



UNIVERSIDAD  
CATÓLICA  
DE CUENCA

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

**UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERIA,  
INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN**

**CARRERA DE ARQUITECTURA**

**PLAN MASA PARA EL AEROPUERTO MARISCAL  
LAMAR: INTEGRACIÓN DE ESPACIOS VERDES Y  
DINAMIZACIÓN CULTURAL Y SOCIAL**

**PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL  
TÍTULO DE ARQUITECTO**

**AUTORES: BYRON MAURICIO CABRERA ÑAGUAZO**

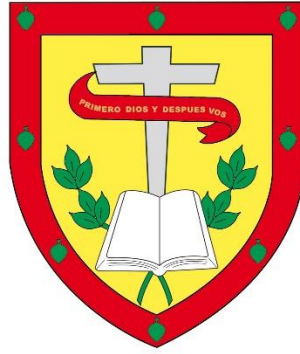
**JORGE MATEO LAZO ULLOA**

**DIRECTOR: MÓNICA PIEDAD LEÓN ANDRADE**

**CUENCA - ECUADOR**

**2025**

**DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

**UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERIA,  
INDUSTRIA Y CONSTRUCCION**

**CARRERA DE ARQUITECTURA**

PLAN MASA PARA EL AEROPUERTO MARISCAL LAMAR:  
INTEGRACIÓN DE ESPACIOS VERDES Y DINAMIZACIÓN  
CULTURAL Y SOCIAL

**PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL  
TÍTULO DE ARQUITECTO**

**AUTOR: BYRON MAURICIO CABRERA ÑAGUAZO**

**JORGE MATEO LAZO ULLOA**

**DIRECTOR: MÓNICA PIEDAD LEÓN ANDRADE**

**CUENCA - ECUADOR**


**2025**

**DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO**

## Declaratoria de Autoría y Responsabilidad

Nosotros(a)s, Byron Mauricio Cabrera Iñaguazo y Jorge Mateo Lazo Ulloa portadore(a)s de las cédulas de ciudadanía N° 0107331761 y 0107230146. Declaramos ser autore(a)s de la obra: “PLAN MASA PARA EL AEROPUERTO MARISCAL LAMAR: INTEGRACIÓN DE ESPACIOS VERDES Y DINAMIZACIÓN CULTURAL Y SOCIAL”, sobre la cual nos hacemos responsables sobre las opiniones, versiones e ideas expresadas. Declaramos que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaramos finalmente que nuestra obra ha sido realizada cumpliendo con todos los requisitos legales, éticos y bioéticos de investigación, que la misma no incumple con la normativa nacional e internacional en el área específica de investigación, sobre la que también nos responsabilizamos y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

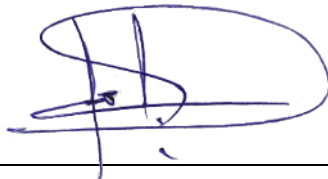
Cuenca, 30 de octubre de 2025

  
F: .....  
Byron Mauricio Cabrera Iñaguazo  
0107331761

  
F: .....  
Jorge Mateo Lazo Ulloa  
0107230146

## **CERTIFICACIÓN**

Yo, **Arq. Mónica Piedad León Andrade** portadora de la cédula de ciudadanía N.º **0301155545** certifico que el presente trabajo fue desarrollado por Byron Mauricio Cabrera Iñaguazo y Lazo Ulloa Jorge Mateo bajo mi supervisión.



---

**Arq. Mónica Piedad León Andrade**

**DIRECTOR**

## **DEDICATORIA**

Aquí incluir el mensaje de dedicación. Esto es opcional y no puede sobrepasar de una página. Esto es opcional y no puede sobrepasar de una página. Declaramos que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaramos finalmente que la obra ha sido realizada cumpliendo con todos los requisitos legales, éticos y bioéticos de investigación, que la misma no incumple con la normativa nacional e internacional en el área específica de investigación, sobre la que también me responsabilizo y eximo a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Con gratitud

Cabrera Ñaguazo Byron Mauricio

Aquí incluir el agradecimiento a las personas o instituciones que hayan colaborado en el trabajo. Esto es opcional y no puede sobrepasar de una página. Declaramos que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaramos finalmente que la obra ha sido realizada cumpliendo con todos los requisitos legales, éticos y bioéticos de investigación, que la misma no incumple con la normativa nacional e internacional en el área específica de investigación, sobre la que también me responsabilizo y eximo a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Con gratitud

Lazo Ulloa Jorge Mateo

## **AGRADECIMIENTOS**

Aquí incluir el agradecimiento a las personas o instituciones que hayan colaborado en el trabajo. Esto es opcional y no puede sobrepasar de una página. Declaramos que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaramos finalmente que la obra ha sido realizada cumpliendo con todos los requisitos legales, éticos y bioéticos de investigación, que la misma no incumple con la normativa nacional e internacional en el área específica de investigación, sobre la que también me responsabilizo y eximo a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Con gratitud

Cabrera Iñaguazo Byron Mauricio

Aquí incluir el agradecimiento a las personas o instituciones que hayan colaborado en el trabajo. Esto es opcional y no puede sobrepasar de una página. Declaramos que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaramos finalmente que la obra ha sido realizada cumpliendo con todos los requisitos legales, éticos y bioéticos de investigación, que la misma no incumple con la normativa nacional e internacional en el área específica de investigación, sobre la que también me responsabilizo y eximo a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Con gratitud

Lazo Ulloa Jorge Mateo

## RESUMEN

La presente investigación propone la reconversión del Aeropuerto Mariscal Lamar de Cuenca en un mega parque urbano mediante un plan masa orientado a la regeneración sostenible, la integración de espacios verdes y la dinamización cultural y social de la ciudad. Todo esto con el objetivo de desarrollar un modelo de planificación que promueva la cohesión urbana, la sostenibilidad ambiental y el aprovechamiento de infraestructuras en desuso. Cabe recalcar que la investigación adopta una metodología cualitativa de tipo exploratorio y proyectivo, estructurada en cuatro etapas: recolección de datos, análisis de casos de estudio internacionales y nacionales, diagnóstico urbano ambiental del área y formulación de estrategias de diseño sostenible. Como resultado, se plantea un Plan Masa que reorganiza el antiguo predio aeroportuario en zonas ecológicas, recreativas y culturales interconectadas, integrando principios de movilidad activa, infraestructura verde y participación ciudadana. Esta propuesta busca consolidar un nuevo pulmón urbano para Cuenca, capaz de articular naturaleza y comunidad, y servir de referencia para futuras intervenciones en ciudades con problemáticas similares.

*Palabras clave:* regeneración urbana, infraestructura verde, sostenibilidad, espacio público, plan masa

## **ABSTRACT**

This research proposes the redevelopment of Mariscal Lamar Airport in Cuenca into a mega urban park through a master plan focused on sustainable regeneration, the integration of green spaces, and the cultural and social revitalization of the city. The goal is to develop a planning model that promotes urban cohesion, environmental sustainability, and the reuse of obsolete infrastructure. It should be noted that the research adopts a qualitative, exploratory, and projective methodology, structured in four stages: data collection, analysis of international and national case studies, urban environmental diagnosis of the area, and formulation of sustainable design strategies. As a result, the proposed Master Plan reorganizes the former airport site into interconnected ecological, recreational, and cultural areas, integrating principles of active mobility, green infrastructure, and citizen participation. This proposal seeks to consolidate a new urban lung for Cuenca, capable of articulating nature and community, and serving as a reference for future interventions in cities with similar problems.

*Keywords:* urban regeneration, green infrastructure, sustainability, public space, master plan

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>CERTIFICACIÓN</b> .....	- 1 -
<b>AGRADECIMIENTOS</b> .....	- 2 -
<b>DEDICATORIA</b> .....	- 3 -
<b>ÍNDICE DE CONTENIDOS</b> .....	- 4 -
<b>LISTA DE FIGURAS</b> .....	- 6 -
<b>LISTA DE TABLAS</b> .....	- 7 -
<b>RESUMEN</b> .....	- 8 -
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	- 9 -
<b>PROBLEMA</b> .....	- 11 -
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA .....	- 11 -
DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA .....	- 11 -
<b>JUSTIFICACIÓN</b> .....	- 13 -
<b>ANTECEDENTES</b> .....	- 3 -
<b>OBJETIVOS</b> .....	- 5 -
OBJETIVO GENERAL.....	- 5 -
OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	- 5 -
<b>METODOLOGÍA</b> .....	- 6 -
ETAPA 1: RECOLECCIÓN DE DATOS .....	- 6 -
ETAPA 2: ANÁLISIS DE CASOS DE ESTUDIO .....	- 6 -
ETAPA 3: ANÁLISIS DEL CONTEXTO URBANO Y DIAGNÓSTICO .....	- 6 -
ETAPA 4: PROPUESTA ESTRATÉGICA DE DISEÑO .....	- 7 -
<b>CAPÍTULO I</b> .....	- 8 -
<b>1. REVISIÓN LITERARIA</b> .....	- 9 -
1.1 REGENERACIÓN URBANA Y REUTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS OBSOLETAS.....	- 9 -
1.2 URBANISMO SOSTENIBLE Y RESILIENCIA URBANA.....	- 11 -
1.3 DISEÑO ECOLÓGICO Y PLANIFICACIÓN VERDE .....	- 12 -
1.4 INFRAESTRUCTURA VERDE Y CONECTIVIDAD ECOLÓGICA .....	- 13 -
1.5 CIUDAD COMPACTA Y PROXIMIDAD URBANA DE CARLOS MORENO .....	- 15 -
1.6 IMPACTO AMBIENTAL Y RECUPERACIÓN DEL PAISAJE URBANO .....	- 16 -
1.7 COMPARATIVA DE ESTRATEGIAS Y RESULTADOS PARA EL PLAN MASA .....	- 17 -
<b>CAPÍTULO II</b> .....	- 19 -
<b>2. ANÁLISIS DE CASOS DE ESTUDIO</b> .....	- 20 -
2.1 TEMPELHOFFER FELD (BERLÍN, ALEMANIA).....	- 20 -
2.2 FRESHKILLS PARK (NUEVA YORK, EE.UU.) .....	- 21 -
2.3 NORTHERLY ISLAND PARK (CHICAGO, EE.UU.).....	- 23 -
2.4 PARQUE BICENTENARIO (QUITO, ECUADOR).....	- 24 -
2.5 COMPARATIVA DE LOS CUATRO CASOS DE ESTUDIO .....	- 26 -
<b>CAPÍTULO III</b> .....	- 28 -
<b>3. ANÁLISIS DEL CONTEXTO URBANO Y DIAGNÓSTICO</b> .....	- 29 -

<b>3. ANÁLISIS DEL CONTEXTO URBANO Y DIAGNÓSTICO .....</b>	<b>- 29 -</b>
3.1 CONTEXTO URBANO DE CUENCA.....	- 29 -
3.2 ANTECEDENTES DEL AEROPUERTO MARISCAL LAMAR.....	- 29 -
3.3 CONDICIONES ACTUALES:.....	- 30 -
3.4 ANÁLISIS DE SITIO.....	- 31 -
3.5 DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL .....	- 42 -
3.6 ANÁLISIS DE FODA.....	- 43 -
3.7 DIAGNÓSTICO DE PROBLEMAS Y NECESIDADES .....	- 44 -
<b>4. PROPUESTA DE PLAN MASA A NIVEL .....</b>	<b>- 47 -</b>
4.1 ANÁLISIS DE LA PROPUESTA POR ESPACIOS .....	- 52 -
4.2 ANÁLISIS DE LA PROPUESTA POR ZONIFICACIÓN.....	- 60 -
<b>CAPÍTULO IV.....</b>	<b>- 62 -</b>
<b>5. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....</b>	<b>- 63 -</b>
<b>6. CONCLUSIONES.....</b>	<b>- 64 -</b>
<b>7. RECOMENDACIONES .....</b>	<b>- 65 -</b>
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>- 67 -</b>

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> <i>The High Line, New York</i> _____	- 10 -
<b>Figura 2:</b> <i>Cuenca Airport: improvements, international and new airport</i> _____	- 11 -
<b>Figura 3:</b> <i>Unusual green spaces in Berlin – Tempelhofer Feld</i> _____	- 13 -
<b>Figura 4:</b> <i>Dasha River Ecological Corridor</i> _____	- 14 -
<b>Figura 5:</b> <i>Vista del antiguo aeródromo Tempelhof, hoy parque Tempelhofer Feld en Berlín</i> ____	- 21 -
<b>Figura 6:</b> <i>Vista panorámica de Freshkills Park (Nueva York) en proceso de transformación</i> ____	- 22 -
<b>Figura 7:</b> <i>Chicago Architecture Center</i> _____	- 24 -
<b>Figura 8:</b> <i>Parque Bicentenario de Quito (vista hacia el sur)</i> _____	- 26 -
<b>Figura 9:</b> <i>Aeropuerto Mariscal Lamar, ubicado en Cuenca</i> _____	- 30 -
<b>Figura 10:</b> <i>Emplazamiento del aeropuerto Mariscal Lamar</i> _____	- 31 -
<b>Figura 11:</b> <i>Vista aérea en perspectiva del aeropuerto Mariscal Lamar</i> _____	- 32 -
<b>Figura 12:</b> <i>Zonificación del uso de suelos del aeropuerto Mariscal Lamar</i> _____	- 33 -
<b>Figura 13:</b> <i>Movilidad de línea de buses circundantes al aeropuerto Mariscal Lamar</i> _____	- 35 -
<b>Figura 14:</b> <i>Aeropuerto Mariscal Lamar, análisis de Soleamiento</i> _____	- 36 -
<b>Figura 15:</b> <i>Aeropuerto Mariscal Lamar, análisis de vientos</i> _____	- 37 -
<b>Figura 16:</b> <i>Aeropuerto Mariscal Lamar, análisis de vientos por mes</i> _____	- 38 -
<b>Figura 17:</b> <i>Aeropuerto Mariscal Lamar, análisis de la precipitación</i> _____	- 38 -
<b>Figura 18:</b> <i>Aeropuerto Mariscal Lamar, análisis de la temperatura</i> _____	- 39 -
<b>Figura 19:</b> <i>Río Tomebamba</i> _____	- 42 -
<b>Figura 20:</b> <i>Propuesta de Zonificación del Parque multifuncional</i> _____	- 47 -
<b>Figura 21:</b> <i>Accesibilidad, ingresos al proyecto</i> _____	- 48 -
<b>Figura 22:</b> <i>Distribución de zonas según su funcionalidad.</i> _____	- 48 -
<b>Figura 23:</b> <i>Distribución de Zona histórica y deportiva</i> _____	- 49 -
<b>Figura 24:</b> <i>Distribución de Zona de recreación infantil y cultural</i> _____	- 49 -
<b>Figura 25:</b> <i>Distribución de Zona de jardín botánico y meditación y parqueadero</i> _____	- 50 -
<b>Figura 26:</b> <i>Distribución de Zona de agua y picnic</i> _____	- 50 -
<b>Figura 27:</b> <i>Anteproyecto de regeneración urbana</i> _____	- 51 -
<b>Figura 28:</b> <i>Propuesta de espacios del Parque multifuncional</i> _____	- 52 -
<b>Figura 29:</b> <i>Render de la zona histórica de la propuesta de proyecto</i> _____	- 53 -
<b>Figura 30:</b> <i>Render de la zona de canchas deportivas de la propuesta de proyecto</i> _____	- 54 -
<b>Figura 31:</b> <i>Render de la zona de juegos infantiles de la propuesta de proyecto</i> _____	- 54 -
<b>Figura 32:</b> <i>Render de la zona cultural y de anfiteatro de la propuesta de proyecto</i> _____	- 55 -
<b>Figura 33:</b> <i>Render de la zona de meditación deportivas de la propuesta de proyecto</i> _____	- 56 -
<b>Figura 34:</b> <i>Render de la zona de jardín botánico de la propuesta de proyecto</i> _____	- 56 -
<b>Figura 35:</b> <i>Render de la zona de lagunas y fuentes recreativas de la propuesta de proyecto</i> _____	- 57 -
<b>Figura 36:</b> <i>Render de la zona de picnic de la propuesta de proyecto</i> _____	- 58 -
<b>Figura 37:</b> <i>Render de la zona del edificio rehabilitado recreativas de la propuesta de proyecto</i> _____	- 58 -
<b>Figura 38:</b> <i>Render de la zona de parqueo de la propuesta de proyecto</i> _____	- 59 -
<b>Figura 39:</b> <i>Análisis de la propuesta de distribución por zonas</i> _____	- 60 -

## LISTA DE TABLAS

<b>Tabla 1:</b> <i>Tabla comparativa de estrategias y resultados para el Plan Masa</i>	- 18 -
<b>Tabla 2:</b> <i>Tabla comparativa del análisis de casos de estudio</i>	- 26 -
<b>Tabla 3:</b> <i>Tabla comparativa de estrategias urbanas en proyectos de infraestructura verde y espacios públicos</i>	- 27 -
<b>Tabla 4:</b> <i>Diversidad de la vegetación encontrada en el área circundante al aeropuerto Mariscal Lamar</i>	- 40 -
<b>Tabla 5:</b> <i>Análisis FODA del proyecto</i>	- 43 -
<b>Tabla 6:</b> <i>Diagnóstico integral del área del Aeropuerto Mariscal Lamar: problemáticas, oportunidades y potencialidades</i>	- 45 -
<b>Tabla 7:</b> <i>Tabla de recomendaciones técnicas para el anteproyecto</i>	- 52 -

## INTRODUCCIÓN

La conversión de infraestructuras urbanas inactivas en espacios públicos sostenibles constituye una estrategia fundamental en la regeneración urbana moderna. Este proceso implica la reutilización y valorización de áreas residuales o desocupadas, tales como carreteras, estaciones y zonas industriales, transformándolas en lugares que promuevan la convivencia, el ocio, la inclusión social y la sostenibilidad ambiental. En este contexto, los aeropuertos cerrados son un recurso valioso, ya que su cierre libera amplias extensiones de terreno que pueden convertirse en parques metropolitanos. Estas transformaciones no solo mejoran la calidad de vida urbana, sino que también refuerzan la cohesión social y fomentan la sostenibilidad ambiental en ciudades de alta densidad (Bullaro & Cárdenas, 2022).

Ejemplos a nivel internacional ilustran la factibilidad de estas reconversiones; el parque Tempelhofer Feld en Berlín, por ejemplo, surgió de la transformación del antiguo aeropuerto Tempelhof y se ha establecido como un modelo debido a su magnitud y al papel crucial de la comunidad en evitar su urbanización (Merlo, 2021). En América Latina, iniciativas como la Carlota en Caracas, el Parque de la Ciudad en Buenos Aires y el futuro parque en Campo de Marte en São Paulo demuestran cómo estas intervenciones urbanas ayudan a mitigar la falta de áreas verdes y a revitalizar la vida cultural y social en sus alrededores (Peñaranda, 2016) (Fernández & Núñez, 2024).

Proyectos como el Northerly Island Park en Chicago y el Freshkills Park en Nueva York ejemplifican el renacer ecológico y social de antiguos aeródromos y terrenos degradados a través de la restauración ambiental y la creación de espacios educativos. En ambos casos, estas iniciativas han facilitado la creación de sistemas urbanos resilientes que brindan beneficios ecosistémicos significativos, como la biodiversidad y la reducción de impactos ambientales, al tiempo que establecen paisajes culturales de gran valor. Estos ejemplos resaltan la importancia de la planificación participativa y de una visión a largo plazo en la gestión del espacio público (Johnson, 2005).

En el caso de Cuenca, el cierre del Aeropuerto Mariscal Lamar presenta una oportunidad estratégica para transformar su terreno en un extenso parque urbano. La ciudad, que se caracteriza por su rica identidad patrimonial, enfrenta desafíos relacionados con la fragmentación del tejido urbano y la escasez de áreas verdes en zonas consolidadas. Un Plan Masa para esta área podría proporcionar a la ciudad un nuevo pulmón verde, reparar las discontinuidades urbanas, fomentar la movilidad no motorizada y fortalecer la identidad de los barrios mediante la incorporación de la memoria histórica del lugar.

Las teorías y propuestas de Jan Gehl, Jane Jacobs y Carlos Moreno respaldan la planificación urbana que antepone la escala humana y la proximidad funcional. Jan Gehl destaca la importancia de diseñar espacios públicos que favorezcan la vida social y la interacción peatonal a escala humana, promoviendo así ciudades habitables y accesibles. Por otro lado, Jane Jacobs subraya la relevancia de la diversidad de usos y la vitalidad de las calles, donde la mezcla funcional

y el flujo constante de usuarios aseguran seguridad y dinamismo urbano. Carlos Moreno, por su parte, presenta el concepto de "la ciudad de los 15 minutos", que sostiene que los servicios y actividades esenciales deben estar a corta distancia de los hogares, priorizando la proximidad funcional para mejorar la calidad de vida urbana.

Con base en estos enfoques, el futuro parque de Cuenca tiene el potencial de integrar dimensiones ecológicas, sociales y culturales, representando un modelo de sostenibilidad urbana que podría replicarse en Ecuador. La combinación de una escala humana, accesibilidad cercana y diversidad funcional podría consolidar un espacio público que no solo promueva el bienestar y la cohesión social, sino que también respete el entorno natural y cultural, alineándose con las tendencias contemporáneas de regeneración urbana sostenible y resiliente (Alvim & Barros, 2015).

## **PROBLEMA**

La desactivación futura del Aeropuerto Mariscal Lamar en Cuenca representa un desafío urbano trascendental, pues esta infraestructura, situada en una zona consolidada en el centro-sur de la ciudad, ha funcionado como una barrera física y simbólica que fragmenta el tejido urbano y limita la integración con los barrios vecinos. Dicho entorno carece de áreas verdes, equipamientos culturales y espacios de encuentro social, reflejando un vacío urbano significativo que responde a la desconexión territorial histórica del sitio (Gordillo & Ochoa, 2015).

