

## 2.1. PARQUE Y BORDE URBANO DE PRIMER IMPACTO

### 2.1.1. CENTRALIDADES

#### 2.1.1.1. CENTRALIDADES ACTUALES DE LA CIUDAD

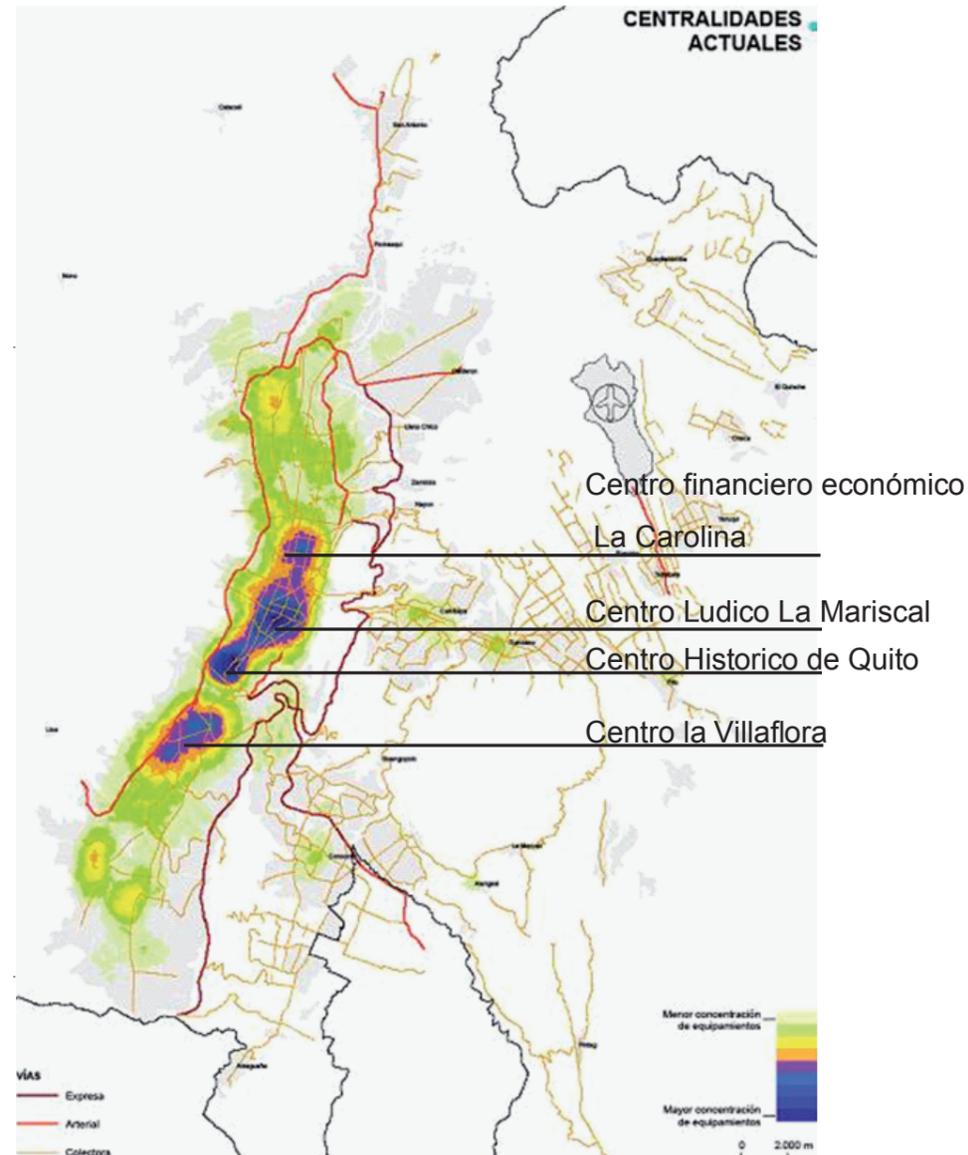


Figura 24. Centralidades actuales de la ciudad de Quito.  
Fuente: DMQ. Plan general de desarrollo territorial (2005).

Entre los años 2006 y 2007 el municipio del distrito metropolitano de Quito emprendió el proyecto de reubicación del aeropuerto Mariscal Sucre a la zona de Tababela - Puembo. Este proyecto pretende mejorar la dotación de infraestructura aeroportuaria para Quito y el mejoramiento de su competitividad internacional.

