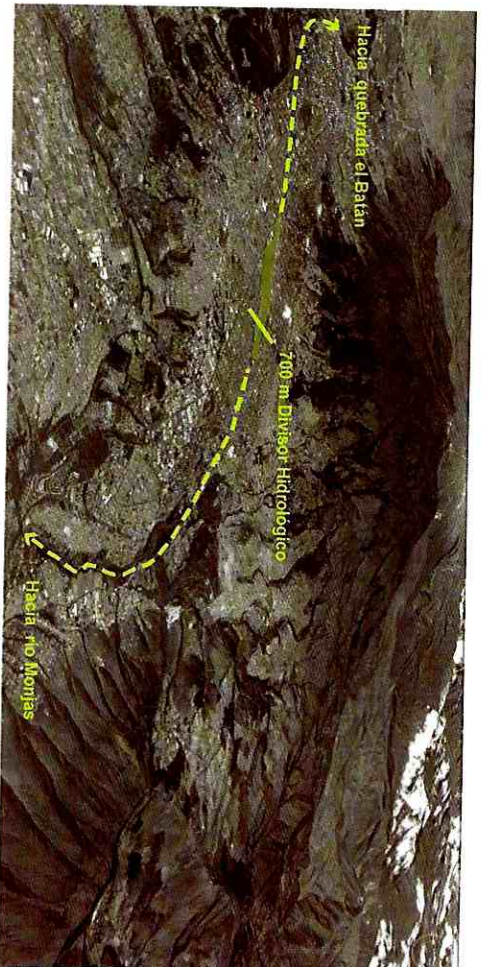
Ecología.- Desde el punto de vista ecológico, el terreno del aeropuerto se inscribe dentro de la zona ecológica de Bosque Seco Montano Bajo, y muy próximo hacia el sur del mismo se encuentra la zona de Bosque Humedo Montano Bajo y al norte la zona de Estepa Espinosa Montanosa Baja. Estos ecosistemas, 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

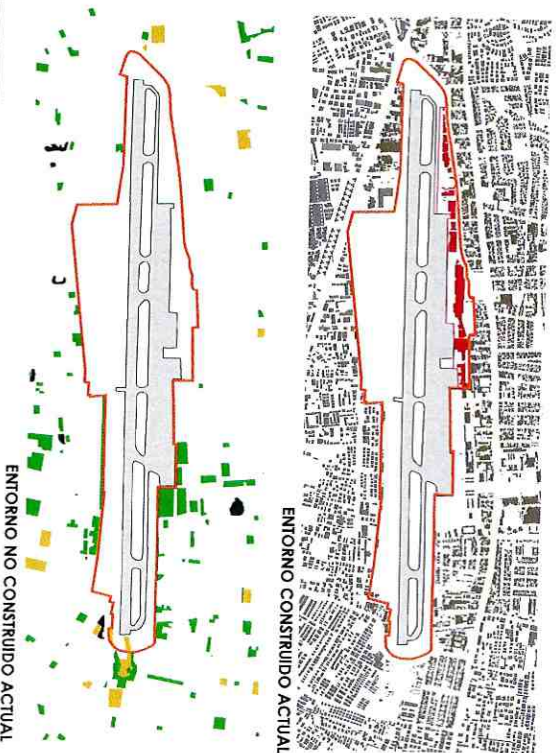
Hidrología y Geografía.- El sitio se encuentra ubicado en el sector norte de la hondonada longitudinal que da carácter a la ciudad de Quito. Hacia ella confluyen, tanto de las estribaciones de la cordillera occidental como de la oriental, quebradas y sistemas hidrológicos que antes que la ciudad se extiende 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 Divide⁴), 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 sur⁵.



DIVISOR HIDROLÓGICO

⁴ Worley Parsons Komrex, "Final Environmental Liability Summary 2006 Mariscal Sucre Airport Quito, Ecuador". Quito, Ecuador, 2006. pp 20
⁵ Ibid. pp 20

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.



3. ANTECEDENTES

111

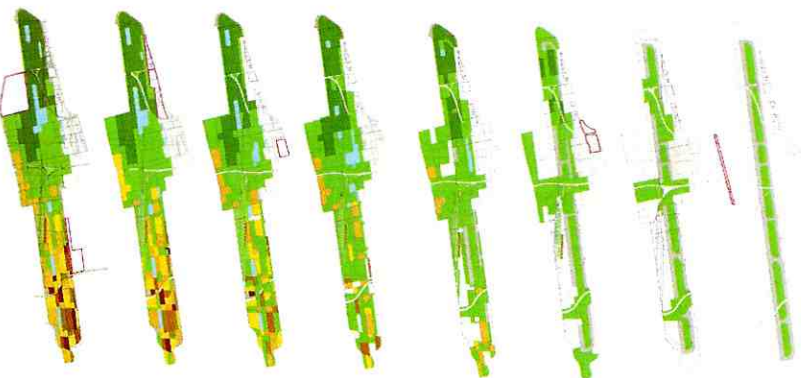
3.1. El Concurso Internacional de Ideas para el Parque del Lago, 2008.-

Los retos e iniciativas que brindó el Concurso Internacional de Ideas para el Parque del Lago de transformar el actual Aeropuerto Mariscal Sucre para uso público fueron enormes. El concurso, el cual fue auspiciado por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la Corporación Vida para Quito, y el Colegio de Arquitectos del Ecuador, colocó a la ciudad de Quito, en el panel de discusión mundial de la Arquitectura Paisajista contemporánea al ofrecer la posibilidad de investigar sobre la transformación de una infraestructura de escala considerable en un parque urbano. Cinco urbanistas y arquitectos paisajistas de trayectoria internacional, Anuradha Mathur (India, EEUU), Charles Waldheim (Canadá, EEUU), Jordi Borja (España), Rosa Grená Klüss (Brasil), y Henry Carrion (Ecuador), compusieron el jurado calificador.

La propuesta ganadora El Parque del Lago, de 196 enviadas de 25 países, sugirió recuperación ecológica como premisa y magnífica oportunidad en donde el paisaje puede tener un nuevo rol y relevancia en la ciudad. En ese sentido, la propuesta genera una estrategia que determina estructura, identidad y al mismo tiempo de flexibilidad suficientes, que permitan al Parque consolidarse en el futuro. Dentro de esta nueva perspectiva, la principal aproximación al diseño del proyecto del Parque del Lago fue la de promover la recuperación ecológica del aeropuerto existente a través de diversos paisajes como bosques, huertos, lagos, praderas; dar solución a los problemas de conectividad de la zona norte, finalmente de proveer de equipamientos como el Centro de Convenciones, además de otros para arte, educación y cultura.

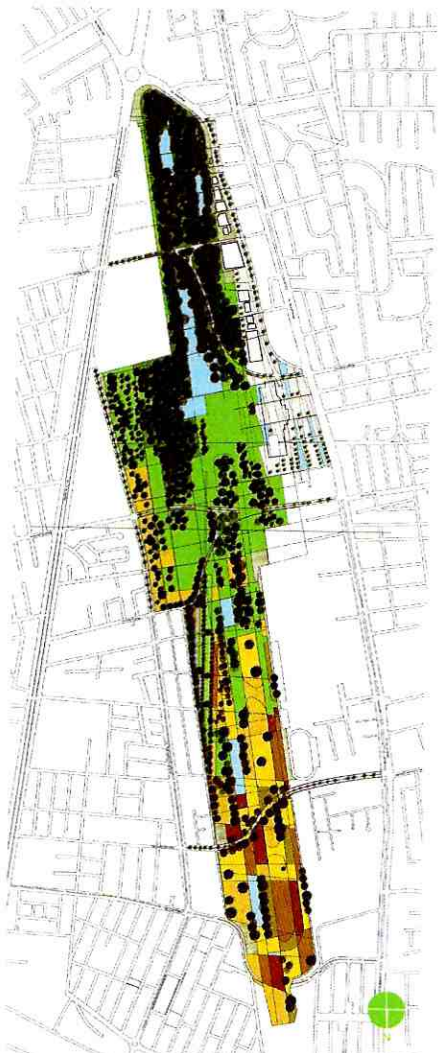


CONCURSO, PERSPECTIVA



CONCURSO, FASES

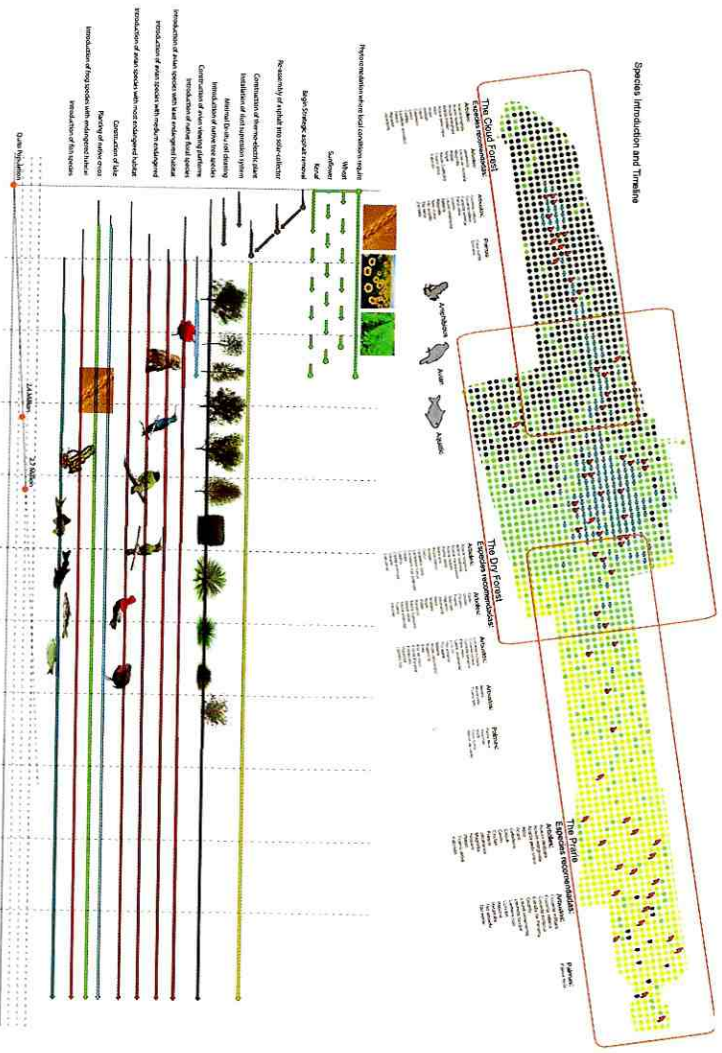
W



CONCURSO, IMPLANTACIÓN GENERAL

La propuesta del proyecto ganador se basa principalmente en generar tres paisajes que respondan a los pisos ecológicos de la ciudad de Quito. En ese sentido, hacia el sur, se concibe la zona de bosque nublado. Y hacia el norte la zona de estepa y agricultura urbana. En medio de ellas se encuentra una zona mixta que articula las dos anteriores. En base a las fases propuestas de afianzamiento del parque, el proyecto es más una estrategia de consolidación en lugar de una aproximación formal.

