PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA DE CIVIL

DISERTACIÓN PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERO CIVIL

"APLICACIÓN DEL ESQUEMA DE MANHEIM A EJES LONGITUDINALES DE TRANSPORTE PUBLICO.

Caso de estudio: Avenida América en la Ciudad de Quito."

AUTORES:

Jaime Paolo López Herdoíza

Jorge Sebastián Yumbla Recalde

DIRECTOR:

Ing. Fredi Paredes

Quito, 2010

DEDICATORIAS

A Maminés, a los lectores y a todo aquel que mediante la Ciencia busque alcanzar la libertad y plenitud, para sí y para sus semejantes…

Paolo

A mi madre, que me ha dado la sapiencia para valorar las cosas que se ganan con el esfuerzo propio, que ha sido una señora de carácter fuerte pero justa y por sobre todas las cosas la mujer que siempre está a mi lado.

A mi Padre, que ha sido el equilibrio y la sabiduría a mi lado; que siempre con una palabra o frase me ha hecho reflexionar y entender mis aciertos y errores.

A ellos dos por ser lo más importante de mi vida y el origen de mi existencia, por darme su apoyo incondicional para alcanzar los objetivos que me he propuesto, y levantarme en cada tropiezo que he tenido.

A mi hermana, por su apoyo, confianza y cariño que me ha servido para mejorar como ser humano.

A mi abuela Grecia, que desde la distancia siempre ha estado pendiente de mi y mis estudios; a mis abuelos Julio, Antonio y Etelvina que desde el cielo me cuidan y deben estar orgullosos.

Sebastián

AGRADECIMIENTOS

A mis padres, a mis amigos, a todos aquellos que he conocido en mi continuo proceso de formación. Seres de los cuales he tomado un poco de su esencia para convertirme en lo que hoy soy y mañana seré…

Paolo

Muchas han sido las personas que de manera directa o indirecta me han ayudado en la realización de esta tesis. Quiero dejar constancia de todas ellas y agradecerles con sinceridad su colaboración.

A mis maestros por compartir sus valiosos conocimientos y experiencias a lo largo de mis estudios.

A mis amigos de toda la carrera: Ricardo, Daniel, Alejandro, Roberto y Fabián, con quienes he vivido momentos y anécdotas difíciles de superar y más aún olvidarlas.

A mi novia Vicky, quien me ha brindado todo su amor y apoyo en los momentos difíciles sin pedirme nada a cambio; además de entenderme, jamás juzgarme y sobre todo brindarme la oportunidad de ser feliz a su lado.

A mi primo Carlos Alberto, por enseñarme el software para la elaboración del programa anexo a esta tesis.

A Paolo López mi compañero de tesis, del cual he aprendido mucho y quien me brindó la oportunidad de realizar esta monografía juntos.

A mi Familia que siempre ha estado velando por mí bien y han sido el sostén necesario a lo largo de mi vida.

Sebastián

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA i

AGRADECIMIENTOS iii

ÍNDICE DE CUADROS x

ÍNDICE DE GRÁFICOS xii

ÍNDICE DE MAPAS xiv

ÍNDICE DE FOTOS xv

ÍNDICE DE ANEXOS xv

ABREVIATURAS xvii

INTRODUCCIÓN 1

Capítulo 1.- GENERALIDADES 4

1.1 Antecedentes 4

1.2 Planteamiento del problema 5

1.3 Área de estudio 7

1.4 Justificación. 8

1.5 Objetivos 9

1.5.1 General 9

1.5.2 Específicos 9

1.6 Procedimiento / Marco metodológico 10

1.6.1 Metodología 10

1.6.2 Técnicas 12

1.7 Marco teórico y conceptual 13

1.7.1 Premisa 13

1.7.2 Biografía de Marvin Manheim. 16

1.7.3 Esquema de Manheim 18

1.7.3.1 Elementos del Esquema de Manheim 21

1.7.3.2 Relaciones entre los elementos del Esquema de Manheim 23

1.7.3.2.1 Relaciones Básicas 23

1.7.3.3 Intervención sobre el sistema representado por el esquema de Manheim 26

1.7.3.4 Componentes y alternativas disponibles en el sistema de transporte 27

1.7.3.4.1 Componentes y alternativas disponibles en el sistema de actividades 29

1.7.3.5 Impactos derivados de la gestión del transporte 30

Capítulo 2.- ANÁLISIS PRELIMINAR DEL PROBLEMA 33

2.1 Definición del área de estudio 33

2.1.1 Situación de la ciudad de Quito 35

2.1.1.1 Distrito Metropolitano de Quito 35

2.1.1.2 La Avenida América 38

2.2 Identificación de los elementos del Esquema de Manheim en el área de estudio 41

2.2.1 Características del Sistema de Actividades 41

2.2.1.1 Aspectos demográficos 41

2.1.1.2 Variación de la densidad 49

2.2.1.3 Aspectos Socioeconómicos 50

2.2.2 Características del Sistema de Transporte 57

2.2.2.1 El transporte en el Ecuador 57

2.2.2.2 La historia del transporte en Quito: gestión del transporte en la ciudad 59

2.2.2.3 Marco Legal e Institucional de la Gestión Pública de los sistemas de transporte en el Ecuador 61

2.2.2.4 Marco Legal e Institucional de la gestión del transporte y movilidad en Quito 62

2.2.2.5 Tipos de transporte en el Distrito Metropolitano de Quito 68

2.2.2.6 Tipos de transporte en la Avenida América 74

2.2.2.6.1 Sistema Integrado (Corredor Central Norte) 74

2.2.2.6.2 Sistema Convencional 75

2.2.3 Características del Patrón de Flujos 81

2.2.3.1 La movilidad en el DMQ: Situación actual, tendencias 81

2.2.3.1.1 El transporte motorizado de personas 81

2.2.3.1.2 El parque vehicular 84

2.2.3.1.3 Congestiones vehiculares y tiempos de viaje 87

2.2.3.2 El transporte público en la Avenida América 95

Capítulo 3.- ESTUDIO DEL USO DEL SUELO 99

3.1 El Plan de Uso y Ocupación del suelo (PUOS) 99

3.1.1 Definición 99

3.1.2 Antecedentes y sustentación 99

3.1.3 Lineamientos del PUOS: Planteamiento de la estructura territorial, el sistema de centralidades y la clasificación del suelo 100

3.1.4 Los usos del suelo 102

3.1.5 Zonificación para edificación y habilitación del suelo 104

3.2 Identificación del uso del suelo en el área de estudio 105

3.3 Determinación de la máxima edificabilidad de la infraestructura sobre el eje 113

Capítulo 4.- EL CRECIMIENTO URBANO SOBRE LA AVENIDA AMÉRICA: ESCENARIOS 117

4.1 Premisas 117

4.1.1 Encuesta sobre utilización de medios de transporte motorizado en la Av. América: elaboración y resultados 119

4.1.1.1 Determinación de la muestra 119

4.1.1.2 Resultados 125

4.2 Exposición de los diferentes escenarios de crecimiento urbano 125

4.2.1 Primer escenario: Actual 125

4.2.2 Segundo escenario: Aprovechamiento de la máxima altura de edificación permitida por el PUOS en el eje 131

4.2.2.1 Exposición de motivos 131

4.2.2.2 Presentación del escenario 136

4.2.3 Tercer escenario: Modificación a la zonificación actual, la cual permita edificar a lo largo del eje con una mayor altura 143

4.2.3.1 Exposición de motivos 143

4.2.3.2 Presentación del escenario 146

Capítulo 5.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 149

5.1 Conclusiones 149

5.2 Recomendaciones 153

BIBLIOGRAFÍA 157

ANEXOS 160

GLOSARIO 425

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO 2.1 Evolución de la población de Quito y del resto del Distrito (1990-2001) 42

CUADRO 2.2 Efectivos de población en 2001 de las parroquias del Distrito y tasa de crecimiento anual (1990-2001) 44

CUADRO 2.3 Proyección de la población del Distrito Metropolitano de Quito por Quinquenios según áreas 47

CUADRO 2.4 Proyección de la población del Distrito Metropolitano de Quito con la implementación del nuevo aeropuerto por áreas según Quinquenios 47

CUADRO 2.5 Proyecciones de la población del DMQ por Administraciones Zonales 49

CUADRO 2.6 Repartición de la población, del empleo y de las funciones urbanas entre la ciudad de Quito y su periferia 53

CUADRO 2.7 Marco Legal e Institucional de la Gestión Pública de los sistemas de transporte en el Ecuador 62

CUADRO 2.8 Porcentaje de participación de los sistemas de transporte público dentro del DMQ 70

CUADRO 2.9 Características del Sistema Integrado METROBÚS-Q 73

CUADRO 2.10 Operadoras de transporte que prestan sus servicios en la Av. América o en alguno de sus tramos (Sistema Convencional) 76

CUADRO 2.11 Infraestructura vial sobre el eje 78

CUADRO 2.12 Análisis de la demanda del Corredor Central Norte 96

CUADRO 2.13 Circuitos normales y expresos del Corredor Central Norte 98

CUADRO 3.1 Resumen del Estudio del Uso del Suelo en la Av. América 107

CUADRO 3.2 Asignación de zonificación para edificación y habitación del suelo en la Avenida América 115

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRAFICO 1.1 Esquema de Manheim: Relaciones básicas 21

GRAFICO 2.1 Clasificación de la Av. América dentro del Sistema Vial Urbano / Secciones típicas 39

GRAFICO 2.2 Curvas de evolución de la población del DMQ de 1950 al 2001 . . 43

GRAFICO 2.3 Crecimiento poblacional del D.M.Q. según áreas (con y sin nuevo aeropuerto) 48

GRAFICO 2.4 Concentración de la Población Económicamente Activa PEA 54

GRAFICO 2.5 Concentración de la Población en Edad de Trabajar PET 54

GRAFICO 2.6 Organigrama del Distrito Metropolitano de Quito 63

GRAFICO 2.7 Estructura el sistema de transporte en la ciudad 68

GRAFICO 2.8 Evolución en porcentaje de los viajes motorizados 1998-2025 . . . 83

GRAFICO 2.9 Evolución del número de viajes motorizados. 2005-2025 83

GRAFICO 2.10 Evolución de distancias promedio de Viajes motorizados en Km/día 2005 – 2025 83

GRAFICO 2.11 Evolución del parque vehicular en el DMQ 1979-2025 86

GRAFICO 2.12 Evolución de la Tasa de Motorización en el DMQ 1979-2025 . . . 86

GRAFICO 2.13 Saturación de la red vial principal 2006 – 2025 94

GRAFICO 2.14 Proyección de la demanda: Proyección de pasajeros CCN 96

GRAFICO 2.15 Frecuencias de operación del Sistema Integrado Corredor Central Norte 97

GRAFICO 4.1 Modelo de la encuesta 124

GRAFICO 4.2 Nivel de edificación actual sobre la Av. América (Sentido: Sur – Norte; Márgenes: Derecho e Izquierdo) 125

GRAFICO 4.3 Utilización de medios de transportes motorizados en la Av. América 126

GRAFICO 4.4 Capacidad y demanda del sistema convencional (Av. América) . 128

GRAFICO 4.5 Capacidad y demanda del CCN 129

GRAFICO 4.6 Demanda del CCN 129

GRAFICO 4.7 Nivel de edificación actual (Márgenes derecho e izquierda) vs. Máxima edificabilidad permitida por PUOS (8 pisos) 136

GRAFICO 4.8 Demanda de transporte motorizado en la Av. América. Escenario: Aprovechamiento de la máxima edificabilidad permitida por el PUOS (8 pisos) 137

GRAFICO 4.9 Nivel edificación actual (Márgenes: Derecho e Izquierdo) vs. Modificación zonal (Altura de edificación: 12 pisos) 146

GRAFICO 4.10 Demanda de transporte motorizado en la Av. América. Escenario: Modificación a la zonificación para aumentar la edificabilidad permitida a 12 pisos 147

ÍNDICE DE MAPAS

MAPA 1.1 Localización de la Avenida América en del DMQ 8

MAPA 2.1 Localización del DMQ en la provincia y el país 36

MAPA 2.2 Administraciones Zonales y Delegaciones 37

MAPA 2.3 El suelo urbano en el DMQ 37

MAPA 2.4 Categorización de la Av. América según el PUOS 40

MAPA 2.5 Evolución de la densidad de población en el DMQ por administraciones zonales 50

MAPA 2.6 Concentración de la población y del empleo en la zona urbana consolidada de Quito 51

MAPA 2.7 Concentración de las funciones urbanas y de los servicios a favor de la ciudad de Quito 52

MAPA 2.8 Macrocentralidad del DMQ y el Hipercentro de Quito 55

MAPA 2.9 Concentración de equipamientos, servicios y empresas en el DMQ . . 56

MAPA 2.10 Relación volumen / capacidad y velocidad promedio en la red vial principal del DMQ – 2008 93

MAPA 3.1 Uso de Suelo Principal en la Av. América 106

MAPA 3.2 Ocupación y Edificabilidad en la Av. América 116

MAPA 4.1 Relación volumen / capacidad y velocidad promedio en la red vial principal Hipercentro de Quito – 2008 130

ÍNDICE DE FOTOS

FOTO 4.1 Concepción del Proyecto IESS – El Ejido 140

FOTO 4.2 Zona de implantación del proyecto IESS - El Ejido 141

ÍNDICE DE ANEXOS

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM 161

Sistema de Actividades: Equipamientos / Actividades (Fotos) 162

Sistema de Actividades: Medios de transporte / Infraestructura (Fotos) 167

Sistema de Transporte: Sistema convencional de transporte (Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América) 170

ESTUDIO DEL USO DEL SUELO Y EDIFICABILIDAD 209

Mapa de uso de suelo principal, de ocupación y edificabilidad (DMQ - Detalle: Av. América) 210

Mapa de ocupación y edificabilidad (DMQ - Detalle: Av. América) 211

Nivel de Edificación Actual sobre la Av. América (Sentido: Sur – Norte ; Margen Izquierdo) 212

Nivel de Edificación Actual sobre la Av. América (Sentido: Sur – Norte ; Margen Derecho) 213

Mapa de uso de suelo principal – Puos (DMQ - Detalle: Av. América) 214

Estudio del uso del suelo en la av. América Sentido: S - N ; Margen: Izquierdo 215

Estudio del uso del suelo en la av. América Sentido: S - N ; Margen: Derecho 325

ABREVIATURAS

CCN: Corredor Central Norte.

CNTTTSV: Comisión Nacional del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

CORPAIRE: Corporación Municipal para el Mejoramiento de la Calidad del Aire de Quito.

DMQ: Distrito Metropolitano de Quito.

DMT: Dirección Metropolitana de Transporte y Vialidad.

EMAAPQ: Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento.

EPMMOP: Empres Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas.

EPMDUQ (Ex-innovar): Empresa Pública Metropolitana de Desarrollo Urbano de Quito.

EPMTPQ: Empres Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

IESS: Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social.

INEC: Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos.

METROBUS-Q: Red Metropolitana Integrada de Transporte Público de Quito.

MDMQ: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

PGDT: Plan General de Desarrollo Territorial.

PMM: Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009 – 2025.

PUOS: Plan de Uso y Ocupación del Suelo.

SC: Sistema convencional de transporte.

SI: Sistema integrado de transporte.

TP: Transporte público.

TPr: Transporte privado.

UPGT: Unidad de Planificación y Gestión del Transporte.

“Un buen sistema de transporte disminuye el transporte innecesario y ofrece alternativas de velocidad y de modalidad ajustadas a la diversidad de los propósitos humanos.”

Lewis Mumford

La Carretera y la Ciudad, 1958.

INTRODUCCIÓN

La ciudad de Quito presenta una organización territorial muy compleja, caracterizada por la concentración de actividades político administrativas, productivas, comerciales y de servicios como educación y salud en el denominado hipercentro; el mismo que se extiende desde el sector de la Carolina, al norte; hasta la Villaflora, al sur.

Todo esto sumado al crecimiento acelerado y expansivo que ha tenido el distrito, ha dado lugar a un desequilibrio tanto estructural como funcional de la ciudad. Generando una necesidad de desplazamiento por parte de los habitantes del distrito, para realizar los trámites más simples y esporádicos.

Con el objeto de frenar la expansión de la ciudad y que la gente no tenga la necesidad de desplazarse grandes distancias para cubrir sus necesidades, agravando el tema de movilidad; tanto la actual, como las administraciones recientes han realizado estudios y en base a ellos, han promovido políticas que propenden a tener un crecimiento vertical de la ciudad y a la descentralización del denominado "hipercentro". Esto último se lo logra, caracterizando estructural y funcionalmente a otras zonas de la ciudad, para que exista un mayor dinamismo en esas zonas, permitiendo que la gente tenga la posibilidad de acceder a los servicios públicos, agencias bancarias y burocráticas sin desplazarse mayormente.

La presente disertación se enfoca en el estudio del sistema de transporte de una región y de las interrelaciones entre el transporte y su contexto social, político y económico. Basándonos en un esquema que presentara Marvin L. Manheim en 1979.

El mismo que divide a la región en estudio en tres variables que la pueden definir perfectamente. Estas variables son: el sistema de actividades (patrón de actividades sociales, políticas y económicas), el patrón de los flujos en el sistema de transporte (orígenes, destinos, rutas, volúmenes de bienes y personas que se desplazan a través del sistema) y el sistema de transporte.

En el estudio se identificará que pasa con el patrón de flujos y el sistema de transporte, al modificar el sistema de actividades. Esta modificación se la hará en base al probable crecimiento que tendrá la ciudad según las normas regulatorias, las tendencias y políticas actuales, y sustentado en un estudio del uso del suelo sobre el eje longitudinal de la Avenida América, que es el área de estudio escogida.

El estudio se desarrollará en cinco capítulos, cuyos contenidos se detallan a continuación:

En el primer capítulo se presentan los aspectos generales del estudio, entre estos los antecedentes, la identificación del problema, los objetivos del estudio, la metodología empleada para la investigación y el marco conceptual.

En el segundo capítulo, con el fin de conocer el contexto político, económico, social, entre otros, que tiene el área de estudio; se realiza una caracterización general de la ciudad de Quito. Además, en este apartado se identifican los 3 elementos del Esquema de Manheim dentro del área de estudio.

Mientras que en el apartado tres, se muestras los resultados de un estudio detallado del uso del suelo en el área de estudio, además se determina la máxima edificabilidad de la infraestructura estudiada, basándose en las normas vigentes.

En el capítulo cuatro se realiza un análisis de los posibles escenarios de crecimiento urbano a producirse sobre el eje en estudio, basándonos en las tendencias y de acuerdo a lo permitido en el PUOS. En ese mismo capítulo se estudiará los efectos a producirse sobre el patrón de flujos y el sistema de transporte, al producirse los distintos escenarios.

En el último capítulo constan las conclusiones de la investigación, donde además se detallan algunas recomendaciones.

CAPÍTULO 1

GENERALIDADES

1.1 Antecedentes

El manejo adecuado del suelo es imprescindible para el desarrollo de la población, en los últimos diez años se ha producido un crecimiento y expansión acelerados de la ciudad, sin embargo sus principales actividades se concentraron en lo que se conoce como el "hipercentro" que está comprendido entre la Carolina y la Villaflora.

Esta característica no es propia de la capital, de hecho es conocido que la gran mayoría de las ciudades sudamericanas sufren de la misma problemática debido a la dinámica común que ha tenido su desarrollo. El punto es que los centros urbanos colapsan al ser el destino de la mayor parte de los desplazamientos de sus habitantes.

En el caso de Quito, al tener las principales actividades centralizadas en un solo lugar, a más del crecimiento acelerado que ha tenido su población en las últimas décadas y el hecho de que pese a este crecimiento y según el último censo de 2001, alrededor de 283.700 personas viven en el espacio central, lo que representa el 20 por ciento de la población urbana, valor bajo con respecto a la multiplicidad y el gran número de funciones que concentra; se generan una diversidad de conflictos a la hora de desplazarse debido a la movilización del resto de ciudadanos hacia este espacio y a la gran cantidad de movimientos en su interior[1].

Entonces, ha surgido en la población, una necesidad apremiante de movilidad pronta y eficiente, para continuar con el desarrollo normal de sus actividades. Es por eso que tanto las últimas administraciones, como la actual han buscado la manera de

[1] Florent DEMORAES, *Movilidad, elementos esenciales y riesgos en el Distrito Metropolitano de Quito*, IRD-MDMQ, p. 52, 2005.

cubrir dicha necesidad y controlar la expansión de la urbe, por lo menos en cuanto a la longitud de la ciudad se refiere. Para ello se han realizado varios estudios, entre estos están el del "Fortalecimiento de las centralidades urbanas en el Distrito Metropolitano de Quito", el de "Los lugares esenciales del Distrito Metropolitano de Quito (2002)" y el "Plan General de Desarrollo Territorial (MDMQ/DMTV, 2000)".

Los resultados obtenidos en dichos estudios, nos llevan a la conclusión de que es necesario generar nuevas centralidades. Entonces aprovechando esta tendencia y viendo que la única opción de crecimiento para cumplir con la meta de controlar la expansión de la ciudad, es la del crecimiento vertical, como ya se está evidenciando en la urbe, ya que cada día son más los proyectos de edificios en altura que se construyen en la capital, los mismos que tratan de acomodarse a los requerimientos de una creciente población en un espacio limitado no tanto físicamente sino por cuestiones de logística urbana; se busca mediante un estudio que detalle el uso real que se la da al suelo en el eje longitudinal de la avenida América; determinar las mejores opciones de edificabilidad y el tipo de uso que debe darse al suelo (sistema de actividades) para lograr controlar la expansión de la ciudad e identificar cuáles serán los efectos sobre el sistema de transporte y el patrón de flujos existente.

1.2 Planteamiento del problema

El crecimiento demográfico acelerado que tiene la ciudad de Quito, demanda que los servicios crezcan a un ritmo inusitado, especialmente en lo referente a vialidad y al transporte de personas y bienes. Cabe destacar que Quito se expande en

superficie al mismo o más alto ritmo que la población, es más hace 50 años la ciudad tenía 400 mil habitantes y se extendía desde la Villa Flora hasta la Avenida Orellana. Ahora tiene más de dos millones de personas, y mide 40 kilómetros de largo. Es decir, se ha quintuplicado en población y decuplicado en extensión.

Este acelerado crecimiento urbano, ha ido en desmedro de la accesibilidad y una de sus principales problemáticas es la referente a la movilidad, tanto de bienes como de personas. Un defecto en la misma impide el normal desarrollo de las actividades de sus habitantes y por ende un mal funcionamiento de la ciudad. Esto se debe no sólo al alta concentración de actividades (educativas, comerciales, dependencias públicas, privadas, etc.) en el espacio central formando el ya conocido "hipercentro"; sino a que las acciones realizadas por las autoridades de turno, destinadas a resolver los problemas relacionados con la movilidad, han ido enfocadas a resolver problemas puntuales referentes a la transportación (como mejorar el flujo del tráfico del transporte privado) dejando de lado a otros actores importantes que influyen directamente sobre este (sistema de actividades y patrón de flujos).

Ya en 1979, Manheim afirmó que no se puede tratar el sistema de transporte de una ciudad, sin considerar su relación con el sistema social, económico y político de esa región. Ahora el gobierno local busca controlar la expansión longitudinal de la ciudad y enfocarse en estrategias que desarrollen otras zonas consolidadas, no sólo dotándolas de los servicios necesarios evitando de esa forma que sus habitantes recorran grandes distancias para satisfacer sus necesidades; sino mediante la desconcentración de equipamientos urbanos hacia nuevas centralidades (Esto quiere

decir, generar un cambio en el elemento denominado “Sistema de Actividades” del Esquema de Manheim).

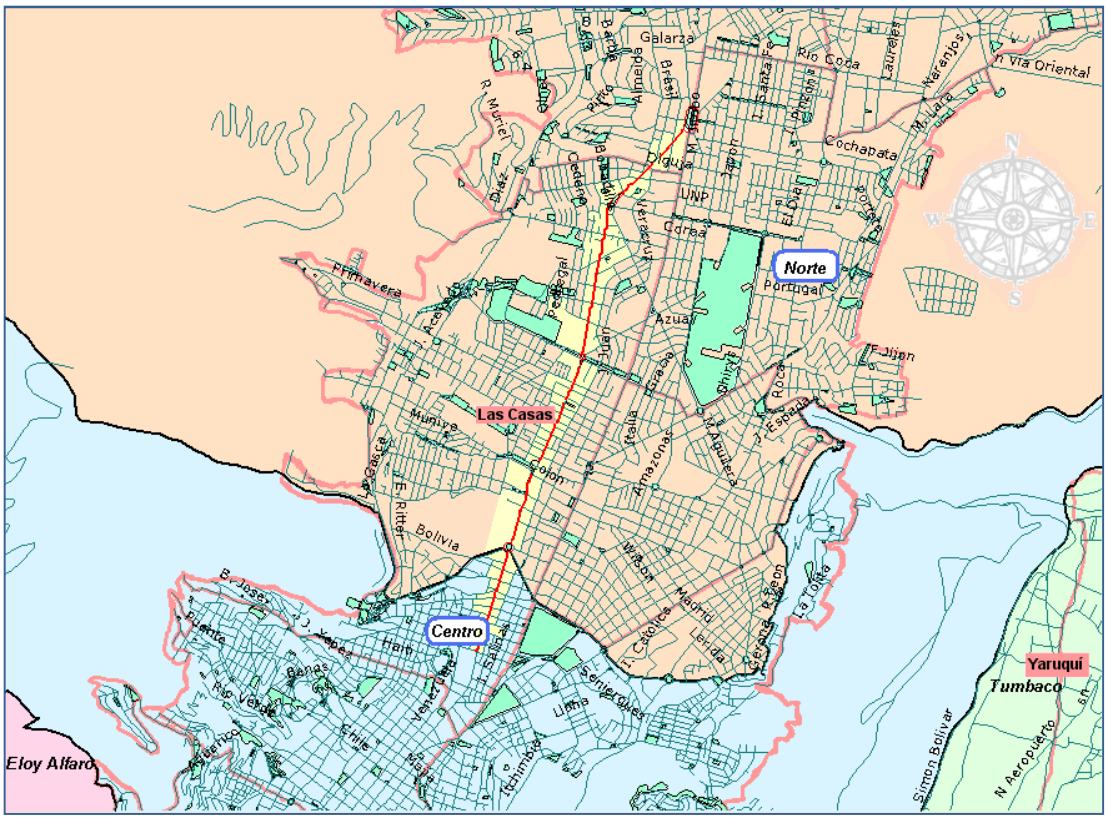
Este estudio busca identificar los efectos a producirse sobre el Patrón de flujos y el Sistema de transporte, al modificar el denominado “Sistema de Actividades” del mencionado Esquema de Manheim, basándonos en la situación actual del Distrito sobre uno de sus ejes principales, la Avenida América. Identificando los posibles escenarios de crecimiento urbano a producirse en el eje, de acuerdo a lo permitido por las normas regulatorias (PUOS).

1.3 Área de estudio

El área de estudio escogida corresponde al eje longitudinal de la Avenida América, en toda su extensión. El motivo de su elección es debido a que ésta se constituye en uno de los principales ejes longitudinales de transporte que tiene la ciudad de Quito, el mismo que sirve de nexo entre el centro y el norte de la ciudad, y en donde los habitantes del distrito realizan muchas de sus actividades cotidianas, ya que los equipamientos urbanos que se erigen sobre el eje, así lo permiten.

MAPA 1.1

Localización de la Avenida América en el DMQ



Fuente: Directorio Clasificado de Actores Sociales del Sector Salud, 2006. Elaboración: Autores.

1.4 Justificación

Los parámetros y normas utilizados en la planificación territorial están establecidos en el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS), sin embargo debido a la expansión y al crecimiento acelerado de la población de la ciudad de Quito, se hace necesario tener un estudio más detallado del mismo, ya que estos factores han generado modificaciones sustanciales en las relaciones y actividades de los habitantes de la capital, lo que implica cambios socio-económicos importantes que se reflejan en la aparición de nuevas necesidades, entre las más recurrentes, respecto a la movilidad.

Una representación que permite caracterizar estas variables y sus relaciones, es lo que se conoce como el Esquema de Manheim, el mismo que será utilizado para analizar los efectos que se producen al modificar uno de sus elementos, en este caso el Sistema de actividades.

1.5 Objetivos

1.5.1 General

- Realizar un estudio detallado del uso del suelo sobre el eje longitudinal de la Avenida América, que sirva como referencia para identificar los escenarios de crecimiento urbano que pueden presentarse en dicho lugar.

1.5.2 Específicos

- Identificar el uso del suelo específico que tiene lugar sobre el eje longitudinal de la Avenida América, puesto que en la cartografía anexa al PUOS está catalogado de una manera general como de uso “múltiple”.

- Establecer la máxima edificabilidad para la infraestructura de la Avenida América, según la normativa vigente (PUOS).

- Utilizando el Esquema de Manheim que divide a la ciudad en tres elementos, se va a identificar que sucede con el Patrón de

Flujos y el Sistema de Transporte, al modificar el Sistema de Actividades que existe actualmente sobre la Avenida América.

- Identificar de qué forma puede modificarse al Sistema de Actividades, con el objeto de presentar un modelo de desarrollo urbano que sea sostenible a largo plazo.

- Plantear los modelos de ciudad compacta y de centralidades urbanas, como modelos de desarrollo urbano cuya implementación en el distrito, permitiría mejorar la calidad de vida de sus habitantes y al mismo tiempo permita ahorrar uso de la tierra, de energía y de recursos materiales.

1.6 Procedimiento / Marco metodológico

1.6.1 Metodología

La información obtenida producto del estudio será sometida tanto a un análisis cuantitativo como a uno cualitativo. Esto se lo hará mediante los métodos analítico y sintético, los mismos que proveerán los juicios necesarios para estructurar y concluir la investigación.

Los análisis se efectuarán luego de cotejar la información de tipo visual y bibliográfico que se recoja y refiera a un mismo aspecto; a la vez se evaluará la fiabilidad de esta información. Por otro lado, la información de carácter cuantitativo que resulte de la investigación y que pueda ser

procesada, se presentará como un conjunto de cuadros y medidas que ayuden a su compresión y análisis.

El trabajo se realizará en las siguientes etapas:

- Determinación de las variables que intervienen en el estudio.- Con el conocimiento teórico del Esquema de Manheim y la normativa del PUOS, se evaluará su aplicabilidad dentro del estudio, además se determinarán las variables que serán objeto de estudio.

    - Análisis preliminar de los factores que intervienen en el estudio.
    - Identificación preliminar de la situación actual de edificación y uso del suelo sobre el eje escogido.

- Investigación de campo.- Se la realizará mediante la recopilación de datos detallados de edificación y uso del suelo sobre el eje longitudinal de la Avenida América. Además se tomarán los datos adicionales que necesarios para continuar con la siguiente etapa del proyecto.

    - Valoración in situ de las variables (SA, ST, PT) e indicadores fundamentales.

- Confirmación y análisis del problema de la situación actual del uso del suelo sobre el eje escogido.

- Análisis de datos.- Luego de recopilados, los datos obtenidos como resultado de las diferentes técnicas aplicadas, serán analizados y contrastados, para determinar los distintos escenarios de crecimiento urbano que se pueden producir en el eje.

  - Medición de las variables.

  - Aplicación del Esquema de Manheim a las variables analizadas, con el objeto de comprender la problemática de los distintos escenarios.

- Interpretación de resultados.- Con los resultados del estudio, se determinará el comportamiento que tendrán los elementos del Esquema de Manheim, al modificar uno de ellos.

1.6.2 Técnicas

Las técnicas que se utilizarán para integrar la estructura por medio de la cual se organiza, maneja y controla la investigación, serán: la observación, la evaluación, la entrevista y la encuesta.

Estas técnicas permitirán la recopilación de información, con la cual se realizarán los análisis que sustenten el estudio y que a su permitan enunciar las conclusiones del mismo.

1.7 Marco teórico y conceptual

1.7.1 Premisa

La investigación se llevará a cabo en base a las directrices que nos da la ingeniería de transporte y a los fundamentos de análisis de sistemas de transporte propugnados por Marvin Manheim.

Según Manheim, el análisis de sistemas de transporte tiene como principal característica, el ser multimodal, multisectorial, multiproblemático y multidisciplinario. Debido a que abarca todos los modos de transporte tanto de usuarios como de mercancías, además que se ocupa de problemas y puntos de vista del gobierno, industria privada, y el sector público. Destacando que sus acciones se basan en las teorías y los métodos de ingeniería, economía, investigación, ciencias políticas, psicológicas, sociales, etc. Y todo esto enmarcado por las leyes y normas que rigen en el área de estudio.

La Ingeniería de transporte o de tráfico es una rama de la ingeniería civil que aplica los principios tecnológicos y científicos a la planeación, diseño y operación del tráfico, y su relación con los diferentes medios de transporte, actividades e infraestructura existente en el medio tratado, con el

fin de proveer la movilización de personas y mercancías de una manera segura, rápida, confortable, conveniente, económica y compatible con el medio ambiente.

El tráfico está compuesto de vías (infraestructura), vehículos y personas. En cuanto a las personas, se refiere a peatones, ciclistas y usuarios del transporte público y privado (incluyendo a los operadores de los vehículos). Siendo el factor humano y su comportamiento, un elemento principal dentro de este esquema; razón por la cual las medidas que dicte la ingeniería de transporte deben estar enfocadas principalmente en facilitar la movilidad de personas.

No obstante, es común observar, por lo menos en Quito, que el ámbito de acción de la ingeniería de transporte ha derivado principalmente a atacar problemas puntuales de congestión vehicular.

Esto se debe a que el Ecuador, y en particular su capital, se ha visto afectada no sólo por el crecimiento de su mancha urbana; sino también por el crecimiento acelerado de su parque automotor, sin que al mismo tiempo, haya tenido, una adecuada respuesta en el desarrollo y ejecución de políticas e infraestructura que permitan atender esas demandas.

Dicho incremento del parque automotor es fruto del desarrollo socio-económico experimentado en las últimas décadas en nuestro país, lo que ha traído como consecuencia un incesante incremento de la demanda por viajes en las grandes áreas urbanas, lo cual se ha traducido en un constante aumento

de utilización del vehículo privado, dando lugar a las típicas secuelas derivadas de la congestión, accidentes, contaminación atmosférica, así como fuertes déficit de las empresas de transporte público.

El problema persiste y se agrava ya que cada año ingresan un promedio de 30 mil vehículos nuevos a la circulación. Es más, de los vehículos nuevos que se venden en todo el país, desde hace varios años, el 40% circula en Quito. Entonces no hay posibilidad alguna de que tal incremento sea absorbido sin causar graves problemas a la movilidad de los peatones y vehículos.

Con los hechos descritos anteriormente se observa que se ha menospreciado la riqueza de herramientas que tiene la ingeniería de transporte para abordar otros problemas urbanos y ambientales, como los accidentes de tránsito, la contaminación, la accesibilidad al transporte público, la calidad urbana, etc. También se vislumbra la necesidad de integridad de toda gestión destinada a tratar el tema (aplicando un conjunto de medidas y atacando una variedad de impactos).

Tal es la situación actual, que después de años de escasa planificación y falta de confianza en las soluciones técnicas por parte de las administraciones públicas; los sistemas de gestión de la demanda de transporte y sostenibilidad emergen, en los albores del siglo XXI, como una posible solución racional e integral a los problemas derivados del uso masivo del vehículo privado.

Una herramienta que permite caracterizar en gran medida las variables mencionadas, es lo que se conoce como el Esquema de Manheim. Este esquema divide la ciudad o comunidad en tres elementos, independientes entre sí, que los liga únicamente la funcionalidad que existe entre ellos a través del tiempo.

Estos tres elementos son: el sistema de transporte (T), el sistema de actividades (A) y el patrón de flujos (F).

> *Con ellos podemos comprender la dinámica social de una población. Este sencillo modelo da una idea clara de los principales factores que influyen en el desarrollo y transformación de las comunidades sociales, pese a que existen muchos otros factores que influyen pero no de manera directa como los mencionados.*[2]

A continuación se presenta una breve reseña biográfica de Marvin Manheim y se detallaran los principios enunciados en su esquema.

1.7.2 Biografía de Marvin Manheim

Marvin L. Manheim fue cofundador del Black Forest Group y pieza fundamental en la formación de la Workflow Management Coalition. El primero es un consorcio que busca obtener ventajas en cuanto a la competitividad de sus organizaciones mediante la aplicación de las nuevas tecnologías de la información y conceptos relacionados, mientras el otro es un consorcio, formado para definir los estándares para la interoperabilidad de los sistemas de gestión de flujo de trabajo.

[2] Mónica WOYWOOD, *Transporte urbano: Un modelo a seguir*, vol. 6, número 7, Universidad del Bío Bío, Chile, pp. 24-30.

Manheim fue Profesor de Transporte en la Escuela Kellogg para Posgrado en Administración de la Universidad Northwestern desde 1983 hasta su muerte en agosto de 2000. El profesor Manheim estuvo asociado con varias instituciones dentro de la Universidad Nortwestern, entre ellas están: la Escuela de Ingeniería y Ciencias Aplicadas McCormick, el Centro de Transporte, el Instituto de Estudios de Aprendizaje, entre otros.[3]

Su interés principal estuvo dirigido hacia la tecnología de la información y sus usos tanto estratégicos, como competitivos y organizacionales. Esto incluye la formulación de estrategias e implementación de procesos, la gestión de las organizaciones competitivas a nivel mundial, y el transporte internacional y logística.[4]

Antes de incorporarse a la Escuela Kellogg, ocupó cargos docentes en el Instituto Tecnológico de Massachusetts donde publicara el libro "Fundamentals of transportation system analysis" (Fundamentos de análisis del sistema de transporte) en el año de 1979, libro del cual se tomarán algunos de sus principios, los cuales serán usados durante la elaboración de esta tesis.

Como nota adicional se mencionará que en la actualidad existen dos premios denominados Marvin L. Manheim, en su honor. El uno se lo otorga por contribuciones significativas en el campo del flujo de trabajo y es un reconocimiento a la industria creado por la Workflow Management Coalition. Mientras que el otro lo otorga la Cambridge Systematics (Empresa especializada en la temática del transporte) y está enfocado en promover la innovación en el ámbito del transporte.

[3] Michael KULL, *Entrevista con el profesor Marvin Manheim*, KMWorld, 1999.
[4] Id.

1.7.3 Esquema de Manheim

Para Manheim, el gran desafío del análisis de sistemas de transporte en otras palabras de la Ingeniería de Transporte es intervenir, delicada y deliberadamente, en la compleja estructura de la sociedad para utilizar el sistema de transporte con eficacia, en coordinación con otras acciones públicas y privadas, para alcanzar los objetivos de dicha sociedad.

Según esto, Manheim analiza a la sociedad y su entorno e identifica que en el mundo y en especial en las metrópolis, los cambios se generan de una manera acelerada. Esto es particularmente importante para el análisis de sistemas de transporte debido a las fuertes interacciones que existen entre el transporte y el resto de la sociedad.

