

M ÁSTER
A rquitectura
A vanzada
P aisaje
U rbanismo
D iseño



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

TRABAJO DE FIN DE MASTER

RECICLAJE DE INFRAESTRUCTURA URBANA

PARQUE BICENTENARIO - ANTIGUO AEROPUERTO DE QUITO

2016

Autor: Arq. Roland Carrillo

Tutor: Dr. Arq. Vicente Colomer Sendra

Departamento de Urbanismo de la ETSAV

RECICLAJE DE INFRAESTRUCTURA URBANA

PARQUE BICENTENARIO ANTIGUO AEROPUERTO DE QUITO – ECUADOR



RESUMEN

El presente trabajo de fin de master lleva como objeto el estudio de los procesos de reciclaje en materia arquitectónica y urbana, basados en la reutilización y cambio de uso de infraestructuras jerárquicas inmersas en el contexto urbano de la ciudad el acoplamiento del nuevo uso equipamientos públicos, recreacionales a su contexto.

Se estudia y define los conceptos de reutilización, reciclaje, repensar, y apropiación del espacio en el medio urbano tomando como caso de estudio la ciudad de Quito y el proyecto Parque Bicentenario – ex aeropuerto de la ciudad, sus estrategias de cambio y apropiación dentro de la ciudad consolidada para la postulación de criterios de intervención y transformación del medio construido colindante en un sistema integrador de lo nuevo, lo antiguo, y lo cambiante.

ABSTRACT

The purpose of this work is to study the recycling processes in architectural and urban, based on the reuse and change of use of hierarchical infrastructures immersed in the urban context of the city, the coupling of the new use of public facilities, Recreational with their context.

The concepts of reuse, recycling, and appropriation of space in the urban environment are studied and defined, taking as a case study the city of Quito and The project "Parque Bicentenario" - ex city airport, its strategies of change and appropriation within The consolidated city for the postulation of criteria of intervention and transformation of the environment built adjacent into an integrating system of the new, the old, and the changing.

1	INTRODUCCIÓN	9
1.1	INTRODUCCION	10
1.2	OBJETIVO	11
1.3	METODOLOGIA	12
2	ANTECEDENTES	13
2.1	GENERALIDADES	14
2.1.1	DESCRIPCIÓN Y UBICACIÓN DEL ECUADOR CON RESPECTO AL MUNDO	14
2.1.2	EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO	15
2.1.3	LA CIUDAD Y LA MACROCENTRALIDAD NORTE	16
2.1.4	EL AREA DE ESTUDIO	17
2.1.5	SITUACIÓN HISTÓRICA DE LA CIUDAD EN RELACIÓN AL ELEMENTO	18
2.1.6	SITUACIÓN ACTUAL	23
3	MARCO TEORICO	28
3.1	MARCO TEORICO	29
3.1.1	Arquitectura de Reciclaje y Reutilización de espacios	29
	• REDUCIR	32
	• REUTLIZAR	32
	• RECICLA	32
	• REGULAR	32
	• REPENSAR	32
	• REESTRUCTURAR	33
	• REDISTRIBUIR	33
3.1.2	RECICLAJE ARQUITECTONICO	34
3.1.3	RECICLAR EN ARQUITECTURA	35
	• Reciclaje de materiales de desecho	36
	• Reutilización de materiales, productos o sistemas constructivos	37
	• Reutilización de edificaciones o construcciones obsoletas	38
3.1.4	RECICLAR - REUTLIZACION DE ESPACIOS	40
3.1.5	APROPIACION DEL ESPACIO	43
4	REFERENTE	47
4.1	HIGH LINE	48
	• DATOS GENERALES	48

•	ESTRATEGIA DE RECICLAJE Y REUTILIZACION	52
5	ANALISIS DEL ESPACIO URBANO	59
•	PREFACIO	60
5.1	El Proyecto	61
•	PARQUE BICENTENARIO	63
•	Situación actual y planeamiento	65
5.2	FONFO Y FORMA	67
5.3	CONFORMACIÓN DE BARRIOS	70
5.4	DESARROLLO HISTÓRICO	78
5.5	EQUIPAMIENTOS	79
5.6	VIARIO	80
5.7	MODELO PROPOSITIVO – PLANO DE INTENCIONES	82
•	Tipología vial propuesta vías longitudinales	86
5.8	ESTUDIO DE UNIDADES VECINALES	88
5.8.1	Selección de Barrios	89
•	Equipamientos	90
•	Usos de suelo	92
•	Morfología – Formas de Ocupación	94
•	Densidad (ocupación del suelo) y tamaño mínimo de lotes	95
•	Alturas de Edificación y Estado de la Edificación	95
•	Vías	98
5.9	CRITERIOS DE INTERVENCION	99
•	Criterio de Intervención en vías	100
○	Ejes Principales	100
•	Tipología vial propuesta vías Transversales	101
•	Morfología y Edificabilidad	103
•	Criterios de transformación morfológica	104
•	MODELOS DE PARCELACION Y MORFOLOGIA	105
6	CONCLUSIONES	106
	Conclusiones	107
7	Bibliografía	108

INDICE DE IMÁGENES

<i>Figura 1: World Ecuador map – ubicación del Ecuador en relación al mundo</i>	14
<i>Figura 2: El Ecuador</i>	14
<i>Figura 3: Ubicación Provincia de pichincha en el País</i>	15
<i>Figura 4: provincia de pichincha, DMQ</i>	15
<i>Figura 5: Macro centralidad norte de Quito</i>	16
<i>Figura 7: Vistas Norte Macro Centralidad Norte</i>	16
<i>Figura 7 Vistas Sur Macro Centralidad Norte</i>	16
<i>Figura 8: Vista Parque Bicentenario Cabecera Sur</i>	17
<i>Figura 9 Crecimiento del Área Urbana – Quito</i>	18
<i>Figura 10. Quito - Área Urbanizable Etapa 2</i>	19
<i>Figura 11. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre - Cabecera Sur</i>	20
<i>Figura 12. El sitio de intervención y su contexto</i>	21
<i>Figura 13: Antiguo aeropuerto MS años 60</i>	22
<i>Figura 14: Vista Ciudad de Quito desde antiguo aeropuerto MS</i>	22
<i>Figura 15 Vista aérea antiguo aeropuerto MS</i>	22
<i>Figura 16. Planeamiento zona Parque Bicentenario</i>	23
<i>Figura 17. Proyecto Parque Bicentenario</i>	24
<i>Figura 18. Fase 1 Proyecto Bicentenario</i>	25
<i>Figura 19 Primer plan de Intervenciones Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre - Parque Bicentenario</i>	26
<i>Figura 20 Áreas verdes contexto Proyecto Bicentenario</i>	27
<i>Figura 21. Símbolo Reciclaje</i>	29
<i>Figura 22. Desechos reciclables</i>	29
<i>Figura 23. Esquematización de recolección y procesamiento reciclaje</i>	30
<i>Figura 24 Contenedores de recolección y clasificación de residuos</i>	31
<i>Figura 25 Simbología - Regla de las 3 R</i>	32
<i>Figura 26 Materiales reciclados usados en arquitectura</i>	34
<i>Figura 27 Ejemplo de arquitectura con materiales reciclados</i>	35
<i>Figura 28 Recolección de residuos reciclables a pie de obra</i>	36
<i>Figura 29 Reciclaje de material constructivo reutilizable</i>	37
<i>Figura 30. Parque Fundidora Monterrey</i>	38
<i>Figura 31 High line Park New York</i>	39
<i>Figura 32 Matadero Madrid</i>	40
<i>Figura 33 Proyecto esto no es un solar</i>	41
<i>Figura 34 CAmpo de cebada Madrid, Urbanismo Low Cost</i>	42
<i>Figura 35 Plaza Zócalo - México DF</i>	43
<i>Figura 36 Plaza Zócalo México DF</i>	44
<i>Figura 37 Plaza Grande Quito</i>	44
<i>Figura 38 Vía Rodeo Drive – Beverly Hills</i>	45
<i>Figura 39 Logo High Line Park</i>	48

<i>Figura 40 Antigua High Line en funcionamiento</i>	49
<i>Figura 41 Vista Aérea antigua High Line</i>	50
<i>Figura 42 Estado de la infraestructura antes de ser intervenida</i>	51
<i>Figura 43 Vista de la antigua High Line en desuso</i>	51
<i>Figura 44. Vista Parque Lineal High Line</i>	52
<i>Figura 45 Proceso de construcción del High Line</i>	53
<i>Figura 46. Esquemas de las partes constituyentes del parque porcentajes de área sólida y espacio verde</i>	54
<i>Figura 47. Vista 2 Parque Lineal High Line</i>	55
<i>Figura 48 Vista aérea general de la infraestructura reconstruida como parque</i>	56
<i>Figura 49 Vista de camineras de la 1era etapa del proyecto</i>	56
<i>Figura 50 Plano esquemático de las actividades y partes constitutivas del proyecto</i>	57
<i>Figura 51 Plano esquemático de distritos cruzados por el proyecto</i>	58
<i>Figura 52 Logo proyecto Parque Bicentenario</i>	60
<i>Figura 53 Diseño Ganador de concurso “Parque del Lago”</i>	61
<i>Figura 54 Plano proyecto Parque Bicentenario</i>	63
<i>Figura 55 Fase 1 Parque Bicentenario</i>	65
<i>Figura 56 Vista este de la Parque Bicentenario 2016</i>	66
<i>Figura 57 Vista oeste del Parque Bicentenario</i>	66
<i>Figura 58 Tabla de población de parroquias intervinientes</i>	67
<i>Figura 59. Zonas administrativas y parroquias</i>	67
<i>Figura 60 Mapa monocromático de conformación urbana</i>	68
<i>Figura 61 Comparativa de Fondo y Forma del territorio</i>	69
<i>Figura 62 Conformación de barrios</i>	70
<i>Figura 63 Pirámide de edades del cantón Quito</i>	74
<i>Figura 64 Mapa con datos de población Censo 2010</i>	74
<i>Figura 65 Mapa con datos de densidad poblacional</i>	75
<i>Figura 66 Mapa - Niveles de Pobreza en el territorio</i>	76
<i>Figura 67 Necesidades Básicas Insatisfechas</i>	77
<i>Figura 68 Mapa - Desarrollo Histórico.</i>	78
<i>Figura 69 Equipamientos Públicos</i>	79
<i>Figura 70 Mapa de Vías</i>	80
<i>Figura 71 Anteproyecto nuevas vías parque del Lago</i>	81
<i>Figura 72 Plano de Intensiones - Fortalecimiento de líneas de atado y corredores verdes</i>	82
<i>Figura 76 Corte longitudinal completo – S/E</i>	84
<i>Figura 76 Corte longitudinal Sección 1 S/E</i>	84
<i>Figura 76 Corte longitudinal Sección 2 S/E</i>	84
<i>Figura 76 Corte transversal completo</i>	84
<i>Figura 77 Vista Av. de la Prensa Corredor metropolitano</i>	85
<i>Figura 78 Corte de Vía - Actual corredor metropolitano S/E</i>	85
<i>Figura 79 Av. de la Prensa Vista Sur – Norte</i>	85

<i>Figura 80 Propuesta nuevo perfil vial corredores metropolitanos</i>	86
<i>Figura 81 Mapa General Selección de unidades vecinales</i>	88
<i>Figura 82 Mapa de Barrios seleccionados</i>	89
<i>Figura 83 Plano Equipamientos en área de estudio</i>	90
<i>Figura 84 Iglesia la concepción</i>	90
<i>Figura 85 Hospital Pablo Arturo Suarez</i>	90
<i>Figura 86 Imagen Aérea - Plaza la concepción</i>	91
<i>Figura 87 Vista frontal - Plaza la concepción</i>	91
<i>Figura 88 Imagen Aérea - Parque Diego Topia</i>	91
<i>Figura 89 Vista Frontal - Parque Diego Topia</i>	91
<i>Figura 90 Imagen Aérea - Parque Sixto María Duran</i>	91
<i>Figura 91 Vista Frontal - Parque Sixto María Duran</i>	91
<i>Figura 92 Plano Usos de Suelo Unidades Vecinales</i>	92
<i>Figura 93 Vista de usos en calle típica barrio La concepción</i>	93
<i>Figura 94 Vista de usos sobre Av de la Prensa</i>	93
<i>Figura 95 Vista de usos sobre Av. Amazonas</i>	93
<i>Figura 96 Plano Formas de Ocupación – Morfología</i>	94
<i>Figura 97 manzana típica venial</i>	94
<i>Figura 98 Alzado de manzana tipológica</i>	94
<i>Figura 99 Plano Ocupación del Suelo</i>	95
<i>Figura 100 Plano tamaño mínimo de lotes</i>	95
<i>Figura 101 Plano - Alturas de Edificación área de estudio</i>	96
<i>Figura 102 Plano Estado de la edificación</i>	96
<i>Figura 103 Actual imagen urbana en el sector de estudio</i>	97
<i>Figura 104 Plano - Vías existentes en área de estudio</i>	98
<i>Figura 105 Eje Isaac Albeniz</i>	100
<i>Figura 106 Vista - Vía Isaac Albeniz</i>	100
<i>Figura 107 Propuesta nuevo perfil vial Ejes verdes Transversales</i>	101
<i>Figura 108 Edificabilidad propuesta por el Municipio de Quito</i>	103
<i>Figura 109 Posibilidades de parcelación y morfología</i>	105

1

INTRODUCCIÓN

1.1 INTRODUCCION

El trabajo de investigación va dirigido al estudio de los cambios urbanos y las relaciones que se generan dentro de la ciudad o centralidad con el reciclaje de infraestructuras y la transformación o reutilización de estos espacios.

Para la concesión de lo planteado se realizará la investigación tomando como caso de estudio la ciudad de **Quito** y el actual **Parque Bicentenario de Quito** ubicado en el centro norte de la ciudad, antiguo aeropuerto de la ciudad ahora utilizado y proyectado como parque urbano de gran escala, la relación del mismo con pequeños parques gravitantes existentes en las áreas de influencia así como de las diferentes unidades vecinales conformadas en su entorno.

Se estudiarán casos referentes y en consonancia con este cambio de uso a nivel macro en referencia al gran equipamiento, así como el análisis propio y concreto de los factores socio ambientales, de forma, materialidad, morfología, vivienda, etc., de una unidad vecinal determinada, su relación con el gran parque y pequeños parques de proximidad utilizando como herramienta de investigación la escala inductiva, general a lo particular **Ciudad – Barrio – Parque**

1.2 OBJETIVO

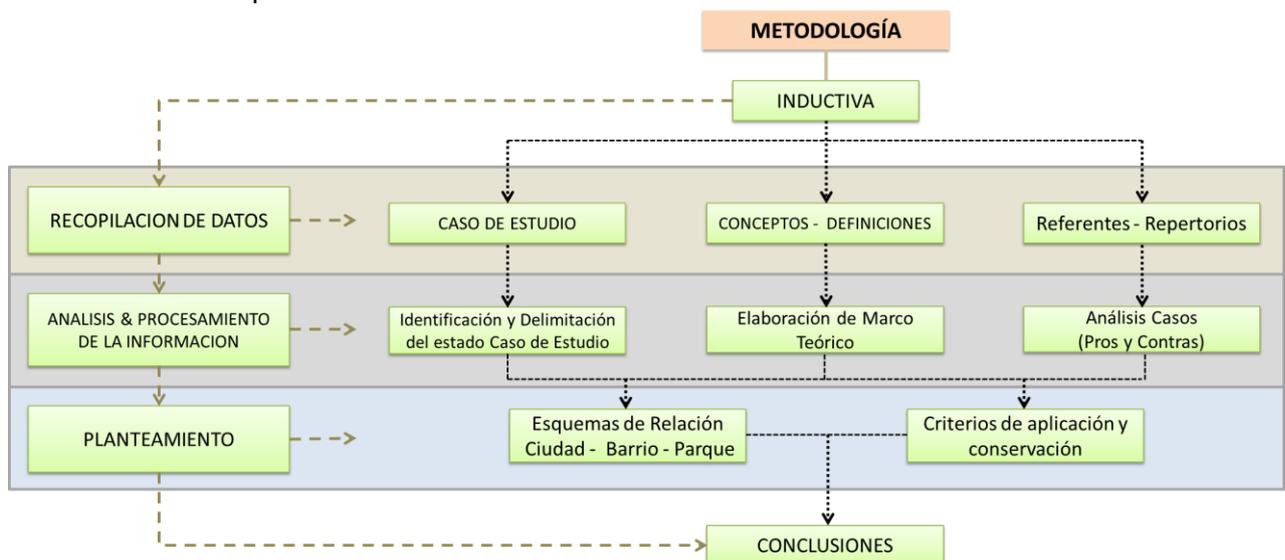
Estudiar la influencia, forma de apropiación y adaptación de infraestructuras recicladas en la ciudad ya consolidada con el cambio de uso de las mismas a equipamientos públicos.

Específicos:

- Identificar la relación entre los grandes parques urbanos - unidades vecinales y pequeños parques.
- Estudiar y proponer líneas de atado en el territorio entre los distintos asentamientos con el gran parque
- Analizar la obtención de objetivos particulares que plantea, El proyecto **Parque Bicentenario** con el estudio de referentes.
- Plantear identificadores para el análisis de la ciudad en la relación **Ciudad – Barrio – Parque**
- Analizar la unidad vecinal los estilos edificatorios y modelos de apropiación de parques y equipamientos públicos urbanos para el planteamiento de un modelo de transformación de vivienda y equipamientos que resulten sostenibles en relación al nuevo equipamiento y sus distintas transformaciones a través del tiempo.

1.3 METODOLOGIA

1. Recopilación de datos e información acerca de la situación actual e histórica de la ciudad en relación al antiguo equipamiento y actual parque bicentenario, así como información de las futuras etapas de desarrollo y planeamiento del mencionado proyecto.
 - Recopilación de datos demográficos, morfológicos , socio ambientales
 - Recopilación de referentes y casos similares
 - Recopilación de conceptos como arquitectura de reciclaje, grandes parques, análisis de ciudad
2. Con la información obtenida se realizara la ubicación y delimitación geográfica, histórica y social del caso de estudio, la definición de conceptos consonantes con el caso de estudio así como el análisis de referentes representativos afines al caso de estudio, para confrontarlos y compararlos entre sí.
3. Llegado a la obtención de criterios, definiciones y análisis tanto del espacio urbano como de los elementos teóricos, que intervienen e influyen en la investigación se realizara una propuesta sobre la unidad vecinal de estudio en relación al macro equipamiento así como de sus elementos como parques vecinales, vivienda y demás equipamientos manteniendo el esquema de análisis y escala **Ciudad – Barrio – Parque**,
4. Conclusiones del trabajo en función del análisis de referentes y la propuesta para que se generen modelos exitosos y sostenibles en relación a las arquitecturas recicladas



2 ANTECEDENTES

2.1 GENERALIDADES

2.1.1 DESCRIPCIÓN Y UBICACIÓN DEL ECUADOR CON RESPECTO AL MUNDO

Ecuador es un país situado en la parte noroeste de América del Sur. Ecuador limita al norte con Colombia, al sur y al este con Perú y al oeste con el océano Pacífico, como se muestra en la figura 2.



Figura 1: World Ecuador map – ubicación del Ecuador en relación al mundo
Fuente: ([/www.mapsopensource.com](http://www.mapsopensource.com),

Como lo publica el ministerio de relaciones internacionales en su portal web El Ecuador tiene una extensión de 256.370 km² y una población de más de 14 millones de personas. Políticamente, el Ecuador es un Estado constitucional republicano y descentralizado, dividido político administrativamente en 9 regiones y distritos autónomos, 24 provincias, 226 cantones y 1.500 parroquias.¹



Figura 2: El Ecuador
Fuente:
<http://es.wikipedia.org/wiki/Ecuador>
Fecha de consulta: agosto 2016

¹ <http://www.cancilleria.gob.ec/>

2.1.2 EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Quito, Capital de la República del Ecuador, designada por la UNESCO como primera ciudad Patrimonio Cultural de la Humanidad (1978), cuenta con una población cercana a los dos millones de habitantes. Está emplazada en un valle interandino longitudinal, por lo que ha adaptado su morfología, infraestructura y crecimiento a exigentes condiciones derivadas de su geografía.

El territorio metropolitano con 422.802 Has., es el escenario en donde se manifiestan tres formas de asentamiento, vinculadas con tres estructuras geográficas, a saber: Compacto en la ciudad central, disperso en los valles suburbanos y aislado en las áreas rurales. La estructura se integra en base a un sistema pluricéntrico de ciudades conformado por Quito como ciudad centro metropolitano regional; las ciudades menores circundantes: Tabacundo, Cayambe; Sangolquí y Machachi y la consolidación y desarrollo de las centralidades locales urbanas, periféricas y rurales en el territorio metropolitano.



Figura 3: Ubicación Provincia de pichincha en el País
Fuente:
<http://www.luventicus.org/mapas/ecuador/pichincha>



Figura 4: provincia de pichincha, DMQ
Fuente:
<http://es.wikipedia.org/wiki/Ecuador>
Fecha de consulta: agosto 2016

2.1.3 LA CIUDAD Y LA MACROCENTRALIDAD NORTE

Quito es una ciudad asentada sobre una meseta de 18.7000 Has., cuyos objetivos de desarrollo urbano buscan que sea un espacio social recuperable y aprovechable, que oriente y sustente la implementación de acciones urbanísticas y constructivas que viabilicen la recualificación urbana. El área central urbana de la ciudad, comprendida desde el Centro Histórico hacia el norte por: La Alameda, El Ejido, La Mariscal, La Carolina y el espacio del actual aeropuerto, conforman el corredor que se considera como la macro centralidad norte como se muestra en la figura 5

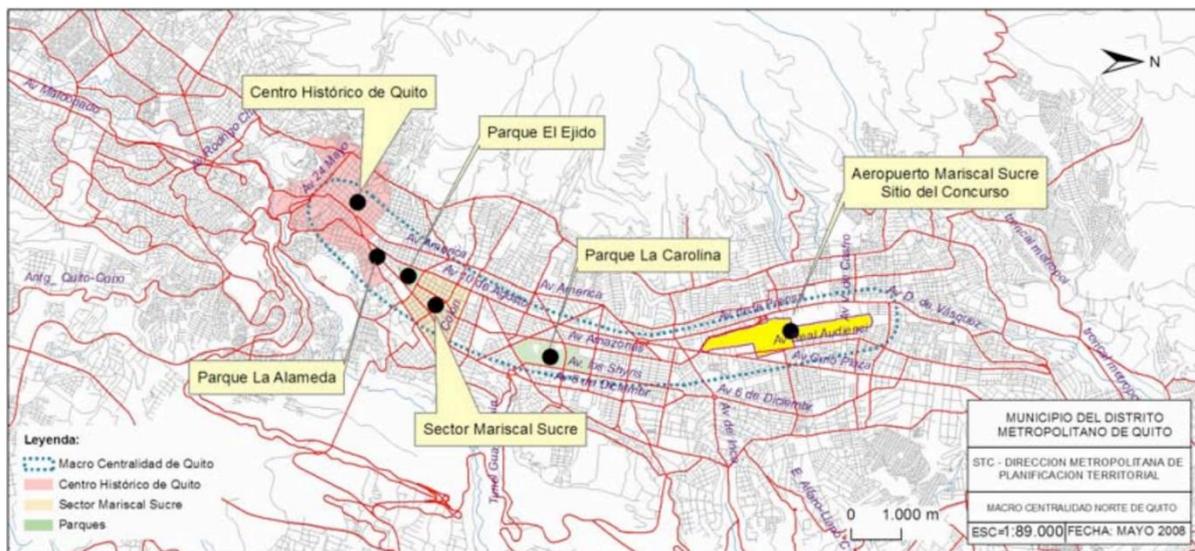


Figura 5: Macro centralidad norte de Quito
 Fuente: STC – Dirección metropolitana de planificación territorial



Figura 7: Vistas Norte Macro Centralidad Norte
 Fuente: Google Earth

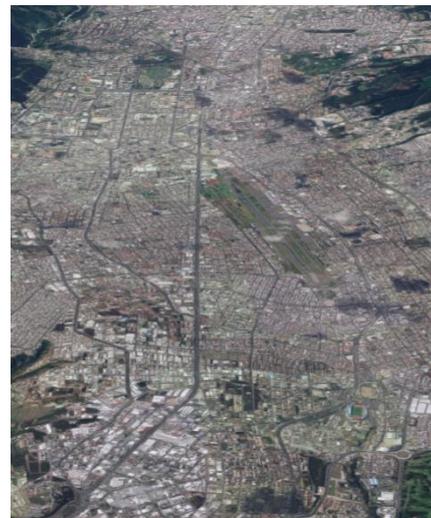


Figura 7 Vistas Sur Macro Centralidad Norte
 Fuente: Google Earth

2.1.4 EL AREA DE ESTUDIO

El Actual proyecto proceso y objeto de nuestro estudio Parque Bicentenario se encuentra implantado en la centralidad macro Norte de la ciudad

Se encuentra delimitado por las siguientes vías:

- Este: Av. 6 de Diciembre hasta el empalme con la Av. Galo Plaza Lasso
- Oeste: Av. Mariscal Sucre
- Norte: La Calle Nazacota Puento, Calle Mante y Calle José Figueroa
- Sur: Av. Naciones Unidas y Calle Mañosca
- Ubicado a $78^{\circ} 29' 5''$ de longitud occidental y a $0^{\circ} 8' 16''$ de latitud Sur.