Esta problemática, común en varias ciudades latinoamericanas, se debe a una planificación urbana que privilegió infraestructuras duras sobre la creación de espacios colectivos de calidad. Como resultado, predios estratégicos como el del aeropuerto quedan desarticulados del tejido urbano, desaprovechando su potencial para generar entornos inclusivos, sostenibles y culturalmente activos. En Cuenca, la ausencia de un plan integral para la reutilización del terreno aeroportuario aumenta el riesgo de que se consolide un “no lugar,” susceptible a presiones inmobiliarias especulativas y con alta probabilidad de exclusión social (Naranjo & Carolina, 2016).

Este escenario plantea la oportunidad y la necesidad de resignificar el uso del suelo, transformando la actual infraestructura en un espacio público de escala metropolitana que integre dimensiones ecológicas, sociales y culturales, y que contribuya a la sostenibilidad y la cohesión urbana (Carrión, 2011).

### **FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

La inminente reubicación del Aeropuerto Mariscal Lamar plantea una interrogante fundamental para la planificación urbana de Cuenca: ¿Cómo integrar criterios de sostenibilidad, inclusión social y memoria histórica en el Plan Masa para la transformación del predio aeroportuario en un parque urbano multifuncional, que responda a las necesidades socioambientales de la ciudad? Esta pregunta orienta el presente estudio hacia la búsqueda de un modelo de intervención capaz de articular dimensiones ecológicas, sociales y culturales, evitando que el área caiga en el deterioro físico o en la especulación inmobiliaria.

### **DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA**

El área de estudio corresponde al actual emplazamiento del Aeropuerto Mariscal Lamar, localizado en el centro-sur de Cuenca y rodeado de barrios consolidados que han permanecido fragmentados por la infraestructura aeroportuaria. La investigación se enfoca en analizar las carencias urbanas vinculadas al déficit de áreas verdes, la escasez de espacios comunitarios y la necesidad de reconectar territorialmente esta zona con el resto de la ciudad. Asimismo, se consideran los impactos ambientales asociados al cese de operaciones aéreas, como la reducción de la contaminación auditiva y la oportunidad de restaurar el paisaje urbano.

La delimitación conceptual del problema se circunscribe a la posibilidad de convertir el predio en un parque metropolitano de escala urbana-regional, concebido bajo principios de sostenibilidad y resiliencia. La investigación excluye aspectos técnicos relacionados con la reubicación operativa del aeropuerto, concentrándose en la planificación urbana y paisajística del nuevo espacio. De esta manera, el estudio establece los lineamientos para una intervención integral que atienda las demandas sociales actuales, preserve la memoria del sitio y promueva un modelo de reutilización replicable en el contexto ecuatoriano.

## JUSTIFICACIÓN

La investigación sobre la desactivación del Aeropuerto Mariscal Lamar en Cuenca destaca la necesidad de evitar la generación de un vacío urbano crítico en esta zona consolidada del centro-sur de la ciudad. Este vacío puede derivar en deterioro físico, fragmentación territorial e inseguridad, afectando la cohesión urbana y el valor del suelo. La propuesta de transformar este predio en un parque urbano multifuncional busca integrar dimensiones ecológicas, culturales y sociales, alineándose con los retos contemporáneos de sostenibilidad, equidad y calidad de vida urbana.

El terreno ofrece condiciones favorables para su reconversión, dada su ubicación estratégica, conectividad con sectores urbanos y valor paisajístico, elementos que permiten proyectarlo como un núcleo estructurador para articular ciudad, naturaleza y comunidad. Además, la reutilización de suelo consolidado se ajusta a principios de desarrollo compacto y sostenible recomendados por ONU-Hábitat (Guavita & Camila, 2019), facilitando la reducción de costos de servicios, mejorando la eficiencia del suelo y disminuyendo impactos ambientales (Chabla et al., 2023).

Desde una perspectiva de sostenibilidad urbana y resiliencia climática, el proyecto incorpora infraestructura verde, movilidad activa, conservación de especies nativas y restauración de ecosistemas, lo que contribuye a mitigar el efecto isla de calor, mejorar la calidad del aire y optimizar la gestión de aguas lluvias (Iii, 2022). La implementación en fases y el esquema de gobernanza colaborativa, con participación municipal, académica y comunitaria, garantizan la viabilidad técnica y programática del proyecto, tomando como referencia experiencias internacionales exitosas en planificación urbana adaptativa que fortalecen la integración social y urbana.

## ANTECEDENTES

La reconversión de infraestructuras urbanas obsoletas, como antiguos aeropuertos, estaciones ferroviarias y zonas industriales, en espacios públicos sostenibles ha emergido como una estrategia clave en la regeneración urbana contemporánea. Este tipo de transformaciones busca mitigar vacíos urbanos estratégicos que fragmentan el tejido urbano, reactivar la conectividad territorial y fortalecer la cohesión social mediante intervenciones integrales que consideran criterios ambientales, culturales y participativos (Sosa, 2024).

Estos procesos responden al agotamiento funcional de ciertas infraestructuras, pero además representan una gran oportunidad para reequilibrar la oferta de espacio público en ciudades densas, promover la inclusión social y consolidar la estructura urbana existente. La integración de naturaleza y soluciones basadas en ella, la creación de espacios de encuentro multisectoriales y la participación activa de la comunidad son componentes esenciales para asegurar la sostenibilidad, vitalidad y resiliencia de estos nuevos espacios urbanos (Kahatt, 2023).

El Parque Bicentenario en Quito, inaugurado en 2013, es un ejemplo emblemático de reconversión urbana en Ecuador. Este parque, que ocupa el terreno del antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre, abarca más de 125 hectáreas y fue diseñado bajo principios de sostenibilidad ambiental, movilidad activa y democratización del espacio público. Su implementación permitió restaurar la conectividad entre barrios fragmentados, reintroducir áreas verdes y generar un espacio recreativo de calidad para la ciudadanía (Velásco & Carolina, 2012). El parque se ha consolidado como un modelo a nivel nacional para la reutilización de infraestructuras urbanas obsoletas, demostrando cómo grandes vacíos urbanos pueden transformarse en lugares integradores que promueven la inclusión social, mejoran la calidad ambiental y fortalecen la identidad local (Naranjo & Carolina, 2016a).

El Tempelhofer Feld en Berlín es un referente internacional que ejemplifica la importancia de la participación ciudadana en procesos de reconversión urbana. Tras la clausura del aeropuerto Tempelhof, en 2014 la ciudadanía votó en un referéndum para preservar el terreno completo como parque público. Este proyecto, que abarca aproximadamente 386 hectáreas, combina espacio multifuncional, sostenibilidad ambiental y memoria histórica, integrando usos recreativos y culturales. La reconversión de Tempelhofer Feld no solo recuperó un vasto espacio verde en el centro de Berlín, sino que también fortaleció la cohesión social y la identidad colectiva. La capacidad de la sociedad para influir en la gestión del suelo urbano fue fundamental en este proceso, haciendo visible el papel decisivo de la participación ciudadana en la definición de los usos futuros de infraestructuras obsoletas urbanas (Merlo, 2021).

Freshkills Park en Nueva York constituye otro caso destacado de transformación urbana sostenible a gran escala. Este parque, que ocupa más de 900 hectáreas, es el resultado de la reconversión de un antiguo vertedero en un espacio que integra restauración ecológica, biodiversidad y resiliencia climática. Su diseño incorpora humedales, flora y fauna nativa, así como

tecnologías para la captura y aprovechamiento de biogás, evidenciando un enfoque integral hacia la sostenibilidad ambiental. La intervención en Freshkills Park no solo ha generado beneficios ecosistémicos significativos, como la recuperación de hábitats y la mejora de la calidad ambiental, sino que también ha promovido beneficios sociales al ofrecer un espacio público de recreación y educación ambiental en un contexto urbano muy consolidado. Este proyecto demuestra el potencial de la rehabilitación de terrenos degradados para contribuir tanto a la resiliencia ambiental como al bienestar de las comunidades urbanas (Loughran, 2014).

En América Latina, destacan iniciativas como la reconversión de la base aérea La Carlota en Caracas, que se ha transformado en un espacio urbano orientado a la recuperación de áreas verdes y la integración social en una ciudad densamente poblada. Este proyecto busca combinar movilidad, cultura y recreación, promoviendo la participación ciudadana y la preservación de especies nativas, generando un espacio inclusivo y multifuncional (Peñaranda, 2016). En Buenos Aires, el Parque de la Ciudad representa otro caso significativo de reconversión de suelo urbano, orientado a recuperar áreas para el disfrute público y la integración social. De manera similar, en São Paulo el Parque Campo de Marte, un aeropuerto ha revalorizado aproximadamente 40 hectáreas para usos recreativos y ambientales. Este proyecto refleja la tendencia regional hacia la recuperación de suelos urbanos subutilizados mediante intervenciones sostenibles que fortalecen la cohesión social y la calidad ambiental (Naranjo & Carolina, 2016).

Y, por último; Northerly Island Park en Chicago es un ejemplo representativo de planificación urbana sostenible ubicada en un contexto densamente construido. Este parque, que ocupa 48 hectáreas, fue creado sobre el antiguo aeropuerto Meigs Field y combina infraestructura verde, restauración de hábitats y equipamientos culturales. La intervención integra estrategias de mitigación climática y control de aguas pluviales, proporcionando además áreas recreativas para la comunidad local. El parque ejemplifica cómo la reutilización de suelos urbanos consolidados, junto con la integración de áreas verdes y un diseño a escala humana, puede generar espacios públicos multifuncionales que contribuyen a la resiliencia urbana, la biodiversidad y el bienestar social. Este proyecto se suma a una tendencia internacional que enfatiza la reconversión sostenible de infraestructuras obsoletas para fortalecer la estructura urbana y promover la cohesión social (Johnson, 2005).

En síntesis, la situación del Aeropuerto Mariscal Lamar en Cuenca guarda múltiples similitudes con los casos citados. Su ubicación central, tamaño y pérdida de función actual lo convierten en un terreno estratégico para la ciudad. La reconversión planificada permitiría recuperar el equilibrio ecológico, incrementar la dotación de espacios públicos y consolidar la red de equipamientos culturales y sociales, evitando riesgos asociados a deterioro físico, especulación inmobiliaria y fragmentación urbana. Los antecedentes expuestos ofrecen lecciones valiosas sobre oportunidades, desafíos y estrategias de implementación, legitimando la presente investigación y orientando la propuesta hacia un parque urbano resiliente, inclusivo y sostenible.

## **OBJETIVOS**

### **OBJETIVO GENERAL**

- Desarrollar un plan masa para la creación de un mega parque en el terreno del antiguo Aeropuerto Mariscal Lamar de la ciudad de Cuenca, enfocado en la recuperación de áreas verdes y la implementación de espacios culturales, con el fin de promover la interacción comunitaria y el desarrollo sostenible.

### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Identificar los conceptos, referentes y estrategias de diseño relacionados con mega parques surgidos a partir de la rehabilitación de antiguos equipamientos urbanos.
- Analizar las características físicas, históricas, culturales y urbanas del antiguo Aeropuerto Mariscal Lamar, así como su oferta social, ambiental y de conectividad dentro de la ciudad.
- Diseñar un plan masa que articule estrategias de revitalización ambiental junto con la dinamización cultural y social, generando un parque integrado con su entorno urbano y con capacidad de responder a las necesidades comunitarias actuales.

## **METODOLOGÍA**

La presente investigación se sustenta en un enfoque cualitativo de carácter exploratorio y proyectivo, adecuado para abordar fenómenos urbanos complejos, interpretar dinámicas territoriales y proponer estrategias de intervención contextualizadas. El objetivo metodológico central es formular un Plan Masa para la transformación del Aeropuerto Mariscal Lamar en un parque urbano multifuncional, considerando criterios de sostenibilidad y resiliencia ambiental. Para ello, se estructura la metodología en cuatro etapas complementarias, que permiten articular información documental, análisis de referentes, diagnóstico territorial y diseño estratégico de la propuesta.

### **ETAPA 1: RECOLECCIÓN DE DATOS**

En esta etapa se recopila información sobre el sitio de estudio y su entorno urbano. Se realiza una revisión sistemática de literatura científica, documentos técnicos, planes urbanos, artículos académicos y publicaciones institucionales que aborden temas como regeneración urbana, infraestructura verde, movilidad sostenible y parques urbanos. Se incorporan además informes de organismos internacionales, como ONU-Hábitat (Guavita & Camila, 2019), que destacan recomendaciones para ciudades compactas, resilientes y equitativas.

La recolección de datos también incluye observación directa del terreno, siguiendo la metodología de lectura del espacio urbano de (Lynch, 1981), permitiendo identificar características físicas, simbólicas y funcionales del aeropuerto y su entorno, así como elementos del paisaje que puedan integrarse en la propuesta. Paralelamente, se revisan catastros urbanos, ortofotos, planos topográficos, normativas locales y archivos históricos, con el fin de reconstruir la evolución del sitio y comprender sus relaciones con la ciudad.

### **ETAPA 2: ANÁLISIS DE CASOS DE ESTUDIO**

En esta etapa se seleccionan y estudian 3 referentes nacionales e internacionales de parques urbanos y proyectos de regeneración de aeropuertos deshabilitados. Entre ellos destacan Parque Bicentenario de Quito, Tempelhofer Feld de Berlín y Freshkills Park de Nueva York. El análisis se centra en identificar buenas prácticas en cuanto a zonificación funcional, sostenibilidad, movilidad y escalabilidad del proyecto.

Se complementa con aportes teóricos de autores como Gehl, Jacobs, Beatley, Velásco y Allam quienes abordan el diseño a escala humana, la proximidad urbana y la estructura espacial de las ciudades. Este análisis permite extraer criterios y estrategias aplicables al contexto de Cuenca, sirviendo de soporte conceptual y referencial para la propuesta.

### **ETAPA 3: ANÁLISIS DEL CONTEXTO URBANO Y DIAGNÓSTICO**

En esta fase se evalúa el contexto físico, social, ambiental y de conectividad del sitio y su área de influencia. Se analiza la infraestructura urbana existente, la dotación de equipamientos, la red de movilidad peatonal, vehicular y ciclista, así como la presencia de ecosistemas urbanos y

corredores verdes. Esta evaluación permite identificar barreras, oportunidades y lineamientos para la integración funcional del parque en la ciudad.

El diagnóstico territorial se construye a partir de la observación directa, análisis documental y revisión de normativas locales y planes de ordenamiento, asegurando que la propuesta considere la sostenibilidad, el patrimonio urbano y las necesidades de la comunidad.

#### **ETAPA 4: PROPUESTA ESTRATÉGICA DE DISEÑO**

A partir del diagnóstico y del análisis de casos, se desarrolla el plan masa del parque urbano a nivel de zonificación. El diseño integra principios de urbanismo sostenible, resiliencia ambiental, movilidad activa, inclusión funcional y diseño ecosistémico. Se definen zonificaciones funcionales, circulaciones jerarquizadas y estrategias paisajísticas que potencien la biodiversidad urbana y el confort ambiental.

El proceso de diseño se valida mediante un análisis preliminar del sitio, además entrevistas semiestructuradas a expertos en diseño urbano, arquitectura del paisaje y gestión ambiental, asegurando la pertinencia técnica, ambiental y sociocultural de la propuesta. Asimismo, se consideran instrumentos de planificación vigentes, como el Plan de Ordenamiento Territorial de Cuenca, normativa urbanística local y planes de movilidad, garantizando la coherencia entre el diseño y el marco legal y regulatorio.

# CAPÍTULO I



# 1. REVISIÓN LITERARIA

Para estructurar el marco teórico del presente estudio, se han seleccionado cuatro ejes fundamentales que sustentan la transformación del Aeropuerto Mariscal Lamar en un parque urbano: la regeneración urbana y reutilización de infraestructuras obsoletas, el urbanismo sostenible y la resiliencia urbana, el diseño ecológico y la planificación verde, y la infraestructura verde y la conectividad ecológica. Cada uno de estos conceptos proporciona herramientas y criterios de planificación que permiten abordar la intervención desde una perspectiva integral, combinando aspectos sociales, ambientales y urbanos, con el objetivo de generar un espacio público funcional, inclusivo y sostenible, adaptado al contexto específico de Cuenca.

## 1.1 REGENERACIÓN URBANA Y REUTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS OBSOLETAS

La regeneración urbana consiste en intervenciones planificadas para revitalizar áreas degradadas o infraestructuras en desuso, dotándolas de nuevos usos que respondan a las necesidades contemporáneas (Rosa, 2017). Una estrategia central en este ámbito es la reutilización adaptativa de infraestructuras obsoletas, como aeropuertos, vías férreas, puertos o zonas industriales, como catalizador de renovación urbana (Nicolás, 2020). Esta aproximación aprovecha estructuras existentes para fines distintos, reduciendo costos y fomentando la innovación urbana. Jane Jacobs (1961) enfatizó que “las nuevas ideas necesitan de edificios antiguos”, subrayando la importancia de valorar el patrimonio construido como recurso estratégico para la transformación urbana.

En Europa, desde las décadas de 1970 y 1980, numerosas zonas industriales abandonadas fueron reconvertidas exitosamente en barrios culturales, comerciales o residenciales, conservando elementos patrimoniales y evitando la proliferación de espacios vacíos degradados (Dubeaux & Cunningham, 2016). Ejemplos emblemáticos incluyen Tempelhofer Feld en Berlín, un antiguo aeropuerto transformado en parque urbano de 386 hectáreas, y el High Line en Nueva York, una vía férrea elevada convertida en parque lineal. Estas iniciativas muestran cómo la ciudad puede reinventarse a partir de su propia historia, conservando la memoria urbana y generando entornos funcionales y recreativos de gran valor social (Merlo, 2021).

Tempelhofer Feld, cerrado como aeropuerto en 2008, reabrió en 2010 tras un intenso debate ciudadano, ofreciendo praderas para deporte y ocio, circuitos sobre antiguas pistas de aterrizaje e incluso huertos comunitarios. De forma similar, el High Line revitalizó Manhattan al crear un corredor verde que recrea hábitats urbanos y ofrece espacios de interacción social, convirtiéndose en modelo de referencia para la reconversión de infraestructuras obsoletas (ver **Figura 1**). Estas experiencias demuestran cómo la reutilización estratégica puede consolidar espacios urbanos resilientes y multifuncionales, integrando naturaleza y comunidad (Merlo, 2021).

No obstante, estos proyectos también han generado impactos socioespaciales indeseados. La popularidad del High Line provocó gentrificación y desplazamiento de residentes en Chelsea y Hell's Kitchen, elevando los valores inmobiliarios y modificando la dinámica de los barrios. En Berlín, la creación de Tempelhofer Feld también incrementó el costo de vida en zonas aledañas y atrajo comercios de alto perfil. Este fenómeno, conocido como "gentrificación verde", evidencia la necesidad de considerar la equidad social en las intervenciones de regeneración, incorporando estrategias que garanticen accesibilidad y diversidad residencial (Macayo & Alejandra, 2018).

Para mitigar estos riesgos, la literatura reciente propone medidas como planes de vivienda asequible, fideicomisos de tierras urbanas y políticas de uso mixto que aseguren la distribución equitativa de los beneficios de la regeneración. La integración de criterios sociales con el diseño físico permite que los espacios públicos revitalizados no solo mejoren la calidad ambiental y urbana, sino que también promuevan inclusión y cohesión comunitaria. Esta perspectiva resulta crucial al planificar intervenciones en ciudades con contextos urbanos consolidados y diversidad social.

### Figura 1

*The High Line, New York*



*Nota:* Imagen tomada de (Yeleswarapu et al., 2021)

En el caso de Cuenca, la regeneración de una gran infraestructura obsoleta, como el Aeropuerto Mariscal Lamar, debe considerar estas lecciones. La transformación del predio en un parque urbano aportará beneficios ambientales y sociales, pero requiere planificación anticipada para evitar procesos de exclusión o desplazamiento. Articular estrategias de diseño con políticas públicas complementarias garantizará que la regeneración distribuya sus beneficios de manera equitativa, consolidando un espacio que combine sostenibilidad, innovación espacial y sensibilidad social.

## 1.2 URBANISMO SOSTENIBLE Y RESILIENCIA URBANA

El urbanismo sostenible aplica los principios del desarrollo sostenible al diseño y planificación de ciudades, buscando equilibrar las dimensiones ambiental, social y económica en el crecimiento urbano. Este enfoque persigue que las ciudades satisfagan las necesidades de sus habitantes presentes y futuras sin comprometer los recursos naturales ni aumentar las inequidades sociales (Allam et al., 2022). Incluye integración de criterios ambientales como eficiencia energética, gestión de residuos, conservación de biodiversidad y reducción de contaminación, junto con garantía de inclusión social y viabilidad económica. Modelos contemporáneos como los objetivos de desarrollo Sostenible de la ONU y la “ciudad de 15 minutos” ejemplifican cómo compactar servicios, reducir dependencia del automóvil y fortalecer la cohesión comunitaria (Allam et al., 2022).

La resiliencia urbana es fundamental para el urbanismo sostenible, definida como la capacidad de una ciudad para anticipar, absorber, adaptarse y recuperarse de eventos adversos incluyendo fenómenos climáticos, desastres naturales o crisis económicas y sanitarias. Este concepto introduce un enfoque dinámico donde las ciudades son sistemas evolutivos capaces de transformarse positivamente frente a perturbaciones. La resiliencia comprende dimensiones físicas, ecológicas, sociales y de gobernanza: edificaciones seguras, redes redundantes de agua y energía, comunidades cohesionadas y sistemas institucionales flexibles (Fragoso, 2024).

En la práctica, integrar sostenibilidad y resiliencia implica acciones como desarrollo de infraestructuras verdes para mitigar inundaciones y absorber calor, diversificación de fuentes energéticas, planificación del uso del suelo evitando áreas de riesgo y preparación ciudadana ante emergencias. Iniciativas como 100 Resilient Cities de la Fundación Rockefeller resaltan la importancia de adaptar las ciudades a desafíos crecientes manteniendo su funcionalidad social y económica (Carvajal, 2024). La relación entre sostenibilidad y resiliencia es complementaria; una ciudad sostenible aumenta su capacidad de resiliencia, y una ciudad resiliente protege y perpetúa su sostenibilidad, formando la base de la ciudad sustentable del siglo XXI, que combina protección ambiental, desarrollo humano y capacidad de adaptación.