Se estima que la construcción del nuevo aeropuerto concluirá en el 2012 y operará entre el 2012 - 2013. Esto significa que los terrenos del actual aeropuerto "Mariscal Sucre" quedarán vacantes. En el 2007 el Municipio de Quito emitió una Ordenanza que determinó que dichos terrenos deberán servir para la construcción de un parque de carácter zonal (El parque del lago). La reubicación del aeropuerto "Mariscal Sucre" representa una gran oportunidad para Quito, especialmente para el norte de la ciudad; será posible reestructurar el territorio que ha venido sufriendo afectaciones y limitaciones por la operación de dicho equipamiento.

#### 2.1.1.2. IMPLANTACION DE UN NUEVO CENTRO URBANO PARA LA CIUDAD

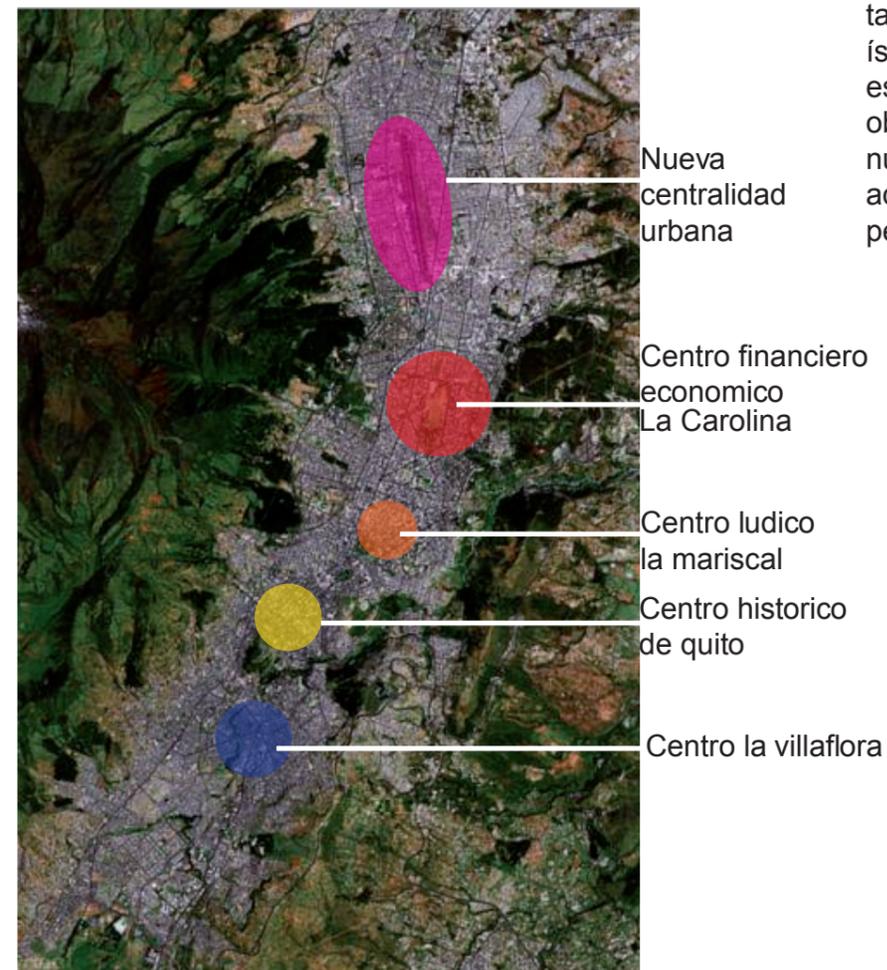


Figura 25. Implantación de un nuevo centro urbano.  
Fuente: Udla, Taller 9no nivel de Arquitectura (2011).

El presente trabajo representa un esfuerzo teórico que parte del reconocimiento de las actuales estructura espacial urbana y morfología del sector de afectación. Define un área de afectación inmediata o de borde dentro de la cual se ha concentrado el estudio de reurbanización, misma que se espera podría ser el modelo de reordenamiento territorial de toda su área de afectación.

