

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Arquitectura y Diseño Interior

**Preservar la Memoria, Museo Base Aérea
“Mariscal Sucre”
Proyecto de Investigación**

Bryan Patricio Macas Ordoñez

Arquitectura

Trabajo de titulación presentado como requisito
para la obtención del título de Arquitecto

Quito, 3 de diciembre de 2018

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ
COLEGIO DE ARQUITECTURA Y DISEÑO INTERIOR

**HOJA DE CALIFICACIÓN
DE TRABAJO DE TITULACIÓN**

Preservar la Memoria, Museo Base Aérea “Mariscal Sucre”

Bryan Patricio Macas Ordoñez

Calificación:

Nombre del profesor, Título académico

John Dunn Insua, Arquitecto

Firma del profesor

Quito, 3 de diciembre de 2018

Derechos de Autor

Por medio del presente documento certifico que he leído todas las Políticas y Manuales de la Universidad San Francisco de Quito USFQ, incluyendo la Política de Propiedad Intelectual USFQ, y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo quedan sujetos a lo dispuesto en esas Políticas.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Firma del estudiante:

Nombres y apellidos:

Bryan Patricio Macas Ordoñez

Código:

00112190

Cédula de Identidad:

1718165002

Lugar y fecha:

Quito, 3 de diciembre de 2018

RESUMEN

El Distrito Metropolitana de Quito, cuenta a disposición de la ciudadanía más de 30 aeronaves de la Fuerza Aérea Ecuatoriana – F.A.E. Estas unidades se encuentran de baja y algunas pertenecen al Patrimonio de la Aviación Civil. Se encuentran en las instalaciones de la antigua Base Aérea “Mariscal Sucre” a cargo de la F.A.E y son parte del inventario del Museo existente que se emplaza en el extremo superior derecho.

La memoria se basa en el recuerdo intangible de hechos memorables o históricos, mediante el cual el ser humano es participe de situaciones que en algún momento haya vivido. Preservar la memoria de lo que algún día fue el ex aeropuerto “Mariscal Sucre” y ahora llamado “Parque Bicentenario”.

El proyecto busca preservar la memoria histórica otorgando un museo aéreo y un centro cultural para el deleite de la ciudadanía y que este a su vez sea una puerta de ingreso al nuevo Parque Bicentenario del lado noroccidente. Otorgar a la comunidad ecuatoriana un museo histórico

El proyecto consiste en preservar la memoria de lo que fue antiguamente el ex aeropuerto de Quito, y que en la actualidad es conocido como Parque Bicentenario.

Palabras clave: memoria, hechos, recuerdos, preservar, Fuerza Aérea Ecuatoriana, aviación, museo, F.A.E, Parque Bicentenario.

ABSTRACT

The Metropolitan District of Quito, has a provision of citizenship more than 30 aircraft of the Ecuadorian Force - F.A.E. These units are out of service, and some belong to the heritage of civil aviation. They are located in the facilities of the old "Mariscal Sucre" Air Base, under the responsibility of the F.A.E and they are part of the inventory of the existing Museum located in the upper right corner.

The memory is based on the intangible memory of historical or memorable events, through which the human being is involved in situations that at some point he has lived. Preserve the memory of what was once the former airport "Mariscal Sucre" and now actually called "Bicentenario Park".

The project seeks to preserve the historical memory by offering an air museum and a cultural center for the enjoyment of the citizenship and that this in turn is a gateway to the new Bicentenario Park on the north-west side. Grant the Ecuadorian community a historical museum.

The project consists of preserving the memory of what was formerly the former airport of Quito, and which is now known as Bicentenario Park.

Key words: memory, memorable events, preserve, historical memory, Air Force, aircraft, F.A.E, Bicentenario Park.

TABLA DE CONTENIDO

Resumen	jError! Marcador no definido.
Abstract	jError! Marcador no definido.
Introducción	11
Memoria – Reseña Historica	12
Antecedentes Historicos	16
Inventario aeronaves – F.A.E	17
Plan Concurso “Parque del Lago”	25
Marco Teórico	27
Memoria Fotográfica	28
Contexto Inmediato.....	31
Conflictos Urbanos	36
Precedentes	37
Análisis	41
Análisis Sectorial	42
Movilidad	45
Análisis vial	47
Desarrollo Propuesta	51
Referencias Bibliográficas	59
Anexos: Perspectivas/Renders	60

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Diagrama inicio campo de aviación. Concurso Parque del Lago.....	Pág. 11
Figura 2. Diagrama desarrollo y consolidación del sector.....	Pág. 12
Figura 3. Diagrama Plan Masa. Concurso Parque del Lago.....	Pág. 12
Figura 4. Cronología - Hechos Históricos. Aeropuerto Internacional de Quito.....	Pág. 13
Figura 5. Antiguo Aeropuerto de Quito.....	Pág. 14
Figura 6. Diagrama conservación de la unidad.....	Pág. 15
Figura 7. Diagrama conservación antigua autopista de aterrizaje.....	Pág. 15
Figura 8. North American Texan T6-D.....	Pág. 17
Figura 9. North American T-28 A.	Pág. 18
Figura 10. North American T-28 D.	Pág. 18
Figura 11. Lockheed T-33 Shooting Star.	Pág. 19
Figura 12. Gloster Meteor Fr. MK9.	Pág. 19
Figura 13. British Aerospace B.M 6 Canberra.	Pág. 20
Figura 14. Avion Mirage F1 FAE 807.	Pág. 20
Figura 15. Beechcraft Expeditor C-44.	Pág. 21
Figura 16. Apache Princess.	Pág. 21
Figura 17. PT-19A.	Pág. 22
Figura 18. Stinson V-77 Reliant "Ecuador II".	Pág. 22
Figura 19. I.A.I KFIR C2.	Pág. 23
Figura 20. Sepecat Jaguar.	Pág. 23
Figura 21. Dassault – Breguet Mirage F-1.	Pág. 24
Figura 22. Plan Masa. Concurso Parque del Lago.....	Pág. 25

Figura 23. Plan Masa. Concurso Parque del Lago.....	Pág. 26
Figura 24. Antiguo Aeropuerto de Quito.....	Pág. 28
Figura 25. Antiguo Aeropuerto de Quito.....	Pág. 28
Figura 26. Antiguo Aeropuerto de Quito.....	Pág. 29
Figura 27. Antiguo Aeropuerto de Quito.....	Pág. 29
Figura 28. Antiguo Aeropuerto de Quito.....	Pág. 30
Figura 29. Antiguo Aeropuerto de Quito.....	Pág. 30
Figura 30. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2003.....	Pág. 31
Figura 31. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2005.....	Pág. 31
Figura 32. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2008.....	Pág. 32
Figura 33. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2011.....	Pág. 32
Figura 34. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2013.....	Pág. 33
Figura 35. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2013.....	Pág. 33
Figura 36. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2014.....	Pág. 34
Figura 37. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2014.....	Pág. 34
Figura 38. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2016, diciembre.....	Pág. 35
Figura 39. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2016, diciembre.....	Pág. 35
Figura 40. Ex Aeropuerto de Quito.....	Pág. 36
Figura 41. Precedente 1.....	Pág. 37
Figura 42. Precedente 2.....	Pág. 38
Figura 43. Precedente 3.....	Pág. 39
Figura 44. Precedente 4.....	Pág. 40
Figura 45. Ubicación Parque Bicentenario.....	Pág. 41
Figura 46. Áreas verdes de transición dispuestas por el D.M.Q.....	Pág. 41

Figura 47. Contexto inmediato, plan masa y ex Base Aérea.....	Pág. 42
Figura 48. Usos de suelo.....	Pág. 42
Figura 49. Ejes con potencial ecológico en vías arteriales.....	Pág. 43
Figura 50. Ejes con potencial ecológico.....	Pág. 43
Figura 51. Ejes colectores complementarios.....	Pág. 44
Figura 52. Tratamientos urbanísticos.....	Pág. 44
Figura 53. Figura-Fondo.....	Pág. 46
Figura 54. Contraste Figura-Fondo.....	Pág. 46
Figura 55. Jerarquización Vial.....	Pág. 47
Figura 56. Jerarquización Vial.....	Pág. 48
Figura 57. Vías principales.....	Pág. 49
Figura 58. Vías interrumpidas por el Aeropuerto de Quito.....	Pág. 50
Figura 59. Nodos.....	Pág. 50
Figura 60. Organigrama.....	Pág. 51
Figura 61. Distribución espacial.....	Pág. 51
Figura 62. Corte esquemático. Espacial.....	Pág. 52
Figura 63. Corte Esquemático.....	Pág. 52
Figura 64. Diagramas Partido.....	Pág. 52
Figura 65. Diagramas en planta.....	Pág. 52
Figura 66. Diagramas conservación del contorno existente.....	Pág. 53
Figura 67. Diagramas composición volumétrica.....	Pág. 54
Figura 68. Subsuelo -1. Elaboración propia.....	Pág. 54
Figura 69. Planta Ingreso.....	Pág. 55
Figura 70. Segunda y tercera planta.....	Pág. 55

Figura 71. Cortes longitudinales.....	Pág. 56
Figura 72. Fachadas.....	Pág. 56
Figura 73. Axonometría explotada.....	Pág. 57
Figura 74. Detalle constructivo. Pabellón modelo.....	Pág. 58
Figura 75. Vista exterior.....	Pág. 60
Figura 76. Vista espacio público	Pág. 60
Figura 77. Vista espacio público	Pág. 61
Figura 78. Vista interior hacia el atrio central.....	Pág. 62
Figura 79. Vista interior desde el museo hacia el atrio central.....	Pág. 62
Figura 80. Vista interior hacia el Museo.....	Pág. 63
Figura 81. Vista interior del Museo.....	Pág. 64

INTRODUCCIÓN

Quito, es una ciudad que ha venido evolucionando a lo largo de los años. El constante cambio que ha sufrido la urbe quiteña se ha ido desarrollando una nueva perspectiva que involucra obligatoriamente a la sociedad. Uno de los factores principales de cambio dentro del contexto urbano, es la salida del antiguo Aeropuerto “Mariscal Sucre”, ubicado al Norte de la ciudad, y la implementación del nuevo Metro de Quito. El cambio y la transformación del lugar da el inicio a un nuevo trazado vial y abre nuevas oportunidades de poder interactuar en el lugar.

La arquitectura también juega un papel importante en este gran cambio, fundamentalmente la relación que existe actualmente se puede consolidar con las nuevas ordenanzas municipales para la zona del parque Bicentenario. La implementación y la dotación del espacio urbano en el antiguo aeropuerto de Quito, busca generar posibles medios de integración de los diferentes sectores que se encuentran alrededor del parque, al igual que abre la posibilidad de crear una mejor consolidación del espacio público con su entorno.

Memoria

La memoria, se integra al proyecto partiendo de un recuerdo, de un elemento físico, un elemento visual para los humanos, como es el caso de las aeronaves militares, algunas proclamadas patrimonio de la aviación ecuatoriana, principalmente son unidades que fueron utilizadas como aeronaves de combate, ambulancias aéreas, unidades de entrenamiento para paracaidistas, etc. Y a su vez participaron en diferentes sucesos históricos y en guerras victoriosas contra países vecinos.

Reseña Histórica

Antiguamente, Quito, en la época de la Colonia, era considerado hasta lo que hoy se conoce como la Av. Patria, Parque El Ejido. Hasta la década de 1930, la zona era un gran potrero, pero cuando comenzó a desarrollarse la aviación, se eligió ese sector para que puedan aterrizar los aviones. (Ortiz, Alfonso)

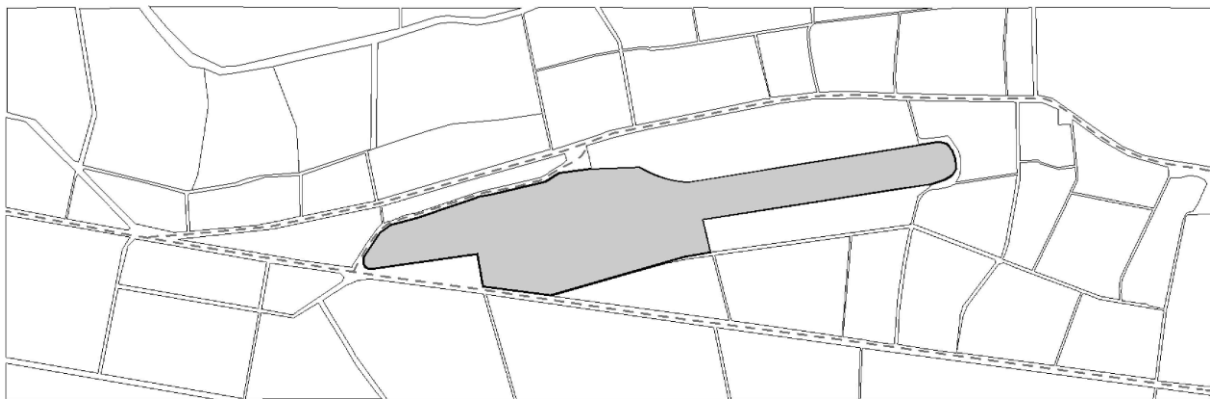


Figura 1. Diagrama inicio campo de aviación. Concurso Parque del Lago. Elaboración propia.

El campo de aviación estaba en el extremo norte, de lo que hoy en día se conoce como Parque Bicentenario. Era una pista de hierba, hasta que en 1960 se desarrolló un plan para poder modernizarlo y se empezó a construir el barrio “La Concepción”, uno de los barrios tradicionales de la Capital. (Ortiz, Alfonso)



Figura 2. Diagrama desarrollo y consolidación del sector. Elaboración Propia.