Figura 8: Vista Parque Bicentenario Cabecera Sur
Fuente: Google Earth

2.1.5 SITUACIÓN HISTÓRICA DE LA CIUDAD EN RELACIÓN AL ELEMENTO

La Capital Ecuatoriana **Quito** y una de las tres principales ciudades del país, cuya constitución morfológicamente lineal se ha ido desarrollado y densificando a través de los años con un marcando y denotado crecimiento irregular y quebrantando sus límites periurbanos; Pero no ha sido diferente la densificación y crecimiento de la ciudad en su interior y el de sus distintas centralidades, **constituyéndola y calificándola por sus dotaciones e infraestructura** como fue antes dicho una de las principales ciudades del país.

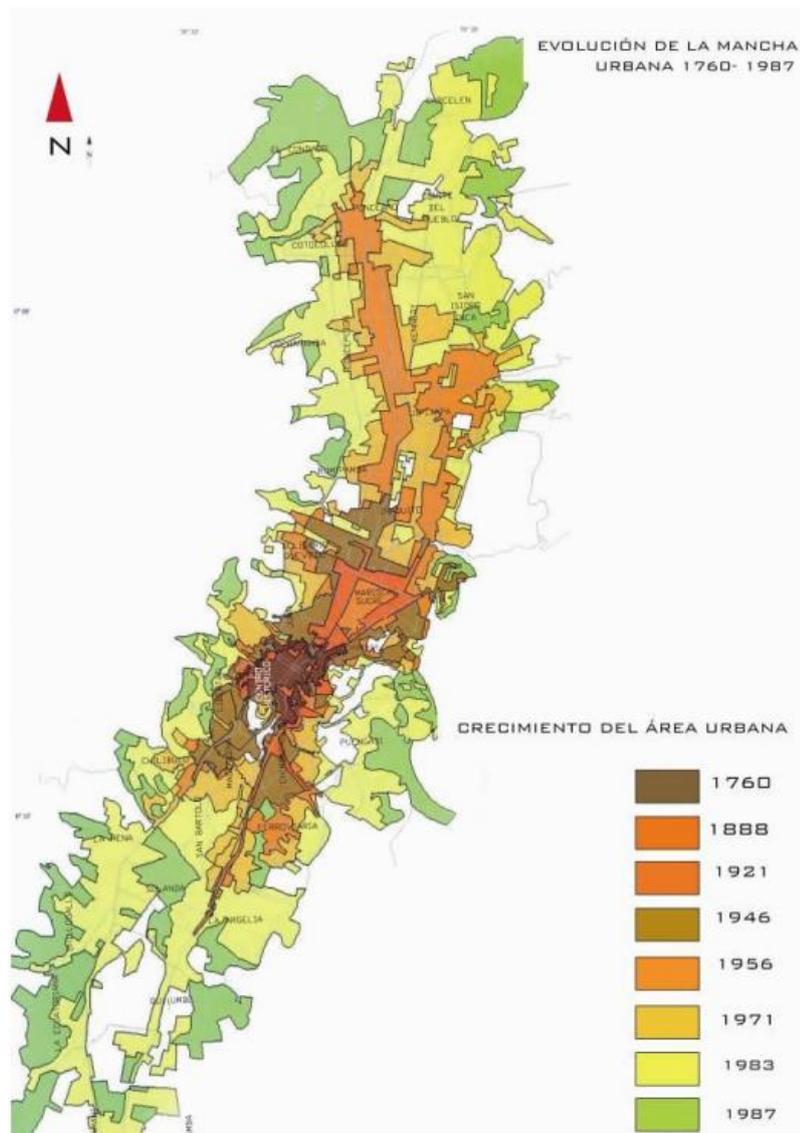


Figura 9 Crecimiento del Área Urbana – Quito
Fuente: (Secretaría Metropolitana de territorio, Habitual y Vivienda, Marzo 2011)

Fue por su nueva jerarquía y necesidad de comunicación internacional tanto de comercio, turismo y en si del país a escalas nacional e internacional que en los años 60 inició sus operaciones el antiguo “**Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre**” implantado en la centralidad “centro norte” del aquel entonces Quito en desarrollo, con una ubicación estratégica dentro de la ciudad y una extensión desde sus cabeceras norte a sur de 3,5 km, que dio como consecuencia a nivel macro el crecimiento de la ciudad en relación a comunicaciones tanto nacionales como internacionales y así una atracción al emplazamiento de los diferentes asentamientos del contexto inmediato, tanto a nivel de vivienda y equipamientos de alojamiento comercio y demás como los referentes a la infraestructura de gran magnitud y escala que allí se desarrollaría por los siguientes 53 años.

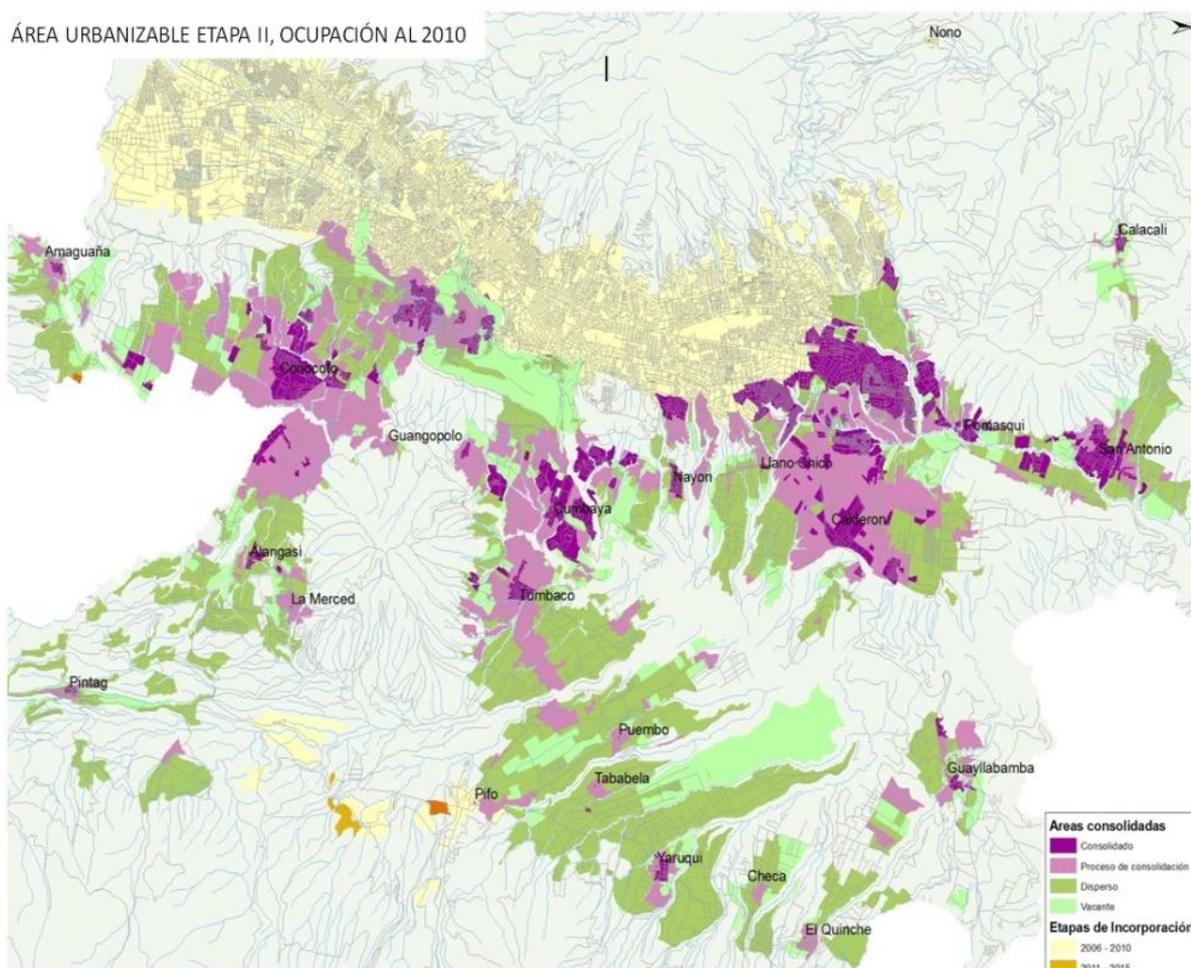


Figura 10. Quito - Área Urbanizable Etapa 2
 Fuente: (Secretaría Metropolitana de territorio, Habitual y Vivienda, Marzo 2011)

Pero la implantación del que sería por cinco décadas y media la principal terminal aeroportuaria del país y que fue proyectada *para servir aproximadamente 3'600.000 pasajeros al año, tuvo un tráfico (a su cierre) de 5'000.500 pasajeros anuales, situación que ocasionaba incomodidades a los usuarios²* y que genero la configuración físico espacial del norte de Quito y con ello problemas tanto como la degradación por la incompatibilidad de usos heterogéneos como áreas residenciales y sectores de uso múltiple industrial propios al equipamiento como bodegajes, logística aeroportuaria e infraestructuras de los distintos consorcios y aerolíneas de poder adquisitivo que se apreciaban en el perímetro inmediato, la degradación del sector por el tráfico y logística de mantenimiento del espacio industrializado, las áreas residenciales de las distintas cabeceras se vieron impedidas de desarrollo por el incidente peligro y restricción que presentaba el cono de aproximación así como los incidentes y accidentes que se



Figura 11. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre - Cabecera Sur
Fuente: (Secretaría Metropolitana de territorio, Habitual y Vivienda, Marzo 2011)

² Noticias de Quito, ed. (2011). «Primera fase del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito servirá solventemente a más de 5 millones de pasajeros anuales» (web). Quito. Consultado el 2013

generaron en los 53 años de funcionamiento del aeropuerto que llegaron en total a ser 17 esto como un enunciado de los problemas en su entorno inmediato.

Abriendo la vista a la ciudad los problemas urbanos vistos desde una escala macro fueron de mayor impacto el antiguo aeropuerto se constituyó como una barrera física en toda su extensión longitudinal separo barrios y sectores urbanos en el sentido transversal.

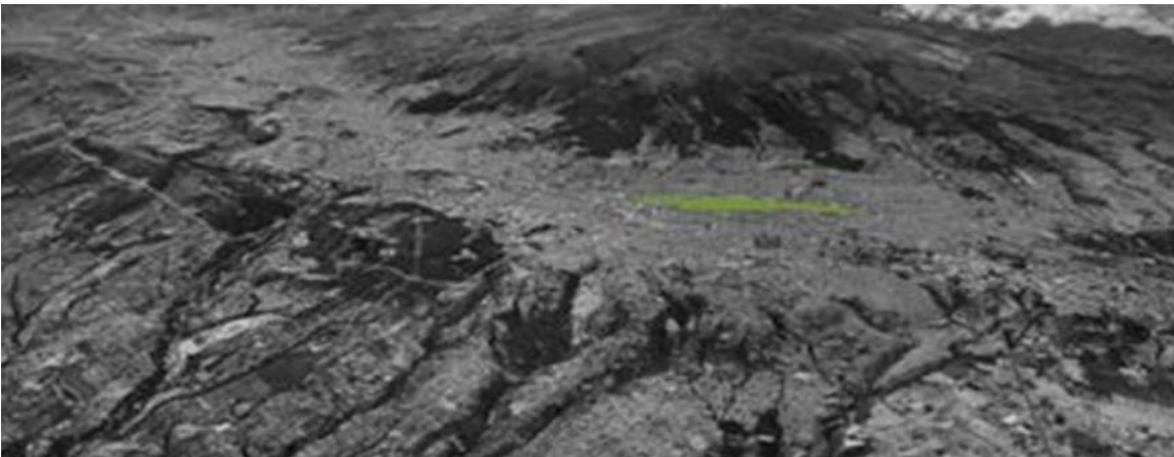


Figura 12. El sitio de intervención y su contexto
Fuente (Secretaria Metropolitana de territorio, Habitad y Vivienda, Marzo 2011)

La ciudad pudo leerse claramente en dos frentes que por el impedimento del desarrollo y continuidad viaria en la conectividad este - oeste se vio incomunicada de manera directa tanto de forma rodada como peatonal, imposibilitando la comunicación de los frentes urbanos mencionados,

Medido en escala de tiempo, alrededor de una hora era el lapso a usar para desplazarse del sector occidental al oriental y viceversa por la necesidad de rodear una macro – infraestructura urbana.

La situación descrita y claramente identificada tanto por autoridades y habitantes conllevó a la toma de medidas y acciones para la reubicación del aquel entonces aeropuerto de la ciudad siendo estas y descritas cronológicamente en escala temporal:

- Año 2001 - 2004 se realiza trámites de reubicación de aeropuerto
- Año 2005 inician obras de nuevo aeropuerto y se decreta la destinación de las áreas del antiguo aeropuerto a un parque y sus equipamientos.
- Año 2008 se convoca a concurso de ideas para nuevo parque en el área que quedaría vacante
- Año 2013 se reubica el antiguo aeropuerto e inician las obras del Parque Bicentenario

El 19 de febrero de 2013 el antiguo aeropuerto cierra sus puertas con el acto ceremonial de un último vuelo, pero urbanísticamente abre la posibilidad de cambio a nivel de planeamiento de una nueva centralidad con criterios de compacidad, poli céntrica, socialmente diversa y con espacios de desarrollo ambiental y aplicaciones de sustentabilidad urbana.



Figura 13: Antiguo aeropuerto MS años 60
Fuente:
<https://silviasmind.wordpress.com/2013/02/19/un-tal-mariscal/>



Figura 14: Vista Ciudad de Quito desde antiguo aeropuerto MS
Fuente: <http://lahora.com.ec>, nov, 2016



Figura 15: Vista aérea antiguo aeropuerto MS
Fuente: <http://lahora.com.ec>, nov, 2016

2.1.6 SITUACIÓN ACTUAL

Como fue mencionado en el apartado anterior con la reubicación de la infraestructura aeroportuaria se abre una posibilidad de cambio dentro de la ciudad, el proyecto de vanguardia y en actual ejecución Parque Bicentenario de la ciudad de Quito conlleva y enuncia muchos procesos de cambio a nivel centralidad y ciudad, al verse como la posibilidad e instrumento de cambio de uno de los mayores problemas que maneja Quito como es la conectividad transversal de la ciudad la oxigenación del tráfico al desglosar la frecuencia de uso de las grandes vías, el inmergir un gran pulmón verde en la zona centro de la ciudad y el planteamiento de tipología de vivienda en altura que ayude a *frenar el crecimiento expansivo y disperso de la mancha urbana*³



Figura 16. Planeamiento zona Parque Bicentenario
 Fuente: (Agencia Publica de Noticias del Ecuador y Suramerica, 2013)

“Parque Bicentenario” como el proyecto más ambicioso y a largo plazo de la municipalidad del Distrito metropolitano de Quito congrega en si varias actividades y el planteamiento de varios objetivos denunciados desde el proceso de concurso de ideas y reafirmados en la materialización del proyecto, como son:

- 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);*

³ Secretaria Metropolitana de Territorio Hábitat y Vivienda. (Marzo 2011). Transformación urbanística sustentable del Sector aeropuerto mariscal sucre - diagnóstico. Quito

Para la materialización total del proyecto las autoridades han proyectado la culminación y ejecución del proyecto en diferentes etapas con una culminación total de las obras para el año 2030, encontrándose actualmente en la etapa 1 de aquel planeamiento, es allí donde surgen los cuestionamientos y el planteamiento de hipótesis que motivan la realización del presente trabajo de investigación.

Surgen los cuestionamientos en materia del tiempo las diferentes etapas planteadas y lo ambiciosa de las mismas, es Quito y la centralidad centro norte de la ciudad una metrópoli comparable para el desarrollo y cambio de la imagen urbana como lo fue por ejemplo la ciudad de Manhattan (caso Central Park)

La perdurabilidad de las obras y las distintas ejecuciones de las mismas en mira al 2030, que mantendrá el enfoque a la obtención de los objetivos planteados inicialmente, el cocer la ciudad, articularla, densificarla y convertir la zona en un espacio de esparcimiento mas no que colapse el nuevo equipamiento y que la infraestructura antes ocupada para aeropuerto sea reciclada de manera adecuada y reutilizada de manera óptima.



Figura 18. Fase 1 Proyecto Bicentenario
Fuente: (Empresa publica metropolitana de movilidad y obras publicas, 2013)

Como funcionara la relación a escala Barrio – Parque – Ciudad, con la implementación de este macro parque, que evitara que este consuma los pequeños parques actualmente existentes en las distintas unidades vecinales del contexto gravitante.

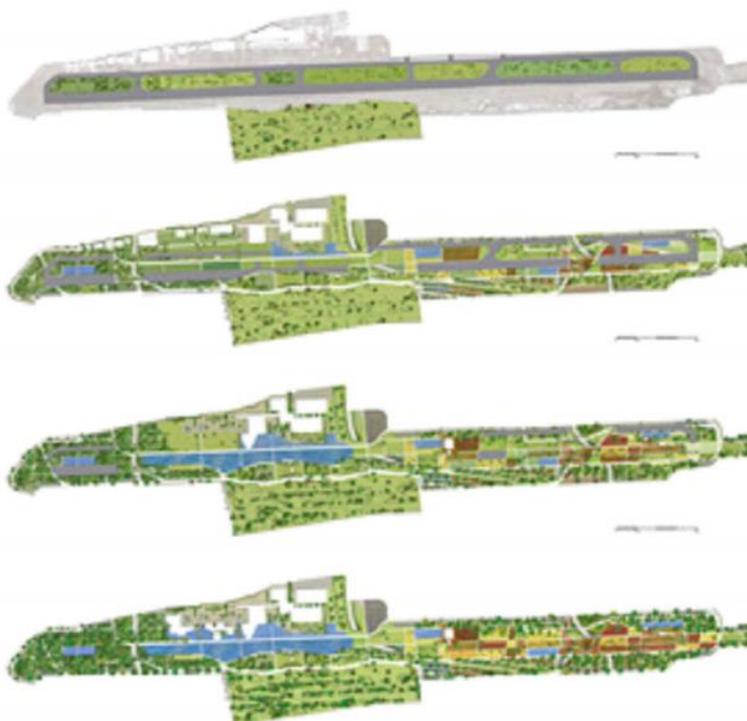


Figura 19 Primer plan de Intervenciones Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre - Parque Bicentenario Fuente:

Para ello es importante el conocimiento de los términos y estudio de referentes dentro de este campo como es la reutilización y reciclaje de infraestructuras y espacios en la ciudad con la confrontación de criterios obtenidos del estudio de referente similares de reutilización e inmersión de grandes equipamientos en consonancia al cambio de las ciudades y elaboración de conclusiones a mira de lo que podrá ser la ciudad, el comportamiento de la misma tanto con el cambio de uso de las áreas del distinto aeropuerto así como de los cambios urbanos que se plantean y se darán en su contexto gravitante.

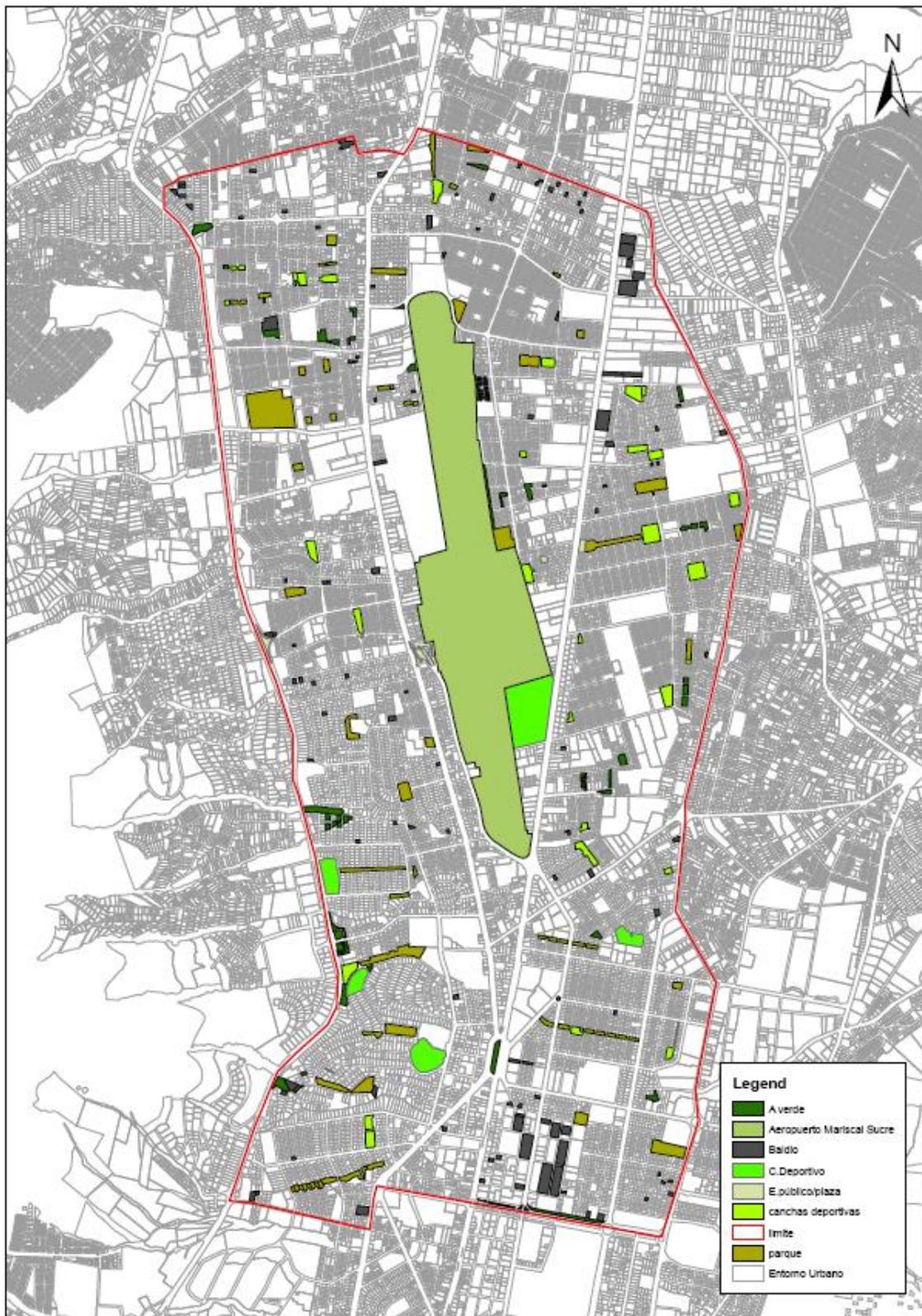


Figura 20 Áreas verdes contexto Proyecto Bicentenario
Fuente: (Secretaría Metropolitana de territorio, Habitual y Vivienda, Marzo 2011)

3

MARCO TEORICO

3.1 MARCO TEORICO

3.1.1 Arquitectura de Reciclaje y Reutilización de espacios

La sostenibilidad territorial se perfila como un planteamiento avanzado para gestionar racionalmente la riqueza patrimonial, el capital natural y el acervo de las culturas locales, a fin de permitir que cada comunidad y cada lugar puedan aprovechar los recursos y las capacidades endógenas, preservar su identidad y seguir beneficiándose de los bienes y servicios de los ecosistemas de forma racional y perdurable⁶

RECICLAR

El termino o la acción de reciclar hoy en día es muy a fin al termino de sostenibilidad y puede definirse y aplicarse de muchas maneras, el reciclaje como acción o termino puede llegar a globalizarse en cada una de las actividades y elementos que componen el universo y la sociedad, claramente no todo es apto a su reutilización o reciclaje por ello la importancia de definirla brevemente.

Reciclar: “Someter materiales usados o desperdicios a un proceso de transformación o aprovechamiento para que puedan ser nuevamente utilizados.”⁷



Figura 21. Símbolo Reciclaje
Fuente: elblogverde.com



Figura 22. Desechos reciclables
Fuente:
<http://www.ecologiaverde.com/los-beneficios-de-reciclar/> -2016

⁶ “Patrimonio Natural, Cultural y Paisajístico. Claves para la sostenibilidad Territorial” Observatorio de la Sostenibilidad en España.

⁷ <https://es.wikipedia.org/wiki/Reciclaje>

Es este el significado que encontraremos al investigar el **¿Qué es Reciclar?** pero este fenómeno vanguardista que se globaliza necesariamente para lograr la preservación de los recursos del planeta evitando la degradación y la consumición de los recursos del mismo.

Pero la acción se refuerza como su definición lo dice con procesos y estrategias para una obtención exitosa tanto de materias primas como de reutilización de materiales, productos y en nuestro campo podríamos mencionar espacios públicos, contenedores etc.