> *Además determina la existencia de tres parámetros críticos de cambio que son referidos al transporte. Estos son: la demanda de transporte, la tecnología y sus aplicaciones, y los valores tanto públicos como privados. Parámetros que forman el contexto en el que se desarrollan los conceptos básicos de análisis de sistemas de transporte y en los cuales nos basaremos en la presente disertación.*[5]

> *Referente a la demanda, se puede decir, que a medida que la población, los ingresos, y los patrones de uso del suelo de las áreas metropolitanas cambian, también lo hacen los patrones de demanda de transporte, tanto en cuanto a la cantidad de transporte requerido como a la distribución espacial y temporal de esa demanda.*[6]

Al hablar de la tecnología, se precisa que el avance de esta obliga a que los paradigmas respecto al transporte, en este caso el urbano, cambien y se construyan entorno a nuevas alternativas que tomen en cuenta otros factores como son la accesibilidad y sostenibilidad.

[5] Marvin MANHEIM. *Fundamentos de análisis del sistema de transporte,* The MIT Press Classics, p. 10, 1979.
[6] Id.

En cuanto a los parámetros de orden público y privado, a valorar en la toma de decisiones respecto al transporte; ha quedado claro que ya no es suficiente simplemente diseñar los sistemas de transporte, para servir a los usuarios, en un sentido global. Más bien, se debe identificar a qué grupos se les sirve con una instalación o con sistema en particular, de una manera adecuada y a quienes no. Y empezar a centrarse en las necesidades de los grupos vulnerables, que son la mayoría y que no disponen de vehículos privados para transportarse. Otro aspecto que se ha empezado a tomar en cuenta para la toma de decisiones respecto del transporte, es el ambiental (contaminación atmosférica, por ruido, etc.).

Al abordar el tema del análisis de los sistemas de transporte, Manheim establece dos premisas básicas que subyacen este análisis, y estas son:

- Todo el sistema de transporte de la región debe ser visto como un sistema único, multimodal.

- La consideración del sistema de transporte de una región no puede ser ajena a los sistemas de carácter político, económico y social de la región en estudio.

Cuando se entra en el análisis de un problema del sistema de transporte, antes de precisar los objetivos principales del análisis, reduciendo su enfoque a los elementos esenciales que afecten directamente al complejo sistema y sus interrelaciones; se debe tener en cuenta todo el sistema de transporte de la región analizada, es decir, deben ser considerados todos los modos de transporte; se deben tener en cuenta todos los elementos del sistema (personas, bienes a transportar, los vehículos en los que son transportadas, y la red de centros a través del cual los vehículos, los pasajeros, y cargas se mueven, incluidas las terminales y puntos de transferencia); todos los movimientos a través del sistema deben ser considerados (incluyendo los flujos de pasajeros y mercancías procedentes de todos los orígenes a

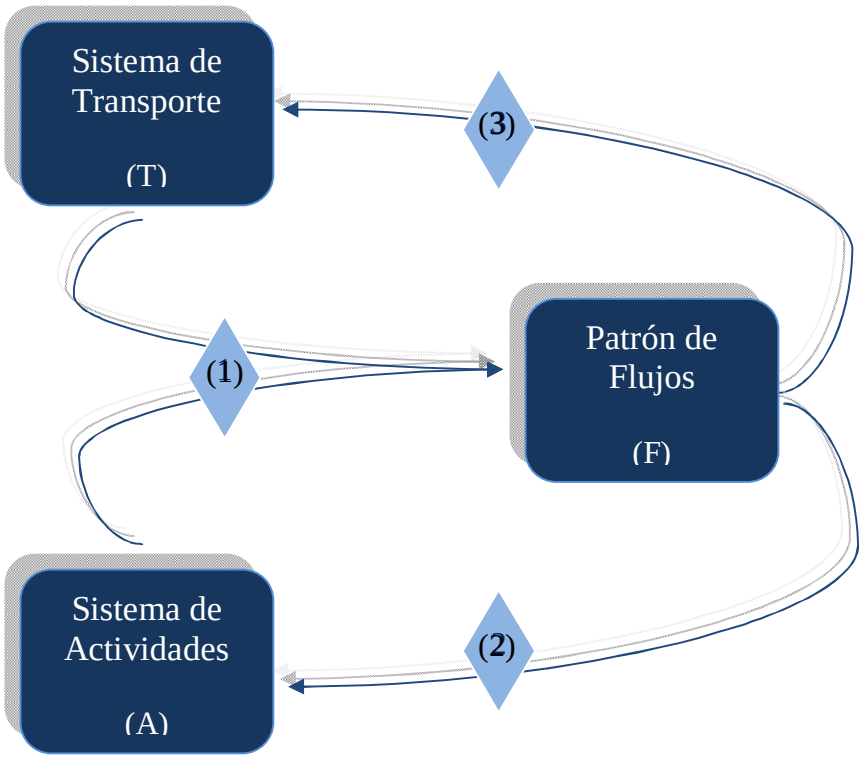
todos los destinos); y para cada flujo específico, el total del viaje, desde el punto de origen hasta el destino final[7].

Como ya se mencionó, el sistema de transporte de una región está interrelacionado con los sistemas social, político y económico de esa misma región. Generar un cambio en uno de ellos implica modificaciones tanto en el crecimiento como en la funcionalidad de los otros.

Entonces para comprender esta dinámica y saber cómo actuar sobre estos sistemas para obtener un equilibrio entre los mismos, Manheim desarrolla un esquema que representa a la ciudad o área de estudio, la misma que está definida por tres variables: T, el sistema de transporte; A, el sistema de actividad, y F, el patrón de los flujos en el sistema de transporte.

[7] Ibid., pp. 11-12.

GRAFICO 1.1
Esquema de Manheim: Relaciones básicas.



Fuente: Fundamentos de análisis del sistema de transporte, Marvin Manheim, 1979.

1.7.3.1 ***Elementos del Esquema de Manheim***

El sistema de actividades se define como la totalidad de las actividades sociales, económicas, políticas e intercambios que tienen lugar a través del espacio y el tiempo en una región determinada. Sin embargo, esta información no se maneja de una manera aislada; sino que se la relaciona con las características propias de la región y de sus habitantes, como son la demografía y el nivel socioeconómico de la población.

Entre estas actividades se mencionan las de carácter residencial, industrial, comercial, financiero recreacional, turístico, entre otras; así como las de servicios como educación y salud. En cuanto a las características tenemos: tamaño de la población, su sexo, su edad, el tamaño grupo familiar, su nivel de ingresos, la posesión de vehículos, etc.

El patrón de flujos del sistema de transporte, se refiere a los orígenes, destinos, rutas y volúmenes de bienes y personas que se desplazan a través del sistema, así como al modo (es decir mediante el uso del transporte público o privado, como peatón, etc.) y la frecuencia en que lo hacen.

En el sistema de transporte está representada toda la infraestructura (red viaria, terminales, paraderos, estaciones, etc.), los vehículos (públicos y privados), y la utilización que se les da a estos dentro del área en estudio en cuanto al transporte se refiere; otros aspectos que se pueden tomar en cuenta al referirse al sistema de transporte, son los sistemas de gestión de transito que se lleven a cabo en ese lugar.

1.7.3.2 ***Relaciones entre los elementos del Esquema de Manheim***

1.7.3.2.1 Relaciones Básicas

Como se muestra en la figura anterior, existen tres relaciones básicas entre los elementos o variables del Esquema de Manheim, así tenemos:

(1) El patrón de flujos está determinado tanto por el sistema de transporte como por el sistema de actividades.

(2) El patrón de flujos actual provocará cambios a través del tiempo en el sistema de actividades: a través del modelo de servicios de transporte prestados y por los recursos consumidos en la prestación de esos servicios.

(3) El patrón de flujos actual también causará cambios a través del tiempo en el sistema de transporte: en respuesta a los flujos actuales o los previstos para el futuro, las entidades involucradas en el tema transporte, deberán desarrollar nuevos servicios de transporte o bien modificar los servicios ya existentes.

Esto quiere decir que el tráfico y los flujos de transporte se derivan de la interacción entre la oferta del sistema de transporte y de los diferentes patrones que tiene el sistema de actividades, los mismos que generan una demanda de viajes. Comúnmente esta es una relación de corto a mediano plazo.

Por otro lado se puede identificar que el patrón de flujos podría en el largo plazo, modificar el sistema de actividades (al generarse nuevas necesidades e inversiones para cubrir estas necesidades), incluyendo los patrones de uso del suelo.

Además, el patrón de flujos podría requerir cambios en el sistema de transporte, por medio de acciones llevadas a cabo por los administradores y planificadores del transporte.[8]

Entonces, según estas premisas, se puede deducir que la planificación del transporte urbano está dirigida hacia el análisis de la interacción entre estos 3 elementos; con el objetivo de lograr un equilibrio en la demanda de viajes. Demanda que se deriva tanto del sistema de actividades, como de la oferta de infraestructura (características del sistema de transporte). Es así como, la esencia de la planificación, está en dirigir adecuadamente el proceso de asignación de los generadores de tráfico y la provisión de medios de transporte, a través del tiempo y dentro de un espacio determinado, con el fin de controlar el patrón de flujos dentro del sistema.

Cabe destacar que, el sistema de actividades de un área metropolitana se compone de muchos subsistemas, superpuestos e interrelacionados, como son las estructuras sociales, las instituciones políticas, los mercados de vivienda, y así sucesivamente. El transporte es sólo uno de estos subsistemas.[9]

[8] Mark ZUIDGEEST. *Desarrollo sostenible del transporte urbano: Enfoque de optimización dinámica*, Febodruk BV, Enschede, The Netherlands, p. 24, 2005.
[9] Marvin MANHEIM, op. cit., p. 13.

Pero el transporte juega un papel principal al influenciar la evolución del sistema de actividades, es más, salvo en situaciones muy especiales, no es el único factor determinante de esta evolución. El desarrollo de automóviles y de los extensos sistemas de autopistas, no solo causa la suburbanización y la dispersión de las áreas metropolitanas, sino que están relacionados estrechamente con la dinámica del aumento de los ingresos, el cambio de vivienda y los mercados laborales, entre otros.[10]

Según Manheim, se debe entender al transporte como una tecnología, un sistema de elementos físicos administrados por organizaciones sociales y destinados a trasladar personas y mercancías. Además, hace énfasis en que al sistema de transporte se lo debe entender como un subsistema del conjunto de fuerzas sociales, económicas, políticas y otras que acertadamente resume como "sistema de actividades".

Con esto se puede observar lo fundamental que resulta para este estudio, la relación entre el transporte y el sistema de actividades. Al margen de esto, Manheim nos recuerda que lo más importante es: *"Saber cómo utilizar este conocimiento con eficacia"*.

[10] Ibid., p. 14.

1.7.3.3 ***Intervención sobre el sistema representado por el esquema de Manheim***

> *Siendo la Planeación una herramienta indispensable para el desarrollo, que involucra un proceso de toma de decisiones que buscan producir uno o más estados deseados; es indispensable que en el proceso de planeación se evalúen todas las alternativas disponibles y la forma en la que estas afectan al sistema, previo a la toma de decisiones.*[11]

Para ello es necesario identificar los componentes de los elementos de este esquema que son susceptibles de modificación directa, a través de las decisiones de uno o varios individuos o instituciones que estén a cargo o simplemente influyan sobre la movilidad del lugar en estudio, como son los usuarios, incluidas las mercancías o bienes; los operadores de los vehículos públicos y privados; y los estamentos gubernamentales que tienen competencia sobre temas de transporte, como su planeamiento, su administración, etc.

A estos componentes, Manheim los divide entre aquellos que afectan o están relacionados con el sistema de actividades, y aquellos que tienen que ver el sistema de transporte. Cabe destacar que, a pesar de que a estos componentes se los pueda modificar directamente, esto no es sinónimo de que esas modificaciones puedan o deban ser llevadas a cabo al unísono. Por lo tanto al modelar un sistema de transporte, se deben identificar claramente los componentes del

[11] GERMÁN Monroy, Los *componentes de la planeación,* Revista Respuesta: La Opinión Educativa en México, Vol. 1., Núm. 6, México, marzo 1979, pp. 19-22.

sistema que afectarán a las demandas de transporte y evaluar los impactos que se producirán al modificarlos.

El orden, en que generalmente se presentan los componentes no necesariamente indica la secuencia de la acción, la determinación de cuáles incluir y qué atención darles depende del enfoque técnico en que se base el proceso de planeación.

1.7.3.4 ***Componentes y alternativas disponibles en el sistema de transporte***

- Tecnología

  Aquí se hace referencia al desarrollo y aplicación de nuevas tecnologías o medios relacionados con el transporte. Las alternativas en cuanto a tecnología incluyen decisiones fundamentales sobre sistemas de propulsión u opciones de vehículos a tener en cuenta. Como ejemplos se destacan los teleféricos, el ferrocarril, el transporte supersónico, además de conceptos modernos sobre transporte urbano masivo.

- Red viaria

  Se refiere a su configuración, la proximidad entre sus enlaces, su forma (enlaces radiales, círculos concéntricos, etc.). Es decir las características de los enlaces (carreteras, vías

urbanas, líneas de ferrocarril, etc.) y los nodos. Estos últimos indican la relación que tienen las conexiones de una red viaria.

Las alternativas que se manejan son respecto a la ubicación física de las conexiones y los nodos, así como sus características (número de carriles, tipo de señalización, etc.). Cabe señalar que los nodos sirven para expresar la topología de la red.

- Vehículos

Como el transporte en su mayoría involucra a vehículos; las alternativas principales incluyen el número de vehículos dentro del sistema y sus respectivas características.

- Sistema de políticas de operación

Este conjunto de alternativas definen todo el espectro de los posibles planes y políticas de transporte que se pueden aplicar en el lugar de estudio y que deberán estar enmarcados por el contexto social, político y económico de dicho lugar.

Estas alternativas incluyen: rutas, horarios de circulación vehicular, tipos de servicios ofrecidos, tarifas, financiación, subsidios, impuestos, regulaciones y restricciones.

- Políticas de organización

Aquí están incluidas las decisiones de carácter organizacional, institucional y de gestión. Es decir cómo el sector del transporte debe ser organizado, incluido el número y tipo de instituciones, sus funciones, sus mecanismos de control, etc.

1.7.3.4.1. Componentes y alternativas disponibles en el sistema de actividades

Dentro del sistema de actividades se pueden identificar alternativas, cuya puesta en marcha afectaran al lugar de estudio tanto a corto, como a largo plazo. Dentro de las alternativas a corto plazo están las alternativas de viaje, las mismas que son aplicables tanto a los usuarios, como a los proveedores del servicio (empresas de transporte de carga y personas), y responden a las siguientes preguntas: ¿Realizar o no el viaje?, ¿dónde hacerlo?, ¿cuándo? y ¿cómo (qué tipo de transporte y qué ruta tomar)?.

Las alternativas a largo plazo responden a las preguntas: ¿Cómo?, ¿cuándo? y ¿dónde se llevarán a cabo las actividades?; al decidirse por una u otra opción como por ejemplo, en cuanto a subsidios de vivienda, políticas de planificación territorial; se generan cambios en la distribución

espacial de la población y en las actividades económicas que realizan, lo que afecta a la demanda de transporte en el lugar.

Sin embargo Manheim destaca que en los análisis de transporte muchas de las alternativas del sistema de actividades, por ejemplo, tasas de crecimiento económico y poblacional, deben ser tratadas como un factor exógeno, completamente incontrolable por el analista de transporte. Sin embargo **otras alternativas se pueden controlar hasta cierto punto, en coordinación directa con las alternativas de transporte, por ejemplo, el control del uso del suelo** mediante la zonificación e incentivos para el desarrollo urbano.

1.7.3.5 ***Impactos derivados de la gestión del transporte***

Al modificar la dinámica de los sistemas de transporte y actividades, debido a la elección y consecuente aplicación de una u otra alternativa; se ven afectados los intereses de varios de grupos. Por ello es necesario considerar los impactos que se generan al optar por una alternativa; y es por eso que Manheim desglosa a los impactos potenciales de la siguiente manera:

- Impactos al usuario

Aquellos que afectan directamente a los usuarios de los medios de transporte y a los transportistas de personas y

mercancías. Ejemplos: Distancias y tiempos de viaje, uso o no del vehículo privado, etc.

- Impactos al operador

Aquellos que afectan a los operadores de las instalaciones de transporte y los servicios que ofrecen. Ejemplos: Rutas y tipo de servicio de transporte asignado.

- Impactos físicos

Aquellos causados por la presencia de las instalaciones o servicios de transporte que incluso pueden afectar a grupos que no necesariamente son los beneficiarios directos del servicio. Ejemplos: Familias, trabajos y bienes inmuebles desplazados por la construcción de nueva infraestructura; y en general los impactos ambientales como ruido, polución, intrusión visual, etc.

- Impactos de carácter funcional

Son aquellos que afectan al sistema de actividades. Ejemplos: cambios en el valor de la tierra y en el uso del suelo.

- Impactos de carácter administrativo

Son aquellos que recaen o que provienen de los organismos que ejercen la rectoría del transporte en el lugar analizado. Ejemplos: Creación de organismos de control, creación de impuestos, cambios en la gestión del tránsito, etc.

CAPÍTULO 2

ANÁLISIS PRELIMINAR DEL PROBLEMA

2.1 Definición del área de estudio

Como ya se mencionó, el Distrito Metropolitano de Quito se expande en superficie al mismo o más alto ritmo que su población, cubriendo un área de 423.055,42 Ha[12]; dicha expansión se desarrolla principalmente hacia los extremos norte y sur de la urbe, y en menor proporción hacia los valles orientales colindantes. Esto se debe a que las condiciones topográficas de la ciudad limitan su desarrollo en forma transversal; ya que esta limita al occidente con las faldas del Volcán Pichincha y al Oriente con depresiones físicas como el Río Machángara y montañas aledañas.

Con este ritmo de crecimiento se estima que al año 2025, Quito sobrepasará los 2,8 millones de habitantes[13].

Este escenario implica que la ciudad debe contar con una adecuada infraestructura que satisfaga las necesidades de comunicación e interrelación que tiene o tendrá la ciudadanía para el desenvolvimiento normal de sus actividades, y que a la final deberán ser atendidos por el sistema de transporte.

Esto refleja que atender la movilidad es indispensable tanto desde el punto de vista económico como el social. De hecho la movilidad es una condición clave para el acceso al mercado laboral, a una vivienda, a la educación, a la cultura y hasta al

[12] Fuente: DMPT-MDMQ, 2008
[13] Fuente: Unidad de Estudios e Investigación DMPT-MDMQ, Proyección de la población del DMQ por quinquenios según áreas en base al Censo de Población y Vivienda 2001 del INEC.

ocio. En cierto sentido, se puede decir que el derecho a trabajar, a tener una vivienda, a recibir capacitación, ahora implica el derecho a la movilidad como una precondición de los antes mencionados; en otras palabras la movilidad se ha convertido en una especie de derecho genérico, con una importancia social creciente.

De esto se puede deducir que la movilidad se ha transformado en un factor determinante en la vida cotidiana de las personas; los tiempos y formas de viaje cobran mayor importancia; el transporte requiere ser más eficiente, más económico y más agradable al medio ambiente.

Es más, el transporte ya no es simplemente un medio para trasladarse de A hacia B; es una parte de la vida por derecho propio, y merece ser valorado como tal. Finalmente, se debe recalcar que la movilidad tiene un costo económico, social y medioambiental. La generalización del movimiento que estamos experimentando implica que individuos y grupos de personas deberían ser capaces de controlar su movilidad, que esta movilidad debería contribuir al establecimiento de identidades sociales, que los movimientos de algunos no deberían afectar desfavorablemente la vida de otros, que el transporte de bienes y personas no debería dañar la herencia natural y cultural, y que la energía que se utiliza no debería comprometer el futuro de nuestro planeta. Ciertamente, no es fácil encontrar soluciones para este sistema de ecuaciones económicas, sociales, y medioambientales. Sin embargo, es por esta razón que la movilidad se ha convertido en un tema fundamental para las democracias actuales.[14]

De este marco se desprende que abordar adecuadamente el tema de la movilidad, es un hecho de carácter prioritario para las autoridades y organismos encargados de elaborar los planes y las políticas que la regulan. Es por esto que mediante la aplicación de conceptos, modelos y teorías que nos brinda la ingeniería de transporte, se tratará de explicar y analizar los efectos que se producen al modificar uno de los tres elementos (Sistema de actividades), que presentara Manheim en su esquema de ciudad.

[14] FRANÇOIS Ascher, *Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos*, ARQ, n. 60 Arquitectura de infraestructura, Santiago, julio 2005, pp. 11-19.

Así como, previo al estudio, estimación y evaluación de los efectos; se hace necesario caracterizar los componentes que presentan cada uno de los elementos del Esquema de Manheim dentro del área de estudio. Para analizar al eje longitudinal de la avenida América, uno de los ejes principales de la ciudad de Quito; también es preciso describir previamente, algunas características del distrito; las cuales son necesarias para comprender de mejor manera la dinámica que tiene el sector.

2.1.1 Situación de la ciudad de Quito

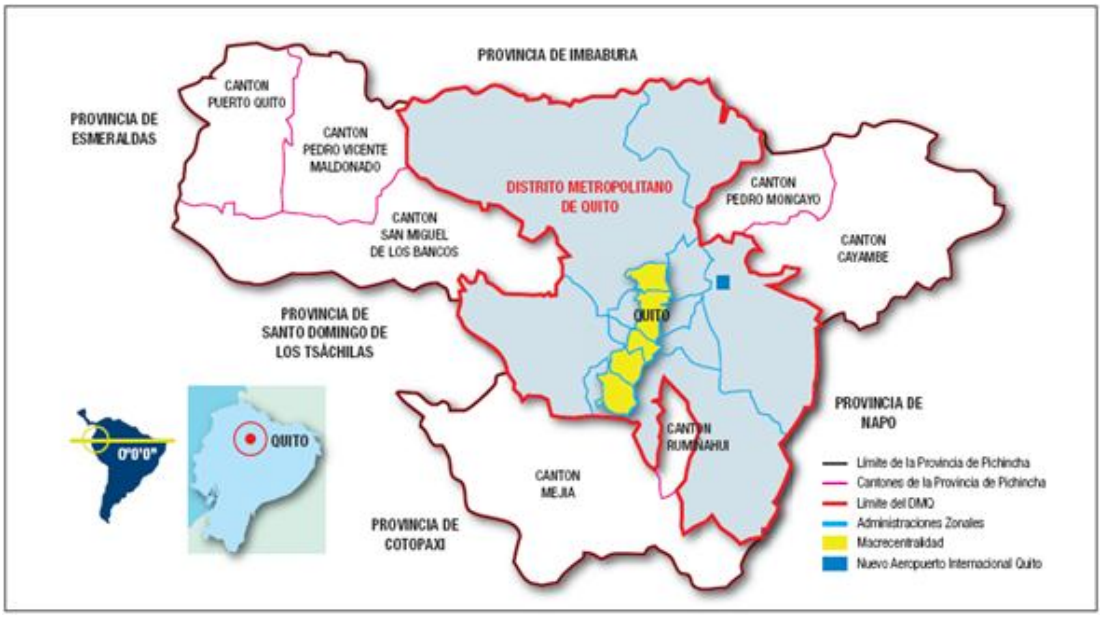
2.1.1.1 Distrito Metropolitano de Quito

Quito, es la capital del Ecuador y de la provincia de Pichincha, la ciudad está ubicada a 13 Km. al sur de la Línea Equinoccial, al pie del volcán Pichincha y sobre la hoya de Guayllabamba. *"Además cuenta con una superficie de 423.000 has., de las cuales, 18.860, corresponden a la macro centralidad, también llamada ciudad de Quito o Quito Centro, que se ubica sobre una meseta a 2.850 msnm."* [15]

[15] MUNICIPIO DEL DMQ, *Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025 (PMM)*, p. 14, 2009.

MAPA 2.1

Localización del DMQ en la provincia y el país



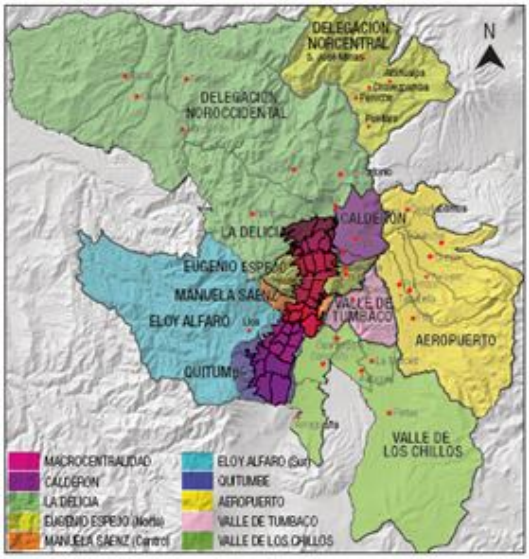
Elaboración: DMT - 2008. Fuente: MDMQ 2008.

La denominada macro centralidad, acoge a la mayor parte de la población del distrito; a pesar de los significativos procesos de urbanización que se han venido dando en los valles orientales y en otras zonas como Carapungo, Calderón y Pomasqui.

En cuanto a su división política, la ciudad está constituida por 64 parroquias, agrupadas en 9 administraciones zonales y 2 delegaciones.

MAPA 2.2

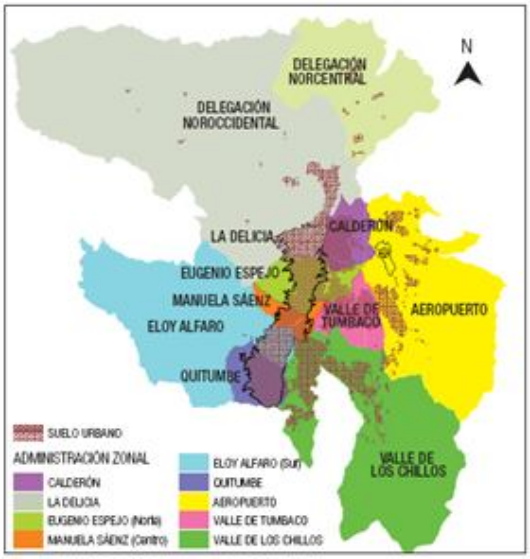
Administraciones Zonales y Delegaciones



Elaboración: DMT–2008. Fuente: DMPT–MDMQ, 2008.

MAPA 2.3

El suelo urbano en el DMQ



Elaboración: DMT–2008. Fuente: DMPT–MDMQ, 2008.

Con lo expuesto, queda en evidenciada la tendencia que tiene la ciudad a crecer longitudinalmente, extendiéndose de norte a sur. Como muestra de esto, se toma el hecho de que el área urbana tiene aproximadamente 35 km de longitud, versus tan sólo 4,5 km de ancho promedio[16]. Por esta razón, la gran mayoría de avenidas importantes en el Distrito, se extienden de norte a sur. La avenida América es una de ellas y toma importancia ya que es uno de los principales nexos entre el centro y el norte de la ciudad.

[16] Fuente: EPMDUQ (Ex-innovar), *Proyecto de modernización del sistema de recaudo y apoyo a la operación del transporte METROBUS-Q: bases y especificaciones técnicas*, p. 4, 2009.

2.1.1.2 La Avenida América

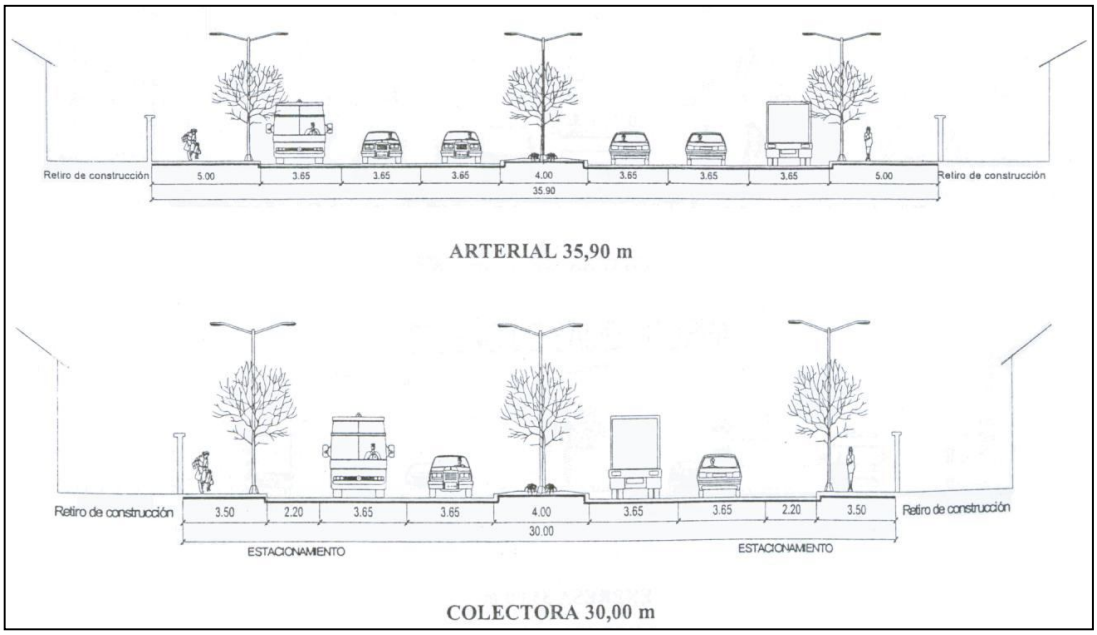
La Av. América es uno de los principales ejes longitudinales que tiene la ciudad de Quito. Este tipo de vías recorren longitudinalmente a la ciudad, uniendo el territorio distrital de norte a sur. En el caso especifico de la avenida América, como ya se mencionó, une el centro con el norte de la ciudad, extendiéndose desde el Colegio Mejía hasta La Y. Atravesando varios intercambiadores de tráfico que facilitan el tránsito en el lugar, como son el Intercambiador de la Plaza Indoamérica y el más importante el Intercambiador de la Y que se encuentra apostado sobre el extremo norte de la vía y donde se conectan las avenidas América, 10 de agosto, La Prensa, Brasil y Gaspar de Villarroel.

Esta avenida articula grandes áreas urbanas, enlazando vías colectoras, arteriales y locales, además permite la circulación de transporte colectivo y una velocidad de operación de hasta 50 km/h. Por estas características y según la clasificación del PUOS, dentro del sistema vial urbano, a la Av. América se la considera: Vía Colectora. Esto a pesar de que no cumple o cumple mínimamente una de las principales características que determinan esta categorización, y es precisamente la de permitir estacionamiento lateral, lo cual es posible hacerlo sólo en dos de todas las cuadras que la componen; según esto y las características expuestas en el PUOS, a la Av. América le

quedaría mejor la definición de Vía Arterial, puesto que cumple con todas sus características.

GRAFICO 2.1

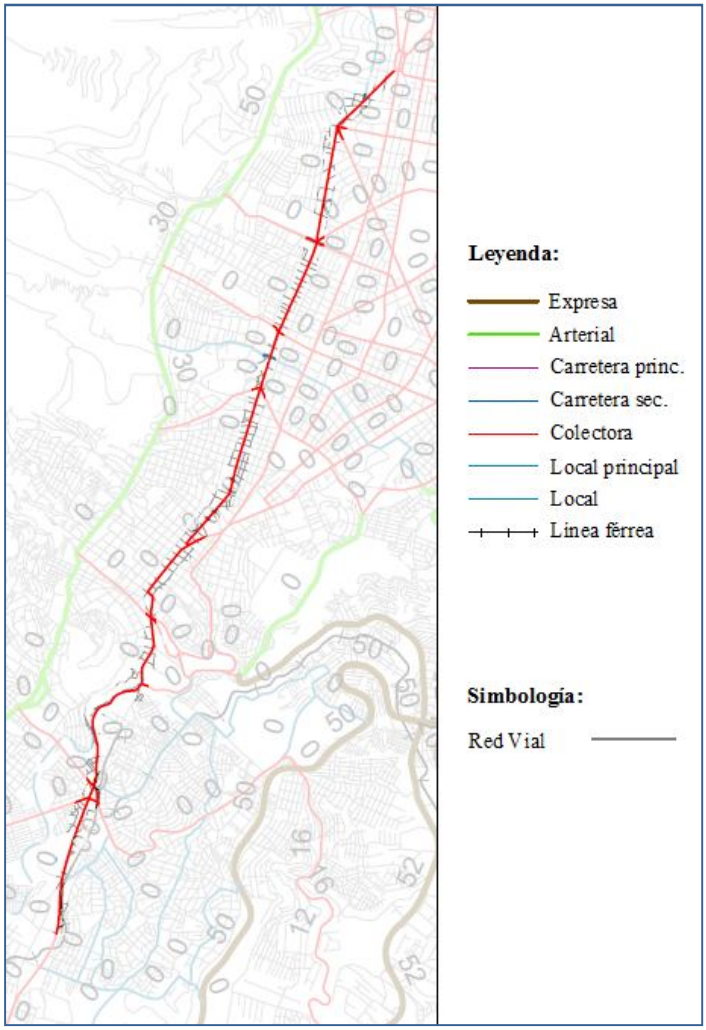
Clasificación de la Av. América dentro del Sistema Vial Urbano / Secciones Típicas



Fuente: Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS), 2008.

MAPA 2.4

Categorización de la Av. América según el PUOS



Fuente: Mapa B3-C (PUOS): Categorización y Dimensionamiento Vial, 2006.

A lo largo de esta avenida, se realizan las actividades más variadas, ya que el uso del suelo en el sector está catalogado como de uso múltiple, es por eso que aquí se pueden encontrar comercios, residencias, entidades públicas, unidades educativas, unidades de salud, etc.

Una vez conocido el marco que envuelve al área de estudio, se puede dar inicio a la caracterización de los componentes de cada uno de los elementos del Esquema de Manheim.

2.2 Identificación de los elementos del Esquema de Manheim en el área de estudio

2.2.1 Características del Sistema de Actividades

Los datos de la población relacionados con las características demográficas y socioeconómicas están dentro del denominado sistema de actividades, a continuación se presentan los más relevantes.

2.2.1.1 Aspectos demográficos

Según el Plan General de Desarrollo Territorial 2000-2020 (PGDT), la tasa de crecimiento de la población, en el área urbana de Quito, se desacelera a partir de los años ochenta y decrece desde 4,34 en el año 1982 a 2,07 en el año 2005. En contraste, en el área suburbana se verifica una tasa creciente de 0,71 a 4,68 debido a la relocalización de la población en el territorio metropolitano, ejemplo de esto son los movimientos migratorios desde la macro centralidad hacia zonas como Calderón, San Antonio por su menor costo del suelo y hacia los valles orientales por sus mejores condiciones ambientales.

Estos hechos pueden constatarse al analizar los resultados del VI Censo de Población y V de Vivienda realizado por el INEC en 2001. Donde se muestra que si bien los ritmos de crecimiento de la macrocentralidad y del resto del distrito son comparables hasta 1982, durante el periodo intercensal 1982-1990 se inicia una sensible lentificación de la macrocentralidad de Quito y esta tendencia prosigue entre 1990 y el 2001. En cambio, el incremento del ritmo de crecimiento de las parroquias suburbanas, que se comienza a observar entre 1982 y 1990, no solo se confirma sino que se acentúa en gran medida durante el siguiente periodo.

CUADRO 2.1

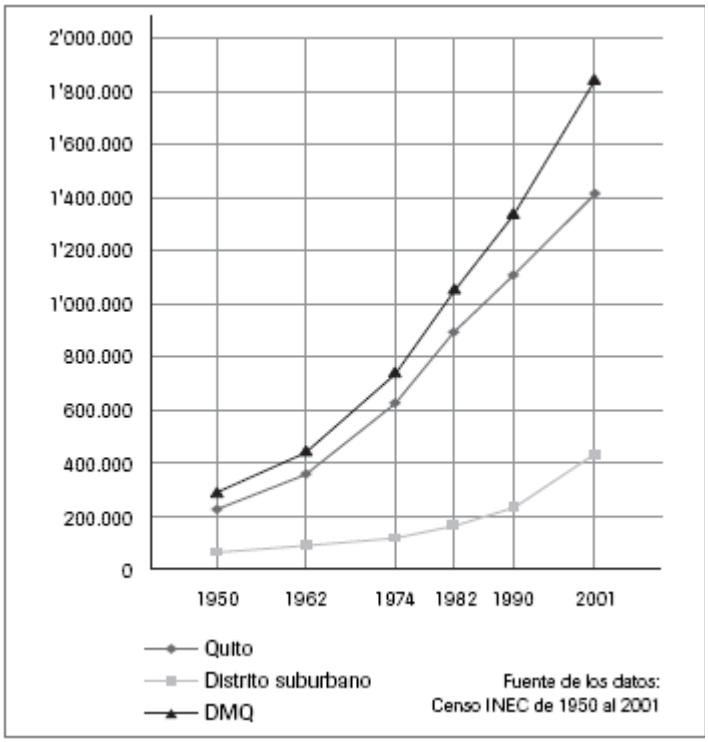
Evolución de la población de Quito y del resto del Distrito (1990-2001)

	Población 1990	Población 2001	Saldo demográfico 1990-2001	Incremento 1991-2001 (%)	Incremento anual (%)
Quito	1'105.039	1'413.394	307.005	27,8	2,23
Distrito (suburbano)	230.319	427.503	197.159	85,6	5,62
Distrito Metropolitano	1.336.237	1'841.200	504.963	37,8	2,91

Fuente: Censos INEC 1990 y 2001.

GRAFICO 2.2

Curvas de evolución de la población del DMQ de 1950 al 2001



Fuente: Censos INEC 1990 y 2001.

Las mayores tasas de crecimiento de la población en la ciudad de Quito, se presentan en el norte y sobre todo en el sur, donde las parroquias de Chillogallo, Guamaní, Turubamba, Solanda, La Ecuatoriana y Quitumbe experimentaron un aumento en más de 20.000 habitantes entre ambos censos. Mientras que al norte, la población de la parroquia El Condado, que se elevaba a 18.099 habitantes en 1990 se multiplicó por más de 3 y la de Quitumbe y de Turubamba se cuadriplicaron con un aumento superior al 10% anual. En compensación, se observa que la parte central de la ciudad de Quito ha experimentado un estancamiento o disminución, registrándose las mayores reducciones en las parroquias de San Juan, Centro Histórico (estas dos muy cercanas a la Avenida América), Itchimbía y Chimbacalle y, en menor grado, en La Libertad, La Magdalena y La Mariscal.[17]

[17] Robert D´ERCOLE, Pascale METZGER, *Los lugares esenciales del Distrito Metropolitano de Quito*, IRD-MDMQ, p. 14, 2002.