En 1970, comenzó a consolidarse poco a poco el sector, generando diferentes actividades de uso mixto, vivienda y comercio. Hasta que se originó el boom del comercio y locales comerciales en toda la zona. (Ortiz, Alfonso)

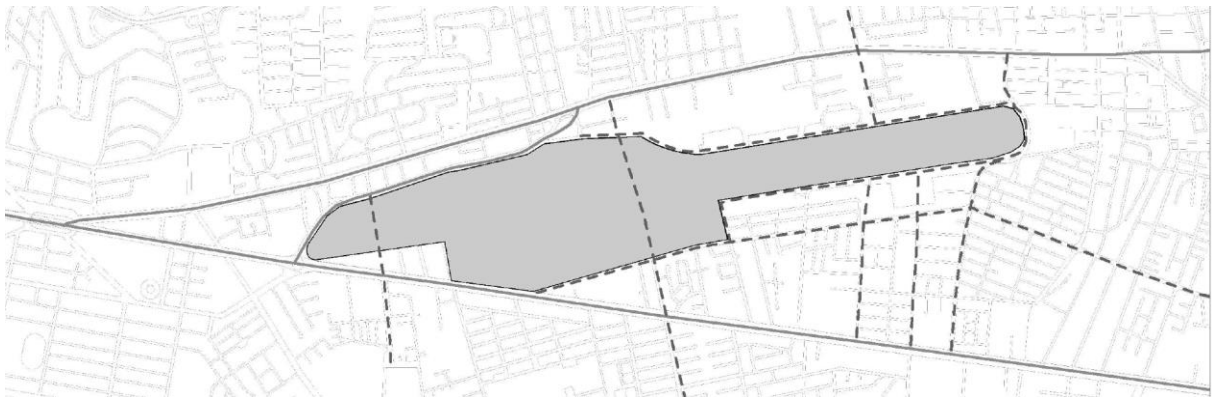


Figura 3. Diagrama Plan Masa. Concurso Parque del Lago. Elaboración propia.

Para el año 2008, el DMQ realizó un concurso para diseñar el nuevo parque, después de la salida del ex aeropuerto de Quito. En el año 2012 dejó de funcionar en las antiguas instalaciones el ex aeropuerto de Quito, donde todas sus actividades volvieron a funcionar normalmente en las nuevas instalaciones en Tababela.

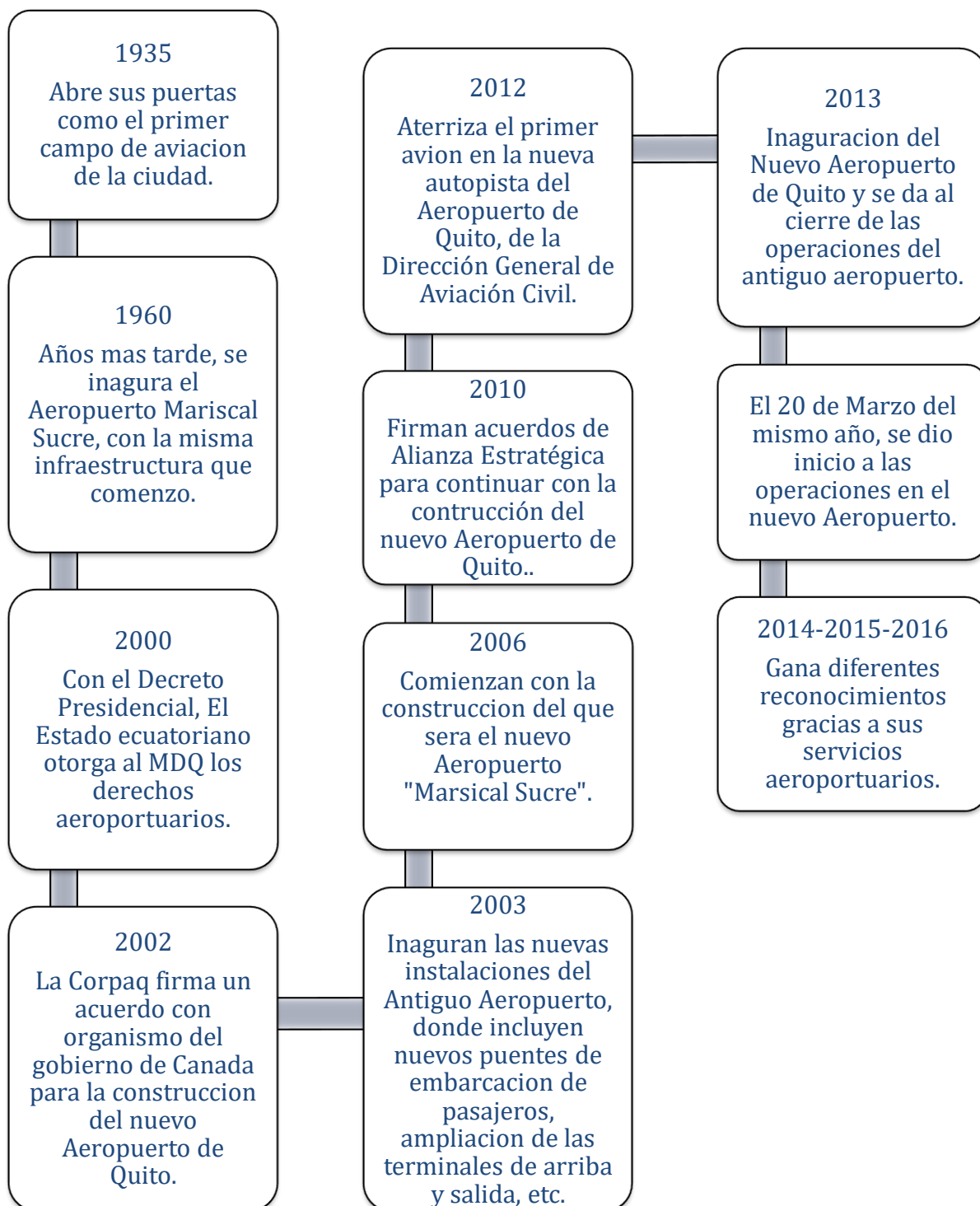


Figura 4. Cronología - Hechos Históricos. Aeropuerto Internacional de Quito. QUIPORT.

Elaboración propia. <http://aeropuertoquito.aero/es/historia.html>

La memoria urbana es la identidad de un lugar, su reseña histórica se ve marcada en posibles relaciones con el contexto, mantener un pasado, ya crea una retroalimentación de lo que fue anteriormente establecido.



Figura 5. Antiguo Aeropuerto de Quito. Fuente: Ecuador Aviation Photography.

Es un recuerdo de un espacio físico, que con los años ha ido evolucionando, pero se ha mantenido en las mismas condiciones de un espacio, de un lugar que ha permanecido en la memoria de los ciudadanos como algo simbólico pero presente y que aún vive.

Una de las razones de mantener esta memoria histórica, es seguir con esta continuidad de perímetro del área, en este caso, buscar y rescatar esta longitudinalidad de UNO SOLO, de un solo elemento que no exista una división de por medio, ya que se perdería esta consolidación de UNIDAD y que a su vez busca reintegrar el espacio con las demás actividades ya existentes en el lugar.

Antecedentes Históricos

Partiendo de la preservación de la memoria, a partir de esta gran superficie de aproximadamente 140 hectáreas, destinadas para diferentes actividades recreativas, culturales, sociales, etc.

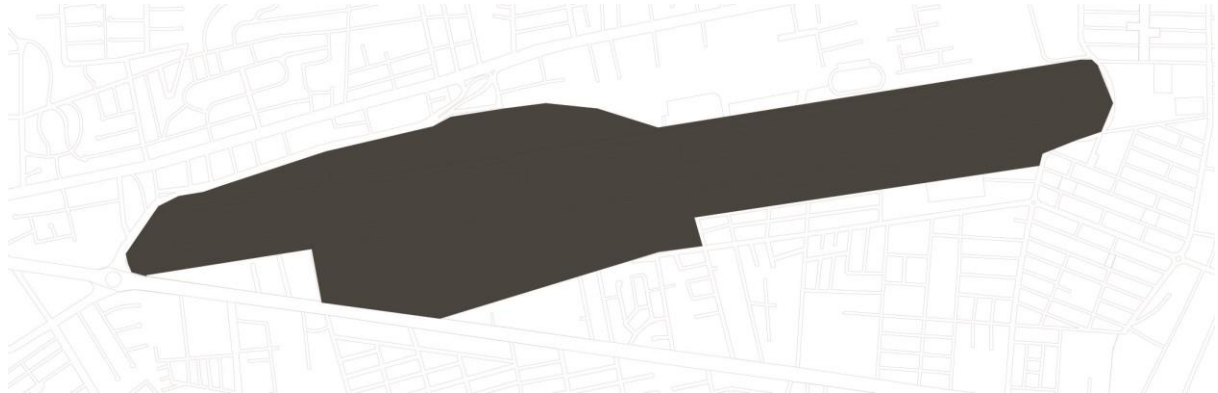


Figura 6. Diagrama conservación de la unidad. Elaboración propia.

La autopista también cuenta y es parte de hechos históricos importantes, entra como un elemento primordial para la conservación de la memoria; manteniendo así la superficie de la pista de aterrizaje; sería el caso, preservar sin modificar en su totalidad la antigua pista que por varios siglos han aterrizado aviones y han ocurrido hechos que han marcado la historia del país. Al igual que el ex terreno que estaba destinado para el aeropuerto ahora ya es visto como un gran espacio verde donde alberga en su totalidad una zona verde destinado a la recreación, cultural, social, etc.

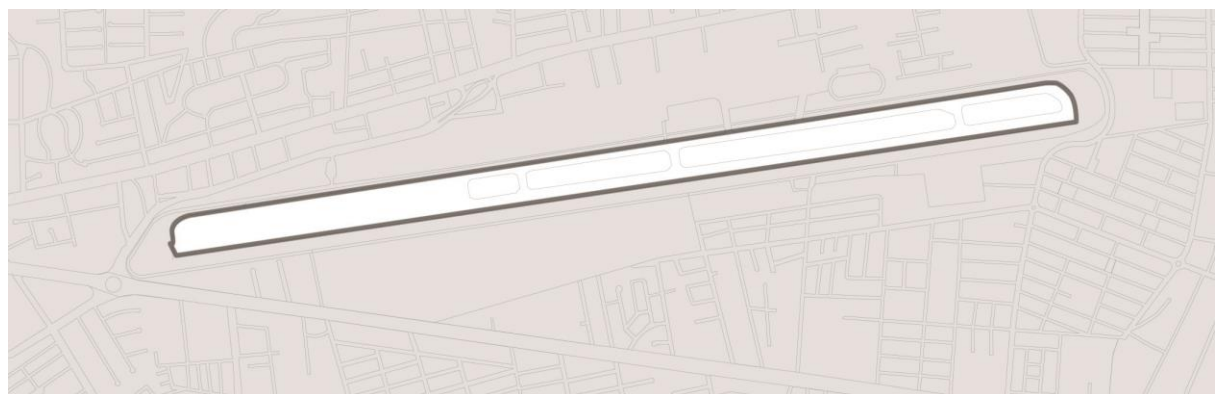


Figura 7. Diagrama conservación antigua autopista de aterrizaje. Elaboración propia.

Inventario de aeronaves de la Fuerza Aérea Ecuatoriana

Uno de los antecedentes históricos mas importantes y con mayor valor histórico son el inventario de las aeronaves de la F.A.E. La mayoría de estas aeronaves participaron en hechos históricos como las guerras de Paquisha, Cenepa, Segunda Guerra Mundial, Tahuantinsuyo, etc.

En la actualidad el inventario cuenta con mas de 30 unidades que fueron una pieza importante para la formación, entrenamiento y combate de la Fuerza Aérea. Entre ellos encontramos diferentes aeronaves que son parte del Patrimonio Cultural de la Aviación y la mayoría se encuentran dadas de baja, por el desgaste y la falta de mantenimiento que estas joyas históricas deberían tener. A continuación, se encuentran las aeronaves más representativas de la historia aérea de la F.A.E:

North American Texan T6-D



Figura 8. North American Texan T6-D. Elaboración propia.

North American T-28 A



Figura 9. North American T-28 A. Elaboración propia.

North American T-28 D



Figura 10. North American T-28 D. Elaboración propia.

Lockheed T-33 Shooting Star



Figura 11. Lockheed T-33 Shooting Star. Elaboración propia.

Gloster Meteor Fr. MK9



Figura 12. Gloster Meteor Fr. MK9. Elaboración propia.

British Aerospace B.M 6 Canberra



Figura 13. British Aerospace B.M 6 Canberra. Elaboración propia.

Avion Mirage F1 FAE 807



Figura 14. Avion Mirage F1 FAE 807. Elaboración propia.

Beechcraft Expeditor C-45



Figura 15. Beechcraft Expeditor C-44. Elaboración propia.

Apache Princess.



Figura 16. Apache Princess. Elaboración propia.

PT-19A



Figura 17. PT-19A. Elaboración propia.

Stinson V-77 Reliant "Ecuador II"

Figura 18. Stinson V-77 Reliant "Ecuador II". Elaboración propia.

Dassault – Breguet Mirage F-1



Figura 21. Dassault – Breguet Mirage F-1. Elaboración propia.

Plan Masa – Concurso Parque del Lago

El “Parque del Lago” fue un concurso internacional realizado por el DMQ, en el año 2008, que fue ganado por el Arq. Ernesto Bilbao, principalmente se enfoca en reactivar el lugar, dotando de diferentes actividades, las cuales son: Centro de Convenciones, Circo Social, Aquarium, Canchas Deportivas, Polideportivo, Reservorio, Zona Agrícola y la nueva Unidad Educativa Municipal “Sebastián de Benalcázar”. Esto conlleva al equipamiento del parque con diferentes actividades que se van desarrollando a lo largo del mismo. Se encuentran dispuestas a lo largo del perímetro y busca integrar a la comunidad con diferentes actividades de uso recreacional y cultural.



Figura 22. Plan Masa. Concurso Parque del Lago. Fuente: De arquitectura, creo. Ciudad, patrimonio y algo más.



Figura 23. Plan Masa. Concurso Parque del Lago. Fuente: De arquitectura, creo. Ciudad, patrimonio y algo más.