Los procesos del reciclaje en materia medioambiental consisten en la recolección de materiales en desuso para su clasificación y posteriormente ser sometidos a procesos fisicoquímicos o mecánicos para la obtención de materia prima y así alargar el tiempo de uso de un material beneficiando y preservando los recursos naturales existentes.



Figura 23. Esquemización de recolección y procesamiento reciclaje
Fuente: <https://es.dreamstime.com/foto-de-archivo-proceso-de-reciclaje-verde-ecologico>

Dentro de esta práctica existen diversidad de procesos e instituciones plantas recolectoras clasificadoras que las llevan a cabo, el fenómeno de reciclaje con mira a la preservación del planeta, pero dentro de las actividades más comunes y adyacentes a la práctica diaria y común es la recolección o reciclaje de residuos por parte de cada una de las personas, esto por enmarcar la práctica o la acción de reciclaje a lo que llamaríamos una pequeña escala podemos verla e identificarla en la cotidianidad ya que

fácilmente podemos identificar en la vida diaria los símbolos de reciclaje así como los colores que identifican la recolección de residuos de todo tipo siendo la más común para fines medio ambientales la recolección de:

- Plástico
- Papel
- Baterías y pilas
- Aluminio
- Vidrio

Tanto para su reutilización obtención de materia prima o la apropiada gestión de materiales peligrosos o de impacto negativo para el planeta para residuos como (baterías y pilas), y los sitios de recolección son fáciles de identificar ya que se ha desarrollado un lenguaje de colores universal para esto, el cual es común y fácil de identificar,



Figura 24 Contenedores de recolección y clasificación de residuos
Fuente <http://de.depositphotos.com/> 2016

Al hablar de reciclaje de sus procesos y estrategias es de gran importancia realizar un apartado a estas que en consonancia con nuestro tópico y objeto central de estudio resultan herramientas de relación directa para el reciclaje tanto arquitectónico o de elementos urbanos, siendo alusión a la regla o conjunto de acciones llamada “regla de las tres erres”, difundida y tomado como método de acción eficaz para la preservación por el grupo pionero en acciones de reciclaje Greenpeace, pero dicho grupo de acciones ha evolucionado de acuerdo a los métodos de aplicación del reciclaje y con miras a que este sea eficaz hasta llegar a concluirse en acciones que como denuncia Ana Navarro Bosch en su tesis doctoral “*Estrategias de reciclaje arquitectónico*” podríamos llamar las “siete erres”



Figura 25 Simbología - Regla de las 3 R
Fuente: <https://pandillaeco.wordpress.com/2013/04/11/la-regla-de-las-3-r/> 2016

- **REDUCIR** acción dirigida al disminuir o preservar mediante la reducción del consumo excesivo de recursos
- **REUTILIZAR** termino o acción que engloba gran parte de la idea del reciclaje con el objetivo de alargar la vida útil de los materiales
- **RECICLA** la acción de dar nueva vida reincorporar con un nuevo o igual uso a los materiales
- **REGULAR** lleva en si la idea de reducir el planificar sin despilfarro de recursos con el fin de cuando llegue al fin de su vida útil no se generen residuos o desechos que no se puedan reintegrar a procesos de re_ uso
- **REPENSAR** concepto totalmente ligado a todo lo antes mencionados con el fin de cambiar el modo de proyectar o

de vivir con el fin de satisfacer necesidades mas no generar despilfarro o desecho tanto en materia medioambiental como todo lo que engloba el uso de espacios y materiales afines.

- **REESTRUCTURAR** conlleva un enfoque de cambio al sistema económico, la manera de planificación a largo plazo con el objeto de satisfacer necesidades globales
- **REDISTRIBUIR** el término conlleva una visión social al denunciar la accesibilidad de todos los usuarios a los recursos naturales y planificados al repartirlos de manera lógica y sin direccionamiento a sectores de poder.

El termino resulta conciso en términos de actividad pero en materia arquitectónica y de espacios urbanos tendríamos que entenderlo en sus diferentes actuaciones, podemos definir al reciclaje arquitectónico de manera general como el aprovechamiento de algo usado mediante intervención que no conlleve su total reconstrucción sino por el contrario que sus parámetros o estado sea el adecuado para una reutilización o aprovechamiento sea este de materialidad o de espacio físico, es así que en nuestro campo tanto arquitectónico como urbanístico y en relación a la preservación de los recursos naturales, la sostenibilidad y sustentabilidad términos tan asociados en la actualidad al ejercicio de proyectar, que evoluciona en relación a esta necesidad evidenciándose movimientos como la arquitectura y el urbanismo “low cost”, la reutilización de espacios, el uso del espacio intermedio y la eliminación de la obsolescencia programada, términos que se escuchan actualmente al momento de proyectar con visión de bajo impacto y aprovechamiento dentro de la arquitectura con visión sostenible.

3.1.2 RECICLAJE ARQUITECTONICO

La pérdida de interés por la belleza de los lugares donde se vive es el primer signo de desarraigo del individuo con respecto a su propia identidad⁸

Podemos clasificar o definir al reciclaje arquitectónico de varias maneras, como la reutilización de materiales que podrían ser clasificados de sobrantes o desecho a un nivel micro, es decir como a la reutilización de materiales que antes tuvieron otro uso adaptándolos a uno nuevo, y a un nivel mayor preguntarnos ¿Podemos reciclar contenedores arquitectónicos?

En efecto otra forma de reciclaje arquitectónico es el de la reutilización del elemento arquitectónico o urbano como tal, ese espacio o elemento en desuso o deterioro que puede presentar problemas de seguridad obsolescencia simple deterioro o abandono, que se ha vuelto un común en la imagen y la cotidianidad de los usuarios, de sí mismo o de su contexto y que por tal necesita ser puesto en valor o recibir un cambio de uso en busca de ello.



Figura 26 Materiales reciclados usados en arquitectura
Fuente: <http://arquitecturaambientalrd.blogspot.com.es/2012/05/arquitectura-sostenible-arquitectura.html>

⁸ Zecchi y Franzini, 1995

3.1.3 RECICLAR EN ARQUITECTURA

El reciclar puede tener diversas formas de realizar al hablar o ejecutar en el campo de la arquitectura, como lo hemos mencionado previamente existen escalas en la actividad y en la recolección de materiales o elementos para el reciclaje arquitectónico como lo menciona *Manuel Lillo* en su artículo Reciclaje de infraestructuras obsoletas en arquitectura podemos entender o practicar el reciclaje de las siguientes formas:



Figura 27 Ejemplo de arquitectura con materiales reciclados
Fuente: (playasRD.com, 2010)

- **Reciclaje de materiales de desecho**

Refiriendo esta actividad al reciclaje o clasificación de los materiales sobrantes a pie de obra con la visión de reutilizarlos o procesarlos mediante gestores de desechos dependiendo de si estos son peligrosos aptos para obtención de materia prima o para reutilizarlos directamente en algún proyecto adecuado:

La recolección de subproductos y desechos de estructuras de acero y otras procedencias, que son recicladas casi en su totalidad y constituyen en porcentaje del 40 al 44 % del total utilizado en la fabricación de nuevos productos. En la construcción, la mayoría de los residuos de materiales metálicos son reciclados, no siendo así para el resto de materiales: hormigón y áridos ~15%, vidrio ~25%, polímeros 5-20%, madera ~8%, cerámicos ~8%^{9,10}



Figura 28 Recolección de residuos reciclables a pie de obra
Fuente: <http://www.inforegion.pe/>

⁹ (Ashby, 2009)

¹⁰ (Lillo Navarro, 2010 pág. 341)

- **Reutilización de materiales, productos o sistemas constructivos**

Este proceso refiere al aprovechamiento de partes o elementos constructivos que sean rescatables, y así se detalla con la siguiente definición aportada en el documento “Reciclaje de infraestructuras obsoletas”, aquellos *procedentes de desecho, demolición, etc., pueden ser recuperados, inventariados, saneados, y ser utilizados directamente para nuevas aplicaciones. Este procedimiento, más interesante desde el punto de vista de las variables que promueven la sostenibilidad de recursos (pues implica menos costes económicos y energéticos de procesamiento y transporte), tiene tres inconvenientes: requiere una labor muy intensa de búsqueda y catalogación, supone técnicas específicas de proyecto basadas en el continuo feed-back¹¹*



Figura 29 Reciclaje de material constructivo reutilizable
Fuente: <https://www.pressfoto.ru/image-2677337>

¹¹ (Lillo Navarro, 2010 pág. 341)

- **Reutilización de edificaciones o construcciones obsoletas**

Este proceso introduce al reciclaje arquitectónico que es materia del presente documento, como lo habíamos mencionado la posibilidad de reciclar contenedores arquitectónicos o espacios, es una realidad al destinar estos, ya sea una construcción o espacio urbano para un propósito diferente al que originalmente tenía de manera íntegra, mediante procesos de transformación o mejora, no refiere a procesos de restauración detallada del estado original del elemento sino aprovechamiento mayoritario de la infraestructura existente mediante la reprogramación funcional.



Figura 30. Parque Fundidora Monterrey
Fuente: (Arquitectura Activa, 2016)

Lo que nos lleva a concluir o discernir que “reciclaje arquitectónico a escala mayor es la reutilización de espacios” pues en apego a esta reflexión debemos definir o evidenciar cual es la reutilización exitosa de un espacio para que el mismo sea considerado como un elemento de reciclaje es decir que readquirió su valor de uso o concibió un valor de uso que no poseía.

Dotarlas de características que conlleven la apropiación de estos elementos por parte de los usuarios llegar a la obtención de los criterios que menciona Jan Gehl en su libro la Humanización del espacio urbano con respecto a la convivencia entre el espacio público y el construido - *dotar a los nuevos espacios o aquellos a reutilizar de actividades necesarias, opcionales y resultantes para la calidad de un entorno* -, es este el sentido con el que se debe reciclar, sin lugar a duda la acción debe traer beneficios y cito *en el sentido económico, aportando nuevas formas de desarrollo local; en el sentido utilitario, por el hecho de que se pueden aportar beneficios ambientales, sociales y de salud; y en el sentido estético, en lo relacionado a la belleza asociada a este elemento*¹²



Figura 31 High line Park New York

Fuente: <http://www.modlar.com/inspiration/adaptive-reuse-a-structures-second-life/#highline-park/2>

¹² Ana M^a Gascón Hernández, USO ALTERNATIVO DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS QUE HAN CAÍDO EN DESUSOMAAPUD | UPV 2013

3.1.4 RECICLAR - REUTILIZACION DE ESPACIOS

“Un lugar que no pueda ser modificado invita a su propia destrucción. Preferimos un mundo que pueda ser progresivamente modificado en contra de un corpus de valores inmutables, un mundo en el que cada cual pueda dejar su huella particular en el devenir de la historia”¹³

Cuando hablamos de reutilización o de reciclar en arquitectura se nos viene inmediatamente a la mente el reacondicionamiento o cambio de uso de elementos arquitectónicos (edificios) que han caído en desuso, el aprovechamiento de infraestructuras o contenedores adecuados a intervenir o que cumplen con la característica que se menciona en el artículo “Espacios de oportunidad. El reciclaje urbano en el contexto de la renovación del hábitat social en Francia” *El objetivo de una intervención de reciclaje es cambiar la “obsolescencia no programada” por la “regeneración programada”¹⁴.*

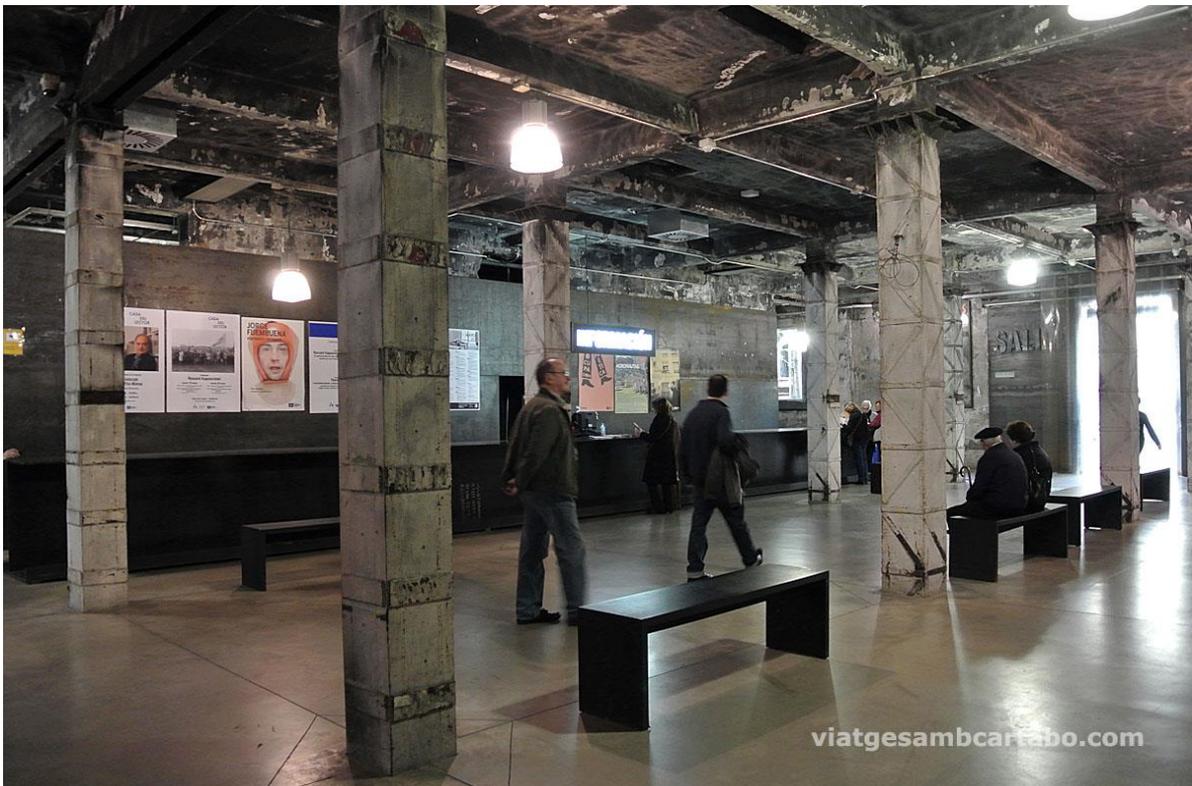


Figura 32 Matadero Madrid
Fuente: viatgesambcartabo.com

¹³ (Echar a perder. Un análisis del deterioro, 2005)

¹⁴ (Espacios de oportunidad. El reciclaje urbano en el contexto de la renovación del hábitat social en Francia, 2012)

Como se menciona en el apartado anterior con el concepto de reciclaje de espacios, nos referimos a estructuras, infraestructuras o contenedores en general, en estado favorable tal que provea al proyectista de un espacio adecuado para la reutilización o puesta en valor, con objetividad a su potencial funcional y a la perdurabilidad del objeto arquitectónico como tal, así como al de sus componentes integrales como son estructura, instalaciones de tal manera que se lo clasifique como apto a un reciclaje económicamente viable, a una intervención no invasiva para una puesta en valor y reactivación con un uso diferente, cabe mencionar reciclar no es lo mismo que restaurar¹⁵ ya que el proceso de reutilización del elemento arquitectónico es un aprovechamiento de sus espacio, ambientes y características favorables e idóneas como luminosidad accesibilidad ubicación y demás factores, que lo harán un elemento idóneo para la intervención a un costo que por ningún motivo debe ser mayor al de realizar una construcción nueva de aquí nacen conceptos de aprovechamiento como son la arquitectura low cost la mencionada reprogramación programada consonante con la obsolescencia no programada tanto en dirección al elemento construido como a infraestructuras abandonadas u obsoletas.



Figura 33 Proyecto esto no es un solar
Fuente: Plataforma Arquitectura

¹⁵ (Monedero, 2012)



Figura 34 CAmpo de cebada Madrid,
Urbanismo Low Cost
Fuente
<http://www.plataformaarquitectura.cl/>

Por ello el reciclaje de espacios corresponde al ambiente arquitectónico o al espacio urbano como tal, sea mediante los llamados colectivos, programas de participación o proyectos proceso que se enmarcan o relacionan con los antes factores económicos de aprovechamiento y reactivación mencionados en el presente estudio, en la actualidad se evidencian iniciativas de reactivación o aprovechamiento de espacios u ocupamiento de vacíos urbanos mediante procesos como ya se ha mencionado el fenómeno “low-cost” con iniciativas como *esto no es un solar* del ayuntamiento de Zaragoza, El Campo de la Cebada, en pleno centro madrileño, es un espacio que acoge conciertos, reuniones de colectivos, huerto urbano, lugar de descanso, deportes, teatro, talleres, Un solar antes en desuso, es ahora un lugar vivo dentro de la ciudad, aprovechado por los vecinos.¹⁶ entre otros que buscan el llenar los vacíos urbanos con equipamientos temporales de bajo impacto y costo y reactivan el espacio público y apropiación del lugar por parte de usuarios, pero este fenómeno de reciclaje - apropiación con el sentido de actividades a nivel de recreación o lúdico se evidencia también en infraestructuras o equipamientos que ya no demuestran el uso por el cual fue programado tal es el caso del el proyecto vías verdes en España, Parque Fundidora Monterrey, el High line en New York entre otros que buscan tanto la re activación de espacios como el reciclaje de infraestructuras que ya no son re activables en su uso original por casos diversos, reprogramándolos como elementos urbanos que ayuden a coser la ciudad o integrar la misma como espacios activos

Por ello realizaremos el estudio de referentes de calidad que cumplan con lo enunciado anteriormente para la obtención de resultados y concluir

¹⁶ <https://asociacioneaca.wordpress.com/2013/10/31/reutilizacion-de-espacios-urbanos/>

3.1.5 APROPIACION DEL ESPACIO

Al hablar de la apropiación del espacio resulta de importancia el discernir las diferentes formas de apego relación o identidad que tiene el usuario con estos, como lo denuncia Eduardo Torres en su artículo “*apropiación versus usos del espacio público*” acerca del tema en cuestión el apropiarse del espacio muchas veces se relaciona con el uso del mismo lo que arroja el debate de la apropiación del espacio se da por el uso del mismo, el realizar una actividad en un espacio urbano siendo esta de carácter cultural político recreación o de más singularidades que el espacio físico permita conlleva a calificarlo como un espacio con apropiación por parte del usuario o el aprovechamiento de un espacio con característica “utilitario – funcional”-

Cada ciudad consta de espacios que gozan de características históricas evocan sentimentalismos a los oriundos de las diferentes ciudades refiriéndonos a lugares de escala mayor como por ejemplo El zócalo en la ciudad de México, La Plaza grande en el centro histórico de Quito, Plaza de la república en Paris, entre otras, espacios que gozan de la apropiación del usuario en un sentido más sentimental y de alta carga histórica y representación a nivel de ciudad o País es decir conlleva el concepto e espacio simbólico.



Figura 35 Plaza Zócalo - México DF
Fuente: <http://www.laciudadviva.org/>

Ahora debemos cerrar nuestra perspectiva e ir a la apropiación de los pequeños lugares los vacíos urbanos, que como se mencionó anteriormente puede definirse como una práctica vanguardista de los colectivos urbano – arquitectónicos, a esta escala el concepto de apropiación sugiere el apoderamiento de espacio, más sin embargo en este punto se debe discernir y es de gran aporte la clasificación realizada por la Facultad de Psicología (Universidad de Barcelona) en su publicación *“La apropiación del espacio: vinculación entre las personas y los lugares”* donde distingue y particulariza al espacio público y su relación con el usuario con las siguientes distinciones relevantes:

- Personas y espacios construyen lugares
- La construcción de los lugares: el espacio simbólico
- Cuando el espacio nos significa: identidad y lugar
- La querencia por el lugar: el apego¹⁷

Figura 37 Plaza Grande Quito
Fuente: <http://www.andes.info.ec/>



Figura 36 Plaza Zócalo México DF
Fuente: <http://www.mexicomaxico.org>



¹⁷ (La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares, 2005)

Poniendo en manifiesto el autor las diferentes formas de identidad apropiación y crear espacio de interés o para el público en su primera categorización titula personas y espacios constituyen lugares realizando una disertación objetiva a la manera de creación espacios u utilización de los mismos mediante fuentes de poder sea este político económico o por fenómeno de globalización al cambiar el uso del espacio público tradicional por espacios de creación privada distinguiéndose estos como lugares con concentración de poder riqueza o procesos dominantes, reemplazando con procesos de modernización a los espacios de sentido social e interacción tradicional.



Figura 38 Vía Rodeo Drive – Beverly Hills
Fuente: Cosmopolitan TV

Hace llamado también al espacio simbólico y lo describe como aquella forma de apropiación de los espacios que en si conllevan o poseen elementos que evocan al usuario a un simbolismo urbano sea este por la existencia de elementos físicos jerárquicos de identidad social o de asociación a las actividades que el usuario puede haber adquirido como comunes en ese determinado sitio físico por apegos al lugar a la interacción conductual y simbólica de las personas con su medio físico porque se carga de un significado y es percibido como propio de la persona o el grupo.

Los espacios públicos que son apropiados por la identidad serán proyectados como resultado del estudio intrínseco del grupo humano o sector que se pretende se convierta en su usuario cito un extracto de lo argumentado en el artículo al que hacemos referencia *“propusieron la construcción de la identidad a partir de la identificación con los atributos más característicos de los grupos a los que uno desea pertenecer. La acentuación de las diferencias intergrupales y las semejanzas intragrupalas desemboca en una identidad social guiada por el refuerzo de la autoestima personal.”*¹⁸

La apropiación del espacio por el llamado se da directamente por el apego llamémoslo emocional a consecuencia del factor sea histórico de perdurabilidad del mismo en el tiempo o en la unidad vecinal, barrio o ciudad en el que se encuentra, los vínculos afectivos de las personas al lugar en si o al lugar en el que se encuentra, a las relaciones sociales que en este se activasen, desarrollan o desarrollaron, la apropiación por este medio como lo relata el autor es la tendencia a lograr o mantener proximidad hacia lo que se siente apego o añora¹⁹, destacando que este tipo de apropiación es la que conlleva al usuario a la preservación del espacio como tal.

¹⁸ (Espacios de oportunidad. El reciclaje urbano en el contexto de la renovación del hábitat social en Francia, 2012)

¹⁹ (La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares, 2005)

4 REFERENTE

4.1 HIGH LINE

- **DATOS GENERALES**

LOCALIZACIÓN: nueva York, Estados Unidos, al Oeste de Manhattan

AUTORES: James Corner Field Operations, Diller Scofidio + Renfro

PAISAJISTA: James Corver, Piet Oudolf

INGENIERO ESTRUCTURAL: Robert Silman Associates

OBJETIVO: la estrategia de “agro-tectura” combina orgánicos y materiales de construcción en una mezcla que modifica las proporciones y se adapta a la naturaleza, el cultivo, lo íntimo, y la hiper-social.

FECHA DEL PROYECTO: 2004 – 2014

EXTENSIÓN: 2.33 KM

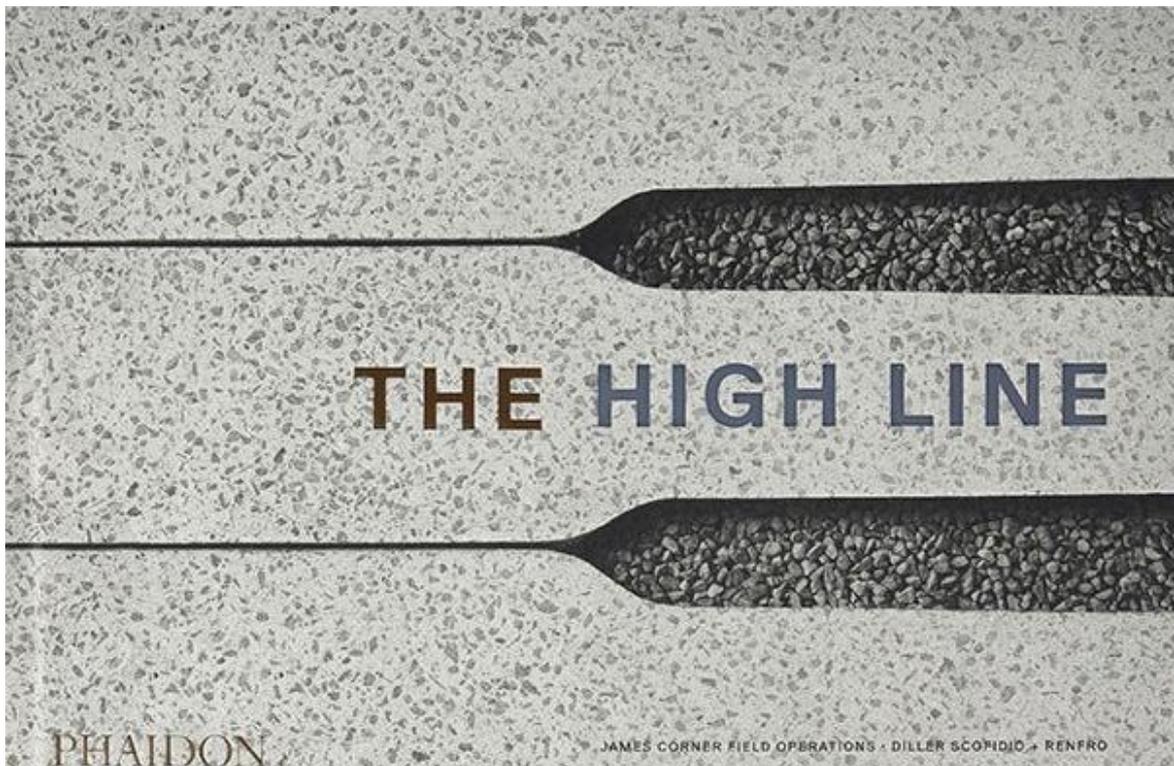


Figura 39 Logo High Line Park
Fuente: <https://shop.thehighline.org/>

- **SITUACION PASADA**

El High Line constituyo uno de los principales medios de abastecimiento de la ciudad de New York, iniciando sus actividades en el siglo XVIII, con las actividades industriales que se localizaban en aquel entonces la zona sur de Manhattan por lo que fue una ruta para movilización de cargas.