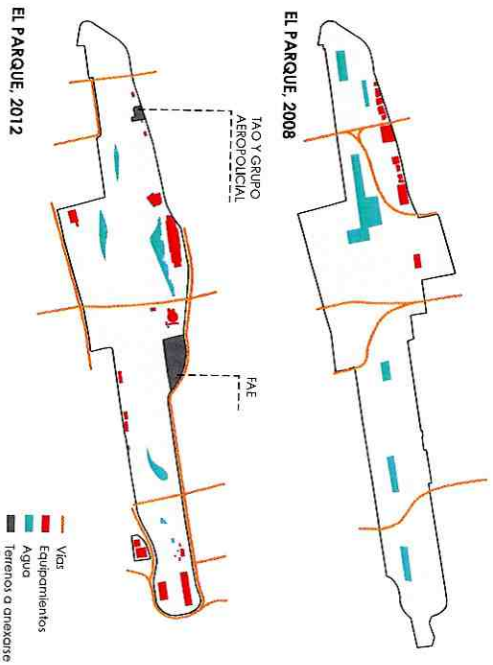
Species Introduction and Timeline



CONCURSO, INTRODUCCIÓN DE ESPECIES

La propuesta del concurso, apuntalado en base a tres zonas ecológicas muy diferenciadas entre sí (bosque, estepa, y mixta), se complementa con la introducción paralela de especies vegetales nativas (herbáceas, arbustivas, arbóreas) y de avifauna que se relacionan a ellas.

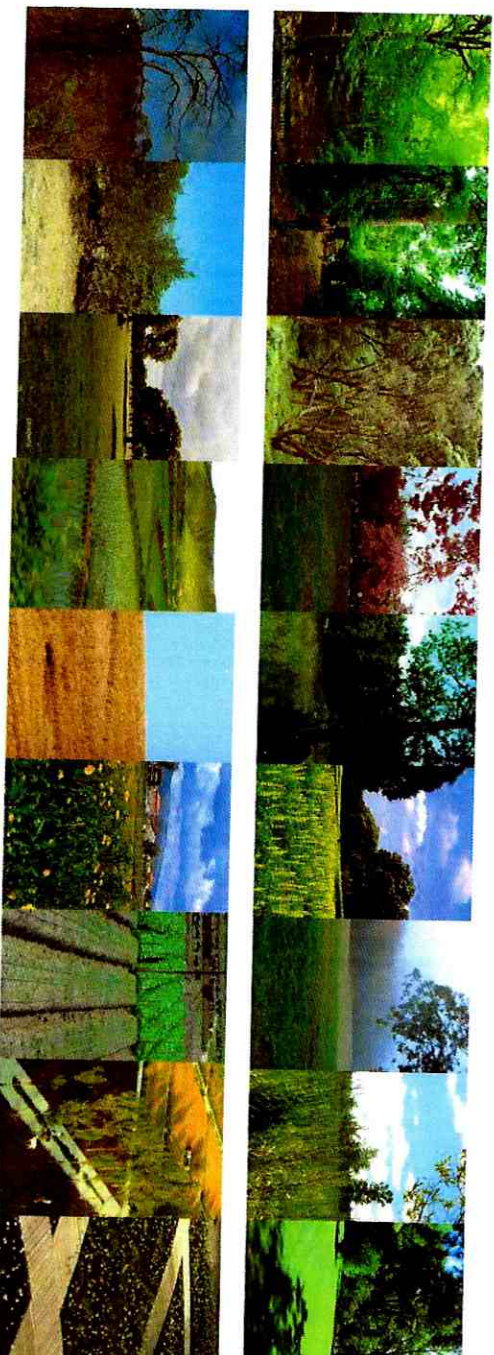
mi



3.2. El Parque en el 2012.-

En base a las nuevas infraestructuras y equipamientos que van a ser ubicados en el nuevo parque, tales como la Estación "El Labrador" del Nuevo Metro de Quito, la Unidad Educativa Municipal, el Paseo y Centro de Interpretación del Bicentenario, Circo Social, además de los propuestos en la etapa del Concurso del 2008 como el Centro de Convenciones, Auditorio, Arena de Espectáculos, Centro de Interpretación Agrícola, y la reconsideración de la implementación de un gran lago, nace la necesidad de realizar una actualización de la propuesta del parque. Además de ello, el perfil del terreno del aeropuerto utilizado en la propuesta del 2008, sufre pequeños modificaciones como la incorporación de una franja negociada con la Base Aérea de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

4. PRINCIPIOS ORIENTADORES DEL PLAN GENERAL



El plan general o plan masa se convierte en un principio orientador que sirve de guía para la implementación del parque a través de los años. Este plan se apuntala principalmente por los siguientes aspectos:

4.1. Diversidad de Hábitats.-

Uno de los principales objetivos del planteamiento general, es la de reforzar y diversificar los ecosistemas naturales, hábitats, cuernos de agua, y paisajes urbanos a lo largo del parque. Todos ellos logrados a través de la ubicación estratégica de estos elementos, la cuidadosa manipulación de la topografía, y la distribución proporcional en el sitio; en donde aspectos como naturaleza, recreación, agricultura, conciencia ambiental, arte y educación, son tratados igualmente. De esta manera, la definición de distintos paisajes, individualmente caracterizados dentro del parque, posibilitan variedad de usuarios y programas específicos. Además de ello, y siendo consecuente con las condiciones naturales del sitio como las zonas ecológicas, precipitación pluvial, hidrología, clima e historia del lugar, se logra concluir que la existe la posibilidad de regenerar distintos hábitats como son:

- Bosque Húmedo Montanoso Bajo
- Bosque Seco Montanoso Bajo
- Estepa Espinosa Montanosa Baja
- Humedales
- Praderas
- Quebradas
- Topografía Boscosa
- Agricultura Urbana
- Lagunas/Reservorios

Esta definición de distintos paisajes y hábitats también posibilita mecanismos de implementación y faseo para la consolidación del parque. Así, la implementación de cada uno de ellos depende de los recursos económicos disponibles y su demanda de uso.

W

4.2. Integralidad Espacial.-

a) Integralidad Urbana con el Parque.-

- Red Verde Urbana.-

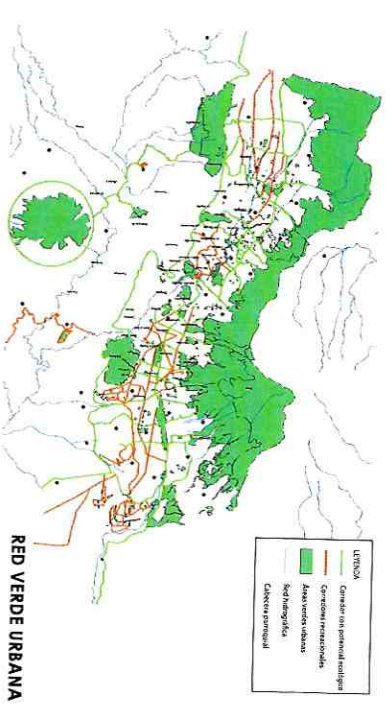
Uno de los principales intereses del planteamiento general, es de hacer del Parque de la Ciudad, uno de los elementos constitutivos del sistema de áreas y corredores verdes, y parques de la ciudad de Quito. De esta manera, no solo se pretende reforzar un verde continuo a lo largo de la ciudad, sino también facilitar la integralidad de los ecosistemas de la ciudad, y la migración e intercambio de especies vegetales y de avifauna.

- Ejes viales.-

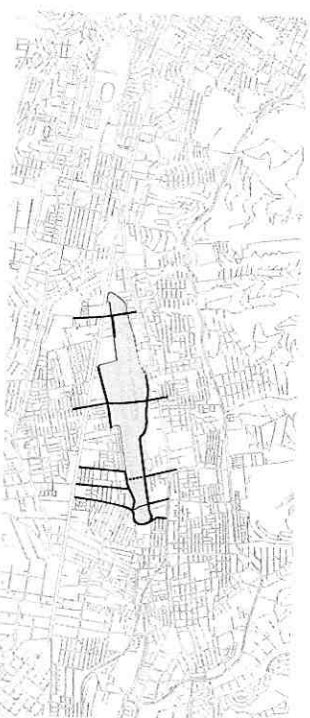
El Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, por su función y carácter longitudinal, es un importante divisor de la ciudad en sentido Este-Oeste. En ese sentido, el primer movimiento para la conversión del aeropuerto constituye en proporcionar soluciones a las limitaciones de conectividad transversal y longitudinal de la ciudad y en establecer las conexiones hacia y desde el parque, así como dentro de él.

b) Integralidad Entre el Parque.-

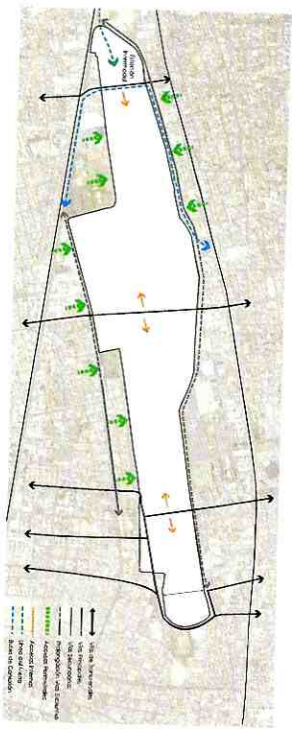
A fin de lograr el sentido de identidad y unidad del Parque de la Ciudad, es de substancial importancia asegurar el hecho de que es un espacio público totalmente accesible. En ese sentido, se garantizan una serie de eventos y puntos de acceso que se encuentran distribuidos a lo largo del parque que permiten la conectividad inmediata con su perímetro, y que al mismo tiempo facilitan captar indefinido número de segmentos de población hacia él. De esta manera, la interconexión con el sistema de transporte público y de ciclorutas y ciclovías de la ciudad, reforzado por la Estación Multimodal y Estación del Metro "El Labrador", así como la oportuna distribución de puntos de parqueo, equipamientos y acceso peatonales, son determinantes entre los usuarios y los bordes del parque.