Adicionalmente, comprende un estudio específico del proyecto "parque del lago", la evaluación referencial de equipamientos similares en diferentes ciudades del mundo y sobre la base del reconocimiento de los factores que los han convertido en los más visitados o los más conocidos del mundo, formula una propuesta de diseño del parque cuyos equipamientos, tratamientos funcionales y propuestas paisajísticas pretenden ajustarse a las características propias del sector y a los requerimientos de este parque zonal; todo esto, en el marco de los objetivos institucionales y de ciudad de hacer que el nuevo parque se constituya en un equipamiento que además aporte a mejorar las condiciones de competitividad de la ciudad de Quito.

**2.1.1.3. CENTRALIDADES URBANAS ACTUAL**

- LOTES QUE CAMBIAN
- LOTES QUE SON PERCEPTIBLES AL CAMBIO
- CORREDORES DE CENTRALIDAD
- ATRACTORES

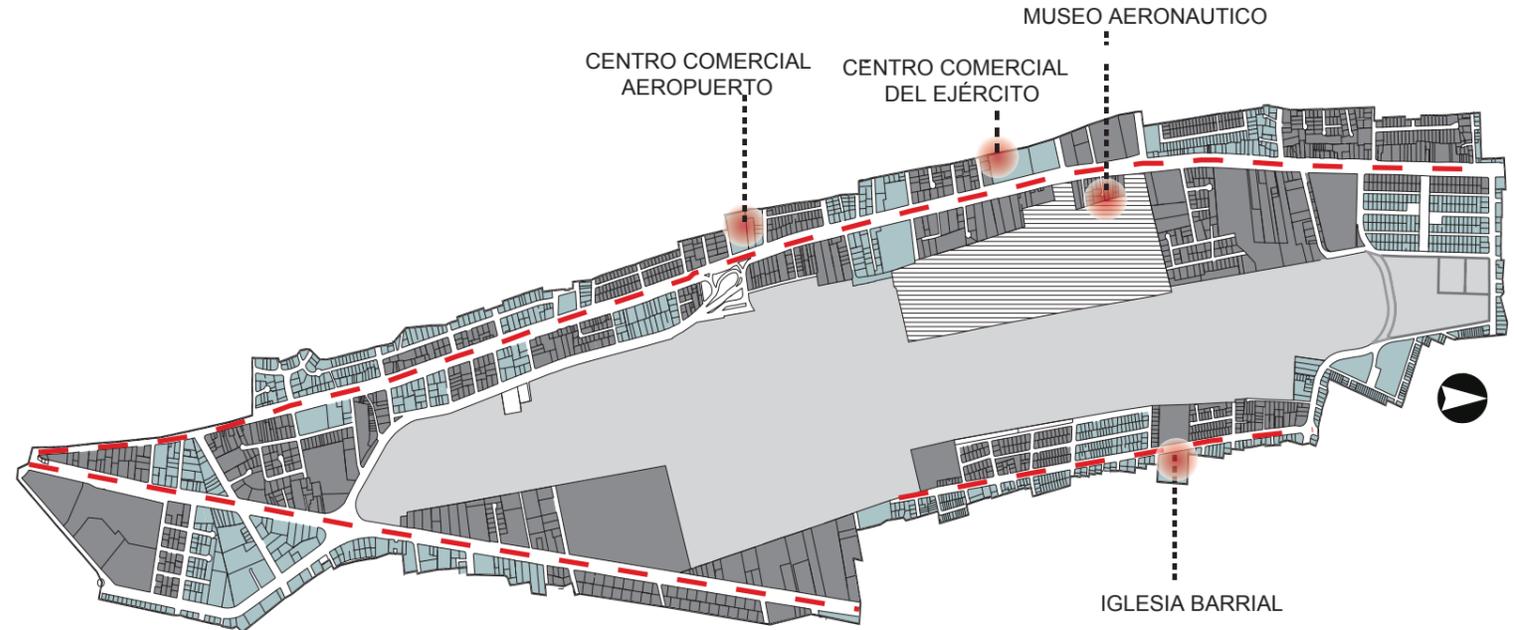


Figura 26. Centralidades urbanas actuales.  
Fuente: Udla, Taller 9no nivel de Arquitectura (2011).