Lo importante del plan masa son las diferentes actividades que involucran un cambio, principalmente para la sociedad y el cambio que éste puede afectar positivamente para el lugar.

La movilidad también es un factor de cambio, ya que involucra la conexión del lado noroccidente con el lado nororiente del Parque Bicentenario, y a su misma vez articula estos ejes en sentido vertical con el parque, descongestionando las diferentes vías, principalmente la Av. Galo Plaza Lasso.

Recuperar la zona y elevar la plusvalía del lugar emerge en varios puntos, principalmente la reactivación, dividiendo en 3 o 4 etapas en sentido longitudinal al Parque. Esto permite que en la división pueda atravesar avenidas que en algún momento no llegaron a consolidarse de mejor manera, ya que existía el Aeropuerto. Lefebvre explica que “La mayor parte de la expansión del tejido urbano se ha hecho prolongando las calles existentes o bien

construyendo sin planeamiento riguroso previo.” (Lefebvre,1978) Esto quiere decir que, para poder expandir el tejido o trazado urbano del lugar, se debe partir con la prolongación de vías que llegue a conectarse con diferentes puntos de la ciudad, generando conexiones directas y que lleguen a consolidar un espacio de mejor manera.

Esto a su vez, permite que los barrios se reintegren, y se pueda obtener una conexión mediante una franja verde, en este caso el Parque del Lago.

Cada etapa alberga varias actividades de uso recreacional, cultural y social. Uniendo en cada etapa o punto a la comunidad en un mismo punto, como dice Henri Lefebvre: “Podríamos distinguir pues tres términos: sociedad, Estado, Ciudad”. Esto quiere decir que para poder unir diferentes espacios se debe diferenciar estos tres términos expuestos por Lefebvre, y así volver a unirlos.

Marco Teórico

Antecedentes – Línea de Tiempo: Parque Bicentenario

La transformación del contorno urbano del antiguo aeropuerto de Quito ha ido evolucionando poco a poco, con la incrementación de viviendas, crecimiento de la actividad comercial y automotriz, etc. “Los habitantes se desplazan hacia lejanas periferias, residenciales o productivas.” (Lefebvre, 1978) Antes Quito, se consideraba al norte hasta el Parque El Ejido, hasta ahí llegaba la ciudad, ya poco después, las haciendas que existían fueron compradas para poder construir y Quito fue creciendo tanto al norte como al sur, es por eso que antes para ir al antiguo Aeropuerto de Quito, los habitantes consideraban que era un viaje de paseo para poder llegar al Aeropuerto, ya que su lejanía en los años 30’s y 40’s era a las afueras de Quito.

Memoria Fotográfica

Fotos del antiguo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre - Quito



Figura 24. Antiguo Aeropuerto de Quito. Fuente: Ecuador Aviation Photography.



Figura 25. Antiguo Aeropuerto de Quito. Fuente: Ecuador Aviation Photography.



Figura 26. Antiguo Aeropuerto de Quito. Fuente: Ecuador Aviation Photography.



Figura 27. Antiguo Aeropuerto de Quito. Fuente: Ecuador Aviation Photography.



Figura 28. Antiguo Aeropuerto de Quito. Fuente: Ecuador Aviation Photography.



Figura 29. Monumento del Labrador. Fuente: Ecuador Aviation Photography.

Contexto Inmediato



Figura 30. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2003. Fuente: Google Earth.



Figura 31. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2005. Fuente: Google Earth.

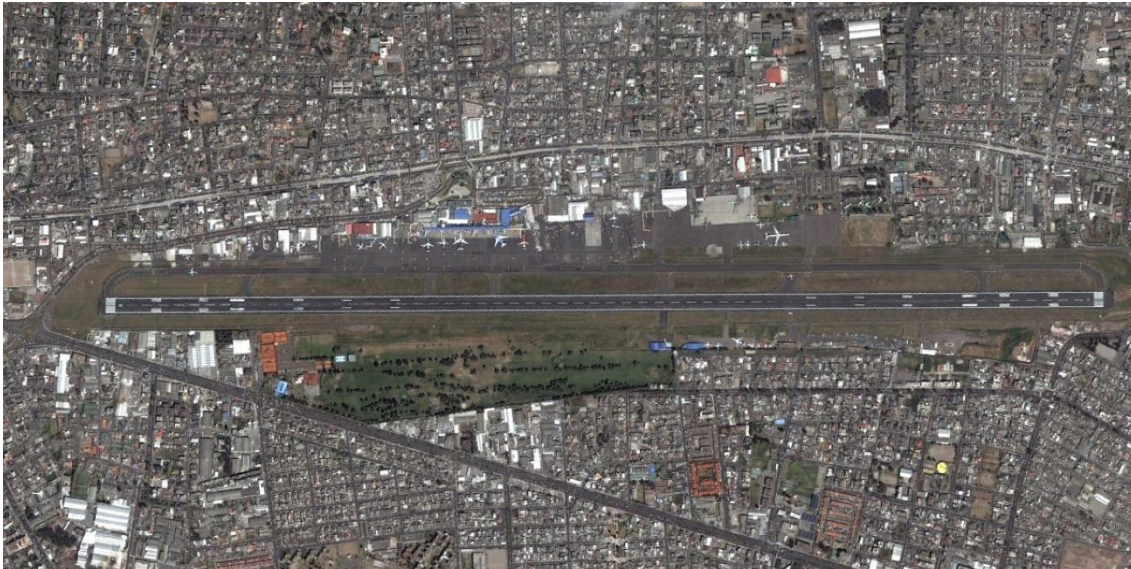


Figura 32. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2008. Fuente: Google Earth.

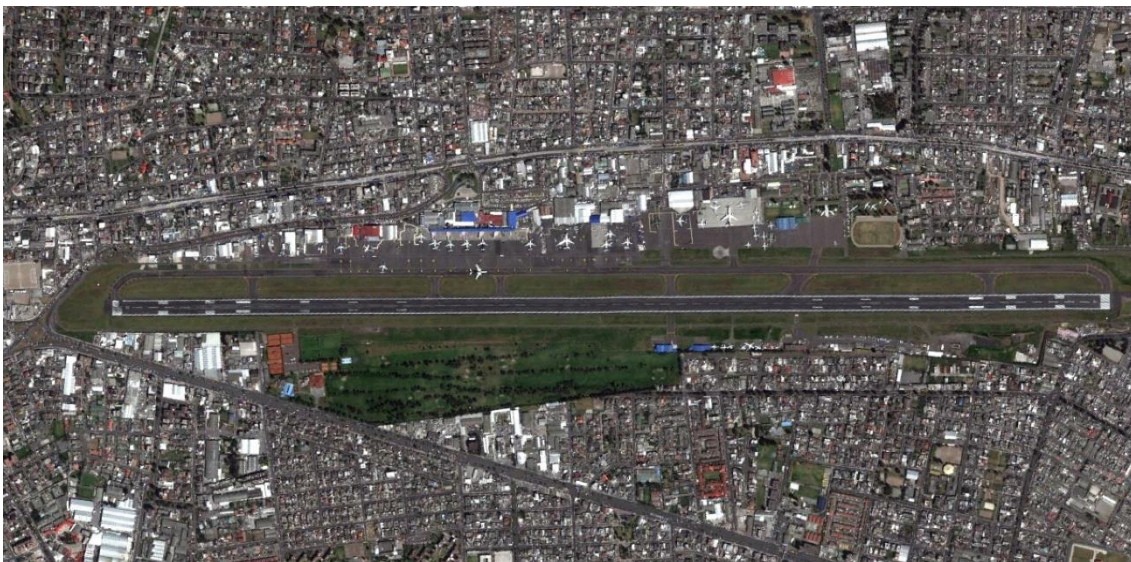


Figura 33. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2011. Fuente: Google Earth.



Figura 34. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2013. Fuente: Google Earth.

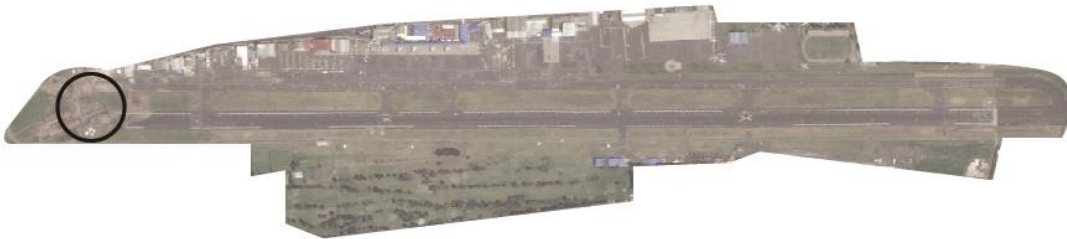


Figura 35. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2013. Fuente: Google Earth.

En el año 2013, arrancaron con la construcción de la primera etapa aprobada por el MDQ, que se enfoca en la nueva Estación Norte del Metro de Quito.



Figura 36. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2014. Fuente: Google Earth.



Figura 37. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2014. Fuente: Google Earth.

En el año 2014, se puede observar el cambio y los avances de la primera etapa, construcción de la Estación Norte de Quito y la prolongación de la calle Isaac Albéniz, de este a oeste.

Las antiguas instalaciones donde funcionaba el aeropuerto de Quito, aún se mantienen hasta en la actualidad.



Figura 38. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2016, diciembre. Fuente: Google Earth.



Figura 39. Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre. Año 2016, diciembre. Fuente: Google Earth.

Se puede observar la consolidación de la nueva Estación Norte y la apertura de la calle Isaac Albéniz.

CONFLICTOS URBANOS

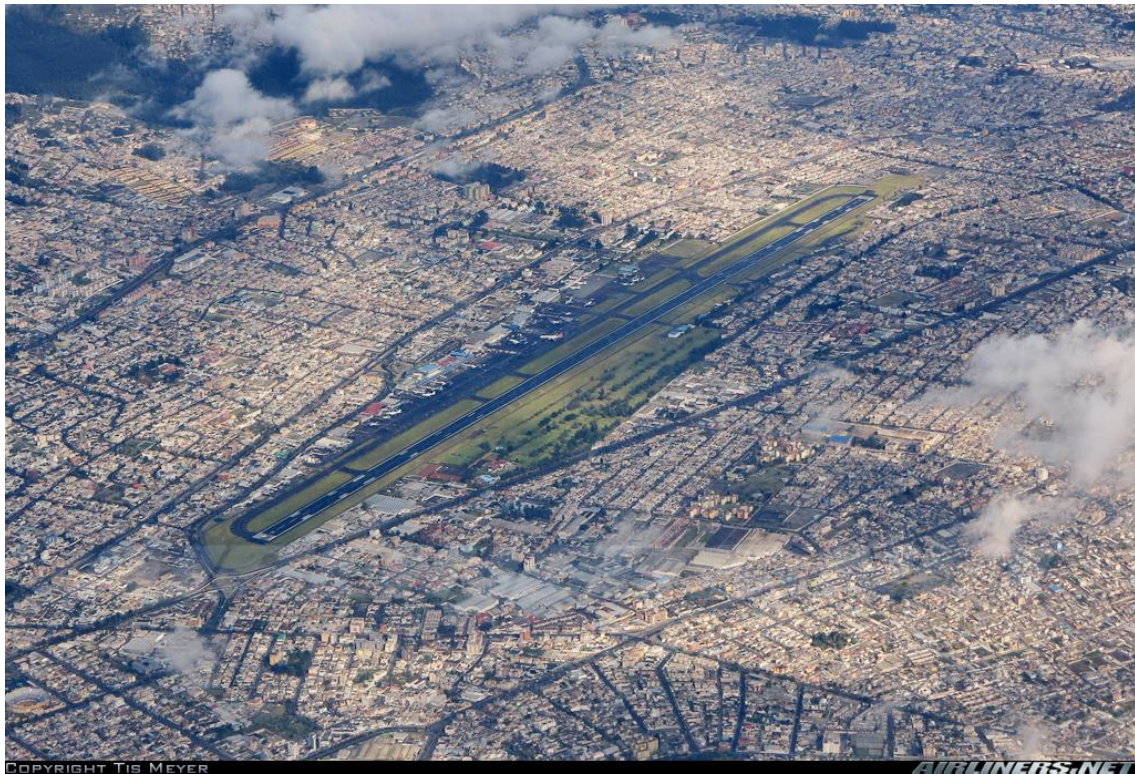


Figura 40. Ex Aeropuerto de Quito. Fuente: Airliners

Los conflictos urbanos se dan de diferentes maneras en cualquier parte del mundo, en países desarrollados como en países subdesarrollados, pero son latentes, están presentes.

Los conflictos urbanos son un síntoma que se establece en la relación cuando las grandes urbes comienzan a crecer exponencialmente, sin un uso establecido en varios puntos o sin un reglamento que a futuro sirva desde una perspectiva consiente del ser humano.

Llegar a generar una crítica a las grandes urbes por falta de un plan masa a futuro o de una igualdad de sectores ya establecidos, es una forma de organizar de mejor manera un trazado que ya está establecido y enfocarse en un programa, en un uso de suelo destinado a personas donde se asocien y compartan el mismo espacio, pero con diferentes actividades recreativas, sociales y culturales.

Precedentes

Museo de Arte Guggenheim

Se encuentra localizado en Nueva York, E.E.U.U. Construido por el Arq. Frank Lloyd Wright. Un gran volumen circular es el contenedor del proyecto, donde este a su vez alberga un gran atrio central y a su alrededor se encuentra una circulación espiral donde se van conformando los diferentes espacios.