Figura 40 Antigua High Line en funcionamiento
Fuente: (wikiarquitectura, 2010)

Inicialmente llevo sus actividades a nivel de la calle, pero al generar la infraestructura problemas de movilización, tráfico y medioambientales se lo mantuvo realizando elevando el trayecto a 9 metros en el **año 1933**, fue en el lapso de los 30 siguientes años que la High Line tuvo valor utilitario ya que abastecía de productos a los almacenes que tenían sus muelles de carga en niveles superiores, pero al término de este periodo y con el inicio de la declinación industrial termina la actividad de esta ruta comercial a más de demolerse parte de la infraestructura que quedaba

localizada en la zona sur, en los años 70s la infraestructura restante queda en pertenecía de CONRAIL, Consolidated Rail Corporation.

En las 2 década subsiguientes con el desarrollo de la zona oeste de la ciudad y tras cambios de políticas legislativas se decide en primera estancia conservar la infraestructura y posteriormente en el **año 1999** queda bajo el control de CSX Transportaiton Inc. y Norrfolk Southern con la incertidumbre finalmente conservarla darle un nuevo uso o deshacerse de ella.



Figura 41 Vista Aérea antigua High Line
Fuente: (wikiarquitectura, 2010)

En consecuencia de ello nace la organización sin fines de lucro y apoyo de los ciudadanos llamada “Friends of the High Line”, cuyo principal objetivo era la conservación de la antigua vía férrea y la vegetación que para aquel entonces en ella existía, concluyendo esta decisión en la convocatoria a concurso internacional de ideas con el apoyo e iniciativa de los ciudadanos y bajo la dirección de instituciones gubernamentales de la ciudad de New York como objetivo el rescate del elemento urbano.

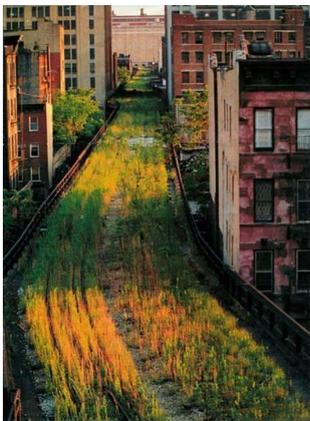


Figura 42 Estado de la infraestructura antes de ser intervenida
Fuente: (David, y otros, 2011)

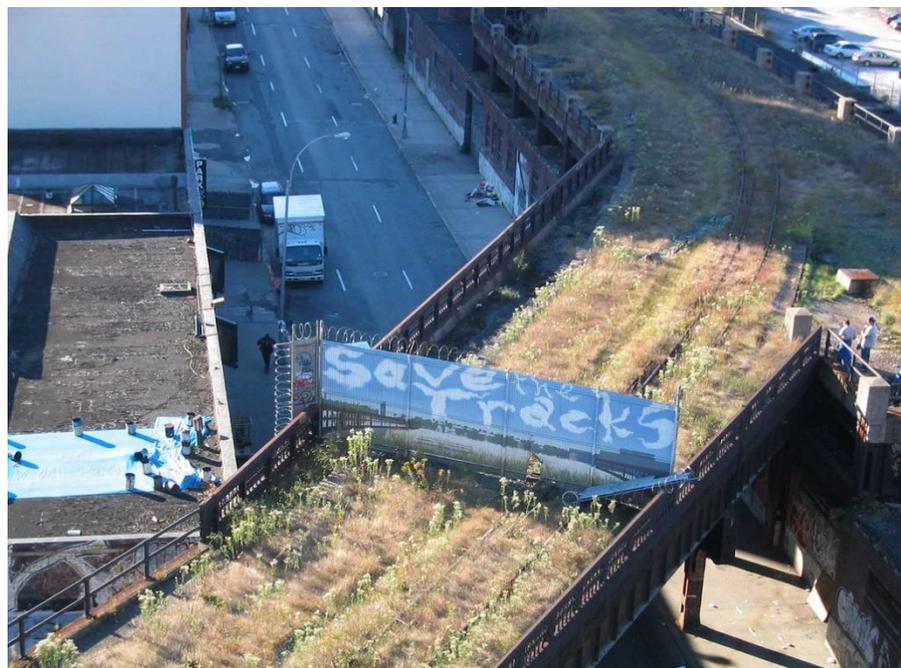


Figura 43 Vista de la antigua High Line en desuso
Fuente: (David, y otros, 2011)

Dando como resultado y ganador de este al grupo de arquitectos DILLER SCOFIDIO + RENFRO²⁰

²⁰ Basado en el texto (Schnaidt Esterio, 2009)

- **ESTRATEGIA DE RECICLAJE Y REUTILIZACION**

High line el parque urbano de la isla de manhattan en la ciudad de New York que revivió “parafraseando a sus autores” una vía muerta de ferrocarril de aquella ciudad, es un ejemplo de reciclaje de infraestructura urbana puesto que en un análisis histórico de la misma en relación a la ciudad esta constituía un elemento jerárquico en desuso pero que se había vuelto “normal” dentro de la imagen urbana y de quienes vivían la ciudad.



Figura 44. Vista Parque Lineal High Line
Fuente: (<http://www.infobae.com>, 2013)

El caso de High Line Park (HLP) para urbanistas y vecinos se ha convertido en un caso paradigmático: una vieja vía de tren de exactamente 2,33 kilómetros elevada y transformada hoy en parque urbano. Siempre con la misma filosofía: espacio público con participación ciudadana. Una apuesta arquitectónica ecológica y al servicio de la comunidad.²¹

²¹ <http://www.infobae.com/2013/12/14/1529649-reciclaje-urbanistico-cuando-la-historia-y-la-arquitectura-pesan/>

Sus creadores o proyectistas tomaron como estrategia de recuperación y diseño la reutilización de los espacios con el precepto de no destruir nada que pudiera servir el futuro tal es así que para la concepción de los objetivos y aprovechamiento tanto del espacio generado y de las inmejorables vistas que la infraestructura genera y brinda respectivamente, se reutilizó la parte estructural al cien por ciento reforzándola e interviniendo en ella para su recuperación estética en la medida estrictamente necesaria.



Figura 45 Proceso de construcción del High Line
Fuente: (David, y otros, 2011)

Para la concepción de su diseño dentro de los parámetros de recuperación y reciclaje se **REUTILIZO** las vías férreas originales retirándolas para recuperar su estado inicial y posteriormente colocarlas en su ubicación original, adicionando a estas senderos de hormigón prefabricado y camineras realizadas con plataformas de madera e implementación o mantenimiento de un entorno vegetal ya existente dados a los años de existencia en desuso del High Line como vía de abastecimiento, **REPENSANDO** así el espacio a futuro y plantearlo como un proyecto proceso es decir que para la ejecución y culminación del proyecto en su totalidad se planearon diferentes etapas a través del factor tiempo siempre dentro del concepto de “agri-tectura”.

Agri-tectura
 Integrar el espacio natural en la obra del hombre

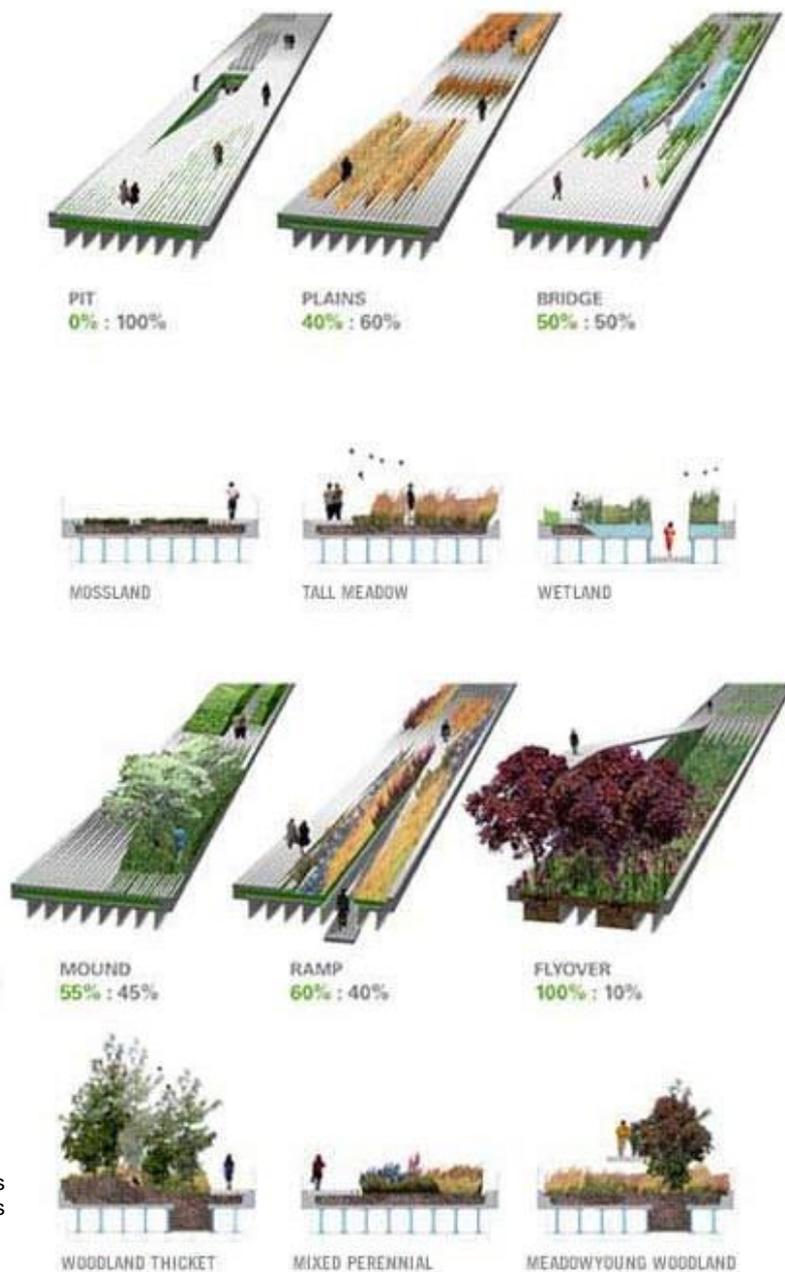


Figura 46. Esquemas de las partes constituyentes del parque porcentajes de área sólida y espacio verde
 Fuente: (David, y otros, 2011)

Constituye un modelo de reutilización exitoso por la reactivación del espacio y los elementos en desuso pero más allá del simple ornamento vegetal y atractivo vanguardista que pueda tener una intervención que resulta agradable a propios y al gran tránsito de extraños en una de las más grandes ciudades con recibimiento de turistas, es la forma de apropiación y mimetización en la urbe en la que se encuentra, las posibilidades brindadas a la antigua vía de tren con este proceso de reciclaje y reutilización urbanística, se logra la obtención de beneficios tanto a la ciudad en el sentido de atractivo macro pero también como elemento dinamizador dentro de una de las ciudades más densificadas y mecanizadas a nivel mundial, generando dentro de lo expuesto una perspectiva diferente al usuario *“Un New York visto desde un elemento verde a 10 metros de altura”*



Figura 47. Vista 2 Parque Lineal High Line
Fuente: (<http://www.infobae.com>, 2013)

Es este modo de apropiación el de nuestro interés, aquel que dentro de una Ciudad que tranquilamente podía consumirla, exista un hilo verde, un elemento “viejo” la antigua vía de tren, y la ciudad como tal, elementos que se acogen entre ellos de manera armónica y dando esa apertura de uso a aquellos que antes los veían como el elemento heredado y típico, pero la puesta en valor radica en ello en dar una nueva percepción de lo antes típico que no se pierde ni se consume porque aporta utilidad.

EI PROYECTO

Con visión de reactivación totalitaria e integración de la antigua infraestructura dentro de la ciudad consolidada y densa de la ciudad de New York el consorcio de arquitectos a cargo del High Line planteo un ambicioso proyecto instaurado en 3 etapas con la visión de crear un paseo verde dentro de la gran manzana con espacios lúdicos, de exposición descanso aprovechamiento de vistas, comunicación de puntos de interés para usuarios cotidianos, recreación y atractivo turístico para personas exógenas a la cotidianidad de New York.



Figura 48 Vista aérea general de la infraestructura reconstruida como parque
Fuente: (David, y otros, 2011)

Primera Etapa: entre Gansevoort Street y 20th Street (2009)

El 09 de junio de 2009 se inaugura la primera fase del High Line Nueva York, marcando un hito a escala global respecto a la reutilización de infraestructuras en espacio público y nuevas áreas verdes para ciudades densificadas.

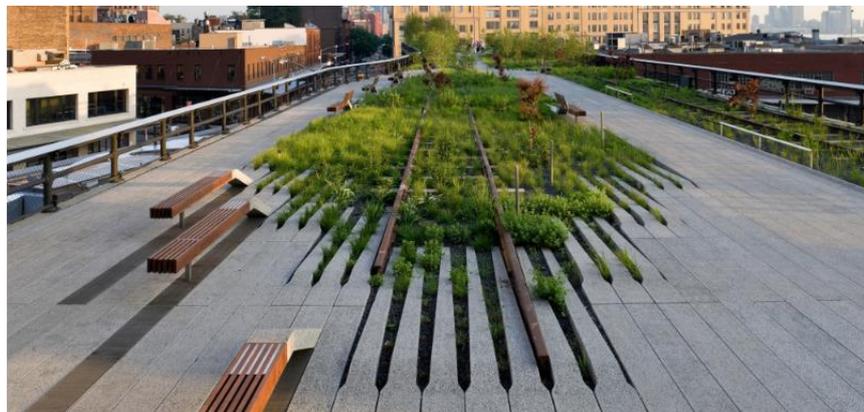


Figura 49 Vista de camineras de la 1era etapa del proyecto
Fuente: (David, y otros, 2011)

Segunda Etapa: entre West 20th Street and West 30th Street (2011)

A doce años de la fundación de la organización Friends of the High Line, se inaugura la segunda etapa el 08 de junio de 2011. Entre abril y septiembre de 2012, la comisión de planificación de la ciudad de Nueva York aprueba la nueva normativa que permite la construcción de la tercera etapa en los patios originales del ferrocarril High Line



Figura 50 Plano esquemático de las actividades y partes constitutivas del proyecto
 Fuente: (wikiarquitectura, 2010)

Tercera Etapa: High Line at the Rail Yards (2014)

Tras dos años de construcción, el 21 de septiembre de 2014 se abre el tercer y último tramo del High Line. llega hasta la 34th St. Para el 2015 se proyecta abrir un corto empalme que une la 10th Av con la calle 30 Tras su inauguración, The New York Times señala: "si el último tramo del High Line no te vuelve a enamorar (de esta ciudad), realmente no sé qué decir"²²



Figura 51 Plano esquemático de distritos cruzados por el proyecto
 Fuente: <https://proyectos6apuntos.wordpress.com/acerca-de/intervencion-urbana-proyecto-high-line-new-york/>

Las 3 etapas del proyecto proceso y secuencial no solo mantuvieron como objeto el reciclaje íntegro de la estructura existente sino el integrar 3 diferentes distritos de la ciudad, con la implantación de elementos prefabricados la vegetación existente y la postura de actividades temporales y permanentes en su trayecto como son espacios de visualización del contexto, relax de eventos artísticos temporales y permanentes en todo su recorrido que no pierde su planteamiento de enlazar la vegetación y las zonas duras inmersas y recuperadas.

²² (Valencia, 2014)

5 ANALISIS DEL ESPACIO URBANO

- **PREFACIO**

Para el análisis de nuestro modelo de estudio y la obtención de objetivos que el órgano ejecutor de este proyecto proceso denominado “Parque Bicentenario” se ha planteado es necesario conocerlo y estudiarlo tanto al proyecto como a su entorno gravitante para discernir sus influencias modos de apropiación respecto a lo construido actualmente como pasado y su proyección futura, así como las interacciones y cambios a la morfología, usos imagen urbana y demás aspectos afectados con la implementación de un gran espacio verde que en si conlleva una gran diversidad de usos interiores y un ambicioso plan de cambio para lo ya constituido en las diferentes etapas dentro un proceso que plantea su ejecución en los siguientes 20 años hasta su culminación total.



Figura 52 Logo proyecto Parque Bicentenario

Fuente:
<http://www.enquito.com.ec/evento/evno/parque-bicentenario>

Es por ello y el planteamiento de la presente investigación con el objeto de identificar el proceso de reciclaje y reutilización idóneo de una infraestructura en un ámbito urbano como el referente tratado, mostraremos al proyecto como tal a visión futura así como en su actual etapa de ejecución (etapa 1), también de igual importancia el estudio del contexto construido el espacio influenciado por esta macro intervención, manteniendo el esquema de análisis inductivo para la identificación global de los barrios circundantes hasta converger en las unidades vecinales que serán nuestro caso de estudio exacto para proponer los elementos urbanos que aporten o potencien la relación Barrio – Parque con visión de que este sea un ejemplo de reciclaje - reutilización exitosa.

5.1 El Proyecto

El “Parque Bicentenario” nació como proyecto de reutilización del antes aeropuerto de la ciudad de Quito, pero el mismo como un proyecto ambicioso que se implanta dentro de la centralidad norte de la ciudad crea ahora una nueva influencia de cambio de la ciudad para repensarla y reconfigurarla ya que en los años anteriores la infraestructura aeroportuaria dentro de la ciudad lineal la dividía e imposibilitaba el desarrollo urbano de la centralidad y la ciudad como tal generando problemas de comunicación transversal, influenciando en aquel entonces o impidiendo el desarrollo tanto de la imagen urbana las relaciones rodadas entre el frente este y oeste de la ciudad.



Figura 53 Diseño Ganador de concurso “Parque del Lago”
Fuente: <http://arquitecturaecuatoriana.blogspot.com.es/2012/01/ernesto-bilbao.html>

Es por ello que las posibilidades de reconfiguración fueron ilimitadas tanto para la inmersión de equipamientos de recreación, cultura, esparcimiento además de forestación de una gran área urbana, el proyecto como tal confluye estos parámetros en su planteamiento, no solamente propone espacios de actividades interiores y de elementos paisajísticos, sus proyectistas mantienen el planteamiento de comunicación de los distintos frentes de la ciudad con ejes comunicadores, la apertura y aportación de continuidad de vías existentes que comuniquen los distintos frentes de la ciudad.

El proceso de reciclaje del espacio de una mega infraestructura urbana como es un aeropuerto y su transformación a parque urbano llega a ser un elemento de intervención de cuidado en el proceso de implementación ya que el mismo puede constituirse dentro de su etapa constructiva al interior de la urbe en un elemento de deterioro tanto de la imagen urbana como en los aspectos ambientales y de sustentabilidad, al ser un proyecto de gran escala como el tratado actualmente que avizora su culminación al año 2030 y con objetivos de aspecto ecológicos, culturales de relación y transformación urbana que se plantea, ante esto es que el órgano gubernamental rector del proyecto acertadamente lo ha planteado en etapas de ejecución encontrándose actualmente en su etapa 1 de ejecución donde aún mantiene muchos de los elementos de la infraestructura aeroportuaria original.

Para la investigación actual describiremos al proyecto, su conformación final, los elementos planteados igualmente su etapa presente, necesaria para los planteamientos afines del presente trabajo en relación al espacio urbano influenciado por el cambio y la materialización de los objetivos, para que los mismos no se pierdan a través del tiempo y se dé el propósito de la adecuada transformación del espacio, de la ciudad en que se implanta y la influencia en esta, para que sea parte integradora y dinamizadora de los cambios y las actividades dentro del espacio urbano tanto público como privado.

- **PARQUE BICENTENARIO**

El diseño del proyecto originalmente llamado Parque del Lago nombrado así como resultante del concurso internacional de Ideas con del mismo nombre pertenece al arquitecto Quiteño Ernesto Bilbao y quien aún está a cargo del asesoramiento y modificaciones hechas sobre el diseño original que han sido cuantiosas, con una extensión de casi 4 kilómetros desde la zona norte a sur de la centralidad norte, el parque bicentenario será el segundo parque más grande de la capital ecuatoriana después del parque metropolitano (caracterizado como zona protegida) y en su programación guarda varios equipamientos y nuevas infraestructuras que se podrán dar uso en un cien por ciento en el transcurso y culminación de todas sus fases.

Equipamientos y dotaciones de carácter tanto recreativo, educación y servicios, del diseño ganador en aquel entonces se han realizado varias modificaciones guardando siempre la ideología de las diversas zonificaciones que contienen los distintos equipamientos y dotaciones identificándose por la jerarquía de sus equipamientos principales la intención de marcar tres zonificaciones que son

- Zona Educativa
- Zona de recreación
- Zona administrativa



Figura 54 Plano proyecto Parque Bicentenario

Fuente: Elaboración personal

Imagen original: https://mayradelcisne.files.wordpress.com/2013/05/298293_10151491397159682_1313261693_n1.jpg

Existiendo en cada una de estas equipamientos como lo he mencionado de tal jerarquía e influencia que marcan al sector en la categorización dicha, ejemplificando.

- Zona educativa
 - Colegio Benalcázar
 - Centro de educación física
- Zona de recreación
 - Bosque
 - Pradera
 - Humedal
- Zona administrativa
 - Instalación Policial
 - Centro de convenciones

Tal como lo indica la figura 54 los anteriores terrenos del aeropuerto de la ciudad son reutilizados en su totalidad con espacios de esparcimiento y equipamientos varios, más sin embargo los criterios de reciclaje se van dando en este espacio e infraestructura de manera progresiva por motivos de escala e impacto en la zona, el re-pensar re – programar y re –utilizar se ve y debe en este proyecto ejecutar con minuciosidad por el hecho de inmiscuir los conceptos de apropiación a los usuarios y habitantes de los distintos barrios gravitantes desde el momento de implantación y transformación de los primeros elementos hasta la culminación de los mismos para que no resulte un elemento extraño destinado a una obsolescencia temprana o de rechazo por parte de las unidades vecinales ya constituidas o en caso contrario genere este efecto a los pequeños espacios públicos existentes que poseen su identidad y relación ya establecida con el contexto.

Por ello el conocer las distintas etapas y aquella que en la actualidad es el punto de partida para la readecuación de los elementos invasivos como son la pista de aterrizaje y elementos de equipamiento que allí existían.

• **Situación actual y planeamiento**

Actualmente el parque Bicentenario se encuentra en funcionamiento siendo este cede de grandes eventos que por el gran espacio flexible adaptable y transformable en que se ha constituido se pueden evidenciar la reutilización y cambio de usos de ciertos contenedores existentes como la terminal de pasajeros a centro de convenciones así como de elementos de la infraestructura propiamente dicha como la pista de aterrizaje que al momento sirve como elemento que aporta a aspectos recreativos como pista de atletismo patinaje y actividades diversas de esta naturaleza, se evidencia también nuevos elementos que se encuentran en proceso de culminación, esta constituye la fase 1 siendo las etapas subsiguientes aquellas en las cuales se implantaran los elementos que se evidencian en el proyecto definitivo (**fig. 54**), cada una de estas etapas lleva consigo la implementación de vegetación y desalojo de la antigua pista por ser este el elemento más marcado e invasivo heredado del antiguo aeropuerto.



Figura 55 Fase 1 Parque Bicentenario
 Fuente: (Empresa publica metropolitana de movilidad y obras publicas, 2013)

Pero el proyecto lleva consigo la influencia en la ciudad en los barrios que gravitan a su alrededor y las intenciones de comunicar los dos frentes de la ciudad de Quito interrumpida durante años por la existencia del elemento inaccesible, y es allí que el planeamiento debe darse en conjunto con elementos urbanos que integren y unifiquen el nuevo uso así como sus elementos a lo existente a su alrededor o a lo cambiante que venga o pueda ser la ciudad con relación al no tener las limitantes antes existentes que genera el tráfico aéreo y que permite esta gran planicie verde, cambios que los órganos rectores de la ciudad ya han propuesto para el sector, y es motivo de este trabajo el identificar el estado actual en relación al nuevo elemento y postular elementos de enlace que permitan el concepto de relación y apropiación en el fenómeno de cambio.



