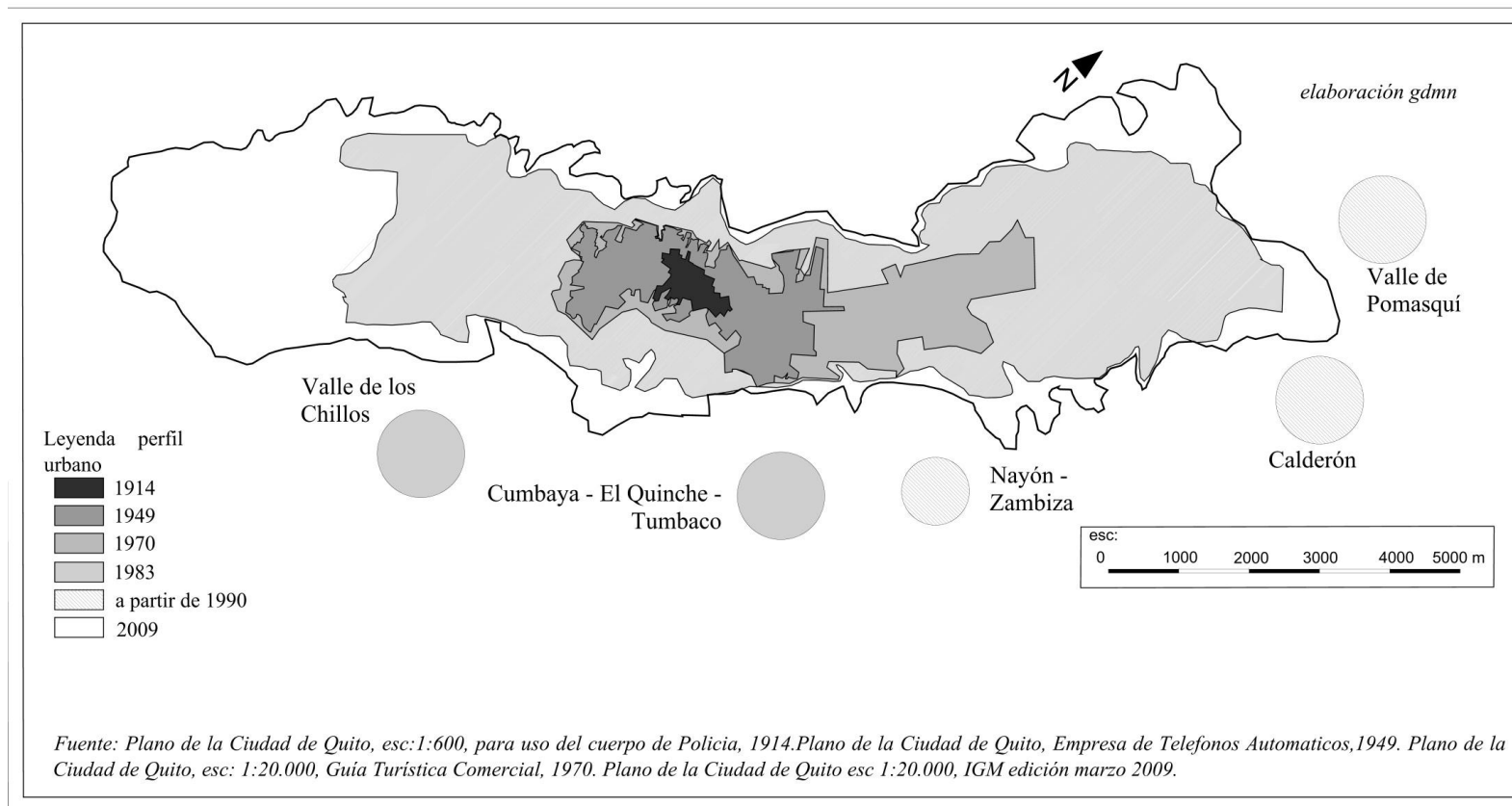


Figura 1: Proceso de crecimiento urbano de Quito del año 1914 al 2009



Elaboración gdmn

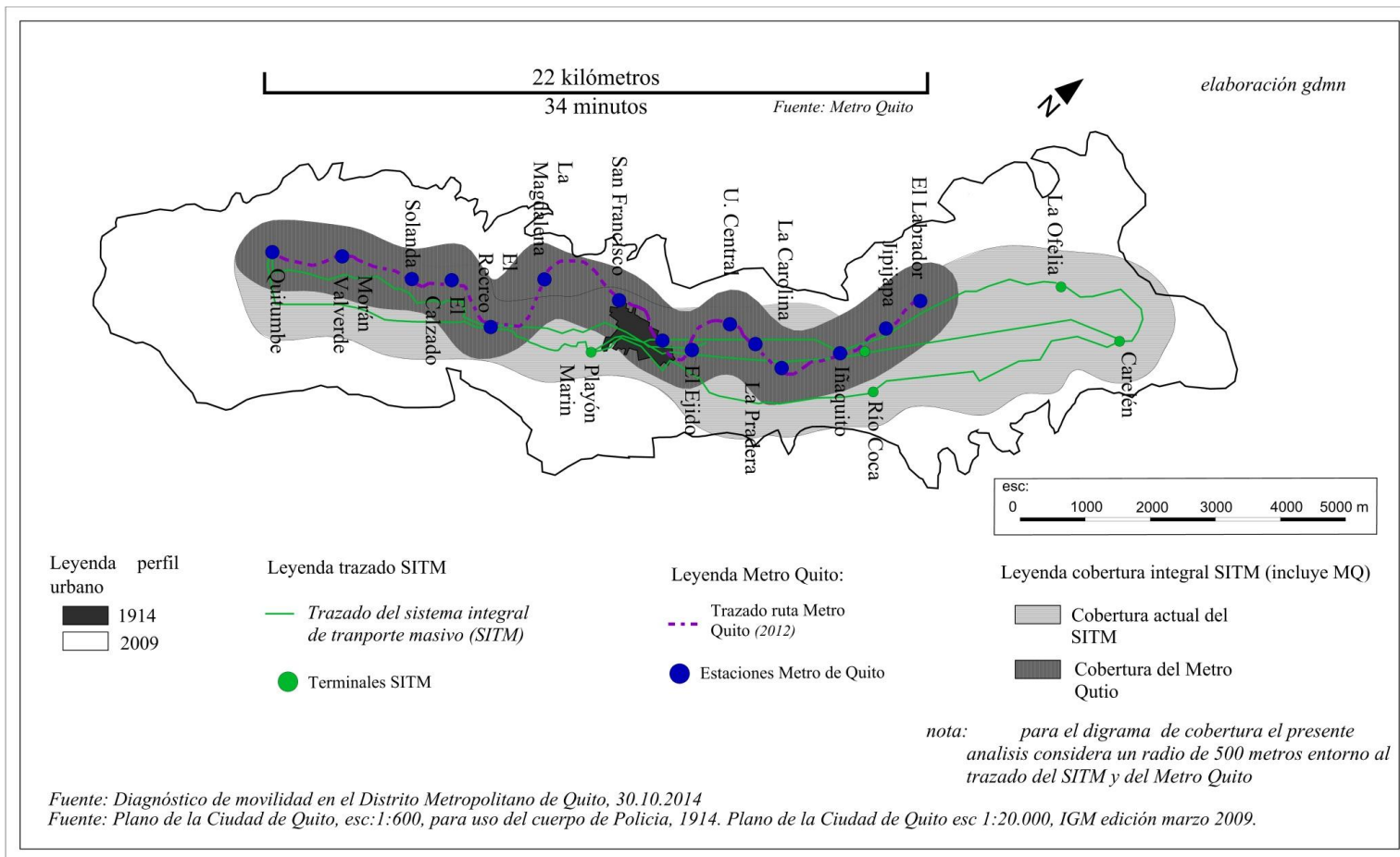
Figura 2: Distribución modal de viajes en los diferentes subsistemas de transporte público proyectados al año 2014

Subsistema de transporte público	Viajes/día	%
Rutas Convencionales	1.720.000	61,40%
Troncales BRT - corredores	400.000	14,30%
Rutas alimentadores BRT - corredores	210.000	7,50%
Buses escolares e institucionales	420.000	15,00%
Servicios informales (busetas, camionetas)	50.000	1,80%
Totales	2.800.000	100,00%

Fuete: Estudio de movilidad - Secretaría de Movilidad- proyecto Metro de Quito 2011

Tabla No. 3, P.9

Figura 3: Cobertura del Sistema Integral de Transporte Masivo (SITM); incluye cobertura generada por el Metro Quito



Elaboración gdmn

Figura 4: Proceso cronológico de implementación del Sistema Integral de Transporte Masivo de Quito (SITM)

SITM tipo	Fase	Año	sector	Ruta por estaciones (sur-norte)	Unidades
Trolebús	primera fase	1995	sur-centro	El Recreo - Plaza del Teatro	113
	segunda fase	1996	centro-centro norte	Hermano Miguel - Estación Norte (Jipijapa)	
	tercera fase	2000	sur	Quitumbe - El Calzado	
	cuarta fase	2015	norte	Parque Kennedy - Terminal Carcelén	
Ecovía	primera fase	2001	centro - centro norte	La Marín - Río Coca	122
	segunda fase	2011	centro - sur	Quitumbe - La Marín	