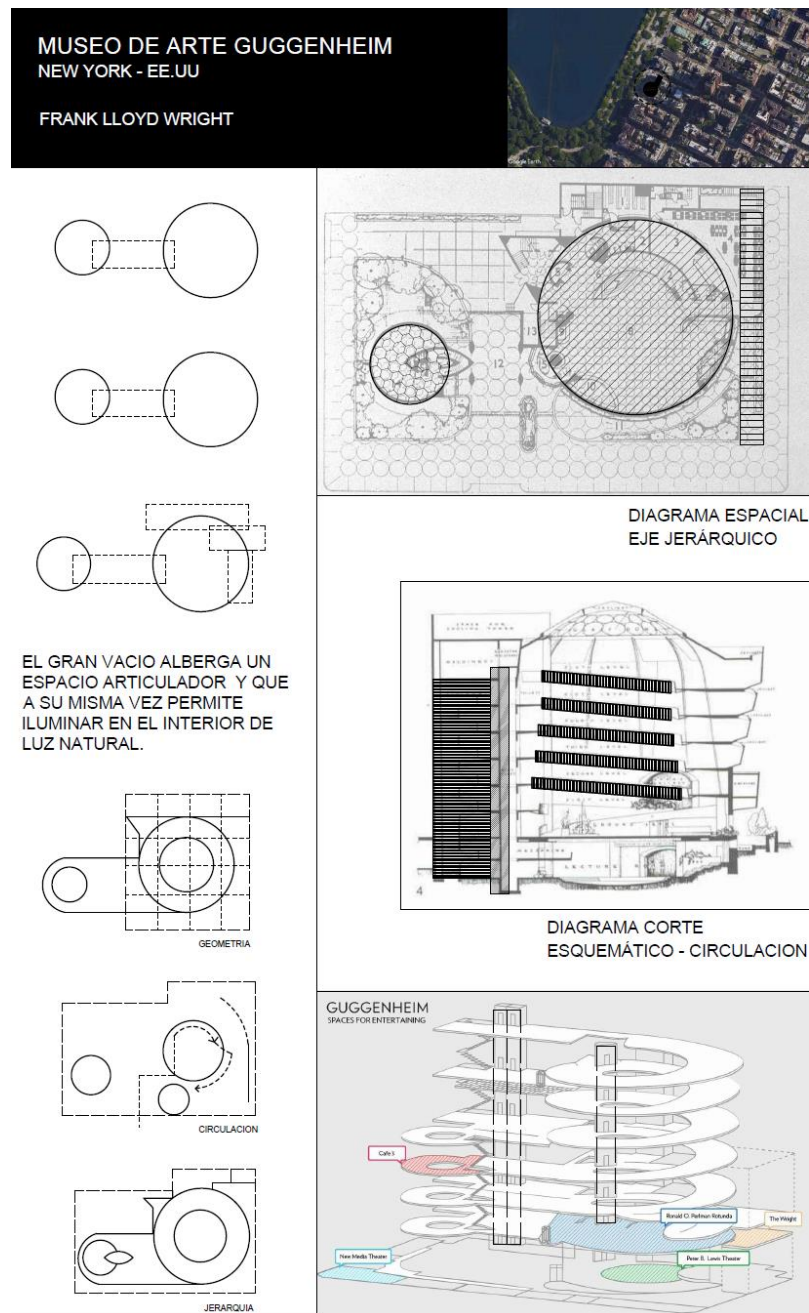


Figura 41. Precedente 1. Elaboración propia.

Louis Khan, hace una critica a uno de sus museos favoritos, y hace énfasis en la perspectiva y la profundidad que posee este gran espacio jerárquico, porque no relacionarse como un espacio que articule todo el proyecto.

Museo Nacional del Aire y el Espacio Smithsonian

Se localiza en Washington D.C, E.E.U.U. Construido por la firma de arquitectos Gyo Obata of Hellmuth, Obata Kassabaum.

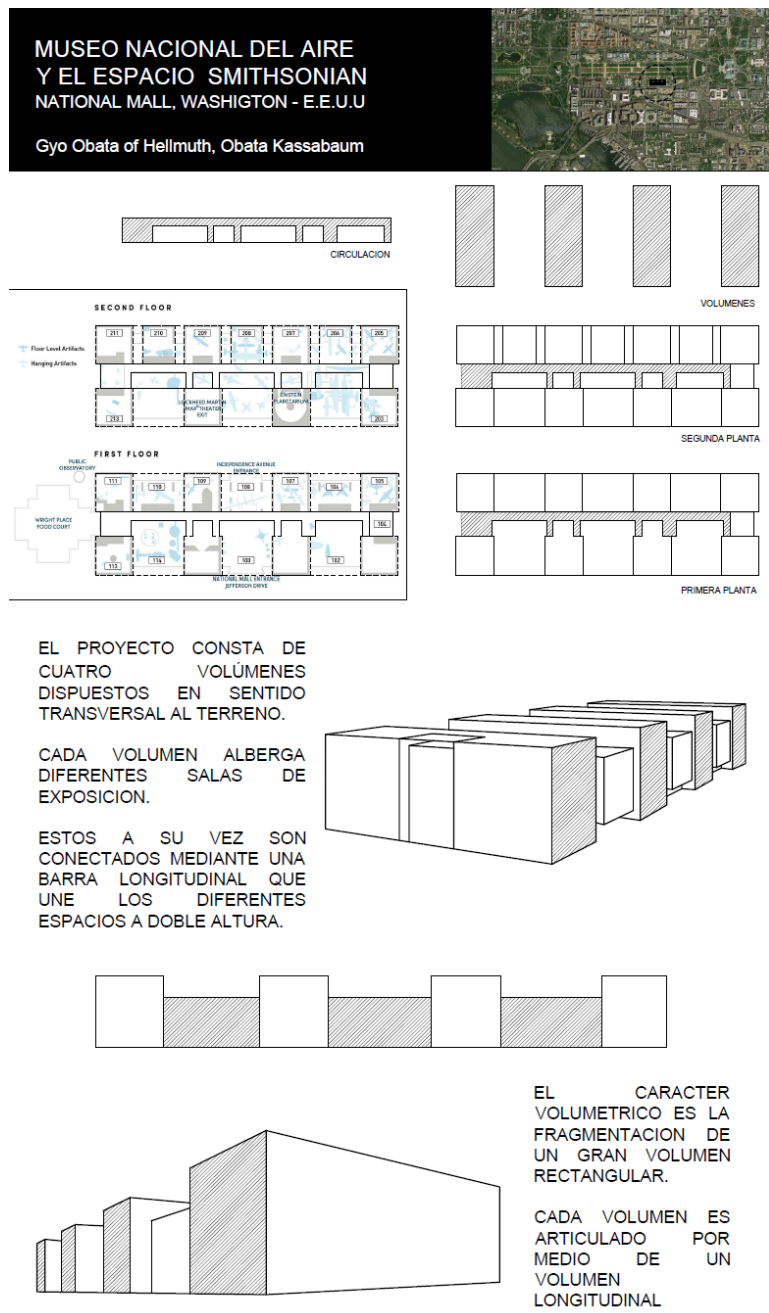


Figura 42. Precedente 2. Elaboración propia.

Museo Canadiense de la Aviación y el Espacio

El museo se emplaza en Ottawa, Canada. Por los arquitectos Reich + Petch Architects. Es un Proyecto que alberga más de 20 unidades, y a su vez cuenta con una estructura metálica en forma de "V" en sus columnas, y esta misma estructura se extiende hacia el techo para formar cerchas metálicas que soportan el peso de aviones que están sujetos mediante tensores.

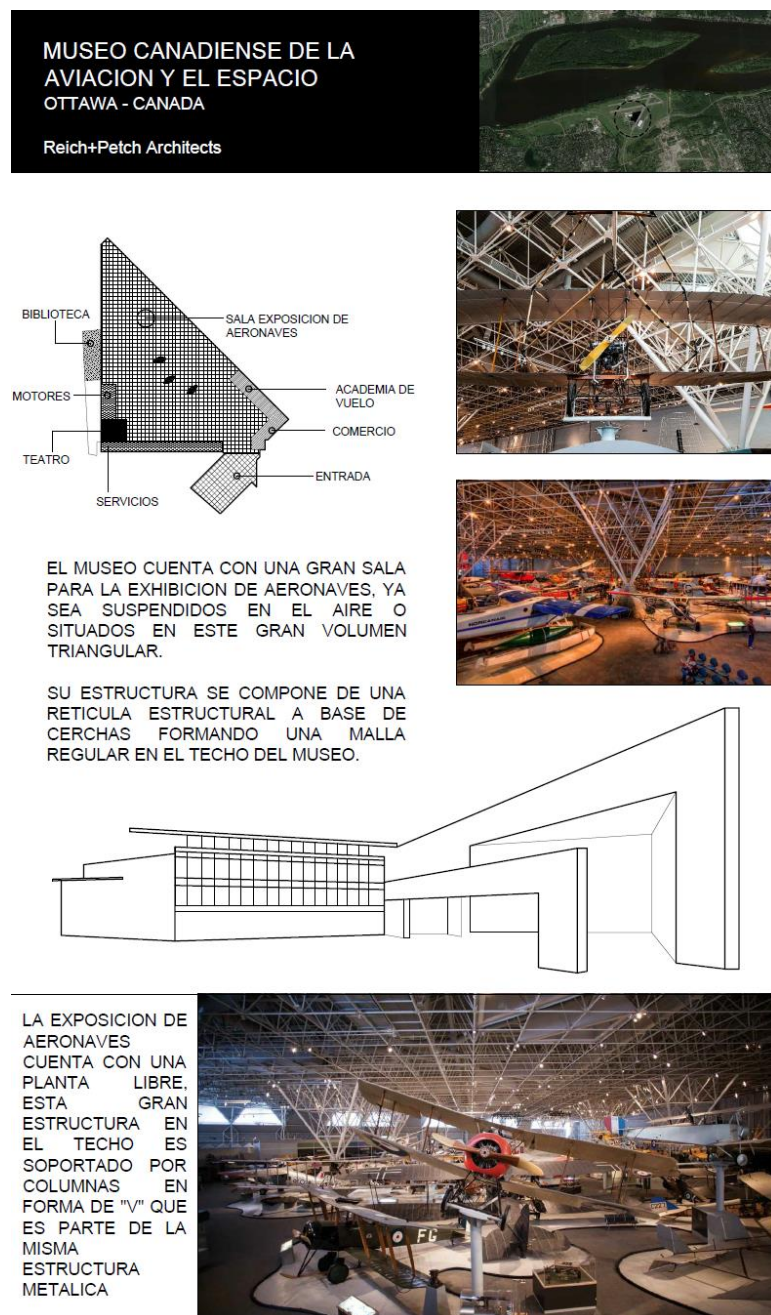


Figura 43. Precedente 3. Elaboración propia.

Museo de la Memoria y de los Derechos Humanos – Concurso

Este proyecto ganó el segundo lugar en el concurso “Museo de la Memoria y de los Derechos Humanos” para crear un museo dentro de un espacio público transitado en Concepción, Chile. B+V Arquitectos, fueron los que desarrollaron el proyecto. La forma triangular mantiene a los espacios unidos, mediante un vacío en el medio, que sirve como entrada de luz hacia el interior del museo. El programa se alberga en tres volúmenes distintos, priorizando el espacio público.

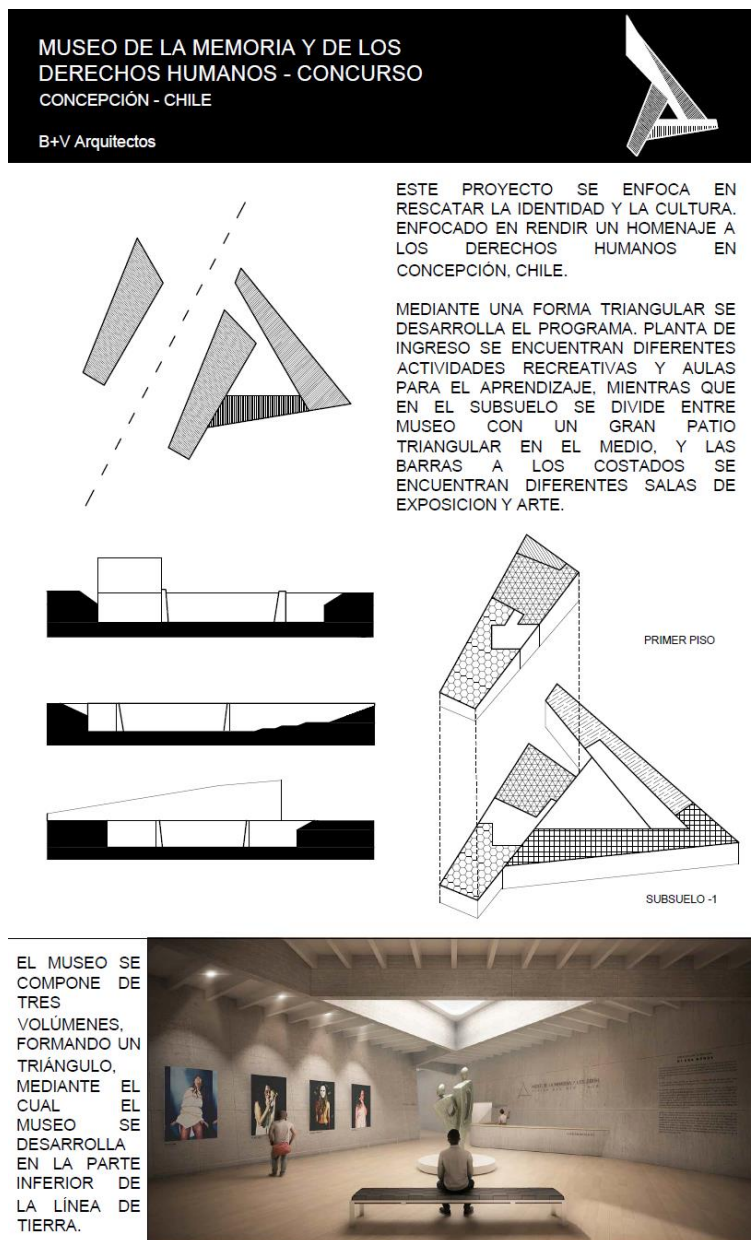


Figura 44. Precedente 4. Elaboración propia.