CUADRO 2.2

Efectivos de población en 2001 de las parroquias del Distrito y tasa de crecimiento anual (1990-2001)

Parroquias suburbanas	Población 2001	Tasa de crecimiento anual (1990-2001)
Calderón	84.873	7,72
Checa	7.397	5,97
El Quinche	12.919	5,87
Yaruquí	13.774	5,47
Guayllabamba	12.227	5,43
Conocoto	52.908	5,42
Puembo	10.927	5,23
Tumbaco	38.554	5,14
Cumbayá	21.108	4,85
Nayón	9.666	4,70
La Merced	6.163	4,56
Pifo	12.388	4,25
San Antonio de Pichincha	19.862	4,23
Alangasí	17.248	4,04
Pomasqui	20.520	3,65
Amaguaña	23.568	3,09
Llano Chico	6.141	3,06
Guangopolo	2.278	2,82
Tababela	2.300	2,21
Pintag	14.461	2,10
Zámbiza	2.834	1,91
Nono	1.753	1,69
Perucho	750	1,08
Pacto	4.806	0,80
Nanegalito	2.462	0,77
Lloa	1.428	0,46
Puéllaro	5.693	0,34
Calacalí	3.631	0,32
Gualea	2.123	0,19
San José de Minas	7.511	- 0,07
Chavezpamba	864	- 0,66
Atahualpa	1.865	- 0,88
Nanegal	2.504	- 1,46

Parroquias de Quito	Población 2001	Tasa de crecimiento anual (1990-2001)
Turubamba	31.737	13,39
Quitumbe	39.566	12,76
El Condado	56.049	10,28
La Ecuatoriana	41.921	9,43
Guamaní	35.983	9,05
San Isidro del Inca	30.218	8,35
Puengasí	48.160	7,97
Chillogallo	41.934	6,57
Comité del Pueblo	39.201	5,19
Carcelén	39.295	4,85
La Mena	36.463	4,59
Cochapamba	44.999	4,46
La Argelia	46.792	4,18
Solanda	78.248	3,43
Ponceano	52.257	2,18
Cotocollao	32.422	1,23
San Bartolo	60.418	1,13
Chilibulo	46.954	0,96
Jipijapa	34.844	0,83
Iñaquito	44.072	0,76
Rumipamba	31.136	0,74
Kennedy	70.333	0,40
Belisario Quevedo	46.725	0,03
La Ferroviaria	65.383	0,02
La Magdalena	32.184	-0,70
Concepción	37.001	- 0,86
La Libertad	29.320	- 0,94
San Juan	60.157	- 0,99
Chimbacalle	44.600	- 1,15
Centro Histórico	50.839	- 1,24
Mariscal Sucre	16.206	- 1,35
Itchimbia	34.534	- 1,94

Fuente: Censos INEC 1990 y 2001.

Estos fenómenos de estabilización y disminución de la población observados en la parte central de la ciudad pueden comprenderse distinguiendo la situación de los sectores más antiguos (parroquias del Centro y circunvecinas) y las de los barrios situados más al norte. En los barrios antiguos varios fenómenos parecen acarrear la partida de numerosas personas. Se trata en algunos casos del cambio de usos del suelo con la creación de centros comerciales, de hostales u hoteles. También influyen las condiciones de vida que se han degradado debido al deterioro de ciertos sectores, la congestión vehicular, la contaminación y la inseguridad.

En lo que respecta a los barrios modernos del centro norte de la ciudad, se pueden encontrar elementos de explicación en las transformaciones urbanas que se han operado en los últimos años, que han acarreado el desarrollo de empresas, instituciones, servicios varios, y, al mismo tiempo un encarecimiento de los terrenos y alquileres Este fenómeno, clásico en los sectores modernos de las grandes ciudades, tiende a reducir progresivamente el lugar de la vivienda en beneficio de actividades de alto nivel, determinando aquí también una reducción de los efectivos de población, o al menos su estancamiento[18].

Ambos fenómenos son claramente visibles a lo largo de la Avenida América, donde se manifiesta el mismo tipo de actividades durante el último par de décadas entre su extremo sur y la Plaza Indoamérica; mientras que desde la Universidad Central hasta el intercambiador de la Y, se observa una marcada transformación urbana, ya que ese tramo cuenta con la más variada cantidad de equipamientos urbanos, que sin embargo van en detrimento de los espacios usados específicamente para vivienda.

Por otro lado, los estudios de proyección media de la población al 2008, realizados por la EMAAPQ en el mismo año; aseguraban que en ese año, el DMQ tenía 2’123.495 de habitantes, de los cuales 1’534.017 ocupaban la macrocentralidad, con una densidad bruta de 81 hab/ha.; y 589.478 habitantes, el resto del territorio metropolitano

[18] Ibid., p. 16.

con una densidad bruta de apenas el 1.4 hab/ha, una gran parte de cuya extensión, está clasificada como suelo no urbanizable.

Además las nuevas proyecciones de población para el año 2025, que incluyen implementación del nuevo aeropuerto y los efectos que éste genera, estiman que el DMQ tendrá alrededor de 2'965.770 habitantes: 2,060,904 en la ciudad y 902,856 habitantes en el resto del territorio. "*De continuar con la tendencia actual de crecimiento poblacional, las Administraciones Zonales con mayor densidad de población serán: Eloy Alfaro (Sur), Eugenio Espejo (Norte) y La Delicia."*[19]

[19] Municipio del DMQ, PMM 2009-2025, op. cit., p. 16.

CUADRO 2.3

Proyección de la población del Distrito Metropolitano de Quito por Quinquenios según áreas

ÁREA	Población Censo		Tasa de crecimiento demográfico%	Incremento%	Proyección año y Tasa de Crecimiento (tc)									
	1990	2001			2005	tc	2010	Tc	2015	tc	2020	tc	2025	tc
TOTAL DISTRITO	**1,388,500**	**1,842,201**	**2.6**	**33**	**2,007,767**	**2.2**	**2,215,820**	**2**	**2,424,527**	**1.8**	**2,633,748**	**1.7**	**2,843,418**	**1.5**
QUITO URBANO	1,105,526	1,397,698	2.2	26	1,504,991	1.9	1,640,478	1.7	1,777,976	1.6	1,917,995	1.5	2,060,904	1.4
DISPERSO URBANO	24,535	13,897	-5	-43	10,612	-6.5	7,603	-6.5	5,246	-7.2	3,404	-8.3	2,011	-10
SUBURBANO	258,439	430,606	4.8	67	492,163	3.4	567,740	2.9	641,305	2.5	712,349	2.1	780,504	1.8

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2001; INEC.
Elaboración: Unidad de Estudios; DMPT-MDMQ.

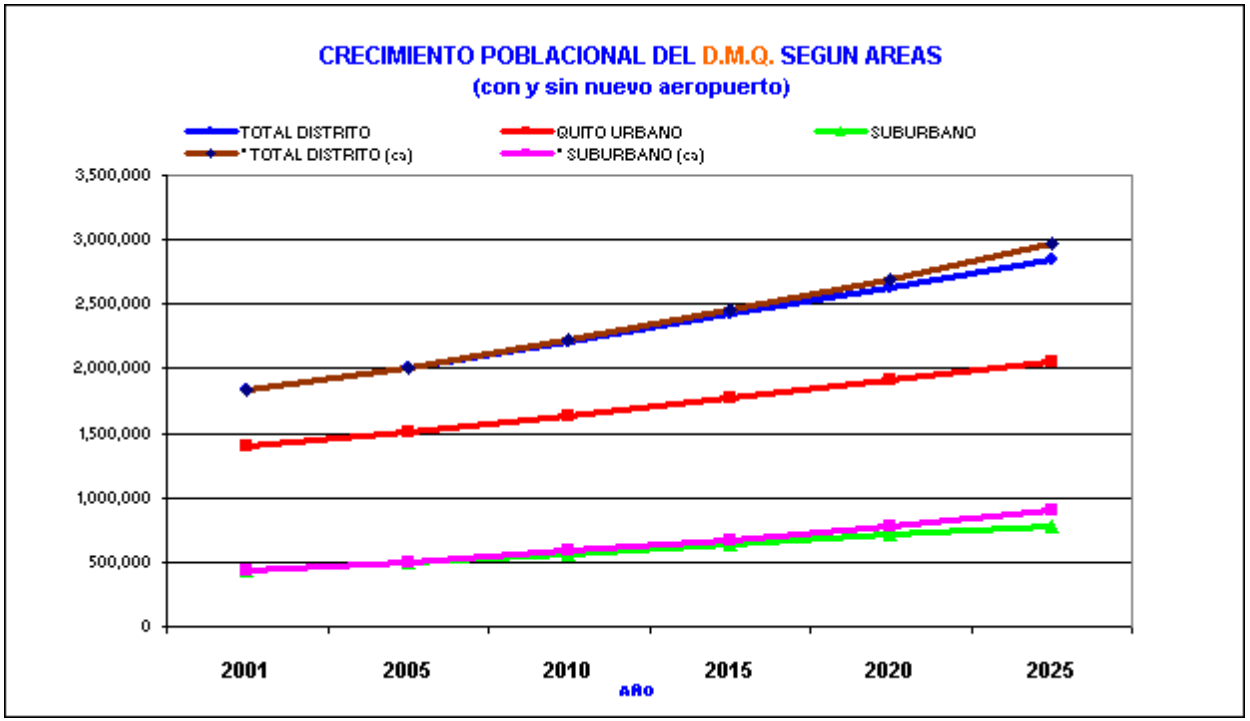
CUADRO 2.4

Proyección de la población del Distrito Metropolitano de Quito con la implementación del nuevo aeropuerto por áreas según Quinquenios

ÁREA	Proyección año y Tasa de Crecimiento									
	2005	tc	2010	tc	2015	Tc	2020	tc	2025	Tc
*** TOTAL DISTRITO (ca)**	**2,007,767**	**2.2**	**2,231,705**	**2.1**	**2,456,938**	**1.94**	**2,698,477**	**1.89**	**2,965,770**	**1.91**
QUITO URBANO	1,504,991	1.9	1,640,478	1.7	1,777,976	1.6	1,917,995	1.5	2,060,904	1.4
DISPERSO URBANO	10,612	-6.5	7,603	-6.5	5,246	-7.2	3,404	-8.3	2,011	-9.9
* SUBURBANO (ca)	**492,163**	**3.4**	**583,625**	**3.5**	**673,716**	**2.91**	**777,078**	**2.9**	**902,856**	**3**

*Incluye el crecimiento poblacional por el impacto de la construcción del Nuevo Aeropuerto.
Fuente: Censo de Población y Vivienda 2001; INEC.
Elaboración: Unidad de Estudios; DMPT-MDMQ.

GRAFICO 2.3



Fuente: Censo de Población y Vivienda 2001; INEC.
Elaboración: Unidad de Estudios; DMPT-MDMQ.

CUADRO 2.5

Proyecciones de la población del DMQ por Administraciones Zonales

ADMINISTRACIÓN ZONAL/DELEGACIÓN	2008	2009	2013	2017	2021	2025
LA DELICIA	307.681	313.247	335.128	357.468	379.777	400.482
EUGENIO ESPEJO (NORTE)	409.403	412.108	430.581	448.198	464.477	490.222
MANUELA SÁENZ (CENTRO)	203.185	202.588	199.195	195.001	194.083	204.642
ELOY ALFARO (SUR)	449.654	453.214	465.911	477.677	492.984	520.926
QUITUMBE	226.529	230.463	245.784	261.253	276.835	292.154
CALDERÓN	119.803	123.612	139.540	157.000	174.066	185.760
TUMBACO	92.524	96.175	111.972	130.080	147.393	155.571
AEROPUERTO	95.398	98.853	113.622	130.325	146.326	154.576
LOS CHILLOS	189.153	195.611	222.731	252.735	281.227	296.828
NORCENTRAL	18.727	18.927	19.650	20.311	21.062	22.227
NOROCCIDENTAL	11.439	11.536	11.876	12.177	12.555	13.250
TOTAL DMQ	**2.123.495**	**2.156.336**	**2.295.990**	**2.442.225**	**2.590.784**	**2.736.638**

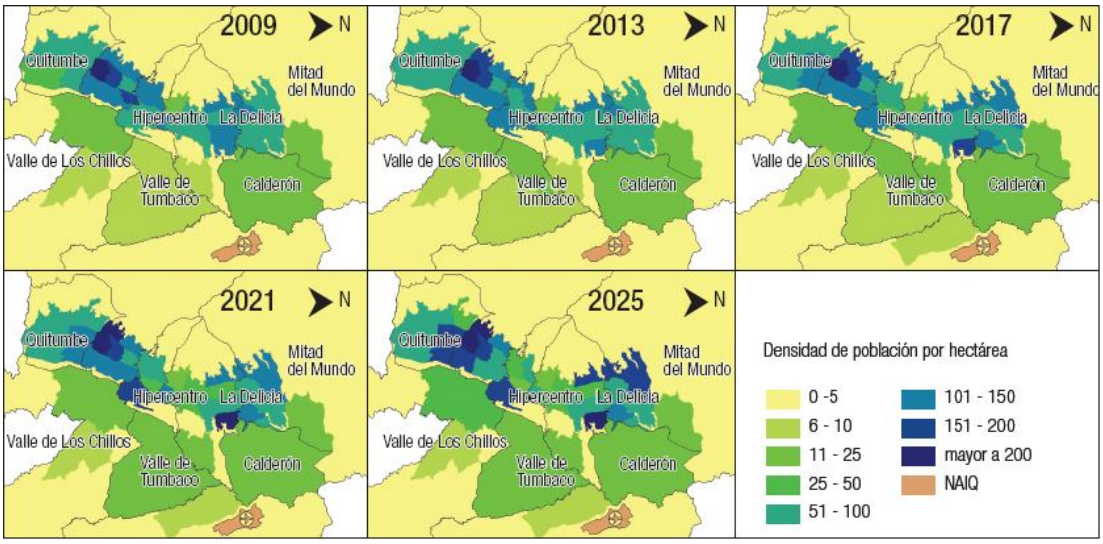
Elaboración: DMT – 2008. Fuente: Proyección Media.
(EMAAP-Q /PRO/MDMQ), CONSULTORES, noviembre 2008.

2.1.1.2 Variación de la densidad

A continuación se observa la proyección estimada de la densidad poblacional en el DMQ, tomando en cuenta la tendencia de crecimiento de la población y la previsión de los usos de suelo de acuerdo con el Plan General de Desarrollo Territorial. Esto permite identificar que al año 2025 la densificación de los valles orientales se incrementará notoriamente, en especial en la zonas cercanas al Nuevo Aeropuerto de Quito, mientras que en la zona central de la ciudad de Quito se verifica un decrecimiento de la densidad, lo que significa que existirá una migración de la población hacia los valles.

MAPA 2.5

Evolución de la densidad de población en el DMQ por Administraciones Zonales



Elaboración: DMT – 2008. Fuente: DMPT – MDMQ. INEC Censo 2001.

2.2.1.3 Aspectos Socioeconómicos

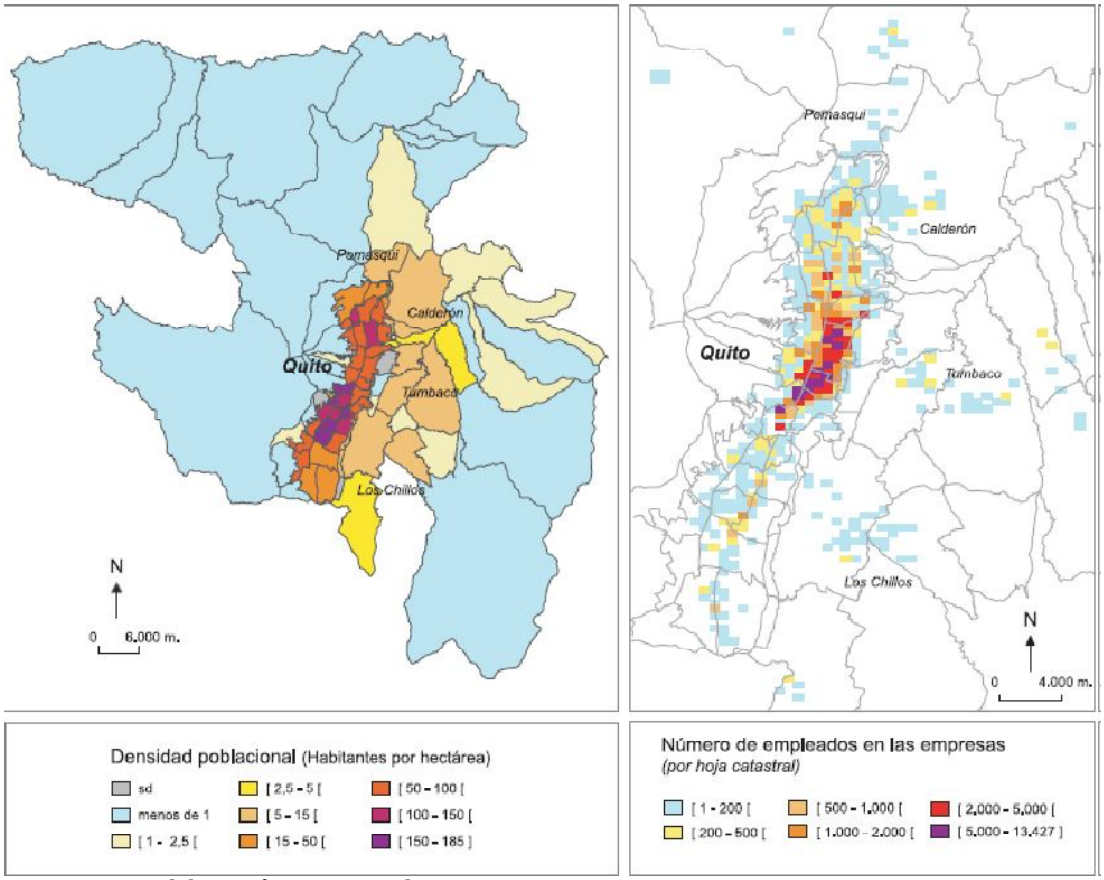
La macro centralidad de Quito aloja al 72 % de la población del distrito, es más, en su interior se evidencia una marcada concentración de equipamientos urbanos, servicios públicos, comerciales, financieros, educativos y profesionales.

> *Dicho espacio reúne cerca del 92 por ciento de los empleos censados en las empresas, el 83 por ciento de la población escolar, más del 87 por ciento de los docentes (17.670 profesores), más del 95 por ciento de las capacidades de hospitalización, más del 80 por ciento de los lugares más grandes de venta de alimentos y el 97,3 por ciento de las instituciones públicas en las cuales trabajan 22.660 personas (es decir casi el 99 por ciento de los empleos públicos).*[20]

[20] Florent DEMORAES, op. cit., p. 45.

MAPA 2.6

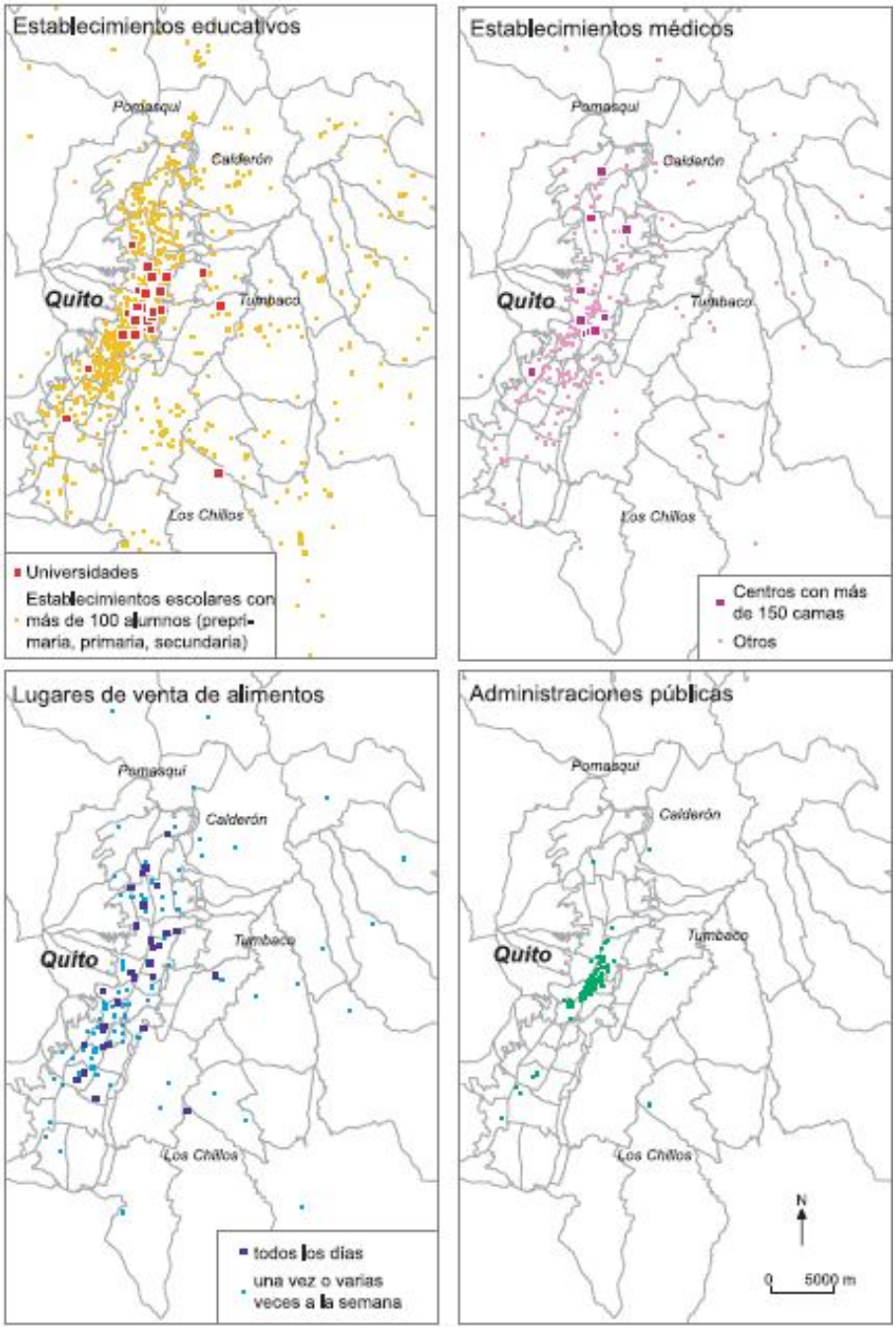
Concentración de la población y del empleo en la zona urbana consolidada de Quito



Elaboración: R. D'Ercole, P. Metzger, 2002; Fuentes: INEC, IESS, DTM.

MAPA 2.7

Concentración de las funciones urbanas y de los servicios a favor de la ciudad de Quito



Fuentes: MEC, CONUEP, MSP, DMPT, DMC y encuestas IRD.

Otra característica importante de esta macro centralidad es la de concentrar el 77% de la población económicamente activa (PEA) del DMQ, Detectándose una mayor concentración de la PEA y de la población en edad de trabajar PET, en las zonas que coinciden o están cercanas al hipercentro: Eloy Alfaro en el sur y Eugenio Espejo (Calderón) en el norte. Dentro de esas tres jurisdicciones es donde se genera la mayor cantidad de viajes y en donde se verifican los mayores niveles de congestión[21].

Esto, a más de la concentración de las actividades, explica en parte la magnitud de los movimientos pendulares en la zona.

CUADRO 2.6

Repartición de la población, del empleo y de las funciones urbanas entre la ciudad de Quito y su periferia

	Población		Superficie km²		Empleado en las empresas		Población escolar y universitaria		Número de camas en los centros médicos		Principales lugares de venta de alimentos		Administraciones públicas	
		%		%		%		%		%		%		%
Ciudad de Quito	1'413.694	76.8	188	4.4	248.468	91.6	229.643	82.4	4.239	95.6	92	80.7	107	97.3
Resto DMQ	427.506	23.2	4.067	95.6	22.839	8.4	48.999	17.6	196	4.4	22	19.3	3	2.7
Total	1'841.200	100	4.255	100	271.307	100	278.642	100	4.435	100	114	100	110	100

Fuentes: INEC, DMTV, IESS, DTM, MEC, CONUEP, encuestas IRD, MSP, DMC.

[21] Municipio del DMQ, PMM 2009-2025, op. cit., p. 18.

GRAFICO 2.4

Concentración de la Población Económicamente Activa PEA

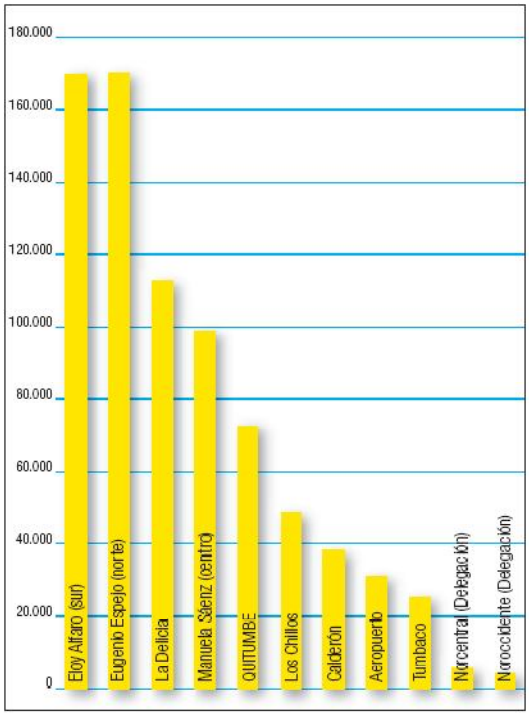
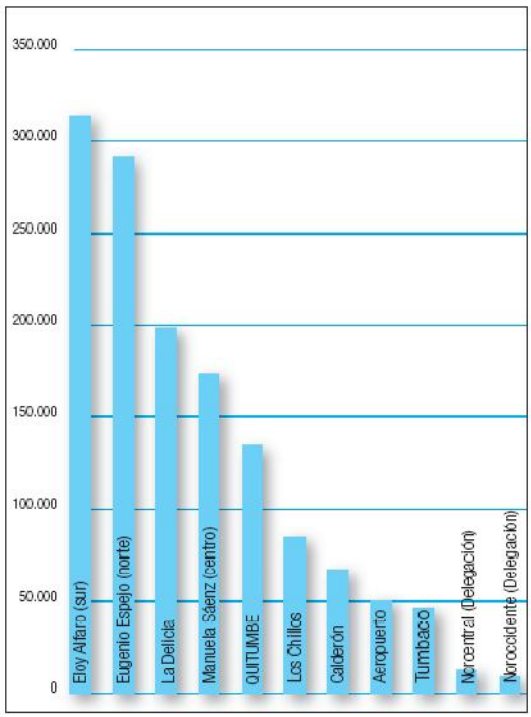


GRAFICO 2.5

Concentración de la Población en Edad de Trabajar PET



Fuente: DMPT Fuente: DMPT – MDMQ. INEC Censo 2001 – MDMQ. INEC Censo 2001.

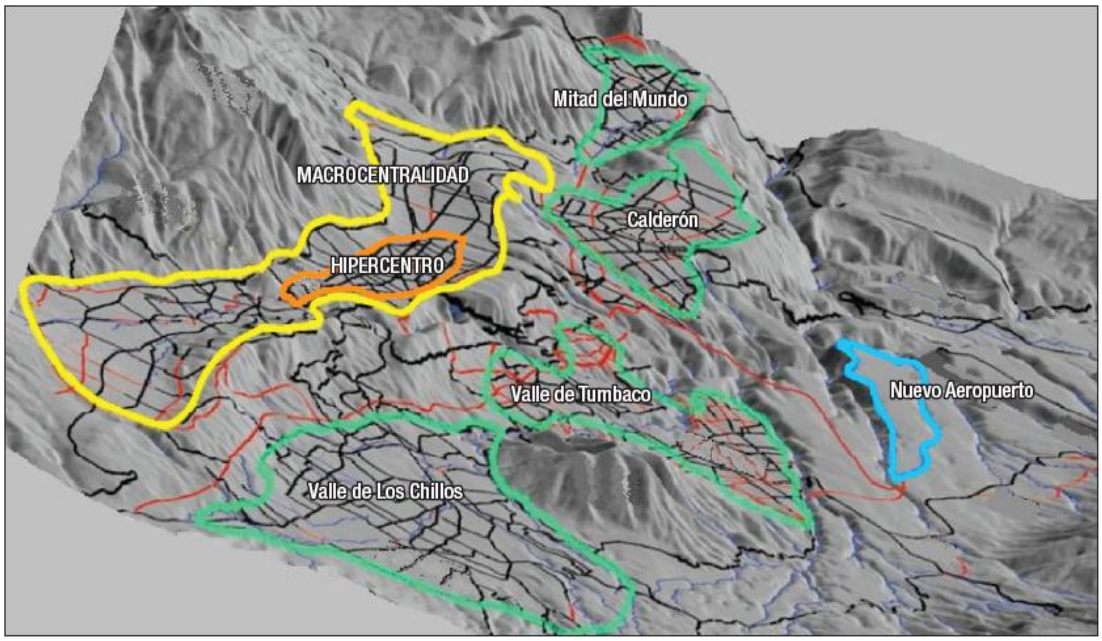
Pese a los errores e imprecisiones que pudiesen tener estos valores, el hecho de que en el distrito exista una hipercentralidad socio económica, no se pone en tela de juicio.

El denominado hipercentro se encuentra dentro de la macro centralidad de Quito, es aquí donde los índices de concentración de población y equipamientos son aún más elevados. De igual forma, el grado de concentración de actividades económicas es significativamente más elevado en el hipercentro que en el resto de zonas del Distrito. Cabe destacar que en conjunto, las dos zonas

mencionadas son los puntos urbanos que generan o reciben una mayor de número de viajes.

MAPA 2.8

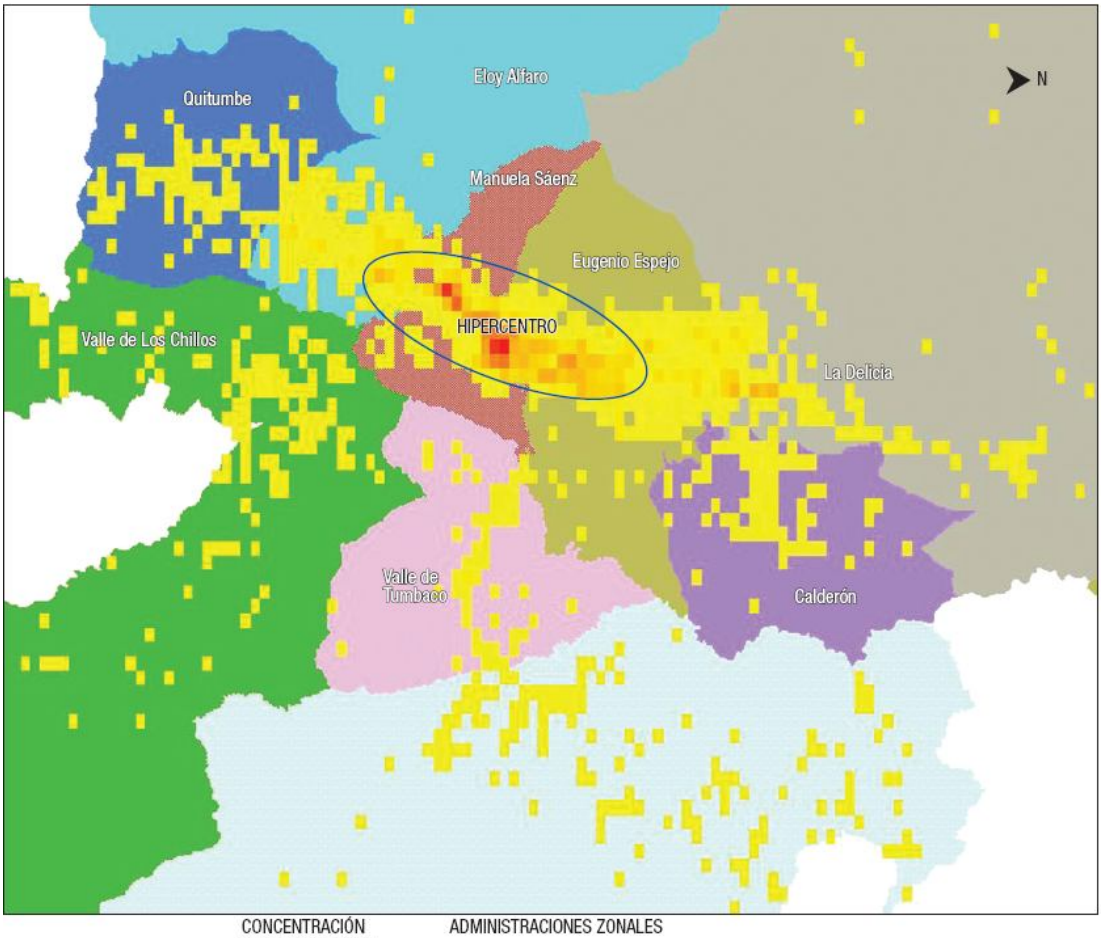
Macrocentralidad del DMQ y el Hipercentro de Quito



Elaboración: DMT – 2008. Fuente: DMPT – IRD – MDMQ. SRI – MDMQ.

MAPA 2.9

Concentración de equipamientos, servicios y empresas en el DMQ



Elaboración: DMT – 2008. Fuente: DMPT – IRD – MDMQ. SRI – MDMQ.

2.2.2 Características del Sistema de Transporte

Antes de detallar los elementos que forman parte del sistema de transporte, es necesario saber y comprender los antecedentes que dieron lugar a la formación del actual modelo de servicio de transporte en el distrito.

2.2.2.1 El transporte en el Ecuador

El Servicio de Transporte en el Ecuador comenzó a tomar forma en la administración del Doctor Isidro Ayora, Presidente de la Republica (1929 – 1931), cuando se crea el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones que también abarcó a la Agricultura y Fomento. Este Ministerio tuvo como funciones globales el estudio, construcción, explotación, conservación y financiamiento de las obras públicas; la vigilancia de las obras municipales; el progreso del comercio en todos sus ramos; además fomentó la producción agrícola e industrial y su transporte.

> *En lo referente al transporte, las funciones especificas que cumplía esta Cartera de Estado fueron la construcción y mantenimiento de caminos y ferrocarriles; la construcción de obras portuarias, marítimas, fluviales y canales de navegación.* [22]
>
> *El 9 de julio de 1929, la Asamblea Nacional promulga la Ley de Régimen Político-Administrativo y por Decreto Supremo No. 92, se produce la creación definitiva del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, nombrándolo como ente responsable de la ejecución de obras viales en el país, para lo cual se implementó la estructuración orgánico-funcional correspondiente. Esta decisión sería ratificada el 15 de octubre de 1984, en el gobierno del Presidente León Febres Cordero por su Ministro de Obras Públicas, el Ing. Alfredo Burneo, mediante el Acuerdo Ministerial No. 037*

[22] MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS, Reseña histórica, http://www.mtop.gov.ec/historia_mtop.php?cat=6, julio 2010.

que declara como fecha oficial del Ministerio de Obras Públicas, al 9 de julio.[23]

A partir de su creación, se contaba con un organismo gubernamental de alto nivel encargado de la ejecución de proyectos viales de integración nacional; pero no solamente la obra vial fue planificada y ejecutada desde el Ministerio de Obras Públicas, este también se involucró en la ejecución de trabajos concernientes a ferrocarriles, correos y telecomunicaciones.

Actualmente este Portafolio maneja cuatro Subsecretarías, ya que el 15 de enero del 2007, el Presidente de la República, Rafael Correa, mediante Decreto Ejecutivo 053, cambia su estructuración y crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Las con cuatro Subsecretarías son la de Obras Públicas Y Comunicaciones; la de Transporte Vial Y Ferroviario; la de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y la de Aeropuertos y Transporte Aéreo.

Como nota final, cabe destacar que la referencia legal más antigua sobre el tema, corresponde a la "Ley Sobre Caminos Vecinales", promulgada en agosto de 1869, en el gobierno del Dr. Gabriel García Moreno.

La concentración de la población en grandes ciudades o grandes áreas metropolitanas ha supuesto la necesidad de dotación de un transporte colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana

[23] Natalia RUBIO, *El servicio de transporte en Quito capital del Ecuador*, p. 15, 2009.

de éstas. En los últimos años en los grandes núcleos urbanos de Ecuador se ha procedido a la implementación de diferentes tipos de transporte público para el traslado de la población.

2.2.2.2 La historia del transporte en Quito: gestión del transporte en la ciudad

Cronológicamente, los hechos que precedieron y dieron forma al actual modelo de gestión del tránsito, transporte y movilidad en el DMQ, se llevaron a cabo de la siguiente manera:

- En 1983, se crea la Empresa Municipal de Transporte (Rutas y Terminal Terrestre).
- En 1985, el Gobierno Nacional crea la Unidad Ejecutora del Transporte, que desarrolla un plan de transporte para Quito y provee de 200 buses articulados para Quito y Guayaquil, 100 para cada ciudad.
- En 1990, el Gobierno Nacional compra locomotoras en un intento por recuperar el ferrocarril, además dota de transporte fluvial a Guayaquil.
- En 1991, se crea la Unidad de Estudios de Transporte (Estudios de Diagnóstico y Propuesta Proyecto Trolebús).

- En 1993, el Municipio de Quito demandó del estado la transferencia de la competencia de varios servicios, entre ellos, el transporte. Este hecho se pudo llevar a cabo ya que la "Ley Especial de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito" (Ley No.046 de R.O. 345) le otorga al MDMQ la facultad de planificar, regular y coordinar todo lo relacionado con el transporte público y privado.

- En 1995, el Municipio de Quito crea la Unidad de Planificación y Gestión del Transporte UPGT. Esta entidad impulsa el plan de racionalización de transporte público y se implementa el sistema de transporte Trolebús bajo los conceptos BRT, en 1996.

- En 1999 mediante reforma constitucional se establece la posibilidad de transferir a los municipios la competencia del tránsito y el transporte terrestre. Además en ese año, en base a la Constitución y la Reforma a la Ley del Régimen Municipal, asumieron la competencia Cuenca, Guayaquil, y Loja.

Es así como se fueron desarrollando las entidades que actualmente están a cargo de la gestión del tránsito, transporte y movilidad en el DMQ. Entidades que con el apoyo de la

municipalidad, en Mayo del 2002, aprobaran el Plan Maestro de Transporte y Vialidad que define la política institucional, plantea las estrategias y propone el desarrollo de programas y proyectos de movilidad con un alcance de 20 años.

2.2.2.3 Marco Legal e Institucional de la Gestión Pública de los sistemas de transporte en el Ecuador

A continuación se presenta el modelo de gestión que norma para todo el país en base a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y complementada con las leyes de Compañías y de Cooperativas.