	tercera fase	2000	sur - sur	Terminal sur - Quitumbe	
Metrovía-Q	unica fase	2005	centro norte - norte	La Marín - La Ofelia	74
Total					309

Fuentes: Diagnostico de Movilidad, 2014 - EPMTPO, 2017

Elaboración gdmn

Figura 5: Número de viajes en los diferentes medios de transporte en Quito, año 2014

Numero de viajes en los diferentes modos de transporte proyectados al 2014			
Motorizados	transporte publico*	2.800.000	61,30%
	transporte privado**	1.050.000	23,00%
No Motorizados	Peatonal	700.000	15,30%
	Bicicleta	15.000	0,30%
		4.565.000	100%
<i>Elaboracion Municipio del DMQ - Diagnostico Estrategico - Eje movilidad 2011Tabla No.1 P. 4</i>			
<i>* Incluye transporte escolar e institucional</i>			
<i>** incluye el servicio de taxis</i>			

Figura 6: Distribución modal de viajes en los diferentes subsistemas de transporte público proyectados al año 2014

Subsistema de transporte público	Viajes/día	%
Rutas Convencionales	1.720.000	61,40%
Troncales BRT - corredores	400.000	14,30%
Rutas alimentadores BRT - corredores	210.000	7,50%
Buses escolares e institucionales	420.000	15,00%
Servicios informales (busetas, camionetas)	50.000	1,80%
Totales	2.800.000	100,00%

Fuete: Estudio de movilidad - Secretaría de Movilidad- proyecto Metro de Quito 2011

Tabla No. 3, P.9

Figura 7: Síntesis cronológica del crecimiento urbano de Quito y su Sistema Integral de Transporte Masivo (SITM)