Análisis



Figura 45. Ubicación Parque Bicentenario. Fuente: Google Earth. Elaboración propia.



Figura 46. Áreas verdes de transición dispuestas por el D.M.Q. Elaboración propia.



Figura 47. Contexto inmediato, plan masa y ex Base Aérea. Fuente: Google Earth. Elaboración propia.

Análisis Sectorial

Usos de suelo: Normativa para el Sector destinados en tres diferentes equipamientos de uso social.

Artículo 8.- Usos del suelo.- Los usos del suelo permitidos en el Parque Bicentenario son los establecidos en el Plano No. 6 y corresponden a las determinaciones de la resolución del Concejo Metropolitano No. C 408 de 11 de julio de 2012, así como a las actividades y/o establecimientos de las tipologías constantes en el presente instrumento y en el PUOS. Los tipos de uso de suelo son los siguientes:

- a) Equipamientos de servicios sociales: Recreativo y deportes, educación y cultura.
- b) Equipamientos de servicios públicos: Seguridad y transporte.
- c) Equipamiento de interés general.

Figura 48. Usos de suelo. Fuente: Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial.

Planificación de uso y ocupación de suelo.

Ejes con potencial ecológico en vías que son arterias viales: esquema de vías establecidas por el DMQ.

EJES CON POTENCIAL ECOLÓGICO EN VIAS ARTERIALES

AV. 10 DE AGOSTO

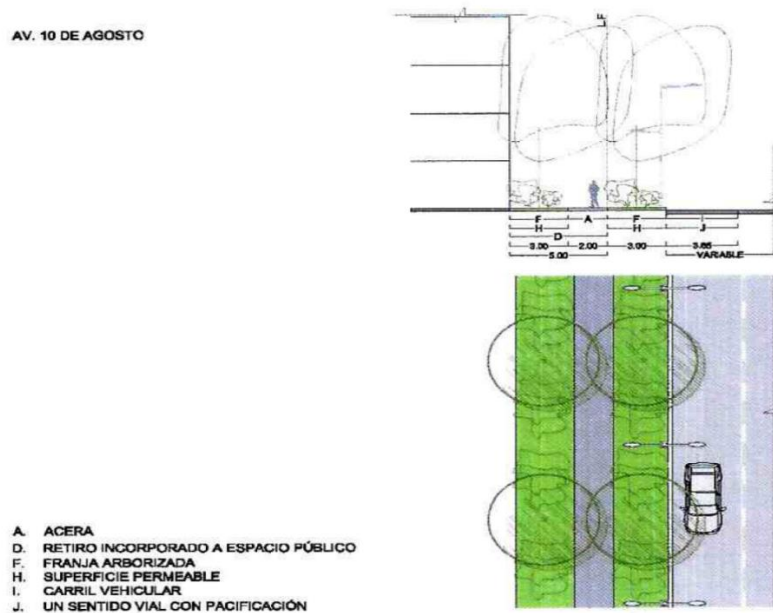


Figura 49. Ejes con potencial ecológico en vías arteriales. Fuente: Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial. Planificación de uso y ocupación de suelo.

Av. Amazonas tramo desde intercambiador El Labrador hasta Parque José J. Olmedo: esquema de vías establecidas por el DMQ.

AV. AMAZONAS TRAMO DESDE INTERCAMBIADOR EL LABRADOR HASTA PARQUE JOSÉ J. OLMEDO

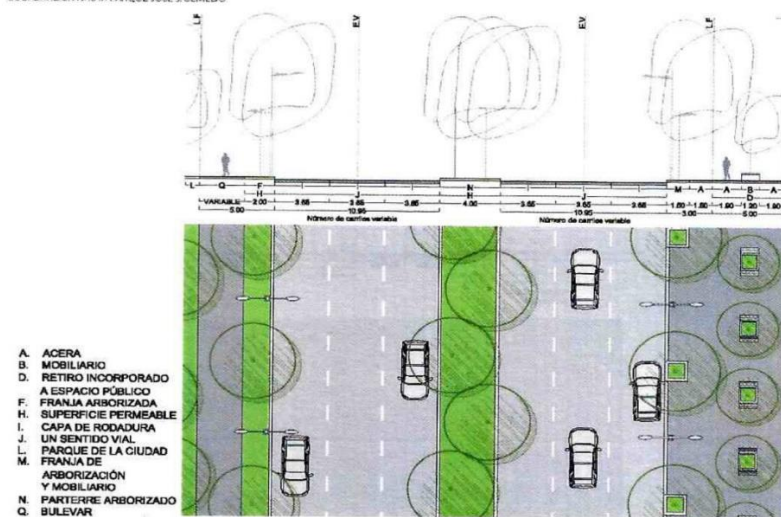


Figura 50. Ejes con potencial ecológico. Fuente: Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial. Planificación de uso y ocupación de suelo.

Ejes colectores complementarios: esquema de vías establecidas por el DMQ.

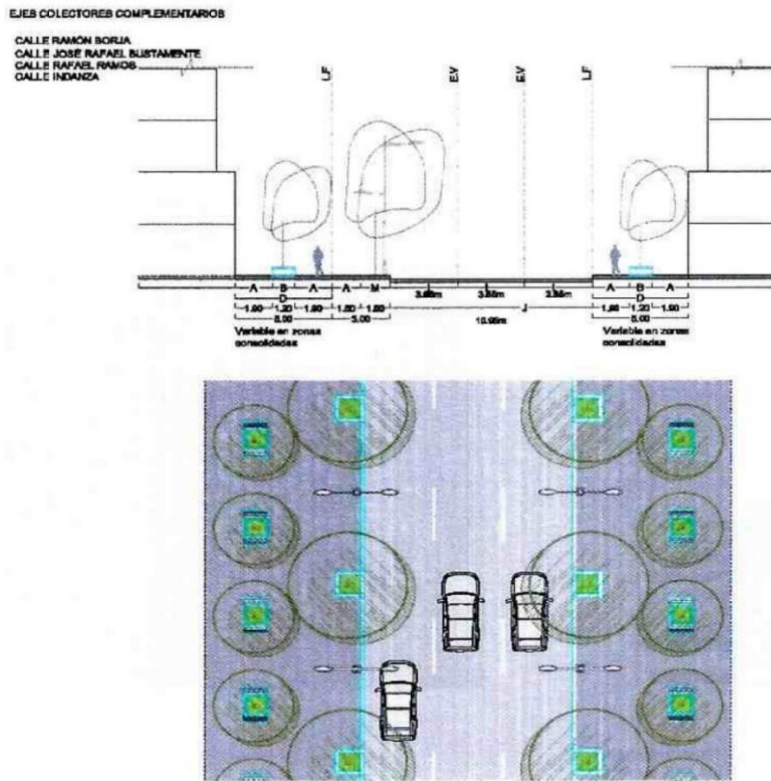


Figura 51. Ejes colectores complementarios. Fuente: Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial. Planificación de uso y ocupación de suelo.

Tratamientos Urbanísticos: Usos y Áreas.

Cuadro N° 1
Tratamientos Urbanísticos – Usos y áreas

TRATAMIENTOS	Usos/Hectáreas				Total	%
	Equipamientos	Múltiple	Residencial 2	Residencial 3		
Total Nuevo Desarrollo	8,39	30,94	12,64	4,63	56,61	29,6%
Total Redesarrollo	11,02	51,74	16,9	5,93	85,59	44,7%
Total Renovación	1,33	21,39	26,42	0,00	49,15	25,7%
Total	20,74	104,07	55,97	10,56	191,34	100,0
%	10,8%	54,4%	29,2%	5,5%	100,0	%

Figura 52. Tratamientos urbanísticos. Fuente: Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial. Planificación de uso y ocupación de suelo.

Movilidad

La movilidad es parte y hace referencia al progreso y al desarrollo que posee una ciudad. El automóvil es parte de la urbe, considerando que la cantidad vehicular y el desarrollo automotriz crece exponencialmente. El incremento de la densidad poblacional en Ecuador llega a 56.5 habitantes por km², siendo un país con una tasa alta de densidad poblacional en América del Sur. (Wikipedia)

El espacio que ocupa un vehículo también forma parte del desarrollo urbano y el crecimiento de una ciudad. El vehículo es una herramienta primordial de conexión, ya que el usuario le da una utilidad permanente y a cualquier hora por el hecho de trasladarse de un lado a otro. "City driving and car usage is, then, not just a dynamic act, but what people construct themselves in relation to their metropolitan context" (Borden, 2006) Borden dice que el uso del automóvil no es solo un acto "dinámico", sino que las mismas personas construyen esta relación que poseen con el contexto de la urbe.

Desarrollo del trazado urbano – Contexto Inmediato

La posibilidad de rehabilitar la conexión en sentido Este a Oeste, gracias a la salida del aeropuerto, genera otro trazo urbano en el lugar. Partiendo de la congestión vehicular, se llega a optar otras medidas de conexión del lado Noroccidente al lado Nororiente.



Figura 53. Figura-Fondo. Elaboración propia.



Figura 54. Contraste Figura-Fondo. Elaboración propia.

Análisis Vial

Jerarquización Vial

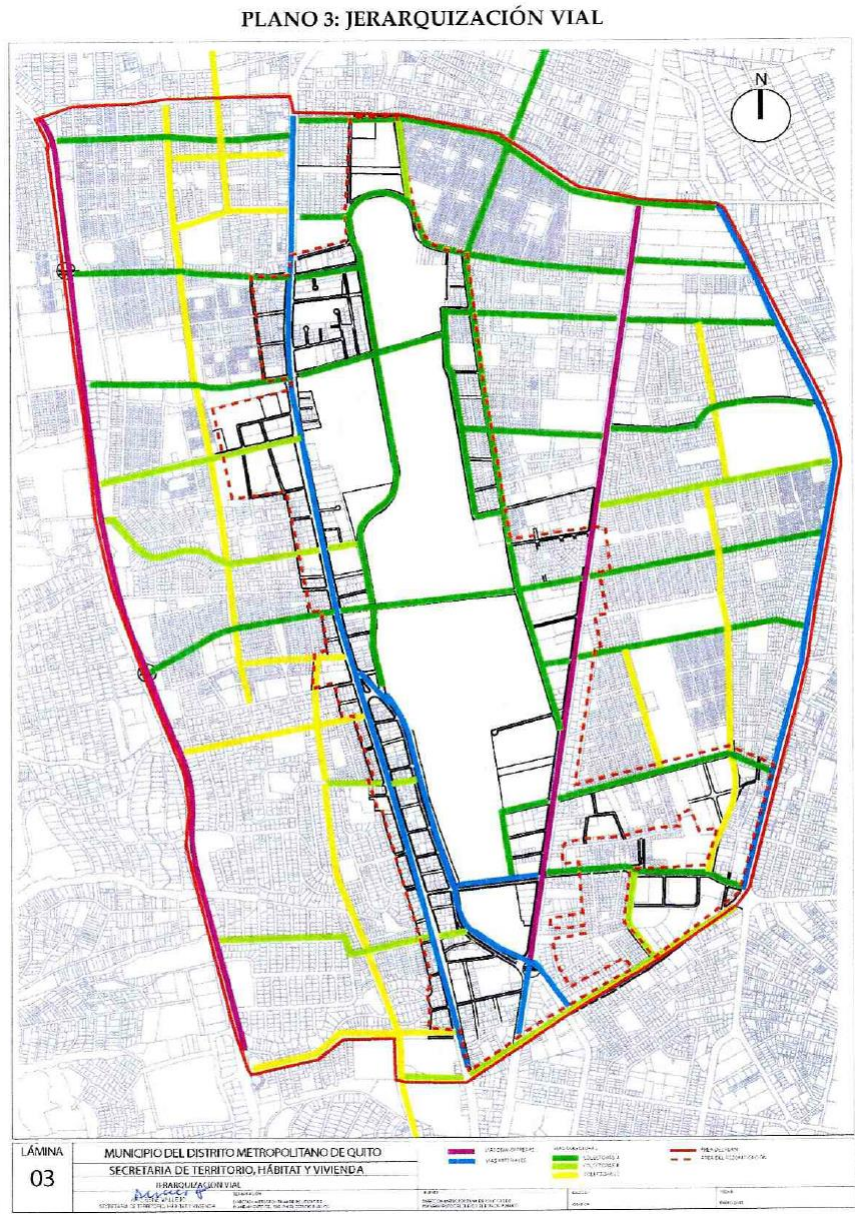


Figura 55. Jerarquización Vial. Fuente: Secretaria de Territorio, Hábitat y Vivienda.