- Existen tres corredores de centralidades que destacan a la zona del actual aeropuerto:  
Avenida real audiencia  
Avenida de la prensa  
Avenida galo plaza lasso
- Los corredores de centralidad se destacan por la variedad de comercio y de equipamientos que por lo tanto existen varios atractores de actividades.

- Las vías que son corredores de centralidad son importantes ya que conectan a la ciudad longitudinalmente.
- En toda la zona de estudio existen barrios residenciales que poseen tiendas o comercio que equipan a los barrios.
- La zona de estudio posee equipamientos tales como la iglesia del colegio julio maría matovelle, el centro comercial del ejercito y el centro comercial del aeropuerto.

**CENTRALIDADES URBANAS PROPUESTAS**

- Prolongación de vías para crear una conexión entre los corredores de centralidad.
- En a zona de borde se crean nuevos quipamientos.
- Dentro del parque se proporcione la implantación de un nuevo centro de convenciones y otros equipamientos compatibles con el uso recreativo.

- LOTES QUE CAMBIAN
- LOTES QUE SON PERCEPTIBLES AL CAMBIO
- CORREDORES DE CENTRALIDAD
- CORREDORES DE CENTRALIDAD
- ATRACTORES

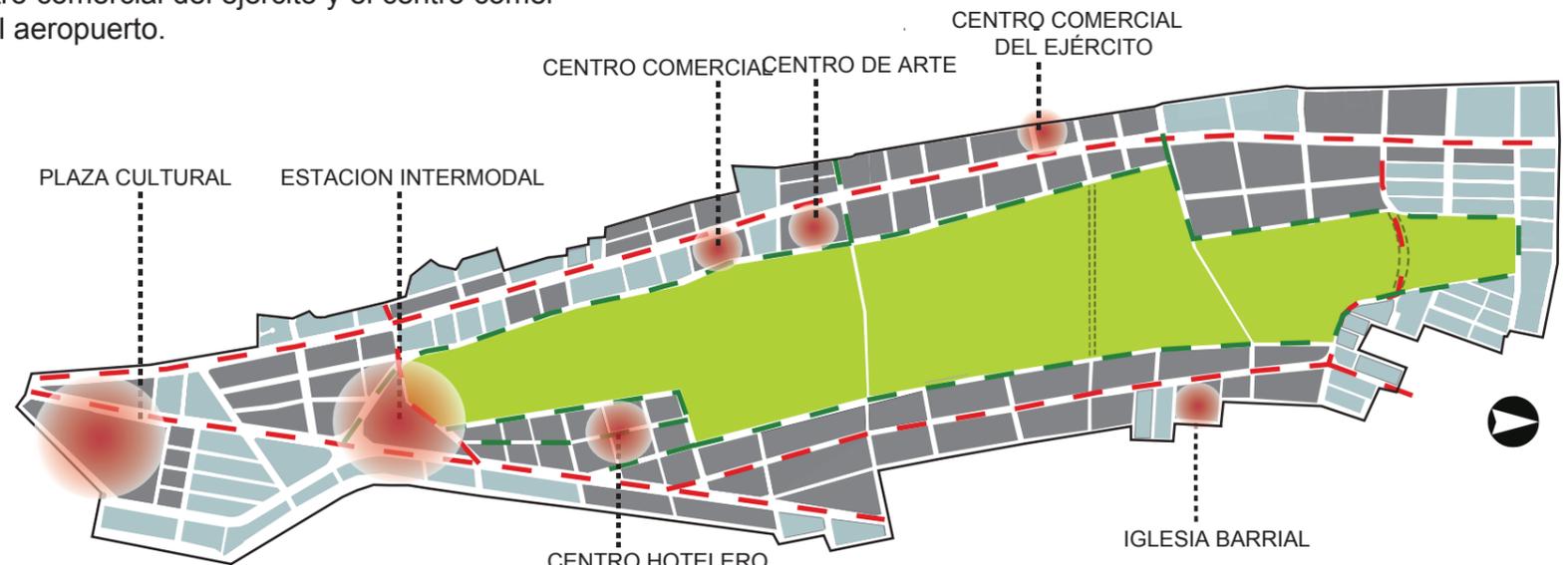


Figura 27. Centralidades propuestas.  
Fuente: Udla, Taller 9no nivel de Arquitectura (2011).