RED VERDE URBANA



EJES VIALES EN QUITO



EL PARQUE, INTEGRALIDAD



c) Integralidad Dentro del Parque -

Adicionalmente a las consideraciones de integralidad y conectividad del parque con la ciudad y sus bordes inmediatos, el plan maestro determina un sistema de recorridos internos para peatones, bicicletas y vehículos ecológicos. Estos circuitos (individuales o paralelos) complementan al parque con diferentes tipos de circulación para actividades diversas como caminata, trote, ciclismo, contemplación, abastecimiento, mantenimiento, y otros. Cerro "callejones sin salida" en el borde del parque, así como proveer infinidad de circuitos diferenciados por su uso, combinación, paisaje y material es el objetivo de esta iniciativa. Este sistema de comunicación está destinado a ser utilizado tanto por los peatones, bicicletas y vehículos en función de la situación local, y debe evolucionar simultáneamente con las propuestas de integralidad urbana del parque.

Estas condiciones específicas de integralidad del parque – prolongación de vías, y el sistema de caminos peatonales, bicicletas y vehiculares para tráfico de baja velocidad - proporcionan diferentes escalas de movimiento a través del parque y crean una estructura por la cual tanto peatones, bicicletas y automóviles pueden coexistir en el mismo espacio. Además de ello, proporcionan un sistema para la configuración de varias actividades culturales, recreacionales, educacionales, agrícolas, paisajísticas y de emprendimiento; a fin de facilitar el máximo número de personas presentes en el parque que determinen la vida cotidiana dentro de él.



5.1 ZONIFICACION.-

El proyecto, está dividido en varias zonas que se encuentran caracterizadas por varios aspectos como son la ubicación de los equipamientos propuestos para el parque, así como condiciones de borde o paisajísticas particulares. De acuerdo, a esta zonificación, es posible determinar y diferenciar áreas blandas, áreas duras, equipamientos importantes, así como los principales puntos de ingreso y distribución de los posibles hábitats ecológicos y paisajes urbanos que se puedan generar. De esta manera, las principales zonas que se pueden apreciar en el parque son:

- *Bulevaras y Paseos Urbanos*. - Que principalmente comprenden los bordes externos del parque y los que se puedan generar dentro de él.

- *Estación Multimodal*. - Que delimita la zona en donde se desarrolla la Estación "El Labrador" del Nuevo Metro de Quito, y el terminal Multimodal.

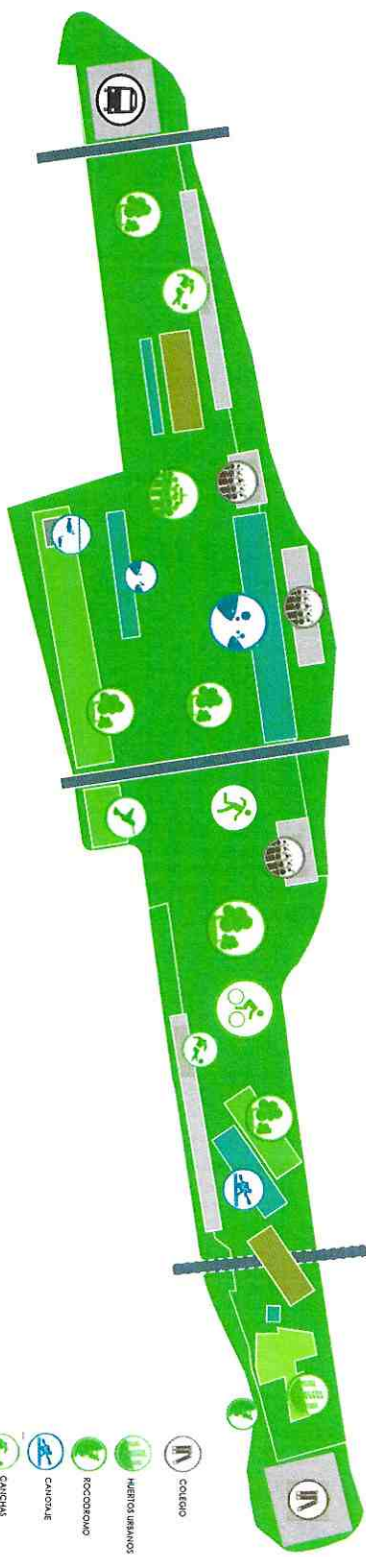
- *Jardines Ornamentales*. - Que se generaran con el fin de proveer paisajes más controlados por medio de plantas ornamentales que generaran diferentes tonalidades de color, olor y texturas.

- *Servicio Comunitario*. - Que concentra principalmente equipamientos de servicio y asistencia al público.

- *Entretención, Cultura y Emprendimiento*. - La misma que se refiere a los equipamientos con fines culturales, entretenimiento y emprendimiento.

- *Educativa*. - Localizada en el norte y que comprende el área destinada para la Unidad Educativa Municipal.

W



EL PARQUE, INTEGRALIDAD Y USOS

- PARQUE
- ROQUE
- PASEAJE URBANO
- AGUA
- TOPOGRAFIA
- EQUIPAMIENTOS
- COLEJO
- HEBITOS URBANOS
- RECORDANDO
- CANOAJE
- CAICHA
- KOJUE
- FAUNA
- CULTURA
- INTERNACIONAL

- *Deportiva*.- Que contempla equipamientos deportivos fijos.
- *Áreas Verdes*.- La misma que es referida a la zona blanda y de vegetación del parque, y que incluye la serie de hábitats propuestos.
- *Bosques*.- Que comprende zonas de vegetación más densa y de mayor altura.
- *Agricultura*.- La cual se genera con fines estrictamente pedagógicos y de investigación que muestran la importancia y valor del suelo y los procesos de cultivo.

5.2 ELEMENTOS CONSTITUTIVOS.-

De acuerdo a la zonificación expuesta anteriormente se puede determinar como principales elementos y premisas del parque a los siguientes:

a) Diversidad de Usos.-

No obstante que el Parque procura la regeneración ecológica que facilitaría captar diversidad de usuarios por medio de actividades relacionadas con la naturaleza como caminata, avistamiento de aves, canotaje, investigación, siembra y cultivo, entre otros, el plan maestro ofrece una serie de equipamientos, puntos de acceso y actividades adicionales que dotarían al parque de una infinidad de posibilidades de uso que atraerían varios segmentos de población, convirtiéndolo en un espacio público totalmente inclusivo. En ese sentido, el espacio se presta para una serie de oportunidades de uso como los relacionados al arte, cultura, educación, emprendimiento, convivencia, deporte, recreación, naturaleza, entretenimiento, y agricultura.



EL PARQUE Y SUS HÁBITATS

b) Paisajismo.-

El tratamiento paisajista del parque, procura reforzar la asombrosa diversidad natural de la ciudad de Quito, y sintetizarla a la par de otros campos como la ecología y agricultura. De esta manera, se concretan paisajes tan contrastantes en donde el parque no solo que se convierte en una dramática exposición a diferentes elementos, clima, refugios, vistas, y vegetación; sino en "grandes reservorios experimentales y escenarios precisos para la naturaleza, y, uso y encuentro sociales"⁷. Al mismo tiempo, el parque se convierte en un gran escenario educativo para sus visitantes en donde se da a conocer el significado más íntimo sobre el paisajismo y dar a "conocer la complejidad de matrices y elementos que pueden ser traídos a un parque."⁸

En ese sentido, y correspondiente al fundamental aspecto de que Quito se beneficia de una rica variedad de zonas ecológicas y

7. *Ibid.*, 1

8. Hargraves, George en "Large Parks, A Designer's Perspective", en Czerniak, Julia y Hargraves, George. *Large Parks*. (New York: Princeton Architectural Press, 2007), 158

micro climas, como lo son el bosque húmedo, el bosque seco y estepa⁹, el diseño del parque procura manifestar está marcada diversidad por medio de varios substanciales paisajes y hábitats. En los tres cuartos del parque hacia el sur, el parque está principalmente conformado por zonas boscosas de diferente densidad que corresponden a diferentes pisos ecológicos. Además, se generan espacios menos densos que den cabida a praderas de considerable proporción y cuerpos de agua de distinta índole como humedales, reservorios y espejos de agua, algunos de los cuales tienen carácter lúdico y facilitan el contacto con ella. Adicionalmente, por medio de movimientos topográficos muy controlados, se da cabida a la generación de hábitats más específicos como quebradas y pequeñas lomas o colinas. Lógicamente, esta zona del parque es un ejercicio de consolidación de vegetación que será desarrollada a lo largo de varios años y décadas, y que con el tiempo se convertirá en refugio y punto de destino para especies en peligro de extinción y cuyos hábitats están en riesgo.