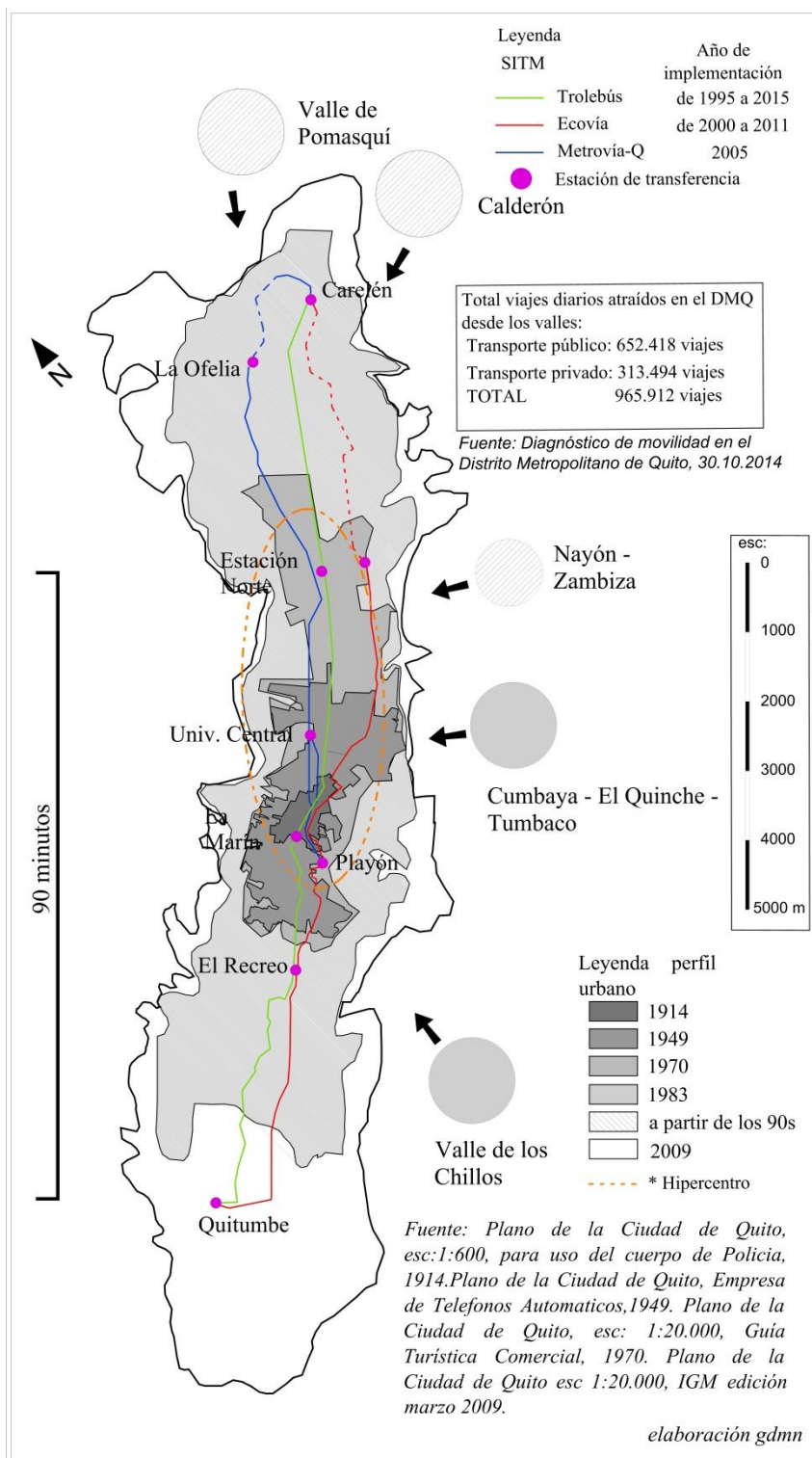


Figura 8: Trazado del proyecto Metro Quito del año 2011, sobre perfil comparativo del crecimiento urbano de Quito entre los años 1914 al 2009