Figura 56 Vista este de la
Parque Bicentenario 2016
Fuente: Google Earth



Figura 57 Vista oeste del
Parque Bicentenario
Fuente: Google Earth

Para llegar a proponer los elementos urbanos que potencien el acoplamiento y adecuada relación entre los elementos nuevos y la barriada existente en su contexto cercano y radio de influencia así como plantear los conceptos adecuados para los cambios que estos sufrirán dentro de los nuevos planes en el espacio urbano, por ello realizaremos el estudio del medio urbano de la zona influenciada por el proyecto municipal Parque Bicentenario.

5.2 FONFO Y FORMA

Para el estudio de barrios de influencia directa debemos conocer datos como como la extensión de los terrenos del proyecto que se extienden a 171 Ha dentro de un área metropolitana consolidada y densa que se extiende tomando en cuenta los 49 barrios que entran en el radio de influencia es de 1676 Ha que dentro de la división política de las zonas administrativas confluye 6 parroquias

PARROQUIA	POBLACION (miles)
Ponciano	52.106
Kennedy	70.227
Cotocollao	33.026
La Concepción	37.357
Rumipamba	30.318
Jipijapa	35.646
TOTALES	258.680

Figura 58 Tabla de población de parroquias intervinientes
 Fuente: Inec (Instituto Nacional de Estadística y Censos) datos censo 2010

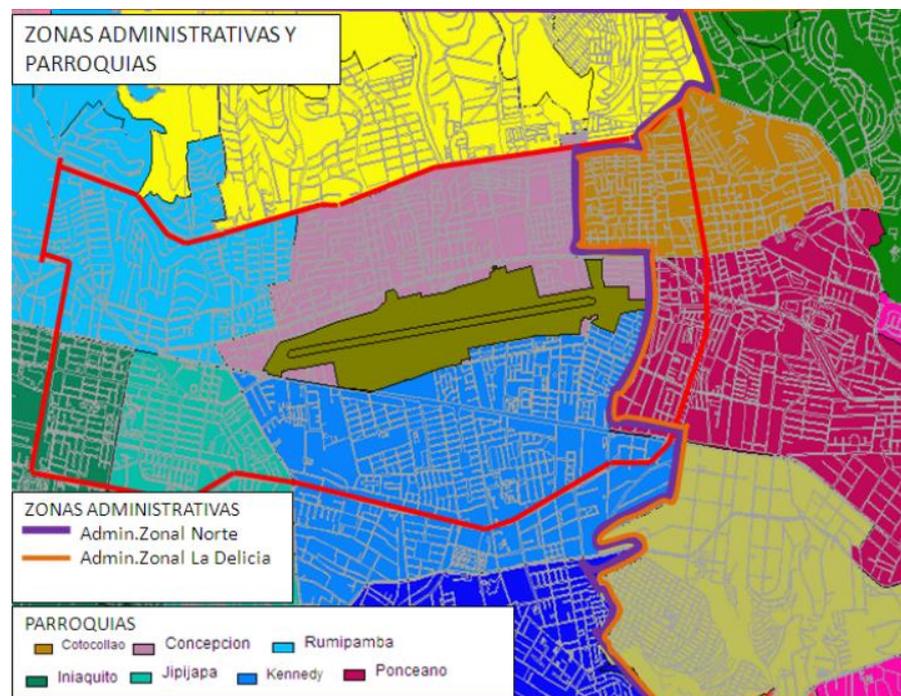


Figura 59. Zonas administrativas y parroquias
 Fuente: (Secretaria Metropolitana de territorio, Habital y Vivienda, Marzo 2011)

Estos 49 barrios o unidades vecinales que rodean al nuevo espacio verde gozan de diferentes características tanto de conformación, ocupación desarrollo y necesidades pero son consonantes en estar en una zona generalmente provista de servicios y desarrollada históricamente por tal como podemos apreciar en la figura 60 la zona en términos generales se encuentra consolidada y puede ser caracterizada como densa.



Figura 60 Mapa monocromático de conformación urbana
Fuente: Elaboración personal
Basado en mapas del documento
(Secretaría Metropolitana de territorio, Habitacional y Vivienda, Marzo 2011)

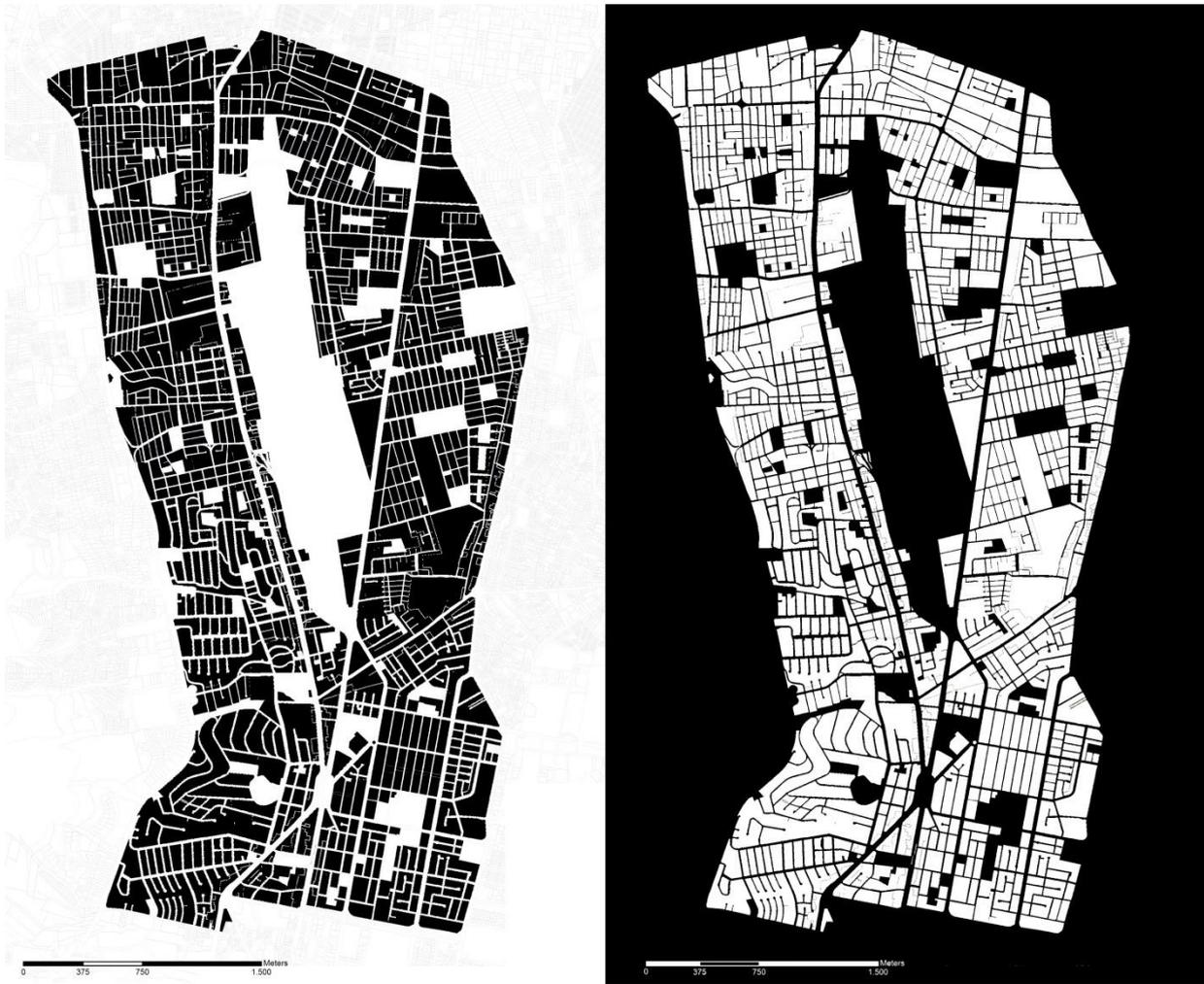


Figura 61 Comparativa de Fondo y Forma del territorio
Fuente: Elaboración personal
Basado en mapas del documento
(Secretaría Metropolitana de territorio, Habitad y Vivienda, Marzo 2011)

La constitución morfológica del manzanario de los distintos barrios que se asocian al elemento puede identificarse como constitución mayormente irregular del lado Oeste y expresa un poco más de orden en su lado Este esto por la edad o año de constitución de los mismos, la lectura de llenos y vacíos es bastante clara y se identifica la poca existencia de espacios públicos parques y plazas en el tramado de este extracto de ciudad, evidentemente establecidos de manera particular en relación a los diferentes tejidos y barrios, existentes como elementos dispersos en el territorio colindante al gran vacío que se implanta como nuevo y extraño al comportamiento y constitución anterior de la ciudad.

5.3 CONFORMACIÓN DE BARRIOS

La cantidad de barrios circundantes directamente influenciados e intervinientes en los planes de transformación de la ciudad denunciados en el nuevo planeamiento de la zona son un total de 49 con diferencias tanto en su conformación tipológica, índice de edades, densidad, edad histórica de conformación, y necesidades insatisfechas, cada uno de estos posee un tramado diferente y relación con el espacio público existente en su interior, la mayoría de barrios de constitución más antigua se ubican al lado Oeste de la ciudad siendo los más extensos en territorio, la concepción, FAE, Félix Rivadeneira y gran parte de Quito Norte.

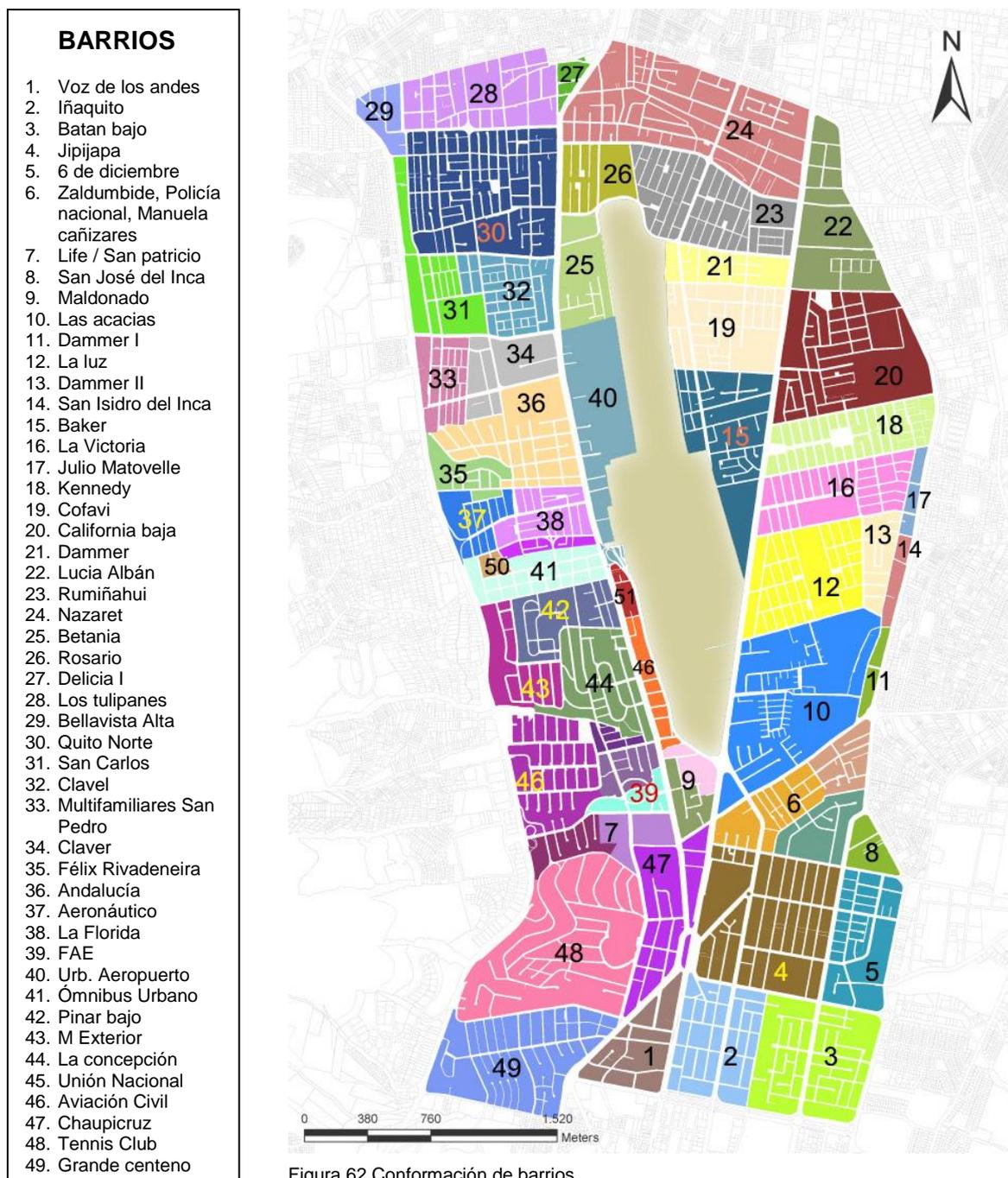


Figura 62 Conformación de barrios
 Fuente: (Secretaría Metropolitana de territorio, Habitual y Vivienda, Marzo 2011)

La siguiente tabla realizada por la Secretaria Metropolitana de territorio, Habital y Vivienda del municipio de Quito, en base a datos del ultimo censo registrado en Quito del año 2010 muestra a detalle datos de cada uno de estos barrios que conforman el área subyacente del proyecto jerárquico, datos como extensión en Hectáreas, Población, porcentaje de pobreza al año 2006 y densidad calculada en habitantes sobre hectárea de la cual podemos discernir que los barrios con mayor densidad siendo esta de 230 Hab/ha o superior son los barrios La Florida, Concepción, San Carlos y La luz siendo los de mayor concentración los 2 primeros mencionados y ubicados al lado oeste de la ciudad en relación al espacio abierto.

En promedio un 6% del total de la población de los barrios mencionados se encuentran en condiciones de pobreza y un 8% en niveles de necesidades básicas insatisfechas que en relación a una población que llega a 182.842 hab da como lectura general un territorio satisfecho en claro proceso de desarrollo y necesidades formalizadas, dentro de los barrios de sector crítico figuran los barrios Julio Matovelle y San Isidro del Inca y aquellos más desarrollados positivamente en estos factores porcentuales son Chaupicruz Rumipamba y San Pedro Claver I Concepción.²³

Tabla 1 Población por Barrios

Fuente: (Secretaria Metropolitana de territorio, Habital y Vivienda, Marzo 2011)

NOMBRE	HA	POBLACION 2010	NBI²⁴ (%)	POBREZA 2006 (%)	DENSIDAD Hab/Ha
AERONAUTICO ²⁵	17	2.284	6		138
ANDALUCIA	36	4.730	4		132
AVIACION CIVIL	5	463	18	3	101
BAKER	39	3.736	5		95
BATAN BAJO	52	3.816	6	2	74
BELLAVISTA (Parcialmente)	7,28	826	22	36	113
BETANIA	21	1.642	10		77
CALIFORNIA BAJA	61	6.337	6		104
CHAUPICRUZ	33	2.435	5	2	74
COFAVI	36	4.916	6		138
DAMMER	16	2.077	7	2	130

²³ Basado en datos del instituto nacional de estadísticas y censos censo 2010 y el texto de (Secretaria Metropolitana de territorio, Habital y Vivienda, Marzo 2011)

²⁴ Necesidades básicas insatisfechas.

²⁵ Incluye una manzana que actualmente pertenece al barrio La Florida.

NOMBRE	HA	POBLACION 2010	NBI ²⁴ (%)	POBREZA 2006 (%)	DENSIDAD Hab/Ha
DAMMER I (2 manzanas)	3,5	536	10	35	153
DAMMER 2	11	1.689	7	7	157
DELICIA 1	35	5.095	10		146
EL PINAR BAJO	21	2.672	5		127
EL ROSARIO	17	1.655	7	8	95
FELIX RIVADENEIRA	11	604	7	9	57
FRANKLIN TELLO	10	886	10	2	86
GRANDA CENTENO	53	5.473	5		103
IÑAQUITO	39	1.853	6		48
JIPIJAPA	67	5.840	5		87
JULIO MATOVELLE (3 manzanas)	4	783	18	44	195
LA CONCEPCION ²⁶	32	3.249	5		103
LA FLORIDA	14	3.307	4	15	242
LA KENNEDY	32	6.644	8	3	210
LA LUZ	41	9.295	5		230
LA VICTORIA	32	5.811	9	19	180
LAS ACACIAS	73	6.199	6		85
LUCIA ALBAN DER.	38	1.963	12		52
LIFE / SAN PATRICIO	21	1.334	13	1	65
LOS TULIPANES	37	5.553	12		149
MALDONADO, EMPLEADOS MUNICIPALES	14	1.140	13		83
M. EXTERIOR	20	1.583	7	2	78
NAZARETH	80	11.997	10		149
OMNIBUS URBANO ²⁷	26	4.030	5		157
PROF MUNICIPALES / FAE	13	1.940	7		146
QUITO NORTE	69	11.910	8		173
RUMINIAHUI	45	8.738	7		193
SAN CARLOS	28	3.906	5	1	228
SAN CARLOS MULTIFAMILIAR	17	5.509	4		195
SAN ISIDRO DEL INCA (3 manzanas)	4,3	1.836	23	41	427
SAN JOSE DEL INCA (Parcialmente)	6,3	275	8	21	44
SAN PEDRO CLAVEL	24	4.814	5	2	199
SAN PEDRO CLAVER I	20	2.798	3	2	141
6 DE DICIEMBRE	32	2.567	3	6	81
TENNIS CLUB	78	6.107	4		78
UNION NACIONAL	22	392	13	21	18
URB. AEROPUERTO	15,2	955	1	11	62,7
VOZ DE LOS ANDES	39	3.377	8		86
ZALDUMBIDE (incl. Policía Nacional, Manuela Cañizares)	47	4.965	4		107
TOTAL	1.515	182.542	8	6	121

²⁶ Incluye el barrio Einstein.

²⁷ Incluye los barrios Arupos II y Tarqui.

Las barriadas con mayor número de población se ubican en la que era la antigua cabecera norte del aeropuerto reubicado, y en el extremo este en el barrio San José del Inca siendo este uno de los que posee mayor nivel de pobreza y necesidades básicas insatisfechas y el barrio la luz que en contraste es un barrio de goza de las dotaciones necesarias y clasificado como residencial en la ciudad de Quito y con habitantes que se pueden clasificar de clase media.

Colindantes a los mencionados observamos barrios en los cuales los asentamientos humanos decrecen siendo de cantidad considerables los que se ubican junto a los sectores norte y sur junto al barrio la luz al igual que en el sector sur – este posee grandes índices de población en los barrios Tenis Club y Granda Centeno.

Distinguiendo estos valores se identifica que el resto del territorio en el sector de estudio se categoriza en factores medios de población bastante regular entre ellos, sobre todo en el sector oeste de la selección territorial a la que se hace referencia en los barrios enumerados del 32 al 46 que se pueden apreciar en la figura 62 los asentamientos humanos en estas barriadas perteneciente mayormente a la parroquia Concepción.

Tabla 2 Población Superficie y densidad de parroquias circundantes

Fuente: INEC censo de población 2010 **Elaboración:** propia

PARROQUIA	POBLACION (miles)	SUPERFICIE hectáreas	DENSIDAD Hab x ha.
Ponciano	52.106	668,8	78
Kennedy	70.227	672,1	104
Cotocollao	33.026	278,2	119
La Concepción	37.357	52,6	71
Rumipamba	30.318	538,6	56
Jipijapa	35.646	481,8	74
TOTALES	258.680	3.163,1	Prom. 81,78

Figura 63 Pirámide de edades del cantón Quito
 Fuente: Instituto Nacional de estadísticas y censos INEC, Censo 2010
 Consultado septiembre 2016

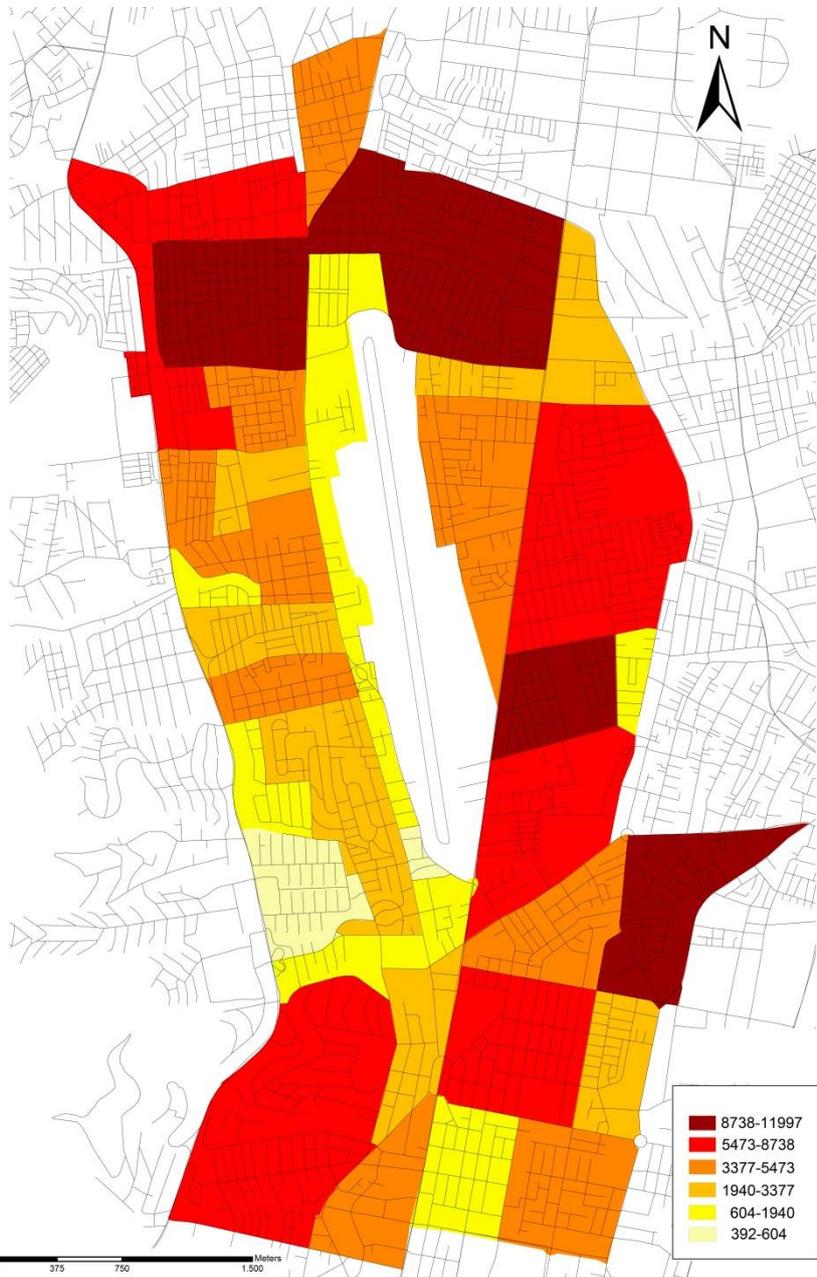
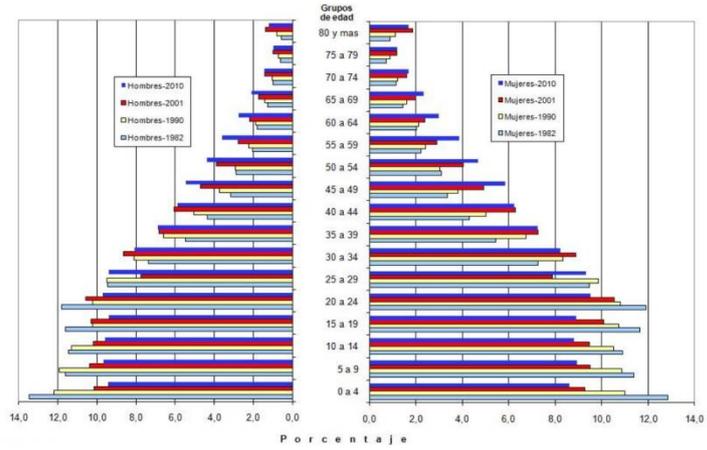


Figura 64 Mapa con datos de población Censo 2010
 Fuente: (Secretaría Metropolitana de territorio, Habitad y Vivienda, Marzo 2011)

La densidad poblacional es claramente mayor en la zona norte de y mantiene un rango regular hasta un poco más de la zona media del actual Parque Bicentenario donde empieza a decrecer en sentido sur manteniéndose en valores medios como se ve en la fig.

65



Figura 65 Mapa con datos de densidad poblacional
Fuente: (Secretaria Metropolitana de territorio, Habital y Vivienda, Marzo 2011)

Los niveles de pobreza en el territorio se ubican en niveles bajos en gran cantidad del territorio analizado y puede asociarse a que estos asentamientos se concentran en una zona urbanizada y dotada de servicios construida y desarrollada desde la década del 60 en un área con gran influencia de dotaciones y servicios por las calidades de suelo y relación con las demás centralidades.