Red Verde Urbana y Espacio Público

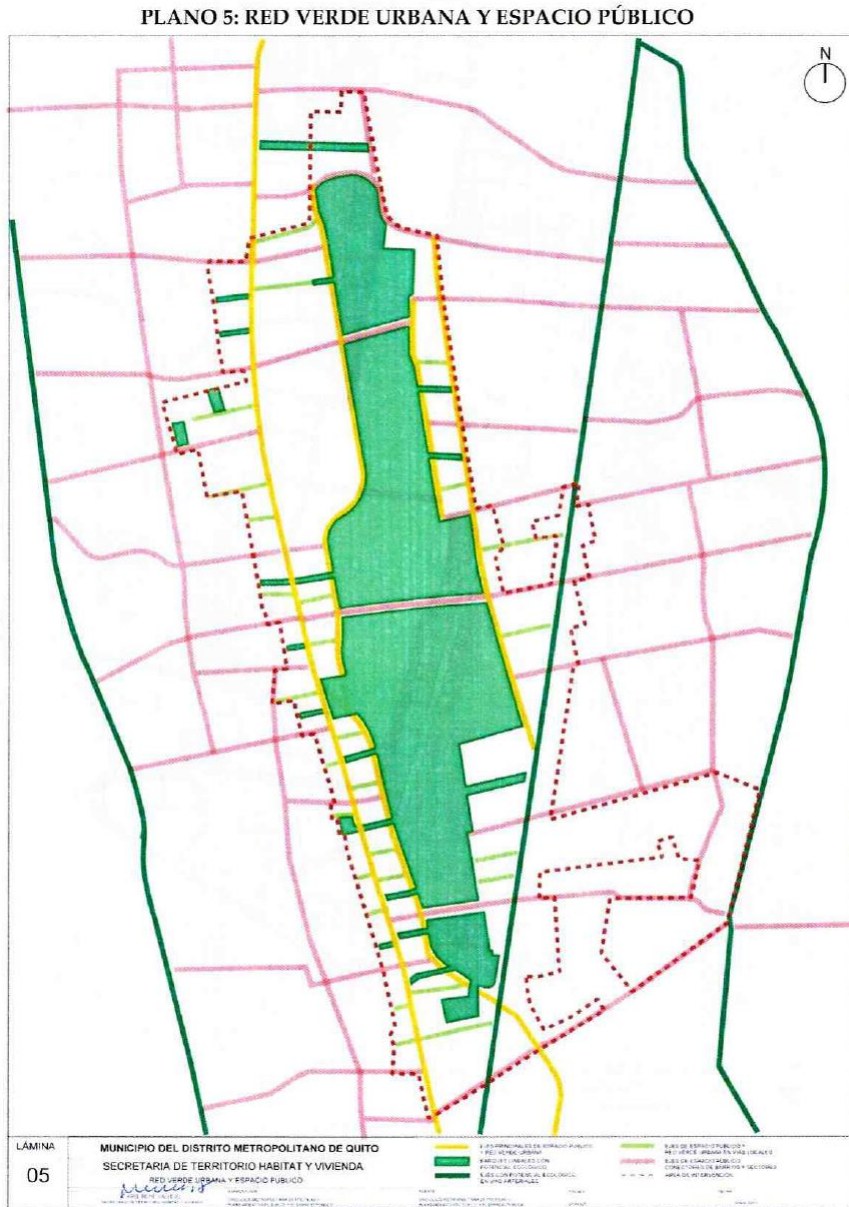


Figura 56. Jerarquización Vial. Fuente: Secretaria de Territorio, Hábitat y Vivienda.

Vías Principales

El trazo urbano del lugar hace que la congestión vehicular disminuya, una de las vías de conexión de Norte-Sur y Sur-Norte más transitadas son: Av. Galo Plaza Lasso (lado este) y la Av. La Prensa (lado oeste).

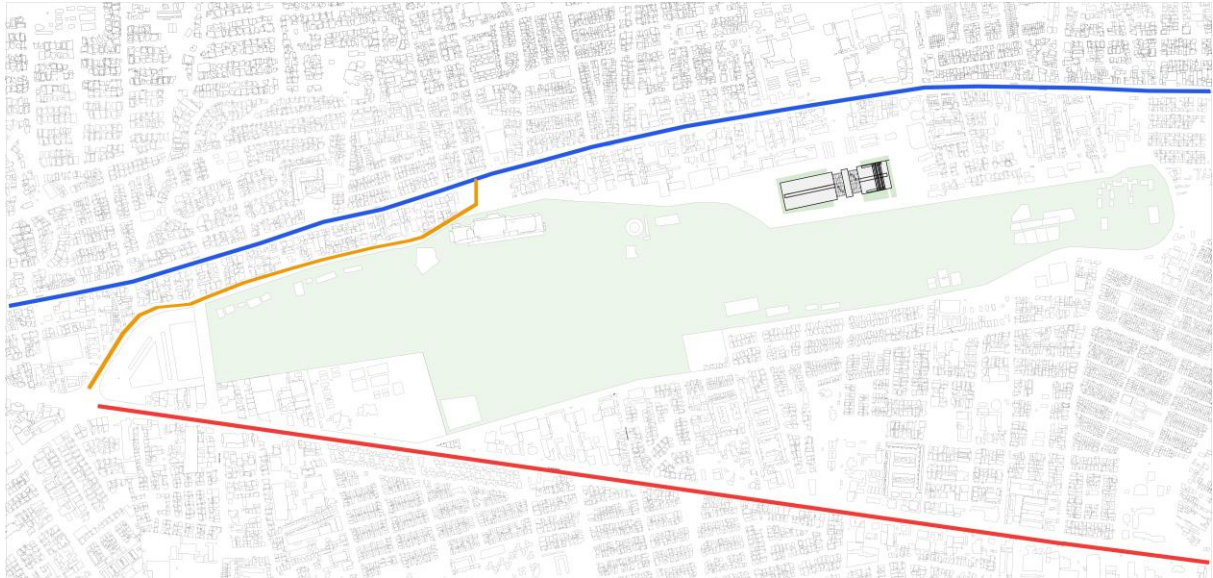


Figura 57. Vías principales. Elaboración propia.

- Av. La Prensa
- Av. Galo Plaza Lasso
- Av. Amazonas

Identificando las vías de conexión de mayor afluencia vehicular de Norte a Sur, podemos concluir con las vías secundarias de Este a Oeste, las más problemáticas en temas de congestionamiento vehicular y conexión de extremo a extremo.

Vías Secundarias

En sentido transversal del Parque del Lago, nos damos cuenta de que existen vías que no pudieron atravesar por la existencia del aeropuerto. Una de las intenciones es la apertura

de estas vías conectoras más importantes en sentido este a oeste, con el fin de reducir el congestionamiento vehicular e integrar barrios del lado este con barrios del lado oeste.



Figura 58. Vías interrumpidas por el Aeropuerto de Quito. Elaboración propia.



Figura 59. Nodos. Elaboración propia.

Desarrollo Propuesta

Programa

El programa se compone priorizando y rescatando el espacio público, generando un primer volumen en el lado sur, está destinado al Museo Aéreo, un atrio central para el espacio público como un eje articulador del proyecto y el volumen que se encuentra al lado norte alberga un Centro Cultural para el aprendizaje de la ciudadanía.

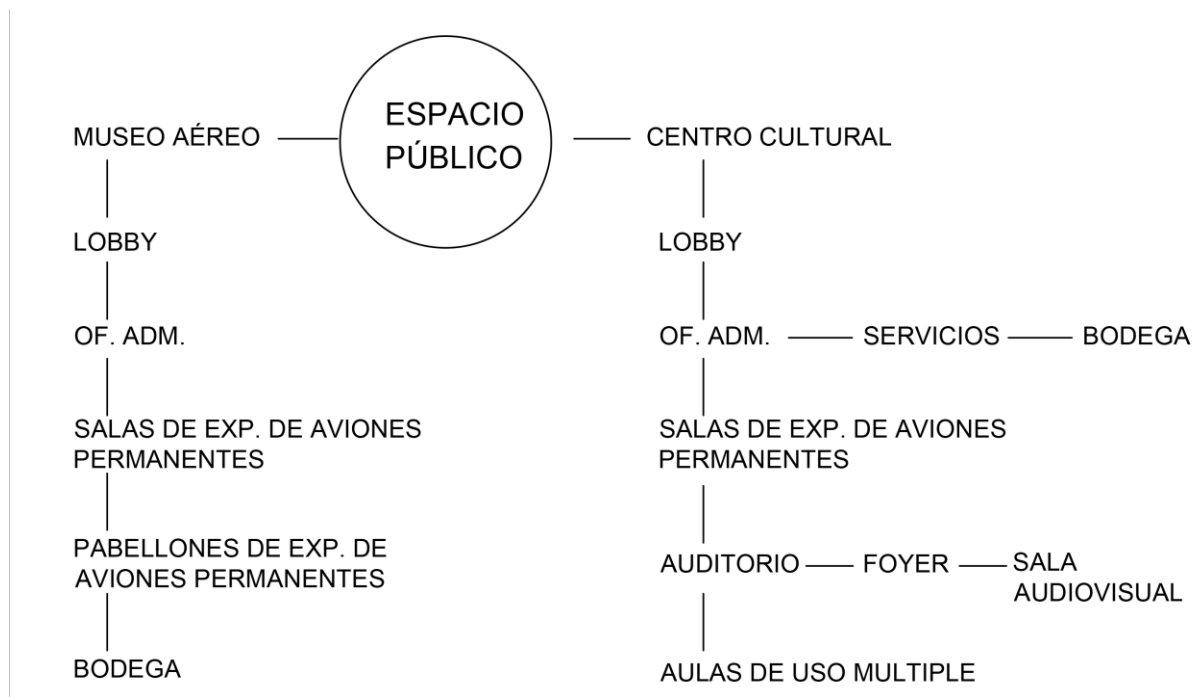


Figura 60. Organigrama. Elaboración propia.

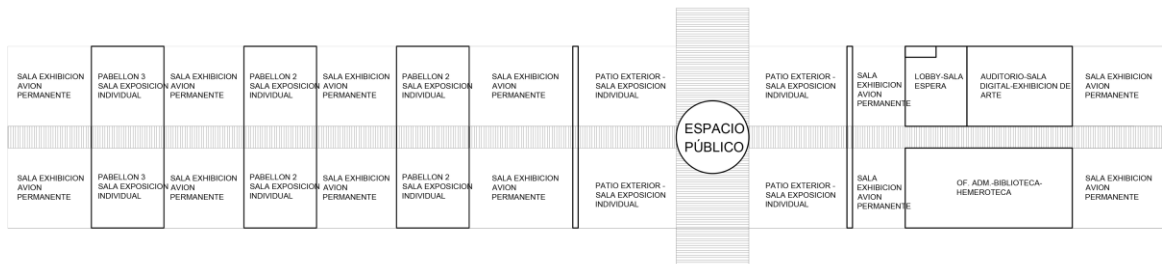


Figura 61. Distribución espacial. Elaboración propia.

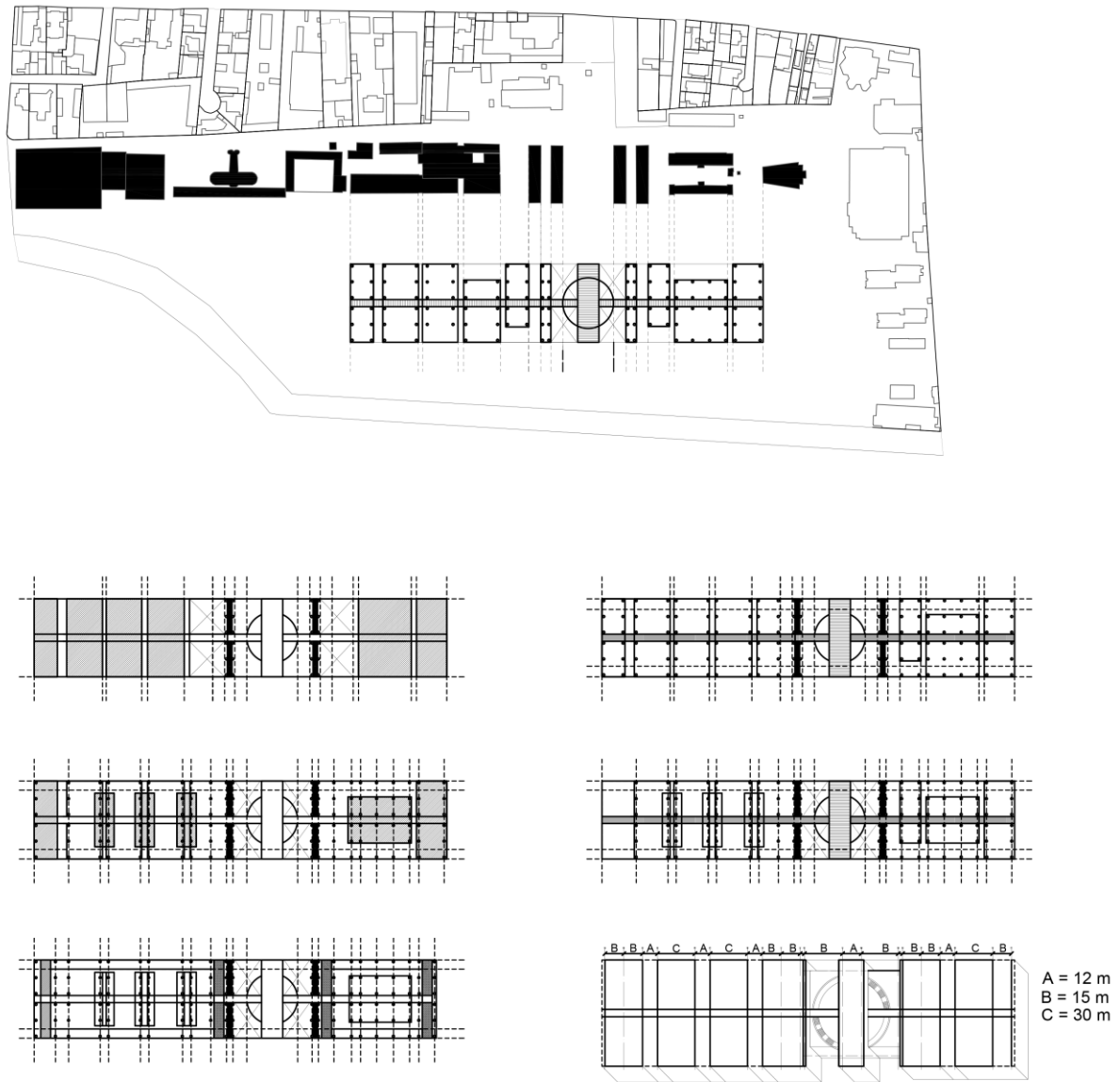


Figura 66. Diagramas conservación del contorno existente. Elaboración propia.