CUADRO 2.7

Gestión Pública de los sistemas de transporte en el Ecuador

Competencia	Nacional	Provincial
- Autoridad	Comisión Nacional del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial	Consejos Provinciales de Tránsito
- Planificación		
- Políticas		
- Tarifas		
- Registro	Dirección Nacional de Tránsito	Dirección Provincial de Tránsito
- Control		
- Matrículas		
- Planificación	----------	Comisión de Tránsito del Guayas
- Gestión		
- Control		
- Matrículas		
- Creación empresas de transporte	Superintendencia de Compañías	Delegación Provincial
- Creación de cooperativas de transporte	Dirección Nacional de Cooperativas	Delegación Provincial
- Provisión de infraestructura de transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Gobiernos Provinciales

Fuente: Dialogo Regional en Transporte Urbano: Región Andina, 2005 (Actualizado 2010).

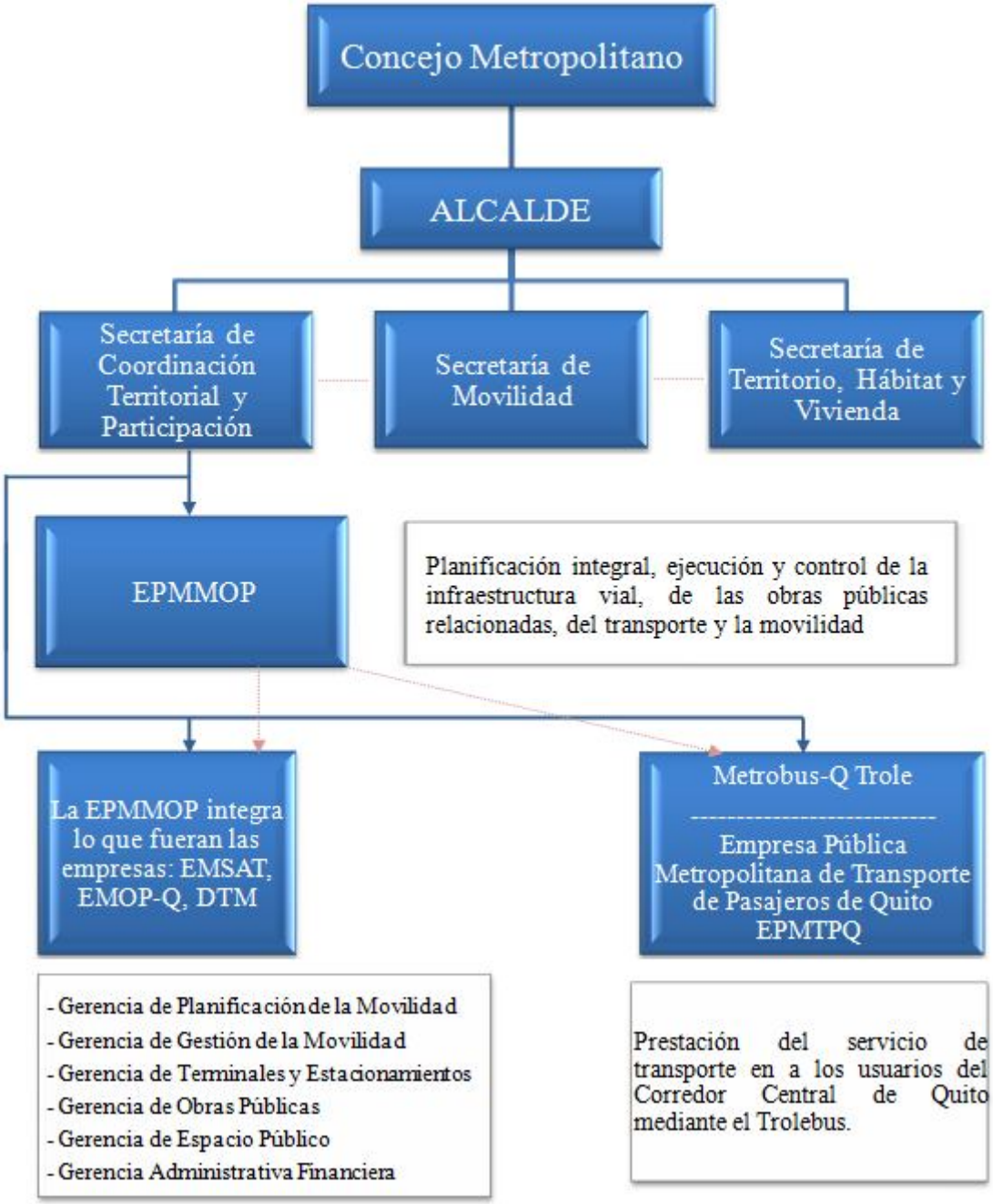
2.2.2.4 Marco Legal e Institucional de la gestión del transporte y movilidad en Quito

A partir del año 1993, cuando el Municipio de Quito reclamó del Estado, la transferencia de la competencia de varios servicios, entre ellos, el transporte, tránsito y movilidad. La administración de estos se la hace a través de la municipalidad y sus empresas; y se la maneja en cuatro etapas o ejes, que son: planificación, provisión de

infraestructura y financiamiento, prestación de los servicios y la etapa de control y fiscalización

GRAFICO 2.6

Organigrama institucional del MDMQ: Transporte y Movilidad



Fuente: EPMMOP 2010.

- Planificación

La planificación es llevada a cabo por la Unidad de Planificación y Gestión del Transporte, desde su creación en 1995. Esta unidad primero pasó a formar parte de la EMSAT, entidad que en 2008 se integraría a la EPMMOP mediante ordenanza municipal 0251, junto a la Dirección Metropolitana de Transporte y Vialidad (DMT).

- Provisión de Infraestructura y Financiamiento

La importancia económica, social y política que tiene la ciudad de Quito dentro de la Provincia de Pichincha y también del país, además de su gran extensión; implica que las tareas referentes al transporte sean compartidas entre el Gobierno Central, el Gobierno Local y la Prefectura (Gobierno de la Provincia). Es así como el Ministerio de Obras Públicas es el responsable de la red vial nacional, mientras que el Honorable Concejo Provincial de Pichincha es responsable de la red vial provincial. Por otro lado, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas es la responsable de la construcción y el mantenimiento de la infraestructura; es decir, vías, aceras, equipamientos urbanos de transporte, etc.

La ejecución de estas obras se realiza tanto con recursos propios, como con créditos de organismos nacionales

e internacionales como el Banco del Estado, La Corporación Andina de Fomento, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, entre otros.

- Prestación de Servicios

Los proveedores de servicio de transporte son organizaciones privadas, constituidas bajo formas de personería jurídica, compañías y cooperativas. La red convencional de transporte está conformada por 134 líneas convencionales de transporte público operadas por 2624 buses urbanos, mientras que la Red Metropolitana de Transporte se compone de 46 líneas interparroquiales operadas por 676 buses de servicio microregional.[24]

En cuanto a la relación de la Red Integrada de Transporte con las redes: Convencional y Metropolitana, se destaca que esta relación es cada vez más cercana y articulada, ya que se ha ido construyendo un Sistema Integrado que facilita la movilidad a nivel de todo el Distrito Metropolitano.

A estas redes se suma el parque automotor de taxis, el mismo que ha tenido un crecimiento acelerado, frente a la falta de una adecuada planificación, generando un desequilibrio

[24] EPMMOP: GERENCIA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD, *Red Convencional de Transporte*, http://www.emsat.gov.ec/ZT_red_convencional.html, julio 2010.

entre la oferta y demanda del servicio de taxis, llegándose a determinar que existe una sobreoferta de taxis.

Es más según cifras de la Gerencia de Gestión de la Movilidad (Ex EMSAT), Quito que cuenta con 1'551.2 54 habitantes, requiere de 4654 taxis, a pesar de esto; actualmente se encuentran autorizados 8778 automóviles dentro de 214 operadoras de taxis.

La distribución tanto de operadoras como de vehículos, dentro del distrito, se da de la siguiente manera: En el área urbana de Quito existen 204 operadoras con 8534 vehículos habilitados, la mayoría de estos se localiza en el Centro, Centro Norte y Centro Sur de la ciudad; mientras que en las Parroquias del Distrito Metropolitano existen 10 operadoras con 244 vehículos habilitados.

Por otro lado, a más de los vehículos autorizados para la prestación del servicio de taxis, se estima que en Quito son alrededor de 4500[25] los vehículos que ilegalmente prestan este servicio, ya sea dentro de los denominados "taxis ejecutivos" o dentro de las nuevas compañías de transporte.

[25] EPMMOP: GERENCIA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD, *Transporte Comercial: Taxis*, http://www.emsat.gov.ec/ZT_taxis.html, julio 2010.

- Control y Fiscalización

El control del sistema de tránsito y transporte, así como la matriculación le corresponde a la Policía Nacional. Mientras que la fiscalización operacional y de provisión de infraestructura, está a cargo del Municipio con la EPMMOP y sus gerencias de Gestión de La Movilidad y la de Obras Públicas (Ex Empresa Metropolitana de Servicios de Administración de Transporte -EMSAT-).

El control sobre la contaminación del aire y el ruido, incluido en el sistema de transporte, le corresponde a la Corporación Municipal para el Mejoramiento del Aire de Quito, CORPAIRE. Esta entidad también se encarga de la Revisión Técnica Vehicular, la misma que se efectúa con la participación del sector privado y tiene como objetivo primordial garantizar las condiciones de seguridad de los vehículos y comprobar que cumplan con las normas técnicas vigentes

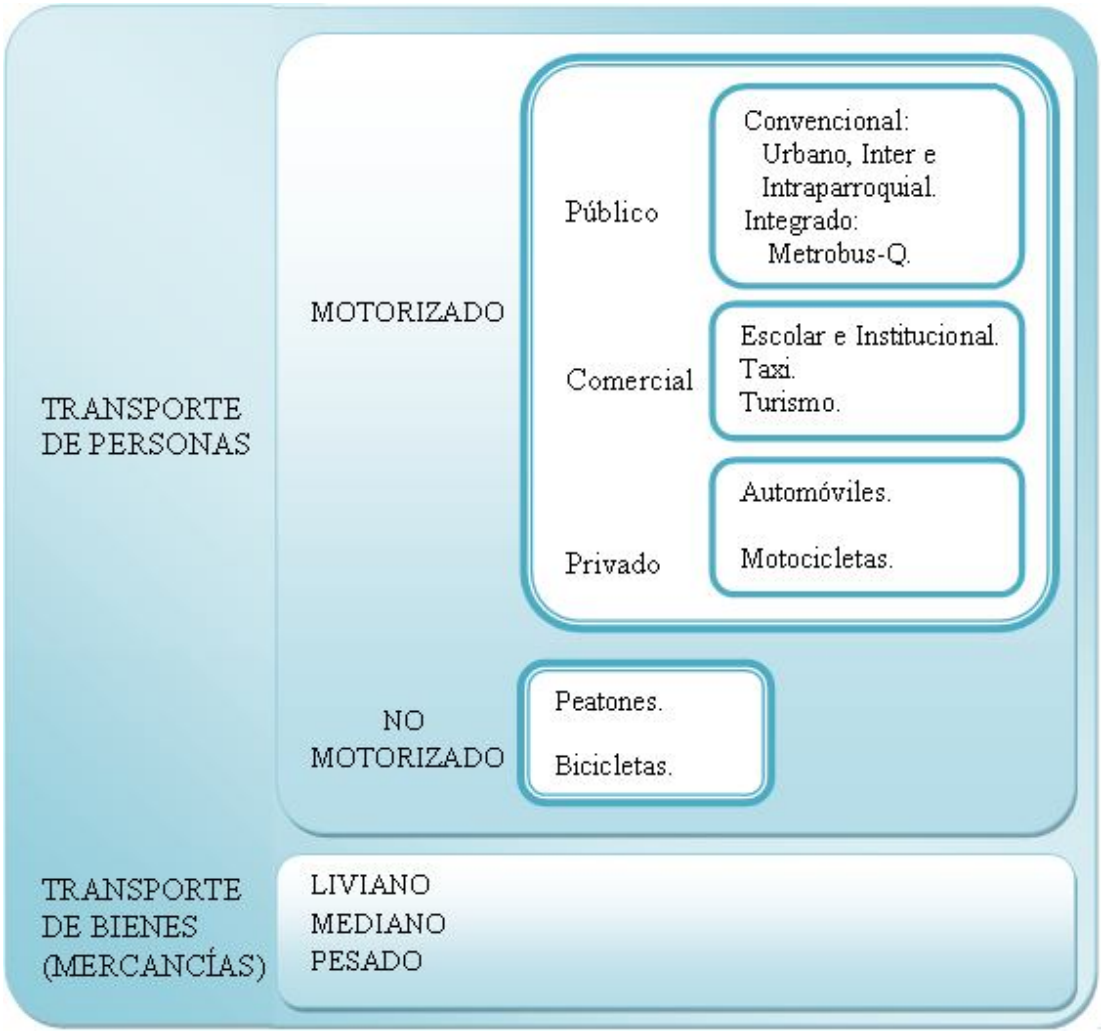
En cuanto al aire, la Red Monitoreo Atmosférico, REMMAQ; diariamente monitorea la calidad del aire en la ciudad, con estaciones remotas equipadas con equipos automáticos.

2.2.2.5 Tipos de transporte en el Distrito Metropolitano de Quito

Siendo el transporte es el principal componente de la movilidad, cabe detallar como éste se ha estructurado dentro de la ciudad, es decir qué medios se utilizan para el desplazamiento de personas y mercancías tanto en modos motorizados, como no motorizados. Es así que debido a las condiciones físicas de la ciudad y a las largas distancias que deben recorrerse, se ha generalizado el uso de los modos motorizados, constituyéndose en un elemento básico para la movilización; mientras que los modos no motorizados cubren los desplazamientos menores, siendo la caminata el principal medio de transporte ya que la bicicleta es utilizada principalmente para fines recreativos.

GRAFICO 2.7

Estructura el sistema de transporte en la ciudad



Fuente: Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009 – 2025.

Pese al crecimiento acelerado del parque automotor dentro del distrito, destinado al uso privado; el transporte público sigue siendo el principal modo de transporte motorizado que usan los capitalinos para desplazarse. Se estima que el 30% de los habitantes de la capital, tienen acceso al transporte privado; mientras que el 70% usan otros medios de transporte, tanto motorizados (transporte público), como no

motorizados (caminata y uso de bicicleta, que representan aproximadamente el 15% del total de desplazamientos que se realizan en el DMQ).

A continuación se detalla el porcentaje de participación que tiene los distintos sistemas de transporte que cubren la demanda actual de transporte público generada en la capital.

CUADRO 2.8

Porcentaje de participación de los sistemas de transporte público dentro del DMQ

TRANSPORTE PÚBLICO		% Participación	Total (%)
Sistema Integrado Metrobús-Q	Trolebús	12	24
	Ecovía	4	
	Corredor Central Norte	8	
Sistema Convencional	Urbano	57	76
	Interparroquial	19	

Fuente: Proyecto de modernización del sistema de recaudo y apoyo a la operación del transporte Metrobús-Q: Bases y especificaciones técnicas, 2009.

En cuanto al transporte público y como ya se mencionó, dentro del distrito éste está conformado mayoritariamente por la Red Convencional de Transporte y la Red Metropolitana de Transporte, que constan de diferentes modelos de unidades de transporte como son el bus tipo, el bus especial y en menor cantidad el bus popular, cada uno de estos con sus respectivas características.

Estas líneas y flotas se encuentran en proceso de reestructuración, en la medida de la evolución que está teniendo la red integrada de transporte. Es por eso que se está intentando realizar cambios en la administración territorial de estas redes, conjuntamente con la uniformización de flotas.

Esta red integrada recibe el nombre de Sistema Metropolitano de Transporte Público Integrado de Quito (METROBÚS-Q), que es uno de los programas fundamentales del Plan Maestro de Transporte y Vialidad y que está en plena ejecución.

> *La Red Integrada de Transporte Público de Quito, está formada por corredores de transporte masivo de pasajeros localizados en los ejes viales longitudinales principales de la ciudad y periféricos metropolitanos; el sistema se complementa con servicios transversales, alimentadores y vecinales, operando bajo el concepto BRT (Bus Rapid Transit), con una integración física mediante un sistema de paradas preestablecidas, estaciones de transferencia y terminales donde estos buses de gran capacidad, realizan viajes desde las estaciones de transferencia hacia los barrios periféricos de la ciudad y viceversa. Destacándose que la integración no solo es física, sino tarifaria, a través de un boleto único con pasajes diferenciados según el tipo de usuario y servicio.*[26]

Las líneas de transporte que conforman esta red son la Línea Verde o Corredor Central Trolebús, la Línea Roja o Corredor Nororiental Ecovía y por la Línea Azul o Corredor Central Norte.

El Trolebús constituye el eje central del Sistema Integrado y ha sido uno de los proyectos más exitosos de los últimos años en Quito. Entró en funcionamiento el 5 de Diciembre de 1995 y la inversión

[26] EPMDUQ (Ex-innovar), op. cit., p. 6.

para la construcción de su infraestructura estuvo a cargo tanto del Gobierno Central como del Local. Su operación está a cargo del Municipio por medio de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ).

> *Mientras que la Ecovía toma forma a partir de estudios efectuados en 1998, con la colaboración de expertos brasileños en el marco del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), cuando se determina la necesidad de implementar el Sistema Integrado de Transporte en la Avenida 6 de Diciembre, en vista del incremento de la demanda en ese sector.*[27]

La inversión para la construcción de la infraestructura de la Ecovía fue asumida en su totalidad por el Municipio, además se otorgó a la empresa privada la operación del corredor Ecovía.

La tercera línea de transporte que conforma el sistema integrado corresponde al Corredor Central Norte, que inició sus operaciones en noviembre de 2004 con la ruta Seminario Mayor – La Ofelia, este servicio de transporte merece atención especial, ya que es la principal y de hecho la única línea de transporte que atraviesa a la Avenida América en toda su extensión.

[27] EPMMOP: GERENCIA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD, Transporte Comercial: Taxis, http://www.emsat.gov.ec/ZU_ ecovia_1.html, julio 2010.

CUADRO 2.9

Características del Sistema Integrado METROBÚS-Q

Corredor	Nombre	Operador	Tipo de unidad	Sistema	Sistema alimentador		
				Flota	Código	Nombre	Flota
Verde	Trolebús	EPMTPQ	Trolebuses	113			
					AN10	La Y – Cotocollao	92
					AN30	La Y – Rumiñahui	
					AN40	La Y – Kennedy	
					AN50	La Y - Comité del Pueblo	
					AN60	La Y – Laureles	
					AS10	Recreo – Solanda	
					AS20	Recreo – Chillogallo	
					AS30	Recreo - Oriente Quiteño	
					AS40	Recreo - Lucha de los	
					MV03	Morán Valverde - Girón de	
					MV04	Morán Valverde - Cdla.	
					MV05	Morán Valverde -	
					MV07	Morán Valverde - Héroes	
					MV08	Morán Valverde - Cdla. del	
					MV09	Morán Valverde - San	
Rojo	Ecovía	EPMTPQ	Buses	42			1
					RC04	Nayón	5
					RC 05	La Luz	4
					RC 06	Monteserrín	2
					RC 07	Zámbiza	3
					RC 11	6 de Julio	6
					RC 14	Agua Clara	6
						San Juan de Cumbayá	4
						Integración trole	3
						Comité del Pueblo	5
Azul	Central		Buses	74			
		Catar	Bus tipo		Q024	Carcelén Bajo – Ofelia	6
		Catar	Bus tipo			Carcelén Alto – Ofelia	6
		Catar			---	**RUTAS REMANENTES**	94
		Conetra	Bus tipo		Q025	Carapungo – Ofelia	12
		Conetra	Bus tipo		Q039	Santa María de Cotocollao -	9
		Conetra	Bus tipo		Q051	Atucucho - C. del Pueblo	17
		Conetra	Bus tipo		Q053	El Placer - San Gabriel	9
		Conetra	Bus tipo			Atucucho – Ofelia	5
		Conetra			---	**RUTAS REMANENTES**	56
		Globaltrans	Bus tipo		P004	San Antonio – Ofelia	25
		Globaltrans	Bus tipo		P008	Calderón – Ofelia	7
		Globaltrans	Bus tipo		Q007	Zavala – Ofelia	7
		Globaltrans	Bus tipo		Q017	Colinas del Norte – Ofelia	10
		Globaltrans	Bus tipo		Q018	Roldós – Ofelia	8
		Globaltrans	Bus tipo		Q021	Pisulí – Ofelia	9
		Globaltrans	Bus tipo		Q041	Mena del Hierro - parada	4
		Globaltrans	Bus tipo			Planada – Ofelia	8
		Globaltrans	Bus tipo			La Pampa – Ofelia	5
		Globaltrans	Bus tipo			Calacalí – Ofelia	6
					---	**RUTAS REMANENTES**	107
3		Buses articulados		116	Rutas	41	284
		Trolebuses articulados		113		(RUTAS REMANENTES)	257

FUENTE: EPMMOP 2010.

2.2.2.6 Tipos de transporte en la Avenida América

En cuanto al transporte, en la Avenida América ofrecen sus servicios tanto el Sistema Integrado, como el Sistema Convencional.

2.2.2.6.1 Sistema Integrado (Corredor Central Norte)

Este sistema de transporte masivo atraviesa las estaciones Marín Chillos, Ofelia y Carcelén, y tiene 22 km de ruta troncal.

La Inversión para infraestructura fue realizada por el Municipio y se construyeron 12,8 km de carriles exclusivos con carpeta de hormigón, así como 3 intercambiadores de tráfico: Mariana de Jesús, Naciones Unidas y Plaza Benalcázar (La Y); con repavimentación de carriles laterales.

En cuanto a la flota, la inversión estuvo a cargo de la empresa privada con 74 buses articulados Euro II y Euro III y 135 buses convencionales para servicios complementarios. Con esto se logró retirar del sistema 336 buses convencionales. La Línea Azul que recorre el carril exclusivo de las avenidas Diego de Vásquez, De La Prensa y América, tiene una cobertura de aproximada de 190.000 pasajeros diarios y su administración está a cargo de operadores privados organizados bajo formas modernas de asociación, incluida la figura de fideicomisos.

2.2.2.6.2 Sistema Convencional

Existen 20 compañías de transporte que pertenecen a la red convencional y que en algún punto atraviesan la Avenida América, estas compañías tienen a su cargo 39 rutas y prestan el servicio de transporte con 568 buses.

CUADRO 2.10

Operadoras de transporte que prestan sus servicios en la Av. América o en alguno de sus tramos (Sistema Convencional)

Nombre de la Operadora		Nombre Ruta	Número de Buses	Total de Buses	Total de Rutas
1	TransAlfa S.A.	Comuna - Obrero Independiente	14	42	3
		Comuna - Eloy Alfaro de Puengasí	7		
		Primavera - Balcón del Valle	21		
2	Cooperativa de Transportes Mariscal Sucre	Universidad Central – Focalpi	17	17	1
3	Empresa de Transportes Lujoturissa S.A.	La Victoria - Universidad Central	12	24	2
		Cutuglahua - Universidad Central	12		
4	Compañía de Transportes 21 de Julio Cia. Ltda.	Colegio Mejía – Chorrera	4	13	2
		Chorrera - Tejar – Bolivia	9		
5	Sociedad Anónima de Transporte Ejecutivos del Sur TESUR S.A.	Mariana de Jesús - Chillogallo - La esperanza	23	120	4
		Estadio Olímpico - Chillogallo - Cristo Rey	19		
		Terminal Ofelia - Seminario Mayor	74		
		Anden de Transferencia Seminario Mayor - El Placer	4		
6	Compañía de Transportes Latinos TransLatinos S.A.	Universidad Central - Guajalo - Pueblo Unido	13	13	1
7	Empresa de Transporte Urbano S.A.	La Gasca - Barrio Nuevo	26	26	1
8	Compañía servicio Ecuatoriano de Transporte Secuatrans C.A.	Universidad Central - Ciudadela del Ejército	18	18	1
9	Compañía de Transporte Quiteño libre S.A.	Carapungo – Marín	21	21	1
10	Compañía Transporsel C.A.	San Juan - San José de Moran - El Ejido	nn	nn	2
		Nuevo Amanecer - Luz y Vida - El Jardín	nn	nn	
11	Alborada Compañía de Transportes S.A.	La Bota - El churo	12	12	1
12	Cooperativa de Transporte Urbanos Bellavista	Toctiuco - San Juan – Pintado	16	16	1
13	Compañía Atahualpa	Batan - Colmena - Santa Lucía	12	12	1
14	Compañía Anónima de Transportes Urbanos Victoria	La Gasca - Oriente Quiteño	16	16	1

Nombre de la Operadora		Nombre Ruta	Número de Buses	Total de Buses	Total de Rutas
15	Compañía Vencedores de Pichincha S.A.	Universidad Central – Atacazo	10	69	6
		Universidad Central – Caupicho	19		
		Bellavista - Yaguachi - Jesús del Gran Poder - Nueva Aurora	12		
		Yaguachi - Vencedores de Pichincha	8		
		Universidad Central - El Rocío de Guamaní	13		
		Universidad Central - El Rocío de Guamaní - La Trinidad	7		
16	Compañía de Servicios múltiples 15 de Agosto "ServiAgosto" S.A.	Plaza Artigas - Libertad de Chillogallo	13	27	2
		Plaza Artigas - Buenaventura de Chillogallo	14		
17	Compañía de Transporte Planeta "TransPlaneta" S.A.	Universidad Central - Guajaló - Quitus Colonial	10	33	3
		Universidad Central - Guajaló – Plywood	13		
		Las Casas - Universidad Central – Monjas	10		
18	Compañía de Transporte San Francisco de Chillogallo S.A.	Universidad Central - Girón - Santa Clara	12	24	2
		Universidad Central - Mena 2	12		
19	Compañía de Transporte Urbano Distrito del Sur DISUTRAN S.A.	San Gabriel - Universidad Central – Quitumbe	18	45	3
		San Vicente de las Casas - El Trigal - Universidad Central – Quitumbe	4		
		Las Casas - Nueva Aurora – Khon	23		
20	Compañía de Transporte de Pasajeros Juan Pablo II	Universidad Central - La Isla	20	20	1
	TOTAL:		**568**	**568**	**39**

Fuente: EPMMOP 2010.

CUADRO 2.11

Infraestructura vial sobre el eje

Tramo	Calles	# Semáforos	# Paradas Bus Convencional	# Paradas Metrovía (CCN)	Número de Carriles
1	Calle José Riofrío (N 15) Calle Buenos Aires (N 16)	2	0	0	3 Carriles
2	Calle Buenos Aires (N 16) Calle Rio de Janeiro (N 17)	2	0	0	3 Carriles
3	Calle Rio de Janeiro (N 17) Calle Bogotá (N 17A)	2	0	1	3 Carriles
4	Calle Bogotá (N 17A) Calle Caracas (N 17B)	0	0	0	3 Carriles
5	Calle Caracas (N 17B) Calle Santiago (N 17C)	2	0	0	3 Carriles + 1(Estacionamiento)
6	Calle Santiago (N 17C) Calle Asunción (N18)	4	0	0	3 Carriles + 1(Estacionamiento)
7	Calle Asunción (N18) Calle Portoviejo (N 19)	2	0	0	3 Carriles
8	Calle Portoviejo (N 19) Calle 18 de Septiembre (N 20)	1	0	0	3 Carriles
9	Calle 18 de Septiembre (N 20) Bolivia	3	0	1	3 Carriles
10	Bolivia Alfredo Pérez Guerrero	3	0	0	2 Carriles Superiores + 1 Carril exclusivo CCN + 3 Carriles Inferiores.
11	Alfredo Pérez Guerrero San Gregorio	3	0	0	6 Carriles Superiores
12	San Gregorio Gil Ramírez Dávalos	6	2	0	3 Carriles Superiores + 1 Carril Exclusivo + 5 Carriles Inferiores.

Tramo	Calles	# Semáforos	# Paradas Bus Convencional	# Paradas Metrovía (CCN)	Número de Carriles
13	Gil Ramírez Dávalos Fray Antonio de Marchena	7	2	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
14	Fray Antonio de Marchena Alonso Mercadillo (La Gasca)	10	0	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos
15	Alonso Mercadillo (La Gasca) Cristóbal Colon	11	0	Estación Transferencia	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
16	Cristóbal Colon Luis Mosquera Narváez	6	0	0	4 Carril Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
17	Luis Mosquera Narváez General Vicente Aguirre	0	0	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
18	General Vicente Aguirre Diego Méndez	0	0	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
19	Diego Méndez Selva Alegre	2	0	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
20	Selva Alegre Diego de Atienza	4	0	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
21	Diego de Atienza Bartolomé de las Casas	6	0	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
22	Bartolomé de las Casas Cristóbal de Acuña	4	0	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
23	Cristóbal de Acuña Pascual de Andagoya	0	0	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
24	Pascual de Andagoya Pasaje Sin Nombre	2	0	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
25	Pasaje Sin Nombre Calle Cuero y Caicedo (N 30A)	4	0	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN

Tramo	Calles	# Semáforos	# Paradas Bus Convencional	# Paradas Metrovía (CCN)	Número de Carriles
26	Calle Cuero y Caicedo (N 30A) Calle Murgeón (N 31)	2	0	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
27	Calle Murgeón (N 31) Calle San Gabriel (N 31A)	3	1	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
28	Calle San Gabriel (N 31A) Avenida Mariana de Jesús (N 32)	10	1	1	5 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN + 2 Carriles Inferiores.
29	Avenida Mariana de Jesus (N 32) Atahualpa	6	1	0	3 Carriles Superiores
30	Atahualpa Calle Rumipamba (N 34)	5	1	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN + 2 Carriles Inferiores
31	Calle Rumipamba (N 34) Calle Lallement (N 34B)	8	0	1	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
32	Calle Lallement (N 34B) Abelardo Moncayo	6	0	1	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
33	Abelardo Moncayo Calle Veracruz (OE 3C)	8	1	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
34	Calle Veracruz (OE 3C) Calle Francisco Hernández (OE 3D)	6	0	1	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
35	Calle Francisco Hernández (OE 3D) Calle Mañosca (N 36)	6	0	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Metrobús + 2 Carriles Inferiores
36	Calle Mañosca (N 36) De la Republica	8	0	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN + 2 Carriles Inferiores
37	De la Republica Avenida Naciones Unidas (N 37)	7	0	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN + 2 Carriles Inferiores
38	Avenida Naciones Unidas (N 37) Calle Barón Carondelet (N 37B)	7	1	0	4 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN + 2 Carriles Inferiores

Tramo	Calles	# Semáforos	# Paradas Bus Convencional	# Paradas Metrovía (CCN)	Número de Carriles
39	Calle Baron Carondelet (N 37B) Calle Juan Villalengua (N 38)	7	1	0	6 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
40	Calle Juan Villalengua (N 38) Juan Diguja	8	0	0	6 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
41	Juan Diguja Calle Voz Andes (OE 2)	9	0	1	6 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN
42	Calle Voz Andes (OE 2) Avenida 10 de Agosto	3	1	0	6 Carriles Superiores + 2 Carriles Exclusivos CCN + 2 Carriles Inferiores

Elaboración: Autores, 2010.

2.2.3 Características del Patrón de Flujos

2.2.3.1 La movilidad en el DMQ: Situación actual, tendencias

2.2.3.1.1El transporte motorizado de personas

Según el PMM, en el DMQ se producen diariamente un total de 1,6 millones de viajes en transporte privado (TPr) y 2,9 millones en transporte público (TP). Es más, la partición modal (movilización de las personas mediante el uso de distintos modos de transporte, sean públicos o privados) de los viajes motorizados se encuentra en el orden de 64% para el transporte público (incluyendo los viajes en transporte escolar) y 36% para el transporte privado, datos que han ido variando desde 1998 (80% TP – 20% TPr) en favor del transporte privado. Esto se da debido al crecimiento acelerado del parque

automotor y la falta de aplicación de medidas de racionalización del uso del vehículo de transporte privado, además de las deficiencias del transporte público y de la dispersión con baja densidad en la ocupación del suelo.

Las tendencias registradas en el PMM, muestran que los viajes en transporte público están disminuyendo en una proporción promedio del 1,44% anual, e inversamente y de mantenerse las condiciones actuales, los viajes en transporte privado crecerían en esa misma proporción. De esta manera, al año 2025 (año horizonte del PMM), el 59% de los viajes se realizarían en transporte privado y el 41% en transporte público. Esto quiere decir que la demanda de viajes en TPr se incrementaría 4 veces, mientras que la del TP apenas 1,5 veces.

Es más, si se consideran las distancias de recorrido promedio, la situación se torna aún más desfavorable, ya que se estima que los viajes en TPr se incrementarán 8,7 veces, mientras que en TP sólo 2,7 veces.

> *De mantenerse esas tendencias y las actuales condiciones de la gestión de los desplazamientos, los problemas se agravarían de tal manera que sería inviable tener una movilidad adecuada, debido principalmente a la sobre ocupación de la red vial principal, en especial en el hipercentro y zonas adyacentes y sus respectivos accesos.*[28]

[28] Municipio del DMQ, PMM 2009-2025, op. cit., p. 22.

- **Tendencias del transporte motorizado de personas en el DMQ al año 2025**

GRAFICO 2.8
Evolución en porcentaje de los viajes motorizados 1998-2025

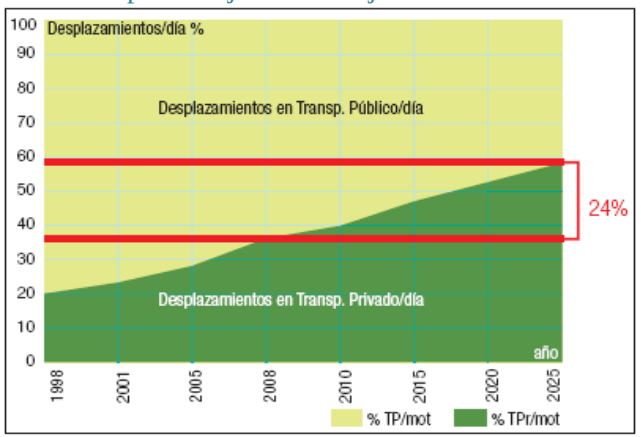


GRAFICO 2.9
Evolución del número de viajes motorizados 2005-2025

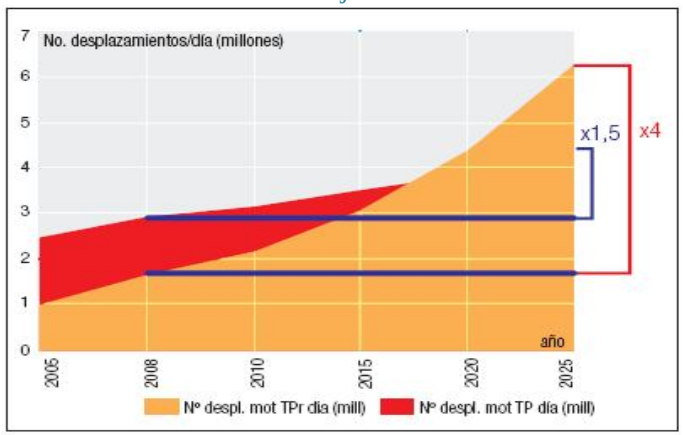
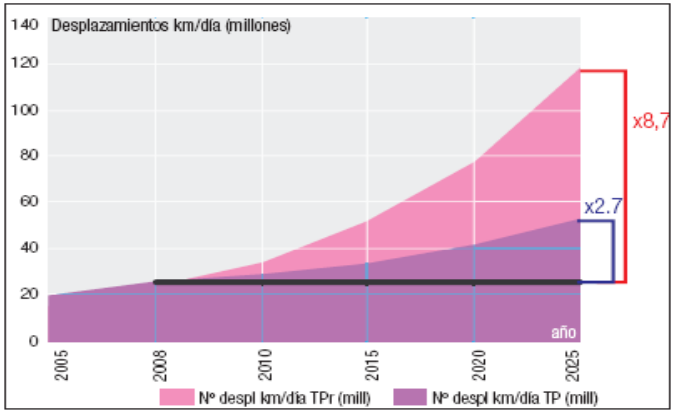


GRAFICO 2.10
Evolución de distancias promedio de Viajes motorizados en Km/día 2005 - 2025



Fuente: DMT – 2008.

2.2.3.1.2 El parque vehicular

El principal factor que influye en el incremento de las congestiones de tráfico, es la alta presencia de vehículos privados en las vías de la ciudad. En el PMM, se ponen de manifiesto datos y cifras que muestran que entre los años 2002 y 2008, el parque automotor del distrito creció alrededor del 45,5%, pasando de 273.764 a 398.000 vehículos aproximadamente. También se indica que el parque automotor tiene un incremento anual de aproximadamente 30.000 vehículos, es decir un promedio del 6,5% cada año. De mantenerse la tendencia actual, al año 2025 el número de vehículos respecto del 2008 se triplicaría, pasando de 398.000 a 1'290.000 vehículos.

Por otro lado, la tasa de motorización se incrementó en un 28,5% durante el mismo período, desde 145 vehículos por cada mil personas en el 2002, a 187 en el año 2008. De mantenerse esa tendencia, éste crecimiento al año 2025 alcanzaría los 453 vehículos por cada mil habitantes, es decir que se incrementaría en 2,4 veces.

Si se analiza el estado actual del tráfico en las vías, sobre todo en horas pico y en las intersecciones del hipercentro y en la confluencia de los accesos viales a la ciudad de Quito, donde la congestión es más notoria; no es difícil comprender lo

insostenible que se volverá la situación del tráfico vehicular en la ciudad, al año 2025 y de mantenerse estas condiciones, llegando incluso a tener una fluidez en el tráfico virtualmente nula y con una congestión permanente.

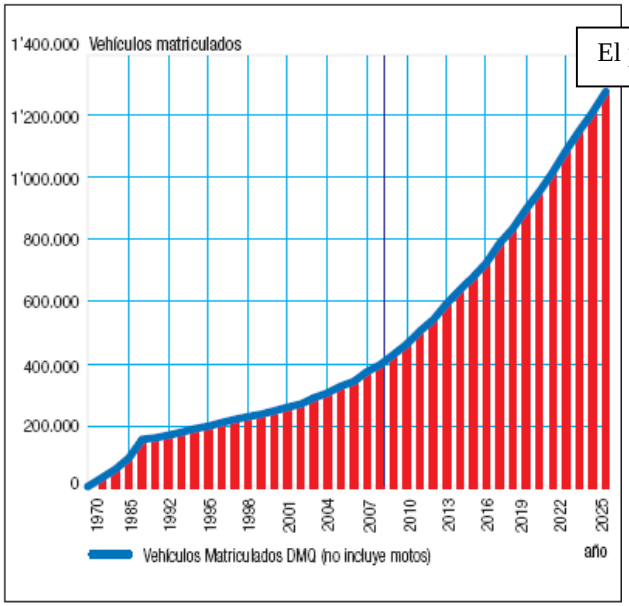
Con estos datos se pone de manifiesto que Quito tiene una alta tasa de motorización, de hecho según la CORPAIRE, la ciudad tiene actualmente un promedio de 190 autos por cada 1 000 habitantes, cantidad extremadamente alta, si se la compara con los 95 del resto del país.