9. Fuente: *Especies Vegetales en Zonas Ecológicas*. Dirección de Parques y Jardines, EMMOP



ESQUEMA LONGITUDINAL VEGETACIÓN



CORTE ESQUEMÁTICO HUMEDAL



CORTE ESQUEMÁTICO BOSQUE

El último cuarto del parque, por otro lado, está destinado a la generación de un paisaje relacionado a la zona ecológica de estepa espinosa. Ella esta principalmente compuesta por agricultura urbana, huertos, jardines, praderas y combinación macizos esporádicos de vegetación densa. Este paisaje podría albergar la figura de fincas sostenibles conocidas como "coseche Ud. mismo" o "agrocentros" que se encuentran en muchas partes del mundo y se encuentra apoyada por la implementación de un Centro de Interpretación Agrícola. Finalmente, entre estas dos zonas antes mencionadas, y hacia el oriente se refuerza el bosque existente en el Campo de Golf del Club de Oficiales de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, para convertirlo en un importante recinto de vegetación densa, y que junto con las otras zonas del parque se convertirá en hábitat de varias especies animales.

c) Ecología. -

La interpretación de la ecología del lugar debe evolucionar en etapas. A partir de la consolidación de los nuevos ejes vehiculares y sistemas de circulación anteriormente descritos, las especies vegetales y animales serán introducidas y desarrolladas en el norte y el sur de cada uno de ellos. La mejor táctica para la consolidación ecológica del parque sería la de una parcelación estratégica que

o placas Petri¹⁰ que albergarán su propio experimento ecológico. Algunas de estas parcelas de tierra tendrán relaciones simbólicas con las que las rodean, mientras que otras podrían derrumbarse debido a su yuxtaposición con otras. De esta manera, el parque es un ente viviente en la ciudad, que expresa a los ciudadanos de Quito que funciona y que no. A través de este proceso, los custodios del Parque de la Ciudad, bajo el constante asesoramiento de biólogos y ecólogos, se convierten más en guías, que dan suavemente dirección al proceso de consolidación, en donde podría haber intervenciones con cierta intención, pero que tendrán que ser compatible con las demandas del parque.

En conclusión, por el gran tamaño del aeropuerto, continuo y no fragmentado pero totalmente diferente en sus espacios es "fundamental para el ensayo ecológico"¹¹, y sus oportunidades son inescapables. Por ello, y debido a que la evolución del parque depende de una futura conversación entre éste y la ciudad, el diseño paisajístico procura convertirse más en una estrategia que permita la su consolidación en lugar de proveer una aproximación formal. Por este motivo, la versión que se presenta en la Implantación General es sólo una posibilidad y el proceso orientará y determinará su forma final.

10. Placa o Caja Petri.- La Placa de Petri es un recipiente redondo, de cristal o plástico, de diferentes diámetros (siendo más comunes los de diámetros alrededor de 10 cm), de fondo bajo utilizados en los laboratorios.

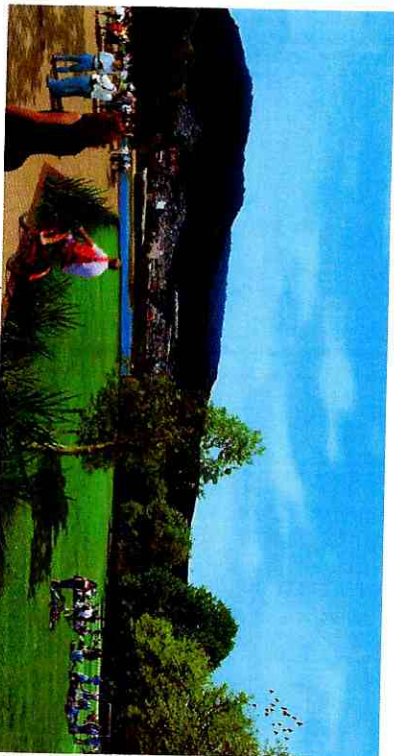
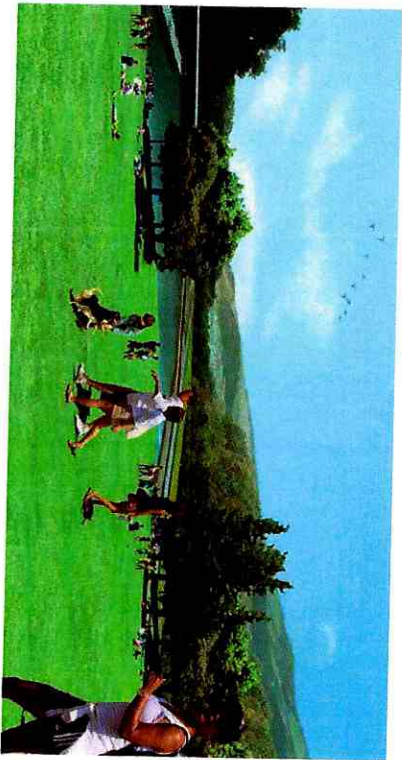
11. Ibid 1.



QUEBRADA



PRADERA





BOSQUE

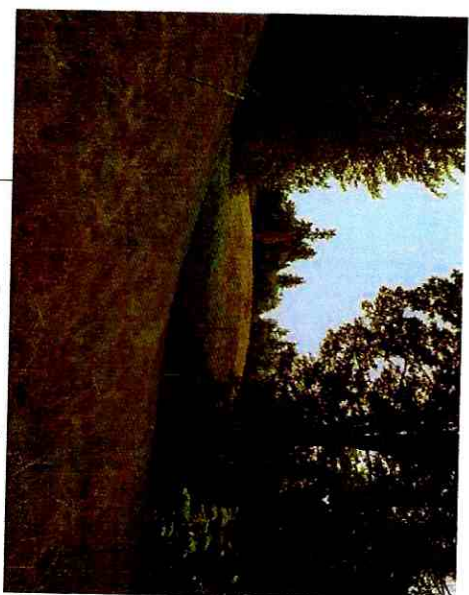




HUMEDALES



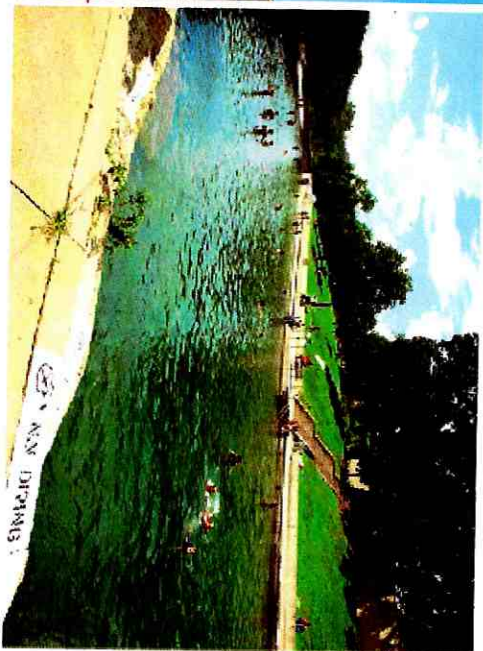
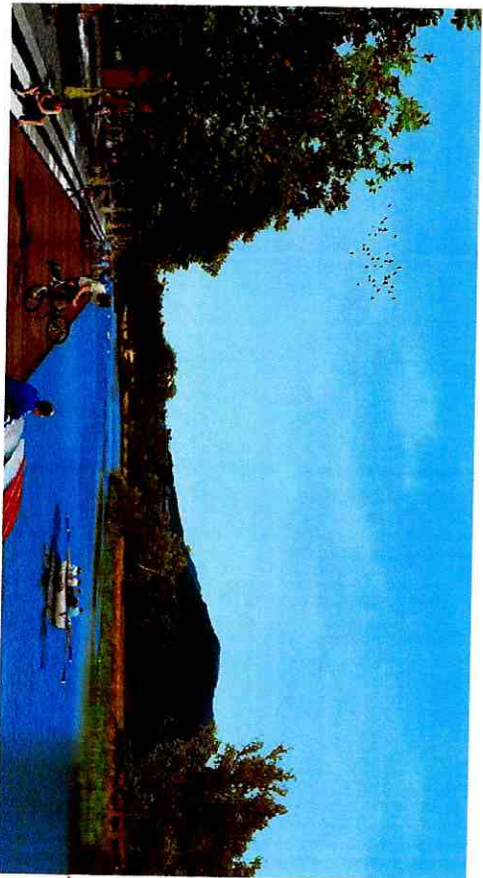
W



TOPOGRAFIA BOScosa



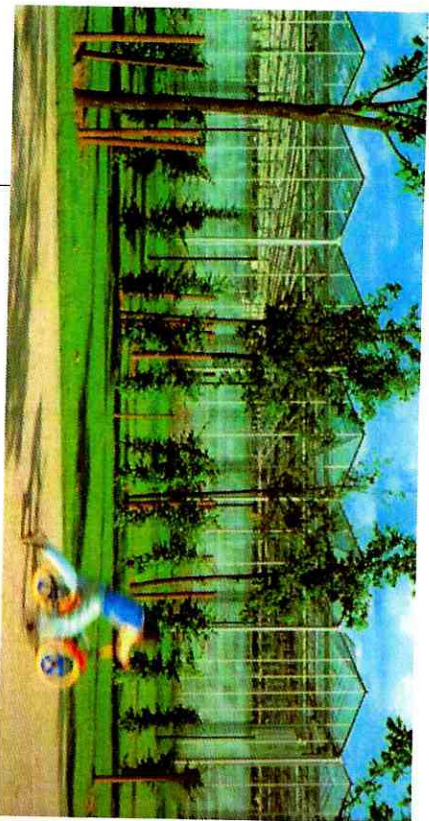
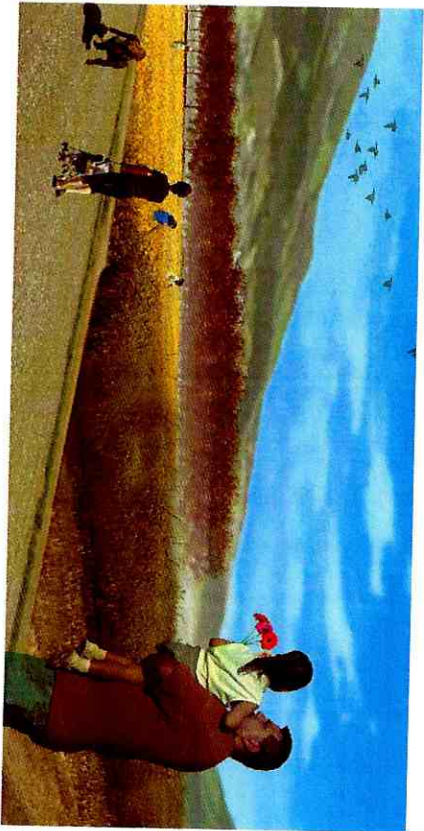
M'



LAGO- RESERVORIO



W



AGRICULTURA



W

d) Cultura y Entretenimiento.-

Sin duda alguna, otra de las principales variables, además del uso de la infraestructura y ecología, que consolidan el diseño del Parque de la Ciudad, es la incorporación de nuevos elementos programáticos afines a la cultura, educación y arte, que al mismo tiempo se convierten en las principales anclas y atractivos por las cuales los usuarios despiertan interés por el resto del parque y por los temas que se desarrollan en él, como son la ecología, agricultura, recreación, y educación.