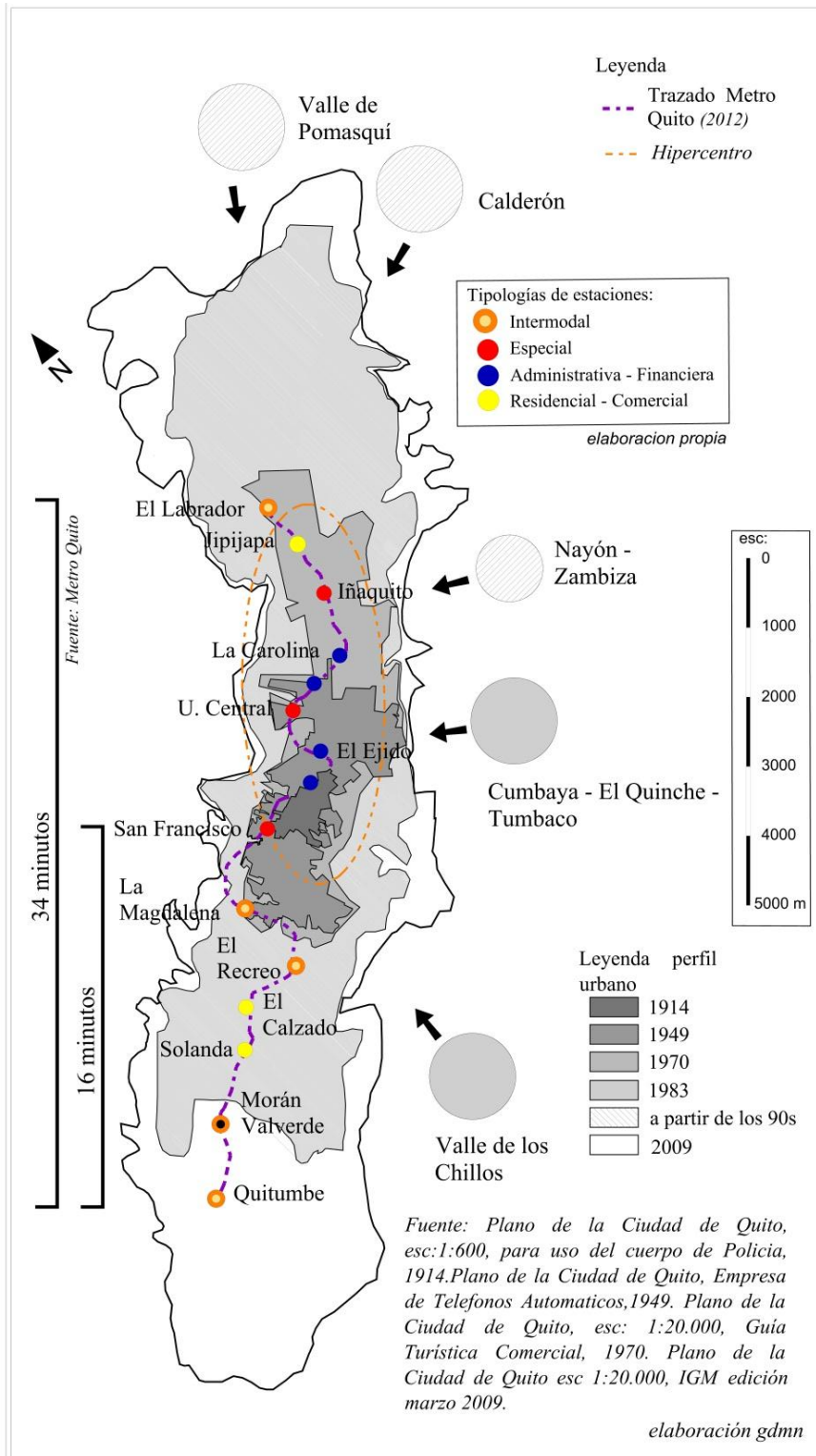


Figura 9: Análisis y caracterización de las paradas del Metro Quito y su entorno urbano

de norte a sur	Estación	Características del sector influenciado por la estación del MQ	uso predominante del sector	Horarios pico (aproximado)
1	El labrador *	Frente a Parque Bicentenario, parada intermodal; estación norte	Conexión con alimentadores, gran carga de usuarios / Residencial	Horario completo
2	Jipijapa	Sector con animo barrial, en su entorno actualmente funciona la estación norte del trolebus.	Residencial/ Comercial	06:00 am a 09:00 am / 12:00 pm a 14:00 pm/ 17:00 a 19:00
3	Ñaquito	Existen centros comerciales de alta afluencia; actualmente en el sector se construye una de las plataformas gubernamentales	Comercio / Administrativo / Financiera	Horario completo
4	La Carolina	Zona densamente poblada; centro comercial y; proyecto plataforma gubernamental	Comercial/ Residencial/ Empresarial	06:00 am a 09:00 am / 12:00 pm a 14:00 pm/ 17:00 a 19:00
5	La Pradera	Inicio de Hipercentro de Quito; zona administrativa; ingreso al barrio de la Mariscal	Turístico / Empresarial / Administrativo / Educativo	Horario completo
6	Universidad Central	Equipamiento metropolitano: Hospital del IESS y Universidad Central; además de ser una zona de viviendas familiares y multifamiliares	Salud / Educación / Residencial	Horario completo
7	El Ejido	están las oficinas del IESS; el parque del Ejido es el inicio de la parroquia La Mariscal y cuenta con equipamiento urbano en todo su entorno	Administrativo / Turístico	Horario completo
8	La Alameda	borde norte del Centro Histórico de Quito; zona donde se encuentran los poderes del Estado y principalmente de la ciudad; gran oferta de comercio	Turístico / Administrativo / Comercial	Horario completo
9	San Francisco	Centro Histórico de Quito; se comunica con el sector de la 24 de Mayo	Turístico / Administrativo / Comercial	Horario completo
10	La Magdalena *	parada intermodal	Conexión con alimentadores, gran carga de usuarios	Horario completo
11	El Recreo *	parada intermodal	Conexión con alimentadores, gran carga de usuarios	Horario completo
12	El Calzado	Oficinas del IESS en el sur de Quito	Residencial / Administrativo	06:00 am a 09:00 am / 12:00 pm a 14:00 pm/ 17:00 a 19:00
13	Solanda	registro civil, estadio del aucas ; mercado mayorista	Residencial/ Administrativo / Esparcimiento	Horario completo
14	Morán Valverde	quicentro sur	Comercial / Residencial	06:00 am a 09:00 am / 12:00 pm a 14:00 pm/ 17:00 a 19:00
15	Quitumbe *	parada intermodal; estación sur / Plataforma gubernamental (en obra)	Conexión con alimentadores, gran carga de usuarios	Horario completo
* estaciones intermodales				<i>Elaborado gdmn</i>

Figura 10: Tipos de estación del Metro Quito por sus características de entorno urbano

Tipología	Ubicación	Características
A Estaciones intermodales	Quitumbe	Terminales de conexión con Sistema Integral de Transporte Masivo (SITM) con alto flujo de usuarios y comercio
	Moran Valverde	
	El Recreo	
	La Magdalena	
	El Labrador	
B Estaciones Especiales	San Francisco	Debido a sus características turísticas, educativas, comerciales y gubernamental; se recomienda un estudio particular para cada uno de los casos
	U. Central	
	Iñaquito	
C Estaciones Administrativas - Comerciales	La Alameda	Ubicadas dentro del hipercentro de Quito, con intenso uso comercial y administrativo; sectores altamente consolidados donde predominan edificaciones de altura (6 pisos o más)
	El Ejido	
	La Pradera	
	La Carolina	
D Estaciones Residenciales - Comerciales	Solanda	Sectores residenciales con alto porcentaje de comercio sectorial, las edificaciones predominantes son de mediana y baja altura (menores a 6 pisos)
	El Calzado	
	Jipijapa	

Elaborado gdmn

Figura 11: Escenarios de posible redensificación y crecimiento urbano entorno a tipologías de estaciones del Metro Quito