Esto sumado a que esta tasa no se mantiene, sino que cada año crece aceleradamente; a su vez constituye uno de los principales factores en detrimento de la calidad del aire y que además agrava el problema del congestionamiento vehicular. Hecho que afecta negativamente a la economía y al normal funcionamiento de la urbe y en general a la calidad de vida de sus habitantes.

- **Tendencias del parque vehicular en el DMQ al año 2025**

GRAFICO 2.11

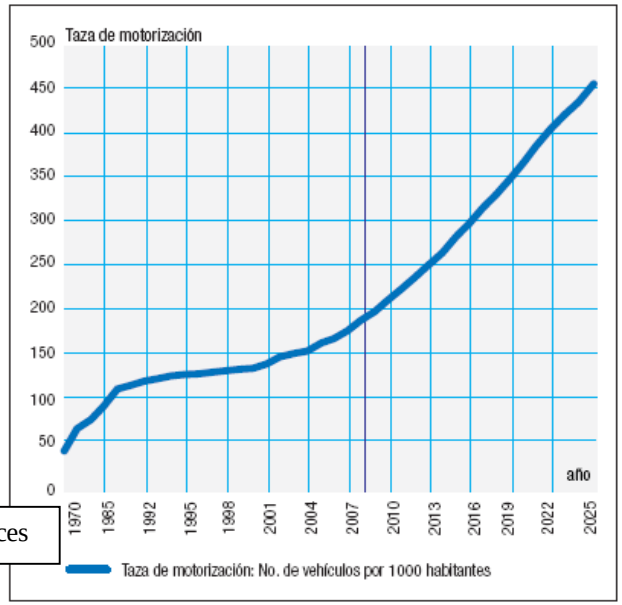
Evolución del parque vehicular en el DMQ 1979-2025



El parque vehicular crecerá 3,3 veces

GRAFICO 2.12

Evolución de la Tasa de Motorización en el DMQ 1979-2025



La tasa de motorización crecerá 2,4 veces

Fuente: DMT – CORPAIRE 2008.

2.2.3.1.3 Congestiones vehiculares y tiempos de viaje

En las últimas décadas, especialmente desde principios de los noventa, el aumento de la demanda de transporte, en especial del privado, ha causado más congestión, demoras, accidentes y problemas ambientales, sobre todo en las ciudades grandes. Ese aumento explosivo surge de un mayor acceso de la población al vehículo privado, al elevarse el poder adquisitivo de las clases de ingresos medios, mayores facilidades para acceder a créditos, reducción de los precios de venta, mayor oferta de autos usados, crecimiento de la población, menos habitantes por hogar y la escasa aplicación de políticas estructuradas en el transporte urbano.

En la capital, el nivel de congestión vehicular, es uno de los principales problemas percibidos por la ciudadanía, ya que se registran niveles de saturación que han superado la capacidad física de varias vías en muchos de sus tramos, especialmente al interior del hipercentro y en sus vías de acceso.

Esto se ratifica con los estudios realizados en el PMM, los cuales señalan que desplazarse en un vehículo de uso privado en horas pico, implica en promedio un 50% más del tiempo que se emplearía para cubrir las mismas distancias en periodos de demanda baja o normal. En el caso del transporte

público, este porcentaje se incrementa al 80%. Un dato relevante es el que indica que en el año 2008, la velocidad promedio de circulación de los vehículos individuales en las vías externas al hipercentro de Quito, tanto en el norte como en el sur) fue de 27,7 km/h, mientras que dentro de él, no superó los 17,9 km/h; de hecho la situación es más grave en el Centro Histórico, donde la velocidad es de 14,1 km/h. Cabe destacar que la velocidad del transporte público es de 6,5 Km/h en esta misma zona. Todo esto da un promedio general de 19,9 km/h, valor muy por debajo del deseado que es de de 35 km/h.

Otro problema que afronta la red vial principal de la ciudad, es que su velocidad de circulación, por lo menos en 1/3 de esta, es menor a 10km/h, lo que demuestra que existe una saturación de estas vías. Con el fin de mitigar en algo los problemas de movilidad, relacionados con la congestión vehicular y tiempos de viaje, el gobierno local, adoptó una medida de restricción vehicular denominada "pico y placa", con la cual se espera tener un incremento del 8%[29] en la velocidad de circulación en las horas de mayor demanda.

Antes de profundizar en el tema de "congestión vehicular", es necesario indicar a que se refiere ese concepto.

[29] SECRETARIA DE MOVILIDAD - ALCALDÍA METROPOLITANA DE QUITO, *Regulación vehicular en la zona urbana de Quito (presentación),* p. 12, 2010.

- ¿Qué es la congestión vehicular?

Una definición un tanto subjetiva y que no necesariamente tiene suficiente precisión, es la que habitualmente se maneja, y que dice: “Que es la condición en que existen muchos vehículos circulando y cada uno de ellos avanza lenta e irregularmente”.

Pese a que la causa fundamental de la congestión es la fricción entre los vehículos en el flujo de transito, se puede decir que hasta un cierto nivel de transito, los vehículos pueden circular a una velocidad relativamente libre, determinada por los límites de velocidad, la frecuencia de las intersecciones, etc. Sin embargo, a volúmenes mayores, cada vehículo adicional estorba el desplazamiento de los demás, es decir, comienza el fenómeno de la congestión.

> *“Entonces, una definición un tanto más objetiva sería: La congestión es la condición que prevalece si la introducción de un vehículo en un flujo de transito aumenta el tiempo de circulación de los demás".*[30]

Ortuzar y Willumsen (dos renombrados especialistas en el tema del modelaje de transporte) consideran que "la congestión surge en condiciones en que la demanda se acerca a la capacidad de la

[30] ALBERTO Bull, *La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales,* Revista de la CEPAL, 1 de abril de 2002, p. 1.

infraestructura transitada y el tiempo de transito aumenta a un valor muy superior al que rige en condiciones de baja demanda". Si bien esta definición refleja la percepción que habitualmente tiene de la ciudadanía, ésta no propone límites exactos para el inicio del fenómeno.

A pesar de ello e intentando dar una definición práctica, manteniendo la aspiración de objetividad, el término congestión podría definirse como "la condición que prevalece, si la introducción de un vehículo en un flujo de transito, aumenta la demora de los demás en más de x%.[31]

- La congestión vehicular dentro del DMQ

Desde 1964 hasta el 2005, la población del Ecuador creció desde 5'008 614 hasta 13'215 089 de habitantes; para el mismo período, el parque automotor creció desde un poco menos de 40 000 hasta 1'042 321 vehículos.[32] Esto quiere decir que, mientras la población se multiplicó por 2.64, el parque vehicular lo hizo por 26.4. Es más, en Pichincha y específicamente dentro el DMQ, se concentra la mayor parte de ese parque vehicular; actualmente Quito tiene más de 400.000 vehículos y se estima que de los 90.000

[31] Ibid. P. 3.

[32] Todas las estimaciones y proyecciones del parque vehicular, fueron realizadas por Bladimir Ibarra en su publicación "Lo que sobran son autos… No buses", en base a la información de los "Anuarios de Estadísticas del Transporte", publicados por el INEN en el período 1969 – 2004, matriculación vehicular de la Comisión Nacional de Tránsito, período 1996 – 2005; y, base de datos del Servicio de Rentas Internas 2005, SRI.

vehículos que entrarán este año al país, 50.000 se queden en el distrito.

Si se considera esas cifras, resulta un tanto paradójico que de los 40 millones que recauda la CNTTTSV por concepto de matriculación vehicular, que genera el parque automotor de Quito; apenas 3 millones regresen a las arcas municipales[33].

Cabe destacar que este crecimiento, ocurre fundamentalmente en la categoría de vehículos livianos destinados al uso particular. Esto queda evidenciado si se indica que, el número de unidades de transporte masivo creció a una tasa similar a la del crecimiento poblacional; así, en 1969, los 5.109 buses y colectivos representaban el 9.1% del parque vehicular del Ecuador; mientras que en 2004, 10.488 unidades representaron apenas el 1.4%. Por consiguiente y pese a que en las ciudades con mayores tasas de motorización, el transporte masivo continúa siendo el principal modo de transporte, el espacio público destinado a la movilidad, es utilizado de manera creciente por los particulares livianos. Lo que genera los ya mencionados problemas de congestión vehicular.

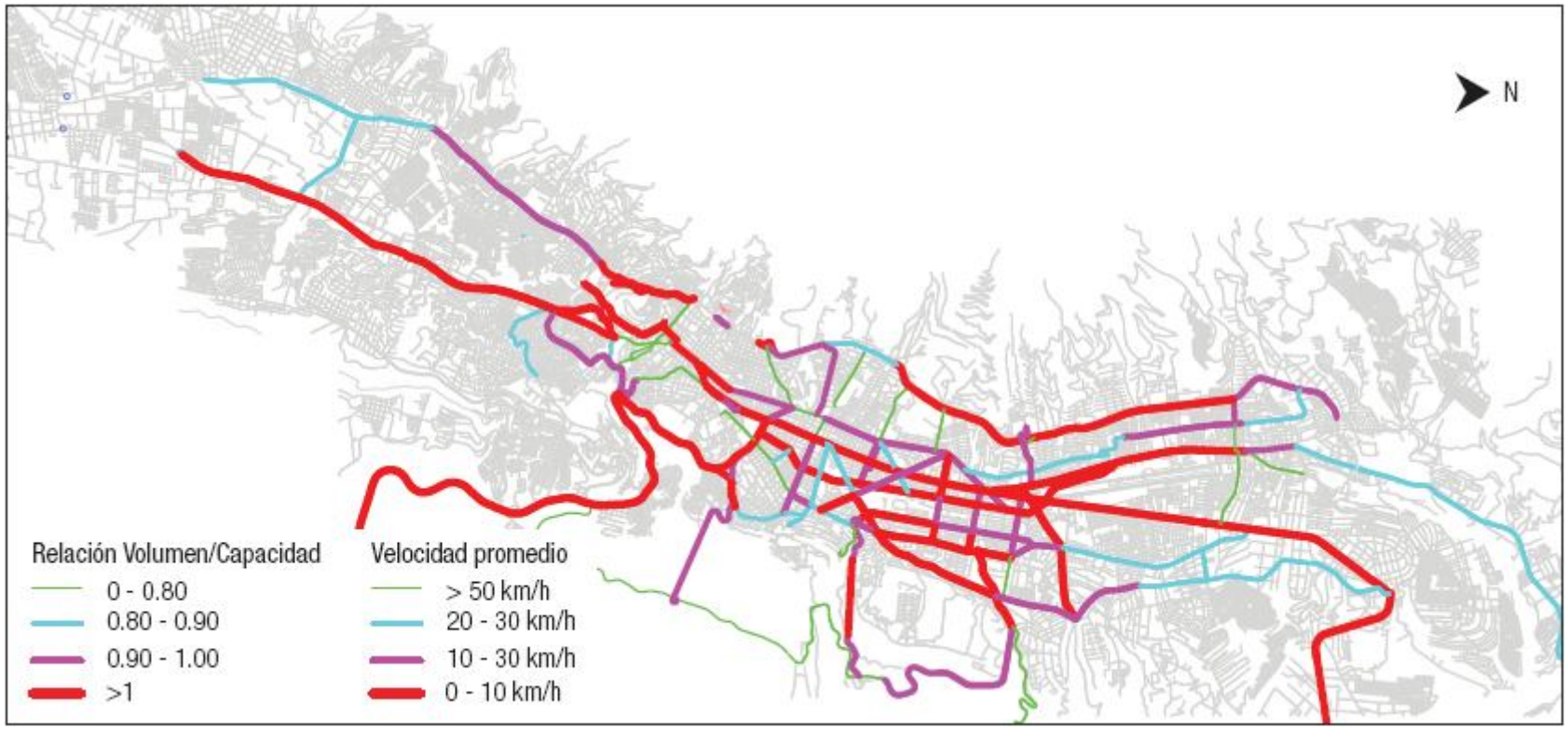
[33] Carlos Páez - Director de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, *Debate sobre el Plan de Movilidad para Quito*, agosto 2010.

Sin embargo, el crecimiento del parque automotor no es la única causa de la congestión, sino que además esta situación se ve agravada por la presencia poco técnica de infraestructura destinada a controlar el tráfico, lo que hace que se produzcan fricciones en los flujos vehiculares, como son: estacionamientos mal ubicados, paradas inapropiadas de buses, cruces aleatorios de peatones, semaforización inadecuada o incluso escaza en determinados puntos, deficiencias en la geometría vial, entre otros. Todos estos aspectos inciden directamente en el incremento de la congestión vehicular.

En lo que respecta a la situación de la red vial principal del DMQ, en cuanto a la congestión, y según cifras del PMM, el porcentaje de kilómetros saturados de la red llega aproximadamente al 32% del total. Es más, de mantenerse las condiciones de desarrollo de la movilidad y las proyecciones respecto al parque vehicular y al crecimiento de los viajes per cápita; para el año 2025 la proporción de vías saturadas en el DMQ podría llegar hasta el 54%, lo que implicaría una situación extremadamente grave que impediría tener niveles de movilidad razonablemente aceptables.

MAPA 2.10

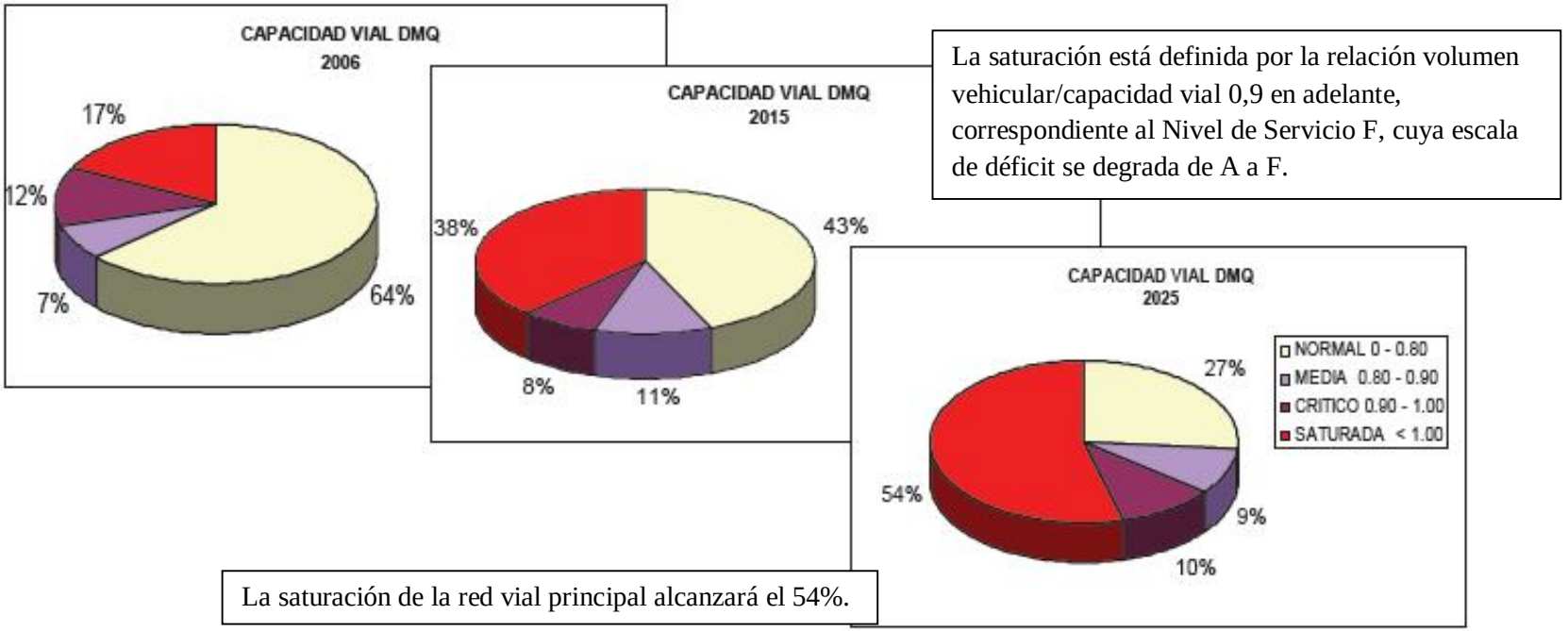
Relación volumen / capacidad y velocidad promedio en la red vial principal del DMQ – 2008



Fuente: DMT –2008.

GRAFICO 2.13

Saturación de la red vial principal 2006 - 2025



Fuente: DMT – 2008.

2.2.3.2 El transporte público en la Avenida América

Como ya se mencionó, el servicio de transporte a lo largo de la Avenida América está en manos del Sistema Convencional y del Sistema Integrado. El primero ofrece el servicio con 568 buses y 39 rutas que pasan por la Avenida América en alguno de sus tramos. Sin embargo el único sistema que recorre la Av. América en toda su extensión y con un carril exclusivo es el Sistema integrado, por medio del Corredor Central Norte, el mismo que entró en funcionamiento a finales del 2004, con la ruta troncal sobre las avenidas: América, La Prensa y Diego Vásquez de Cepeda.

Por los motivos expuestos, el Corredor Central Norte, que cubre el 8% del total de la demanda de transporte público dentro del distrito, se constituye en el principal servicio de transporte motorizado de personas a todo lo largo de Av. América, razón por la cual a continuación se presentan datos relevantes respecto a rutas, frecuencias de operación, volúmenes de personas que se desplazan a través del sistema, etc.

CUADRO 2.12

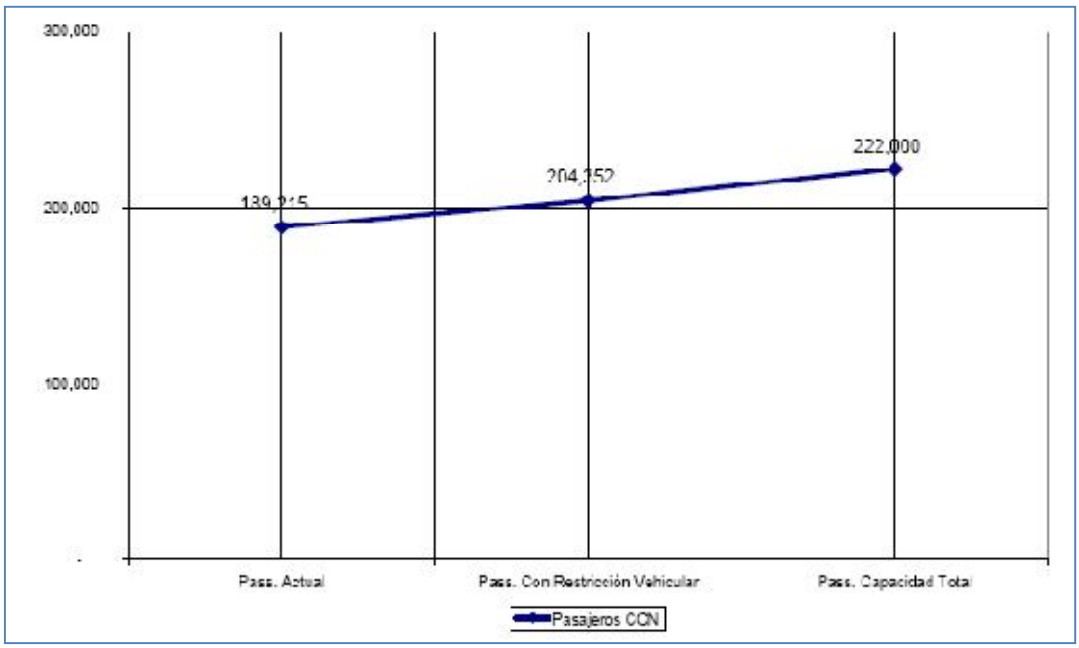
Análisis de la demanda del Corredor Central Norte

Demanda Promedio Actual Día Normal	
demanda alimentadores	102,736
demanda Troncal	86,479
Demanda Total Sistema Integrado	**189,215**
Demanda Promedio Con Restricción Vehicular Día Normal	
demanda alimentadores	110,955
demanda Troncal	93,397
Demanda Total Sistema Integrado	**204,352**
Capacidad de la Troncal Sistema Integrado Día Normal	
Radial Ofelia - Seminario - C1	99,900
Radial Ofelia - Marín - C2	122,100
Demanda Total Sistema Integrado	**222,000**

Fuente: Presentación del programa de Optimización del Sistema METROBÚS-Q Augusto Barrera Guarderas 2010.

GRAFICO 2.14

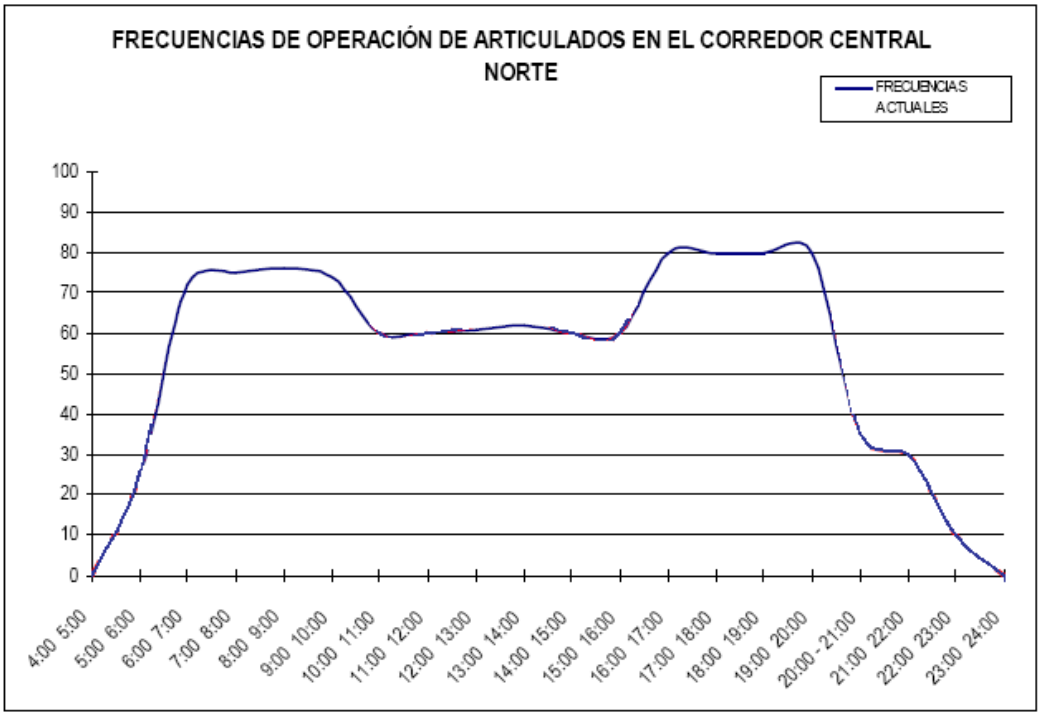
Proyección de la demanda: Proyección de pasajeros CCN



Fuente: Plan de Optimización del Sistema METROBÚS-Q, 2010.

GRAFICO 2.15

Frecuencias de operación del Sistema Integrado Corredor Central Norte



Fuente: Plan de Optimización del Sistema METROBÚS-Q, 2010.

CUADRO 2.13

Circuitos normales y expresos del Corredor Central Norte

RUTA	SENTIDO	HORAS DE SALIDA	FLOTA	TIEMPO DE RECORRIDO	INTERVALOS (min)	PARADAS
C1		Tabla de Programación	24	25	3 (2,5 con pico y placa)	Ofelia - M. Varela
C2		Tabla de Programación	35	43	2,5	Ofelia - P. Marín
EXPRESO ESTUDIANTIL	N-S		3	33	15	Maestro
						Florida
		U. 1 - 6:15				Brasil
		U. 2 - 6:30				Mañosca
		U. 3 - 6:45				San Gabriel
		U. 1 - 12:15				Seminario
		U. 2 - 12:30				Pérez Guerrero
		U. 3 - 12:45				Consejo Provincial
						Marín Central
						Playón
EXPRESO SUR	S-N		3	32	15	Playón
						IESS
		U. 7 - 7:45 / 18:15				San Gabriel
		U. 8 - 8:00 / 18:30				Brasil
		U. 9 - 8:15 / 18:45				Florida
						Maestro
						Ofelia
EXPRESO NORTE	N-S		3	31	15	Ofelia
						Maestro
		U. 4 - 7:00 / 17:30				Florida
		U. 5 - 7:15 / 17:45				La Y
		U. 6 - 7:30 / 18:00				Seminario
						Marín Central
						Playón

Fuente: Plan de Optimización del Sistema METROBÚS-Q, 2010.

CAPÍTULO 3

ESTUDIO DEL USO DEL SUELO

3.1 El Plan de Uso y Ocupación del suelo (PUOS)

3.1.1 Definición

El PUOS[34], es el instrumento de planificación territorial que fija los parámetros y normas específicas para el uso, ocupación y fraccionamiento del suelo en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito; el objeto de este plan es ordenar y regular el crecimiento físico del distrito.

El plan contiene las normas para el uso, la ocupación y edificabilidad del suelo, mismas que determinan los coeficientes y forma de ocupación, la forma del fraccionamiento, el volumen y altura de la edificación, las características de las áreas y frentes mínimos para la habitación del suelo, la categorización y dimensionamiento del sistema vial, y la definición de áreas patrimoniales.

3.1.2 Antecedentes y sustentación

La formulación, realización y aplicación del Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS), está contemplada en la Ley de Régimen Municipal, la Ley de Régimen Especial para el Distrito Metropolitano de Quito y el Titulo l del Libro II del Código Municipal.

[34] Al hablar del PUOS, se refiere a la Ordenanza Metropolitana 0031 que contiene el Plan de Uso y ocupación del Suelo, versión de octubre de 2008 (Edición Especial).

Los planteamientos del PUOS toman como puntos de referencia los elementos principales que han sido formulados en anteriores propuestas de planificación municipal, como fueron: el Plan Jones Odriozola (1942), el Plan Director de Urbanismo (1967), el Plan Quito (1981), el Plan de Estructura Espacial Metropolitana (1992), además de otros estudios que pese a no contaron con aprobación legal, sustentaron los planes enunciados anteriormente. Entre los estudios mencionados están: el Plan del Área Metropolitana de Quito (1973), El Plan de Ocupación del Suelo (1982) y el Plan de Ordenamiento Territorial. Quito 2020 (1999).

No obstante a que el PUOS toma como referencia a planes de desarrollo que le precedieron, éste usa al Plan General de Desarrollo Territorial como directriz, complementándose además, con las Normas de Arquitectura y Urbanismo.

3.1.3 Lineamientos del PUOS: Planteamiento de la estructura territorial, el sistema de centralidades y la clasificación del suelo

Como se mencionó, el PUOS toma como referencia y la vez complementa la propuesta de organización y desarrollo territorial establecida en el PGDT, propuesta que reconoce la forma y organización de la territorialidad que históricamente ha tenido el distrito, además de la obligatoriedad de direccionar su dinámica en función de su categorización, modernización y equilibrio socio-ambiental; reconsiderando la dinámica y distribución poblacional que se han evidenciado hasta el presente, para tener una distribución racional de ésta en el espacio y tiempo.

"De esta manera la estructura territorial, se sustenta en cinco principios básicos: la pluricentralidad del territorio, la macrocentralidad articuladora, la sustentabilidad del proceso, la descentralización de la gestión y la recuperación del espacio público."[35]

Esta estructura territorial deberá estar articulada por un sistema de centralidades, cuyo núcleo es la macrocentralidad de la ciudad, y un sistema integral de movilidad y accesibilidad, que vertebren multidireccionalmente la funcionalidad del territorio.

En el PUOS, la observación de estos principios implica reconocer y definir en sus planteamientos una morfología y posibilidades de uso y ocupación del suelo especiales que expresen el carácter de la macrocentralidad y otras centralidades. Pero para lograr la descentralización de equipamientos y funciones, se requiere la implantación de un nuevo sistema de manejo territorial (jurídico, planificador, normativo y administrativo), que se apoye en el sistema de centralidades, y asegure una gestión apropiada del suelo.

La refuncionalización del área central urbana de Quito supone sobreponer a la ciudad existente un proyecto de ciudad acorde con las nuevas realidades y las necesidades futuras. La reestructuración de la macrocentralidad supone, a su vez, la definición y tratamiento de sitios y elementos representativos y simbólicos, el fortalecimiento de ejes articuladores, la estructuración del conjunto urbano, la integración de las áreas de expansión, la delimitación física de la centralidad, y el aprovechamiento de estructuras y suelos subutilizados y abandonados.[36]

Estas reestructuraciones implican también estimular la generación y ampliación de usos residenciales, desconcentrando las actividades

[35] MUNICIPIO DEL DMQ, *Ordenanzas de Gestión Urbana Territorial: PUOS correspondiente a la codificación de los textos de las ordenanzas de zonificación N° 011 y 013*, p. 12, 2003.

[36] Ibid., p. 14.

secundarias, mejorando su accesibilidad, elevando la eficiencia de la infraestructura vial existente, corrigiendo las distorsiones de sobre y subutilización de suelo, y fomentando procesos de rehabilitación y renovación urbana.

En cuanto a la clasificación del suelo, dentro de la clasificación general del suelo que consta tanto en el PGDT como en el PUOS, se definen tres clases: urbano, urbanizable y no urbanizable. El área de estudio de esta disertación está catalogada como “Suelo Urbano”, que es aquel que cuenta con vías, redes públicas de servicios e infraestructura y ordenamiento urbanístico definido y aprobado. Este suelo por su uso genérico puede ser residencial, múltiple, comercial, industrial, de equipamiento y de protección especial del patrimonio edificado.

La definición específica de este suelo en el PUOS, estará determinada por: la delimitación del perímetro urbano, la asignación de tipologías de edificación (forma de ocupación, coeficiente de ocupación COS y altura), la delimitación de espacios libres y el trazado de la red vial y servicios de infraestructura.

3.1.4 Los usos del suelo

Sustentado en las definiciones de la clasificación general del suelo y en el modelo de desarrollo propuestos por el PGDT y reconociendo las especificidades, aptitudes y/o tendencias de cada sector, el PUOS asigna usos

principales, específicos y compatibilidades para procurar un uso del suelo racional, productivo y sustentable dentro del territorio metropolitano, que a su vez evite alteraciones e impactos al ecosistema, propicie una adecuada interacción entre las zonas urbanas, urbanizables y no urbanizables, y garantice una convivencia armónica entre el uso residencial y otras actividades complementarias dentro de las áreas urbanas.

Para la definición de los usos del suelo, se considera el impacto que produce su utilización y el tratamiento que se le da dentro del contexto urbano.

Dentro de los impactos, están en consideración tanto los ambientales, como los urbanos. Los ambientales pueden ser de bajo, mediano y de alto impacto y de peligro, según si las actividades que se realicen en el sector, generen un cierto nivel de presión sonora y un determinado volumen de residuos sólidos, líquidos o gaseosos que pueden o no ser contaminantes. En lo referente al impacto urbano, éste puede ser de bajo, mediano o alto impacto, dependiendo de si las actividades ejercidas, generen ciertos niveles de demanda en cuanto a infraestructura, transporte y servicios y de si su edificación esté en condiciones de integrarse a las características morfológicas del contexto urbano.

De acuerdo a la calificación de los tratamientos urbanísticos que se le da a las áreas de suelo urbano y urbanizable, se definen los siguientes usos: áreas calificadas de consolidación, calificadas de conservación: calificadas para rehabilitación, calificadas de renovación y áreas calificadas como nuevos

desarrollos. Estas calificaciones dependen del nivel de impacto urbano y ambiental que se desean producir con las actividades permitidas.

En la clasificación de los usos del suelo, tanto por necesidad como por conveniencia práctica, se mixtifican los usos dentro de la estructura urbana, analizando la compatibilidad de los usos.

> *Dicha compatibilidad se determina considerando la intensidad del uso, la escala o cobertura del uso, el mejoramiento de la calidad de los hábitats y del espacio público propuesto a través del sistema de tratamientos urbanísticos y territoriales, y en función del impacto ambiental y urbano de la implantación.*[37]

Para esto se plantean cuatro categorías de uso: principal, permitido, prohibido y condicionado.

En el PUOS, la asignación de usos principales, se la hace de acuerdo a la clasificación general de usos del suelo y es la siguiente: residencial, múltiple, comercial y de servicios, industrial, equipamiento, agrícola residencial, protección ecológica, preservación patrimonial y recurso natural.

3.1.5 Zonificación para edificación y habitación del suelo

La definición de los ámbitos de zonificación formulada por el PUOS se realiza desde la comprensión de la ciudad como un hecho histórico y una realidad morfológica heterogénea y las determinaciones sobre la capacidad de la red vial, la disponibilidad de espacios libres y equipamientos urbanos, la capacidad de las infraestructuras, las previsiones demográficas, los requerimientos de

[37] Ibid., p. 24.

centralidad y el reconocimiento de los elementos específicos de la morfología; volumetría, altura y funciones generales.

La zonificación del uso y ocupación del suelo contempla los siguientes componentes: parámetros y condiciones generales de la edificación, condiciones de edificabilidad y de forma, volumen y calidad de los edificios (forma de ocupación, Coeficiente de Ocupación del Suelo y altura de edificación); área mínima y frente mínimo del lote; y según su tratamiento urbanístico. Todos estos parámetros se asignan de acuerdo a la tipología de edificación, que es definida por la forma de alineamiento de las edificaciones, tomando como referencia la línea de fábrica y las colindancias del terreno. Dentro de esta tipología constan las siguientes formas de ocupación: histórica, aislada, pareada, continua, sobre línea de fábrica y especiales.

3.2 Identificación del uso del suelo en el área de estudio

El uso del suelo a lo largo de la Avenida América está catalogado como de "uso múltiple". Según la ordenanza 0031 que contiene el PUOS, en su artículo 13, el uso múltiple corresponde al uso asignado a los predios con frente a ejes ubicados en áreas de centralidad en las que pueden coexistir residencia, comercio, industria de bajo y mediano impacto, servicios y equipamientos compatibles de acuerdo a las disposiciones señaladas en el PUOS, en otras palabras se permiten usos diversos de carácter zonal y de ciudad, compatibles.

En lo que se refiere a las condiciones de implantación del uso múltiple, cabe señalar que el uso residencial no tiene restricciones de proporcionalidad con respecto a otros usos.

MAPA 3.1

Uso de Suelo Principal en la Av. América



Fuente: Mapa B1 C (PUOS): Uso de Suelo Principal, 2006.

Debido a su carácter de “Múltiple”, en la Av. América, además de la infraestructura destinada a la vivienda, podemos encontrar: comercios mayoristas y minoristas, bodegas, hoteles, restaurantes, instituciones de intermediación financiera; edificios y oficinas donde se realizan actividades inmobiliarias, empresariales y similares; instituciones dedicadas a la enseñanza y otras actividades de servicios comunitarios, sociales y personales como son clínicas, centros de salud y de rehabilitación física; al mismo tiempo se puede encontrar estaciones de radio y teledifusión, incluso el sector cuenta con entidades públicas.