En ese sentido, aspectos de esta índole se ubican principalmente en los siguientes elementos constitutivos del parque: Bulevar de la Av. Amazonas, Boulevard de la Av. La Florida, Polo Educativo en la Cabecera Norte, Paseo Urbano de la Av. Rafael Aulestia, Bulevar de la Av. Real Audiencia.

- *Bulevar Av. Amazonas.*- En este borde, se fomentan principalmente actividades de emprendimiento, cultura, entretenimiento e inclusión social experimentadas por los Equipamientos del Centro de Convenciones y Arena de Espectáculos, el Circo Social, y pequeños pabellones multuso que se dedican principalmente a exhibiciones temporales de temas específicos.

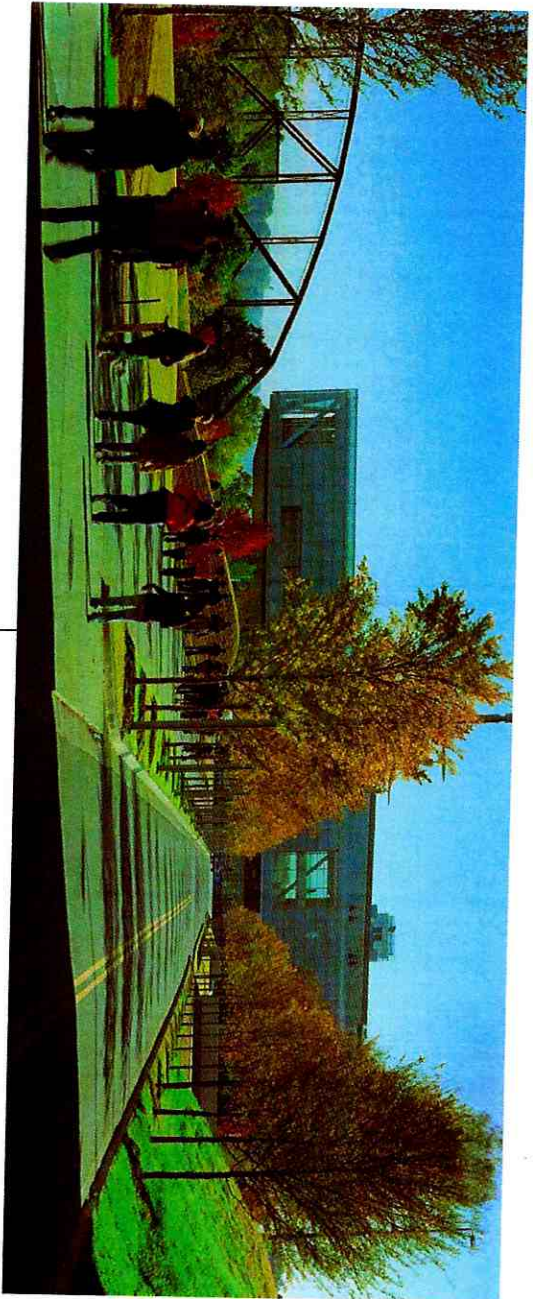
- *Bulevar de la Av. La Florida.*- Principalmente, destinado para el "Paseo del Bicentenario", en él se encontrarán interpretaciones escultóricas y representaciones contemporáneas sobre el proceso específico de la Revolución de Quito (1808-1812). Este Bulevar, es un eje de espacio público seguro, generoso, atractivo e iluminado por las noches que funciona como uno de los accesos principales al parque, y que se convierte al mismo tiempo en uno de los principales conectores en sentido este-oeste.

- *Polo Educativo en la Cabecera Norte.* - La cabecera norte, agrupa elementos afines a aspectos educativos de variada categoría. Así, encontramos principalmente la zona de Agricultura Urbana, que con sus componentes, enfatiza la Educación Agrícola y Alimenticia. Hacia el Norte, se ubica la Nueva Unidad Educativa Municipal, el mismo que se relaciona a la Educación Académica, y hacia el oriente, por medio de canchas a cielo abierto y el Polideportivo, atañe aspectos de Educación Física y Corporal.

- *Paseo Urbano de la Av. Rafael Aulestia.* - Articulando el Polo Educativo de la Cabecera Norte, se encuentra el Paseo Urbano de la Av. Rafael Aulestia, en donde se concentran la

mayoría de equipamientos deportivos fijos, además de equipamientos de servicio comunitario como son Aeropolicial, Área de Refugio Temporal del DMQ, Bomberos, así como pabellones multiuso y cafeterías muy similares a los encontrados en el Boulevard de la Av. Amazonas.

- *Bulevar Av. Real Audiencia.* - A consolidarse con la ampliación de la Av. Real Audiencia hacia el sur hasta confluir con la Av. Galo Plaza, este bulevar se convierte en un frente o fachada importante del parque en el centro del parque hacia el Oriente. El bulevar colindaría con la actual cancha de golf del Club de Oficiales de la FAE, el cual se puede considerar como el primer elemento verde consolidado a la apertura del parque. Junto a este bulevar, además tenemos el Acuario.



BULEVAR LA FLORIDA



W



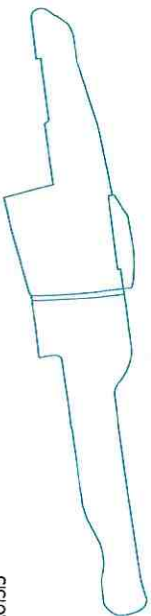
PASEO URBANO



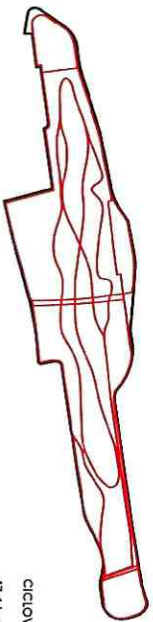
W

e) Deportes , Recreación Activa y Pasiva .-

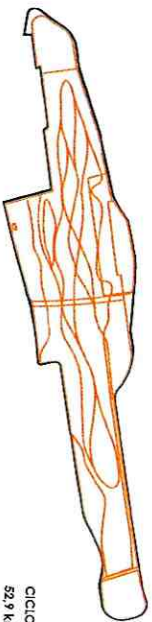
El diseño del parque contempla la incorporación de canchas fijas para determinados deportes que se encuentran principalmente ubicados junto al Paseo Urbano de la Av. Rafael Aulestia y al Bulevar de la Av. Amazonas. Las canchas deportivas consideradas en esta zona son de tenis , indorfutbol, basquetbol, y vóley. Estos deportes, y otras actividades recreativas pueden generarse en las explanadas de praderas que se generan dentro del parque. Además de estas actividades, el parque también contempla espacios y recorridos para la recreación activa como son patinaje, deportes ecuestres, canotaje, remo y kayak, trote, caminata activa y contemplativa, rockclimbing, lanzamiento de frisbee, volar cometas, ciclismo, así como cualquier otro tipo de actividad que el usuario demande. Por otro lado, actividades pasivas como, yoga, tai chi, meditación, avistamiento de aves, contemplación, y cuquiera imaginable pueden darse fácilmente por la variedad de espacios que el parque ofrece. Adicionalmente, el parque provee varios miles de metros lineales destinados para circuitos de bicicletas, trote y caminata.