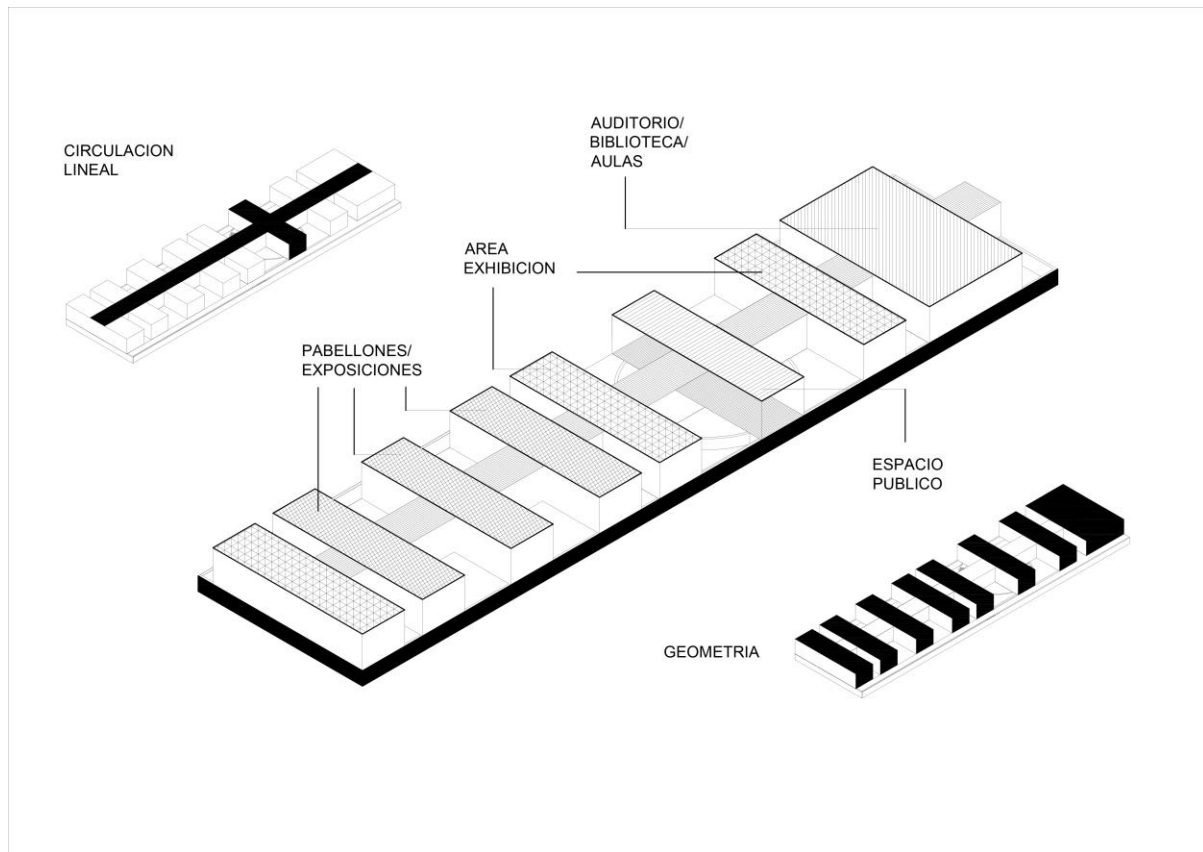


Figura 67. Diagramas composición volumétrica. Elaboración propia.

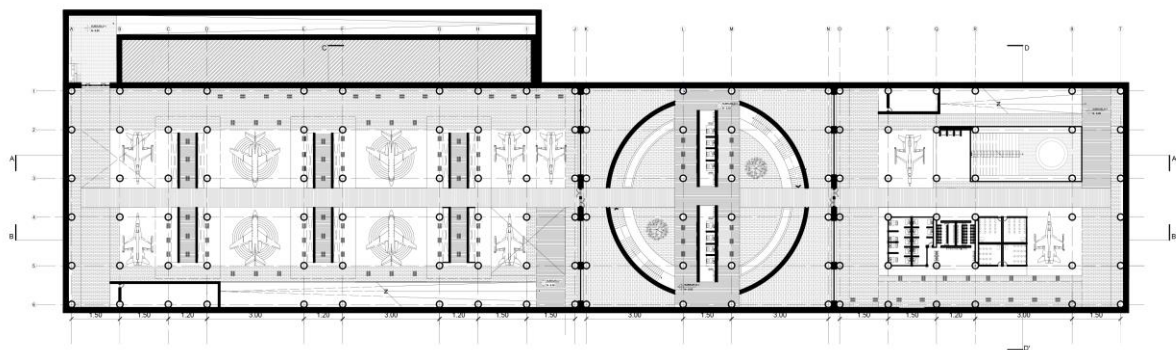


Figura 68. Subsuelo -1. Elaboración propia.

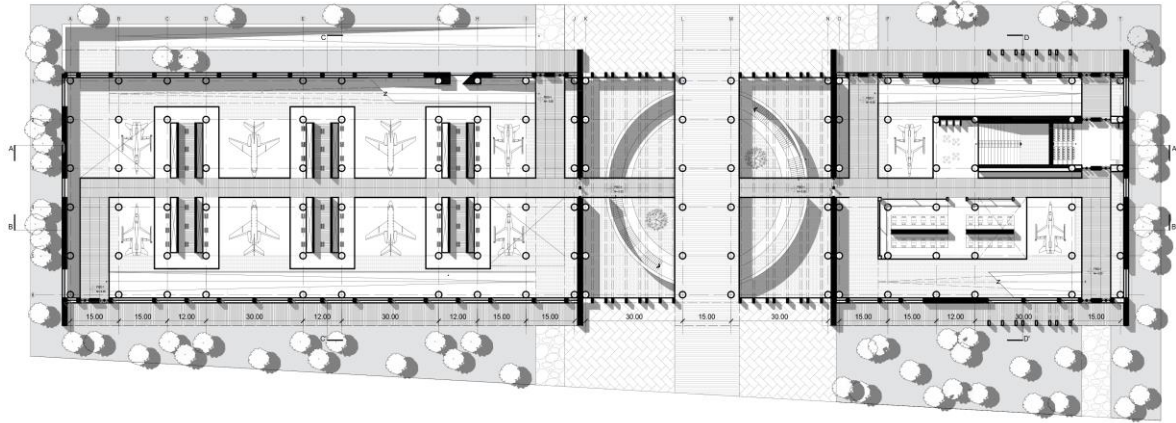


Figura 69. Planta Ingreso. Elaboración propia.

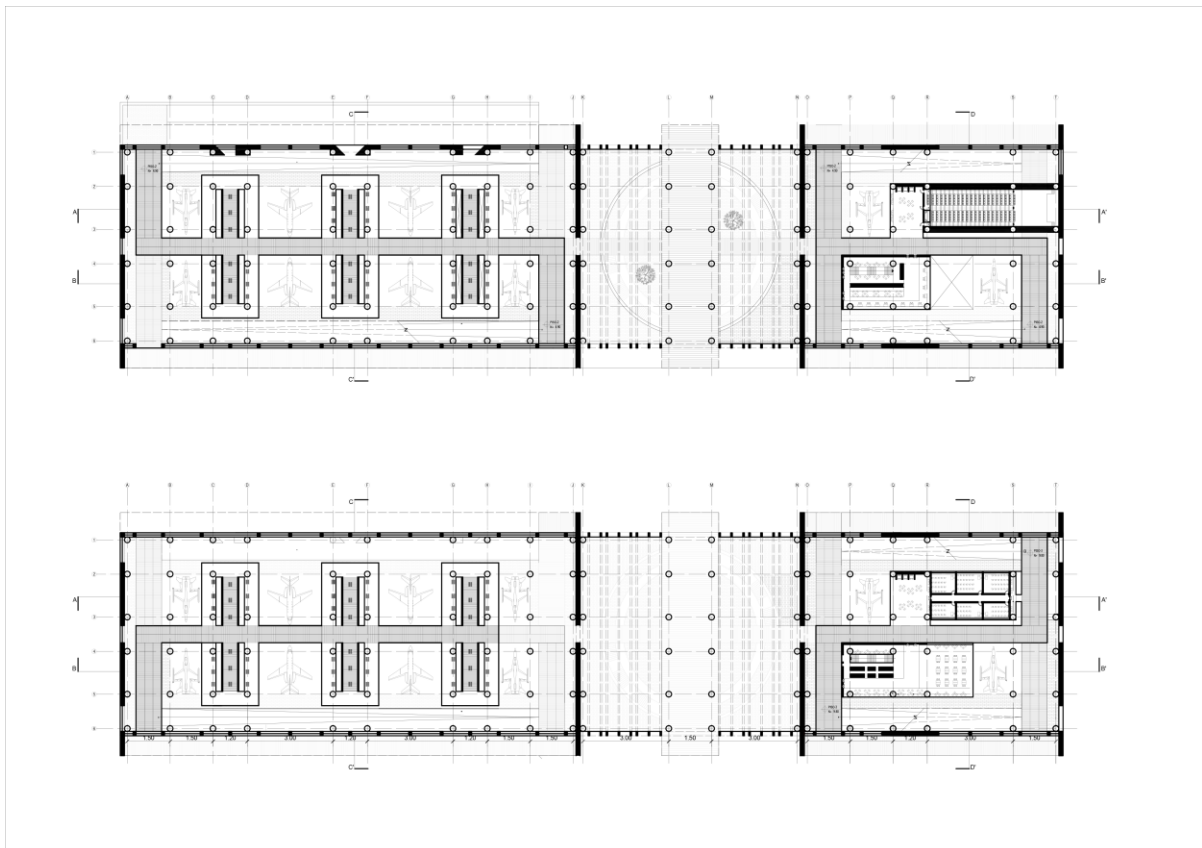


Figura 70. Segunda y tercera planta. Elaboración propia.

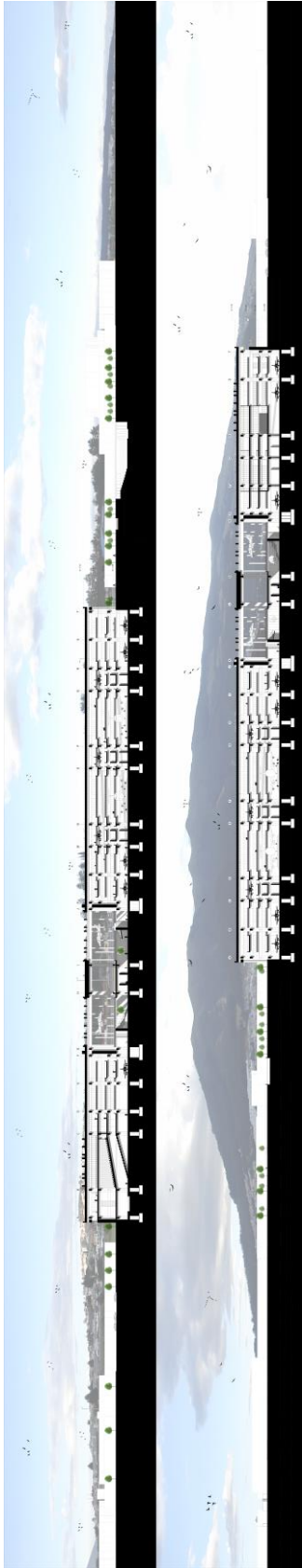


Figura 71. Cortes longitudinales.

Elaboración propia.

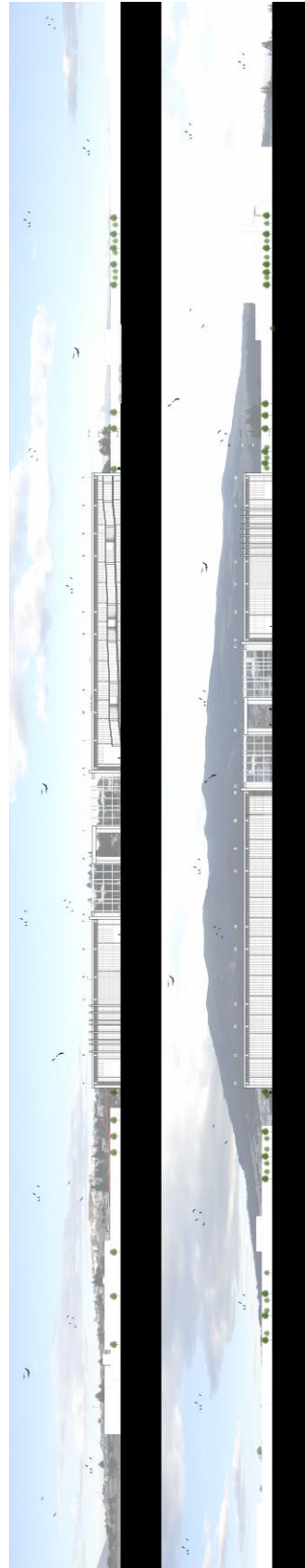


Figura 72. Fachadas.

Elaboración propia.