### Figura 2

*Cuenca Airport: improvements, international and new airport.*



Nota: Imagen tomada de (Larenas, 2024)

En el contexto de Cuenca, aplicar estos principios será esencial para planificar la transformación del Aeropuerto Mariscal Lamar en un parque urbano multifuncional. Significa proyectar un espacio que minimice impactos ambientales, proteja ríos y áreas verdes, reduzca emisiones y gestione adecuadamente residuos, mientras incorpora infraestructuras y mecanismos que permitan a la ciudad adaptarse a cambios climáticos, eventos extremos y futuras crisis, garantizando seguridad y calidad de vida para sus habitantes.

### **1.3 DISEÑO ECOLÓGICO Y PLANIFICACIÓN VERDE**

El diseño ecológico y la planificación verde buscan reintegrar la naturaleza a la ciudad, aplicando principios ecológicos al urbanismo para que la ciudad funcione en armonía con los procesos naturales (Herrington, 2010). A diferencia de la planificación tradicional, esta perspectiva concibe la ciudad como un ecosistema, priorizando la conservación de áreas sensibles y el aprovechamiento de las características naturales del territorio.

La infraestructura verde es un componente central de este enfoque, definida como una red planificada de espacios naturales y seminaturales interconectados que proporcionan servicios ecosistémicos esenciales y beneficios ambientales a la población. Esta red incluye parques, corredores biológicos, jardines comunitarios, techos y muros verdes, y sistemas de drenaje sostenible, actuando como el sistema circulatorio ambiental de la ciudad, regulando la temperatura, mejorando la calidad del aire, capturando aguas pluviales y facilitando espacios de recreación y contacto con la naturaleza (Restrepo, 2007).

Ejemplos internacionales como Copenhague, Melbourne y Singapur han demostrado la eficacia de estas estrategias para mitigar el efecto isla de calor y mejorar la resiliencia urbana frente a eventos climáticos extremos. En América Latina, la infraestructura verde contribuye a superar la doble vulnerabilidad de las ciudades frente a desastres y déficits de espacio público, con iniciativas que además fomentan la equidad social y la seguridad alimentaria, como parques inundables y

agricultura urbana. En resumen, el diseño ecológico y la planificación verde representan aproximaciones integrales que combinan conservación ambiental, bienestar social y gestión sostenible de recursos para ciudades más resilientes y habitables (Carvajal, 2024).

### Figura 3

*Unusual green spaces in Berlin – Tempelhofer Feld*



*Nota:* Imagen tomada de (Macayo & Alejandra, 2018)

Para Cuenca, con su riqueza hídrica y patrimonial, la planificación verde implicaría proteger riberas con corredores continuos, ampliar y conectar parques urbanos, incorporar criterios paisajísticos en el diseño vial y ejecutar intervenciones ecológicas en espacios residuales, como jardines de lluvia o rotondas vegetadas. Estas acciones consolidarían un sistema socio-ecológico integrado, aumentando la resiliencia urbana, fomentando la sostenibilidad ambiental y ofreciendo espacios de calidad para la recreación, el esparcimiento y la interacción comunitaria.

## 1.4 INFRAESTRUCTURA VERDE Y CONECTIVIDAD ECOLÓGICA

La infraestructura verde se define como una red planificada de espacios naturales y seminaturales interconectados, gestionados para proveer servicios ecosistémicos y beneficios ambientales a la sociedad. Según la Comisión Europea, se trata de “una red ecológicamente coherente y estratégicamente planificada de zonas naturales y seminaturales y de otros elementos ambientales, diseñada y gestionada para la conservación de los ecosistemas y el mantenimiento de los servicios que nos proveen” En otras palabras, la IV integra áreas verdes como parques, bosques urbanos, ríos, humedales y zonas agrícolas periurbanas, funcionando como un sistema estructurante del territorio comparable a la infraestructura gris, pero con múltiples funciones simultáneas

La infraestructura verde se caracteriza por su multifuncionalidad, permitiendo que un mismo espacio genere simultáneamente beneficios ambientales, sociales y económicos. Por ejemplo, un parque con árboles y estanques mejora la calidad del aire, captura CO<sub>2</sub>, proporciona hábitats para aves y polinizadores, reduce ruido, amortigua inundaciones, refresca el microclima y ofrece espacios de recreación para la comunidad. Esta capacidad de prestar múltiples servicios ecosistémicos hace que la infraestructura verde sea una estrategia costo efectiva para las ciudades (Lamarti, 2023).

Otro pilar fundamental es la conectividad ecológica, que busca enlazar áreas naturales mediante corredores ecológicos o proximidad entre parches verdes. Esto permite que la fauna y procesos ecológicos como el flujo de polen, semillas e intercambio genético puedan moverse sin aislamiento, contrarrestando la fragmentación del hábitat causada por la urbanización dispersa. Las medidas incluyen pasos para fauna sobre vías, restauración de riberas y planificación estratégica de parques cercanos a áreas verdes existentes, promoviendo así un tejido ecológico funcional dentro de la ciudad. En conjunto, estas características fortalecen la resiliencia urbana, mejoran la calidad de vida y promueven la sostenibilidad ambiental de las ciudades (Ramos & Rodríguez, 2021).

La IV opera en múltiples escalas, desde regional hasta local. A nivel metropolitano, puede estructurarse como anillos verdes o corredores fluviales que conecten parques mayores; a nivel de barrio, cada jardín, arbolado viario o tejado verde contribuye a la red. Para que un espacio sea considerado parte de la infraestructura verde, debe integrarse en la red y gestionarse con ese objetivo, lo que exige planificación multiescalar y coordinación institucional. Las directrices de ordenamiento territorial definen la red básica, mientras que los planes municipales detallan conexiones locales que completan la malla verde (Giannotti et al., 2021)

El desarrollo de infraestructura verde urbana ofrece múltiples beneficios. Desde la resiliencia climática, mejora la capacidad de la ciudad frente al cambio climático, gestionando inundaciones, olas de calor y eventos extremos. Para la biodiversidad, conserva especies y ecosistemas urbanos, transformando la ciudad en un refugio de vida silvestre. Y para la población, garantiza acceso a espacios recreativos y culturales, mejorando la salud física y mental y fortaleciendo el tejido social (Fazelli & Moral, 2021)

#### **Figura 4**

*Dasha River Ecological Corridor*



*Nota:* Imagen tomada de (Awards, 2025).

Para Cuenca, la infraestructura verde planificada para Cuenca debe operar como sistema dinámico y escalable, desde grandes parques y riberas restauradas hasta pequeños jardines y arbolado vial que conecten barrios y calles. La coordinación entre municipalidad, universidades, organizaciones comunitarias y empresas permitirá que la red de infraestructura verde funcione no solo como mitigación ambiental, sino también como generadora de cohesión social y equidad en el acceso a espacios saludables, recreativos y culturales.

## **1.5 CIUDAD COMPACTA Y PROXIMIDAD URBANA DE CARLOS MORENO**

El modelo de ciudad compacta y la idea de ciudad de proximidad buscan un desarrollo urbano más sostenible mediante la densificación equilibrada, la mezcla de usos y la reducción de desplazamientos. La ciudad compacta promueve densidades medias o altas, usos mixtos y transporte activo, evitando la dispersión urbana y el consumo excesivo de suelo. La ciudad de proximidad, popularizada por Carlos Moreno como la “Ciudad de los 15 minutos”, plantea que los residentes puedan acceder a los servicios esenciales de su vida diaria a pie o en bicicleta, mediante barrios autosuficientes conectados entre sí por transporte público eficiente. Este enfoque aporta beneficios ecológicos como lo son menos emisiones y calles arboladas, además de beneficios económicos como el fomento de comercio local y también sociales como el fortalecimiento del capital social y sentido de pertenencia (Allam et al., 2022).

En el caso del antiguo aeropuerto de Cuenca, la transformación en un parque urbano multifuncional se alinea con esta visión si se integra como centralidad de barrio, combinando áreas verdes con equipamientos deportivos, culturales, educativos y comerciales, y garantizando conexiones peatonales y ciclistas con barrios cercanos. Así, el proyecto no solo recupera espacio público y paisaje urbano, sino que contribuye a un tejido urbano más compacto, caminable y

policéntrico, acercando servicios y calidad de vida a los habitantes y evitando desarrollos dispersos que desaprovechen el suelo.

## **1.6 IMPACTO AMBIENTAL Y RECUPERACIÓN DEL PAISAJE URBANO**

- **Impacto ambiental urbano**

El impacto ambiental urbano se refiere a las consecuencias negativas que el desarrollo y la expansión de las ciudades generan sobre el medio ambiente. El impacto ambiental y la recuperación del paisaje urbano es un tema que abarca diversos aspectos de la degradación ambiental causada por actividades humanas y las estrategias para restaurar y mejorar los entornos urbanos (Piñuelas et al., 2021).

- **Recuperación del paisaje urbano**

La recuperación del paisaje urbano incluye acciones de mejora paisajística, restauración de ecosistemas fluviales y naturales, y políticas de sustentabilidad urbana. Proyectos exitosos, como el caso de Arévalo en España, han demostrado que la participación ciudadana, el impulso político y una sensibilidad ambiental adecuada son claves para rehabilitar espacios degradados, mejorar la calidad de vida y revalorar el patrimonio natural y cultural (Vian et al., 2018). Además, la recuperación puede centrarse en la creación y mantenimiento de áreas verdes urbanas, educación ambiental, y la reestructuración del uso del suelo para evitar la invasión de espacios naturales (Castro & Castro, 2024).

- **Enfoques y Beneficios**

- Estrategias integrales para disminuir la contaminación y recuperar áreas naturales en ciudades.
- Mejora del bienestar social y psicológico a través del diseño urbano que considera espacios verdes y paisajes restauradores.
- Incremento de la biodiversidad urbana y mejora de la calidad ambiental (Villalpando, 2025).

En resumen, el impacto ambiental en las ciudades afecta tanto el ecosistema como la calidad de vida de sus habitantes, pero existen métodos de recuperación del paisaje urbano que combinan la gestión ambiental, la participación comunitaria y el diseño sostenible para restaurar y mejorar los entornos urbanos en forma integral

La reconversión de infraestructuras obsoletas en Cuenca, como el antiguo aeropuerto, en parques urbanos generaría impactos ambientales y paisajísticos positivos adaptados a la escala y características locales. Este tipo de transformación permitiría:

- Mejorar la calidad del aire con vegetación que capture partículas contaminantes y produzca oxígeno, como se ha evidenciado en otros parques urbanos en Ecuador que muestran reducción de contaminantes atmosféricos gracias a la cobertura arbórea (Jerves & Andrés, 2019).
- Reducir la temperatura local y mitigar el efecto isla de calor urbano mediante la sombra y evapotranspiración de las plantas, favoreciendo el confort térmico en la ciudad (Bermeo et al., 2025).
- Regular el ciclo hídrico, incrementando la infiltración del agua de lluvia y disminuyendo las escorrentías, contribuyendo a una gestión más sostenible del agua.
- Crear hábitats para especies locales y fortalecer la biodiversidad urbana, repercutiendo en la conexión de la ciudad con su entorno natural y la resiliencia ambiental.
- Embellecer la zona eliminando el impacto visual del pavimento e infraestructura obsoleta, generando espacios accesibles para recreación, deporte y actividades culturales, lo que promueve la cohesión social, el bienestar psicológico y la tradición biofílica de Cuenca (Jaramillo et al., 2024).
- Funcionaría como un sumidero de carbono urbano y apoyaría los objetivos de desarrollo sostenible y resiliencia climática local.
- Incluiría valor pedagógico con centros educativos, señalizaciones y recorridos interpretativos, sensibilizando a la ciudadanía sobre conservación ambiental, sostenibilidad y patrimonio paisajístico.

Estos beneficios coinciden con experiencias internacionales adaptadas a las particularidades de Cuenca y se alinean con la visión de hacer la ciudad más verde, habitable y conectada con su ecosistema natural (López, 2025).

## **1.7 COMPARATIVA DE ESTRATEGIAS Y RESULTADOS PARA EL PLAN MASA**

Por consiguiente, se presenta una síntesis comparativa de los enfoques, estrategias y resultados extraídos de la revisión bibliográfica sobre regeneración urbana, urbanismo sostenible, diseño ecológico e infraestructura verde. Su propósito es organizar de manera clara y concisa los aprendizajes clave de los casos y teorías estudiadas, destacando cómo cada enfoque aporta a la planificación de espacios urbanos multifuncionales, sostenibles y resilientes. La **Tabla 1** permite

visualizar de forma directa los elementos comunes, las herramientas estratégicas y los beneficios esperados, facilitando su aplicación conceptual en el desarrollo del Plan Masa para la reconversión del Aeropuerto Mariscal Lamar en un parque urbano integrado.

**Tabla 1**

*Tabla comparativa de estrategias y resultados para el Plan Masa*

EJE CONCEPTUAL	PRINCIPALES ESTRATEGIAS	RESULTADOS OBSERVADOS / BENEFICIOS	RELEVANCIA PARA CUENCA
<b>Regeneración urbana y reutilización de infraestructuras obsoletas</b>	Reconversión adaptativa de aeropuertos, vías férreas o zonas industriales; mantenimiento de elementos patrimoniales; participación ciudadana en decisiones de uso.	Revitalización urbana, integración de barrios fragmentados, creación de espacios públicos atractivos; riesgo de gentrificación si no se considera equidad social.	Transformar el Aeropuerto Mariscal Lamar en un espacio público que conecte barrios, recupere suelo infrautilizado y genere inclusión social.
<b>Urbanismo sostenible y resiliencia urbana</b>	Creación de ciudades compactas y caminables; reducción de emisiones; integración de movilidad activa; planificación ante riesgos climáticos y sociales.	Mejor calidad de vida, eficiencia ambiental, adaptación a cambios climáticos, reducción de vulnerabilidad urbana.	Implementar medidas que reduzcan impactos ambientales de la ciudad, protejan ríos y fomenten resiliencia frente a inundaciones o eventos extremos.
<b>Diseño ecológico y planificación verde</b>	Restauración de riberas y humedales urbanos; creación de corredores verdes y huertos urbanos; soluciones basadas en la naturaleza para control de agua y microclima.	Mejora de la biodiversidad urbana, reducción de efecto isla de calor, generación de espacios recreativos y educativos, integración de naturaleza y ciudad.	Proteger y reconectar riberas de Cuenca, ampliar parques urbanos y mejorar microclima, fortaleciendo la sostenibilidad y la calidad ambiental del parque.
<b>Infraestructura verde y conectividad ecológica</b>	Creación de redes interconectadas de parques, arbolado urbano, corredores biológicos y jardines; pasos de fauna y restauración de hábitats.	Conservación de biodiversidad, conectividad ecológica, mitigación de inundaciones, salud y bienestar de la población.	Establecer una malla verde continua que integre parques, riberas y espacios residuales, potenciando la resiliencia y acceso a naturaleza para los habitantes.
<b>Ciudad compacta y proximidad urbana (Carlos Moreno)</b>	Promoción de la "ciudad de los 15 minutos"; integración de servicios, vivienda, comercio y cultura en cercanía; movilidad activa (peatonal y ciclorrutas).	Reducción de tiempos de traslado, menor dependencia del automóvil, fortalecimiento de comunidades locales, disminución de emisiones.	Reestructurar el entorno del exaeropuerto como un nodo estratégico que ofrezca servicios cercanos, facilite movilidad sostenible y dinamice la vida barrial.
<b>Impacto ambiental y recuperación del paisaje urbano</b>	Reemplazo de superficies duras por áreas verdes; incorporación de vegetación nativa; restauración paisajística y reducción de contaminación visual y acústica.	Mitigación del efecto isla de calor, mayor infiltración de agua, absorción de contaminantes, embellecimiento urbano y mejora del bienestar social.	Recuperar el paisaje del antiguo aeropuerto para crear un gran parque que funcione como pulmón verde, sumidero de carbono y espacio cultural de encuentro.

*Nota:* Estrategias clave y resultados de la literatura para la reconversión de infraestructuras urbanas.

## CAPÍTULO II



## 2. ANÁLISIS DE CASOS DE ESTUDIO

Para comprender cómo la reutilización de infraestructuras obsoletas y la implementación de estrategias de diseño ecológico y urbano pueden transformar ciudades, se han seleccionado cuatro casos de estudio emblemáticos: Tempelhofer Feld en Berlín, Freshkills Park en Nueva York, Northerly Island Park en Chicago y el Parque Bicentenario en Quito. Cada uno de estos proyectos representa un enfoque particular de regeneración urbana, desde la reconversión de aeropuertos y vertederos hasta la integración de infraestructura verde y espacios recreativos. El análisis de estos casos permite identificar antecedentes, responsables del diseño, años de implementación, estrategias aplicadas, resultados obtenidos, impacto ambiental, participación social y lecciones aprendidas. De esta manera, se obtiene un panorama detallado de buenas prácticas y desafíos en la transformación de infraestructuras en desuso en espacios urbanos funcionales, sostenibles y resilientes, ofreciendo valiosas referencias para futuras intervenciones en contextos similares.

### 2.1 TEMPELHOFFER FELD (BERLÍN, ALEMANIA).

El análisis urbano de Tempelhofer Feld en Berlín destaca su evolución desde una gran infraestructura aeroportuaria obsoleta hacia un espacio público verde emblemático que refleja la regeneración sostenible de infraestructuras urbanas abandonadas.

- **Historia y Contexto**

El Tempelhofer Feld (ver **Figura 5**) tiene sus orígenes en un espacio abierto utilizado desde la Edad Media como campo de prácticas militares y área de entrenamiento prusiano. A comienzos del siglo XX, con el auge de la aviación, se convirtió en uno de los primeros aeropuertos civiles del mundo, adquiriendo relevancia internacional. Durante la Segunda Guerra Mundial, el régimen nazi amplió sus instalaciones y lo consolidó como un símbolo de poder e infraestructura estratégica. Posteriormente, en el contexto de la Guerra Fría, el aeropuerto de Tempelhof adquirió un papel crucial durante el Bloqueo de Berlín (1948–1949), cuando fue el centro del famoso Puente Aéreo que abasteció de alimentos y suministros a la ciudad aislada por la Unión Soviética. Tras décadas de funcionamiento, el aeropuerto fue cerrado en 2008 y, tras debates ciudadanos, se decidió mantener sus 386 hectáreas como un espacio público abierto. Hoy, el Tempelhofer Feld representa un caso emblemático de reutilización urbana, en donde un lugar cargado de memoria histórica y política se transforma en un parque ciudadano de uso colectivo (Merlo, 2021).

- **Estrategias de regeneración urbana**

- Recuperación y reutilización del patrimonio industrial y arquitectónico del aeropuerto.
- Conservación de la vegetación endémica y fomento de la biodiversidad.

- Creación de un espacio abierto que capacita para múltiples usos públicos y comunitarios.
- Integración en el tejido urbano metropolitano como pulmón verde, mitigando el efecto isla de calor y mejorando la calidad ambiental local.
- Gestión sostenible para equilibrar la conservación ambiental y las necesidades sociales contemporáneas (Favrot & Dorier, 2016)

- **Resultados y significados urbanos**

Tempelhofer Feld representa un caso paradigmático en la regeneración sostenible de infraestructuras industriales abandonadas, combinando el valor patrimonial, la funcionalidad pública y las necesidades ambientales en una ciudad densamente poblada. Sirve como ejemplo para proyectos similares que buscan reconvertir infraestructuras obsoletas en espacios de uso múltiple con beneficios sociales, ambientales y culturales (Merlo, 2021). En síntesis, el análisis urbano de Tempelhofer Feld resalta su papel como un activo verde multifuncional que ha transformado una antigua infraestructura en desuso en un espacio central vital para la calidad de vida urbana y la sostenibilidad ambiental en Berlín.

**Figura 5**

*Vista del antiguo aeródromo Tempelhof, hoy parque Tempelhofer Feld en Berlín*



*Nota:* Imagen tomada de Grün Berlin GmbH.

## **2.2 FRESHKILLS PARK (NUEVA YORK, EE.UU.)**

Freshkills Park en Nueva York es un significativo ejemplo de regeneración urbana y transformación sostenible de un antiguo vertedero en un gran parque público multifuncional.

- **Historia y Contexto**

Freshkills (ver **Figura 6**) fue durante décadas el vertedero más grande del mundo, ubicado en Staten Island, Nueva York. Inició operaciones en 1948 como una solución temporal al manejo de desechos de la ciudad, pero con el paso de los años se convirtió en el destino principal de millones de toneladas de basura neoyorquina. Su crecimiento fue tan grande que llegó a cubrir alrededor de 890 hectáreas y a sobrepasar en altura a la Estatua de la Libertad, generando serios impactos ambientales, sociales y paisajísticos. A finales del siglo XX, tras años de presión comunitaria y preocupaciones ecológicas, el sitio fue clausurado en 2001, aunque volvió a recibir residuos temporalmente tras los atentados del 11 de septiembre para gestionar los escombros de las Torres Gemelas. Posteriormente, se planteó su reconversión como un gran proyecto de restauración ecológica y regeneración urbana, dando paso al plan de Freshkills Park, que busca transformar este antiguo vertedero en uno de los parques urbanos más grandes y sostenibles del mundo (García, 2013).

- **Análisis urbano y ambiental**

- Restauración ecológica integral a través de la recuperación del terreno y mejora de la calidad ambiental mediante el control de gases y gestión de residuos antiguos.
- Diseño permeable que promueve la biodiversidad, captura y gestión sostenible del agua, y mitigación de islas de calor urbano.
- Creación de espacios accesibles para la comunidad que fomentan la recreación, la conexión con la naturaleza y la salud pública.
- Fortalecimiento del tejido urbano en una zona hasta entonces aislada, mejorando la conectividad y generando valor social y económico.
- Consolidación de un amplio pulmón verde para la ciudad de Nueva York, con beneficios climáticos, sociales y culturales.

Freshkills Park representa un modelo pionero en la transformación de espacios degradados en infraestructuras verdes urbanas con múltiples funciones y beneficios, alineado con los principios de sustentabilidad urbana y resiliencia en grandes metrópolis como Nueva York (Jones, 2018).