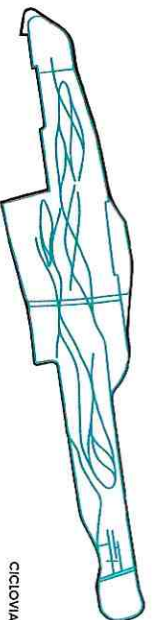
CICLOVIA URBANA
7,8 km



CICLOVIA URBANA
47,4 km



CICLOVIA URBANA
82,9 km



CICLOVIA URBANA
60 km

mi



CICLOVIA

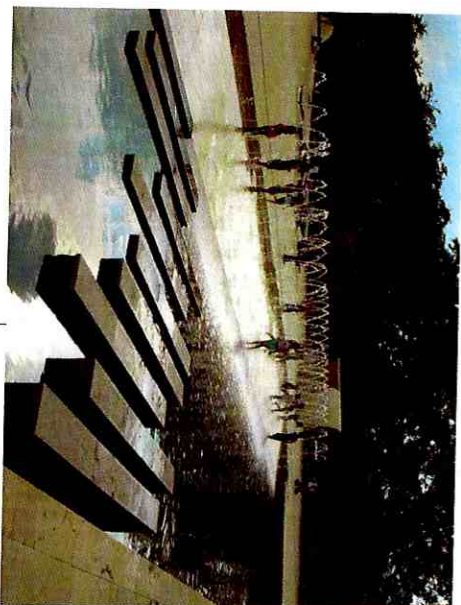


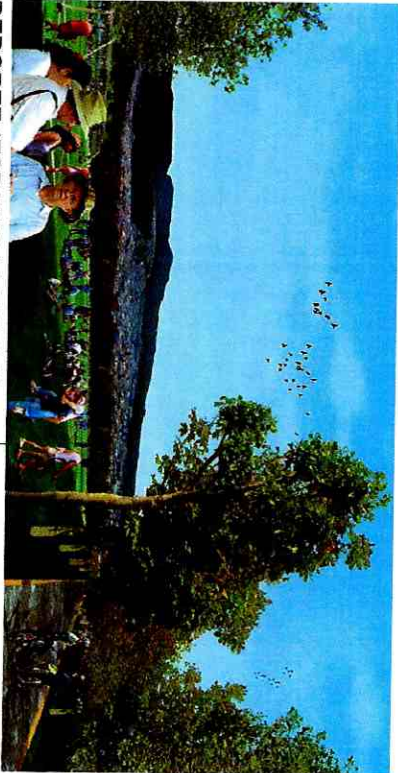
DEPORTE



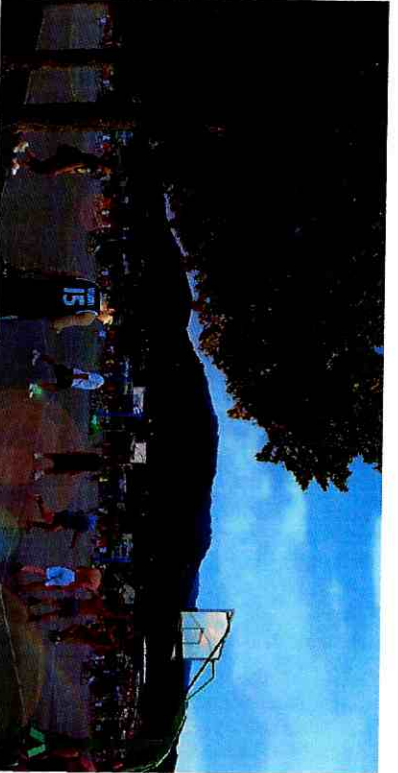


ESPACIO DE AGUA LÚDICO





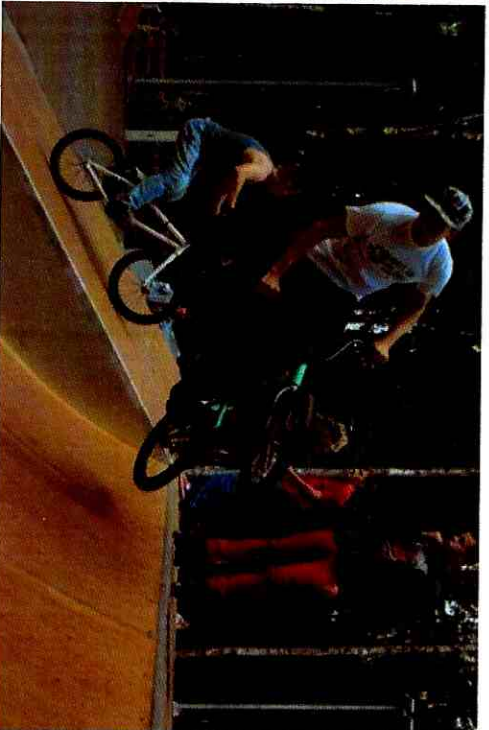
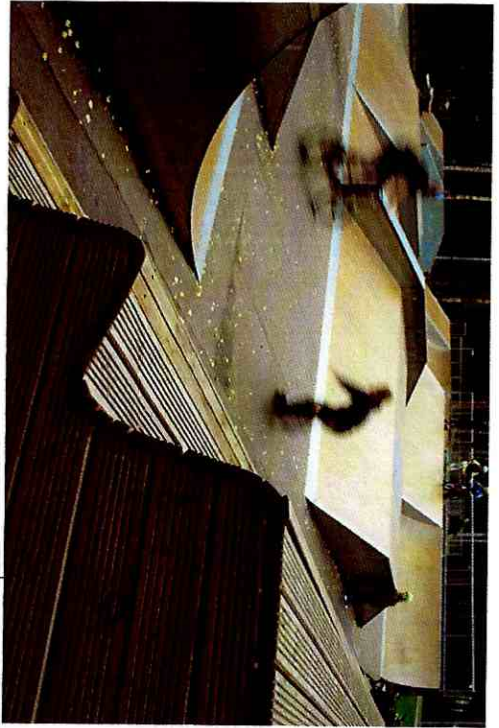
DEPORTE (ESPACIO FLEXIBLE)



DEPORTE

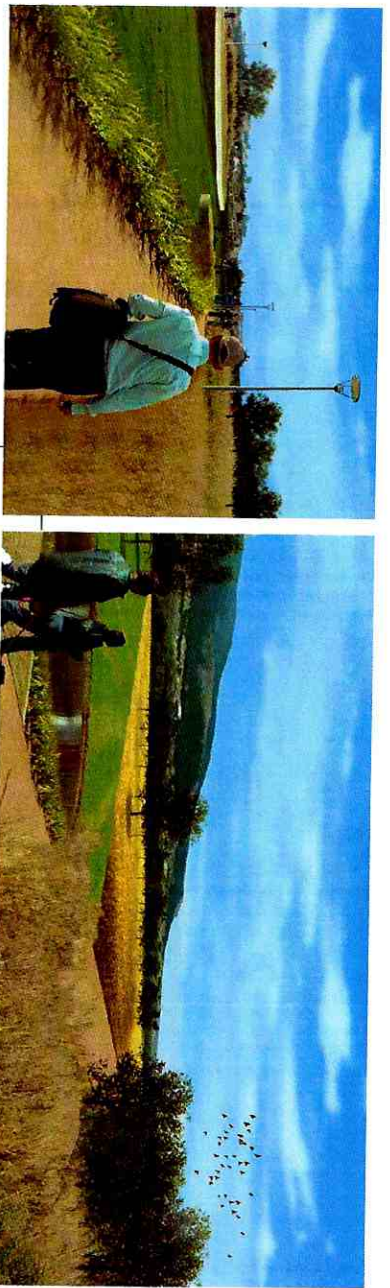


W



ZONA DE SKATE





PASEOS PEATONALES





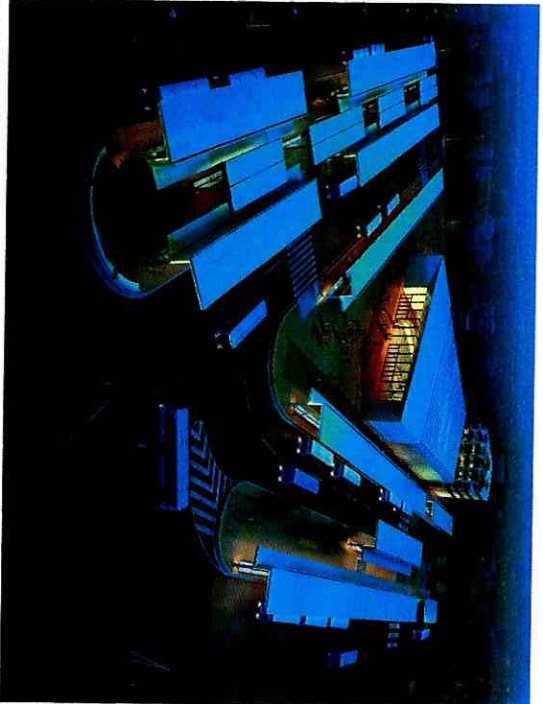
f. Los Nuevos Equipamientos y la Nueva Centralidad.-

La salida del Aeropuerto Mariscal Sucre, y su transformación en un terreno de uso público con componentes recreacionales, culturales y de transporte a escala metropolitana con una extensión aproximada de 127,4 hectáreas, cambiará la vocación e imagen urbana de los sectores colindantes y de todo el norte de la ciudad. La construcción programada del parque y las transformaciones urbanísticas en su entorno urbano representan una oportunidad única para explorar un nuevo modelo de ciudad: compacta, policéntrica, física y socialmente diversa, así como ambientalmente sustentable ¹². En ese sentido la incorporación de una serie de equipamientos de carácter metropolitano, zonal y de barrio, aseguran que el nuevo parque y la zona colindante se potencialicen como una nueva

la ciudad. Los principales equipamientos del parque son: Estación Multimodal y Estación "El Labrador" del Nuevo Metro, Centro de Convenciones, Centro de Interpretación Bicentenario, Acuario, Circo Social (Impulsado por la Vicepresidencia), AeroPolicial, Área de Refugio Temporal y Centro de Operaciones de Emergencia, Bomberos, Polideportivo Municipal y Arenero, Centro de Interpretación Agrícola, Unidad Educativa Municipal. Además de ellos, se reparten en el territorio una serie de equipamientos de menor escala y de uso local como son pequeños pabellones para cafeterías, exposiciones, así como viveros e invernaderos. A continuación, una descripción de los más importantes:

¹² Secretaría Metropolitana de Territorio, Habitat Y Vivienda. "Transformación Urbanística Sustentable del Sector del Aeropuerto Mariscal Sucre-Diagnóstica". MDMQ, 2011.

W



ESTACIÓN INTERMODAL

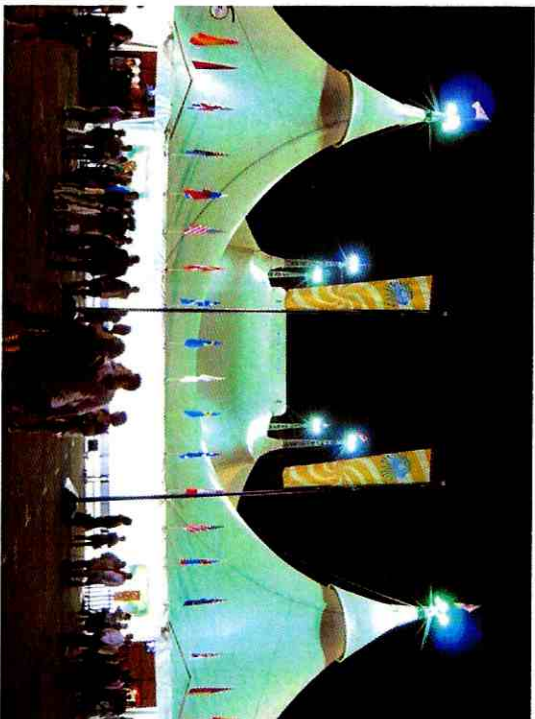
- *Estación Intermodal.* - La última estación, El Labrador, de la Primera Línea de Metro será un futuro hito para la ciudad ya que en este punto estará la estación intermodal y la estación de metro que une el Norte con el Sur convirtiéndose en la puerta para el futuro ubicado en el actual Aeropuerto Mariscal Sucre. El diseño que se a realizado en esta última estación es la de un edificio para la conexión de la parada del metro de El Labrador con el exterior y la nueva estación intermodal prevista para esta zona. El proyecto irá vinculado tanto a la construcción del nuevo Parque de la Ciudad como de la nueva línea de metro de la ciudad de Quito. Este edificio tiene como objetivo ayudar al confort de los viajeros y a recibir a los visitantes de la ciudad.