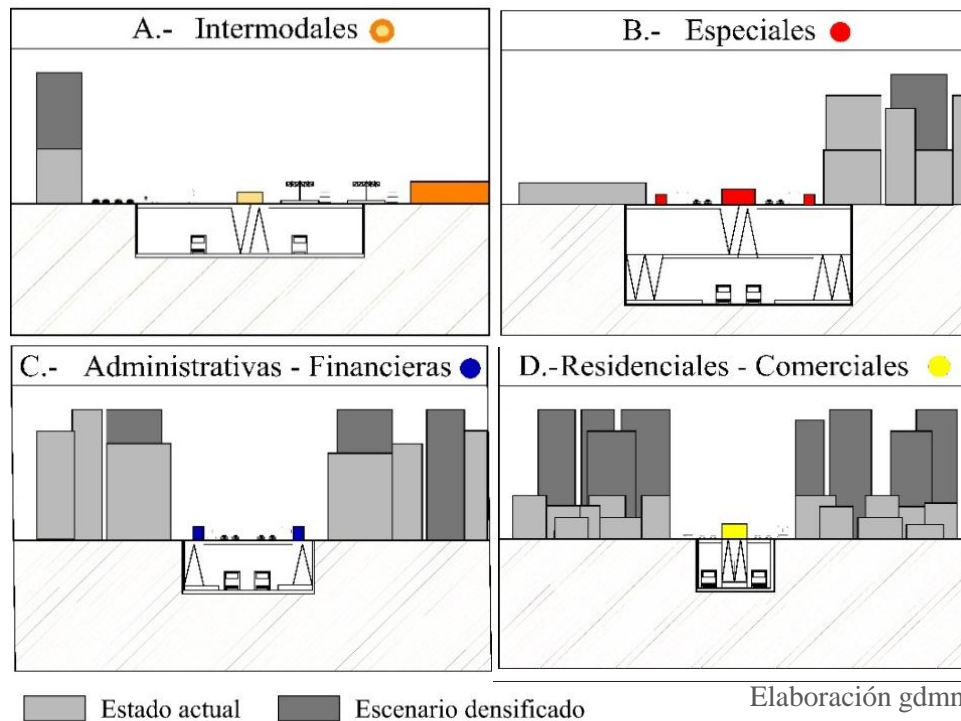
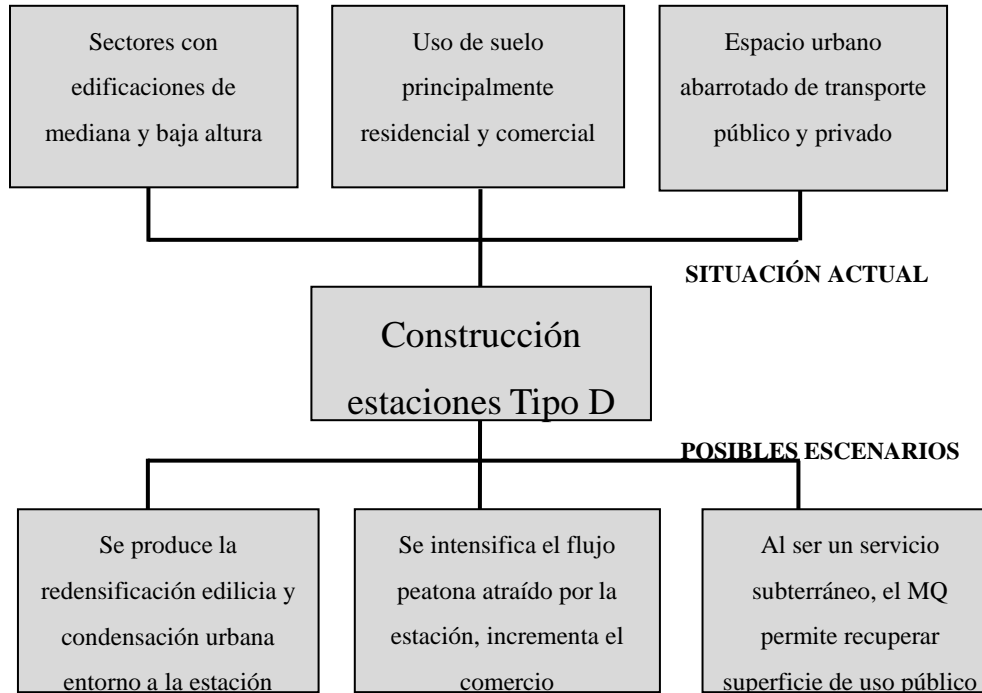
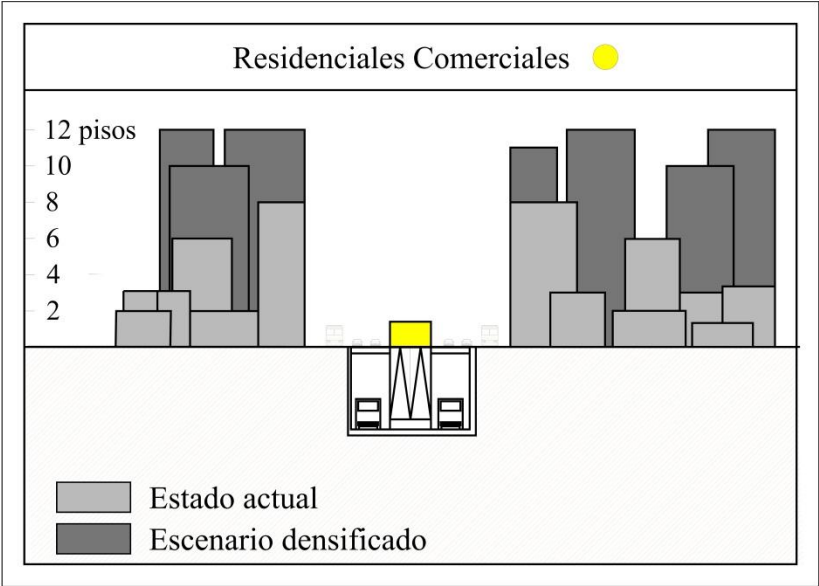


Figura 12: Diagrama de posibles escenarios a desarrollarse entorno a las estaciones Tipo D, Metro de Quito



