

# Presidente de la Organización Latinoamericana y Caribeña de Centros Históricos

---

From the Selected Works of Fernando Carrión Mena

---

August 9, 2014

## El estadio Atahualpa

Fernando Carrión Mena, Arq.

## El estadio Atahualpa

**Fernando Carrión M.**

09 de agosto del 2014

El Ministerio de Deportes ha levantado la discusión sobre la remodelación del Estadio Olímpico Atahualpa, que debería ir más allá de responder una pregunta colgada en la web oficial del Ministerio. ¿Por qué se pregunta ahora y no a principios de año cuando se presentó la maqueta del supuesto proyecto de restauración?

Lo primero que NO habría que hacer es la sola reconstrucción del estadio a la manera de un proyecto encapsulado en sí mismo, bajo la forma de un enclave. Es decir, no se lo puede concebir como un proyecto aislado de la ciudad de Quito, porque se perdería la oportunidad de convertirlo en el gran pretexto para el diseño de un “plan máster” que desencadene en un urbanismo que estructure esta zona.

Uno de los grandes problemas que tuvo el diseño del llamado boulevard de la Naciones Unidas fue entenderlo como una ampliación de veredas; cuando un espacio público no es un espacio, sino una relación que cumple funciones integradoras. En París, desde donde viene el concepto de boulevard, se lo concibió como un mecanismo de integración entre un lugar simbólico con otro y no como una vía o una ruta con veredas anchas.

Esa zona es una de las centralidades urbanas más poderosas que tiene la ciudad. Sobre la Avenida Naciones Unidas se ubican tres grandes centros comerciales (Olímpico, CCNU, Plaza Las Américas); están tres parques de importancia (Metropolitano, La Carolina y Pichincha); y pronto se construirán la plataforma gubernamental financiera y una de las estaciones del Metro (si el Metro se hace). En ese contexto se ubica la implantación del estadio Atahualpa.

Por otro lado, la nueva conexión de la ciudad con los valles, proveniente de la demanda que plantea el aeropuerto de Tababela y su entorno, está a punto de colapsar; pero no en la llegada al aeropuerto, sino en la accesibilidad a la ciudad. Todas las vías llegan a la Av. Simón Bolívar y de allí a Quito por dos rutas. Originalmente se suponía que se iba a construir un túnel paralelo al de Guayasamín, que si ahora se hace, el problema se trasladaría a la Plaza Argentina, Seis de Diciembre, Almagro y Shyris con consecuencias impredecibles.

Por eso se debe construir un túnel que sería el que salga y llegue por la periferia del estadio Atahualpa, así como salga y llegue al paso a desnivel de la Av. Simón Bolívar con la vía Interoceánica. Si se hace este túnel, se tendrían tres efectos urbanos altamente positivos: primero, se descomprimiría el alto peso automotor que tienen los dos accesos para llegar a Quito; segundo, se conformaría el

boulevard Naciones Unidas como un verdadero ámbito de centralidad; y, tercero, se definiría el eje de articulación oriente/occidente que iría de la parte consolidada de Quito hacia el Valle de Cumbaya/Puembo y el aeropuerto de Tababela. Si se logra esto, la morfología de la ciudad cambiaría radicalmente.

En ese contexto se deberían diseñar dos sistemas concurrentes: el del comercio con sus tres anclas actuando como nodos, y el de los tres parques ubicados en el este (Metropolitano, en el centro (La Carolina) y en el Oeste (El Pichincha)). Pero también con la función administrativa de la plataforma gubernamental y de las oficinas privadas.