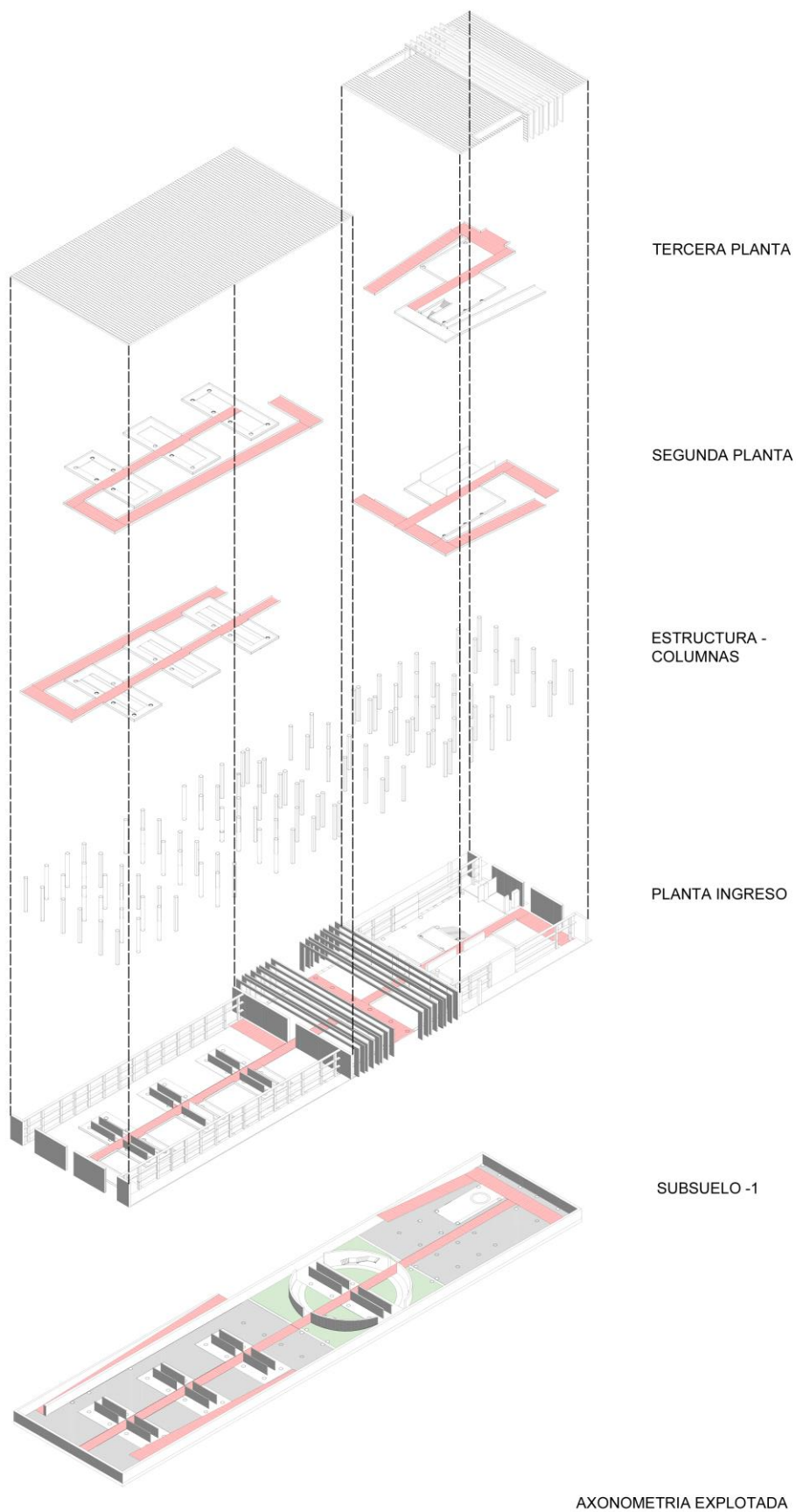


Figura 73. Axonometría explotada. Elaboración propia.

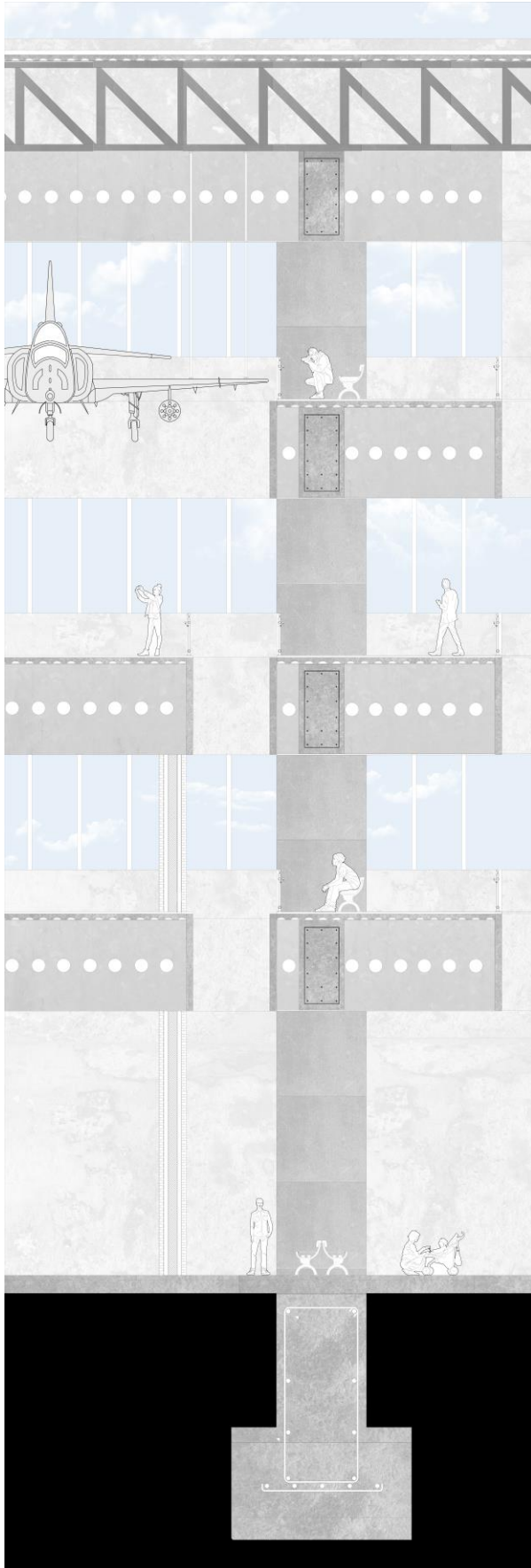


Figura 74. Detalle constructivo. Pabellón modelo. Elaboración propia.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Borden, Iain. (2006). *Drive: Urban experience and the Automobile*.

Lefebvre, Henri. (1968). *El derecho a la ciudad*.

Montaner, Joseph. (2006). *Después del Movimiento Moderno*. Arquitectura de la segunda mitad de Siglo XX.

Plan Nacional del buen vivir 2003-2017. Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo SEMPLADES.

Ordenanza del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial. Planificación de uso y ocupación del suelo (2015-2025). Ordenanza 86.

Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial. (2012-2022) De Arquitectura, Creación. Ciudad, patrimonio y algo más.

De arquitectura, creación. Ciudad, patrimonio y algo más. Obtenido el 25 de septiembre 2017 de <https://mayradelcisne.wordpress.com/2013/05/06/parque-bicentenario/>

Ecuador Aviation Photography. (2008) Fomentando la fotografía de aviación y spotting. Obtenido el 26 de septiembre 2017 de <http://ecuavphoto.net/>

ANEXO: PERSPECTIVAS/RENDERS



Figura 75. Vista exterior. Elaboración propia.



Figura 76. Vista espacio público. Elaboración propia.

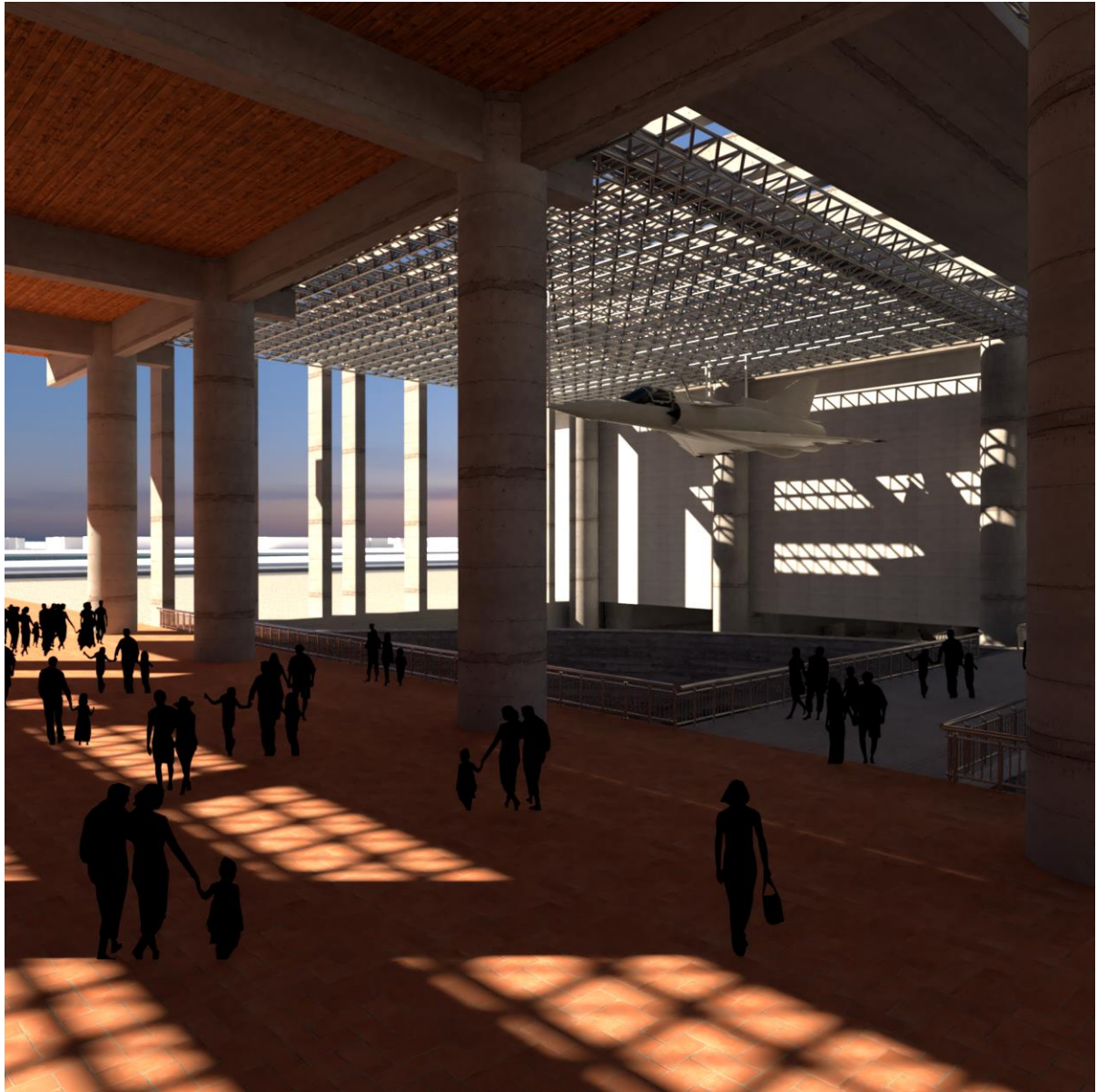


Figura 77. Vista espacio público. Elaboración propia.



Figura 78. Vista interior hacia el atrio central. Elaboración propia.



Figura 79. Vista interior desde el Museo hacia el atrio central. Elaboración propia.



Figura 80. Vista Interior hacia el museo. Elaboración propia.

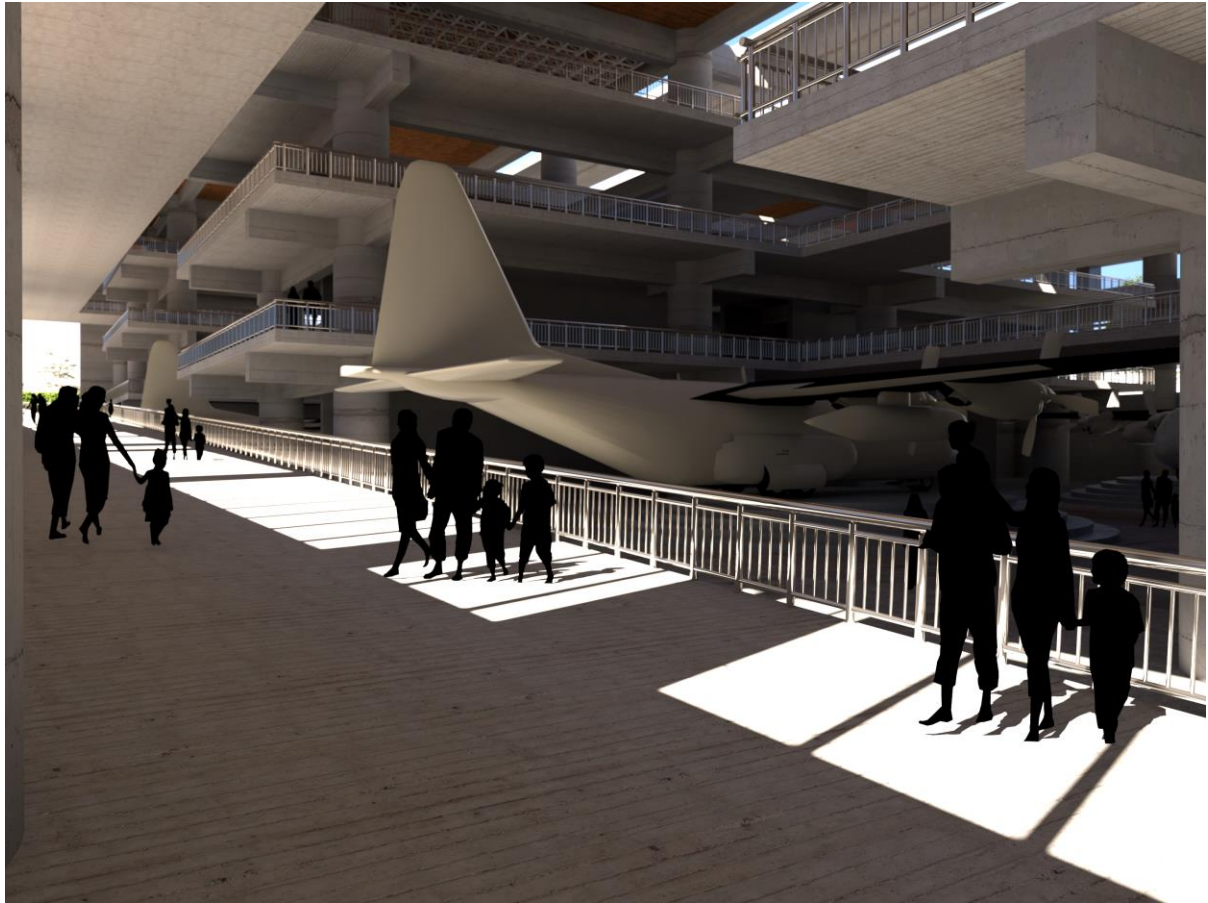


Figura 81. Vista interior del Museo. Elaboración propia.