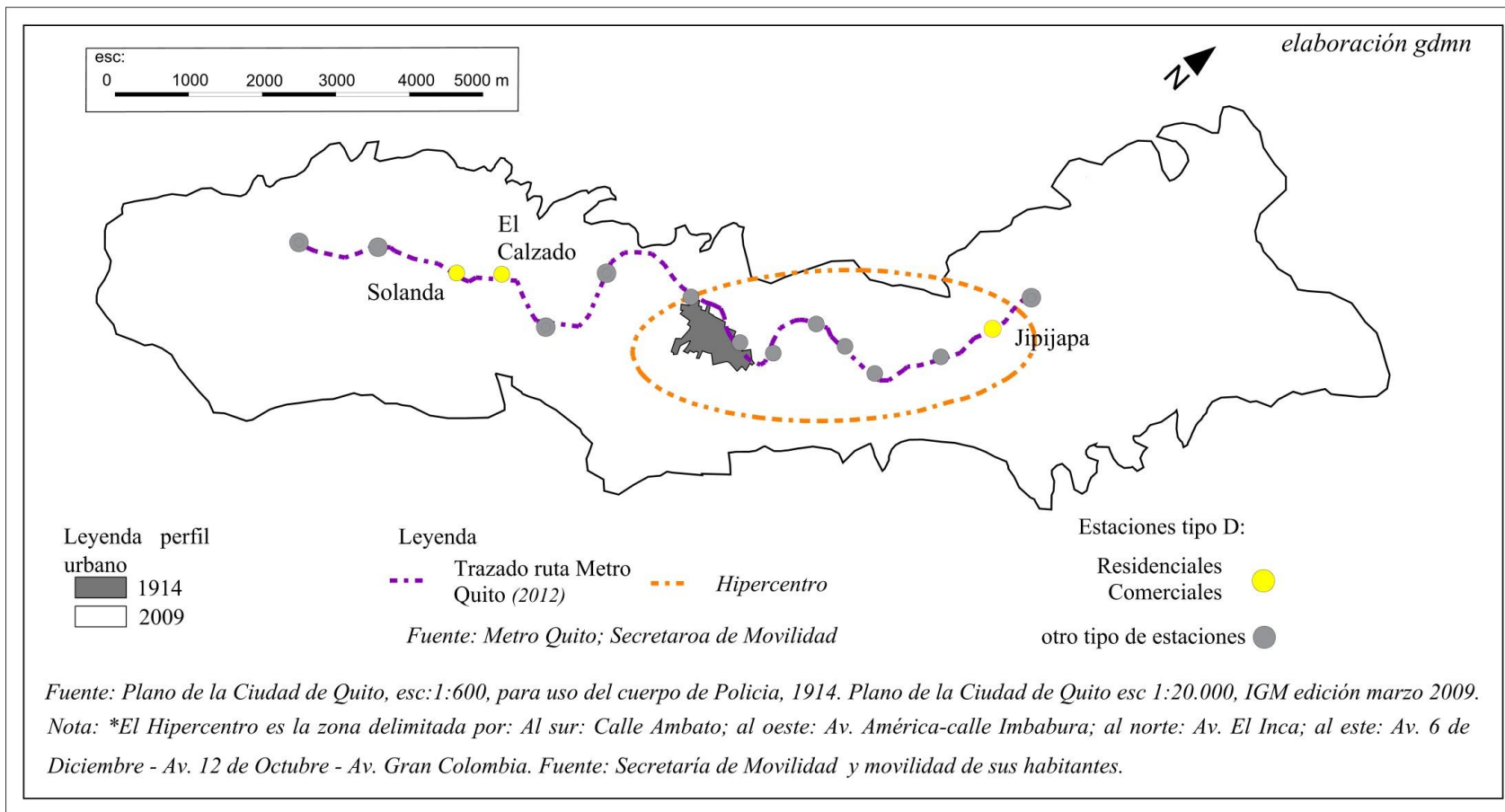
Elaborado gdmn

Figura 13: Posible escenario de crecimiento edilicio entorno a las estaciones tipo D