**Figura 6**

*Vista panorámica de Freshkills Park (Nueva York) en proceso de transformación*



*Nota:* Imagen tomada de (Jones, 2018)

### **2.3 NORTHERLY ISLAND PARK (CHICAGO, EE.UU.)**

Northerly Island Park en Chicago (ver **Figura 7**) es un espacio verde urbano creado a partir de un antiguo aeropuerto, Meigs Field, cerrado en 2003. Su transformación representa un caso de regeneración urbana que convierte un área de infraestructura obsoleta en un parque ecológico y recreativo integrado al sistema de parques de la ciudad (Johnson, 2005).

- **Historia y Contexto**

Northerly Island Park, originalmente un aeródromo, fue reconvertido a finales del siglo XX en un parque de 48 hectáreas orientado a la conectividad ecológica y recreación. La transformación estuvo liderada por la ciudad de Chicago con asesoría de paisajistas y ecólogos, buscando integrar la isla al sistema de parques del lago Michigan. Las estrategias de diseño incluyeron la creación de senderos peatonales y ciclovías, restauración de hábitats naturales, playas y observatorios de fauna, así como la eliminación de estructuras obsoletas para recuperar espacios abiertos. En términos ambientales, el proyecto favoreció la reintroducción de especies nativas, la mejora del microclima y la infiltración de aguas pluviales. Socialmente, la isla se convirtió en un espacio accesible para educación ambiental, deportes y actividades culturales. Los resultados reflejan una mejora en la conectividad ecológica urbana, la creación de hábitats funcionales y la valorización de un espacio antes infrautilizado. La lección central es la relevancia de integrar el diseño ecológico con la planificación recreativa y la protección de ecosistemas urbanos (Johnson, 2005).

- **Análisis urbano y ambiental**

- Restauración del entorno natural con praderas nativas, humedales y espacios abiertos que promueven la biodiversidad.
- Diseño paisajístico que integra actividades recreativas, culturales y educativas con el cuidado ambiental.
- Mitigación del impacto ambiental previo mediante regeneración ecológica y reducción de la impermeabilización del suelo.
- Funciona como pulmón verde que ayuda a controlar la calidad del aire, temperatura y bienestar social en la ciudad.
- Mejor integración de la costa urbana, fomentando la conexión entre la ciudad y el lago, con accesos peatonales y espacios abiertos para ciudadanos.

En resumen, Northerly Island Park ejemplifica la reutilización exitosa de infraestructuras obsoletas para crear espacios urbanos sostenibles, mejorando la calidad ambiental y social en Chicago, y ofreciendo un modelo de recuperación e integración urbana en contextos metropolitanos (Johnson, 2005).

**Figura 7**

*Chicago Architecture Center*



*Nota:* Imagen tomada de Northwestern Medicine, 2024.

## **2.4 PARQUE BICENTENARIO (QUITO, ECUADOR)**

El Parque Bicentenario en Quito, Ecuador, es un proyecto emblemático de reconversión urbana que utiliza el espacio del antiguo aeropuerto para crear un gran parque público con valor

ambiental, cultural y social. El Parque Bicentenario fue construido sobre la infraestructura del antiguo aeropuerto de Quito, reutilizando y reciclando espacios y estructuras existentes para crear un entorno urbano sostenible y multifuncional. Este proyecto busca la integración de la naturaleza con actividades educativas, culturales y recreativas, siendo un espacio vital para la ciudad (Juez & Danilo, 2018).

- **Historia y Contexto**

El Parque Bicentenario se sitúa en un antiguo aeropuerto (ver **Figura 8**) y fue inaugurado en 2009 como un parque urbano de 125 hectáreas que combina infraestructura verde, equipamiento cultural y deportivo, y control hídrico. La planificación fue realizada por la municipalidad de Quito con apoyo de arquitectos paisajistas locales, considerando tanto la recuperación ambiental como la inclusión social. Las estrategias incluyeron la restauración de humedales, creación de lagunas artificiales, senderos peatonales y ciclovías, áreas de juego, espacios deportivos y zonas de contacto con la naturaleza. Ambientalmente, se promovió la captación de aguas pluviales, la mejora de la biodiversidad y la mitigación del efecto de isla de calor urbano. En cuanto a participación social, el parque ofrece acceso gratuito a comunidades diversas y espacios de integración. Los resultados incluyen aumento de la calidad de vida urbana, educación ambiental y fortalecimiento de la resiliencia urbana frente a inundaciones. La lección principal es la efectividad de combinar infraestructura verde con servicios culturales y recreativos para generar un parque multifuncional adaptado al contexto local (Tapia & Gerardo, 2015).

- **Análisis urbano y ambiental**

- Recuperación del espacio con áreas verdes que mejoran la calidad ambiental y bioclimática urbana.
- Diseño que incluye equipamientos para la educación ambiental, como centros culturales y lúdicos para niños.
- Control y análisis de aspectos acústicos, en particular la mitigación del ruido generado por un helipuerto cercano que afecta la experiencia del parque.
- Promoción de la participación social mediante espacios abiertos para actividades comunitarias y culturales.
- Apostar por la sostenibilidad urbana con manejo eficiente del agua, energía y uso mixto del espacio público que fortalece el bienestar y cohesión social.

Este parque es un ejemplo de reciclaje urbano que combina el patrimonio construido con la creación de un entorno público verde, consolidando un espacio urbano que contribuye a la calidad de vida, la educación ambiental y la integración metropolitana en Quito (Tapia & Gerardo, 2015).

**Figura 8**

*Parque Bicentenario de Quito (vista hacia el sur).*



*Nota: Imagen tomada de Tedder. Rescatada de la fuente de Wikimedia Commons.*

## 2.5 COMPARATIVA DE LOS CUATRO CASOS DE ESTUDIO

Por consiguiente, se presenta dos tablas comparativas, la **Tabla 2** **Tabla 3**, donde la **Tabla 2** compara cuatro parques urbanos surgidos de infraestructuras obsoletas, destacando contexto, diseño, estrategias y resultados, para identificar lecciones y buenas prácticas aplicables a la regeneración urbana.

**Tabla 2**

*Tabla comparativa del análisis de casos de estudio.*

CASO DE ESTUDIO	CONTEXTO HISTÓRICO	ESTRATEGIAS PRINCIPALES	RESULTADOS/IMPACTO	LECCIONES CLAVE
<b>Tempelhof er Feld (Berlín, Alemania)</b>	Antiguo aeropuerto cerrado en 2008, transformado en parque público de 386 ha tras un referéndum ciudadano.	Conservación de pistas y hangares; integración de áreas recreativas, huertos comunitarios y espacios culturales; gestión participativa.	Parque urbano más grande de Berlín, aumento de cohesión social, mitigación del efecto isla de calor. Riesgo de gentrificación verde.	Importancia de la participación ciudadana y preservación patrimonial; necesidad de medidas contra exclusión social.
<b>Freshkills Park (Nueva York, EE.UU.)</b>	Vertedero más grande del mundo (cerrado en 2001), reconvertido en parque ecológico de 890 ha.	Restauración de suelos, gestión de gases y biogás, creación de humedales, infraestructura verde.	Recuperación ambiental significativa; mejora de calidad del aire y agua; creación de hábitats.	Ejemplo pionero de restauración ecológica; relevancia de planificación a largo plazo y educación ambiental.
<b>Northerly Island Park (Chicago, EE.UU.)</b>	Antiguo aeropuerto Meigs Field cerrado en 2003; reconvertido en parque de 48 ha.	Restauración de humedales, praderas y lagunas; senderos peatonales y ciclovías; espacios culturales y educativos.	Incremento de biodiversidad, mejora microclimática, integración de la costa urbana, espacios educativos y recreativos.	Demuestra el valor de la conectividad ecológica y la integración recreativa-cultural en entornos metropolitanos.
<b>Parque Bicentenario (Quito, Ecuador)</b>	Antiguo aeropuerto Mariscal Sucre (cerrado en 2013),	Restauración de humedales, lagunas artificiales, corredores verdes, ciclovías,	Aumento de áreas verdes urbanas, reducción de inundaciones,	Caso latinoamericano de referencia: combina sostenibilidad

transformado en equipamientos fortalecimiento de ambiental con  
parque de 125 ha. culturales y cohesión social. inclusión social y  
deportivos. cultura.

*Nota:* Análisis comparativo de los 4 referentes estudiados, con sus estrategias y resultados.

En cambio, **Tabla 3** presenta un análisis comparativo de cuatro proyectos urbanos emblemáticos que han transformado infraestructuras obsoletas o espacios urbanos subutilizados en parques y áreas verdes de alta calidad, con el objetivo es identificar buenas prácticas en cuanto a zonificación funcional, sostenibilidad, movilidad y escalabilidad de los proyectos.

**Tabla 3**

Tabla comparativa de estrategias urbanas en proyectos de infraestructura verde y espacios públicos

CASO DE ESTUDIO	ZONIFICACIÓN FUNCIONAL	SOSTENIBILIDAD	MOVILIDAD	ESCALABILIDAD / ADAPTABILIDAD
<b>Tempelhofer Feld</b>	Áreas diferenciadas para deporte, ocio, huertos comunitarios y conservación patrimonial; preservación de hangares y pistas	Mantenimiento de vegetación existente; espacios abiertos con mínimo impacto; integración de huertos comunitarios	Amplias rutas peatonales y ciclovías; accesos públicos bien distribuidos	El espacio permite adaptación futura a nuevas actividades culturales, deportivas o recreativas; diseño flexible de uso múltiple
<b>Freshkills Park</b>	Sectores para humedales, senderos, educación ambiental y recreación; restauración ecológica zonificada	Remediación de suelos contaminados; creación de ecosistemas acuáticos y terrestres; gestión hídrica natural	Red de senderos y vías internas para peatones y bicicletas; conectividad con transporte público	Diseño modular que permite expansión de áreas verdes, adaptación de senderos y ampliación de humedales según necesidades futuras
<b>Northerly Island Park</b>	Espacios diferenciados para educación ambiental, recreación, conservación de humedales y actividades culturales	Conservación de humedales y hábitats de aves; plantación de especies nativas; manejo sostenible de agua	Red de senderos peatonales y ciclovías; integración con transporte urbano y accesibilidad	Escalable mediante la integración de nuevas instalaciones culturales o educativas sin comprometer áreas naturales; diseño flexible ante cambios en uso público
<b>Parque Bicentenario</b>	Zonas para deporte, recreación, espacios culturales y corredores verdes conectados	Restauración paisajística; conservación de riberas y biodiversidad urbana; manejo sostenible de escorrentía	Conectividad peatonal y ciclovías; integración de accesos desde barrios cercanos	Escalabilidad mediante extensión de corredores verdes, creación de nuevos espacios recreativos y adaptación a eventos urbanos o cambios climáticos

*Nota:* Análisis comparativo de los 4 referentes estudiados, con sus estrategias y resultados.

# CAPÍTULO III



### **3. ANÁLISIS DEL CONTEXTO URBANO Y DIAGNÓSTICO**

Esta sección presenta el análisis exhaustivo del contexto de estudio y el diagnóstico de la situación problema. Se describe inicialmente el contexto urbano de Cuenca y las características del área del Aeropuerto Mariscal Lamar, incluyendo aspectos geográficos, ambientales, sociales y normativos relevantes. Luego, se detallan los resultados del diagnóstico, identificando las problemáticas y oportunidades clave que justifican la intervención. Es importante señalar la distinción metodológica entre análisis y diagnóstico: mientras el análisis del contexto se enfoca en describir la zona de estudio y su problemática, el diagnóstico busca explicar la situación actual, identificando causas y efectos de los problemas detectados. En otras palabras, primero se realiza una lectura objetiva del estado del lugar y luego se interpreta esa información para extraer conclusiones sobre qué está sucediendo y por qué. A continuación, se expone la información recopilada sobre el contexto de Cuenca y del aeropuerto, seguida de la evaluación diagnóstica que fundamenta la necesidad del proyecto.

#### **3.1 CONTEXTO URBANO DE CUENCA**

La ciudad de Cuenca, capital de la provincia del Azuay, es la tercera urbe más poblada del Ecuador, con aproximadamente 636.000 habitantes en su área metropolitana (estimación 2025). Reconocida por su valor histórico y cultural (Centro Histórico Patrimonio de la Humanidad UNESCO), Cuenca ha experimentado en las últimas décadas un crecimiento urbano considerable, enfrentando retos comunes a muchas ciudades intermedias latinoamericanas: expansión urbana hacia la periferia, congestión vehicular, contaminación ambiental y déficit de áreas verdes públicas. En particular, diversos estudios han señalado que Cuenca no cumple con los estándares mínimos de dotación de espacios verdes por habitante recomendados internacionalmente. La Organización Mundial de la Salud (OMS) sugiere entre 9 y 11 m<sup>2</sup> de áreas verdes urbanas por habitante como umbral deseable; sin embargo, Cuenca presenta índices inferiores a ese rango. Esta carencia relativa de parques y áreas verdes incide en la calidad de vida urbana, pues limita las oportunidades de recreación al aire libre, deporte y contacto con la naturaleza para la población.

#### **3.2 ANTECEDENTES DEL AEROPUERTO MARISCAL LAMAR**

El aeropuerto Mariscal Lamar de Cuenca tiene antecedentes como la principal terminal aérea de la ciudad, ubicada al noreste con respecto al centro histórico de la ciudad de Cuenca. Ha sido objeto de estudios sobre su impacto ambiental, como la contaminación acústica generada por las aeronaves y los niveles de presión sonora en sus alrededores. Además, ha habido desarrollo y propuestas relacionadas con su gestión y marketing para optimizar su operación y mejorar su servicio a la comunidad (Quinde & Guzhñay, 2006). En cuanto a los antecedentes históricos, estos inician el 4 de noviembre de 1920, cuando el piloto italiano Elia Liut realizó el primer vuelo hacia Cuenca, aterrizando en un campo en Jericó, Narancay. Posteriormente, el primer campo de aviación se estableció en una explanada llamada "Tablón de Machángara", en Ricaurte, adquirido por el

Ejército del Ecuador y nombrado en honor al cuencano José de la Mar. El aeropuerto actual fue construido bajo la iniciativa de la compañía Pan-American Grace Airways durante la Segunda Guerra Mundial, con la autorización y cooperación del gobierno ecuatoriano y autoridades locales. Fue inaugurado oficialmente el 23 de abril de 1941 con una pista inicialmente sencilla y una pequeña denominada casa del Aeropuerto que servía como terminal. (Gordillo & Ochoa, 2015).

Desde entonces, el aeropuerto ha tenido varias ampliaciones importantes:

- Ampliación en 1951 y pista extendida en 1952.
- Construcción de la primera torre de control en 1953.
- Ampliación y pavimentación de pista hasta 1982.

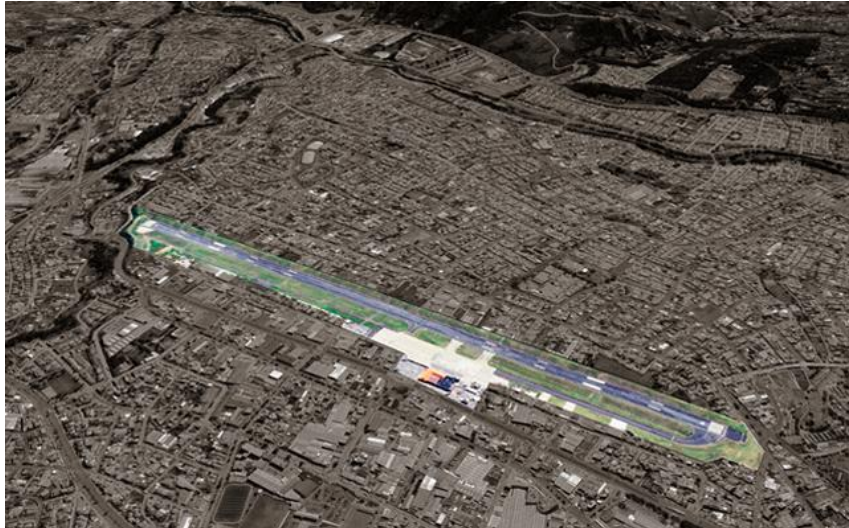
Actualmente, el aeropuerto está rodeado por la ciudad debido a su crecimiento, lo que limita la posibilidad de expandir la pista a pesar de tener una terminal moderna. Se han evaluado varios sitios alternativos para un nuevo aeropuerto, pero cada uno presenta dificultades geográficas o sociales. En términos técnicos, el aeropuerto se ubica a 2532 metros sobre el nivel del mar, con una pista de 1900 metros de largo por 36 metros de ancho, equipada con luces de aterrizaje y una calle de rodaje paralela. La terminal tiene una construcción moderna de 5126 m<sup>2</sup> en dos plantas. Además de ello, el aeropuerto ha sido un punto clave para la conexión aérea de Cuenca con Quito y Guayaquil, y ha evolucionado junto con la ciudad, cumpliendo un rol fundamental en su desarrollo urbano y comunicaciones, a pesar de sus limitaciones de espacio y ubicación actuales (Castillo et al., 2017).

### **3.3 CONDICIONES ACTUALES:**

Según el GAD Municipal de Cuenca, en la actualidad el aeropuerto se encuentra completamente integrado a la trama urbana de Cuenca (ver **Figura 9**), lo que genera externalidades negativas asociadas principalmente al impacto acústico, la reducción de condiciones de seguridad y la ineficiencia operativa para aerolíneas y usuarios. Si bien la terminal de pasajeros ha sido remodelada y cuenta con una infraestructura moderna, la pista presenta limitaciones físicas que impiden su ampliación: en un extremo se localiza un barranco y en el otro existe consolidación urbana con viviendas y actividades económicas. Además, su capacidad resulta insuficiente para ciertos tipos de aeronaves, lo que conlleva restricciones operativas y riesgos asociados a la seguridad aérea

#### **Figura 9**

*Aeropuerto Mariscal Lamar, ubicado en Cuenca.*



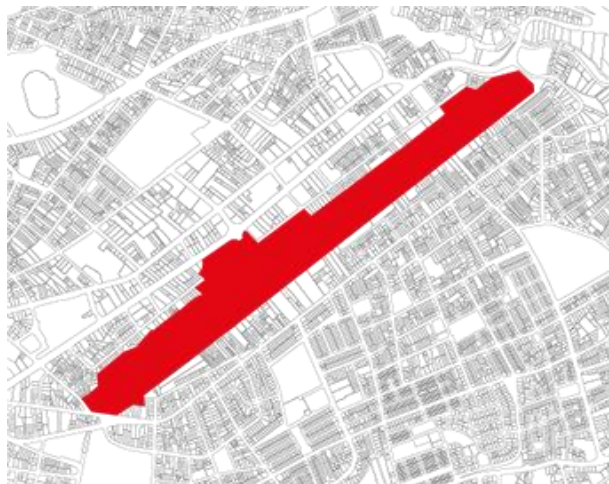
### 3.4 ANÁLISIS DE SITIO

#### 3.4.1. Localización y área de estudio

El Aeropuerto Mariscal Lamar se emplaza en la parroquia urbana de Huayna Cápac, al noreste con respecto al centro histórico de Cuenca (ver **Figura 10**), en una posición estratégica por su cercanía al núcleo patrimonial de la ciudad que se encuentra a tan solo 2 km. Rodeado por barrios residenciales, equipamientos educativos y vías de alta jerarquía, su localización lo inserta en una trama urbana densa y consolidada que ofrece tanto oportunidades de integración como limitaciones para su operación aeroportuaria.

**Figura 10**

*Emplazamiento del aeropuerto Mariscal Lamar*



En cuanto a su área de influencia, destacan barrios como Monay, Milchichig, Huayna Cápac y Totoracocha, además de las principales avenidas estructurantes como lo son la Av. de las Américas, Av. España, Av. Gil Ramírez Dávalos y Av. Hurtado de Mendoza. A nivel natural, las riberas de los ríos Tomebamba y Yanuncay configuran bordes paisajísticos con potencial para articular corredores verdes y espacios públicos. El emplazamiento se ubica a 2.532 msnm, en una meseta interandina con relieve irregular característico del valle de Cuenca. Esta condición topográfica influye tanto en las restricciones técnicas de la operación aérea como en las oportunidades de diseñar infraestructuras resilientes y espacios urbanos adaptados al entorno andino.

#### **3.4.2. Estructura urbana:**

El aeropuerto que se observa en la **Figura 11** se localiza en una posición intermedia dentro de la ciudad consolidada, a escasos minutos del centro histórico, lo que lo convierte en un área de alta centralidad funcional. Esta localización estratégica le otorga un rol de bisagra entre el núcleo patrimonial y los barrios de expansión al este. En cuanto a la densidad, los barrios colindantes presentan valores medios altos, con tipologías de vivienda unifamiliar adosada y edificios multifamiliares de mediana altura, lo que refleja una presión constante sobre el suelo urbano. La densificación en estos sectores ha sido en muchos casos espontánea y poco regulada, generando tensiones con la infraestructura existente. El trazado vial responde a una retícula irregular: mientras que hacia el centro histórico predomina una trama ortogonal consolidada, en los bordes hacia Monay y Totoracocha la vialidad se adapta a las condiciones topográficas, creando quiebres, diagonales y manzanas de geometría irregular. La presencia de vías estructurantes como la Av. España, Av. de las Américas y Av. Gil Ramírez Dávalos refuerza la accesibilidad, pero también introduce problemas de congestión en horas pico.