CUADRO 3.1

Resumen del Estudio del Uso del Suelo en la Av. América

USO GENERAL	USO ESPECÍFICO	SIMB.	TIPOLOGÍA	SIMB.	NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS
RESIDENCIA	COMBINADO RESIDENCIA – COMERCIO				
	Múltiple	M	Múltiple	M1	194
	ÚNICAMENTE RESIDENCIAL				
	De baja y media densidad	R	Residencial	R	25
USO COMERCIAL Y DE SERVICIOS	GASOLINERAS				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: B	CS3	4
	VENTA DE RESPUESTOS AUTOMOTRICES				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: B	CS3	9
	RESTAURANTE				
	Comercio Barrial C	CB	Comercio básico	CB1B	69
	VENTA DE CELULARES				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	8
	PELUQUERIA				
	Comercio Barrial C	CB	Servicios Básicos	CB2	12
	VIVERES Y TIENDA DE ABARROTES				
	Comercio Barrial C	CB	Comercio básico	CB1A	31
	GIGANTOGRAFIAS Y PUBLICIDAD				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: A	CS2	20
	VENTA DE EQUIPOS DE REFRIGERACIÓN				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: B	CS3	5

USO GENERAL	USO ESPECÍFICO	SIMB.	TIPOLOGÍA	SIMB.	NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS
USO COMERCIAL Y DE SERVICIOS	VENTA DE MUEBLES				
	Comercio Barrial C	CB	Servicios Básicos	CB2	91
	VENTA DE PRODUCTOS QUÍMICOS				
	Comercio Zonal C	CZ	Almacenes y bodegas	CZ4	4
	VENTA DE EQUIPOS ORTOPEDICOS				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: A	CS2	5
	LICORERIA				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	6
	PERFUMERÍA				
	Comercio Barrial C	CB	Comercio básico	CB1A	4
	VENTA DE COMPUTADORAS				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	12
	IMPRENTA				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: A	CS2	10
	VENTA DE MATERIAL ELECTRICO				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	8
	PANADERÍA				
	Comercio Barrial C	CB	Comercio básico	CB1A	10
	FERRETERÍA PEQUEÑA				
	Comercio Barrial C	CB	Comercio básico	CB1A	7
	CONSULTORIO MEDICO DE HASTA 5 UNIDADES				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: A	CS2	14
	HOSTAL				
	Comercio sectorial C	CS	Alojamiento (2)	CS7A	5
	VENTA DE ROPA				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	17
	ZAPATERIA				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	5
	COPIAS DE LLAVES				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	2
	SALA DE PROYECCION PARA ADULTOS				
	Comercial zonal C	CZ	Centros de diversión	CZ1A	1
	BAZAR Y PAPELERIA (con servicio de impresoras)				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: A	CS2	14
	FARMACIA				
	Comercio Barrial C	CB	Comercio básico	CB1A	13
	CLÍNICA OFTALMOLOGICA				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: A	CS2	2

USO GENERAL	USO ESPECÍFICO	SIMB.	TIPOLOGÍA	SIMB.	NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS
USO COMERCIAL Y DE SERVICIOS	ÓPTICA				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	6
	FLORISTERÍA				
	Comercio Barrial C	CB	Comercio básico	CB1A	7
	ALQUILER DE CABINAS TELEFÓNICAS				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	10
	REPARACIÓN ELECTRODOMËSTICOS				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: A	CS2	8
	ALQUILER DE COMPUTADORAS E INTERNET				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	10
	ALQUILER DE AUTOMOVILES				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: A	CS2	1
	BAR-KARAOKE, BILLARES O DISCOTECA				
	Comercio Zonal C	CZ	Centros de diversión	CZ1A	9
	CARPINTERIA				
	Comercio Barrial C	CB	Servicios Básicos	CB2	1
	FOTOCOPIADORA				
	Comercio Barrial C	CB	Comercio básico	CB1A	22
	DISTRIBUIDORA DE LICORES				
	Comercio Zonal C	CZ	Almacenes y bodegas	CZ4	2
	LIBRERÍA				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	6
	SUPERMERCADO O MICROMERCADO				
	Comercio Barrial C	CB	Comercio básico	CB1A	1
	VENTA DE MÁQUINAS PARA COCINAR				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: B	CS3	2
	SALÓN DE EVENTOS				
	Comercio Zonal C	CZ	Centros de diversión	CZ1B	1
	CASA DE EMPEÑO				
	Comercio Zonal C	CZ	Comercio y servicios	CZ2	1
	TALLER MECÁNICO (Equipo liviano)				
	Comercio sectorial c	CS	Servicios especializados: B	CS3	10
	CRISTALERÍA				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	3
	BODEGAS				
	Comercio Zonal C	CZ	Almacenes y bodegas	CZ4	3
	SASTRERÍA				
	Comercio Barrial C	CB	Servicios Básicos	CB2	3

USO GENERAL	USO ESPECÍFICO	SIMB.	TIPOLOGÍA	SIMB.	NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS
USO COMERCIAL Y DE SERVICIOS	ENTIDAD BANCARIA				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: A	CS2	3
	ACABADOS DE CONSTRUCCIÓN (Piso flotante, aluminio, puertas)				
	Comercio Zonal C	CZ	Comercio y servicios	CZ2	13
	VENTA DE PINTURA				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	2
	VENTA DE ARTICULOS PARA DECORACION DE CASAS (Lámparas, cortinas o papel tapiz)				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	9
	VENTA DE ELECTRODOMÉSTICOS				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	4
	OFICINAS PÚBLICAS O PRIVADAS INDIVIDUALES				
	Comercio Barrial C	CB	Oficinas administrativas (1)	CB3	83
	VENTA DE AUDIO Y VIDEO				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	5
	ESTUDIO FOTOGRÁFICO				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	2
	LABORATORIO CLÍNICO				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: A	CS2	6
	JOYERÍA				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	2
	ACUPUNTURA				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	1
	SERVIPAGOS				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: A	CS2	1
	VENTA DE INSTRUMENTOS MUSICALES				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	2
	VENTA DE ARTICULOS DE PLASTICOS				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	1
	VENTA DE TEXTILES				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	5
	FERRETERIA MEDIANA (Con maquinaria y herramienta menor)				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	14
	LAVANDERÍA DE ROPA O ALFOMBRAS				
	Comercio Barrial C	CB	Servicios Básicos	CB2	3
	ACCESORIOS DE VEHÍCULOS				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	7
	ESCUELA DE MEDITACIÓN CLÍNICA				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	1

USO GENERAL	USO ESPECÍFICO	SIMB.	TIPOLOGÍA	SIMB.	NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS
USO COMERCIAL Y DE SERVICIOS	SUMINISTROS PARA EVENTOS				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	5
	SERVICIO DE ENCOMIENDAS				
	Comercial zonal C	CZ	Centros de comercio	CZ5	4
	VENTA DE PARABRISAS				
	Comercio sectorial c	CS	Servicios especializados: B	CS3	1
	VENTA DE FIBRA DE VIDRIO				
	Comercio sectorial c	CS	Servicios especializados: B	CS3	2
	OFICINAS DE MOVISTAR				
	Comercio sectorial C	CS	Oficinas administrativas (2)	CS6	4
	OFICINAS DE ROYAL PRESTIGE				
	Comercio sectorial C	CS	Oficinas administrativas (2)	CS6	1
	VETERINARIA				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: A	CS2	1
	AGENCIA DE VIAJES				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: A	CS2	3
	VENTA VEHÍCULOS LIVIANOS				
	Comercio sectorial c	CS	Servicios especializados: B	CS3	8
	VENTA DE ARTÍCULOS PARA PISCINAS				
	Comercio Zonal C	CZ	Comercio y servicios	CZ2	1
	CENTRO COMERCIAL				
	Comercial zonal C	CZ	Centros de comercio	CZ5	1
	LUBRICADORA				
	Comercio sectorial c	CS	Servicios especializados: B	CS3	2
	VENTA DE EQUIPOS PARA INCENDIOS				
	Comercio sectorial c	CS	Servicios especializados: B	CS3	2
	BAZAR Y VARIEDADES				
	Comercio Barrial C	CB	Comercio básico	CB1A	4
	VENTA DE LLANTAS Y TECNICENTRO				
	Comercio Zonal C	CZ	Comercio y servicios	CZ2	3
	SERVICIOS DE RADIOLOGÍA				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: A	CS2	1
	TIENDA DE MASCOTAS				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	2
	COOPERATIVAS DE AHORRO Y CREDITO				
	Comercio sectorial C	CS	Servicios especializados: A	CS2	2

USO GENERAL	USO ESPECÍFICO	SIMB.	TIPOLOGÍA	SIMB.	NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS
USO COMERCIAL Y DE SERVICIOS	VENTA DE PURIFICADORES DE AGUA				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	2
	VENTA DE OBRAS DE ARTE				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	3
	CORREOS DEL ECUADOR				
	Comercial zonal C	CZ	Centros de comercio	CZ5	1
	DISTRIBUIDORA FARMACEÚTICA				
	Comercio Zonal C	CZ	Almacenes y bodegas	CZ4	2
	LAVADORA DE AUTOS				
	comercio sectorial c	CS	Servicios especializados: B	CS3	1
	SPA				
	Comercio sectorial C	CS	Comercios especializados	CS1A	2
	VULCANIZADORA				
	comercio sectorial c	CS	Servicios especializados: B	CS3	1
	DISTRIBUIDORA DE PAPEL				
	Comercio Zonal C	CZ	Almacenes y bodegas	CZ4	2
EQUIPAMIENTO DE SERIVICIOS SOCIALES	PARQUE ITALIA				
	Recreativo y Deportes E	ED	Barrial	EDB	1
	UNIVERSIDAD (De menos de 20 aulas)				
	Educación E	EE	Zonal	EEZ1	2
	ESCUELA ESPEJO				
	Educación E	EE	Barrial	EEB	1
	CONSULTORIO MEDICO (De 6 a 20 unidades de consulta o entre 15 camas máximo)				
	Salud E	ES	Sectorial	ESS	2
	COLEGIO				
	Educación E	EE	Sectorial	EES	3
	UNIVERSIDAD (De más de 20 aulas)				
	Educación E	EE	Ciudad o Metropolitano	EEM	2
	AUDITORIO				
	Cultural E	EC	Zonal	ECZ	1
	COLISEO				
	Recreativo y deportes E	ED	Zonal	EDZ1	1
	IGLESIA				
	Religioso E	ER	Barrial	ERB	3
	INSTITUTOS DE ENSEÑANZA (Música, arte o nivelación académica)				
	Educación E	EE	Zonal	EEZ1	15
	PARQUEADEROS PÚBLICOS				
	Transporte E	ET	Barrial	ETB	4
	GIMNASIO				
	Recreativo y deportes E	ED	Barrial	EDB	1

USO GENERAL	USO ESPECÍFICO	SIMB.	TIPOLOGÍA	SIMB.	NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS
EQUIPAMIENTO DE SERIVICIOS SOCIALES	INSTITUTO IBEROAMERICANO DE CULTURA				
	Cultural E	EC	Zonal	ECZ	2
	CLÍNICA INTERNACIONAL				
	Salud E	ES	Ciudad o Metropolitano	ESM	1
	CENTRO DE MEDICINA OCUPACIONAL				
	Salud E	ES	Sectorial	ESS	1
	TEATRO UNIVERSITARIO				
	Cultural E	EC	Ciudad o Metropolitano	ECM	1
	EPMMOP				
	Administración pública E	EA	Sectorial	EAS	1
EQUIPAMIENTO DE SERVICIOS PÚBLICOS	FUNERARIA				
	Servicios funerarios E	EF	Sectorial	EFS	5
	RADIOS				
	Infraestructura E	EI	Sectorial	EIS	4
	TELEVISORAS				
	Infraestructura E	EI	Sectorial	EIS	4

Elaboración: Autores, 2010.

3.3 Determinación de la máxima edificabilidad de la infraestructura sobre el eje

La altura de edificación asignada para cada tipología de edificación, corresponde a la distancia vertical medida en metros o su equivalencia en número de pisos, según lo especificado en la ordenanza que contiene el PUOS. Respecto a este tema, a lo largo de la Av. América podemos encontrar construcciones que van desde un piso, hasta edificaciones que tienen 14 pisos; sin embargo la altura de edificación (número de pisos) promedio sobre el eje es de 3 pisos, cifra que representa apenas el 38% de la edificabilidad permitida a lo largo del corredor de la Av. América, que en promedio es de 8 pisos.

Cabe destacar que en la asignación de altura, el PUOS en correspondencia con los otros elementos de la zonificación, como son los coeficientes de ocupación del suelo y el fraccionamiento del mismo; reconoce a las zonas heterogéneas en uso y morfología y homogéneas en uso, y a la estructura vial principal como elementos correspondientes con el carácter de centralidad previsto por el PGDT, en ese sentido y a la vez que les otorga un uso “múltiple”, adquieren una mayor altura de edificación, con lo que se propone evidenciar el carácter de estas áreas.

CUADRO 3.2

Asignación de zonificación para edificación y habitación del suelo en la Avenida América

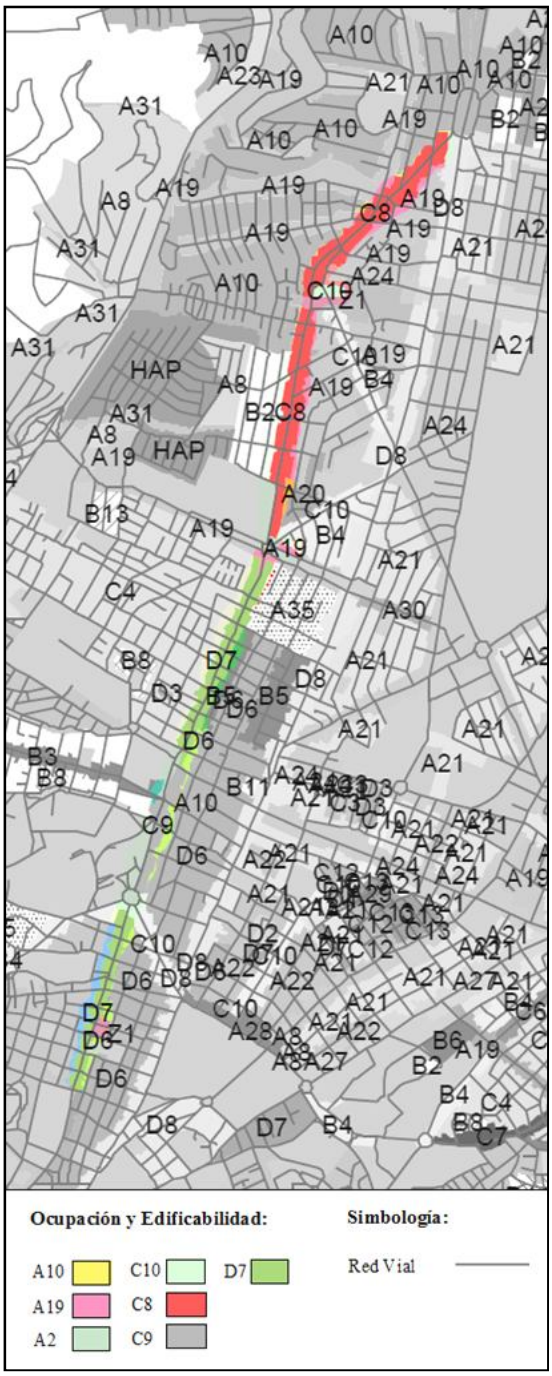
EDIFICACIÓN										HABILITACIÓN DEL SUELO	
A	AISLADA										
	Zona	Altura Máxima		Retiros			Distancia entre bloques	COS PB	COS TOTAL	Lote Mínimo	Frente Mínimo
		Pisos	M	F	L	P	D	%		m2	M
2	A1002-35	2	6	5	3	3	6	35	70	1000	20
10	A604-50	4	12	5	3	3	6	50	200	600	15
19	A606-50	6	18	5	3	3	6	50	300	600	15
C	CONTINUA CON RETIRO FRONTAL										
8	C408-70	8	24	5	0	3	6	70	560	400	12
9	C408-70 (PB)	8	24	5	0	3	6	70	560	400	12
10	C612-70	12	36	5	0	3	6	70	840	600	15
D	CONTINUA SOBRE LÍNEA DE FÁBRICA										
7	D408-70	8	24	0	0	3	6	70	560	400	12

RESUMEN	
Av. América - Sentido Sur Norte	
Margen Derecho	Margen Izquierdo
Desde la Calle José Riofrío hasta la Av. Alfredo Pérez Guerrero es D7.	Desde la Calle José Riofrío hasta la Av. Universitaria es D7
Desde la Av. Alfredo Pérez Guerrero hasta la Calle San Gregorio es C10.	Desde la Av. Universitaria hasta la Calle Antonio de Marchena es A2
Desde la Calle San Gregorio hasta la Av. Cristóbal Colon es C9.	Desde la Calle Antonio de Marchena hasta la Calle Luis Mosquera Narváez es C9.
Desde la Av. Cristóbal Colon hasta la Av. Mariana de Jesús es D7.	Desde la Calle Luis Mosquera Narváez hasta la Av. Mariana de Jesús es D7.
Desde la Av. Mariana de Jesús hasta la Av. Atahualpa es A19.	Desde la Av. Mariana de Jesús hasta la Calle Bouguer es C8.
Desde la Av. Atahualpa hasta la Av. 10 de Agosto es C8.	Desde la Calle Bouguer hasta la Av. de La Prensa es A10.

Elaboración: Autores, 2010 ; Fuente: Ordenanza 0031 (PUOS), 2008.

MAPA 3.2

Ocupación y Edificabilidad en la Av. América



Fuente: Mapa B2 C (PUOS): Ocupación y Edificabilidad, 2006.

CAPÍTULO 4

EL CRECIMIENTO URBANO SOBRE LA AVENIDA AMÉRICA: ESCENARIOS

4.1Premisas

La identificación de uso del suelo y edificabilidad que tiene la Av. América a cada lado de su eje longitudinal, ha sido el objeto de este estudio. En este capítulo se realiza un análisis de los resultados obtenidos en dicho estudio y se realiza una exposición tanto del escenario actual, así como de los escenarios que pueden presentarse si se utilizara la máxima altura de edificación permitida por la ordenanza que contiene el PUOS, y si se realizara una modificación a las zonificaciones, la cual permita tener una mayor altura de edificación dentro del área de estudio.

El hecho de plantear modificaciones respecto a la edificabilidad del lugar y sus consecuentes repercusiones en las actividades que en éste se realizan, significa generar un cambio en el elemento denominado Sistema de Actividades del Esquema de Manheim; lo que implica afectar de alguna forma, tanto a corto, como a mediano y largo plazo a los otros elementos que conforman este esquema, ya que todos estos están interrelacionados.

Como ya se mencionó, al cambiar los patrones de uso del suelo, también lo hacen los patrones de demanda de transporte, específicamente en cuanto a su distribución espacial y temporal y a la cantidad de transporte requerido. A lo largo de este capítulo y la vez que se expongan los escenarios planteados, se realizará un

análisis de las afectaciones más visibles que estos generen sobre el patrón de flujos y el sistema de transporte del sector. Tanto de una forma cuantitativa, en lo que sea posible; pero sobre todo de una forma cualitativa, la cual permita tener una mayor cobertura en lo referente al análisis de éstos.

Cabe destacar que la provisión[38] adecuada de servicios básicos (luz eléctrica, agua potable, saneamiento) en la Av. América, para cualquiera de los escenarios de crecimiento propuestos (edificabilidad de 8 y 12 pisos), está garantizada según la información entregada por la Dirección de Distribución de la Empresa Eléctrica Quito y por la Gerencia de Operaciones de la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento.

Para efectuar los análisis de una forma coherente con la realidad que vive el área de estudio, junto al estudio del uso del suelo sobre la Av. América, también se realizó uno de medición de la cantidad de población que actualmente reside o realiza sus actividades cotidianas en la zona, el cual será utilizado para determinar de una manera aproximada la población que tendrán los otros dos escenarios planteados.

[38] Los Ing. Miguel Encalada y Ricardo Bolaños, técnicos de los Departamentos de Distribución y Saneamiento de la EPMAPSQ respectivamente, manifestaron que la dotación de agua potable y el servicio de alcantarillado están garantizados en la Av. América para los escenarios de crecimiento urbano y de población expresados en el PGDT, el PUOS y en el nuevo Plan Estratégico de la empresa. Es más, el servicio de agua potable en el eje, el mismo que se lo hace a través de 6 tanques, está garantizado para los próximos 30 años.
A su vez, el Ing. Rodrigo Gallardo, técnico de la Dirección de Distribución de la EEQ, manifestó que la empresa no tendría problema en suministrar energía eléctrica a la zona, si se dan los escenarios de crecimiento propuestos.

Los resultados de dicho estudio, que se mostrarán en detalle al plantear el primer escenario, indican que sobre el eje longitudinal de la Av. América, viven, trabajan, estudian, en fin, realizan sus actividades cotidianas alrededor de 25.500 personas. Sin embargo este no fue el único dato que se obtuvo, ya que por medio de diferentes técnicas de investigación, como son: la observación, la entrevista y la encuesta; se obtuvieron datos relevantes referentes al uso del transporte en el área de estudio, como por ejemplo que existe una preferencia de uso del sistema convencional de transporte sobre el sistema integrado, además de otras acotaciones que se detallarán junto con los escenarios.

4.1.1 Encuesta sobre utilización de medios de transporte motorizado en la Av. América: elaboración y resultados

A continuación se hace una exposición de los parámetros utilizados en la selección de la muestra, para la elaboración la encuesta.

4.1.1.1 Determinación de la muestra

Previo a la determinación de la muestra, es necesario definir el objetivo estadístico y el tipo de variables a estudiar. Respecto al primero, el objetivo es estimar parámetros y en cuanto a las variables, éstas son de tipo categórico.

Conociendo esto se procede a la selección de la fórmula más adecuada, que permita obtener una muestra que represente a la población en estudio. De esta manera se tiene:

$$n_0 = \left(\frac{z}{\varepsilon}\right)^2 * p * q$$

$$n = \frac{n_0}{1 + \frac{n_0}{N}} \qquad (*^{39})$$

Donde:

n_0 = Cantidad teórica de elementos de la muestra.

n = Cantidad real de elementos de la muestra

N= Número total de elementos que conforman la población.

z = Valor estandarizado en función del grado de confiabilidad de la muestra calculada.

Є = Error asumido en el cálculo. Se suele asumir entre un 1 hasta un 10 %.

q = Probabilidad de que no ocurra el evento. Con este parámetro se asume qué porcentaje o proporción de la muestra puede no presentar las mismas características de la población, debido a diversos factores subjetivos y objetivos de los individuos u objetos que conforman la población. Muchos autores plantean esta probabilidad entre un 1 hasta un 25 %, otros recomiendan, cuando no se conoce esta variable asumir el valor máximo de 50 %.

[39] C. MARTÍNEZ, *Estadística comercial*, Grupo Editorial Norma Educativa, Colombia, 1994, pp. 223-230.

p = Probabilidad de que ocurra el evento. Este parámetro mide la probabilidad que tiene la muestra de poseer las mismas cualidades de la población (homogeneidad) y está determinada por: p = 1 – q; ya que: p + q = 1 (probabilidad máxima).

En base a estas premisas, se optó por escoger una muestra resultante de la media de entre dos condiciones: una ideal o práctica y otra que produzca el máximo valor de error estándar.

- Condición ideal

Determinación del grado de z:

Se elige un 95 % de confiabilidad, entonces z tiene un valor de 1,96.

Determinación del error de cálculo:

Se asume un error del 5 % (Є = 0.05).

Determinación del valor de la probabilidad que tiene la muestra de no poseer las mismas cualidades de la población:

Se asume un valor del 10% (q = 0,1).

Cálculo de la probabilidad que tiene la muestra de poseer las mismas cualidades de la población:

p = 1– 0,1 = 0,9

Cálculo del tamaño de la muestra teórica:

$$n_0 = \left(\frac{z}{\varepsilon}\right)^2 * p * q = \left(\frac{1,96}{0,05}\right)^2 * (0,90) * (0,1) = 138,29$$

Cálculo del tamaño de la muestra real:

$$n = \frac{n_0}{1 + \frac{n_0}{N}} = \frac{138,29}{1 + \frac{138,29}{25492}} = 137,54$$

- Condición que produce el máximo valor de error estándar

p = q = 0,5

Cálculo del tamaño de la muestra teórica:

$$n_0 = \left(\frac{z}{\varepsilon}\right)^2 * p * q = \left(\frac{1,96}{0,05}\right)^2 * (0,5) * (0,5) = 384,16$$

Cálculo del tamaño de la muestra real:

$$n = \frac{n_0}{1 + \frac{n_0}{N}} = \frac{384,16}{1 + \frac{384,16}{25492}} = 378,46$$

Obtención de la muestra de la población en estudio:

Ésta resulta de la media de las condiciones anteriores y es igual a 260[40] unidades muestrales, las cuales fueron tomadas aleatoriamente a lo largo y a cada lado del eje de la Av. América.

[40] La obtención del valor de 260 unidades muestrales, no obedece sólo a la fórmula mostrada; sino que además fue corroborada a través de otras formulas utilizadas con frecuencia en Estadística para la obtención de la muestra, como son: $n = \frac{Z_{1-\alpha}{}^2 * p * q}{d^2}$ para población infinita (>10000) y $n = \frac{N * Z_{1-\alpha}{}^2 * p * q}{d^2 * (N-1) + Z_{1-\alpha}{}^2 * p * q}$ para población finita, obteniéndose valores similares, con una diferencia de ± 5u.

GRAFICO 4.1

Modelo de la encuesta

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

FACULTAD DE INGENIERIA

ESCUELA DE CIVIL

ENCUESTA DE UTILIZACIÓN DE MEDIOS DE TRANSPORTE EN LA AVENIDA AMÉRICA

¿QUÉ SISTEMA DE TRANSPORTE MOTORIZADO UTILIZA PARA MOVILIZARSE DIARIAMENTE SOBRE EL CORREDOR DE LA AV. AMÉRICA? (Siendo éste último el origen o el destino del viaje.)			
# de Encuestado	Metrobús (CCN)	Sistema Convencional (Bus Tipo)	Vehículo Privado
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			

Elaboración: Autores, 2010.

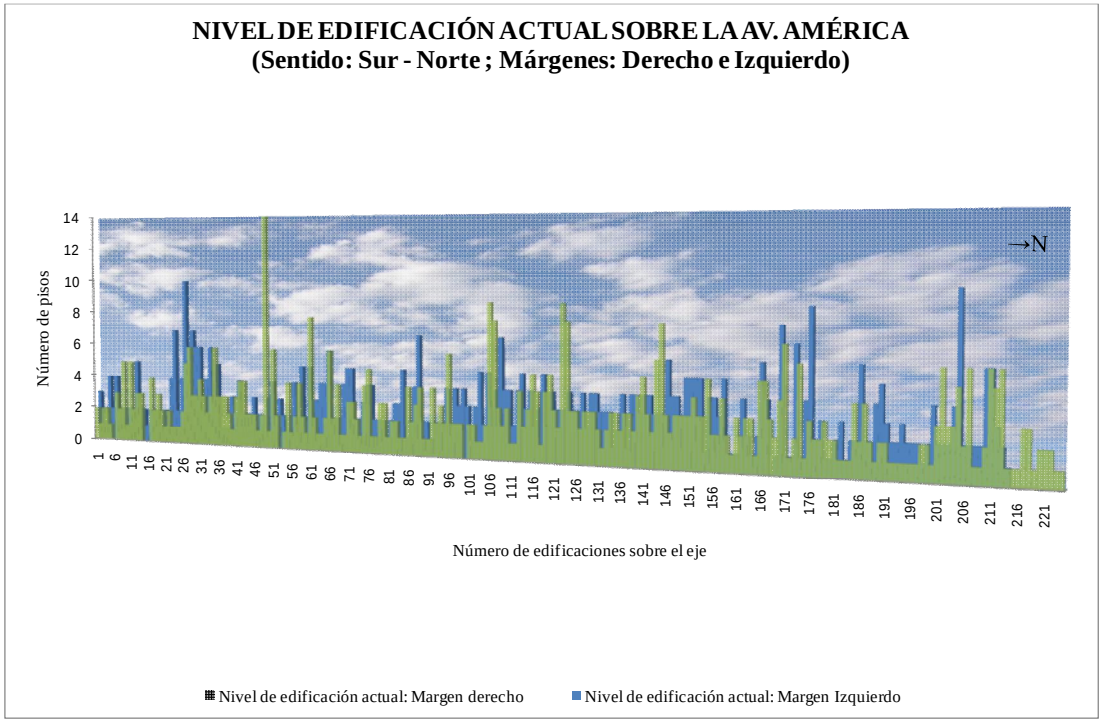
4.1.1.2 Resultados

De los 260 encuestados, 106 utilizan los buses del Sistema Convencional de Transporte para movilizarse por la Av. América, mientras que 94 lo hacen a través del CCN perteneciente al Sistema Integrado, y los 60 restantes utilizan al vehículo privado como medio de transporte.

4.2Exposición de los diferentes escenarios de crecimiento urbano

4.2.1 Primer escenario: Actual

GRAFICO 4.2

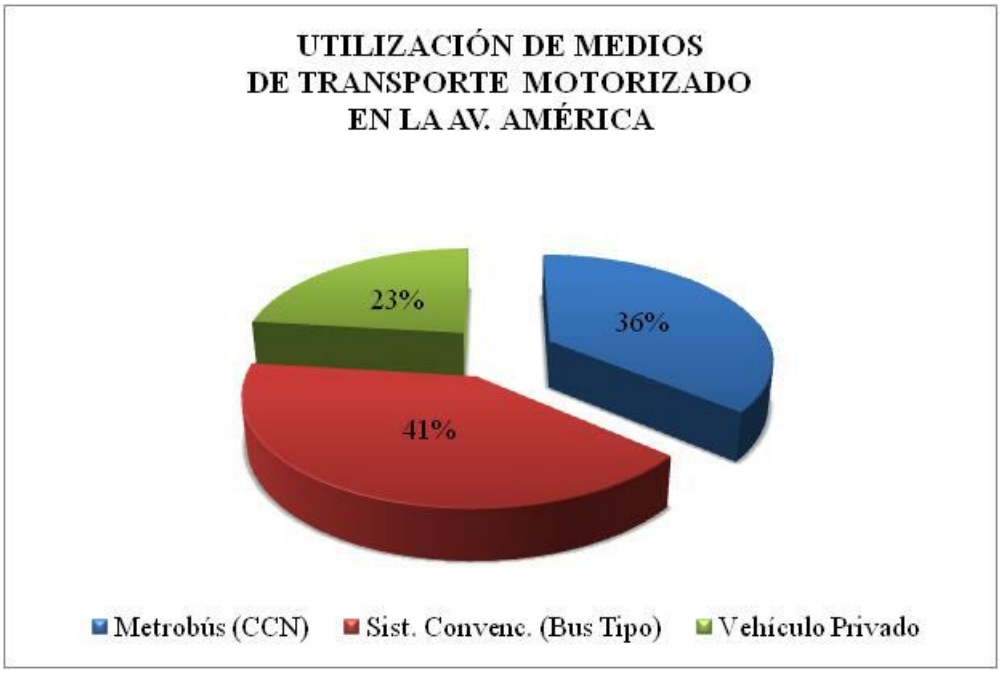


Elaboración: Autores, 2010.

En el estudio del Uso del Suelo y Población se determinó que diariamente sobre la Av. América, un total de 25.492 individuos, distribuidos de sur a norte de la siguiente manera: 12773 en el margen derecho y 12.719 en el izquierdo; realizan actividades de carácter: residencial, laboral, recreativo, comercial, entre otras.

En cuanto al transporte motorizado y según los resultados de la encuesta, de estas 25.492 personas, el 77% utiliza el transporte público para movilizarse diariamente, mientras que el restante 23% utiliza el transporte privado. De este 77%, el 41% prefiere utilizar el Sistema Convencional, sobre el 36% restante que utiliza el Sistema Integrado representado por el Corredor Central Norte.

GRAFICO 4.3

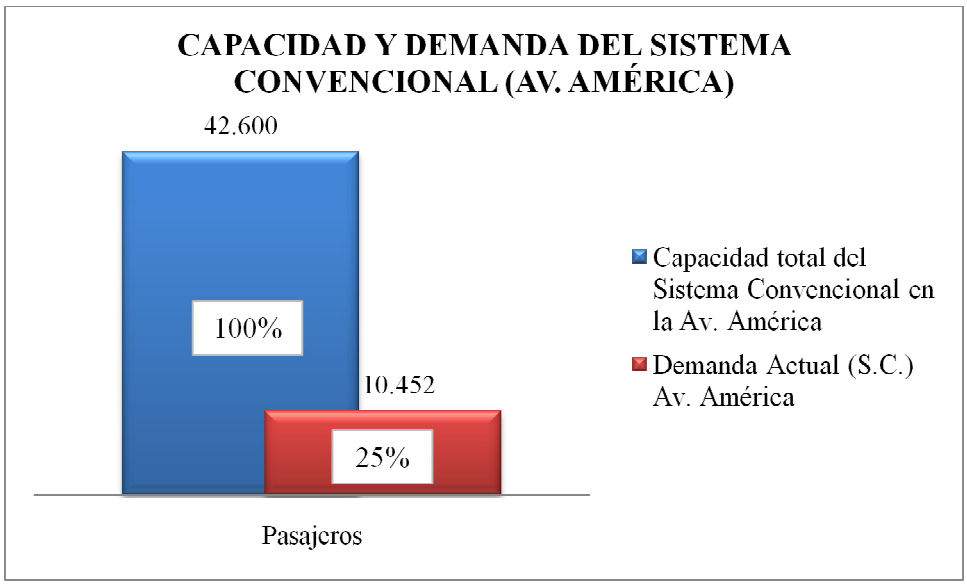


Elaboración: Autores, 2010.

Esto quiere decir que de todas las personas que realizan sus actividades cotidianas a lo largo del corredor de la Av. América; 10.452 utilizan los buses del Sistema Convencional, versus las 9.177 que utilizan el Corredor Central Norte, mientras que las restantes 5.863 utilizan vehículos privados.

En cuanto al transporte público se conoce que el Sistema Convencional presta su servicio en la Av. América o en alguno de sus tramos, con 568 buses que recorren 39 diferentes rutas. Cada bus (tipo o selectivo) tiene una capacidad máxima que varía entre 75 y 90 pasajeros, dependiendo del año del vehículo y sus respectivas características físicas; sin embargo por condiciones de seguridad de los pasajeros y más por el hecho de que en el distrito existe una sobreoferta de unidades de bus, según los operadores de bus entrevistados, esas circunstancias obligan a que los vehículos trabajen al 70% de su capacidad en el mejor de los casos y dependiendo de la ruta. Esto significa (tomando valores de entre 70 y 80 pasajeros por unidad de bus) que el sistema en su conjunto está capacitado para transportar a aproximadamente 43.000 personas, de las cuales el 25% representa a la demanda que se produce actualmente en la Av. América.

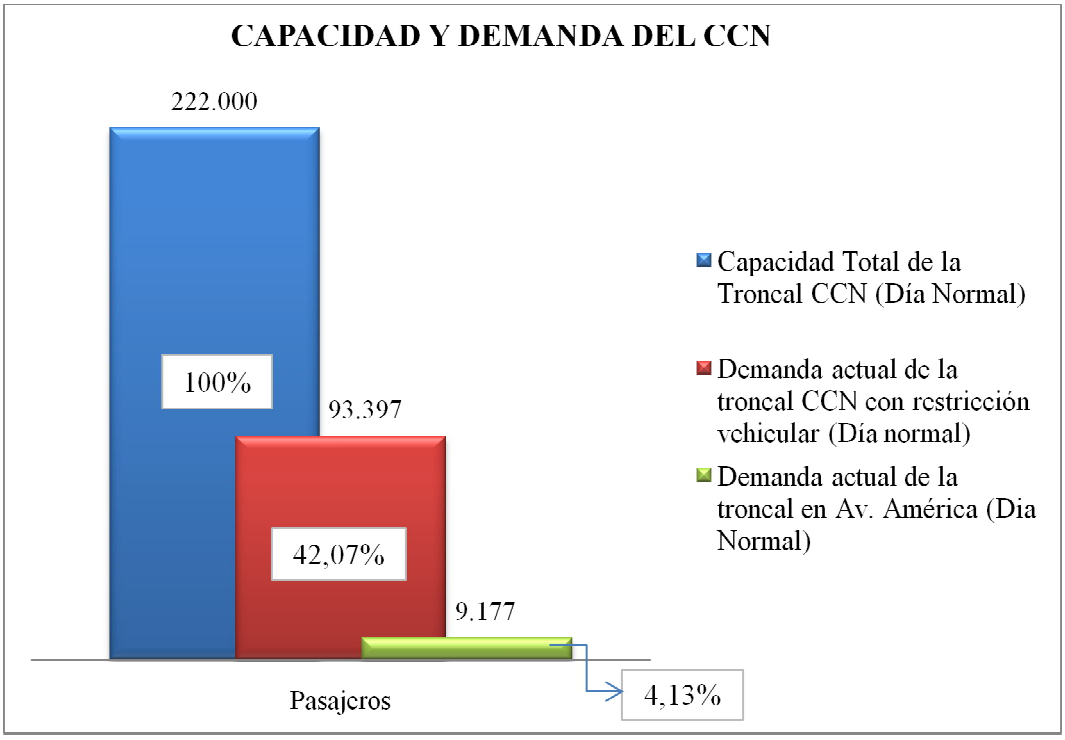
GRAFICO 4.4



Elaboración: Autores, 2010.

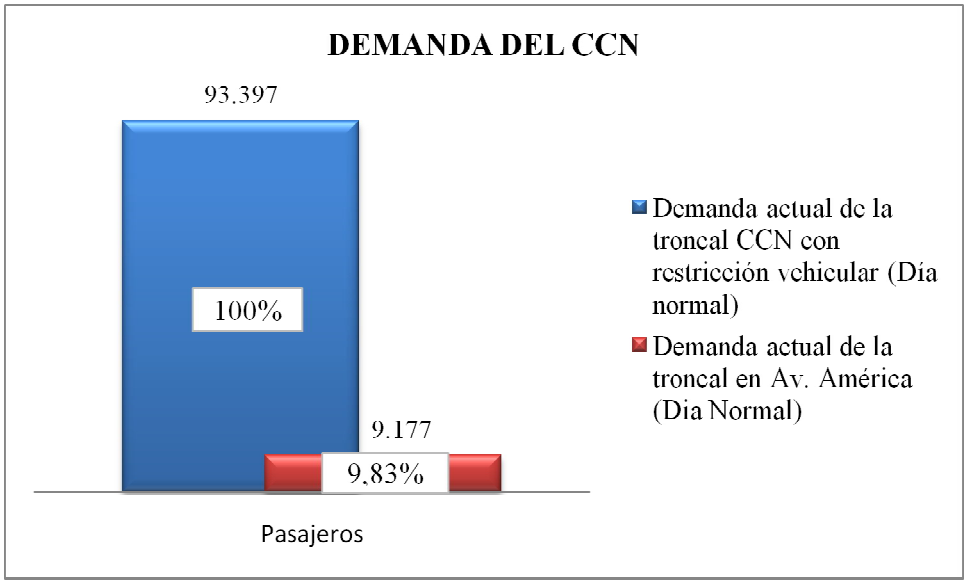
Por otro lado el Sistema Integrado, representado por el Corredor Central Norte, el cual recorre íntegramente toda la Av. América, tiene la capacidad de transportar en su troncal a un total de 222.000 personas; sin embargo la demanda actual en una día normal y con la implementación de la medida de restricción vehicular es de 93.397 personas, que equivale al 42% de toda su capacidad; como ya se dijo de toda la demanda producida en la troncal del CCN, 9.177 personas corresponden a la que se produce solamente a lo largo de la Av. América, mismas que representan el 10% de la demanda actual y el 4% de la capacidad del sistema.

GRAFICO 4.5



Elaboración: Autores, 2010.

GRAFICO 4.6

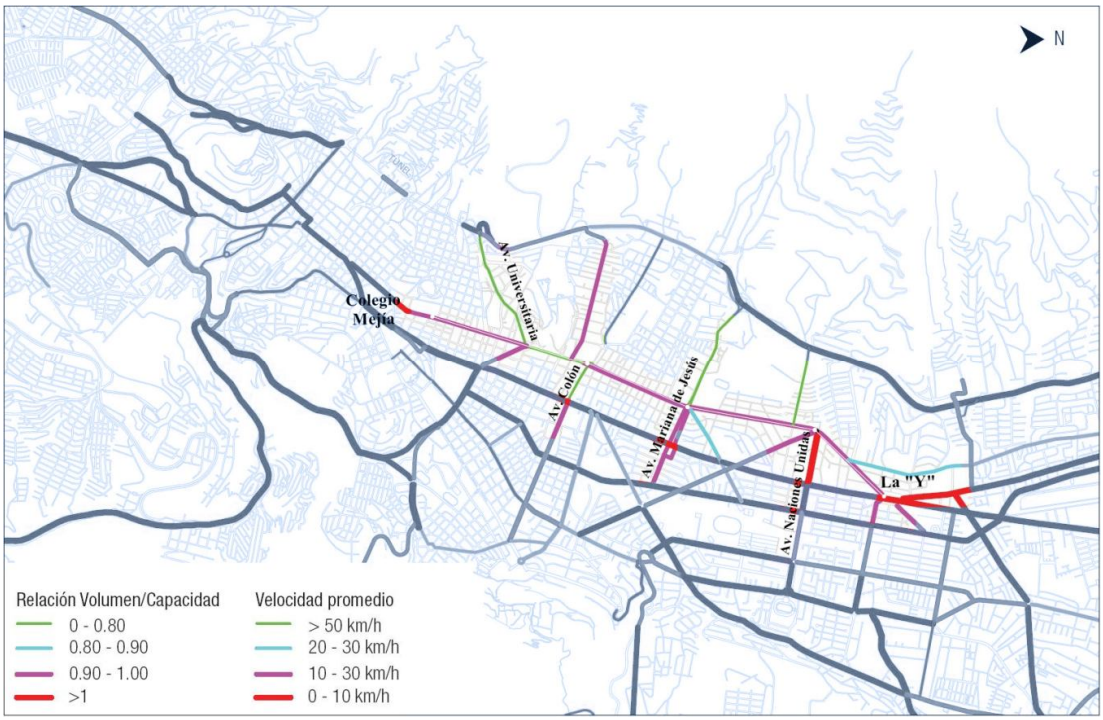


Elaboración: Autores, 2010.

Respecto de la velocidad de circulación vehicular en la Av. América y según el PMM, se tiene que en ésta se opera con una velocidad promedio entre 10 y 30 km/h, consecuencia del nivel crítico de saturación[41] que se tiene en la vía, en cuanto a la fluidez en el tráfico vehicular se refiere. Este panorama se ve agravado, si se considera el hecho de que esta avenida está clasificada como "vía colectora" y en este tipo de vías se permiten velocidades de operación de hasta 50 km/h.