- *El Nuevo Centro de Convenciones de Quito.* - Nuestra ciudad contará con el nuevo Centro de Convenciones y Exposiciones de Quito que permitirá aprovechar el lucrativo segmento de mercado nacio-



CENTRO DE CONVENCIONES

nal e internacional del turismo de negocios, y ofrecerá espacios y facilidades que exceden la capacidad actualmente instalada en la ciudad, así como, brindará un espacio que combine negocios, entretenimiento y ocio. Este proyecto se levantará sobre 11,4 Hectáreas., y contará con: Centro de Convenciones y Recinto Ferial, área de servicios complementarios y actividades turísticas, lo que permitirá el desarrollo de Congresos, reuniones corporativas, ferias y exposiciones nacionales e internacionales, en un área destinada de 48.000 metros cuadrados adicionalmente se prevé contar con una arena cubierta con capacidad de alrededor de 10.000 personas y destinada a la presentación de eventos y espectáculos públicos de categoría internacional, junto a la arena se adecuará además un área abierta dentro del parque con una capacidad de 30.000 personas.



CIRCO SOCIAL

- *Centro de Interpretación Bicentenario.* - Con propósitos exclusivos de investigar y exhibir aspectos relacionados al Bicentenario, este equipamiento contará con Mediateca, Áreas de Exhibición, Comunicación y Educación, y Comercialización. Su área aproximada es de 3.000 m² y se encuentra ubicado en el bulevar de la Av. Florida.

- *Circo Social.* - Auspiciado por la Vicepresidencia de la República, el objetivo principal del Circo Social es el desarrollo, inclusión y reinserción social de niños y jóvenes considerados en situación de riesgo a través de las artes circenses y de formación y promoción cultural con miras a la autogestión comunitaria. Está principalmente compuesto por una carpa o toldo textil de aproximadamente 60 metros de diámetro que incluye una gradería para espectadores, y una o varias pistas donde actúan malabaristas, payasos, equilibris-



UNIDAD EDUCATIVA MUNICIPAL

una o varias pistas donde actúan malabaristas, payasos, equilibristas y otros.

- *Unidad Educativa Municipal.* - El Parque de la Ciudad alberga aproximadamente 2.400 estudiantes de educación básica, bachilleratos y ciclo básico acelerado. De esta manera, la nueva institución podrá atender los requerimientos que implican su crecimiento desde Unidad Educativa a unidad educativa completa, dando respuesta adecuada a las exigencias de la Ley Orgánica de Educación superior. La decisión sobre la incorporación de la UEM en el Parque de la Ciudad fue tomada en común acuerdo con los representantes del Unidad Educativa y en concordancia con uno de los objetivos más importantes del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territo-

La Unidad Educativa Municipal brindará servicio en todos los niveles de educación establecidos: inicial, básica y bachillerato. Ofrecerá programas y servicios destinados a un espectro de población con requerimientos específicos: niños y jóvenes en situación de exclusión escolar o con necesidades educativas especiales o problemáticas psicosociales. La infraestructura cultural y deportiva de la UEM estará a disposición de servicios de formación continua, recreación y fortalecimiento participativo comunitario en el sector.

Para ello, la UEM contará con un área de 5,5 ha localizado en la cabecera norte del Parque de la Ciudad, el cual albergará 75 aulas, laboratorios, biblioteca, coliseo, piscina y auditorio/teatro, complementado por áreas deportivas al exterior, circulaciones, plazas y jardines.

- *Área de Refugio Temporal del DMQ.* - Su fin principal es el de proveer de un área de refugio temporal para recibir a personas que hayan quedado sin hogar después de un terremoto o catástrofe severa en la ciudad de Quito. Está principalmente constituida por un área fija, área de uso múltiple, bodega y utiliza a parte del parque para el armado de carpas temporales.

- *Servicio AeroPolicial.* - De uso exclusivo de la Policía Nacional, está principalmente compuesto por Áreas Administrativas, Hangar, y Plataforma de Despegue/Aterrizaje. Su ubicación en el parque agilitará la capacidad de respuesta inmediata y reacción de los helicópteros sobre el Distrito Metropolitano de Quito ante: asaltos, desastres, rescates, evacuaciones aeromédicas, alteraciones del orden público y seguridad ciudadana.



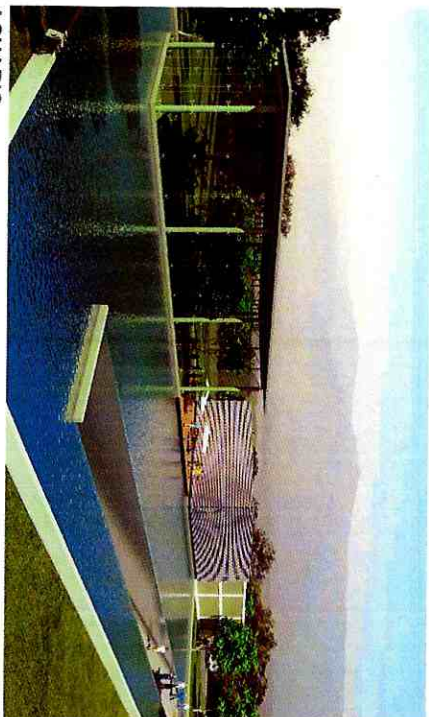
POLIDEPORTIVO MUNICIPAL

- *Polideportivo Municipal*.- Similar a otros equipamientos deportivos implementados por el Municipio a lo largo de la ciudad, el polideportivo facilita infraestructura deportiva para la zona colindante al parque.

- *Arenero*.- Este equipamiento, ubicado junto al Polideportivo Municipal, tiene como fin exclusivo la recreación y actividad lúdica con un cuerpo de agua. Para poder facilitar el contacto con el agua y estar protegidos de la intemperie, este equipamiento es cubierto.

- *El Acuario*.- Este equipamiento está destinado a convertirse en una muestra de peces y de agua dulce del Oriente ecuatoriano, haciendo alusión a la expedición que partió de Quito, y que descubrió el río Amazonas que partió de Quito.

- *Estacionamientos*.- Estacionamientos para visitantes del parque



ACUARIO

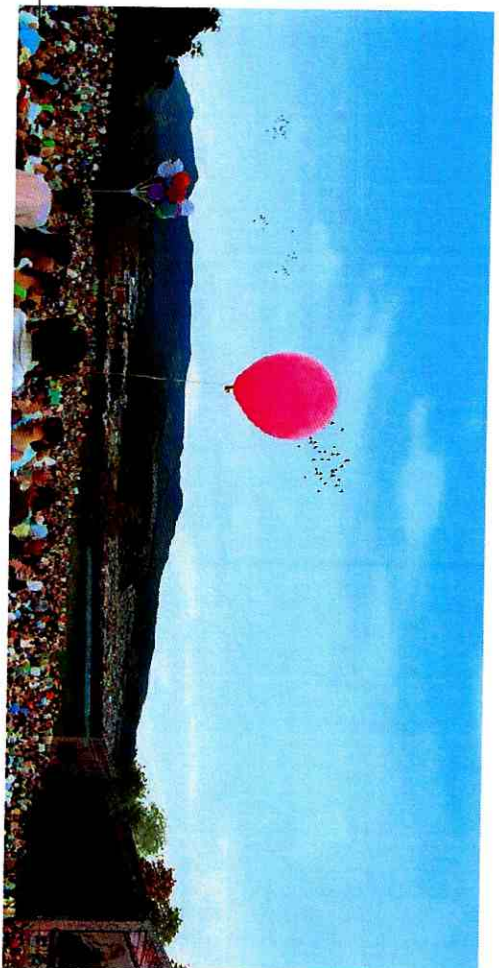
que deseen ir en automóvil particular también se encuentran distribuidos en el parque. Un total de 9 núcleos de estacionamientos (sin tomar en cuenta las zonas de parqueo en subsuelo del Nuevo Centro de Convenciones, Unidad Educativa Municipal, y Polideportivo) con capacidad para 500 autos se encuentran distribuidos a lo largo del parque. La mayoría de estos puestos de parqueo se encuentran ubicados en la Estación Multimodal, Centro de Convenciones y Unidad Educativa Municipal. Sin embargo, a pesar de que el parque prevee un número determinado de estacionamientos, una de las premisas, es fortalecer el transporte público (Autobus y Nuevo Metro de Quito) para llegar al parque.



PABELLONES MULTIIUSO



W



ARENA DE ESPECTÁCULOS



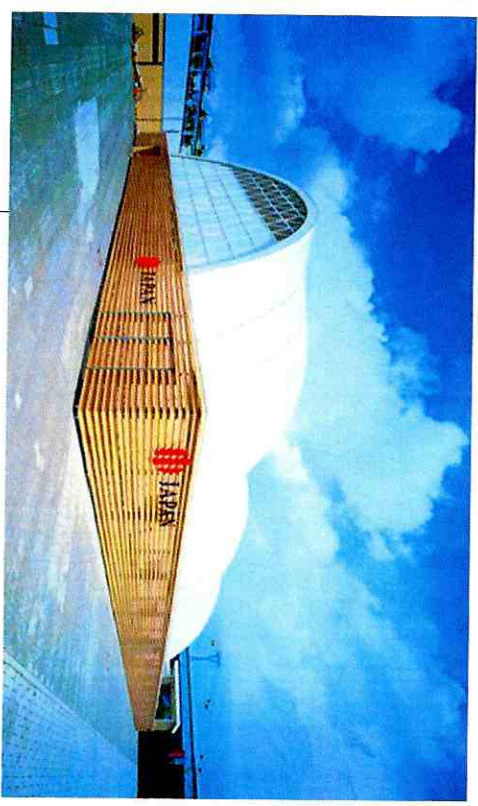
W



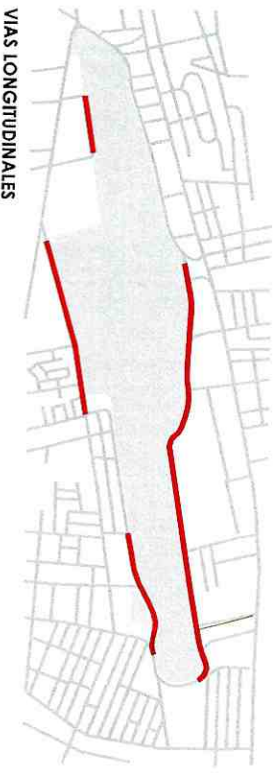
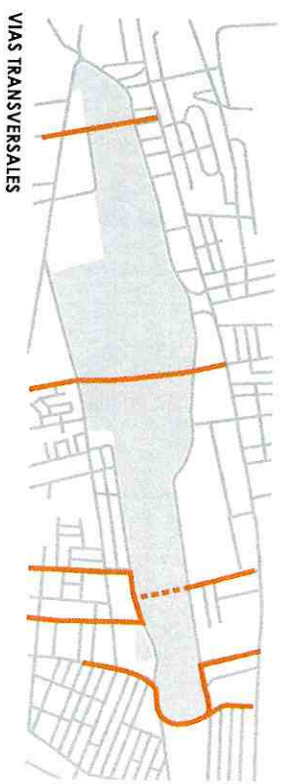
CENTRO DE INTERPRETACIÓN AGRÍCOLA