#### **Figura 11**

*Vista aérea en perspectiva del aeropuerto Mariscal Lamar*



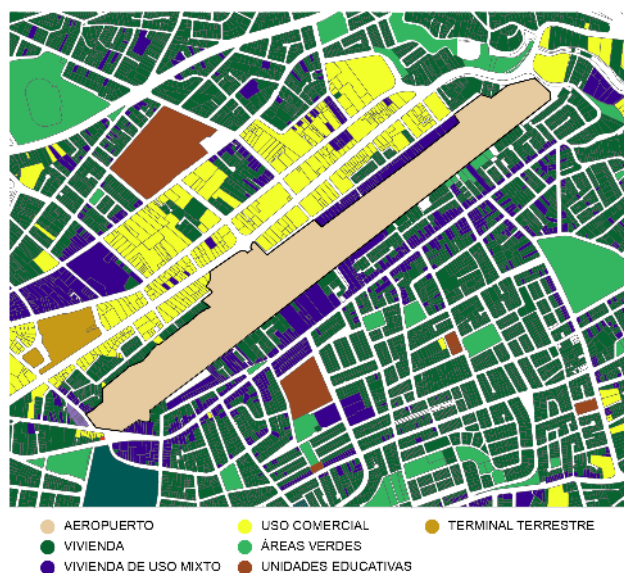
### 3.4.3. Usos de suelo actuales

El análisis de uso de suelo en el área de estudio muestra un predominio marcado del uso residencial (56,56%), lo que configura un tejido urbano homogéneo, con barrios consolidados, pero con baja diversidad funcional. Esta condición favorece la estabilidad habitacional, aunque limita la interacción entre distintas actividades y reduce el dinamismo de los espacios públicos. El uso mixto (0,56%), que combina comercio y vivienda, es escaso, lo que restringe la posibilidad de acceder a servicios cercanos y genera dependencia de desplazamientos hacia otras zonas. El uso netamente comercial, aunque presente, se distribuye de manera limitada, funcionando como puntos de abastecimiento, pero sin consolidar polos de actividad significativos. El aeropuerto, representado en beige, ocupa una superficie considerable que actúa como un elemento estructurante y, al mismo tiempo, como una barrera física que interrumpe la conectividad urbana y condiciona el desarrollo del entorno (ver **Figura 12**).

Las áreas verdes (11,38%) cumplen un papel ambiental y recreativo importante, aportando espacios de esparcimiento y mejorando la calidad paisajística, aunque su proporción sigue siendo reducida frente al uso residencial. Los equipamientos (1,48%), conformados principalmente por unidades educativas públicas y privadas, tienen presencia limitada, lo que podría derivar en una cobertura insuficiente de servicios educativos en el área inmediata.

**Figura 12**

#### Zonificación del uso de suelos del aeropuerto Mariscal Lamar



El área presenta una mixtura de usos de suelo que responde a su localización estratégica.

- **Residencial:** predomina en barrios como Milchichig, Totoracocha y Huayna Cápac, con vivienda unifamiliar y multifamiliar de distintas escalas.
- **Comercial:** a lo largo de los ejes viales principales, especialmente la Av. España y la Av. Gil Ramírez Dávalos, se observa un corredor de actividades comerciales y de servicios de escala barrial y metropolitana (tiendas, restaurantes, talleres, oficinas).
- **Institucional:** se localizan equipamientos educativos (escuelas, colegios) y de salud, que refuerzan la importancia del área como nodo urbano.
- **Infraestructura:** el aeropuerto constituye el elemento principal, aunque su reducción operativa genera espacios en tensión entre su condición de borde y su potencial para ser reconvertido en áreas de uso público, cultural o de servicios metropolitanos.

#### 3.4.4. Movilidad y accesibilidad

La movilidad en el área está condicionada por la presencia de vías arteriales que permiten la conexión con el resto de la ciudad. El transporte público (buses urbanos) tiene una fuerte presencia en las avenidas de las Américas y España, con rutas que vinculan los barrios colindantes con el centro. Sin embargo, la congestión vehicular en horas de alta demanda genera problemas de accesibilidad. La red de ciclovías en Cuenca, en proceso de consolidación, conecta parcialmente la zona del aeropuerto con el centro y con la ribera del Tomebamba. Aun así, la falta de continuidad y seguridad en ciertos tramos limita su uso como alternativa masiva de movilidad sostenible. En cuanto a la conectividad peatonal, la trama barrial permite recorridos relativamente cortos, pero los grandes ejes viales constituyen barreras físicas para el peatón, generando discontinuidades y

desarticulación entre barrios. Este aspecto es clave para un plan que busque la integración social y funcional del sector.

. Además, el sector cuenta con un terminal terrestre, lo que refuerza su rol como punto de conexión y movilidad, generando flujos constantes de personas y vehículos que influyen directamente en la dinámica urbana y comercial del entorno, como se observa en la **Figura 13**. En conjunto, esta configuración de usos de suelo evidencia la necesidad de integrar estrategias de mezcla funcional, optimización de áreas verdes y fortalecimiento de equipamientos, a fin de mejorar la accesibilidad, diversificar actividades y promover una mayor cohesión urbana.

**Figura 13**

*Movilidad de línea de buses circundantes al aeropuerto Mariscal Lamar*



### 3.4.5. Paisaje urbano:

El paisaje urbano se configura por una serie de elementos que refuerzan tanto la identidad como las tensiones del área:

- **Hitos visuales:** la pista del aeropuerto en sí misma constituye un elemento singular en la morfología urbana, visible desde diferentes puntos de la ciudad. Además, la

proximidad del centro histórico con sus iglesias y edificaciones patrimoniales aporta referencias visuales relevantes.

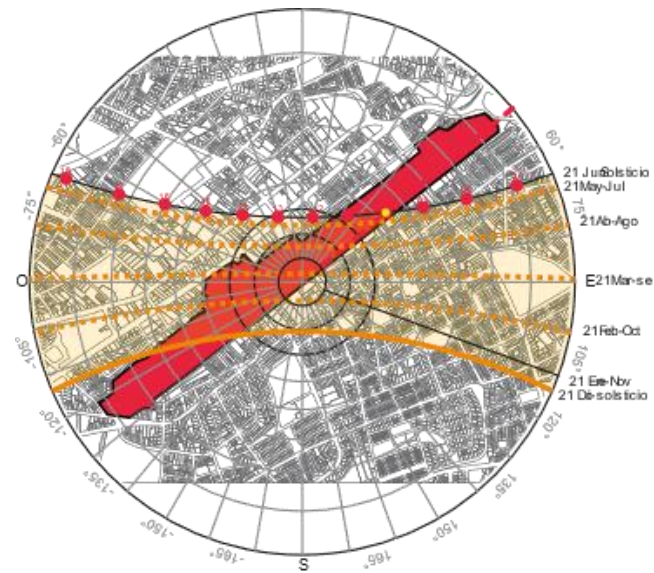
- **Bordes:** el aeropuerto actúa como un borde duro, una gran franja lineal que divide barrios y genera desconexión espacial. De manera similar, los ríos Tomebamba y Yanuncay constituyen bordes naturales, aunque con un potencial positivo para estructurar corredores verdes y recreativos.
- **Vacíos urbanos:** la infraestructura aeroportuaria genera amplias áreas abiertas poco integradas al uso ciudadano, lo que constituye tanto un problema de fragmentación como una oportunidad para la creación de parques, equipamientos metropolitanos y espacios culturales.

#### 3.4.6. Análisis de Soleamiento

Como se puede observar en la **Figura 14**, el proyecto se ubica en la ciudad de Cuenca cuya cercanía a la línea ecuatorial provoca una variación solar mínima a lo largo del año, con ángulos de incidencia que oscilan alrededor de los 23,4° hacia el norte o hacia el sur. Durante su recorrido anual, el sol se desplaza hacia el sur entre los meses de diciembre y marzo, y hacia el norte durante el resto del año. Los solsticios ocurren el 21 de junio y el 21 de diciembre, mientras que el 21 de marzo y el 23 de septiembre el sol alcanza una posición más perpendicular sobre la superficie. El terreno del proyecto recibe un soleamiento directo considerable, aunque presenta edificaciones adosadas en sus lados sur y oeste que proyectan sombras en estas orientaciones, especialmente durante las horas de la tarde y en los meses en que el sol transita por el sur. Entre abril y noviembre se registra la mayor incidencia solar, con un ingreso predominante de luz natural desde el norte. En los meses en que el sol se desplaza hacia el sur, las áreas próximas a ese lado experimentan una reducción de iluminación natural, mientras que las orientaciones norte y este reciben una luz matinal más uniforme y menos agresiva.

#### Figura 14

*Aeropuerto Mariscal Lamar, análisis de Soleamiento*

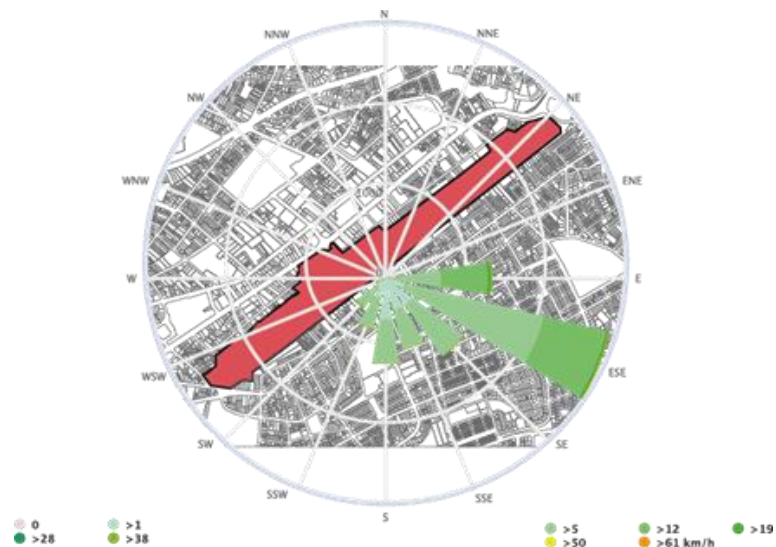


### 3.4.7. Análisis de Viento

La rosa de vientos del aeropuerto Mariscal Lamar de Cuenca permite identificar el número de horas anuales en que el viento sopla desde una dirección determinada (ver **Figura 15**). Por ejemplo, si se indica **SO**, significa que el viento proviene del Suroeste y se desplaza hacia el Noreste. Este tipo de análisis resulta fundamental para la planificación y operación aeroportuaria, ya que la dirección predominante del viento condiciona la orientación de las pistas y la seguridad de las maniobras aéreas. Como referencia comparativa, en Cabo de Hornos; el extremo más austral de América del Sur, predominan los intensos vientos del Oeste, lo que dificulta los cruces aéreos en sentido Este-Oeste, evidenciando la importancia de comprender los patrones de viento en cada emplazamiento.

**Figura 15**

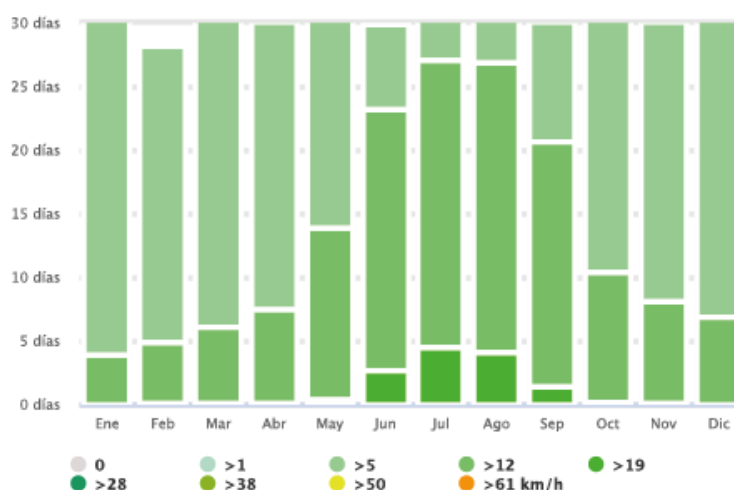
*Aeropuerto Mariscal Lamar, análisis de vientos*



La **Figura 16** muestra los días por mes, durante los cuales el viento alcanza una cierta velocidad. Un ejemplo SO: El viento está soplando desde el Suroeste (SO) para el Noreste (NE). En el punto de la tierra más meridional de América del Sur, tiene un fuerte viento característico del Oeste, lo cual hace los cruces de Este a Oeste muy difíciles. La operación del aeropuerto genera emisiones significativas de CO<sub>2</sub> y partículas suspendidas, derivadas de la circulación de aeronaves, vehículos de servicio y transporte asociado. Estas emisiones contribuyen a la contaminación atmosférica local, afectando la salud respiratoria de los residentes cercanos. Además, el ruido constante de despegues y aterrizajes impacta la calidad de vida, incrementando estrés y afectando la tranquilidad barrial, especialmente en horas de mayor actividad aérea.

**Figura 16**

*Aeropuerto Mariscal Lamar, análisis de vientos por mes*

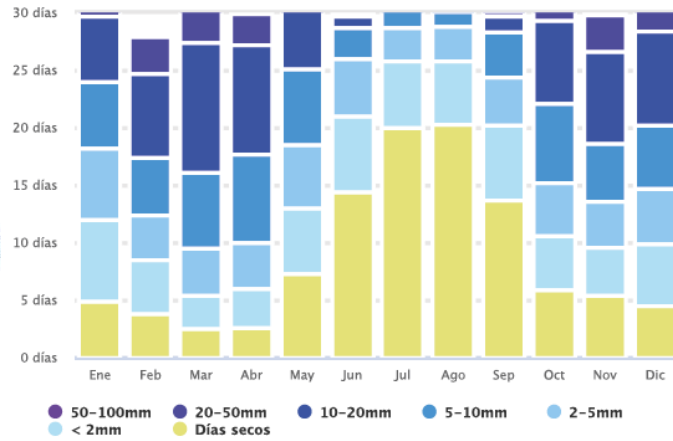
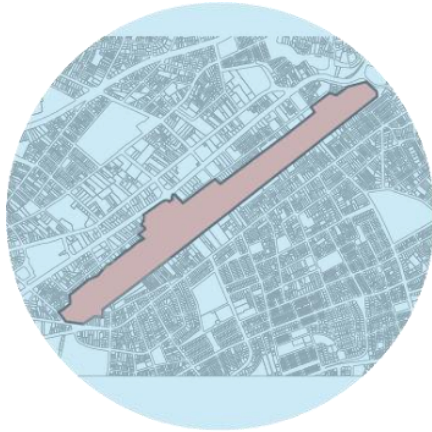


### 3.4.8. Análisis de Precipitación

La **Figura 17** muestra el número mensual de los días de sol en la zona, en cierta parte están nublado y se nota precipitaciones. Los días con menos de 20% cubierta de nubes se consideran como días soleados, con 20% a 80% de cubierta de nubes como parcialmente nublados y más del 80% como nublados en la ciudad de Cuenca. El número mensual de los días de sol en la zona, en cierta parte están nublado y se notan precipitaciones. Los días con menos de 20% cubierta de nubes se consideran como días soleados, con 20% a 80% de cubierta de nubes como parcialmente nublados y más del 80% como nublados en la ciudad de Cuenca.

**Figura 17**

*Aeropuerto Mariscal Lamar, análisis de la precipitación*



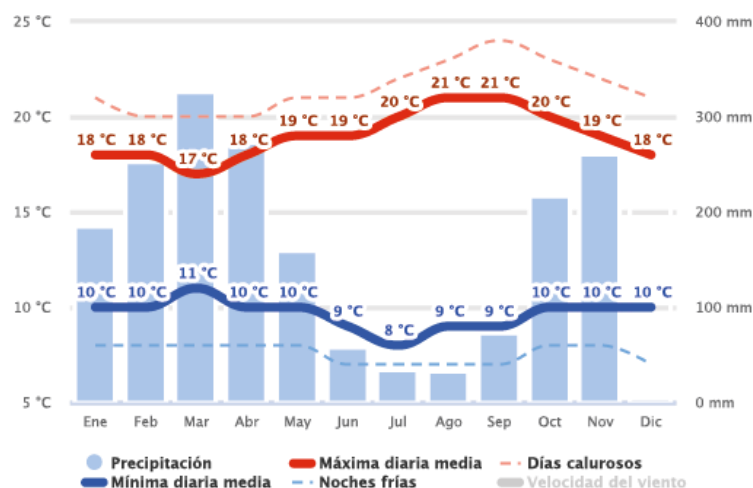
### 3.4.9. Análisis de Temperatura

En Cuenca, la temperatura presenta variaciones moderadas durante el año. De acuerdo a datos recopilados de Weather Spark, la temperatura máxima promedio fluctúa entre 12 °C y 17 °C, mientras que la mínima varía entre los 7 °C y 10 °C. La temperatura promedio anual se visualiza entre un rango de 9 °C a 13 °C. El análisis térmico identifica a marzo y abril como los más calurosos, con temperaturas que pueden superar los 17 °C, por otro lado, los meses más fríos como lo son julio, agosto y septiembre, poseen temperaturas mínimas de 7 °C. Para el proyecto, es recomendable desarrollar estrategias pasivas, como la ventilación cruzada, materiales de buena conservación de la temperatura o protecciones solares en sus vanos, evitando así la radiación excesiva en las épocas más calurosas y perder la menor cantidad de calor para los meses más fríos.

Como se puede analizar en la **Figura 18**, la temperatura del área estudiada permanece en su mayoría constante, permaneciendo mayor a los 15 °C. Se observa como en los primeros meses del año tiene una disminución a 10 °C, mientras que ha mediados del año tiene una pequeña que está por encima de los 20 °C. Trayendo como resultado una temperatura poco variable y relativamente buena.

**Figura 18**

*Aeropuerto Mariscal Lamar, análisis de la temperatura*



### 3.4.10. Análisis de Vegetación

La zona carece de suficientes espacios verdes y recreativos accesibles, limitando la oferta de infraestructura urbana para esparcimiento, deporte y contacto con la naturaleza. Los parques existentes son pequeños, fragmentados y con cobertura vegetal limitada, lo que impide generar servicios ecosistémicos significativos, como regulación térmica, infiltración de aguas pluviales o hábitats para biodiversidad urbana.

En el área de estudio correspondiente al aeropuerto y sus alrededores, la vegetación identificada en las aceras presenta una composición limitada, conformada por especies tanto introducidas como adaptadas a las condiciones urbanas de Cuenca. Entre las especies observadas se encuentran el jazmín de leche, el guayacán rosado (*Tabebuia rósea*), el penco, el laurel de flor, el álamo plateado, el ciprés de Monterrey, el maguey y el samán. La mayoría de estas especies no son endémicas, sino introducidas o cultivadas por su valor ornamental y resistencia, como el jazmín de leche, el ciprés de Monterrey y el álamo plateado, que se adaptan bien a climas templados con variaciones mínimas de temperatura. El guayacán rosado y el samán, aunque originarios de otras regiones tropicales, se han incorporado de forma exitosa al paisaje urbano por su floración vistosa y sombra amplia, respectivamente. Por otro lado, el penco y el maguey, de origen americano, muestran una adaptación sobresaliente a suelos secos y exposición solar directa, características presentes en ciertos tramos del entorno. Esta limitada diversidad vegetal responde a la función principalmente ornamental y de sombra en espacios públicos reducidos, más que a un criterio de conservación de especies nativas. La disposición de esta vegetación en franjas lineales a lo largo de aceras y veredas contribuye de forma moderada al confort ambiental del sector, ofreciendo puntos de sombra y color, aunque no configura un sistema paisajístico continuo ni una masa arbórea significativa en el contexto del análisis del sitio (ver **Tabla 4**).

**Tabla 4**

*Diversidad de la vegetación encontrada en el área circundante al aeropuerto Mariscal Lamar.*

---

Jazmín de leche	Guayacán rosado / Tabebuia rósea	Penco	Laurel de flor
			
Álamo plateado	Ciprés de Monterrey	Maguen	Samán
			

---

#### **3.4.11. Proximidad de ríos y humedales.**

Además, a ello se debe tomar en cuenta el análisis de ríos y humedad, el área se encuentra cercana a riberas del río Tomebamba (ver **Figura 19**) y a pequeños humedales urbanos. Estas proximidades ofrecen un potencial importante para la integración de corredores ecológicos y soluciones basadas en la naturaleza. Sin embargo, la falta de conectividad y la intervención urbana han degradado parcialmente estos ecosistemas, limitando su función de regulación hídrica, refugio de especies y control de inundaciones. La presencia del aeropuerto y la expansión urbana han provocado un alto grado de impermeabilización del suelo, con grandes superficies pavimentadas que impiden la infiltración natural del agua de lluvia y aumentan la escorrentía. Esto genera riesgo de inundaciones y erosión de riberas. Asimismo, residuos sólidos, derrames de combustibles y emisiones puntuales contribuyen a la contaminación del suelo y cuerpos de agua cercanos, afectando la salud ecológica y urbana del entorno.

**Figura 19**

*Río Tomebamba*



### **3.5 DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL**

La población residente en el área de influencia del aeropuerto Mariscal Lamar se caracteriza por su diversidad social y etaria. Predominan familias de clase media y sectores populares, junto con un creciente número de estudiantes y profesionales atraídos por la cercanía a instituciones educativas y centros de trabajo. Los barrios colindantes presentan dinámicas barriales activas, con organizaciones comunitarias que gestionan temas de seguridad, movilidad y preservación del entorno. Sin embargo, existen contrastes en el acceso a servicios urbanos, generando brechas en la calidad de vida.

Las actividades económicas principales giran en torno al comercio de proximidad, los servicios vinculados a la movilidad aérea y terrestre, así como pequeñas y medianas empresas en rubros de alimentación, talleres artesanales y hostelería. La localización estratégica, cerca del centro histórico, potencia el turismo, generando empleo en el sector gastronómico, cultural y de alojamiento. No obstante, la limitada infraestructura comercial formal y la saturación vehicular reducen la competitividad del área.

El patrimonio tangible está representado por edificaciones con valor histórico, algunas ligadas a la expansión urbana del siglo XX, mientras que el intangible se expresa en tradiciones comunitarias, celebraciones religiosas y prácticas culturales barriales que refuerzan la identidad local. Este patrimonio otorga al sector un carácter único, con potencial de convertirse en un corredor cultural articulado al centro histórico de Cuenca.

Finalmente, el área presenta un alto potencial de integración comunitaria y cultural. La existencia de organizaciones barriales, espacios públicos en proceso de consolidación y la cercanía a centros educativos ofrecen condiciones favorables para proyectos participativos. La futura transformación del aeropuerto en un parque metropolitano puede convertirse en catalizador de cohesión social, reforzando la identidad colectiva y generando oportunidades de intercambio cultural y económico entre los distintos sectores de la ciudad.