MAPA 4.1

Relación volumen / capacidad y velocidad promedio en la red vial principal
Hipercentro de Quito – 2008



Fuente: DMT –2008

[41] El nivel de saturación está definido por la relación: volumen vehicular/capacidad vial. Se considera crítico cuando toma valores entre 0,9 y 1, y saturado cuando los valores son mayores que 1 (PMM).

4.2.2 Segundo escenario: Aprovechamiento de la máxima altura de edificación permitida por el PUOS en el eje

4.2.2.1 Exposición de motivos

El crecimiento longitudinal acelerado e incluso indiscriminado que ha tenido la ciudad de Quito, ha significado una transformación en su modelo territorial, que ha pasado de un modelo urbano de áreas relativamente compactas y de centros definidos, a un modelo de ciudad difusa fragmentada, motivada no solo por la necesidad de espacios para vivienda por parte de la población menos favorecida, que dados los costos a menudo prohibitivos de la tierra urbana, no tiene otra opción que instalarse en terrenos menos caros que están alejados del área urbana; sino también por la "universalización" del acceso (en algunos casos obligado) al automóvil y por el costo relativamente barato del transporte público.

El modelo de ciudad difusa se caracteriza por su monofuncionalidad y baja densidad, esto último se evidencia no solo en las parroquias periurbanas, sino que las parroquias que históricamente han contado con las mayores densidades de población (más de 100 hab/ha), están experimentando una desaceleración, e incluso una disminución (centro, centro sur, barrios del norte: Kennedy, Cotocollao) de su crecimiento. Estas especificidades de los nuevos crecimientos dispersos provocan una serie de consecuencias como: poca calidad urbana, generación de lugares de conflicto debido

a la poca accesibilidad, alta demanda de viajes para realizar las actividades cotidianas, inclusive las más simples, etc. Consecuencias que van difuminando cada vez más los límites entre el campo y la ciudad, y que han dado lugar a una forma de ciudad depredadora del territorio.

Estas consecuencias hacen que el modelo de ciudad difusa, a mediano o largo plazo sea totalmente insostenible, debido a los problemas ambientales, sociales, económicos y políticos que genera. Respecto a estos últimos, su magnitud es tal, que pueden obstruir las ideas de planificación urbana que tengan las autoridades encargadas; es decir, estos son problemas de fondo que muchas veces superan las buenas intenciones que puedan tener los gobiernos locales.

Puntualmente mantener un modelo de desarrollo urbano disperso genera una falta de vínculo entre los diferentes sectores del territorio, además de una escaza estructura interna, debido a que estos son sistemas aislados morfológica y funcionalmente; como resultado de la poca concentración de población en algunos casos, o la falta de infraestructura vial en otros, que hace que no sea rentable económicamente dotar de sistemas de transporte público que faciliten el desplazamiento de los moradores de estos sectores, hacia los centros urbanos.

Estas limitaciones y la imperante necesidad de desplazarse hacia lugares con características polifuncionales para poder realizar

cualquier actividad cotidiana, fomenta una accesibilidad basada principalmente en la tenencia de vehículo privado. Si bien es claro que ha habido mejoras en cuanto a la tecnología del transporte, ésta no ha sido utilizada en pro de reducir los tiempos de viaje, más bien ha sido aprovechada para recorrer trayectos de mayores distancias. Esta tenencia y el correspondiente uso del vehículo privado, a su vez causan impactos: unos de carácter ambiental, como la contaminación en la ciudad, debida a las emisiones de gases contaminantes por parte de los vehículos; y otros de carácter social, ya que la congestión vehicular a determinadas horas, ocasionada por los desplazamientos en vehículo privado, obliga a perder mucho tiempo, reduciendo el tiempo destinado al ocio, y por lo tanto a la sociabilidad.

Sin embargo estos no son los únicos problemas que se derivan del uso del vehículo privado, pues prevalecen otros respecto a la accesibilidad, ya que existe un amplio espectro de población (niños, ancianos) y hay quienes no están en capacidad de acceder al uso del vehículo privado ya sea por condiciones físicas, legales o simplemente económicas.

Por otro lado la característica de monofuncionalidad de estos sectores, hace que éstos se utilicen solo a unas horas determinadas del día, quedando vacíos el resto del tiempo y por lo tanto reduciendo su nivel de seguridad, no sólo fruto del abandono del que son objeto, sino a consecuencia del desarraigo social que existe, al ser lugares sin

historia, donde se pierde el sentido de pertenencia y de alguna forma se debilitan los valores sociales, específicamente los relacionados con la vida en vecindad. Entonces resulta obvio que esta forma peculiar de desarrollo urbano no favorece a la cohesión social, ya que estos sectores (algunos incluso con el estatus de ilegales) se caracterizan por la carencia de servicios, equipamientos y espacios destinados a la sociabilidad, lo que debilita la identidad cultural y la identificación con el lugar, convirtiéndolos en espacios que fomentan la individualidad e incluso la segregación social, ya que por lo general sus habitantes son de escasos recursos y por ende ven limitada la elección del lugar de residencia, a diferencia de la población de nivel socio-económico más elevado, que si puede escoger la zona dónde desea vivir.

Por último e independientemente de los problemas económicos, sociales o políticos que genera este modelo; la dispersión de la población y las actividades dentro del territorio, supone un consumo exagerado de uno de los recursos más preciados y limitados que disponemos en el planeta, el suelo. Suelo que se ocupa con edificaciones y las infraestructuras necesarias para comunicarlas, con todos los problemas ambientales que esto supone: impermeabilización del suelo, destrucción y aislamiento de los ecosistemas naturales, proliferación de incendios, artificialización y sobreocupación de los espacios naturales, etc.

Es por eso que se recomienda el uso del modelo de ciudad compacta para el distrito, que pese a las falencias que puede presentar como son: que el espacio público esté ocupado masivamente por el automóvil, la contaminación o carencia de espacios verdes; este modelo tiene el potencial para ser un modelo urbano eficiente, ya que se pueden invertir recursos para solventar esas carencias que puede presentar, y con el cual se puede gestionar y planificar de mejor manera el desarrollo de una ciudad, y que a la vez puede funcionar adecuadamente mediante el sistema de centralidades.

Esta propuesta recoge el espíritu del PUOS, el cual plantea un modelo de ocupación y densificación sostenible respecto a la capacidad de los servicios (equipamientos, vías, estacionamientos) en las áreas urbanas y de preservación ambiental en las áreas urbanizables, y cuyas determinaciones y reglamentaciones procuran la racionalización y optimización del uso y ocupación de las estructuras actuales y el aprovechamiento de las redes de cobertura integral y equilibrada entre varios centros.

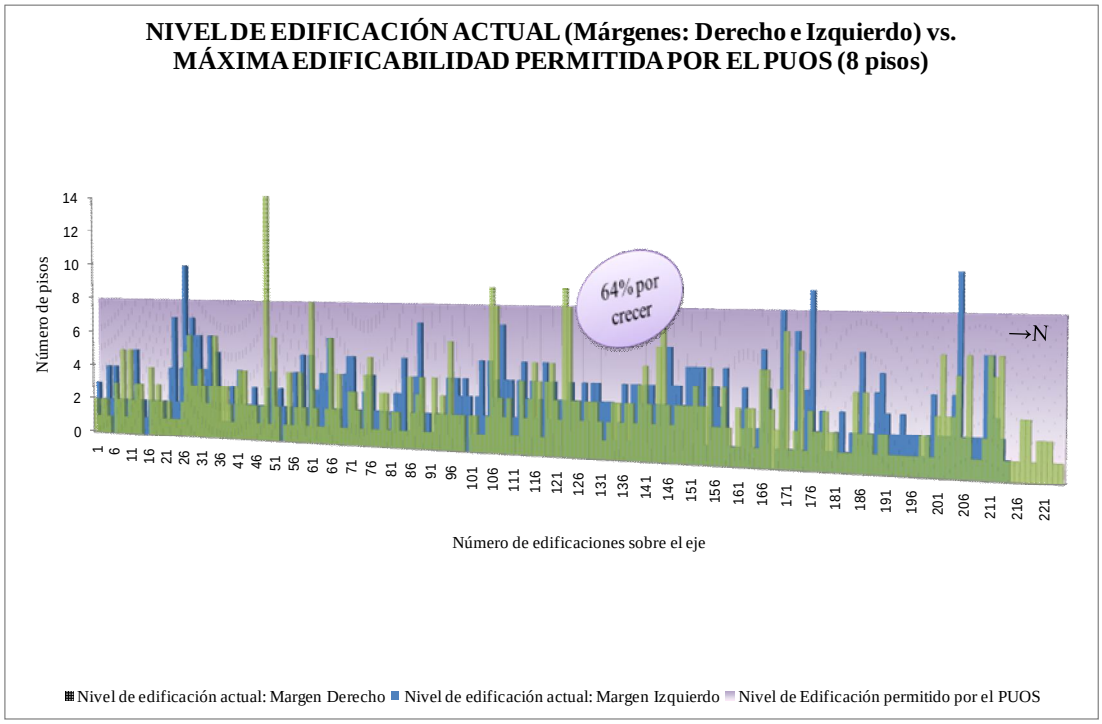
Tanto para la asignación de la altura de edificación, como para la determinación del fraccionamiento del suelo, el PUOS sustenta sus lineamientos en función de la población y su densificación[42] prevista, considerando patrones de urbanización que garanticen el eficiente

[42] Para reglamentar sus normativas, el PUOS prevé un escenario de densificación de "ocupación real esperada" que en base a las características de la ocupación actual, asigna densidades medias de 140 hab/ha en la ciudad. Cabe destacar que según el PMM los habitantes que ocupan la macrocentralidad de la ciudad de Quito, lo hacen con una densidad bruta de 81 hab/ha.

usufructo de los servicios de la infraestructura disponibles. Proponiendo tamaños mayores en cuanto a la altura de edificación, en las zonas con carácter de centralidad y de uso múltiple, como es el caso de la Av. América; donde a excepción de en algunos pocos tramos, que resultan ser menos del 5% del total de la vía, la máxima edificabilidad permitida por el PUOS, es de 8 pisos.

4.2.2.2 Presentación del escenario

GRAFICO 4.7

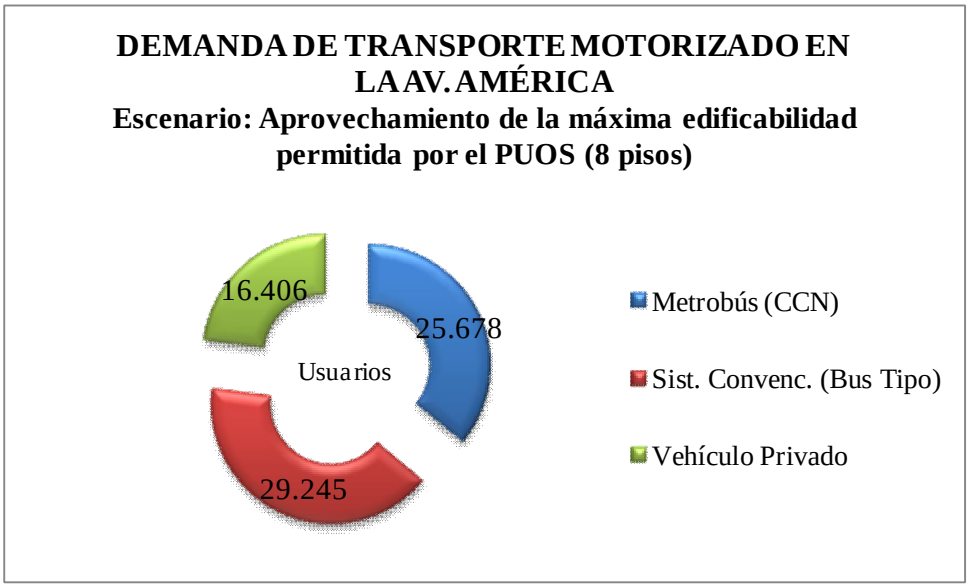


Elaboración: Autores, 2010.

Si se aprovechara la máxima edificabilidad (8 pisos) permitida por el PUOS en toda la Av. América, la población sobre el eje pasaría de 25.492, a aproximadamente 71.329 individuos (38.085 en el

margen derecho y 33.244 en el izquierdo, en el sentido sur norte). Que de mantenerse las tendencias y condiciones actuales en cuanto a la utilización del transporte motorizado, significaría que el Sistema Convencional sería utilizado por 29.245 personas, mientras que 25.678 optarían por usar el CCN, y las restantes 16.406 personas se movilizarían a través de la Av. América por medio de vehículos privados.

GRAFICO 4.8



Elaboración: Autores, 2010.

A pesar de que los de usuarios de transporte público en la Av. América tienen una preferencia hacia el Sistema Convencional; la capacidad de este último para soportar una demanda adicional es limitada; por ejemplo en el caso de este escenario, cubrir la demanda generada solo en el eje, significaría utilizar el 60% de la capacidad

total del sistema. Y si se toma en cuenta que actualmente la demanda en la Av. América representa el 25% de la capacidad del sistema, es factible suponer que éste no podría cubrir una demanda similar a la planteada.

Por otro lado, según los resultados de la encuesta, el 10% de toda la demanda que tiene actualmente el Corredor Central Norte se genera a lo largo de la Av. América, por otro lado se conoce que solo se utiliza el 42% de la capacidad del sistema, es decir que el sistema está habilitado para cubrir una demanda adicional de 128.603 personas. Si de esta capacidad para cubrir una demanda adicional, se destina el mismo 10% para la generada en la Av. América, es decir un cupo para 12.860 pasajeros extras, que sumados a los 9.177 que actualmente utilizan este servicio, representan el 86% de la demanda que se produciría en el eje si se edificara con el máximo permitido; aun faltaría cubrir la demanda de 3.641 personas.

Sin embargo todavía quedarían libres 115.743 cupos para cubrir la demanda que se produce en el resto del CCN, que podrían cubrir de sobra el restante 14% de demanda sobre el eje de la América, si se lograra controlar o frenar el crecimiento en cuanto a extensión de la ciudad, por ende la demanda de los sectores periurbanos, mediante la elaboración de planes de desarrollo habitacional sustentable dentro de la misma, que a su vez atraigan a la población hacia estos sectores. Iniciativa que debería nacer del

gobierno local y que tendría que complementarse con la participación de los sectores: público (estado, municipios), privado y social. Misma que dará resultado, siempre y cuando se democratice el acceso al financiamiento para vivienda (quizás implementando una política de subsidios) y sobre todo si se fomenta la oferta habitacional de menor costo.

Un ejemplo de esto es el Proyecto Habitacional IESS-El Ejido, ubicado a un costado de la Av. América, entre las calles Bogotá y Caracas. Este proyecto nace de una alianza entre el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social y el Municipio de Quito, y por medio de éste se busca revitalizar la esa zona de la ciudad y a la vez desarrollar un proyecto de vivienda de manera planificada. Este proyecto inmobiliario estará acompañado de una intervención global y revitalización urbana en aceras y espacios públicos, además contará con una renovación de sus avenidas principales. Al mismo tiempo la municipalidad se encargará de realizar los estudios gerenciales, una ordenanza especial, y de la fiscalización y venta del producto del proyecto.

> *Con respecto a este proyecto, se conoce que se construirán 550 departamentos en torres que serán de hasta 8 pisos, beneficiando a 3 mil residentes y generando de 3 mil a 4 mil fuentes de trabajo, según el Alcalde. Además este conjunto habitacional tendrá 1.300 estacionamientos tanto para los residentes, como para el público que acude a realizar trámites en la Caja del Seguro y el SRI, y se complementará con 80 locales comerciales.* [43]

[43] AGENCIA PÚBLICA DE NOTICIAS DE QUITO, *Proyecto habitacional IESS-El Ejido es una realidad: Alrededor de 28 millones de dólares se invertirá en el proyecto,* http://www.noticiasquito.gob.ec/Noticias/news_user_view/proyecto_habitacional_iessel_ejido_es_una

FOTO 4.1

Concepción del Proyecto IESS – El Ejido



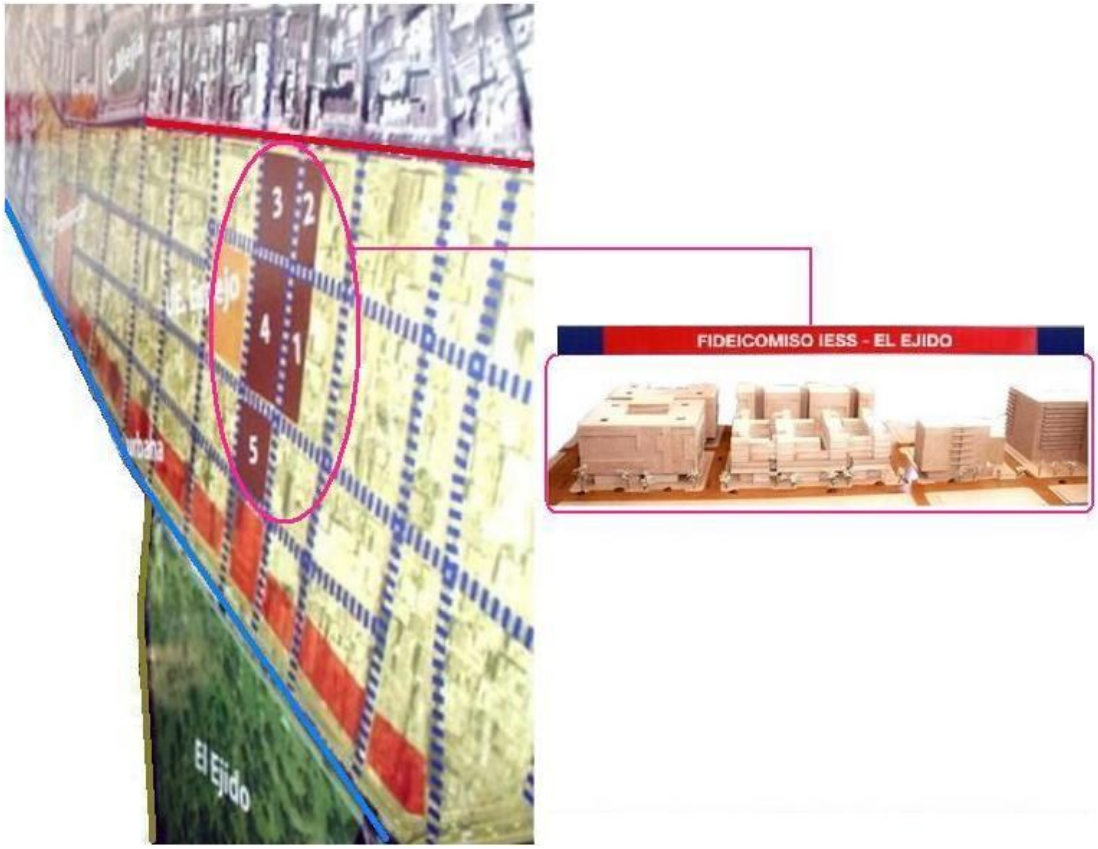
Fuente: Periódico electrónico Ciudadanía Informada, edición 05/07/2010.

Este será un sitio estratégico ya que el conjunto estará conectado a corredores de transporte público como el Trolebús y el Central Norte. Además se hará la ampliación de la calle Bogotá entre Juan Salinas y América para mejorar el acceso vehicular al sector, y en el resto de vías pequeñas y circundantes al proyecto se privilegiará el uso peatonal con todas las facilidades de movilidad.

_realidad_alrededor_de_28_millones_de_dolares_se_invertira_en_el_proyecto--774, p.1, septiembre 2010.

FOTO 4.2

Zona de implantación del proyecto IESS - El Ejido



Fuente: Agencia Pública de Noticias de Quito, 2010.

Para Manheim, la consideración del sistema de transporte no debe ser ajena a la de los sistemas de carácter político, económico o social; además señala que un cambio en alguno de los elementos de su esquema, implica afectaciones a los otros. Todo esto queda en evidencia con este proyecto habitacional, en el cual intervienen directamente los representantes de los sistemas antes mencionados y con el que se propone realizar cambios en el sistema de actividades de este sector (aprovechamiento de la máxima edificabilidad permitida, cambios en los patrones de usos de suelo, etc.), cambios que afectan a

corto plazo tanto al sistema de transporte (ampliaciones de la calles, cambios en el uso de la vías para privilegiar el uso peatonal, creación de parqueaderos, etc.), como al patrón de flujos (aumento en la demanda del CCN y del Sistema Convencional de Transporte que en el eje, aumento del parque automotor privado que usualmente circula por el sector, incluso aumento de los flujos de peatones que ahora podrán circular por el sector debido a la rehabilitación y adecuación del lugar para ese efecto).

Por último y en cuanto al flujo vehicular, se tiene que adicionalmente ingresarían 10.543 vehículos particulares al ya saturado corredor de la América, pertenecientes solo a los individuos que viven o realizan sus actividades cotidianas a lo largo del eje, vehículos que sumados a los que usualmente circulan por esta vía, terminarían sobresaturándola. Si actualmente la relación Volumen/Capacidad en la mayor parte de la Av. América tiene valores que van de 0,9 a 1, lo que se traduce en velocidades de circulación vehicular que no van más allá de los 30km/h en los carriles normales (no exclusivos); al ingresar tal cantidad de vehículos esa relación tendría valores superiores a la unidad, lo que afectaría no solamente a la fluidez del tráfico de vehículos privados y del Sistema Convencional (velocidades entre 0 y 10km/h), sino también al del CCN, fruto de la invasión de su carril exclusivo, lo que traería dos consecuencias: necesidad de aumentar las unidades en el sistema para

cubrir la demanda adicional debida a demoras y disminución de su velocidad de circulación.

4.2.3 Tercer escenario: Modificación a la zonificación actual, la cual permita edificar a lo largo del eje con una mayor altura.

4.2.3.1 Exposición de motivos

El PUOS en su artículo 47, contempla la posibilidad de realizar modificaciones[44] a las zonificaciones, si el Concejo Metropolitano de Quito, previo informe de la Dirección Metropolitana de Planificación Territorial y de Servicios Públicos, las Comisiones de Suelo y Ordenamiento Territorial o de Áreas Históricas y Patrimonio, según su competencia, conoce y resuelve sobre cambios a la zonificación y especificaciones establecidas en esta ordenanza y en los instrumentos de planificación vigentes, en los siguientes casos:

- Cuanto se trate de la implantación de obras de equipamiento zonal, de ciudad o metropolitano.
- Cuando sean inejecutables, desde el punto de vista técnico, cualquiera de las características especificadas en las asignaciones del Plan de Uso y Ocupación del Suelo.

[44] Las modificatorias a la zonificación aprobada por el Concejo Metropolitano, definidas en el contexto del artículo 47, y los ajustes requeridos por la actualización de la cartografía predial, deberán estar documentados, incorporados y actualizados de manera permanente por la Dirección Metropolitana de Planificación Territorial en la base de datos georeferenciada, para la correcta emisión de los informes de Regulación Metropolitana.

- Cuando mediante el uso de alguno de los instrumentos de planificación vigentes se proponga la modificación del uso del suelo, del tamaño y frentes mínimos de los lotes, de la forma de ocupación, la altura de edificación y los coeficientes de ocupación y utilización del suelo en las zonas de aprovechamiento territorial, definidas en el DMQ.

En este marco y respecto del último punto, se plantea un escenario en el cual se construya con una altura de edificación mayor a la permitida actualmente en el área de estudio. Para esto y con fines de análisis, se propone una altura (en lo referente al número de pisos permitidos) de 12 pisos.

Sin embargo, la determinación de la altura, se la hizo en función del principal tipo de zonificación para edificación (de acuerdo al PUOS) encontrada a lo largo de la Av. América, y que es la de tipo continua (ya sea con retiro frontal o sobre línea de fábrica, y que de hecho aparecen en similares proporciones), la misma que cubre al eje en la mayor parte de su extensión y en la que las mayores alturas de edificación permitidas son de 30 y 36 metros, es decir de 10 y 12 pisos, y ésta última fue la seleccionada para presentar el escenario.

Entre los motivos que podrían dar lugar a la presentación de este escenario, a más de los mencionados en el escenario anterior (aprovechamiento de la máxima edificabilidad), están:

- Pese a que se desea aumentar la densidad de personas que residan dentro del área urbana; se puede observar que existen lugares dentro del distrito que en los últimos años han tenido un crecimiento demográfico muy superior al del resto de Quito, por ejemplo el área de Las Laderas, la cual posee una de las densidades más altas de personas por unidad de vivienda (4,3 vs 3,8 de Quito)[45], y que además se ha caracterizado por tener un crecimiento desordenado e invasor de zonas protegidas, es más, aproximadamente el 20%[46] de sus viviendas son inadecuadas y otras se encuentran es zonas vulnerables, zonas que muchas veces carecen de los servicios básicos. Entonces el Gobierno Local, puede crear programas de vivienda que permitan acceder a los moradores de esos sectores a viviendas dentro de la ciudad.

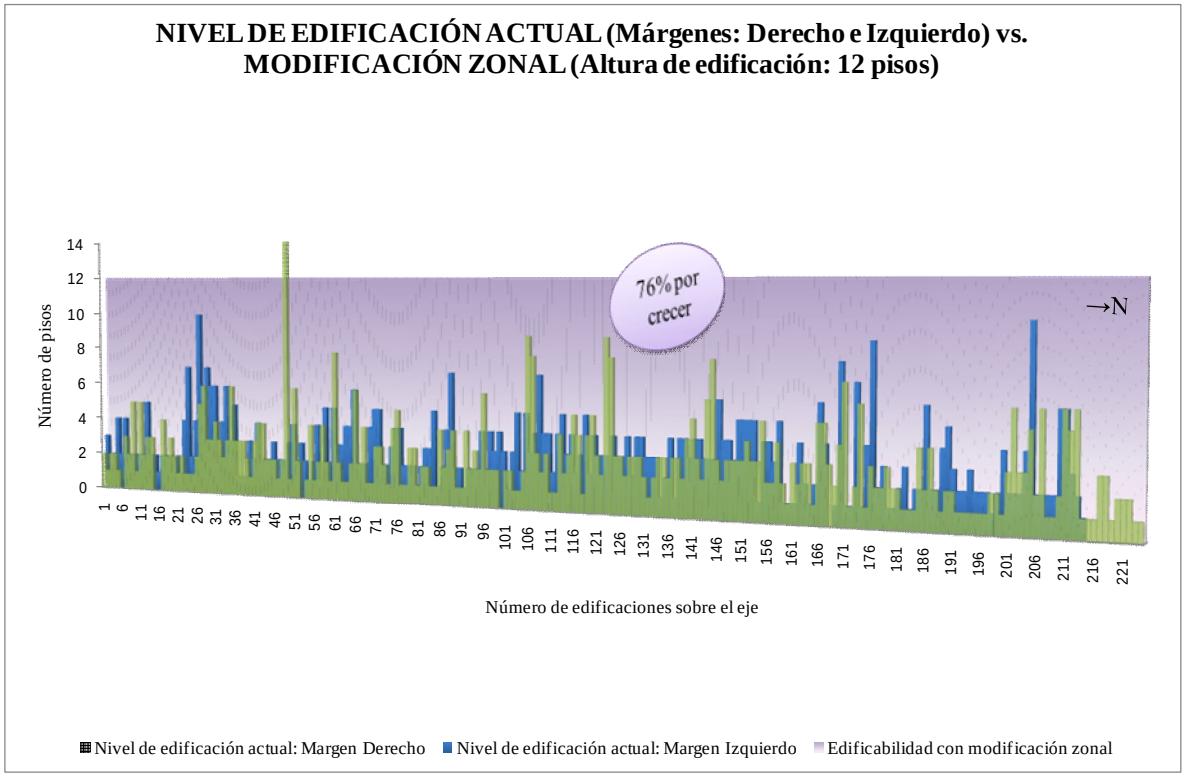
- Dependiendo las condiciones de edificabilidad y de mayor uso que el mercado de una determinada zona pueda captar, se puede prever condicionar la entrega de mayores aprovechamientos en edificabilidad o uso, entregando en compensación por parte del constructor:

[45] HYDEA – TARGET EURO, *Programa de Fortalecimiento de Centralidades Urbanas de Quito (EC-L1041): Informe Final*, p. 182, 2008.
[46] Id.

suelo para el uso del Gobierno Central en forma directa o en comodatos, que brinden servicios a la comunidad; o dinero que vaya a un fondo que sirva para solventar económicamente los proyectos de la alcaldía, como por ejemplo el de Vialidad del Distrito y de Reformas Geométricas Urbanas, que podrían ser otra opción frente al malestar que causó en la ciudadanía, la propuesta de las tasas a la gasolina y al rodaje.

4.2.3.2 Presentación del escenario

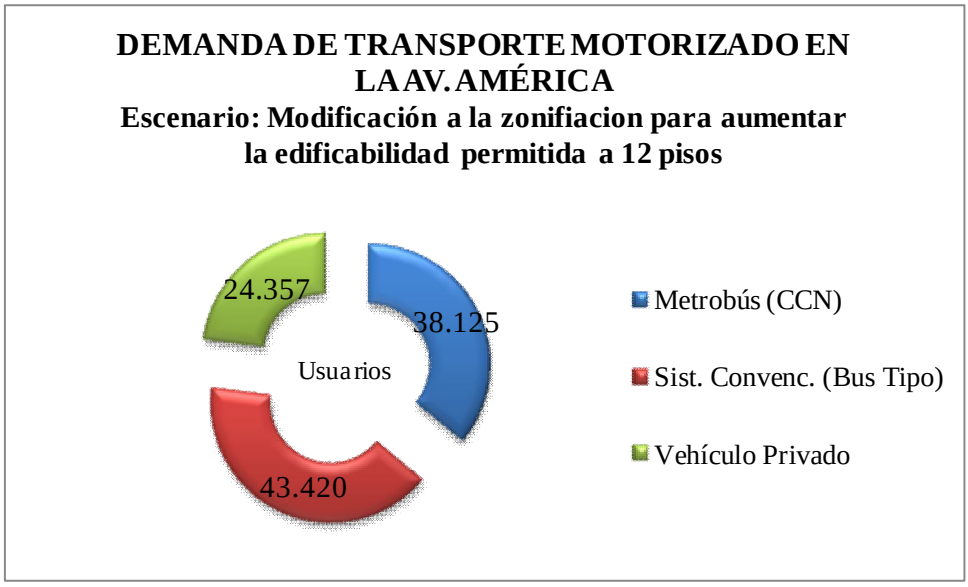
GRAFICO 4.9



Elaboración: Autores, 2010.

Si se realizaran modificaciones a las zonificaciones, con el fin de que éstas permitiesen aumentar la edificabilidad permitida en la Av. América, hasta 12 pisos; la población que vive o realiza sus actividades cotidianas sobre este eje pasaría de 25.492, a aproximadamente 105.902 individuos (56.563 en el margen derecho y 49.339 en el izquierdo, en el sentido sur norte). Y si se mantienen las tendencias y condiciones actuales en cuanto a la utilización del transporte motorizado, significaría que el Sistema Convencional tendría una demanda de 43.420 personas, mientras que 38.125 usarían el CCN, y las restantes 24.357 personas se movilizarían en vehículos privados.

GRAFICO 4.10



Elaboración: Autores, 2010.

Esto significa que para cubrir la demanda adicional de 28.948 usuarios que se generaría en el CCN, se tendría que destinar el 23% de la capacidad extra que tiene el CCN para transportar pasajeros y que actualmente no se utiliza, específicamente para satisfacer la demanda producida a lo largo de la Av. América.

Es más, como la gente que realiza diariamente sus actividades a lo largo del eje, tiene una preferencia respecto al uso del transporte público, que va en favor del Sistema Convencional sobre el Sistema Integrado (CCN); y si en el presente escenario se mantiene esa tendencia, eso significaría que el Sistema Convencional no estaría en capacidad de cubrir tal demanda, la misma que por sí sola superaría la capacidad total del sistema (demanda: 43.420, capacidad: 43.000).

Por otro lado, se tiene que a los 5.863 usuarios de vehículos particulares (vehículos pertenecientes solo a personas que realizan sus actividades cotidianas a lo largo del eje), se les sumarían 18.494 más. Este hecho supone graves problemas en el flujo vehicular del sector, debido a la limitada capacidad que tiene la vía para soportar incrementos en el tráfico y a la escaza infraestructura destinada para estacionamientos públicos (4 actualmente).

CAPÍTULO 5

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

Con el estudio de uso del suelo se logró identificar que las actividades que se realizan en los predios ubicados a cada lado del eje de la Av. América, son de lo más variadas, como resultando de la designación de la zona para uso múltiple. Concretamente se identificaron usos de tipo residencial; usos de tipo comercial y de servicios, ya sean básicos o especializados, incluso se pueden encontrar oficinas administrativas de entidades públicas y privadas; también se encontraron equipamientos de servicios sociales de tipo barrial, sectorial, zonal, y de ciudad o metropolitanos; y para equipamientos de servicios públicos (sectoriales).

Usos que si bien por un lado resaltan el carácter de centralidad de la zona; por otro no cumplen con uno de los más importantes principios que tiene el Plan de Uso y Ocupación del Suelo, y que es el de asegurar una gestión apropiada del mismo, lo que implica estimular la generación y ampliación de usos residenciales, a la vez que se desconcentran actividades secundarias y se eleva la eficiencia de la infraestructura vial existente, fomentando de esta manera procesos de rehabilitación y renovación urbana.

Esto último queda en evidencia, puesto que del total de la población que realiza sus actividades cotidianas en la Av. América, apenas el 15% son residentes, frente al 75% que son principalmente comerciantes, oficinistas, médicos y estudiantes. Denotando entonces una utilización de suelo que va en pro de la actividad productiva y en desmedro de la residencial.

A lo largo de la Av. América se encontraron 7 diferentes tipos de zonificación para edificación y habitación del suelo: A2, A10, A19, C8, C9, C10 y D7. Con una predominancia de las zonificaciones: C8, C9 y D7, las cuales permiten una altura máxima de edificación de hasta 24m o su equivalente de 8 pisos, y que en conjunto cubren un poco más del 95% de toda la extensión de la Av. América. Sin embargo y pese a que los lineamientos del PUOS buscan tener densidades de población más altas dentro de las áreas urbanas, en especial aquellas que tienen el carácter de centralidad, razón x la cual se le otorga mayores alturas de edificación; apenas se utiliza el 38% de la edificabilidad permitida en el corredor.

Para alcanzar la máxima edificabilidad en los escenarios expuestos, tanto el de 8 como el de 12 pisos; la infraestructura sobre el eje le falta crecer el 64 y el 76% respectivamente. Lo cual significaría un aumento en la demanda de pasajeros del servicio de transporte público, y para cubrirla, de acuerdo a las tendencial actuales, el CCN tendría que destinar en cada caso el 13 y 23% de los 128.603 cupos para pasajeros que actualmente no ocupa; mientras que el Sistema Convencional, el cual no tiene la suficiente capacidad para cubrir una demanda adicional, tendría que destinar el 60% de la misma para cubrir la demanda del primer caso, hecho que iría en desmedro de los usuarios del sistema que pertenecen a otras zonas, puesto que los usuarios de la Av. América actualmente utilizan el 25% (es decir 2,4 veces menos) de toda su capacidad, en cuanto al segundo caso la capacidad del sistema no alcanzaría para cubrir su demanda.

Adicionalmente y considerando que la saturación o lo que es lo mismo, la relación volumen/capacidad en la mayor parte de la vía tiene valores entre 0,9 y 1, es factible suponer que cualquier incremento considerable en el flujo vehicular del sector, sobresaturaría la vía, como es el caso de los escenarios planteados más aun si son 10.543 y 18.494 automóviles respectivamente, lo cual, considerando que la saturación, es decir la relación volumen/capacidad en la mayor parte de la vía, tiene valores entre 0,9 y 1, lo que se traduce

en velocidades de circulación vehicular que no van más allá de los 30km/h en los carriles normales (no exclusivos); al ingresar tal cantidad de vehículos esa relación tendría valores superiores a la unidad, lo que afectaría no solamente a la fluidez del tráfico de vehículos privados y del Sistema Convencional (velocidades entre 0 y 10km/h), sino también al del CCN, fruto de la invasión de su carril exclusivo, lo que traería dos consecuencias: necesidad de aumentar las unidades en el sistema para cubrir la demanda adicional debida a demoras y disminución de su velocidad de circulación.

La organización territorial y la expansión urbana del DMQ, han obedecido a fenómenos sociales, económicos y políticos. Los mismos que le han significado a la ciudad tener desde modelos de estructura territorial radial y concéntrica, como en épocas de la Colonia; hasta modelos longitudinales con un crecimiento irregular y disperso, como sucede en la actualidad.

Respecto a este último punto, es menester indicar lo paradójico que resulta que la ciudad siga extendiéndose longitudinalmente sobre el suelo de conservación, cuando existe suelo disponible dentro del área urbana, del cual se puede disponer para generar una verticalización de la ciudad en lo que se refiere a vivienda principalmente y luego de las zonas comerciales, lo cual permita aumentar la densificación dentro del área urbana, garantizando así el máximo aprovechamiento del suelo, no solo en lo que respecta a infraestructura destinada a vivienda, educación, salud o al comercio, sino también a la infraestructura destinada a la movilidad de las personas. Esta reestructuración del Sistema de Actividades debe procurar la integración de varios sectores en un solo espacio, lo cual ayude a reducir los desplazamientos dentro del área urbana.

Si se logra optimizar el uso del suelo y planificar de mejor manera las actividades que en éste se realizan, mediante una gestión eficiente del territorio; sería factible implementar un modelo de desarrollo urbano de áreas o centros compactos, que permitan disponer de una gran diversidad de usos en poco espacio, con un intercambio de información en el mínimo tiempo y en donde se reduzca la movilidad obligada. Un modelo que de ser implementado adecuadamente y si además se apoya con una promoción del uso del transporte público, podría significar no solo el ahorro de recursos no renovables debido a la reducción de los desplazamientos en medios motorizados al integrar varios sectores en espacios se reducidos, sino también una reducción o por lo menos una estabilidad en el tráfico vehicular en horas pico (horas con mayores desplazamientos) e incluso representa un ahorro económico al gobierno central puesto mantener estas áreas urbanas ya consolidadas, tiene un costo mucho menor que el hacerlo con áreas periurbanas, ya que no requieren de exagerada infraestructura adicional para dotar de los servicios básicos

5.2. Recomendaciones

Es necesario corregir las falencias que han tenido los instrumentos de planificación territorial que han sido implementados en la Ciudad de Quito a lo largo de su historia, por citar una de las más recurrentes y que a nuestro criterio es una que ha sido determinante para la problemática actual que vive la ciudad respecto a su forma de crecimiento, mencionamos una perteneciente al Plan Regulador Jones Odriozola elaborado entre 1942 y 1944 por el arquitecto uruguayo del mismo nombre. Plan que fuera aprobado por la municipalidad en abril de 1945 y ratificado el siguiente año, y que se supone debía estar operativo durante 60 años (hasta el año 2000), y en el que de alguna manera se "oficializa" la segregación social. Esto último puede evidenciarse con el hecho de que en este plan se configura la distribución socio-espacial de la ciudad de la siguiente manera: mientras en el norte se localizarían "barrios jardines" diseñados con viviendas de alta calidad para una población acomodada y de clase media, al sur se preveía la instalación de una zona industrial rodeada por barrios obreros y para una población de clase media baja, por su parte en el centro predominarían comercios, edificios históricos y una población de clase media.