W



ARENERO



9. Ejes Viales

- Ejes Transversales.-

Por medio de la generación de tres conectores principales en sentido transversal en el parque, se facilitan la conectividad vehicular y urbana con el resto de la ciudad. Las principales intervenciones son desde el sur a norte:

- Conexión de la Av. Isaac Albéniz con la Calle Indanza
- Prolongación de la Av. La Florida hasta la Calle Ramón Borja
- Prolongación de la Av. Fernández Salva-dor hasta la Av. Real Audiencia de Quito
- Reforzar la Av. Luis Tufiño en el tramo de la cabecera norte del parque como un eje a cielo abierto y no soterrado.

Estas intervenciones al mismo tiempo logran conectar el parque con los bordes más extremos de la ciudad, como lo son los barrios que superan la Av. Occidental hacia el oeste y los bar-

- Ejes Longitudinales.-

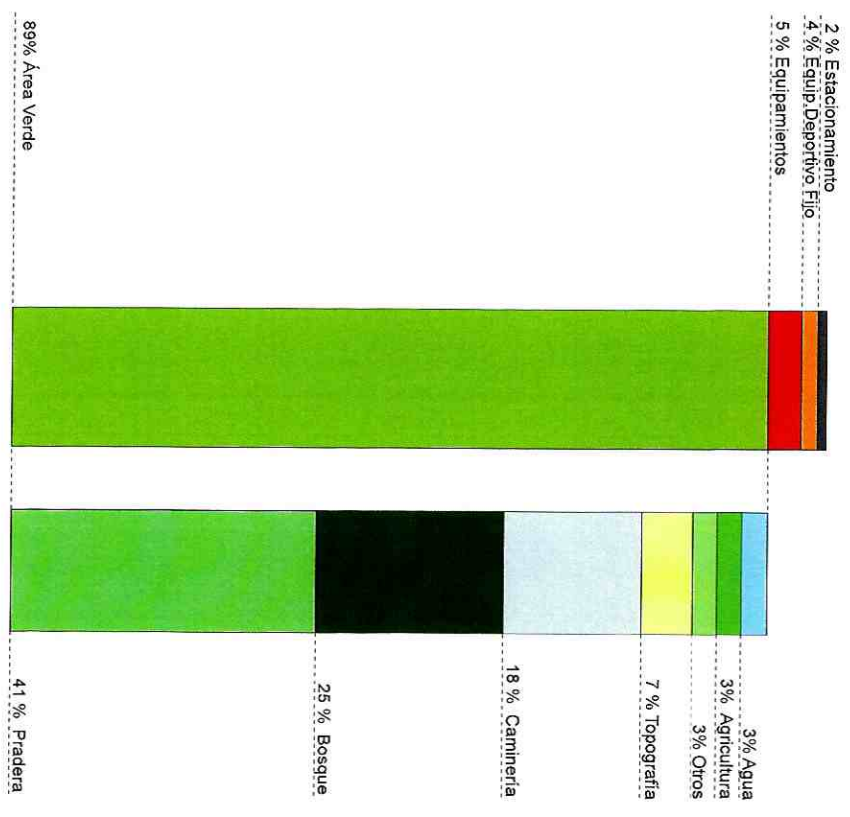
rios que se encuentran sobrepasando la Av. Eloy Alfaro hacia el este.

Sin duda alguna, la necesidad de generar una fachada continua al parque que brinde claros puntos de acceso a lo largo del mismo, y que elimine puntos muertos o "dead ends"¹³ determina de oeste a este las siguientes intervenciones:

- Prolongación de la Av. Amazonas hasta la Av. Luis Tufiño. En ese sentido, la Av. Amazonas se convierte en eje articulador de los tres principales parques del norte de Quito: de la Ciudad, La Carolina y El Ejido, y que por medio de la inflexión sobre este último hacia la Av. 10 de Agosto y Calle Guayaquil hacia el sur, logra articular otros parques y plazas importantes de la ciudad como son el Parque de La Alameda y la Plazas de El Teatro, y Santo Domingo.
- Prolongación de la Av. Real Audiencia hasta la Av. Galo Plaza.

13. "Dead ends" o "border vacuums" en Jacob, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. (New York: Random House, 1961), pp 364

WJ



5.3 Áreas Generales.-

La transformación del aeropuerto en parque lleva consigo la restitución progresiva de pisos duros (pista, plataformas, taxi way) en pisos blandos. En ese sentido, la propuesta general, se convierte en una imagen deseable del parque al completar su consolidación, en donde más del 89% del área disponible se convierte predominantemente en área verde, sobre la cual se asientan y desarrollan varias tipologías de paisaje. El área restante, se compote principalmente de caminerias, bulevares y paseos urbanos, agua, canchas, estacionamientos y equipamientos.





Pradera
416.400 m²



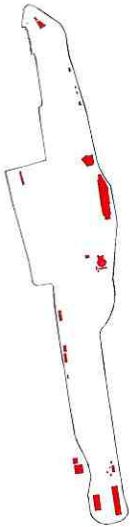
Camineras
84.600 m²



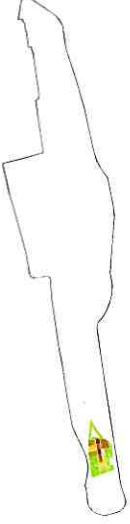
Agua
36.800 m²
0,60 m de profundidad
22.000 m³



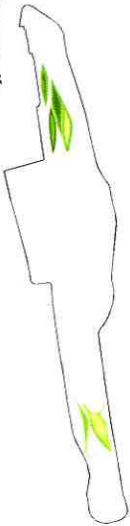
Bosque
179.500 m²



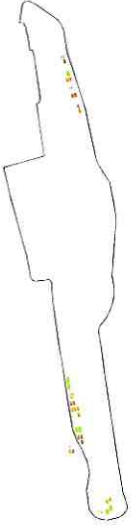
Equipamientos
32.400 m²



Agricultura
31.300 m²



Topografía
85.000 m²



Equipamiento Deportivo
20.500 m²



Estacionamiento
40.000 m²

EL PARQUE. COMPONENTES



“Grandes parques son paisajes extensos que son integrales a la trama urbana de las ciudades y zonas metropolitanas, que proveen diversos, complejos y placenteros espacios exteriores para un amplio número de personas y barrios.

Los grandes parques solventan una gran variedad de actividades e interacciones que ayudan a forjar comunidad, ciudadanía, y pertenencia en ciudades densas y ruidosas. [Son] grandes reservorios experimentales y grandes teatros al aire libre de la ciudad, escenarios precisos y simultáneos para la naturaleza, y uso y encuentro sociales.

Adicionalmente a los actores experimentales y culturales, los grandes parques también son valorados por sus funciones ecológicas. Estos vastos trazos de tierra son efectivos en cuanto a recolección y proceso de agua lluvia, para canalizar y enfiar la temperatura ambiental en el corazón urbano, y para proveer hábitat para el increíble mundo animal y vegetal.

Para usar una analogía antigua pero todavía relevante, los grandes parques funcionan como “pulmones verdes”, que limpian, refrescan y enriquecen la vida de las metrópolis. Su gran tamaño, continuo, no fragmentado pero totalmente diferente en sus espacios es fundamental para el ensayo ecológico, y sus aspectos de

un amazonía lo suficientemente robusto que genere estructura e identidad y que al mismo tiempo provea de flexibilidad suficiente para adaptarse a las demandas cambiantes de las ecologías en el tiempo.”¹⁴

James Corner, Arquitecto Paisajista

El Parque de la Ciudad, es un reto para la ciudad. Su construcción tomará varios años considerando varios aspectos que actúan simultáneamente. La cantidad de recursos que dispongan los administradores del parque, así como la validación y remoción de importantes pasivos ambientales, el tiempo de afianzamiento de cada uno de los ecosistemas propuestos, así como la construcción de los equipamientos juegan un papel muy importante para la consolidación del parque tal como se lo muestra aquí. No deja de ser interesante de todas maneras, las múltiples direcciones que pueda tomar el parque en base a los factores que se han enunciado anteriormente, sin dejar de convertirse en una fantástica oportunidad que revalorice conceptos paisajísticos, urbanos y de cuidado del medio ambiente. Lo que sí es seguro, es que en cualquier dirección que se encamine al parque, transformará a la ciudad de manera contundente. He aquí el reto, que recae sobre administradores, planificadores, diseñadores, investigadores y a la comunidad en general, de establecer en que dirección deseamos catapultar a la ciudad por medio del Parque de la Ciudad.

¹⁴. *Ibid* 1

070

071

072

CONSULTOR :

ARQ. ERNESTO BILBAO, M.ARCH
DIRECTOR DEL PROYECTO

EQUIPO:

ARQ. ERNESTO BILBAO, M.ARCH
ARQ. CAROLINA HIDALGO, M.LARCH
ARQ. KAREN ROMÁN
ARQ. ANDREA YÉPEZ
STRA. FRANCISCA TAPIA

W