### 3.6 ANÁLISIS DE FODA

Como parte del diagnóstico, se elaboró la **Tabla 5**, donde se observa el análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA) del proyecto:

**Tabla 5**

*Análisis FODA del proyecto:*

<b>FORTALEZAS INTERNAS</b>	<b>DEBILIDADES INTERNAS</b>	<b>OPORTUNIDADES EXTERNAS</b>	<b>AMENAZAS EXTERNAS</b>
Gran extensión de terreno disponible; ubicación estratégica bien conectada; consenso ciudadano emergente en preferir un parque; base legal para reordenar uso del suelo (Plan de Ordenamiento urbano contempla esta posibilidad).	Contaminación del suelo por actividad aeronáutica (combustible) que requerirá remediación; posible resistencia de usuarios del aeropuerto a su cierre; limitaciones presupuestarias municipales para un proyecto tan ambicioso.	Disponibilidad de financiamiento (fondos de desarrollo urbano sostenibles, cooperación internacional) dada la naturaleza ambiental/cultural del proyecto; referencia de casos exitosos (Quito, Berlín, etc.) que proveen guías; creciente demanda turística en Cuenca que un parque emblemático satisfaría.	Trámites y retrasos burocráticos o legales en el cierre/traslado del aeropuerto; presiones inmobiliarias para destinar parte del predio a usos privados de alto rendimiento económico (p.ej., edificios comerciales) que reduzcan el área verde planificada; desinterés político futuro que frene la implementación.

El diagnóstico integró todos estos elementos, concluyendo de manera fundamentada que la conversión del Aeropuerto Mariscal Lamar en un mega parque urbano es una solución altamente viable y conveniente para Cuenca. Se evidenció que dicha intervención abordaría simultáneamente problemas ambientales como falta de verde, ruido, sociales como falta de espacios de convivencia, cohesión y culturales como déficit de equipamientos públicos de la ciudad, alineándose con principios de desarrollo sostenible y planificación participativa.

Conclusión del apartado del contexto y diagnóstico: En síntesis, el análisis del contexto urbano de Cuenca y del área de estudio reveló tanto la necesidad como el potencial del proyecto de parque urbano en el aeropuerto. La necesidad, la visión de un parque metropolitano multifuncional, mostrando que no se trata solo de embellecer la ciudad sino de solucionar problemas estructurales de habitabilidad urbana. Este diagnóstico, fruto de la fase investigativa, estableció las bases sólidas sobre las cuales se plantearon los objetivos de diseño y las estrategias proyectuales desarrolladas en secciones posteriores. De este modo, se garantizó que la propuesta respondiera directamente a las realidades y demandas detectadas en el territorio, asegurando su relevancia y sostenibilidad social.

### **3.7 DIAGNÓSTICO DE PROBLEMAS Y NECESIDADES**

El análisis del contexto urbano, social, económico y ambiental permitió identificar los principales problemas y necesidades que la reconversión del Aeropuerto Mariscal Lamar debe abordar y con base en el análisis contextual, se identificaron los siguientes problemas principales que el proyecto debe abordar:

**Déficit de áreas verdes y recreativas:** La zona norte de Cuenca presenta escasez de parques de gran escala, generando saturación de los existentes y desigualdad en el acceso a espacios de esparcimiento. El terreno del aeropuerto constituye una oportunidad para incrementar significativamente la cobertura de áreas verdes y mejorar la equidad en el acceso a zonas recreativas. El predio del aeropuerto representa una oportunidad única de incorporar un gran pulmón verde en la zona urbana consolidada, aumentando significativamente los m<sup>2</sup> de áreas verdes por habitante y distribuyéndolos más equitativamente.

**Falta de infraestructuras culturales y de ocio de escala metropolitana:** Aunque Cuenca cuenta con equipamientos culturales consolidados, existen pocas instalaciones abiertas capaces de acoger grandes eventos, conciertos o actividades deportivas masivas. La incorporación de anfiteatros, centros deportivos y áreas de ocio integradas en el parque permitiría dinamizar la oferta cultural y social de la ciudad. Asimismo, equipamientos como áreas deportivas, ciclovías recreativas, jardines botánicos o centros comunitarios, actualmente son insuficientes o dispersos; concentrarlos articuladamente en un mega parque generaría sinergias sociales.

**Problemas ambientales urbanos:** El aeropuerto actual genera impactos negativos como ruido constante, pavimento impermeable que aumenta la escorrentía y ausencia de vegetación que mitigue la contaminación y el calor local. La conversión en parque urbano permitiría reemplazar superficies asfaltadas por cobertura vegetal, creando sistemas naturales de drenaje y mitigando impactos ambientales.

**Desconexión urbana y falta de integración barrial:** La infraestructura aeroportuaria actúa como barrera entre barrios colindantes, dificultando la movilidad peatonal, ciclista y motorizada. La apertura de corredores verdes y vías dentro del parque podría reconectar el tejido urbano, fomentando cohesión social y accesibilidad.

**Uso ineficiente de suelo urbano estratégico:** El predio aeroportuario, con alto valor por su ubicación céntrica, se dedica a un único uso especializado, limitando su beneficio diario para los habitantes. La transformación en espacio público multifuncional aprovecharía mejor el suelo, aumentando la calidad de vida y generando un referente urbano emblemático. Se tiene que tener en cuenta que el diagnóstico urbanístico indica la necesidad de reconectar el tejido urbano, abriendo nuevas vías, ejes peatonales y visuales a través del predio

A continuación, se presenta un resumen sintético del diagnóstico del área del Aeropuerto Mariscal Lamar, en el que se identifican las principales problemáticas, oportunidades y potencialidades del entorno urbano, ambiental, social y cultural. La **Tabla 6** busca ofrecer una visión integral que permita comprender los retos actuales del sector, así como los recursos y ventajas que pueden ser aprovechados para la reconversión del aeropuerto en un espacio público multifuncional. Además, las conclusiones derivadas del diagnóstico sirven como base para la formulación de estrategias de diseño y planificación, orientadas a mejorar la calidad de vida de los habitantes, fortalecer la sostenibilidad urbana y potenciar la identidad y cohesión comunitaria en la zona.

**Tabla 6**

*Diagnóstico integral del área del Aeropuerto Mariscal Lamar: problemáticas, oportunidades y potencialidades*

ASPECTO	PROBLEMÁTICA	OPORTUNIDAD	POTENCIALIDAD	DIAGNÓSTICO
<b>Calidad del aire y ruido</b>	Emisiones de CO <sub>2</sub> y partículas; ruido constante de despegues y aterrizajes.	Transformación del espacio en parque reduce emisiones locales y amortigua ruido; diseño de barreras vegetales.	Uso de vegetación para mejorar la calidad del aire y crear microclimas; espacios tranquilos para la comunidad.	La reconversión puede mitigar impactos ambientales, mejorar la habitabilidad y generar espacios saludables.
<b>Áreas verdes y espacios públicos</b>	Déficit de parques y zonas recreativas; fragmentación de	Crear un gran parque urbano multifuncional con servicios	Integración de corredores verdes que conecten barrios; generación de	El parque puede convertirse en un catalizador de sostenibilidad y cohesión social,

	áreas verdes existentes.	recreativos educativos.	y	ecosistemas urbanos.	aumentando la calidad de vida.
<b>Proximidad de ríos y humedales</b>	Ecosistemas degradados; riberas y humedales poco conectados y afectados por la urbanización.	Restauración ecológica de riberas; implementación de infraestructura verde y corredores biológicos.		Posibilidad de recuperar biodiversidad, mejorar la regulación hídrica y generar educación ambiental.	El manejo adecuado puede reconectar ecosistemas y mejorar la resiliencia urbana frente a inundaciones.
<b>Impermeabilización y contaminación del suelo</b>	Grandes superficies pavimentadas; riesgo de inundaciones; contaminación por combustibles y residuos.	Reducción de pavimentos y creación de superficies permeables; manejo de aguas pluviales.		Diseño de sistemas de captación de agua y filtración natural; potenciación de la infraestructura verde.	La reconversión permite restablecer funciones ecológicas, reducir riesgos hidrológicos y mejorar la gestión ambiental.
<b>Impacto socioambiental general</b>	Falta de integración comunitaria con el entorno; espacios mono funcionales y cerrados.	Creación de un espacio multifuncional, accesible y abierto que conecte barrios y servicios.		Fomentar participación ciudadana, actividades culturales y cohesión social.	La transformación del aeropuerto en un parque urbano multifuncional maximiza beneficios ambientales, sociales y culturales.

#### 4. PROPUESTA DE PLAN MASA A NIVEL

Luego del respectivo estudio y análisis, se procedió a realizar un anteproyecto a nivel de zonificación, mismo que propone la reconversión del actual aeropuerto en un parque urbano multifuncional, articulado a través de una secuencia lineal de espacios públicos, que integran funciones culturales, deportivas, ecológicas y recreativas. Este cambio de uso apunta a recuperar un vacío urbano estratégico y transformarlo en un corredor ambiental y cultural que dinamice el tejido social de Cuenca, como se observa en la **Figura 20**.

**Figura 20**

*Propuesta de espacios del Parque multifuncional*

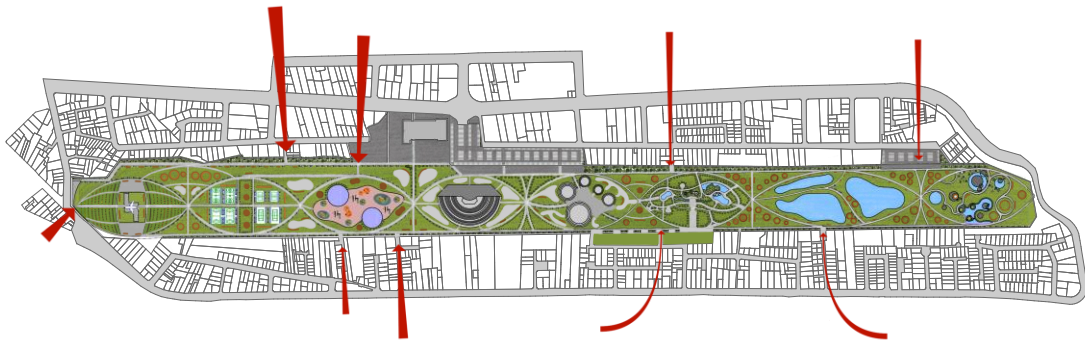


- |  |  |
|--|--|
| 1. Espacio histórico o de memoria local. | 7. Lagunas y fuentes recreativas           |
| 2. Canchas deportivas                    | 8. Espacio para picnic                     |
| 3. Juegos infantiles                     | 9. Edificio rehabilitado con cambio de uso |
| 4. Cultura y anfiteatro                  | 10. Parqueadero                            |
| 5. Zona de meditación                    |  |
| 6. Jardín botánico                       |  |

Como se observa en la **Figura 22**, el presente proyecto de rediseño para el Aeropuerto Mariscal Lamar cuenta con 9 accesos principales, además busca transformar un espacio estratégico y de alto valor urbano en un parque multifuncional que responda a las necesidades sociales, culturales y ambientales de la ciudad de Cuenca. A través de una cuidadosa zonificación, se han definido diferentes áreas que, al ser interconectadas de manera armónica, permitirán no solo la regeneración del área, sino también su integración como un eje verde que fomente la convivencia, la recreación, la cultura y el respeto por el patrimonio natural y arquitectónico de la zona.

**Figura 21**

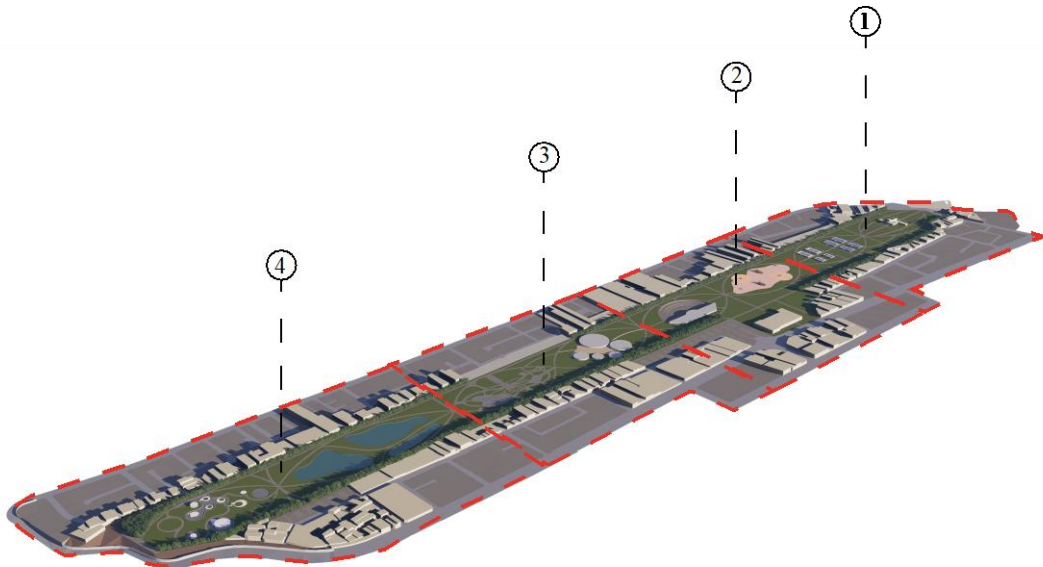
*Accesibilidad, ingresos al proyecto*



Para una mejor distribución del proyecto se ha planteado cuatro zonas principales, como se observa en la **Figura 22**. Cada zona propuesta ha sido pensada en función de sus usos específicos, buscando generar un equilibrio entre espacios activos y pasivos, con el objetivo de ofrecer a la comunidad un lugar diverso y dinámico, accesible para todo tipo de usuarios. Las funciones asignadas a cada área responden tanto a la memoria histórica del lugar como a las tendencias contemporáneas en diseño urbano y sostenibilidad, promoviendo la conexión entre el pasado y el presente, la actividad cultural y la contemplación, el esparcimiento físico y la reflexión ambiental. Así, el diseño plantea una secuencia fluida y coherente de espacios que se complementan entre sí, creando una experiencia única de interacción con el entorno natural y urbano.

**Figura 22**

*Distribución de zonas según su funcionalidad.*

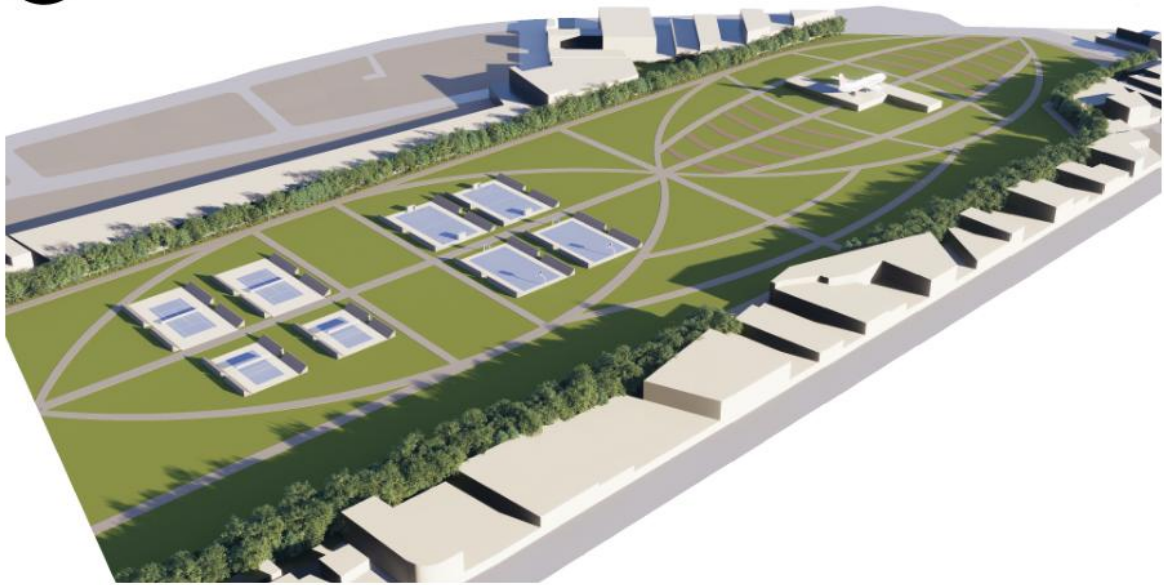


1. Zona histórica y deportiva
2. Zona de recreación infantil y cultural y parqueadero
3. Zona de jardín botánico y meditación
4. Zona de agua y picnic

**Figura 23**

*Distribución de Zona histórica y deportiva*

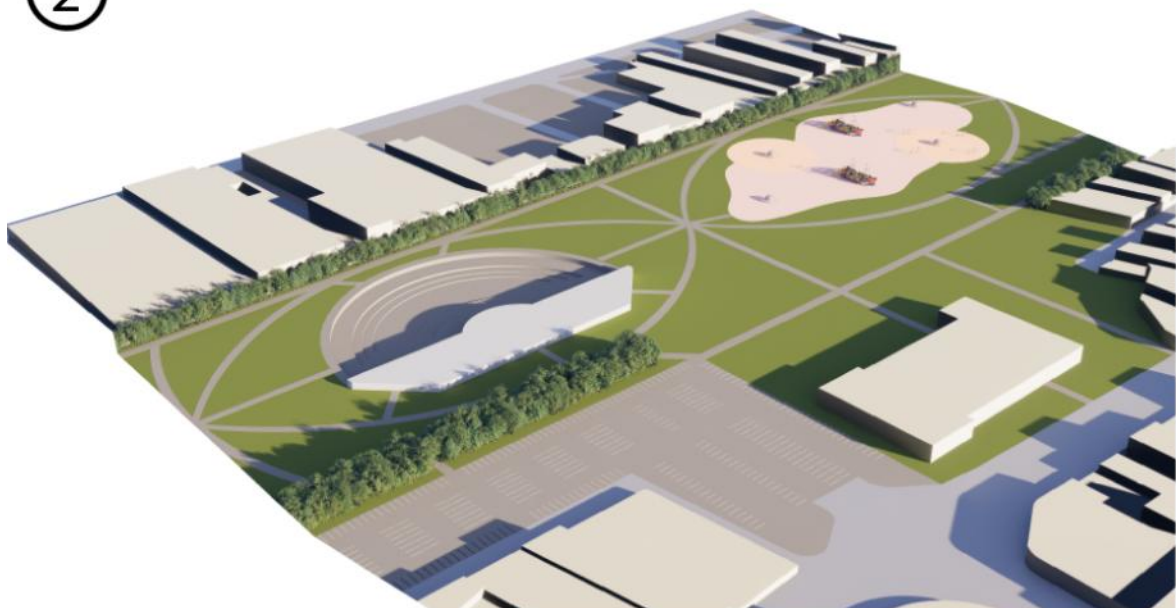
①



**Figura 24**

*Distribución de Zona de recreación infantil y cultural*

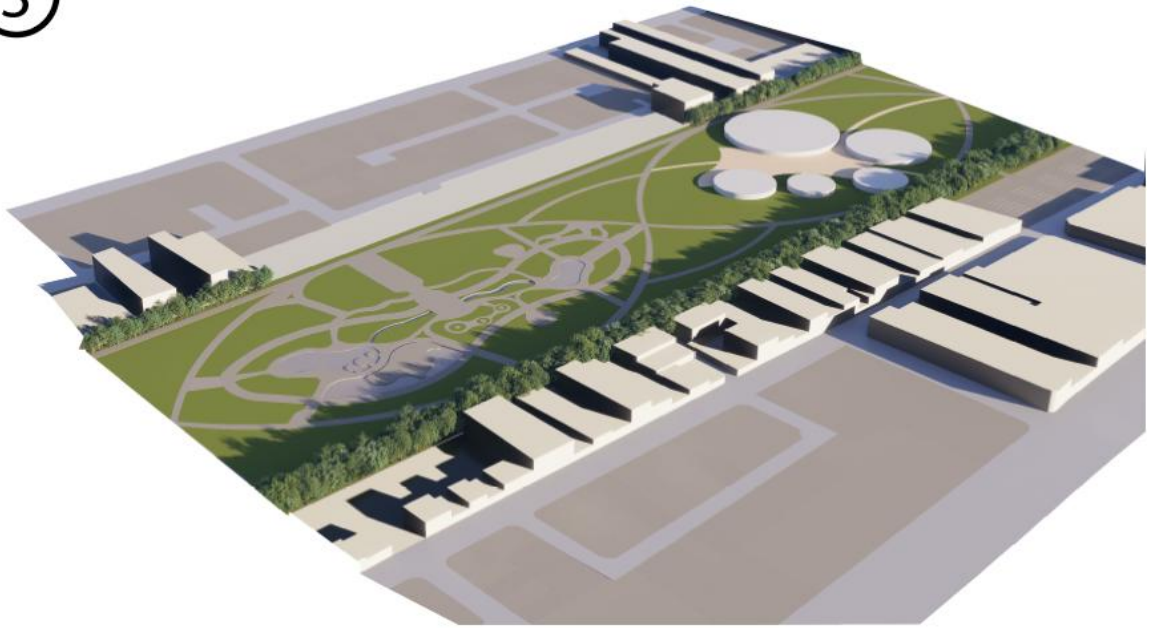
②



**Figura 25**

*Distribución de Zona de jardín botánico y meditación y parqueadero.*

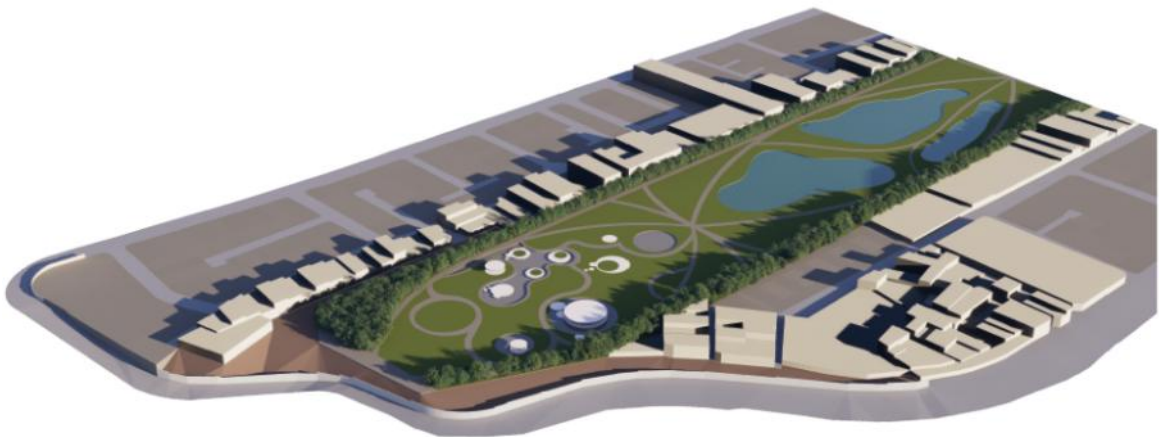
3



**Figura 26**

*Distribución de Zona de agua y picnic*

4



El diseño urbano del proyecto se basa en principios de sostenibilidad, integración ecológica y dinamización social. La propuesta que se visualiza en la **Figura 27** busca recuperar el espacio del antiguo aeropuerto como un parque urbano multifuncional que articula espacios de recreación, cultura, esparcimiento y contemplación, utilizando la infraestructura verde como eje estructural del proyecto. Los criterios de diseño incluyen la incorporación de elementos naturales como zonas de vegetación nativa, senderos verdes, cuerpos de agua y zonas de sombra que favorezcan tanto el confort climático como la biodiversidad local.