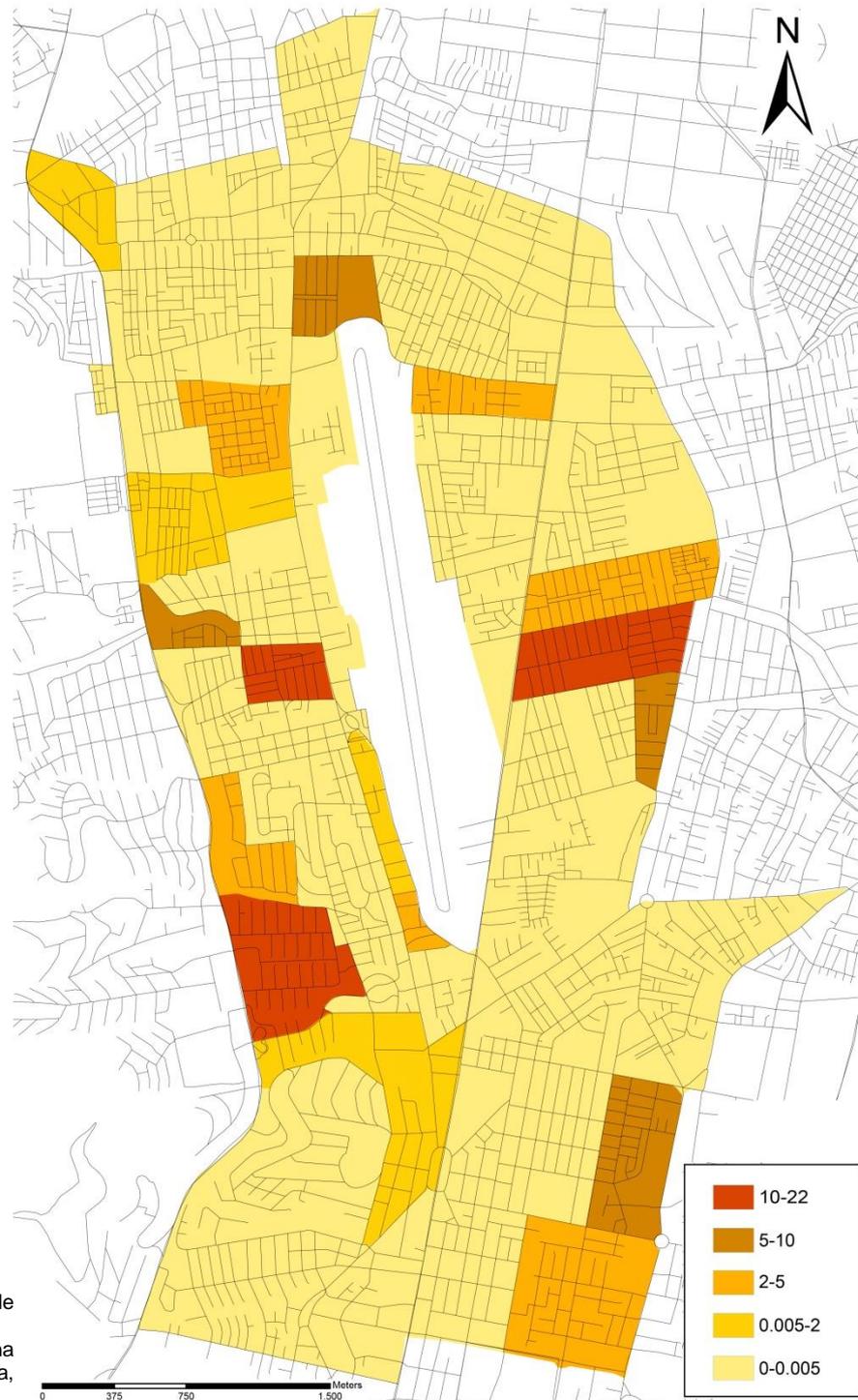


Figura 66 Mapa - Niveles de Pobreza en el territorio
Fuente: (Secretaría Metropolitana de territorio, Habitad y Vivienda, Marzo 2011)

En palabras generales las necesidades básicas insatisfechas dentro de este pedazo de territorio mayormente se miden en el 8% que es un índice bajo pero considerable se agrupa en mayor medida en los barrios pertenecientes a la parroquia Cotocollao donde históricamente se agrupan los barrios coloquialmente denominados populares, antiguos y que se urbanizaron históricamente de manera irregular.



Figura 67 Necesidades Básicas Insatisfechas
Fuente: (Secretaría Metropolitana de territorio, Habitacional y Vivienda, Marzo 2011)

5.4 DESARROLLO HISTÓRICO

El desarrollo histórico de la zona tiene su punto de inicio con la parroquia Cotocollao que agrupa como fue antes mencionado los barrios llamados populares que con la implantación y atracción que generó la mega infraestructura aeroportuaria fueron apareciendo asentamiento en sus cercanías barrios que se consolidaron entre las décadas del 60 y 80 como se muestra en la figura 68, para el estudio por memorizado y proposición de elementos urbanos de relación tomaremos como muestra 2 unidades vecinales de consolidación antigua.

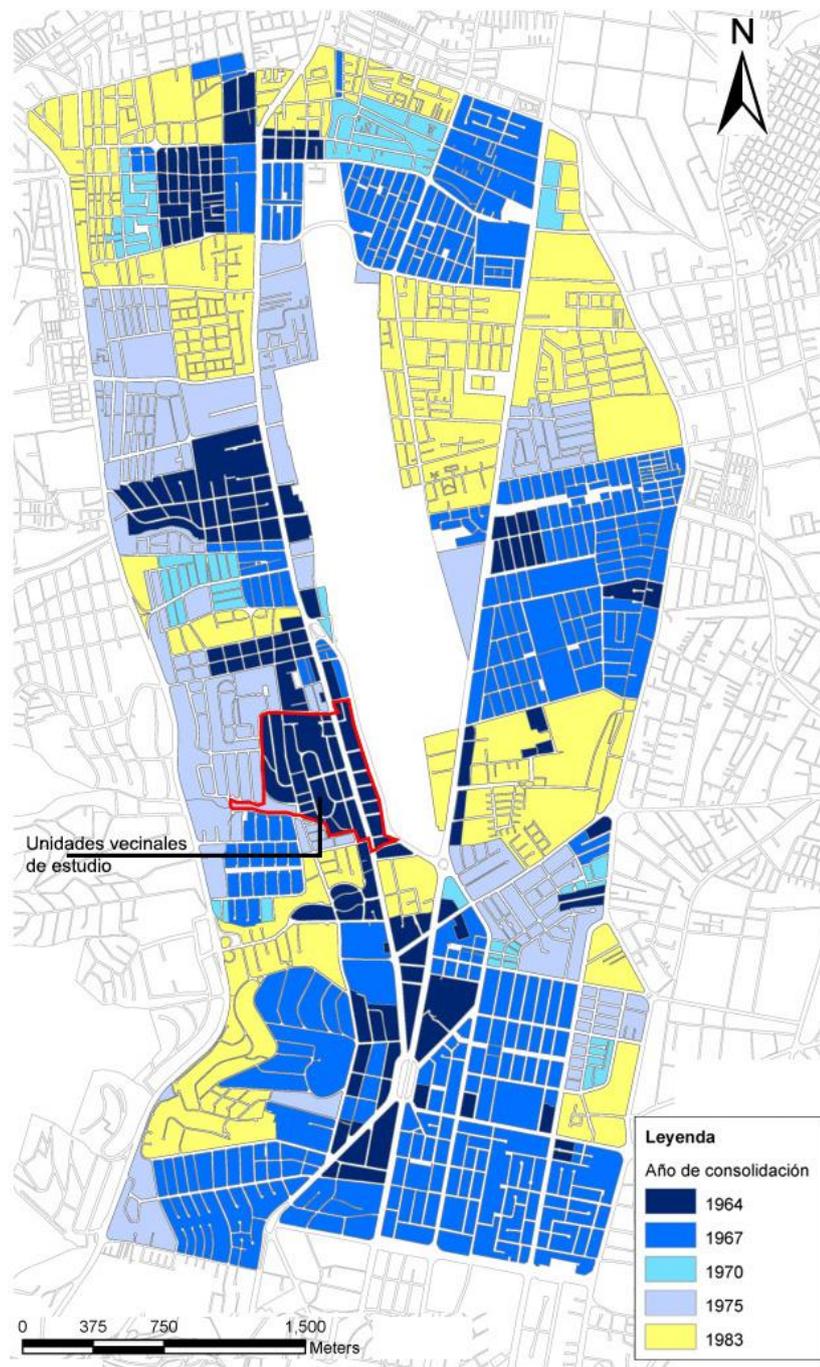


Figura 68 Mapa - Desarrollo Histórico.
Fuente: (Secretaría Metropolitana de territorio, Habitad y Vivienda, Marzo 2011)

5.5 EQUIPAMIENTOS

Como lo expresa la Secretaria Metropolitana de territorio, Habital y Vivienda, la zona de estudio es una de las mejores en equipamientos ya que en ella existen dotaciones que avastecen a nivel ciudad siendo lo mas destacable los equipamientos en educacion, comercial y recreativo, ya que la zona goza de equipamientos con una influencia destacable en el terrirotio y zona norte de Quito, podemos observar en la figura 69, los espacios verdes esparcidos en el territorio y las diferentes barriadas asi como elementos de culto y el Equipamiento de Salud de gran escala e influencia para el sector norte de la ciudad.

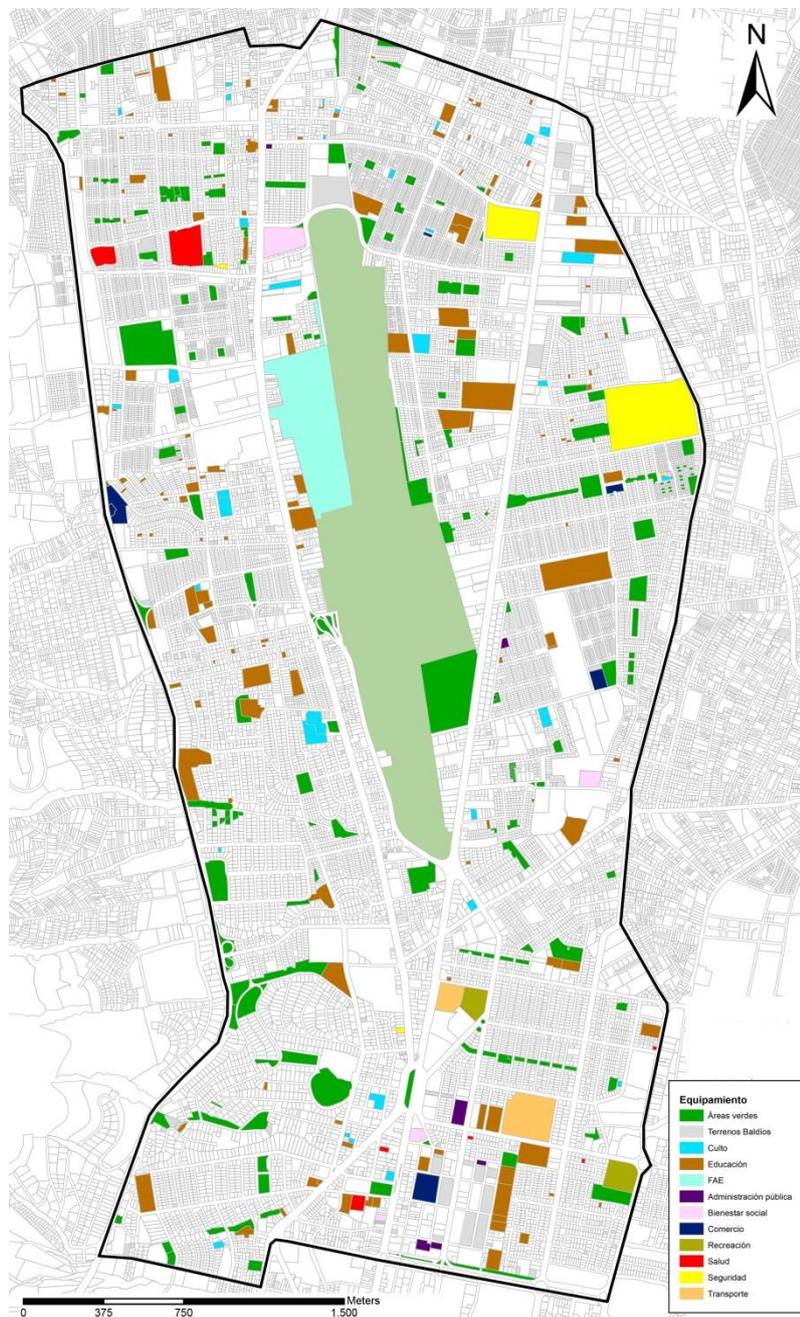


Figura 69 Equipamientos Públicos
 Fuente: Elaboración propia en base a documento (Secretaria Metropolitana de territorio, Habital y Vivienda, Marzo 2011)

5.6 VIARIO

En términos generales el sistema viario tanto de la centralidad norte como de la mayoría de la ciudad de Quito puede leerse como satisfecho o programado en sentido longitudinal, existen vías de primer orden o expresas de gran cuantía a nivel de uso diario que comunican el norte con el sur de la ciudad, y vías de segundo orden o arteriales con la misma intención de comunicación de los puntos Norte – Sur, en nuestra área de estudio intervienen o se aprecian mayormente las vías.

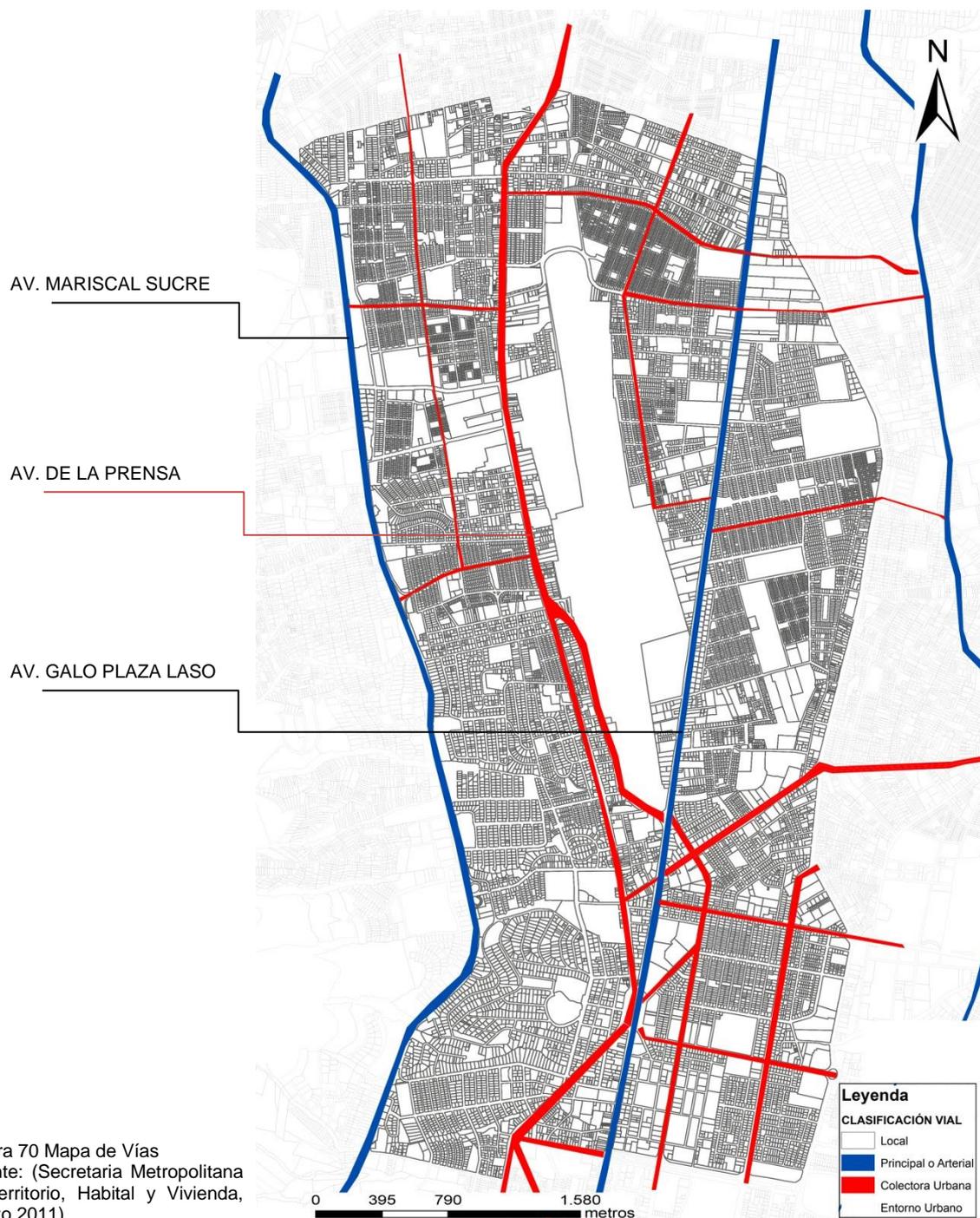


Figura 70 Mapa de Vías
Fuente: (Secretaría Metropolitana de territorio, Habitacional y Vivienda, Marzo 2011)

Dentro del sistema viario el ahora cambio de uso de los terrenos ha abierto una gran posibilidad de conversión y conexión de los distintos frentes de la ciudad por la eliminación de la barrera que por años constituyó la infraestructura aeroportuaria inaccesible, es justamente este uno de los objetivos que el Municipio de Quito se marca como principal el cocer la ciudad y recuperar la comunicación viaria de los frentes Este y Oeste por años perdida, buscando así una solución a uno de los más grandes problemas del tránsito rodado en la ciudad de Quito la comunicación trasversal.

Ya que por años el trasladarse de uno de estos frentes a otros llevaba alrededor de una hora y colapsaba las principales vías arteriales y colectoras en el ejercicio de bordear el ex aeropuerto.

Dentro del planteamiento del concurso y en el diseño actualmente en proceso se instauro que se abrieran vías o ejes conectores principales para fluidez y solución del problema antes mencionado comunicación de la ciudad y prolongación de principales vías

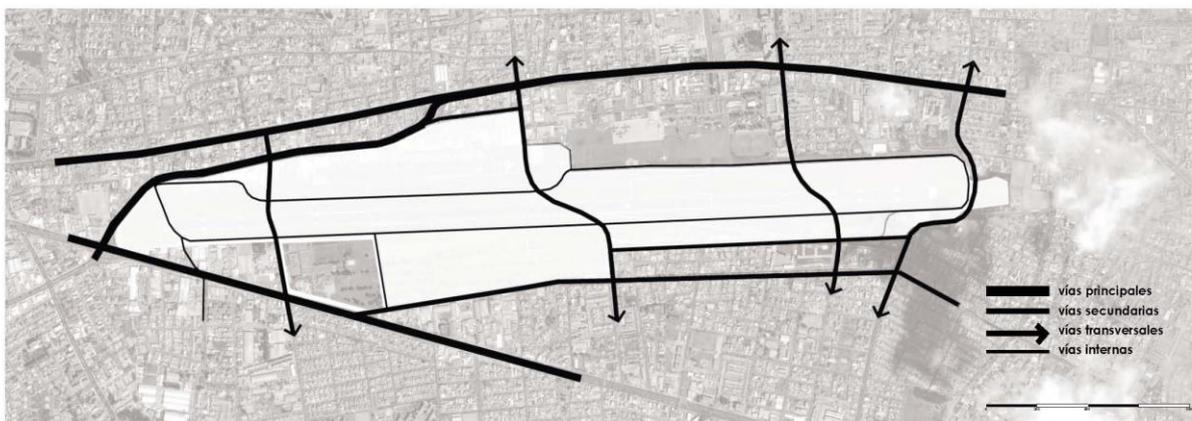


Figura 71 Anteproyecto nuevas vías parque del Lago
Fuente: (Secretaría Metropolitana de territorio, Habitual y Vivienda, Marzo 2011)

Son estos ejes comunicadores del nuevo sistema viario los que nos servirán como factor para potenciar el planteamiento de un modelo propositivo que integre y relacione los pequeños parques y espacios públicos de las diferentes unidades vecinales mediante elementos urbanos que potencien sus relaciones y permitan la adaptación de esta nueva infraestructura al medio ya existente así como el cambio de este a un nuevo modelo de ciudad sin las restricciones antes existentes con visión a un proceso de reutilización y apropiación del espacio nuevo.

5.7 MODELO PROPOSITIVO – PLANO DE INTENCIONES

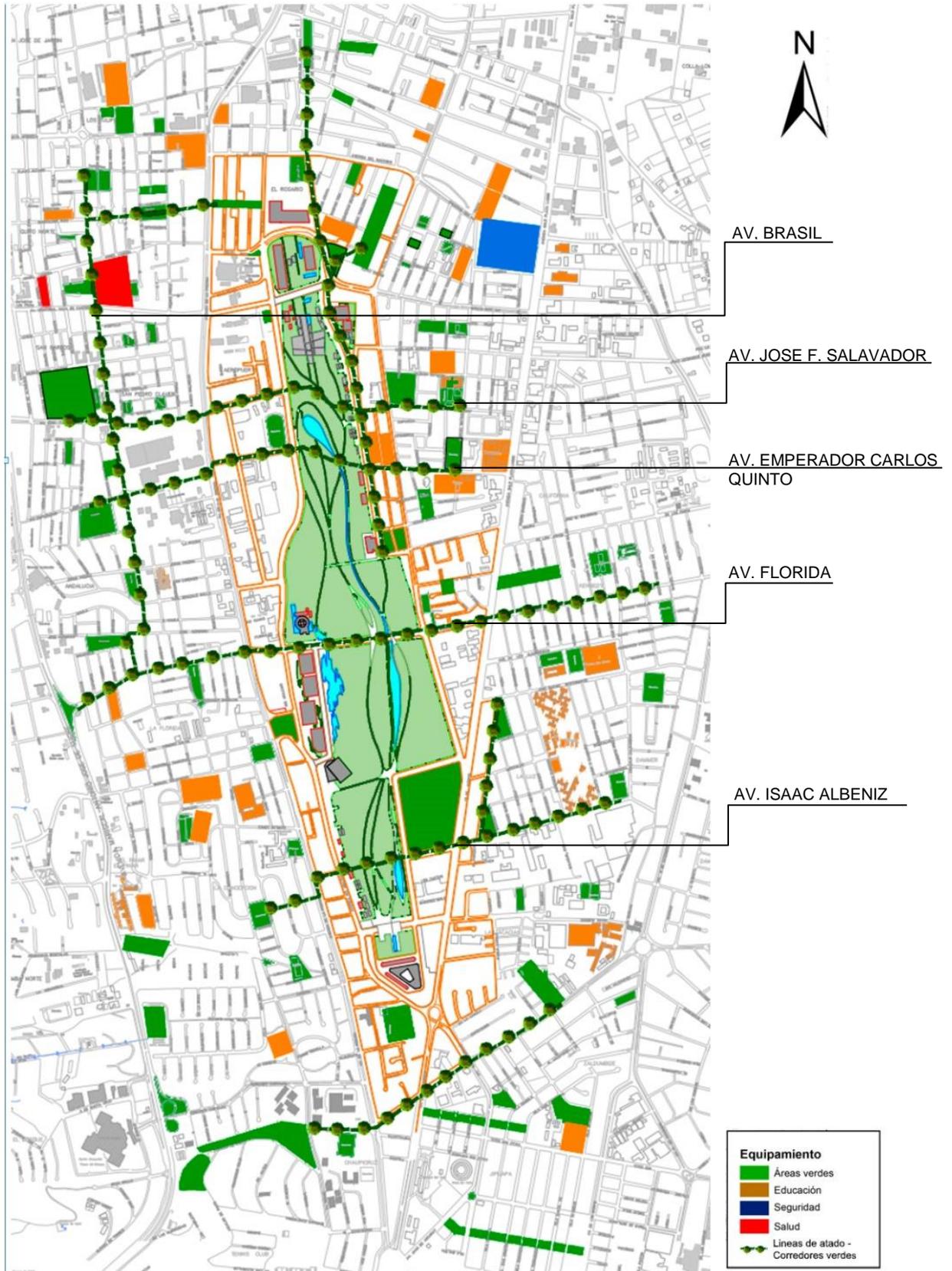


Figura 72 Plano de Intenciones - Fortalecimiento de líneas de atado y corredores verdes
Fuente: Elaboración Propia

En la figura 72 Plano de intenciones podemos ver a manera esquemática la propuesta de atado y potenciación del proyecto Parque Bicentenario que plantea la prolongación y continuidad de los principales ejes viales para la comunicación Este – Oeste de esta parte de la ciudad.

A nivel macro planteamos estos ejes transversales como los elementos potenciadores y de relación entre los espacios públicos existentes y el nuevo gran equipamiento central, constituyéndolos en líneas de atado entre los dos frentes de la ciudad que buscan la relación y continuidad entre el espacio público anterior y el nuevo.