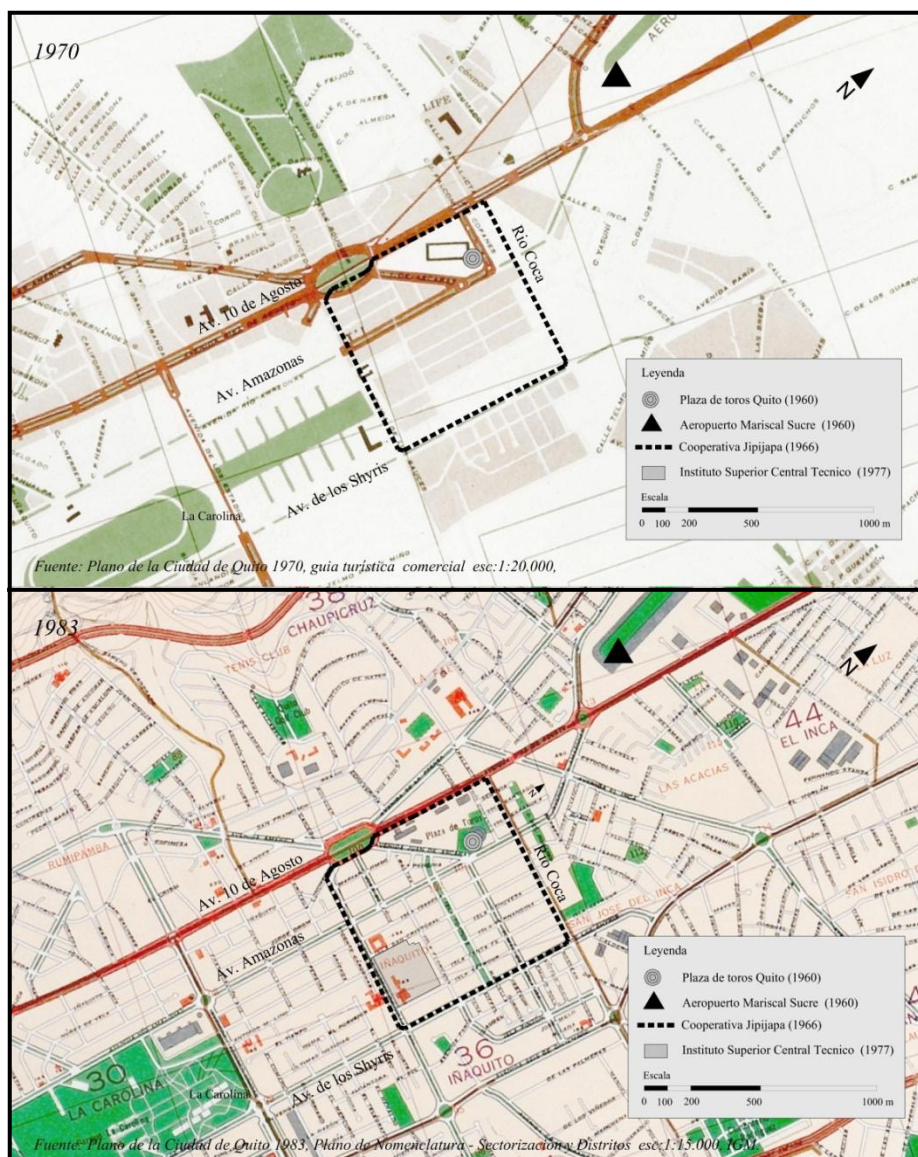
Elaborado gdmn

Figura 14: Ubicación de estaciones Tipo D: residenciales-comerciales



Elaborado gdmn

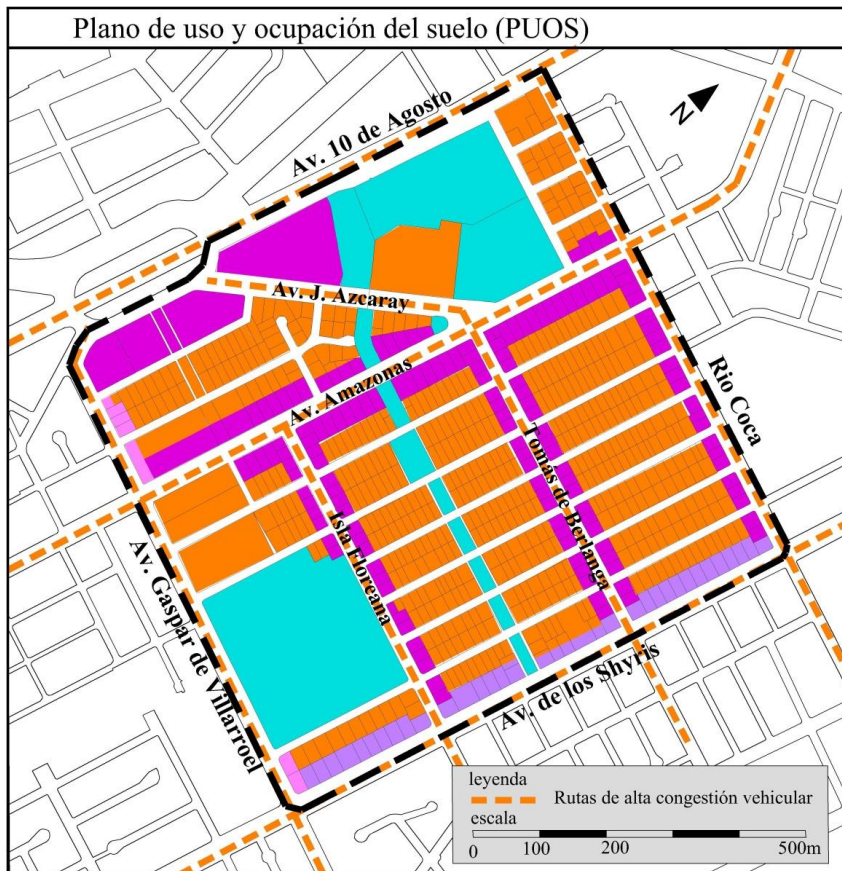
Figura 15: Comparación del contexto urbano de la Cooperativa Jipijapa y evolución de sus planes territoriales entre 1970 y 1983



Editado gdmn

Fuente: Plano de la Ciudad de Quito 1970 - guía turística comercial; esc: 1:20.000
 Plano de la Ciudad de Quito 1983 - Plano de Nomenclatura - Sectorización y
 Distritos; esc: 1:15.000

Figura 16: Plan de uso y ocupación del suelo para la Cooperativa Jipijapa



Leyenda de predios por uso (PUOS)