A nivel paisajístico, se busca una experiencia sensorial variada, utilizando materiales naturales y vegetación que armonicen con el contexto histórico del lugar y mejoren la calidad del espacio público. Además, el diseño urbano promueve la accesibilidad universal, con una circulación peatonal fluida y bien diferenciada, garantizando una conexión óptima entre las distintas zonas del parque. Se prioriza la eficiencia energética mediante el uso de iluminación LED y tecnologías sostenibles, así como el tratamiento adecuado de las aguas pluviales a través de sistemas de drenaje sostenible. Todo esto se complementa con la creación de nodos de encuentro que fomenten la interacción social y cultural, fortaleciendo el rol del parque como un punto de encuentro comunitario y eje de regeneración urbana.

#### **Figura 27**

*Anteproyecto de regeneración urbana*



Este anteproyecto plantea un modelo de regeneración urbana basado en el paisaje, con una clara vocación de inclusión, sostenibilidad y dinamización cultural. El cambio de uso del aeropuerto hacia un gran parque lineal multifuncional se alinea con tendencias contemporáneas de ciudades más resilientes, verdes y orientadas al bienestar ciudadano. A continuación, en la **Tabla 7** se presentan las principales recomendaciones técnicas para el desarrollo del Plan Masa del Aeropuerto Mariscal Lamar, enfocadas en optimizar la funcionalidad, sostenibilidad y accesibilidad del espacio público propuesto. Estas directrices garantizarán la correcta ejecución y el impacto positivo del proyecto a largo plazo.

**Tabla 7**

*Tabla de recomendaciones técnicas para el anteproyecto.*

<b>RECOMENDACIÓN TÉCNICA</b>	<b>DESCRIPCIÓN</b>	<b>OBJETIVO</b>
<b>Estructura de Movilidad Interna</b>	Diseño de senderos jerarquizados para peatones y ciclovías internas, con accesos controlados para mantenimiento y emergencias.	Mejorar la conectividad interna y la accesibilidad.
<b>Sistema de Drenaje Sostenible (SUDS)</b>	Integración de zanjas verdes, humedales artificiales y lagunas de retención para el manejo de aguas pluviales.	Promover la gestión eficiente del agua y la resiliencia climática.
<b>Propuesta de Vegetación Nativa</b>	Uso de especies nativas y adaptadas al clima local, priorizando la diversidad biológica y la resistencia al cambio climático.	Contribuir a la sostenibilidad ecológica y mejorar el microclima.
<b>Iluminación Eficiente y Seguridad (CPTED)</b>	Implementación de sistemas de iluminación LED de bajo consumo y estrategias de diseño basadas en la prevención del crimen (CPTED).	Garantizar la seguridad y eficiencia energética en el espacio público.
<b>Red de Equipamientos Menores</b>	Inclusión de baños, bebederos, estaciones de reciclaje, puntos Wi-Fi, y mobiliario urbano (bancos, papeleras).	Asegurar la funcionalidad y comodidad del parque para los usuarios.
<b>Fases de Implementación</b>	Planificación en fases para facilitar la construcción y el uso progresivo del espacio, comenzando con las zonas de mayor demanda (juegos, anfiteatro).	Optimizar recursos y garantizar la operatividad temprana del proyecto.
<b>Mobiliario Urbano y Equipos Recreativos</b>	Selección de mobiliario ergonómico, resistente y adaptado al entorno, que favorezca el confort y la interacción social.	Mejorar la experiencia de los usuarios y fomentar la socialización.
<b>Infraestructura para Actividades Culturales</b>	Diseño de áreas específicas como el anfiteatro y zonas culturales, con una infraestructura que favorezca eventos al aire libre y exposiciones.	Fomentar la dinamización cultural y social del espacio.

#### **4.1 ANÁLISIS DE LA PROPUESTA POR ESPACIOS**

La serie de imágenes generadas a partir de los prompts de Midjourney permite visualizar de forma sintética la **intención** espacial, paisajística y programática del proyecto. Cada render conceptual traduce las ideas del plan masa en atmósferas arquitectónicas que evidencian el potencial de transformación del antiguo aeropuerto en un parque lineal que articula memoria, cultura y naturaleza. El conjunto refleja una gradualidad funcional que va desde lo histórico y deportivo hacia lo contemplativo y ecológico, evidenciando una lógica de secuencia y continuidad espacial.

**Figura 28**

## Propuesta de espacios del Parque multifuncional



### 4.1.1. Espacio 1: Histórico o de Memoria Local:

Como se observa en la **Figura 29**, este espacio proyecta una zona de carácter patrimonial donde se reinterpreta la historia del antiguo aeropuerto a través de arquitectura adaptativa y paisajismo contemporáneo. Los elementos estructurales conservados, combinados con recorridos peatonales y paneles interpretativos, simbolizan la transición entre el pasado y el presente. El ambiente transmite identidad y arraigo urbano, funcionando como punto de partida simbólico del parque.

**Figura 29**

*Render de la zona histórica de la propuesta de proyecto*



- Función: Rescate del valor patrimonial y social del aeropuerto.
- Valor técnico: Ideal para museografía aérea o memoria urbana.
- Impacto urbano: Conecta pasado y presente, generando identidad barrial.
- 

#### 4.1.2. Espacio 2: Zona de Canchas Deportivas

Como se visualiza en la **Figura 30**, este espacio proyecta un espacio para una dinámica social activa, con amplias áreas abiertas destinadas a actividades físicas comunitarias. El diseño prioriza la permeabilidad visual y la integración con la vegetación, mostrando un equilibrio entre deporte y paisaje. El espacio cumple una función social clave: activar el parque con la presencia constante de usuarios jóvenes y familias, promoviendo hábitos saludables y convivencia barrial.

#### Figura 30

*Render de la zona de canchas deportivas de la propuesta de proyecto*



- Función: Actividad física y deporte comunitario.
- Diseño urbano: Espacios abiertos, multifuncionales, posible permeabilidad visual.
- Valor social: Activa el espacio con usuarios jóvenes y familias.

#### 4.1.3. Espacio 3: Juegos Infantiles

La representación destaca un entorno seguro, colorido y accesible, diseñado para la recreación de niños y familias. Los materiales suaves y la presencia de sombra natural demuestran la preocupación por el confort climático y la seguridad. Este espacio funciona como nodo familiar dentro del parque, fomentando la permanencia y el sentido de pertenencia como se observa en la **Figura 31**.

#### Figura 31

*Render de la zona de juegos infantiles de la propuesta de proyecto*



- Función: Recreación infantil segura.
- Requerimientos técnicos: Superficies amortiguantes, mobiliario lúdico, cercado.
- Rol urbano: Nodo de atracción familiar; genera permanencia.

#### **4.1.4. Espacio 4: Cultural y Anfiteatro**

Como se muestra en la **Figura 32** se busca generar un anfiteatro al aire libre como epicentro cultural del parque. Los graderíos de piedra y madera, integrados con el terreno, crean una relación orgánica entre arquitectura y paisaje. El uso de la vegetación como telón natural y la iluminación cálida refuerzan su papel como escenario para la expresión artística y la cohesión social, lo que se pretende es representar el corazón cultural del proyecto.

**Figura 32**

*Render de la zona cultural y de anfiteatro de la propuesta de proyecto*



- Función: Eventos culturales, conciertos, teatro al aire libre.

- Diseño arquitectónico: Escenario semiabierto, graderíos, acústica natural.
- Impacto: Espacio clave para la dinamización cultural.

#### 4.1.5. Espacio 5: Meditación

Como se muestra en la **Figura 33**, en esta zona se transmite una atmósfera de tranquilidad e introspección. Caminos de piedra, espejos de agua y vegetación nativa definen un paisaje sensorial que invita al recogimiento. Este espacio contrasta con las zonas activas del parque, funcionando como pausa y respiración dentro del recorrido lineal, en coherencia con los principios de bienestar emocional y sostenibilidad ambiental.

#### Figura 33

*Render de la zona de meditación deportivas de la propuesta de proyecto*



- Función: Espacio introspectivo y contemplativo.
- Elementos técnicos: Paisajismo sensorial, mobiliario ergonómico, control acústico.
- Rol urbano: Contrapunto de calma dentro del sistema de usos activos.

#### 4.1.6. Espacio 6: Jardín Botánico

Como se observa en la **Figura 34**, esta zona sugiere un espacio educativo y ecológico, donde senderos interpretativos se entrelazan con flora endémica. Las estructuras ligeras, posiblemente invernaderos o miradores, refuerzan la función de conservación y aprendizaje ambiental. Su diseño potencia la biodiversidad urbana, consolidando el rol del parque como corredor ecológico y aula abierta.

#### Figura 34

*Render de la zona de jardín botánico de la propuesta de proyecto*



- Función: Conservación de flora, educación ambiental.
- Diseño ambiental: Senderos interpretativos, especies endémicas, señalética.
- Valor ecológico: Contribuye al microclima y biodiversidad urbana.

#### **4.1.7. Espacio 7: Lagunas y Fuentes Recreativas**

Como se evidencia en la **Figura 35**, en esta zona se ubica un paisaje hídrico central, con cuerpos de agua que aportan frescor, reflejos y serenidad. Las lagunas y fuentes no solo cumplen un rol estético, sino también ecológico y micro climático, al favorecer la regulación térmica y la recirculación del agua. El espacio se percibe como un nodo visual y sensorial, que articula el recorrido peatonal y genera identidad paisajística.

**Figura 35**

*Render de la zona de lagunas y fuentes recreativas de la propuesta de proyecto*



- Función: Recreación pasiva, regulación climática.

- Técnico: Infraestructura hidráulica, sistemas de recirculación.
- Impacto visual y sensorial: Nodo de atracción estética y ecológica.

#### 4.1.8. Espacio 8: Picnic

La **Figura 36** representa una atmósfera social y acogedora, con mesas bajo pérgolas, amplias áreas verdes y familias compartiendo. El diseño prioriza la sombra natural y el mobiliario ergonómico, integrando confort, naturaleza y convivencia. Este sector equilibra las funciones culturales y ecológicas del parque, reforzando su carácter de espacio público inclusivo.

**Figura 36**

*Render de la zona de picnic de la propuesta de proyecto*



- Función: Espacio para estancia prolongada, socialización familiar.
- Infraestructura: Mesas, pérgolas, asadores, iluminación.
- Usabilidad: Complementa las funciones recreativas y culturales.

#### 4.1.9. Espacio 9: Edificio Rehabilitado con Cambio de Uso

Como se visualiza en la **Figura 37**, esta zona se proyecta como la reutilización del antiguo edificio del aeropuerto Mariscal Lamar, convertido en un centro cultural y educativo. La fusión de materiales originales con intervenciones contemporáneas evidencia una estrategia de arquitectura adaptativa, símbolo de la memoria y la transformación urbana. El edificio funciona como anclaje central del parque, tanto físico como simbólico, al conectar la historia del lugar con su nueva vocación pública y sostenible.

**Figura 37**

*Render de la zona del edificio rehabilitado recreativas de la propuesta de proyecto*



- Función: Equipamiento cultural, educativo, comercial o institucional.
- Arquitectura adaptativa: Conservación con reinterpretación funcional.
- Rol estructurante: Punto de anclaje central del parque, memoria material del aeropuerto.

#### **4.1.10. Espacio 10: Parqueadero**

Como se observa en la **Figura 38** la zona proyecta un acceso ordenado, verde y funcional, donde el diseño paisajístico integra el estacionamiento con especies nativas, pavimentos permeables y mobiliario urbano moderno. Se percibe como un espacio de transición entre la ciudad y el parque, garantizando accesibilidad sin romper la continuidad ecológica. Representa la puerta de entrada al nuevo sistema urbano, planteando un modelo de movilidad sostenible y jerarquización peatonal.

**Figura 38**

### *Render de la zona de parqueo de la propuesta de proyecto*



- Función: Soporte logístico y de acceso vehicular.
- Diseño urbano: Disuasivo, con tratamiento paisajístico para integración.
- Conectividad: Nodo de llegada que distribuye a las distintas zonas.
- 

## **4.2 ANÁLISIS DE LA PROPUESTA POR ZONIFICACIÓN**

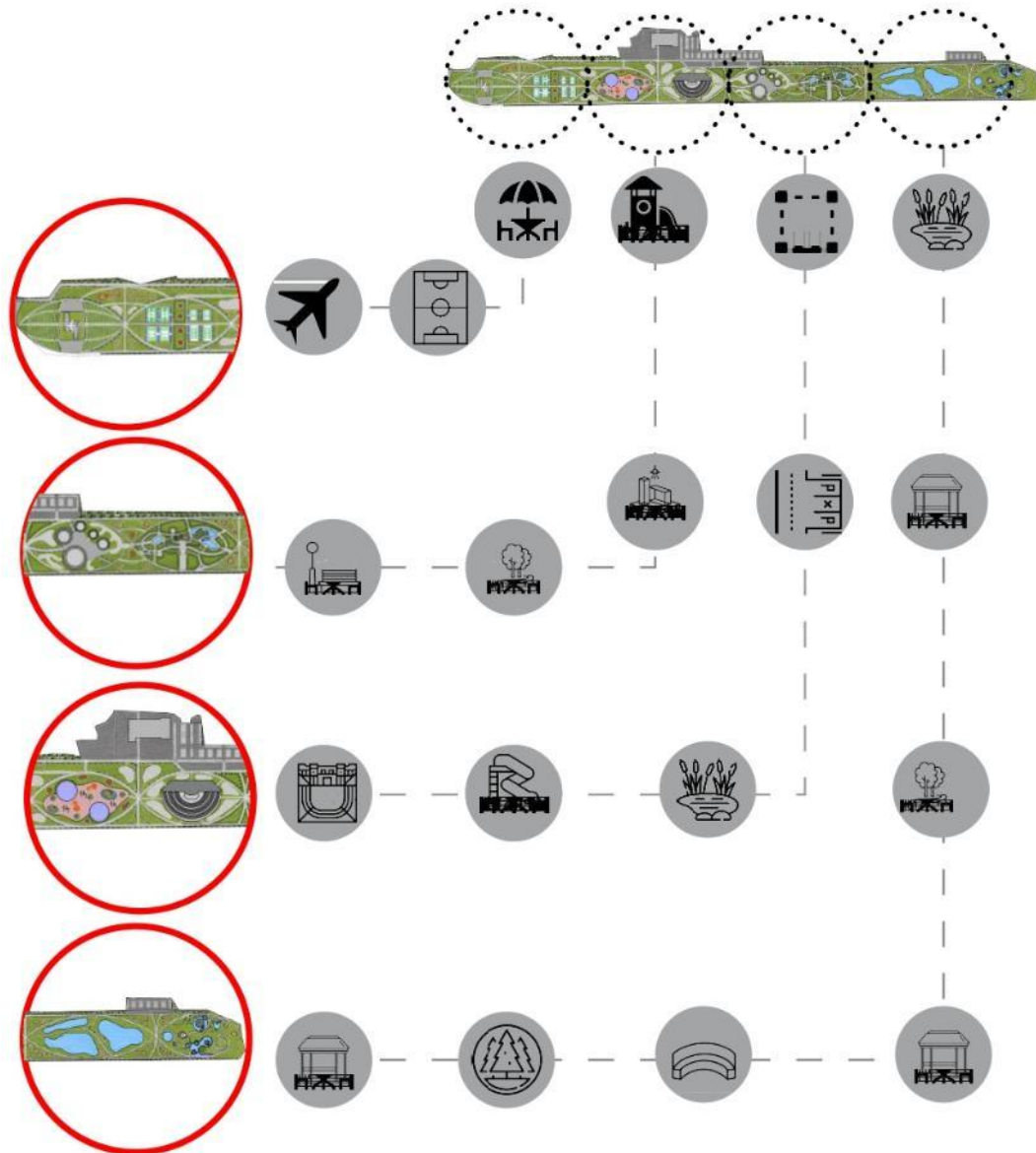
La propuesta plantea la reconversión del antiguo aeropuerto Mariscal Lamar de Cuenca en un parque urbano lineal multifuncional, concebido como un eje de integración ecológica, cultural y social dentro de la trama consolidada de la ciudad. Su objetivo principal es revertir el desuso de la infraestructura aeroportuaria, transformándola en un corredor verde activo que promueva la sostenibilidad, la recreación y la cohesión urbana. El diseño se estructura en cuatro zonas funcionales, distribuidas de manera secuencial a lo largo del eje del antiguo aeropuerto. Cada una responde a las características del entorno inmediato, las necesidades de los usuarios y la vocación paisajística del espacio:

En la **¡Error! La autoreferencia al marcador no es válida.** se observa la distribución funcional del parque propuesto, organizado en cuatro zonas principales que responden a actividades recreativas, culturales y de bienestar. La Zona 1 continúa el concepto de áreas verdes con espacios de descanso y conexión paisajística, complementando la integración del parque con su entorno urbano. La Zona 2 se compone de jardines y espacios de meditación que buscan brindar un ambiente de tranquilidad y contemplación. La Zona 3 se destina a la recreación infantil y a la

cultura, incorporando espacios de juego y áreas para el desarrollo de actividades educativas y artísticas. Finalmente, la zona 4 corresponde al área de picnic, lagunas y espacios de meditación, promoviendo el contacto con la naturaleza y actividades de descanso.

**Figura 39**

*Análisis de la propuesta de distribución por zonas.*



CAPÍTULO IV



## **5. RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

En este apartado se presentan y analizan los principales resultados obtenidos a partir del diagnóstico urbano, ambiental y social, contrastándolos con los referentes internacionales y el marco teórico revisado. La discusión permite evidenciar cómo la propuesta de plan masa responde a las problemáticas identificadas y aporta soluciones integrales para la regeneración del predio aeroportuario.

### **1. Recuperación ambiental y mitigación de impactos**

La reconversión del Aeropuerto Mariscal Lamar en parque urbano evidencia beneficios ambientales significativos, destacando la reducción de la contaminación acústica y atmosférica. El reemplazo de superficies impermeables por áreas verdes y vegetación nativa permite regular el microclima, mejorar la calidad del aire y reducir el efecto de isla de calor urbano. Estos hallazgos coinciden con los referentes internacionales (Tempelhofer Feld y Parque Bicentenario), confirmando que la transformación de infraestructuras obsoletas en parques genera resiliencia ecológica y sostenibilidad urbana.

### **2. Cohesión social y dinamización cultural**

El diseño incorpora espacios culturales (anfiteatro, zonas recreativas y áreas de encuentro) que promueven la interacción comunitaria y fortalecen la identidad barrial. La accesibilidad universal y la inclusión de equipamientos menores garantizan la apropiación del parque por distintos grupos sociales. Estos resultados reflejan cómo la regeneración urbana no solo resuelve un problema espacial, sino que se convierte en un catalizador de cohesión social y dinamización cultural.

### **3. Movilidad y conectividad urbana**

La integración de senderos peatonales, ciclovías y accesos jerarquizados mejora la conectividad interna y externa del predio, resolviendo la actual desconexión generada por la infraestructura aeroportuaria. Este resultado se alinea con el modelo de “ciudad de 15 minutos”, fomentando movilidad activa y sostenible. La discusión resalta que este componente no solo facilita el acceso, sino que convierte al parque en un nodo estratégico de conexión entre barrios, equipamientos educativos y áreas residenciales colindantes.

#### **4. Valor urbano y uso eficiente del suelo**

El cambio de uso del aeropuerto hacia un parque multifuncional optimiza un suelo de alto valor estratégico en el centro urbano de Cuenca. Este resultado confirma que la regeneración de terrenos obsoletos permite no solo la revalorización del entorno, sino también la creación de un nuevo hito urbano de escala metropolitana. La discusión sostiene que esta transformación contribuye a un modelo de ciudad más compacta, resiliente y equitativa.

## **6. CONCLUSIONES**

Las conclusiones del presente estudio sintetizan los principales hallazgos alcanzados en el desarrollo del plan masa, integrando los aspectos ambientales, sociales y urbanísticos que sustentan la transformación del Aeropuerto Mariscal Lamar en un mega parque urbano

### **1. Estrategia integral de regeneración urbana**

La transformación del Aeropuerto Mariscal Lamar en un mega parque urbano representa una estrategia integral de regeneración que responde simultáneamente a dimensiones ambientales, sociales y urbanísticas identificadas en el diagnóstico. El proyecto no solo elimina las externalidades negativas del uso aeroportuario —como la contaminación acústica y la fragmentación barrial—, sino que reconfigura un vacío urbano en un espacio activo y multifuncional. Este proceso convierte una barrera física y simbólica en un conector de ciudad, consolidando un modelo de desarrollo urbano que prioriza la cohesión territorial y la calidad de vida.