El objeto de la propuesta es tener un modelo de intervención sobre estas principales vías, planteando en ellos elementos de intervención urbana a manera de corredores verdes, bulevares, ensanchamiento de vías y demás elementos que permitan la relación de los distintos espacios públicos que se corresponden con sus referentes unidades vecinales hacia la infraestructura reciclada, para conseguir los conceptos de apropiación dentro del proceso de reutilización de estos nuevos espacios en el transcurso del tiempo que se ha planteado como meta la ciudad para su ejecución, así como en el proceso de repensar la morfología e imagen urbana en este pedazo de ciudad.

Se plantean como ejes directrices para este sistema esquemático de relación de espacios públicos las cuatro principales vías conectoras en sentido trasversal.

- Av. José F. Salvador
- Av. Emperador Carlos Quinto
- Av. Florida
- Av. Isaac Albeniz

Por el potencial especulativo en un proceso de cambio al que se pueden someter las mismas, realizando en ellas un nuevo proceso de reutilización o transformación en mira de que la fácil accesibilidad y adecuada continuidad en un elemento verde confluya en los criterios de apropiación por parte del usuario e integración en la ciudad como se ve en el referente estudiado en el presente documento:

Es necesario tomar en cuenta los cambios que se planean a la imagen urbana de la ciudad de manera general con el cambio de alturas y densificación prevista para la zona, la concepción y relación de este sistema.

NUEVA IMAGEN URBANA



Figura 76 Corte longitudinal completo – S/E
Fuente: Elaboración Propia

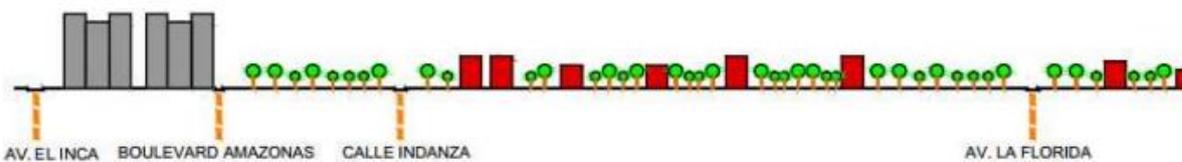


Figura 76 Corte longitudinal Sección 1 S/E
Fuente: Elaboración Propia

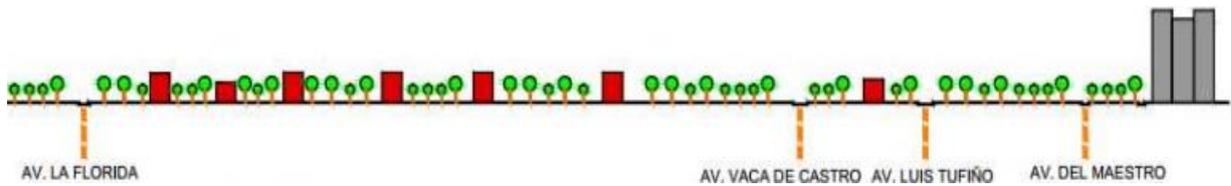


Figura 76 Corte longitudinal Sección 2 S/E
Fuente: Elaboración Propia

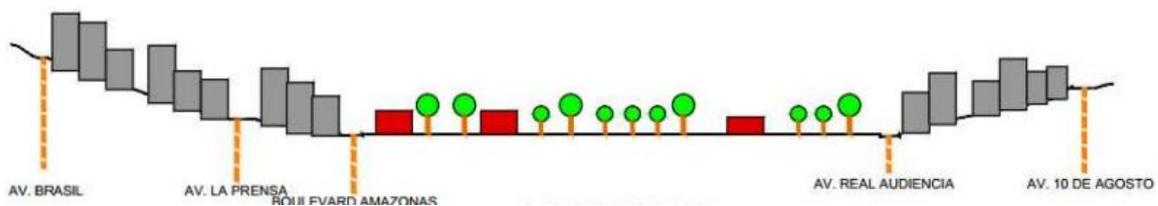


Figura 76 Corte transversal completo
Fuente: Elaboración Propia

Por ello para lo antes expuesto se propone potenciar los elementos longitudinales existentes como son las Av. De la prensa y Av. Galo Plaza laso que ya constituyen dos de los principales ejes de conexión en tráfico rodado de la ciudad en el sentido Norte – Sur por la existencia en ellos del transporte público masivo denominados corredores metropolitanos, inmergiendo en los mismos elementos urbanos y paisajísticos para la apropiación del espacio relación en continuidad con el sistema y apropiación por parte del usuario peatón.



Figura 77 Vista Av. de la Prensa Corredor metropolitano
Fuente: Google Earth, Nov 2016



Figura 79 Av. de la Prensa Vista Sur – Norte
Fuente: Google Earth, Nov 2016

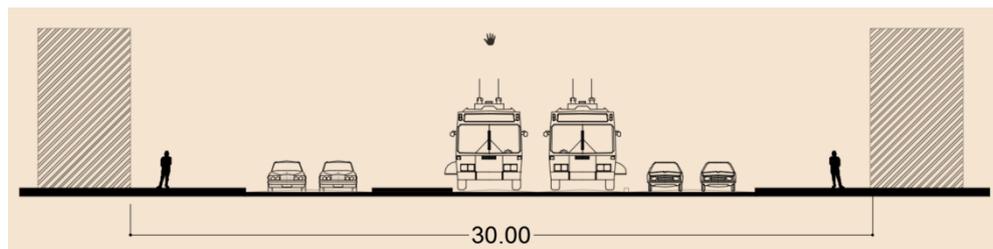


Figura 78 Corte de Vía - Actual corredor metropolitano S/E
Fuente: Elaboración Propia

• Tipología vial propuesta vías longitudinales

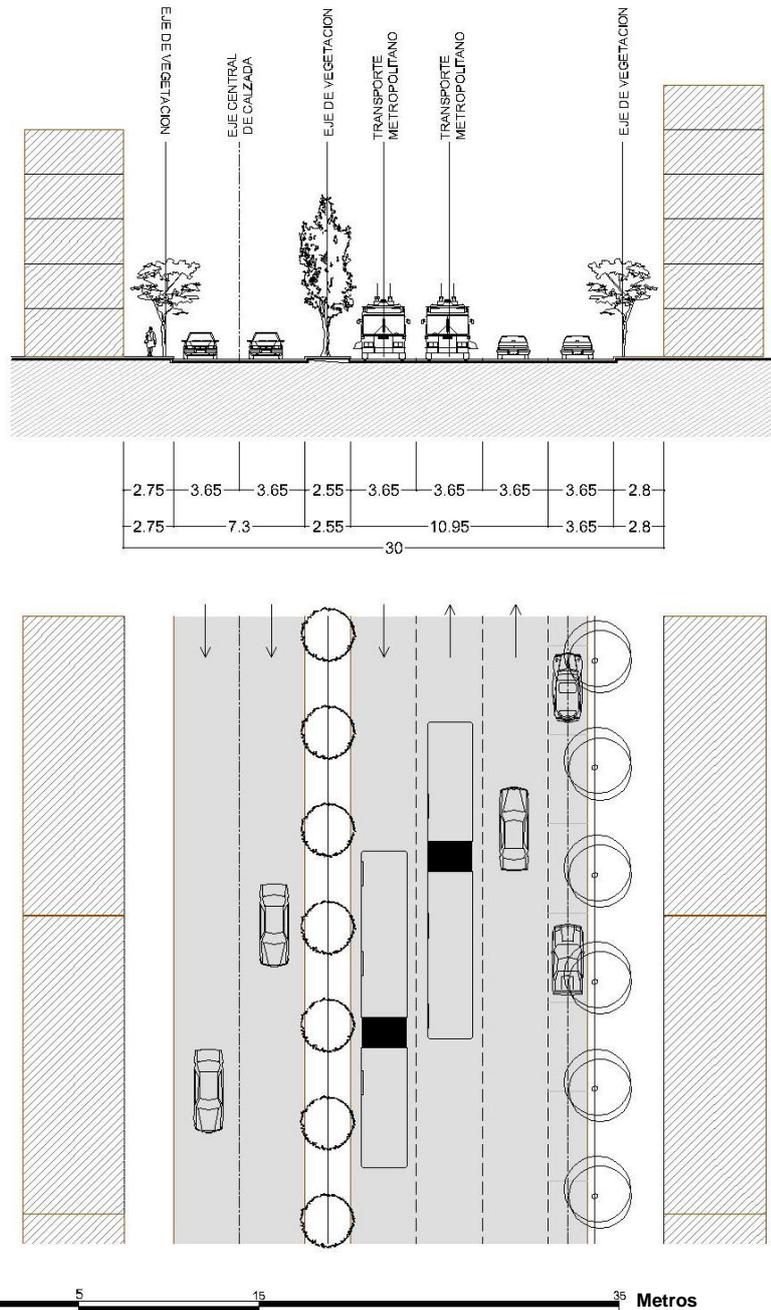


Figura 80 Propuesta nuevo perfil vial corredores metropolitanos
 Fuente: Elaboración propia

CORTE TIPO VIA CORREDORES METROPOLITANOS
 (Av. La Prensa, Av. Galo Plaza Laso)

Estos corredores metropolitanos constituyen el medio de transporte publico rodado con más frecuencia de uso por poseer un carril exclusivo y conectar puntos lejanos de los sectores Norte y Sur correspondientemente habiendo 3 de ellos en la ciudad en las vías La Prensa, Galo Plaza y 6 de diciembre, las 2 primeras

entrantes en el radio de influencia de nuestro estudio y modelo propuesto por lo cual como se aprecia en la figura se postula una intervención propositiva a nivel esquemático de reorganización y potenciación de lo existente con la implementación de elementos paisajísticos y urbanos.

La intervención en los corredores metropolitanos conlleva criterios de ordenamiento y cambio sobre ellos así como cesión de espacios para el redesarrollo del entorno que se ve influenciado por el Parque Bicentenario y la continuidad del esquema conector propuesto a manera de líneas de atado longitudinales apoyadas en los principales ejes transversales para los cuales se esquematiza y propone este modelo tipológico representado en la figura 80 evidentemente susceptible a cambio de acuerdo a los factores condicionantes que pudiera presentarse en el territorio.

Implementación de ejes de vegetación en aceras cuando esta posea un mínimo de 2.70 metros.

Implementación de un eje de vegetación central en el parterre junto al eje de transporte público en las secciones que este posea un mínimo de 2.50 metros.

Las especies de árboles deberán ser para aceras de altura media entre 3 y 5 metros y con una copa frondosa de un mínimo de 4 metros para la generación de sombra en el espacio de peatón

La especie para el parterre podrá variar en altura entre medias y altas pero su copa no deberá sobrepasar los 3 metros de alto por motivos de visibilidad del tráfico rodado.

Se mantendrán la cantidad de carriles para vehículos tanto el carril exclusivo para el corredor como los 4 carriles de vehículos particulares en las medidas indicadas en la figura.

Los postulados expresados anteriormente son criterios de referencia para dar continuidad a los corredores ejes verdes propuestos en el sentido transversal, creando ejes verdes y paisajísticos en vías principales que conectan y atraviesan totalmente el proyecto en los sentidos Norte – Sur.

5.8 ESTUDIO DE UNIDADES VECINALES

En continuidad con la metodología inductiva seleccionada en el presente trabajo de investigación y con el objetivo de reforzar la propuesta antes abordada en el presente documento, es necesario reducir la escala de estudio a la unidad vecinal como una toma de muestra para inducir criterios de relaciones en función de los objetivos de apropiación y correspondencia entre lo existente lo adecuado al cambio, lo público y lo privado.

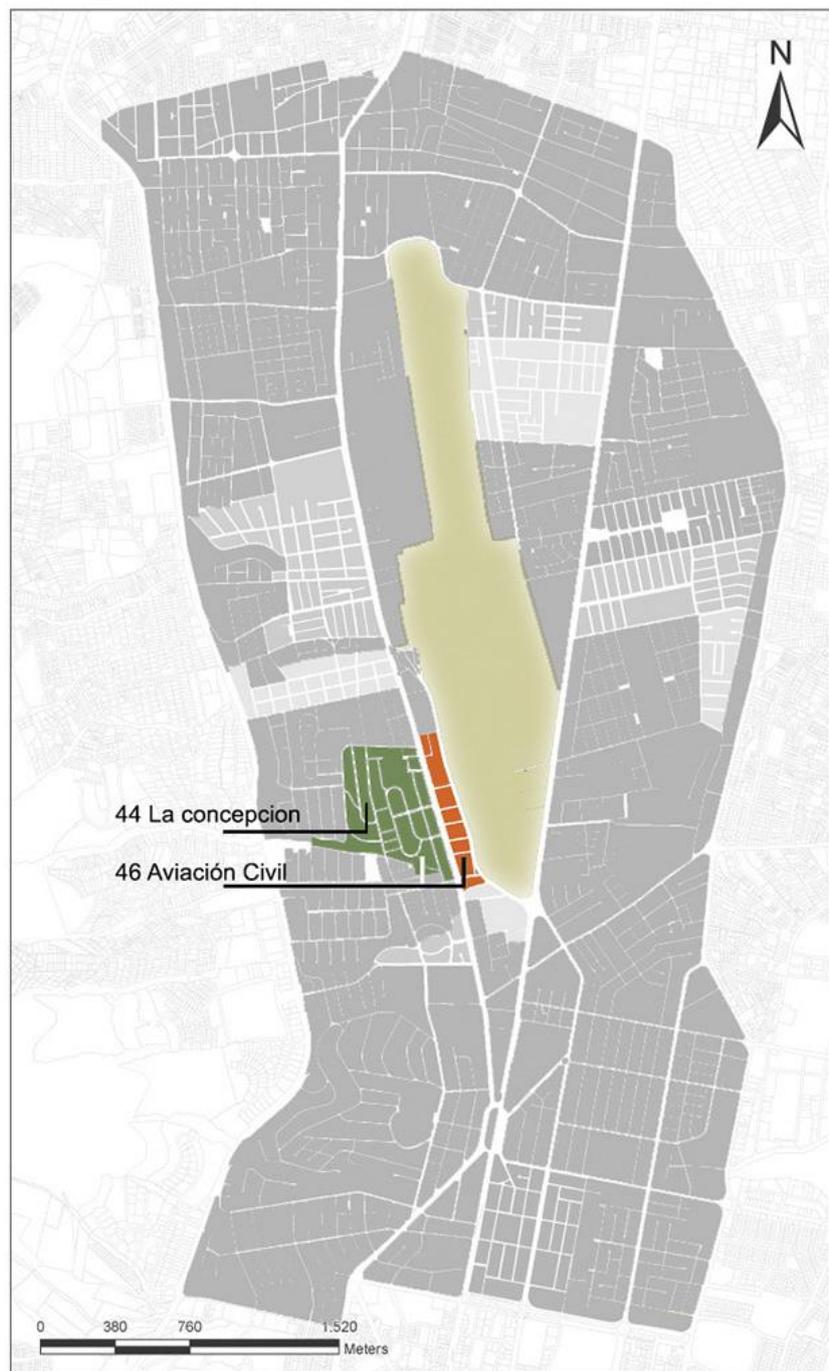


Figura 81 Mapa General Selección de unidades vecinales
Fuente: Elaboración propia en base a documento (Secretaría Metropolitana de territorio, Habital y Vivienda, Marzo 2011)

5.8.1 Selección de Barrios

Para el estudio más cercano de las conformaciones necesidades y relaciones de los barrios que gravitan en el entorno del parque, tanto internas como el modo de apropiación con el espacio público existente y tradicional en el interior de los distintos asentamientos realizaremos el estudio de las características de medio urbano a una muestra con el fin de postular criterios esquemáticos generales que aporten a los objetivos de apropiación y relación dentro del proceso de cambio y reutilización dentro del espacio reciclado.

Estos barrios serán los que constan en el plano general de conformación con los números 44 y 46, La Concepción y Aviación Civil respectivamente.



Figura 82 Mapa de Barrios seleccionados
Fuente: Elaboración propia

Seleccionados por su proximidad física al gran parque su característica de consolidación tradicional antigua en la década del 60, valores de población y densidad medios y bajos respecto a necesidades básicas insatisfechas e índice de pobreza y con dotación de equipamientos y espacios públicos suficientes para el establecimiento de esquemas y criterios aplicables al modelo general propuesto.

• Equipamientos



Figura 83 Plano Equipamientos en área de estudio
 Fuente: Elaboración propia en base a documento (Secretaría Metropolitana de territorio, Habitad y Vivienda, Marzo 2011)

El Barrio la concepción y Aviación civil se ven directamente influenciadas y satisfechos por los equipamientos de educación culto y salud este ultimo de gran escala proyectado para que satisfaga las necesidades de las parroquias del sector norte de la ciudad.

Existen 3 espacios abiertos catalogados como áreas verdes o espacios públicos dentro del área de estudio seleccionada mismos que poseen características diferentes dentro del territorio y espacio urbano en relación a sus actividades sean esta recreación pasiva activa o puntos de encuentro con equipamientos especiales del sector.

CUADRO DE EQUIPAMIENTOS	
<p>Figura 84 Iglesia la concepción Fuente: Google Earth</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Equipamiento de culto, Iglesia la concepción, equipamiento de primer nivel influencia parroquial
<p>Figura 85 Hospital Pablo Arturo Suarez Fuente: Google Earth</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Equipamiento de Salud, Hospital Pablo Arturo Suarez , equipamiento de primer nivel de alcance

AREAS VERDES – ESPACIOS PUBLICOS		
 <p>Figura 86 Imagen Aérea - Plaza la concepción Fuente: Google Earth, Nov 2016</p>	 <p>Figura 87 Vista frontal - Plaza la concepción Fuente: Google Earth, Nov 2016</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Plaza La concepción, plaza central de parroquia, mantiene relación con el equipamiento de culto, funciona como punto de encuentro y sitio seguro de evacuaciones
 <p>Figura 88 Imagen Aérea - Parque Diego Topia Fuente: Google Earth, Nov 2016</p>	 <p>Figura 89 Vista Frontal - Parque Diego Topia Fuente: Google Earth, Nov 2016</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Parque Diego de Topia, parque barrial mantiene relación con las unidades vecinales posee espacios de recreación activa canchas deportivas y espacios libres amplios
 <p>Figura 90 Imagen Aérea - Parque Sixto María Duran Fuente: Google Earth, Nov 2016</p>	 <p>Figura 91 Vista Frontal - Parque Sixto María Duran Fuente: Google Earth, Nov 2016</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Parque Sixto María Duran, parque de influencia parroquial, de carácter metropolitano, posee relación con las unidades vecinales adyacentes a las unidades de estudio posee elementos de recreación activa modernizadas canchas y juegos infantiles

De estos 3 espacios solo uno de ellos es un sitio abierto que no posee un abarrera física o totalmente abierto al público la plaza de frente a la iglesia, los otros 2 a pesar de que tienen gran frecuencia uso y equipamientos atractivos mantienen una valla que cierra restringe el espacio el ingreso en horas de la noche por motivos de seguridad, la intención es eliminar estas barreras y relacionarlos con los elementos que potenciaran y relacionaran al espacio anterior con el parque de gran escala.

- **Usos de suelo**

El barrio la concepción posee claramente un uso residencial mayoritario muy cerca un 90 % ya que lo conjuga con inmuebles de uso mixto, es decir esto en la realidad Quiteña es comercio en planta baja y vivienda en plantas altas existen pequeños focos de inmuebles con uso específico de comercio.

A diferencia del anterior el barrio Aviación Civil posee un claro uso mayoritario de comercio y mixto, esto se da por la cercanía a las vías principales y al alto flujo de peatones en estas, la implantación de comercios al frente del antiguo aeropuerto se desarrolló al pasar de los años en relación a este servicio de transporte o servicios específicos que se mantienen.



Figura 92 Plano Usos de Suelo Unidades Vecinales
 Fuente: Elaboración propia en base a documento (Secretaría Metropolitana de territorio, Habitual y Vivienda, Marzo 2011)

Estos dos asentamientos tradicionalmente se han caracterizado como sector residencial con poca receptibilidad de cambio en el pasado por ser barrios consolidados en la primera etapa histórica de asentamientos en el sector y la basta dotación de servicios existentes en la zona, sobre el barrio Aviación Civil se verá evidentemente cambios de uso al encontrarse sobre primera línea de ahora un equipamiento recreativo a diferencia del pasado que consolido esta zona con elementos comerciales.

Figura 93 Vista de usos en calle típica barrio La concepción
Fuente: Google Earth, Nov 2016



Figura 94 Vista de usos sobre Av de la Prensa
Fuente: Google Earth, Nov 2016

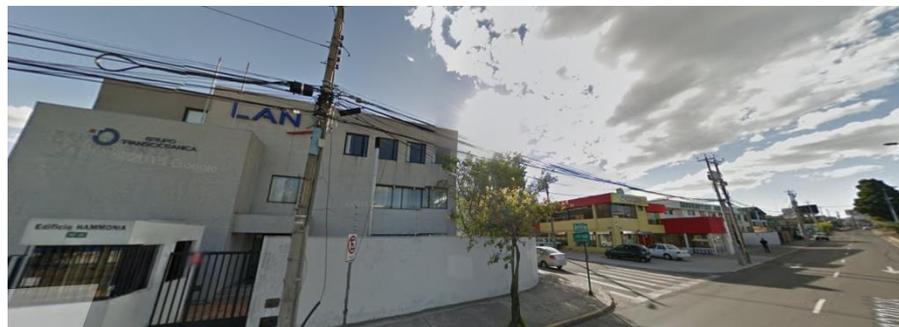


Figura 95 Vista de usos sobre Av. Amazonas
Fuente: Google Earth, Nov 2016



Podemos identificar 3 tendencias de uso claras hacia en interior de la unidad mayor el uso tiende a hacer solo residencial sobre la Av. de la Prensa se consolidad el uso mixto y sobre la Av. Amazonas de uso comercial por la influencia del desaparecido equipamiento.

• **Morfología – Formas de Ocupación**

Exceptuando los inmuebles implantados sobre la Av. de la Prensa que poseen una forma de ocupación continua sobre línea de fábrica el resto de inmuebles sean viviendas comercios y de uso misto existentes al interior de las unidades vecinales y aquellos que se implantan sobre la Av. Amazonas se implantan de forma aislada dejando retiros frontales, laterales y posterior.



Figura 96 Plano Formas de Ocupación – Morfología
 Fuente: Elaboración propia en base a documento (Secretaría Metropolitana de territorio, Habitad y Vivienda, Marzo 2011)

El parcelario en cada una de las manzanas es regular ortogonal siguiendo la alineación de fachada y el eje viario, se constituyen como manzanas compactas regulares el tamaño promedio del lote es de 400 m² oscilan entre 300 y 500 metros por el sector



Figura 97 manzana típica venial
 Fuente: Elaboración Propia

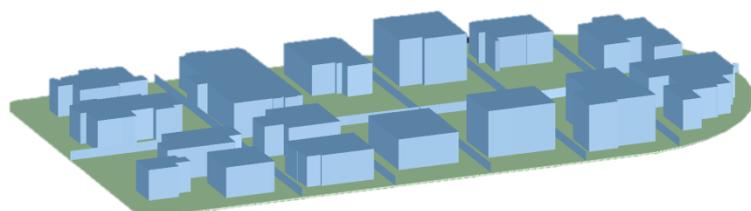


Figura 98 Alzado de manzana tipológica
 Fuente: Elaboración Propia

- **Densidad (ocupación del suelo) y tamaño mínimo de lotes**

Como se ha mostrado y dicho en apartados anteriores el espacio general e introductorio al estudio de menor escala la densidad de los barrios selectos es de valores medios en relación a la totalidad del territorio gravitante en el entorno del parque.

EL COS coeficiente de ocupación del suelo la relación del terreno a lo construido como lo denomina el Municipio de Quito en los barrios selectos para el estudio va del 50% al 80% en la situación actual con visión de cambio dentro del ambicioso planeamiento de cambio previsto para la zona con alturas de 12 a 16 pisos, situación para lo cual es necesario conocer la actual disposición en función de tamaño de lotes existentes que en el área de estudio varia de 500 a 800 metros por parcela.



Figura 99 Plano Ocupación del Suelo
 Fuente: Elaboración propia en base a documento (Secretaría Metropolitana de territorio, Habitacional y Vivienda, Marzo 2011)



Figura 100 Plano tamaño mínimo de lotes
 Fuente: Elaboración propia en base a documento (Secretaría Metropolitana de territorio, Habitacional y Vivienda, Marzo 2011)

- **Alturas de Edificación y Estado de la Edificación**

La altura predominante en el área de estudio se maneja entre 2 y 3 pisos de altura y el estado de la edificación es regular entre los ejes de la calle Brasil y Av. de la prensa, se ven construcciones de mejor estado en los comprendidos entre la Av. Brasil y Av. Mariscal Sucre tendencia clara por los asentamientos de clase media alta que en este sector se ubican por la influencia de equipamientos como clubes, centros comerciales cercanos y colegios de categorización más elevada dentro del estándar y calificación social que existe en la ciudad, tendencia que puede identificarse en la figura 66 del presente documento.