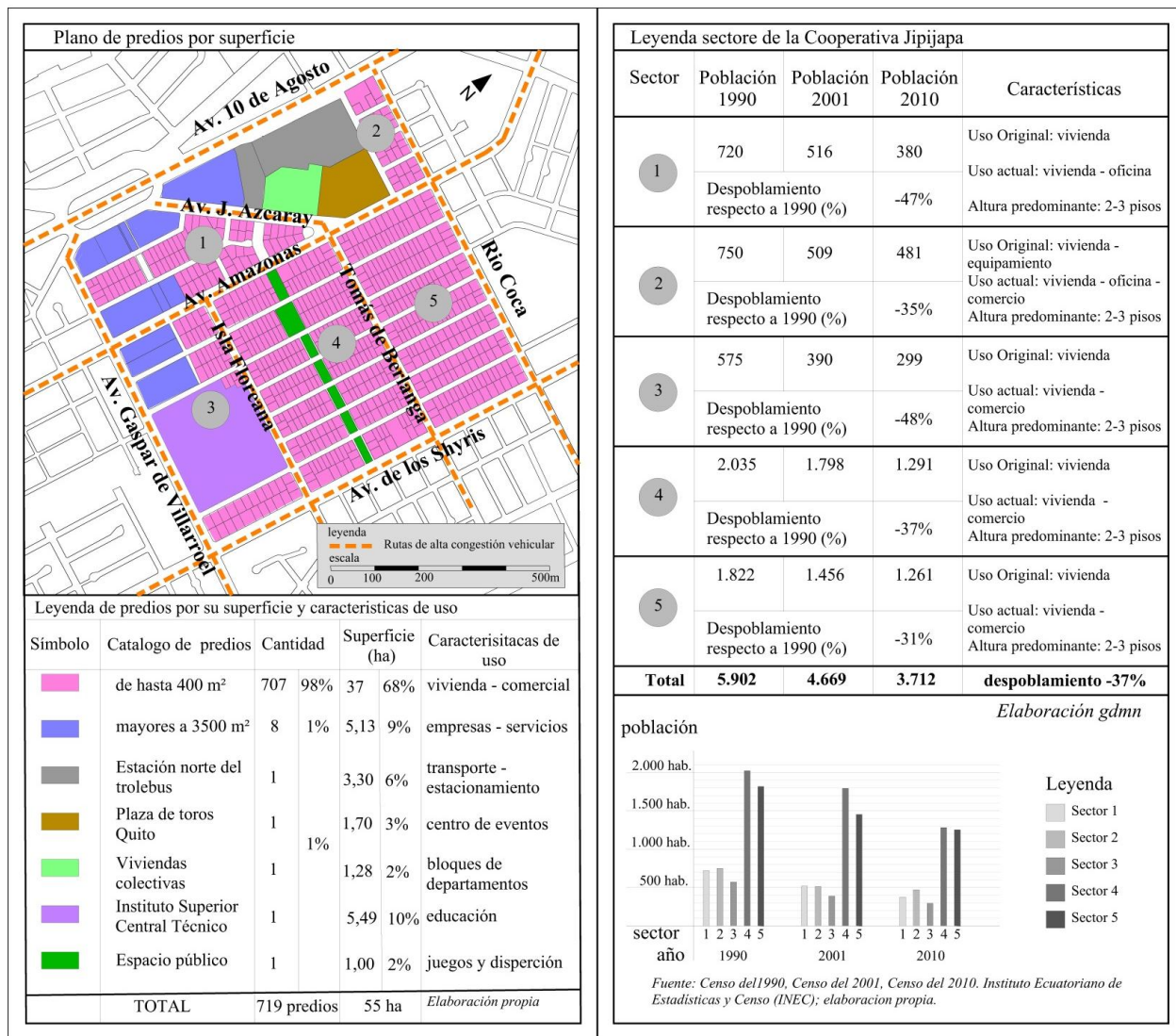
Símbolo	Uso Vigente	Cantidad / porcentaje		No. de pisos	Símbolo y descripción
	Residencial 3	517	72%	4	R3 zonas en las que se permite comercio, servicio y equipamiento de nivel barrial, sectorial y zonal
	Múltiple A20	157	21%	6	Usos diversos de carácter zonal y metropolitano, industrias de bajo impacto
	Múltiple A21	35	5%	8	
	Múltiple A23	6	1%	10	
	Equipamiento	4	1%	--	
TOTAL		719	100%		<i>elaboración gdmn</i> <i>Fuente: Ordenanza de zonificación 0127</i>

Figura 17: Recorrido fotográfico en los sectores de uso *múltiple* de la Cooperativa Jipijapa



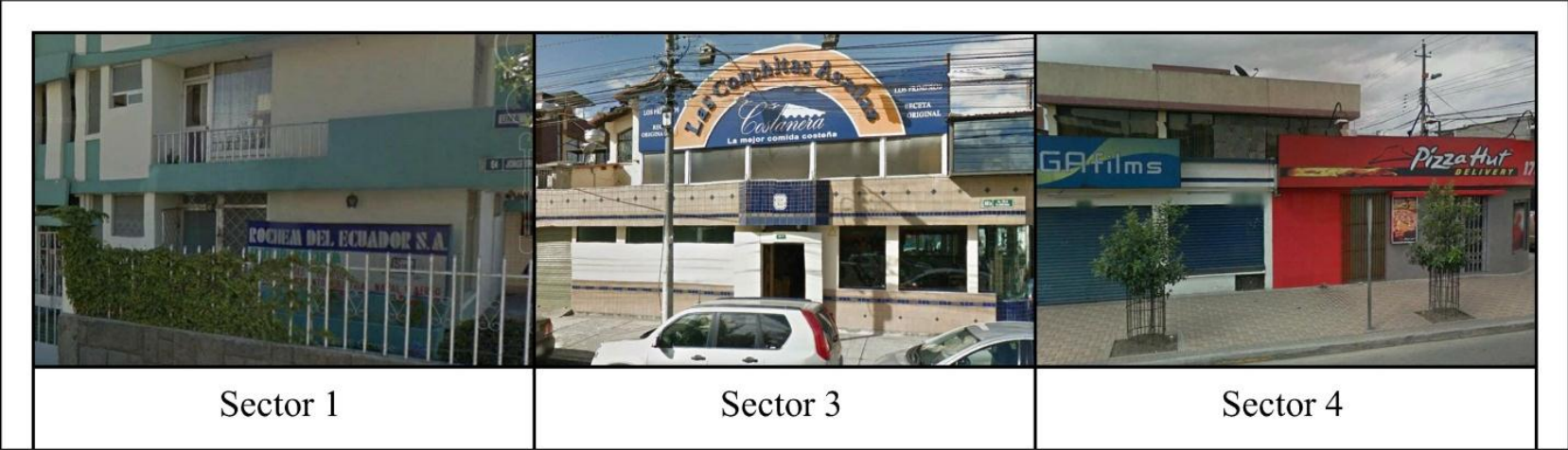
Elaboración gdmn

Figura 17: Síntesis del desarrollo y características urbanas de la Cooperativa Jipijapa en el periodo comprendido entre los años 1990 a 2010



Elaboración gdmn

Figura 19: Nuevos usos de las edificaciones residenciales de la Cooperativa Jipijapa



Elaboración gdmn

Figura 20: Síntesis del estudio de impacto urbano elaborado por la EPMMQ en cooperación con la Comunidad de Madrid en el año 2011