### **2. Infraestructura verde como pilar de resiliencia climática**

La propuesta de plan masa evidencia que la incorporación de infraestructura verde, vegetación nativa y sistemas de drenaje sostenible no constituye únicamente un recurso paisajístico, sino un componente estructural de resiliencia urbana. Estos elementos aportan beneficios ecosistémicos tangibles, como la mejora de la calidad del aire, la reducción del efecto isla de calor y la infiltración de aguas pluviales, generando un microclima urbano más estable. En consecuencia, el parque no se limita a ser un espacio recreativo, sino que se configura como infraestructura ecológica capaz de mitigar los efectos del cambio climático en Cuenca.

### **3. Cohesión social y dinamización cultural como ejes de integración comunitaria**

El proyecto potencia la cohesión social y la dinamización cultural mediante la incorporación de espacios accesibles, recreativos y culturales, que permiten la apropiación ciudadana en múltiples escalas. El parque se proyecta como un punto de encuentro intergeneracional y multicultural, donde convergen actividades deportivas, educativas y culturales, fortaleciendo así la identidad colectiva de la ciudad. De esta forma, se convierte en un referente urbano no solo por su valor ambiental, sino también como catalizador de interacción comunitaria y dinamización de la vida barrial.

### **4. Modelo replicable de desarrollo urbano sostenible**

La reconversión del predio aeroportuario genera un modelo de desarrollo urbano sostenible y eficiente, en concordancia con las tendencias internacionales de reutilización de infraestructuras obsoletas. Este modelo demuestra que es posible transformar espacios de alto valor estratégico en plataformas urbanas multifuncionales que integren sostenibilidad, equidad social y resiliencia ambiental. En este sentido, el proyecto sienta un precedente metodológico para la planificación urbana en Ecuador, ofreciendo un esquema replicable para otras ciudades que enfrentan problemáticas similares de vacíos urbanos y déficit de espacio público.

## **7. RECOMENDACIONES**

Las recomendaciones planteadas buscan orientar la implementación, gestión y proyección futura del parque, garantizando su sostenibilidad, apropiación social y potencial replicabilidad en otros contextos urbanos del Ecuador.

### **1. Participación comunitaria y gobernanza inclusiva**

Se recomienda iniciar procesos de participación activa con la comunidad y actores locales, de manera que el diseño y la gestión del parque reflejen las necesidades y aspiraciones reales de la ciudadanía. Este enfoque de gobernanza colaborativa permitirá garantizar la apropiación social del espacio, reducir riesgos de exclusión y prevenir fenómenos como la gentrificación verde, asegurando que los beneficios del proyecto se distribuyan de manera equitativa.

## **2. Plan de gestión integral con visión a largo plazo**

Es indispensable establecer un plan de gestión integral que contemple no solo la construcción inicial, sino también el mantenimiento, la seguridad y la sostenibilidad económica del parque a largo plazo. Este plan debe incluir esquemas de financiamiento mixto (municipal, privado, comunitario) y un modelo operativo que asegure la conservación de la infraestructura verde, el mobiliario urbano y los servicios culturales y recreativos, evitando el deterioro prematuro del espacio.

## **3. Monitoreo ambiental y adaptación progresiva**

Se recomienda implementar un sistema de monitoreo ambiental constante, con indicadores de calidad del aire, niveles de ruido, regulación hídrica y biodiversidad. Estos datos permitirán evaluar de manera objetiva la eficacia del parque como infraestructura verde y ajustar sus estrategias de gestión según las variaciones climáticas o urbanas. La adaptación progresiva garantizará que el parque mantenga su relevancia y capacidad de respuesta frente a los desafíos ambientales de la ciudad.

## **4. Replicabilidad y transferencia de conocimientos**

Es fundamental promover investigaciones futuras que documenten y evalúen el proceso de planificación, diseño y gestión del parque, con el objetivo de generar un modelo metodológico replicable en otras infraestructuras urbanas en desuso del Ecuador. La sistematización de aprendizajes permitirá transferir conocimientos a ciudades intermedias que enfrentan problemáticas similares, consolidando una red de proyectos de regeneración urbana sostenible que fortalezcan el desarrollo territorial del país.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Allam, Z., Bibri, S. E., Chabaud, D., & Moreno, C. (2022). The '15-Minute City' concept can shape a net-zero urban future. *Humanities and Social Sciences Communications*, 9(1), 126.  
<https://doi.org/10.1057/s41599-022-01145-0>
- Alvim, J. L., & Barros, A. P. B. G. (2015). ENTENDIMENTO DA VIDA URBANA POR MEIO DA MORFOLOGIA DOS ESPAÇOS. *Programa de Iniciação Científica - PIC/UniCEUB - Relatórios de Pesquisa*, 1(1). <https://doi.org/10.5102/pic.n1.2015.5426>
- Awards, M. D. (2025). 大沙河生态长廊照明设计 by 利亚德智慧科技集团有限公司. MUSE Design Awards. <https://design.museaward.com/winner-info.php?id=30286>
- Bermeo, P. A. A.-, Alvarez, G. O. E.-, & Pesantez, D. A.-. (2025). Análisis de estrategias sostenibles para reducir el impacto ambiental de la producción textil en Cuenca- Ecuador. *Resistances. Journal of the Philosophy of History*, 6(11), e250193-e250193.  
<https://doi.org/10.46652/resistances.v6i11.193>
- Bullaro, L., & Cárdenas, D. L. N. (2022). La transformación de los espacios residuales en lugares públicos de calidad: Debajo de las líneas del Metro de Medellín. *Revista M*, 19, 32-47.  
<https://doi.org/10.15332/rev.m.v19i0.3083>
- Carrión, C. (2011). *Desarrollo de una propuesta de un plan de marketing para el aeropuerto Mariscal Lamar de la ciudad de Cuenca*.  
<https://www.semanticscholar.org/paper/Desarrollo-de-una-propuesta-de-un-plan-de-marketing-Carri%C3%B3n/d58fb929eaa583f6631308cdfdf3364b1d3fc650>
- Carvajal, J. M. B. (2024, agosto 10). Urbanismo táctico como práctica temporal en el espacio público: Revisión de dos casos de en la ciudad de València, España. *ISUF-h 2024 - FORMAS URBANAS DIVERSAS PARA ESPACIOS EN RECOMPOSICIÓN*. ISUF-h 2024 - FORMAS URBANAS DIVERSAS PARA ESPACIOS EN RECOMPOSICIÓN.  
<https://ocs.editorial.upv.es/index.php/ISUFh/ISUFh2024/paper/view/17579>
- Castillo, F., Zumba, S. C., Walden, C. A. S., & Gavilanes, J. M. M. (2017, septiembre 28). 7 *Sistema de monitoreo de la calidad del aire y ruido ambiental para la determinación de índices referenciales de contaminación basado en sensores remotos*.  
<https://www.semanticscholar.org/paper/7-Sistema-de-monitoreo-de-la-calidad-del-aire-y-la-Castillo-Zumba/8e8b83375507e9b5a28aaecede602f1082a628be>

- Castro, J. R. C., & Castro, D. L. C. (2024). Sustentabilidad del paisaje urbano en Santo Domingo— Ecuador. *Mikarimin. Revista Científica Multidisciplinaria*, 10(2), 145-160.  
<https://doi.org/10.61154/mrcm.v10i2.3437>
- Chabla, J. F. S., Aguilar, P. J. A., Molina, J. F. Q., & Farfan, J. C. P. (2023). Indicadores de sostenibilidad urbana para la ciudad de Cuenca de infraestructura pública reciclada y reutilizada: Revisión bibliográfica. *AlfaPublicaciones*, 5(2), 6-24.  
<https://doi.org/10.33262/ap.v5i2.340>
- Dubeaux, S., & Cunningham, E. (2016). Dossier « Réaffectations du foncier: Régulation étatique, investissements privés et initiatives citoyennes » - Contestation et normalisation des usages du sol dans Berlin: l'ancien aéroport de Tempelhof. *Natures Sciences Sociétés*, 24(4), 358-370. <https://doi.org/10.1051/nss/2017004>
- Favrot, M., & Dorier, E. (2016). Dossier « Réaffectations du foncier: Régulation étatique, investissements privés et initiatives citoyennes » - Quels enjeux liés à l'arrivée d'investisseurs agro-industriels étrangers en République du Congo ? Contexte agricole et foncier. *Natures Sciences Sociétés*, 24(4), 334-346. <https://doi.org/10.1051/nss/2017001>
- Fazelli, D., & Moral, L. del. (2021). La Infraestructura Verde y sus potencialidades para la regeneración de territorios fluviales: Ejemplos de buenas prácticas a diferentes escalas. *Agua y territorio = Water and Landscape*, 18, 39-59.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7971026>
- Fernández, J. D., & Núñez, Á. H. (2024). Antídotos contra la obsolescencia.: ¿Densificación o vacío? Actitudes para la renovación urbana. *EN BLANCO. Revista de Arquitectura*, 16(36), 114-123. <https://doi.org/10.4995/eb.2024.21235>
- Fragoso, J. T. (2024). Fortalezas y retos en la definición de estrategias de desarrollo local sostenible en Santiago Laollaga, Tehuantepec, Oaxaca, 2022-2024. *Regiones y Desarrollo Sustentable*, 24(45). <https://doi.org/10.63042/vvvpfq107>
- GAD Municipal de Cuenca. (s. f.). *Aeropuerto Mariscal La Mar | GAD Municipal de Cuenca*. Recuperado 7 de septiembre de 2025, de <https://www.cuenca.gob.ec/expresiones-interes/aeropuerto-mariscal-la-mar>

- García, P. Á. M. (2013). *Cuaderno de Central Park. Tiempos, lecturas y escritos de un territorio urbano*. <https://www.semanticscholar.org/paper/Cuaderno-de-Central-Park.-Tiempos%2C-lecturas-y-de-un-Garc%C3%ADa-Posada/bff4185ed0ce2baab9f0fec878502de39739b1bb>
- Giannotti, E., Vásquez, A., Galdámez, E., Velásquez, P., Devoto, C., Giannotti, E., Vásquez, A., Galdámez, E., Velásquez, P., & Devoto, C. (2021). Planificación de infraestructura verde para la emergencia climática: Aprendizajes desde el proyecto «Stgo+», Santiago de Chile. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 30(2), 359-375. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v30n2.88749>
- Gordillo, J., & Ochoa, L. (2015). *Determinación de niveles de presión sonora (NPS) generados por las aeronaves, en el sector sur del aeropuerto Mariscal Lamar de la ciudad de Cuenca*. [https://www.semanticscholar.org/paper/Determinaci%C3%B3n-de-niveles-de-presi%C3%B3n-sonora-\(NPS\)-en-Gordillo-Ochoa/4b7447d23c5255030424a87bd4a5bc67dfdaa768](https://www.semanticscholar.org/paper/Determinaci%C3%B3n-de-niveles-de-presi%C3%B3n-sonora-(NPS)-en-Gordillo-Ochoa/4b7447d23c5255030424a87bd4a5bc67dfdaa768)
- Guavita, P., & Camila, L. (2019, diciembre 10). *Plan estratégico de comunicaciones ONU-Habitat*. <https://www.semanticscholar.org/paper/Plan-estrat%C3%A9gico-de-comunicaciones-ONU-Habitat-Guavita-Camila/a69c67986a72b46d4fe3fe70af03bf516e8a0926>
- Herrington, S. (2010). The Nature of Ian McHarg's Science. *Landscape Journal*, 29(1), 1-20. <https://doi.org/10.3368/lj.29.1.1>
- lii, O. de las N. U.-H. (2022). Nueva Agenda Urbana-Hábitat III. «PATRIMONIO»: *Economía Cultural y Educación para la Paz (MEC-EDUPAZ)*, 1(21), 75-167. <https://doi.org/10.22201/fpsi.20074778e.2022.1.21.77797>
- Jaramillo, A. S., Cuenca, T. T., Calderón, B. L., & Tandazo, T. C. (2024). Una propuesta educativa para disminuir el impacto ambiental por desechos sólidos urbanos generados por los estudiantes. *Polo del Conocimiento*, 9(1), 441-460. <https://doi.org/10.23857/pc.v9i1.6386>
- Jerves, O., & Andrés, J. (2019, julio 3). *Características ecológicas y socio-espaciales como factores de sustentabilidad ambiental en parques urbanos: Caso de estudio "Parque el Paraíso, Cuenca (Ecuador)"*. <https://www.semanticscholar.org/paper/Caracter%C3%ADsticas-ecol%C3%B3gicas-y-socio-espaciales-como-Jerves-Andr%C3%A9s/7f7c98f229d1c1bd9e8ddc8917eec70a184fa70c>

- Johnson, M. (2005, mayo 1). *The End of an Era for Chicago's Meigs Field*.  
<https://www.semanticscholar.org/paper/The-End-of-an-Era-for-Chicago's-Meigs-Field-Johnson/300849a8dd7de8383e835570574b6ab6f9302634>
- Jones, K. R. (2018). «The Lungs of the City»: Green Space, Public Health and Bodily Metaphor in the Landscape of Urban Park History. *Environment and History*, 24(1), 39-58.  
<https://doi.org/10.3197/096734018X15137949591837>
- Juez, C., & Danilo, R. (2018, marzo 21). *Reciclaje de infraestructura urbana: Parque Bicentenario, antiguo aeropuerto de Quito, Ecuador*. <https://www.semanticscholar.org/paper/Reciclaje-de-infraestructura-urbana%3A-Parque-antiguo-Juez-Danilo/d9bcf6bda784f564be71f66f61dbad60fa7b86cd>
- Kahatt, S. S. (2023). Los retos urbanos en Lima. Movilidad y espacios públicos contra la desigualdad. *Arquitextos*, 35, 37-48. <https://doi.org/10.31381/arquitextos35.3890>
- Lamarti, S. (2023). Analizando buenas prácticas en el diseño de un plan integrado de Infraestructura Verde: El caso de la ciudad de Málaga. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 55(218), 1013-1032. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2023.218.2>
- Larenas, N. (2024, mayo 30). Aeropuerto di Cuenca: Miglioramenti, aeroporto internazionale e nuovo. *Blog NLARENAS.COM*. <https://www.nlarenas.com/2024/05/aeroporto-cuenca-mejoras-internacional-y-nuevo-aeropuerto/>
- López, M. P. M. (2025). *Análisis comparativo de la energía incorporada total específica. Caso de estudio: Edificación residencial unifamiliar y multifamiliar Cuenca – Ecuador*.  
<https://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/47047>
- Loughran, K. (2014). Parks for Profit: The High Line, Growth Machines, and the Uneven Development of Urban Public Spaces. *City & Community*, 13(1), 49-68.  
<https://doi.org/10.1111/cico.12050>
- Lynch, K. (1981). *A Theory of Good City Form*. MIT Press (MA).
- Macayo, E., & Alejandra, M. (2018, junio 1). *La recuperación del High Line. Tiempos y mecanismos de gentrificación*. <https://www.semanticscholar.org/paper/La-recuperaci%C3%B3n-del-High-Line.-Tiempos-y-mecanismos-Macayo-Alejandra/4c88c7f15b3769330fd35f7b031f591704962a5f>

- Merlo, A. S. (2021). La regeneración de infraestructuras abandonadas en la ciudad contemporánea: Proyectar el futuro del aeropuerto de Tempelhof en Berlín = The regeneration of abandoned infrastructures in the Contemporary City : Projecting the future of the Berlin Tempelhof Airport. *Cuaderno de Notas*, 22, 182-193.  
<https://doi.org/10.20868/cn.2021.4756>
- Naranjo, R., & Carolina, V. (2016). *Grandes vacíos urbanos: El vacío urbano en la transformación de la ciudad contemporánea parque Bicentenario de la ciudad de Quito*.  
<https://www.semanticscholar.org/paper/Grandes-vac%C3%ADos-urbanos%3A-el-vac%C3%ADo-urbano-en-la-de-la-Naranjo-Carolina/5516404d077e7f1172a7a850a894d7faf48e5b62>
- Nicolás, P. de la C. (2020). Re-descubrir acequias como mecanismo de regeneración urbana. La orla este de Zaragoza (España). *ZARCH*, 15, 110-121.  
[https://doi.org/10.26754/ojs\\_zarch/zarch.2020154811](https://doi.org/10.26754/ojs_zarch/zarch.2020154811)
- Peñaranda, L. (2016a, agosto 28). *La Carlota: Una Producción del Paisaje Urbano*.  
<https://www.semanticscholar.org/paper/La-Carlota%3A-Una-Producci%C3%B3n-del-Paisaje-Urbano-Pe%C3%B1aranda/31236ec3638984b7fbe5f2782c92b4d3079fad77>
- Peñaranda, L. (2016b, agosto 28). *La Carlota: Una Producción del Paisaje Urbano*.  
<https://www.semanticscholar.org/paper/La-Carlota%3A-Una-Producci%C3%B3n-del-Paisaje-Urbano-Pe%C3%B1aranda/31236ec3638984b7fbe5f2782c92b4d3079fad77>
- Piñuelas, I. H., Agustí, A. E., & Insausti, A. V. de. (2021). Río Santiago, un paisaje fluvial en colapso como oportunidad de recuperación urbana. *Estoa. Journal of the Faculty of Architecture and Urbanism*, 10(20). <https://doi.org/10.18537/est.v010.n020.a02>
- Quinde, S. P. S., & Guzhñay, C. J. H. (2006). *Determinación del nivel de contaminación acústica en las zonas aledañas al aeropuerto Mariscal Lamar de la Ciudad de Cuenca*.  
<https://www.semanticscholar.org/paper/Determinaci%C3%B3n-del-nivel-de-contaminaci%C3%B3n-ac%C3%BAstica-Quinde-Guzh%C3%B1ay/45d48a7f5fa29783184cb05c58e1d1afc3ee907d>
- Ramos, J. S., & Rodríguez, C. H. (2021). Análisis de servicios ecosistémicos para la configuración de una infraestructura verde en el área metropolitana de Sevilla. *ACE: Arquitectura, Ciudad y Entorno*. <https://doi.org/10.5821/ace.16.46.9884>


- Restrepo, L. A. V. (2007). *La conservación de lanaturaleza urbana. Un nuevo reto en la gestión ambiental de las ciudades, para el siglo XXI*. <https://www.semanticscholar.org/paper/La-conservaci%C3%B3n-de-lanaturaleza-urbana.-Un-nuevo-en-Restrepo/f74d7e1833571448d83c39e1fa98e46894f94290>
- Rosa, C. (2017, julio 12). *Gestión de proyectos de regeneración integrada de barriadas residenciales obsoletas. Desde el enfoque transdisciplinar y a través de la metodología PMBOK*. <https://www.semanticscholar.org/paper/Gesti%C3%B3n-de-proyectos-de-regeneraci%C3%B3n-integrada-de-y-Rosa/ca18edd2b9c9e3bdbe9f6dd18ed1fb7cacbe9c46>
- Sosa, H. E. C. (2024, agosto 10). El patio de mi cole es particular. Espacios públicos escolares para barrios saludables. *ISUF-h 2024 - FORMAS URBANAS DIVERSAS PARA ESPACIOS EN RECOMPOSICIÓN*. ISUF-h 2024 - FORMAS URBANAS DIVERSAS PARA ESPACIOS EN RECOMPOSICIÓN. <https://ocs.editorial.upv.es/index.php/ISUFh/ISUFh2024/paper/view/17533>
- Tapia, M., & Gerardo, L. (2015). *Proyecto arquitectónico de un espacio de aprendizaje y difusión musical de instrumentos andinos para el parque Bicentenario, Quito, Ecuador*. <https://www.semanticscholar.org/paper/Proyecto-arquitect%C3%B3nico-de-un-espacio-de-y-difusi%C3%B3n-Tapia-Gerardo/badeec9deed6c689036727979cf0dc773e1ca6bc>
- Velásco, P., & Carolina, D. (2012). *Intervención urbana arquitectónica en el sector del antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre: «Hotel Parque del Lago»*. <https://www.semanticscholar.org/paper/Intervenci%C3%B3n-urbana-arquitect%C3%B3nica-en-el-sector-del-Vel%C3%A1sco-Carolina/98234ccb2e4d5ddccea6286d6d9f0a07b06c911f>
- Vian, F. D., Serrano-Martínez, M., & Izquierdo, J. J. P. (2018). Boletín de la Asociación Española de Geografía. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 78, 419-443. <https://doi.org/10.21138/bage.2719>
- Villalpando, A. E. (2025). Psicología ambiental del tercer paisaje: Propiedades colativas y restauradoras del diseño urbano. *Quivera Revista de Estudios Territoriales*, 27(2), 99-128. <https://doi.org/10.36677/qret.v27i2.26193>

Yeleswarapu, S., Chandra Khan, V., P., N. K., Gurusamy, B., & Pandit, M. K. (2021). Performance Assessment of Polymeric Composite Wrap to Repair Damaged Pipelines Exposed under Accelerated Environment Conditions. *Journal of Pipeline Systems Engineering and Practice*, 12(3), 04021018. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)PS.1949-1204.0000549](https://doi.org/10.1061/(ASCE)PS.1949-1204.0000549)

## **AUTORIZACION DE PUBLICACION EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL**

Nosotros(a)s, Byron Mauricio Cabrera Iñaguazo y Jorge Mateo Lazo Ulloa portadore(a)s de las cédulas de ciudadanía N.º 0107331761 y 0107230146. En calidad de autore(a)s y titular(e)a)s de los derechos patrimoniales del proyecto de titulación “PLAN MASA PARA EL AEROPUERTO MARISCAL LAMAR: INTEGRACIÓN DE ESPACIOS VERDES Y DINAMIZACIÓN CULTURAL Y SOCIAL” de conformidad a lo establecido en el artículo 114 Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, reconocemos a favor de la Universidad Católica de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos. Así mismo; autorizamos a la Universidad para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el Repositorio Institucional de conformidad a lo dispuesto en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 30 de octubre de 2025

F:   
Byron Mauricio Cabrera Iñaguazo  
0107331761

F:   
Jorge Mateo Lazo Ulloa  
0107230146