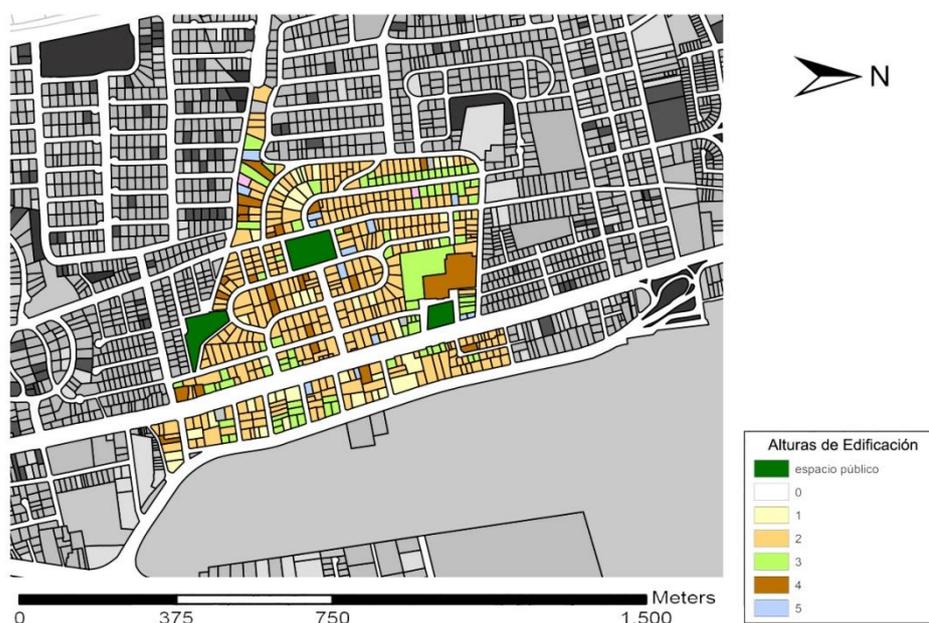


Figura 101 Plano - Alturas de Edificación área de estudio
 Fuente: Elaboración propia en base a documento (Secretaría Metropolitana de territorio, Habitad y Vivienda, Marzo 2011)



Figura 102 Plano Estado de la edificación
 Fuente: Elaboración propia

De cualquier manera los barrios selectos para este estudio forman parte del proyecto de cambio que se planifica para el sector gravitante en el entorno del actual Parque Bicentenario, como se ha expuesto en el capítulo primero del presente documento, con el reciclaje y reutilización de la antigua infraestructura se plantea el repensar y reestructurar la ciudad en aspectos como la imagen urbana, los coeficientes de ocupación, morfología y densidad en un planteamiento de re consolidación urbana territorial, el espacio seleccionado figura como una zona en la que se prevé la edificabilidad en altura sea permisible de hasta 16 pisos modificando así radicalmente los factores antes expuestos de densidad, morfología y estado de la edificación.

Cambios que se proyectan en el pasar del tiempo y ligado a la conversión espacial paulatina prevista con las etapas de aplicación y cambio del proyecto en los procesos de reciclaje reutilización y transformación planificados para la concesión y culminación a futuro del Parque Bicentenario.

Es este proceso de cambio y transformación radical sobre barrios de consolidación antigua que hemos visto en el análisis el que debe ser tomado como recurso para potenciar las relaciones Barrio – Parque por las posibilidades de intervención urbana que posibilita intervenir de tal manera sobre un espacio del territorio y generar los elementos de enlace y relación con la nueva infraestructura y equipamientos sin perder los ya establecidos con la inmersión de elementos que los comuniquen y relacionen.



Figura 103 Actual imagen urbana en el sector de estudio
Fuente: Google Earth, Nov 2016

En la figura 103 se muestra la actual imagen urbana tipológica del sector de estudio viviendas de 2 a 4 pisos, de implantación aislada y estado regular.

- **Vías**

El área seleccionada para nuestro estudio entra dentro del radio de influencia de la vía expresa Av. Mariscal Sucre una de las principales vías de comunicación Norte – Sur en la ciudad de Quito, dentro del espacio de estudio atraviesan las vías arteriales de primer orden Av. Brasil y Av. de la Prensa que de igual manera son vías de alta frecuencia de uso para el traslado Norte – Sur, como podemos observar en la figura existen vías colectoras marcadas que comunican los frentes laterales dentro de nuestro modelo y el resto de vías categorizadas como locales en el sistema, ninguna de ellas con restricción al vehículo por lo cual se ve una clara priorización al mismo y abandono de paseos urbanos destinados al peatón y al tránsito humano.



Figura 104 Plano - Vías existentes en área de estudio
Fuente: Elaboración personal

Es este trazado de vías los que resultan dentro del modelo propuesto los elementos potenciadores de conexión con el gran parque como herramientas de relación y comunicación dentro de un sistema existente y uno nuevo.

Mediante la postulación de criterios de intervención cesión de espacios a lo público, desarrollo de la imagen urbana con relación y apropiación de los elementos urbanos con el objeto que se dé el tránsito pedestre en el sistema y así la continuidad y creación de la red espacios públicos el acoplamiento del espacio reciclado a la urbe en similitud al referente estudiado aplicando los criterios de aprovechamiento y apropiación adecuados.

5.9 CRITERIOS DE INTERVENCION

Como lo hemos señalado y es objeto del presente documento se postularan criterios y herramientas a nivel de elementos urbanísticos con mira al adecuado funcionamiento del modelo de relaciones e intenciones antes propuesto, actuaciones y criterios a nivel esquemático que pueden realizarse en el territorio y sobre los elementos estudiados analizados y propuestos como las conexiones a través de líneas de atado verdes, cambio y desarrollo de lo ya consolidado que dé como resultado el adecuado cambio de la imagen urbana y el territorio dentro de lo ya postulado y planificado por los órganos rectores de la ciudad y ejecutores del proyecto proceso y reciclaje del caso de estudio al que hacemos mención.

En el presente apartado como fue antes realizado se propondrá intervenciones como un segundo acercamiento a las líneas de atado propuestas con el fin de lograr lo antes mencionado.

- La relación y continuidad de espacios abiertos en una red verde que asocie e integre el nuevo parque con los espacios públicos interiores existentes en las diferentes unidades vecinales.
- La adecuada densificación del manzanario con la cesión o desarrollo de elementos urbanos públicos que den continuidad al sistema y se conciba la apropiación del espacio por parte del usuario.
- El cambio morfológico programado y consonante a las etapas de intervención en el planeamiento del parque y la reutilización de sus espacios.

Se aportaran criterios generales de intervención en el espacio urbano estudiado con la intencionalidad que puedan ser replicados en el modelo propuesto reiterando la susceptibilidad a cambio de acuerdo a los factores condicionantes que pudiera presentarse en el territorio.

- **Criterio de Intervención en vías**

- **Ejes Principales**

Dentro del modelo propuesto y los barrios seleccionados para el análisis existe una línea de atado a manera de eje verde transversal que comunica directamente uno de los espacios públicos interiores con el Parque Bicentenario y el frente Este de la ciudad, el eje Av. Isaac Albeniz puntualmente y que para materia de estudio en la ejecución actual de reutilización de espacios dentro de la planificación del Parque Bicentenario es el primer eje que se ha abierto como comunicación transversal de acuerdo a la fase 1 de planeamiento del proyecto en mención.



Figura 105 Eje Isaac Albeniz
Fuente: Elaboración Propia

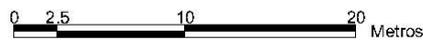
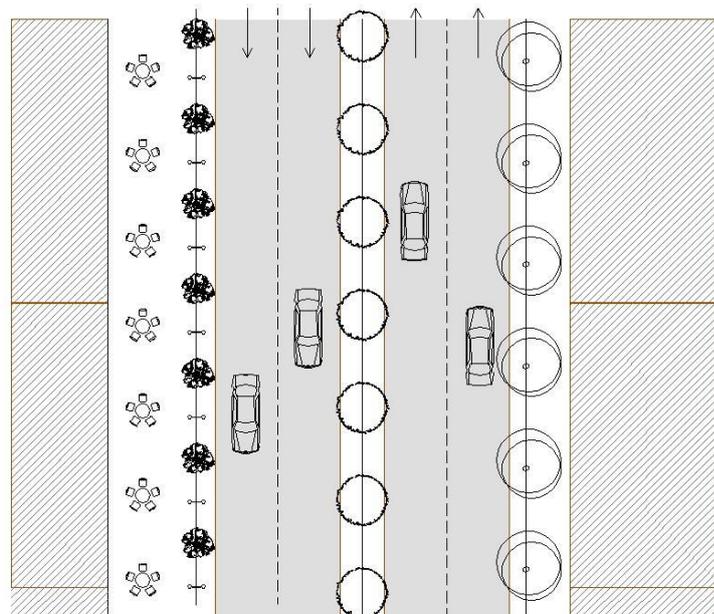
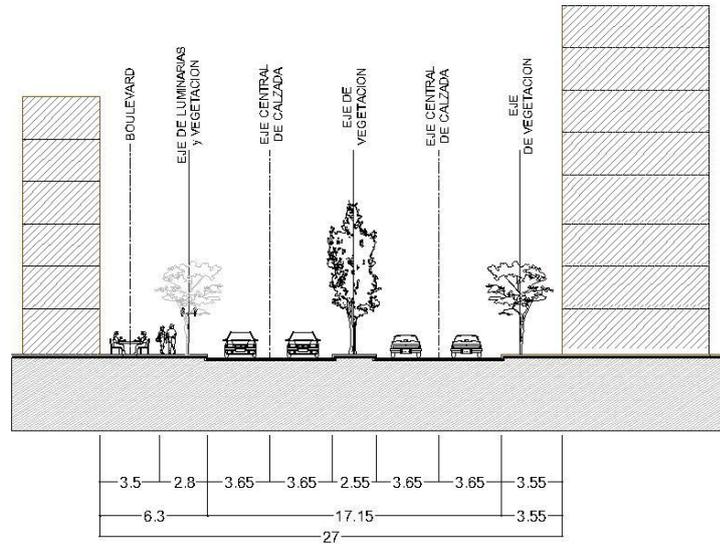


Figura 106 Vista - Vía Isaac Albeniz
Fuente: Google Earth, Nov 2016

Esta vía es actualmente el primer y único eje abierto que rompe con la barrera antes existente en el espacio urbano, comunica los barrios seleccionados y por memorizados en el presente estudio ubicados en el frente Este y el barrio Kennedy en el frente Oeste atravesando el parque en su trazado, se constituye como una de los principales vías en sentido transversal y confluye el ambicioso objetivo de desahogar el tráfico actualmente generado en la cabecera sur del parque, como puede apreciarse en la figura de momento es de uso expreso vehicular y no permite el acceso a las áreas verdes del parque que se encuentra en proceso constructivo.

El planeamiento prevé abrir 2 ejes principales como este la prolongación de la Av. Florida y Av. Emperador Carlos Quinto para los cuales es replicable la tipología siguiente.

• Tipología vial propuesta vías Transversales



CORTE TIPO VIAS EJES VERDES
 (La Florida, Isacc Albeniz)

Figura 107 Propuesta nuevo perfil vial Ejes verdes Transversales
 Fuente: Elaboración Propia

Esta propuesta contiene los criterios de transformación aplicables para los nuevos ejes trasversales que atraviesan el proyecto y que tienen programados implantarlos en las etapas subsiguientes del proyecto.

La intervención en los ejes transversales conlleva criterios de ordenamiento y cambio sobre ellos así como cesión de espacios por parte del espacio construido y el nuevo proyectado para el redesarrollo tanto del entorno como del barrio colindante y espacios públicos existentes en el interior de estos que se ven influenciados por el Parque Bicentenario como se expresa en el esquema conector propuesto a manera de líneas de atado longitudinales para los cuales se esquematiza y propone este modelo tipológico apoyadas en los principales ejes transversales para continuidad del sistema representado en la figura 80 evidentemente susceptible a cambio de acuerdo a los factores condicionantes que pudiera presentarse en el territorio.

Implementación de ejes de vegetación en aceras cuando esta posea un mínimo de 2.70 metros.

Desarrollo de una acera tipo paseo de dimensiones generosas en un mínimo de 6,30 metros, en 2 secciones una de 2,80 metros en la cual se implanta el eje de vegetación e iluminación consonante con el anterior postulado a una separación de 1.20 metros del borde de acera y el área restante libre para circulación peatonal y una sección de 3,50 metros para implementación de terrazas adjuntas a los usos de planta baja en las tipologías de uso mixto en los barrios o cesión de espacio para libre acceso a los parques tanto interiores como el de nuevo uso en este se puede implantar mobiliario urbano.

Implementación de un eje de vegetación en el parterre central junto a las autovías bidireccionales en las secciones que este posea un mínimo de 2.50 metros.

Las especies de árboles deberán ser para aceras de altura media entre 3 y 5 metros y con una copa frondosa de un mínimo de 4 metros para la generación de sombra en el espacio de peatón

La especie para el parterre podrá variar en altura entre medias y altas pero su copa no deberá sobrepasar los 3 metros de alto por motivos de visibilidad del tráfico rodado.

Se mantendrán la cantidad de carriles para vehículos 4 carriles de vehículos particulares en las secciones de vías que confluyan con las medidas indicadas en la figura.

- **Morfología y Edificabilidad**

La edificabilidad proyectada para el área de estudio dentro del planteamiento adjunto al nuevo Parque Bicentenario propone un cambio de alturas para inmuebles de carácter mixto (vivienda y comercio) de 12 a 16 pisos para el área que hemos seleccionado como estudio por memorizado de hasta 30 pisos en la cabecera sur del parque y 20 en los barrios adyacentes de la parroquia concepción, lo que cambiara drásticamente los factores de densidad de la zona así como la imagen urbana para vialidad de esta propuesta resulta ineludible el cambio morfológico del manzanario y parcelario existente en la zona.

En el presente apartado denunciaremos los criterios de intervención para la re consolidación morfológica del manzanario en miras de la vialidad del cambio de alturas y relación con las líneas de atado que flexibilizan el sistema propuesto, desarrollan corredores verdes y potencial el de equipamiento urbano y apropiación del espacio público existente y futuro.

En la imagen 108 podemos observar el cambio morfológico generado con la edificabilidad propuesta por el Municipio de Quito, órgano rector del proyecto, para ello es necesario el sentar parámetros de aplicación sobre el territorio.



Figura 108 Edificabilidad propuesta por el Municipio de Quito
Fuente: Elaboración propia en base a planeamiento existente

- **Criterios de transformación morfológica**

La intervención en las manzanas conlleva criterios de transformación y cambio sobre ellas así como cesión de espacios para el desarrollo de ejes conectores del entorno del Parque Bicentenario, su relación con espacios públicos existentes y espacios abiertos para generación de la continuidad planteada en el esquema conector propuesto a manera de líneas de atado longitudinales y transversales para los cuales se esquematiza y propone un modelo tipológico de transformación parcelaria en el actual amanzanamiento evidentemente susceptible a cambio de acuerdo a los factores condicionantes que pudiera presentarse en el territorio.

Cambio del tamaño del lote mínimo existente de 300 a 600 metros para vialidad de una nueva edificabilidad

Deberán unificarse un mínimo de 2 lotes para la obtención del lote mínimo por iniciativa de los propietarios, intervención privada o del órgano rector.

Podrán unificarse la totalidad de lotes existentes en una manzana para la conformación de manzanas compactas o cerradas con existencia de patio central de ser necesario o planificado

Podrán unificarse la totalidad de lotes existentes en el frente de una manzana para conformación de bloques continuos unitarios

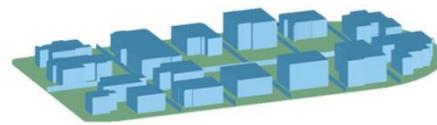
Las nuevas parcelas podrán implantar inmuebles de 12 a 16 pisos de tipología mixta como lo expresa el planeamiento, respetando el actual modo de emplazamiento aislado retiros laterales y posteriores de 4 metros y frontal de 6 metros como mínimo si estas se ubican en vías principales para el desarrollo del equipamiento urbano correspondiente a los ejes de atado del sistema al que hacemos referencia.

Los postulados expresados anteriormente son criterios de referencia para la vialidad de la edificabilidad propuesta sobre los actuales barrios ubicados en el entorno del Parque Bicentenario como se muestra en la figura 108.

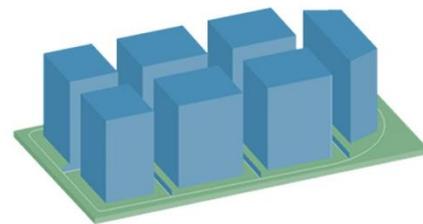
• **MODELOS DE PARCELACION Y MORFOLOGIA**



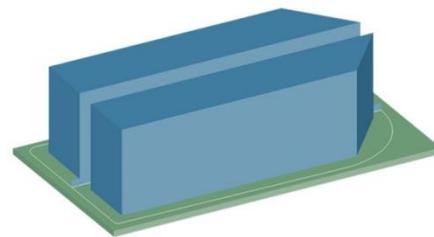
ACTUAL



PAREADA



CONTINUA



COMPACTA

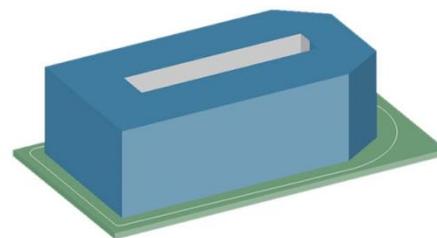


Figura 109 Posibilidades de parcelación y morfología
Fuente: Elaboración Propia

6

CONCLUSIONES

Conclusiones

- Los procesos de apropiación en los elementos urbanos reciclados que manifiestan un nuevo uso de carácter público y resultan nuevos en el territorio es decir que no poseen características de apropiación por apego, históricos o de querencia están adeptos a la programación utilitaria de equipamientos y actividades en los mismos además de la fácil accesibilidad, relación y sumamente importante la integración con los sistemas construidos ya existentes en la ciudad para la obtención de apropiación por parte del usuario.
- Los proyectos “proceso” es decir de implementación gradual en el transcurso del tiempo mediante etapas o fases conlleva cambios de uso, y morfológicos en la ciudad a medida que el mismo se desarrolla, por lo cual posee el riesgo de rechazo o pérdida de la identidad de uso tanto de lo existente como de lo nuevo, por ello es necesario el planeamiento de cambio de lo existente en consonancia con lo nuevo y viceversa planificar las distintas etapas con elementos integradores a lo existente dentro de sistemas unificadores en el territorio.
- Los casos de éxito en el reciclaje del espacio arquitectónico y urbano son aquellos que se apegan a los preceptos de *reducir, reciclar, reutilizar, repensar*, generando una puesta en valor del objeto intervenido o reutilizado dentro de una planificación detallada con el aprovechamiento al máximo de los elementos reutilizables, potenciándolos o fortaleciéndolos en los procesos de planificación, diseño y ejecución para que sean elementos dinamizadores en la ciudad sean adaptables y aceptados en la misma.
- EL proyecto Parque Bicentenario, tiene como potencial para la obtención de sus objetivos particulares el poder integrar los frentes de la ciudad en cuanto sus intervenciones respondan a un sistema integrador con la misma, los espacios públicos existentes y el cambios morfológico, creando una ruptura de barreras físicas con elementos atractivos que claramente muestren los ejes de continuidad en el espacio para uso habitual del usuario, evitar el concepto de obsolescencia y desapego del espacio urbano por parte del usuario y se mimetice en la ciudad con la cotidianidad de uso, recreacional y cultural como el referente citado “High Line”

7 Bibliografía

[/www.mapsopen.com](http://www.mapsopen.com). 2016. mos. [En línea] 2016.
<http://www.mapsopen.com/ecuador-location-map.html>.

Agencia Publica de Noticias del Ecuador y Suramerica. 2013. andes.info.ec. [En línea] 1 de Marzo de 2013. [Citado el: 15 de 7 de 2016.]
<http://www.andes.info.ec/es/sociedad/parque-bicentenario-quito-impulsar%C3%A1-ciudad-sustentable.html>.

Arquitectura Activa. 2016. Arquitectura en Red. [En línea] 2016.
<http://www.arqred.mx/blog/2010/01/13/reciclaje-urbano/parque-fundidora/>.

Ashby, M. F. 2009. *Materials and the environment*. Elsevier, Oxford : Eco-informed material choice, 2009.

Castro, Arq. Framer. 2012. Proyectos 6 Apuntes de Arquitectura. *Intervención Urbana. Proyecto: High Line, New York*. [En línea] 2012.
<https://proyectos6apuntes.wordpress.com/acerca-de/intervencion-urbana-proyecto-high-line-new-york/>.

David, Joshua y Hammond, Robert. 2011. *HIGH LINE, The inside Story of New York City's Park in the sky*. New York City : Straus an Giroux, 2011.

de arquitectura, creo. 2013. mayradelcisne.wordpress.com. [En línea] 6 de 5 de 2013.
<https://mayradelcisne.wordpress.com/2013/05/06/parque-bicentenario/>.

Echar a perder. Un analisis del deterioro. **Lynch, Kevin. 2005.** Barcelona : GG, 2005.

Empresa publica metropolitana de movilidad y obras publicas. 2013. EPMMOP. [En línea] 23 de mayo de 2013. [Citado el: 2 de agosto de 2016.]
<http://www.epmmop.gob.ec/epmmop/index.php/sala-de-prensa/boletines-de-prensa/item/778-parque-bicentenario-funcionar%C3%A1-normalmente?tmpl=component&print=1>.

Espacios de oportunidad. El reciclaje urbano en el contexto de la renovación del hábitat social en Francia. **Chacon, Eva, Valero Ramos, Elisa y Valverde Espinosa, Ignacio. 2012.** 77-94, Sevilla : s.n., 2012, Vol. 5.

<http://www.infobae.com>. 2013. Infobae. [En línea] 14 de Diciembre de 2013.
<http://www.infobae.com/2013/12/14/1529649-reciclaje-urbanistico-cuando-la-historia-y-la-arquitectura-pesan/>.

La apropiación del espacio: una propuesta teorica para comprender la vinculacion entre las personas y los lugares. **Vidal Moranta, Tomeu y Pol Urrutia, Enric. 2005.** 3, Barcelona : Universitat de Barcelona, 2005, Anuario de Psicologia, Vol. 36. 281-297.

Lillo Navarro, Manuel. 2010. *Reciclaje de infraestructuras obsoletas.* Valencia : Instituto universitario de restauracion del patrimonio de la UPV, 2010.

Monedero, Miguel Martinez. 2012. *Reciclaje de arquitectura vs restauracion arquitectonica, ¿herramientas contrapuestas?* oviedo : s.n., 2012. Vol. 5. 23-33.

Navarro Bosch, Ana. 2016. *Estrategias de reciclaje arquitectonico.* Valencia : Universidad politecnica de Valencia, 2016.

OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA. PATRIMONIO NATURAL, CULTURAL Y PAISAJÍSTICO, CLAVES PARA LA SOSTENIBILIDAD TERRITORIAL.

playasRD.com. 2010. overblog. [En línea] 13 de enero de 2010. [Citado el: 13 de agosto de 2016.] <http://playasrd.over-blog.es/article-reciclaje-arquitectura-42835955.html#>.

Reig, Ignacio Bosch. 2015. *El paradigma de la escasez como principio creativo en el proyecto arquitectonico.* Valencia : Universidad politecnica de Valencia, 2015.

Sanchez, Carla. 2012. arquitecturaecuatoriana.blogspot. [En línea] 2012. [Citado el: 8 de 10 de 2016.] <http://arquitecturaecuatoriana.blogspot.com.es/2012/01/ernesto-bilbao.html>.

Schnaidt Esterio, Ximena. 2009. High Line New York, se Inaugura un Proyecto Ciudadano. *Plataforma Urbana.* [En línea] 2009. <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/06/24/high-line-new-york-se-inaugura-un-proyecto-ciudadano/>.

Secretaria Metropolitana de territorio, Habital y Vivienda. Marzo 2011. *Transformacion urbanistica sustntable del sector Aeropuerto Mariscal Sucre - Diagnostico.* Quito : Secretaria Metropolitana de territorio, Habital y Vivienda, Marzo 2011.

Torres, Eduardo. 2009. la Clvdad viva. [En línea] 18 de diciembre de 2009. [Citado el: 9 de septiembre de 2016.] apropiación versus usos del espacio público. <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=3465>.

Valencia, Nicolás. 2014. Plataforma Arquitectura. *Recorre el inaugurado High Line Nueva York en 33 fotografías de Iwan Baan.* [En línea] 24 de septiembre de 2014. [Citado el: 8 de agosto de 2016.] <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/627605/recorre-el-inaugurado-high-line-nueva-york-en-33-fotografias-de-iwan-baan>.

wikiarquitectura. 2010. es.wikiarquitectura. [En línea] 2010. https://es.wikiarquitectura.com/index.php/Parque_High_Line_New_York.