En este marco creemos que es oportuno revertir los espacios urbanos a los todos ciudadanos independientemente de su condición económica, mediante la creación de nuevo suelo pero dentro del área urbana ya consolidada, esto se lo logra con el crecimiento vertical de la ciudad, el cual tiene que estar ligado a la generación de mecanismos que eviten la especulación del costo suelo y con los cuales se pueda reducir el costo final al comprador. Mecanismos que según la Concejala Luisa Maldonado presidenta de la Comisión Especial de Vivienda del DMQ podrían ser: subsidiar el costo de la tierra o asumir el costo de la infraestructura de los servicios básicos por parte del municipio. Por otro lado Alberto Andino, presidente del Colegio de Arquitectos de Pichincha cree que es necesaria la creación de una legislación que evite la especulación e insta a suprimir los costos "inmorales" por

parte de los constructores; y un mecanismo que consideramos válido para ese efecto es el de la Captura de Plusvalía.

Si consideramos al suelo como un recurso económico, que viene a ser un bien escaso y de hecho caro, y se tiene plena conciencia de que quien controla el suelo conduce el desarrollo urbano. Entonces es prudente afirmar que es necesario fortalecer la función del Gobierno Local en materia de desarrollo habitacional, que con los instrumentos institucionales adecuados le ayuden a desarrollar y posteriormente a implementar planes de ordenamiento territorial que garanticen un modelo de ciudad sustentable. Dentro de este mismo enfoque, creemos que es necesario el apoyo de los demás estamentos del estado (gobierno central, provincial), además de garantizar la participación de los sectores social y privado para legitimar y lograr consolidar esta visión. Consolidación que se lograría más fácilmente si se configura una asociación público-privada, que participe mancomunadamente en el desarrollo inmobiliario, donde la ciudad (gobierno local) aporte el suelo, le dote de nuevos usos al sector, aporte con la infraestructura para servicios básicos, etc.; y luego en compensación por ese aporte pueda obtener participaciones de los resultados del proyecto, ya sea económicamente o reduciendo el costo del producto para que sea más accesible al ciudadano de escasos recursos.

El modificar la zonificación actual, para permitir edificar con una mayor altura o cambiar los usos para permitir actividades adicionales; puede usarse para captar recursos que pueden destinarse para la elaboración e implementación de planes de movilidad y vialidad en la ciudad, o simplemente para optimizar la infraestructura vial o la flota de transporte existente inherente al área que se afecta. Esto se lo hace mediante mecanismos de compensación por derechos adicionales de construcción o cambio en los usos del suelo, compensación que puede ser económica e ir a un fondo público, o material, es decir que

hasta un cierto número de pisos pertenezca al constructor y el resto pueda ser utilizado por el municipio de la manera que considere apropiada y que vaya en beneficio de la comunidad.

Si bien planteamos que es adecuado iniciar procesos de reestructuración urbana, que permitan el máximo aprovechamiento del suelo e infraestructura disponible en la ciudad, es más, los escenarios mostrados fueron planteados con esa tónica; sin embargo también creemos que no debe confundirse la compactación con el hacinamiento. La propuesta completa consiste en redistribuir el espacio para aprovecharlo mejor y en pro de la recuperación del espacio público destinado al ocio y a la recreación. Por ejemplo al construir un edificio para vivienda de 8 pisos, donde había infraestructura solamente de un piso, se ahorran 7 lotes; entonces la idea es trasladar el derecho de edificación que tienen los propietarios de lotes que sean contiguos a una determinada edificación y ocuparlos y transformarlos en equipamientos y espacios destinados a la sociabilidad y esparcimiento.

Para Manheim, el sistema de actividad de un área metropolitana o de un país en desarrollo se compone de muchos subsistemas, superpuestos e interrelacionados, como son las estructuras sociales, instituciones políticas, los mercados de vivienda, y así sucesivamente. El transporte es sólo uno de estos subsistemas; sin embargo cobra importancia y de hecho en su esquema aparece con uno de los 3 elementos que caracterizan a la ciudad, debido a que juega un rol principal en la evolución del sistema de actividades, es más, el aclara que salvo en situaciones muy especiales, no es el único factor determinante que influencia dicha evolución.

Estas consideraciones son las que llevaron a Manheim a afirmar que no se puede tratar el sistema de transporte, sin considerar su relación con el sistema económico, político y social de la región en estudio. Es más todo su análisis al respecto lo resume con la siguiente frase: “El gran desafío del análisis de sistemas de transporte es intervenir delicada y

deliberadamente en la compleja estructura de la sociedad, para utilizar el sistema de transporte con eficacia, en coordinación con otras acciones públicas y privadas, que ayuden a alcanzar los objetivos de dicha sociedad". Nosotros fundamentados en estos principios creemos que el municipio debe asumir la competencia de la planificación, gestión y regulación del transporte y el tránsito, pues para planificar adecuadamente una ciudad con miras hacia la sostenibilidad, se tienen que considerar y tratar todas las variables que intervienen y sus correspondientes interacciones; es decir la planificación tiene que ser y aplicarse de manera integral.

El implementar cualquiera de los escenarios planteados, se traduciría en un incremento de la demanda del sistema público de transporte y de la demanda de espacio para circular sobre las vías. Y si la planificación no va de la mano con la promoción del uso del transporte público, en el caso de la Av. América significaría sobresaturar esta vía. Por otro lado el éxito de la promoción está en la accesibilidad, tanto de la infraestructura del sistema de transporte como del transporte en sí, pues sin ella difícilmente se fomentará su uso. Esto quiere decir que hay que ver a la movilidad urbana como un elemento esencial para la equidad social, pues las actividades y servicios como: educación, empleo, ocio y los bienes deben ser accesibles a todos los ciudadanos urbanos, independientemente de si poseen o no un vehículo.

BIBLIOGRAFÍA

Libros:

- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Libro verde: hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*. Brucelas, COM (2007) 551 final, 2007.
- DEMORAES, Florent, *Movilidad, elementos esenciales y riesgos en el Distrito Metropolitano de Quito*, IRD-MDMQ, 2005.
- D´ERCOLE, R., METZGER, P., *Los lugares esenciales del Distrito Metropolitano de Quito*, IRD-MDMQ, 2002.
- ECO, Umberto, *Cómo se hace una tesis: Técnicas de investigación, estudio y escritura*. Barcelona, Gedisa, Ed. 22, 1998.
- SPIEGEL, Murray, *Estadística.* McGarw-Hill, segunda edición, 1991.
- EPMDUQ, *Proyecto de modernización del sistema de recaudo y apoyo a la operación del transporte METROBUS-Q: bases y especificaciones técnicas*, 2009.
- HYDEA - TARGET EURO, *Programa de Fortalecimiento de Centralidades Urbanas de Quito (EC-L1041): Informe Final*, 2008.
- KULL, Michael, *Entrevista con el profesor Marvin Manheim*, KMWorld, 1999.
- MANHEIM, Marvin, *Fundamentos de análisis del sistema de transporte.* The MIT Press Classics, p. 10, 1979.
- MARTÍNEZ, C, *Estadística comercial*. Bogotá, Grupo Editorial Norma Educativa, 1994.

- MUNICIPIO DEL DMQ, *Ordenanzas de Gestión Urbana Territorial: PUOS correspondiente a la codificación de los textos de las ordenanzas de zonificación N° 011 y 013,* 2003.
- MUNICIPIO DEL DMQ, *Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025 (PMM)*, 2009.
- ZUIDGEEST, Mark, *Desarrollo sostenible del transporte urbano: Enfoque de optimización dinámica*, Febodruk BV, Enschede, The Netherlands, 2005.

Revistas

- ASCHER, François, *Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos,* ARQ, n. 60 Arquitectura de infraestructura, Santiago, julio 2005.
- BULL, Alberto, *La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales,* Revista de la CEPAL, 1 de abril de 2002.
- MONROY, Germán, *Los componentes de la planeación,* Revista Respuesta: La Opinión Educativa en México, Vol. 1., Núm. 6, México, marzo 1979.
- WOYWOOD, Mónica, *Transporte urbano: Un modelo a seguir*, vol. 6, número 7, Universidad del Bío Bío, Chile.

Internet:

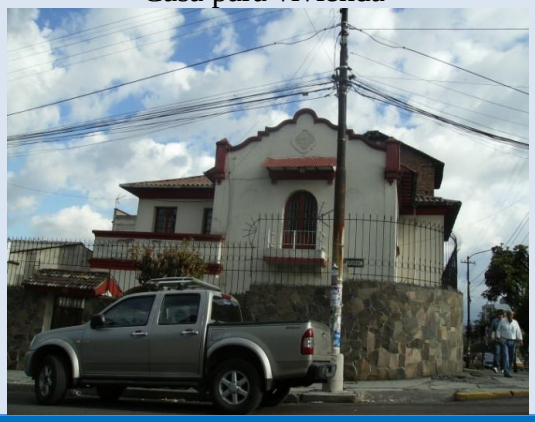
- AGENCIA PÚBLICA DE NOTICIAS DE QUITO, *Proyecto habitacional IESS-El Ejido es una realidad: Alrededor de 28 millones de dólares se invertirá en el proyecto*, http://www.noticiasquito.gob.ec/Noticias/news_user_view/proyecto_habitacional_iessel_ejido_es_una_realidad_alrededor_de_28_millones_de_dolares_se_invertira_en_el_proyecto--774, p.1, septiembre 2010.
- EPMMOP: GERENCIA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD, *Red Convencional de Transporte*, http://www.emsat.gov.ec/ZT_red_convencional.html, julio 2010.
- EPMMOP: GERENCIA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD, *Transporte Comercial: Taxis*, http://www.emsat.gov.ec/ZT_taxis.html, julio 2010.
- EPMMOP: GERENCIA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD, Transporte Comercial: Taxis, http://www.emsat.gov.ec/ZU_ ecovia_1.html, julio 2010.
- MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS, Reseña histórica, http://www.mtop.gov.ec/historia_mtop.php?cat=6, julio 2010.

ANEXOS

Elementos del Esquema de Manheim

USOS RESIDENCIALES

Casa para vivienda



Combinado residencia/comercio



EQUIPAMIENTOS DE SERVICIOS SOCIALES

- Salud -

Clínica



Clínica Internacional

Centro de Salud



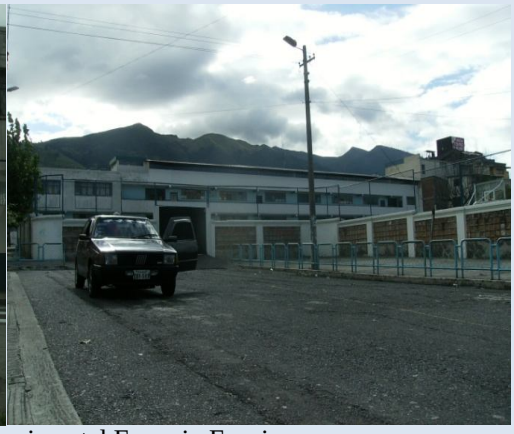
Laboratorio Clínico



Centro de Medicina Ocupacional y Lab. Clínico EcuaAmerican

- Educación -

Escuela

Escuela Municipal Experimental Eugenio Espejo

Colegio Técnico



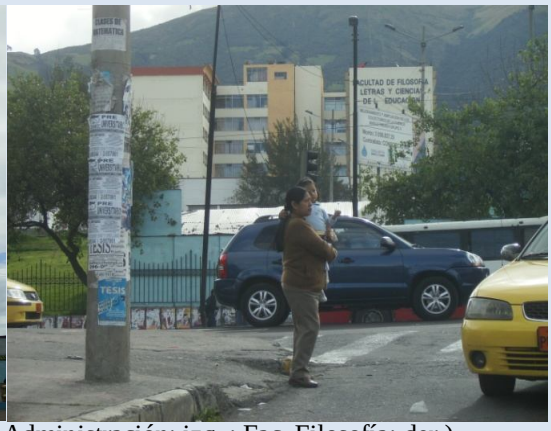
Colegio Técnico Ecuador

Colegio



Colegio San Gabriel

Universidad

Universidad Central del Ecuador (Fac. Administración: izq. ; Fac. Filosofía: der.)

Instituto



Centro de Educación Popular

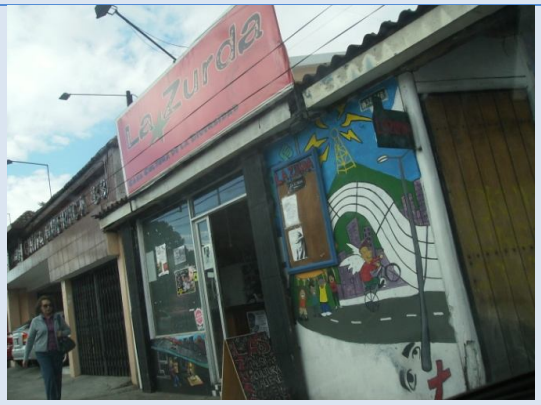
Academia



Academia de Artes Marciales

- Cultura -

Centro Cultural



Teatro



Teatro Universitario

- Religión -

Iglesia



Iglesia Bautista Universitaria

- Recreación –

Parque



Parque Italia

ESTABLECIMIENTOS DE USO COMERCIAL Y DE SERVICIOS

- Comercio sectorial -

Bancos



Banco del Pichincha

Servicios transaccionales (recaudación)



Servipagos

Bodega



Papelería, cabinas telefónicas, copiadoras.



Gasolinera



Hostal



- Comercio Zonal -

Venta de llantas y tecnicentro



Sala de proyección para adultos



Cine América

- Comercio Barrial -

Restaurante



Frutería Monserrate

Farmacia



Farmacia Fybeca

EQUIPAMIENTOS DE SERVICIOS PÚBLICOS

Estaciones de radio



Radio Católica

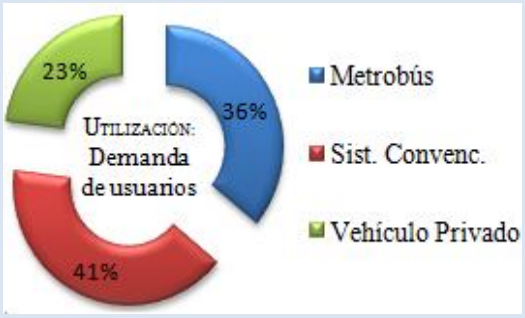
Estación de televisión



Teleamazonas Tv.

TIPOS DE TRANSPORTE MOTORIZADO

Análisis de demanda



Sistema Convencional (bus tipo)



Sistema Integrado Metrobús (CCN)



Vehículo privado



EQUIPAMIENTO E INFRAESTRUCTURA VIAL

Vía de 3 carriles



Vía de 5 carriles + 1 para parqueo lateral



Vía de 8 carriles



Intercambiador de tráfico



Intercambiador de la Plaza Indoamérica

Para exclusiva CCN



Estación de transferencia CCN



Seminario Mayor

Carril exclusivo CCN



ELEMENTOS DE CONTROL DE TRÁFICO

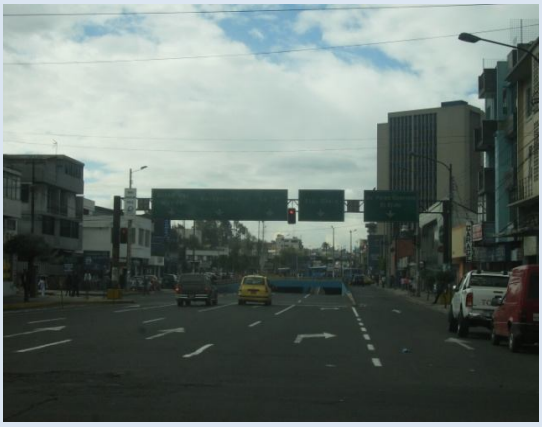
Semáforos



Señalamiento horizontal



Señalamiento vertical



ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	Transalfa SA	Código operadora:	004
Nombre ruta:	Comuna - Obrero Independiente	Código ruta:	131
Origen (barrio):	Comuna	Destino (barrio):	Obrero Independiente
Lugar despacho (vías):	Albornoz y 12 de Agosto	Lugar retorno (vías):	Calle F y calle X
FECHA/ Día 03	Mes Agosto	Año 2010	Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
Albornoz y 12 de Agosto	Calle F y calle X
Albornoz	Calle G
Araujo	Calle V
Berrutieta	Calle E
Herrera	Calle S
Albornoz	Calle A
Lizarazu	Magdalena Araujo
La Gasca	San Francisco de Quito
Av América	vía a Conocoto
Av Colón	Bautista Aguirre
Av 12 de Octubre	Pinto de Guzmán
Av Colombia	Av Simón Bolívar
Av. Pichincha	Av. Pichincha
Av Simón Bolívar	Av Colombia
Av. Napo	Av 12 de Octubre
Pinto de Guzmán	Av Colón
Bautista Aguirre	Av América
vía a Conocoto	La Gasca
San Francisco de Quito	Lizarazu
Magdalena Araujo	Albornoz
Calle A	Herrera
Calle S	Berrutieta
Calle E	Araujo
Calle V	Albornoz
Calle G	Albornoz y 12 de Agosto
Calle F y calle X	

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:30	Hora de fin operación (hh:mm):	22:30
Intervalo hora punta (min.):	0:08	Frecuencia hora punta (veh./hora):	7,5
Intervalo hora valle (min.):	0:08	Frecuencia hora valle (veh./hora):	7,5
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:10	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	30
No. de unidades autorizadas:	18		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

Sumados los intervalos de las rutas 131 y 131A operan cada 6 minutos.

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	6:00	Hora de fin operación (hh:mm):	21:00
Intervalo hora punta (min.):	0:11	Frecuencia hora punta (veh./hora):	5,5
Intervalo hora valle (min.):	0:11	Frecuencia hora valle (veh./hora):	5,5
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:05	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	30
No. de unidades autorizadas:	14		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	21:00

Sumados los intervalos de las rutas 131 y 131A operan cada 8 minutos.

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora: Transalfa SA — Código operadora: 004
Nombre ruta: Comuna - Eloy Alfaro de Puengasí — Código ruta: 131A
Origen (barrio): Comuna — Destino (barrio): Eloy Alfaro de Puengasí
Lugar despacho (vías): Final de calle Araujo — Lugar retorno (vías): Calle G y calle X
FECHA/ Día 03 Mes Agosto Año 2010 — Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
Final de calle Araujo	Calle G y calle X
Berrutieta	Calle R
Herrera	camino a Collacoto
Albornoz	Calle M
Lizarazu	Calle A
La Gasca	Magdalena Araujo
Av América	San Francisco de Quito
Av Colón	vía a Conocoto
Av 12 de Octubre	Bautista Aguirre
Av Colombia	Pinto de Guzmán
Av. Pichincha	Av Simón Bolívar
Av Simón Bolívar	Av. Pichincha
Av. Napo	Av Colombia
Pinto de Guzmán	Av 12 de Octubre
Bautista Aguirre	Av Colón
vía a Conocoto	Av América
San Francisco de Quito	La Gasca
Magdalena Araujo	Gaspar de Carvajal
Calle A	Albornoz
Calle M	Herrera
camino a Collacoto	Berrutieta
Calle R	Final de calle Araujo
Calle G y calle X	- X - X - X

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora: Transalfa SA — Código operadora: 004
Nombre ruta: Primavera - Balcón del Valle — Código ruta: 132
Origen (barrio): Balcón del Valle — Destino (barrio): Primavera
Lugar despacho (vías): Arboleda y Miguel Ángel Zambrano — Lugar retorno (vías): Padre Damián y Díaz de la Madrid
FECHA/ Día 03 Mes Agosto Año 2010 — Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
Padre Damián y Díaz de la Madrid	Arboleda y Miguel Ángel Zambrano
Padre Damián	Miguel Ángel Zambrano
Cota Tresmil	Calle 2
Díaz de la Madrid	Calle C
Acevedo	Calle 3
Las Casas	Calle D
Gaspar de Carvajal	Calle 2
La Gasca	Miguel Ángel Zambrano
Av América	vía a Conocoto
Av Colón	Bautista Aguirre
Av 12 de Octubre	Pinto de Guzmán
Av Colombia	Av Simón Bolívar
Av. Pichincha	Av. Pichincha
Av Simón Bolívar	Av Colombia
Av. Napo	Av 12 de Octubre
Pinto de Guzmán	Av Colón
Bautista Aguirre	Av América
vía a Conocoto	La Gasca
Miguel Ángel Zambrano	Gaspar de Carvajal
Calle 2	Selva Alegre
Calle C	Espinar
Calle 3	Díaz de la Madrid
Calle D	Cota Tresmil
Calle 2	Padre Damián
Miguel Ángel Zambrano	Padre Damián y Díaz de la Madrid
Arboleda y Miguel Ángel Zambrano	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:30	Hora de fin operación (hh:mm):	22:30
Intervalo hora punta (min.):	0:06	Frecuencia hora punta (veh./hora):	10,0
Intervalo hora valle (min.):	0:08	Frecuencia hora valle (veh./hora):	7,5
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:10	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	30
No. de unidades autorizadas:	25		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	6:00	Hora de fin operación (hh:mm):	21:00
Intervalo hora punta (min.):	0:08	Frecuencia hora punta (veh./hora):	7,5
Intervalo hora valle (min.):	0:11	Frecuencia hora valle (veh./hora):	5,5
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:05	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	30
No. de unidades autorizadas:	21		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	21:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	Cooperativa de Transportes Mariscal Sucre	Código operadora:	006
Nombre ruta:	Universidad Central - Focalpi	Código ruta:	084
Origen (barrio):	Monserrat	Destino (barrio):	Universidad Central
Lugar despacho (vías):	Barrio Monserrat	Lugar retorno (vías):	Adolfo de Vásquez y Gato Sobral
FECHA/ Día	09 Mes Abril Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido: Ruta operada por las unidades del anexo 1 del presente Contrato de Operación. El porcentaje de participación de esta operadora en el Subsistema Simón Bolívar (COSIBO) en esta ruta es del 27.42%

Sentido 1	Sentido 2
ENRIQUE RITTER	BARRIO MONSERRAT (Parada final)
BOLIVIA	VIA A FOCALPI
UNIVERSITARIA	VIA A CONOCOTO
MARQUES DE VARELA	AV. SIMON BOLIVAR
AMERICA	AV. GRAL, RUMIÑAHUI
SAN GREGORIO	AV. PICHINCHA
ULLOA	AV. GRAN COLOMBIA
ANTONIO DE MARCHENA	AV. 12 DE OCTUBRE
AMERICA	AV. PATRIA
AV. PEREZ GUERRERO	AV. PEREZ GUERRERO
AV. PATRIA	SAN GREGORIO
AV 12 DE OCTUBRE	ULLOA
AV. GRAN COLOMBIA	MERCADILLO
AV. PICHINCHA	LA GASCA
AV. GRAL. RUMIÑAHUI	ADOLFO DE VASQUEZ
AV. SIMON BOLIVAR	GATO SOBRAL
VIA A CONOCOTO	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
VIA A FOCALPI	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
BARRIO MONSERRAT (Parada final)	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:35	Hora de fin operación (hh:mm):	20:30
Intervalo hora punta (min.):	0:06	Frecuencia hora punta (veh./hora):	10,0
Intervalo hora valle (min.):	0:08	Frecuencia hora valle (veh./hora):	7,5
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:00	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	37
No. de unidades autorizadas:	17		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:50	Hora de fin operación (hh:mm):	19:30
Intervalo hora punta (min.):	0:10	Frecuencia hora punta (veh./hora):	6,0
Intervalo hora valle (min.):	0:10	Frecuencia hora valle (veh./hora):	6,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:50	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	37
No. de unidades autorizadas:	17		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	19:30

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora: Empresa de Transportes Lujoturissa S.A. Código operadora: 008
Nombre ruta: La Victoria - Universidad Central Código ruta: 075
Origen (barrio): La Victoria Destino (barrio): Universidad Central
Lugar despacho (vías): Calle M y calle I (La Victoria) Lugar retorno (vías): San Gregorio
FECHA/ Día 01 Mes Abril Año 2009 Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
Gatto Sobral y Jerónimo Leiton	Calle M (S61) y calle I (Oe 5F)
Gatto Sobral	Calle M (S61)
Gaspar de Carvajal	Romero Barberis
Mercadillo	Av. Maldonado
Av. América	Carrión
Av. Pérez Guerrero	Tambo
Av. Patria	Andrés Pérez
Queseras del Medio	Gualberto Pérez
Av. Velasco Ibarra	Andrés Pérez
Pinto	Juan de Alcázar
Av. Napo	Av. Napo
Primero de Mayo	Av. Velasco Ibarra
Corazón	Ladrón de Guevara
Av. Maldonado	Av. Patria
Romero Barberis	Av. Pérez Guerrero
Calle M (S61)	San Gregorio
Calle M (S61) y calle I (Oe 5F)	Ulloa
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Mercadillo
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	La Gasca
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Jerónimo Leinton
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Gatto Sobral y Jerónimo Leiton
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:06	Hora de fin operación (hh:mm):	23:00
Intervalo hora punta (min.):	0:08	Frecuencia hora punta (veh./hora):	7,5
Intervalo hora valle (min.):	0:14	Frecuencia hora valle (veh./hora):	4,3
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:34	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	51
No. de unidades autorizadas:	12		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:06	Hora de fin operación (hh:mm):	22:00
Intervalo hora punta (min.):	0:20	Frecuencia hora punta (veh./hora):	3,0
Intervalo hora valle (min.):	0:20	Frecuencia hora valle (veh./hora):	3,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:34	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	51
No. de unidades autorizadas:	12		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	22:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	Empresa de Transportes Lujoturissa S.A.	Código operadora:	008
Nombre ruta:	Cutuglahua - Universidad Central	Código ruta:	076
Origen (barrio):	Cutuglahua	Destino (barrio):	Universidad Central
Lugar despacho (vías):	Casa barrial de la Joya 2	Lugar retorno (vías):	San Gregorio
FECHA/ Día	01 Mes Abril Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
Gatto Sobral y Jerónimo Leiton	Casa barrial de la Joya 2
Gatto Sobral	calle s/n
Gaspar de Carvajal	Av. Maldonado
Mercadillo	Carrión
Av. América	Tambo
Av. Pérez Guerrero	Andrés Pérez
Av. Patria	Gualberto Pérez
Queseras del Medio	Andrés Pérez
Av. Velasco Ibarra	Juan de Alcázar
Pinto	Av. Napo
Av. Napo	Av. Velasco Ibarra
Primero de Mayo	Ladrón de Guevara
Corazón	Av. Patria
Av. Maldonado	Av. Pérez Guerrero
calle s/n	San Gregorio
Casa barrial de la Joya 2	Ulloa
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Mercadillo
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	La Gasca
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Jerónimo Leinton
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Gatto Sobral y Jerónimo Leiton
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:05	Hora de fin operación (hh:mm):	23:00
Intervalo hora punta (min.):	0:08	Frecuencia hora punta (veh./hora):	7,5
Intervalo hora valle (min.):	0:14	Frecuencia hora valle (veh./hora):	4,3
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:26	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	49
No. de unidades autorizadas:	12		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:05	Hora de fin operación (hh:mm):	22:00
Intervalo hora punta (min.):	0:20	Frecuencia hora punta (veh./hora):	3,0
Intervalo hora valle (min.):	0:20	Frecuencia hora valle (veh./hora):	3,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:26	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	49
No. de unidades autorizadas:	12		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	22:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	Compañía de Transportes 21 de Julio Cía. Ltda.	Código operadora:	009
Nombre ruta:	Colegio Mejía - Chorrera	Código ruta:	109
Origen (barrio):	La Chorrera	Destino (barrio):	Universidad Central
Lugar despacho (vías):	Fernández de Velasco y call N6A	Lugar retorno (vías):	Av América y Bolivia
FECHA/ Día	01 Mes Abril Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
ALTANDAGUA Y CALLE N6A (Despacho)	BOLIVIA
ALTANDAGUA	UNIVERSITARIA
FERNÁNDEZ DE VELASCO	CANADA
JUAN DE VILLA	ASUNCION
JUAN DE QUIROS	VENEZUELA
ALVARO DE CEVALLOS	JULIO MATOVELLE
EL PINAR	GARCIA MORENO
GUATEMALA	ORIENTE
BENALCAZAR	BENALCAZAR
JULIO MATOVELLE	OLMEDO
AMERICA	IMBABURA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	BABAHOYO
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	ONTANEDA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	MONROY
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	19 DE JUNIO
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	JOSE YÉPEZ
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	GUATEMALA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	EL PINAR
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	DE CEVALLOS
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	JUAN DE QUIROS
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	JUAN DE VILLA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	FERNÁNDEZ DE VELASCO
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	ALTANDAGUA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	ALTANDAGUA Y CALLE N6A (Despacho)
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:30	Hora de fin operación (hh:mm):	22:15
Intervalo hora punta (min.):	0:05	Frecuencia hora punta (veh./hora):	12,0
Intervalo hora valle (min.):	0:08	Frecuencia hora valle (veh./hora):	7,5
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	0:53	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	9,1
No. de unidades autorizadas:	8		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

El registro 0396 de esta ruta está reservado (sin vehículo) para corredores.
Solo operan ocho unidades.

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	6:15	Hora de fin operación (hh:mm):	20:00
Intervalo hora punta (min.):	0:10	Frecuencia hora punta (veh./hora):	6,0
Intervalo hora valle (min.):	0:10	Frecuencia hora valle (veh./hora):	6,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	0:52	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	9,1
No. de unidades autorizadas:	4		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	20:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	Compañía de Transportes 21 de Julio Cía. Ltda.	Código operadora:	009
Nombre ruta:	Chorrera - Tejar - Bolivia	Código ruta:	109B
Origen (barrio):	La Chorrera	Destino (barrio):	Universidad Central
Lugar despacho (vías):	Fernández de Velasco y Altandagua	Lugar retorno (vías):	Av. America y Bolivia
FECHA/ Día	01 Mes Abril Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
DE VELASCO Y ALTANDAGUA (Despacho)	BOLIVIA
FERNÁNDEZ DE VELASCO	AV. UNIVERSITARIA
DE VILLA	NICARAGUA
JUAN SOTO	TEGUCIGALPA
ALVARO DE CEVALLOS	JOSÉ RIOFRIO
DE VELASCO	NICARAGUA
ZUMARRAGA	HAITI
DE CUELLAR	BUGA
DE CEVALLOS	CONDORCUNGA
EL PINAR	GUATEMALA
GUATEMALA	EL PINAR
JOSE YEPEZ	DE CEVALLOS
19 DE JUNIO	DE SOTO
MONROY	JUAN DE VILLA
ONTANEDA	FERNÁNDEZ DE VELASCO
BABAHOYO	DE VELASCO Y ALTANDAGUA (Despacho)
IMBABURA	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
MANABI	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
VARGAS	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
AV. AMERICA	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:30	Hora de fin operación (hh:mm):	22:30
Intervalo hora punta (min.):	0:05	Frecuencia hora punta (veh./hora):	12,0
Intervalo hora valle (min.):	0:07	Frecuencia hora valle (veh./hora):	8,6
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	0:48	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	8,7
No. de unidades autorizadas:	9		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:30	Hora de fin operación (hh:mm):	21:00
Intervalo hora punta (min.):	0:12	Frecuencia hora punta (veh./hora):	5,0
Intervalo hora valle (min.):	0:12	Frecuencia hora valle (veh./hora):	5,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	0:48	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	8,7
No. de unidades autorizadas:	9		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	21:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	Sociedad Anonima de Transp. Ejecutivos del Sur Tesur S. A.	Código operadora:	011
Nombre ruta:	Mariana de Jesús - Chillogallo - La Esperanza	Código ruta:	058
Origen (barrio):	La Esperanza	Destino (barrio):	Belisario Quevedo
Lugar despacho (vías):	Calle S34N y Oe13	Lugar retorno (vías):	Av. Mariana de Jesús y América
FECHA/ Día	09 Mes Abril Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido: Esta ruta solo puede ser operada por las unidades que en el anexo 1 del presente Contrato de Operación, se listan como del sistema convencional.

Sentido 1	Sentido 2
Av. América y Mariana de Jesús (Circunvalación)	Calle S34 N y Oe13 (Parada Final Barrio la Esperanza)
Av. América	Calle S34N
Universitaria	El Tránsito
Av. Mariscal Sucre	Julián Estrella
Bahia de Caráquez	Luis Fco. López
Av. Mariscal Sucre	Av. Mariscal Sucre
Luis Fco. López	Enríquez
Julián Estrella	Necochea
El Tránsito	Av. Mariscal Sucre
Calle S34N	Universitaria
Calle S34 N y Oe13 (Parada Final Barrio la Esperanza)	18 de Septiembre
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Av. América
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Av. America y Mariana de Jesús (Circunvalación)
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	Sociedad Anonima de Transp. Ejecutivos del Sur Tesur S. A.	Código operadora:	011
Nombre ruta:	Estadio Olímpico - Chillogallo - Cristo Rey	Código ruta:	060
Origen (barrio):	Cristo Rey	Destino (barrio):	U. Central
Lugar despacho (vías):	Calle Oe121	Lugar retorno (vías):	Av. Naciones Unidas y 6 de Diciembre
FECHA/ Día	09 Mes Abril Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido: Esta ruta solo puede ser operada por las unidades que en el anexo 1 del presente Contrato de Operación, se listan como del sistema convencional.

Sentido 1	Sentido 2
Av. Naciones Unidas y 6 de Diciembre (circunvalación)	Calle Oe121 (Barrio Cristo Rey)
Av. América	Calle S27
Av. Universitaria	Calle Oe12A
Av. Mariscal Sucre	Calle Francisco Bolaños
Calle Luis Lopez	Calle Tabiazo
Calle Tabiazo	Calle Luis Lopez
Calle Francisco Bolaños	Av. Mariscal Sucre
Calle Oe12A	Av. Universitaria
Calle S27	Calle 18 de Septiembre
Calle Oe121 (Barrio Cristo Rey)	Av. América
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Av. Naciones Unidas
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Av. Naciones Unidas y 6 de Diciembre (circunvalación)
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	Sociedad Anonima de Transp. Ejecutivos del Sur Tesur S. A.	Código operadora:	011
Nombre ruta:	Terminal Ofelia – Seminario Mayor	Código ruta:	CCN
Origen (barrio):	Terminal Ofelia	Destino (barrio):	Seminario Mayor
Lugar despacho (vías):	Terminal Ofelia	Lugar retorno (vías):	Seminario Mayor
FECHA/ Día	09 Mes Abril Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido: Alimentador del Corredor Central Norte. El porcentaje de participación de esta operadora en esta ruta es del 1.3%

Sentido 1	Sentido 2
Terminal Ofelia	Parada Marqués de Varela
Av. Diego Vásquez	Av. América
Av. De la Prensa	Parada Seminario Mayor
Av. América	Av. América
Parada Seminario Mayor	Av. De la Prensa
Av. América	Av. Diego Vásquez
Av. Universitaria	Terminal Ofelia
Marqués de Varela	

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:00	Hora de fin operación (hh:mm):	23:00
Intervalo hora punta (min.):	0:02	Frecuencia hora punta (veh./hora):	30,0
Intervalo hora valle (min.):	0:03	Frecuencia hora valle (veh./hora):	20,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	0:56	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	20,8
No. de unidades autorizadas:	74		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	6:00	Hora de fin operación (hh:mm):	22:00
Intervalo hora punta (min.):	0:02	Frecuencia hora punta (veh./hora):	30,0
Intervalo hora valle (min.):	0:03	Frecuencia hora valle (veh./hora):	20,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	0:56	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	20,8
No. de unidades autorizadas:	74		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	22:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	Sociedad Anonima de Transp. Ejecutivos del Sur Tesur S. A.	Código operadora:	011
Nombre ruta:	Andén de Transferencia Seminario Mayor – El Placer	Código ruta:	Q53
Origen (barrio):	Andén de transferencia Seminario Mayor	Destino (barrio):	Juan Soto
Lugar despacho (vías):	Andén de transferencia Seminario Mayor	Lugar retorno (vías):	Juan Soto
FECHA/ Día	09 Mes Abril Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido:	Alimentador del Corredor Central Norte. El porcentaje de participación de esta operadora en esta ruta es del 1.3%

Sentido 1	Sentido 2
Estación Seminario Mayor	Juan Soto (Despacho9
Av. América	Andrés Paredes
Av. Universitaria	González de la Vega
Av. Mariscal Sucre	Baños
El Tejar	El Retiro
José López	El Tejar
Hermano Miguel	Hermano Miguel
El Retiro	José lópez
Baños	Mejía
El Placer	Av. Mariscal Sucre
Andrés de Zúñiga	Av. Universitaria
Ramón Pacheco	18 de Septiembre
José Pazmiño	Av. América
El Placer	Estación Seminario Mayor
Ramón Pacheco	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
Andrés Paredes	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
Juan Soto (Despacho)	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	Compañía Transportes Latinos Translatinos SA	Código operadora:	012
Nombre ruta:	Universidad Central - Guajaló - Pueblo Unido	Código ruta:	012B
Origen (barrio):	Pueblo Unido	Destino (barrio):	Universidad Central
Lugar despacho (vías):	Calle B y calle D	Lugar retorno (vías):	Humberto Albornoz
FECHA/ Día	07 Mes Agosto Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
Calle B y calle D	Humberto Albornoz
Calle B	Av. América
Calle A	Av. Universitaria
Av. Simón Bolívar	Av. Mariscal Sucre (túneles)
Av. Maldonado	Av. Rodrigo de Chávez
Gutiérrez	Gualberto Pérez
Peralta	Andrés Pérez
Andrés Pérez	Peralta
Gualberto Pérez	Cobo
Av. Rodrigo de Chávez	Av. Maldonado
5 de Junio	Av. Simón Bolívar
Ambato	Calle A
Venezuela	Calle B
Loja	Calle B y calle D
Imbabura	
Av. 24 de Mayo	
Av. Mariscal Sucre (túneles)	
Av. Universitaria	
La Gasca	
Carvajal	
Humberto Albornoz	

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:45	Hora de fin operación (hh:mm):	20:00
Intervalo hora punta (min.):	0:08	Frecuencia hora punta (veh./hora):	7,5
Intervalo hora valle (min.):	0:12	Frecuencia hora valle (veh./hora):	5,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:30	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	29,8
No. de unidades autorizadas:	13		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	6:00	Hora de fin operación (hh:mm):	19:00
Intervalo hora punta (min.):	0:10	Frecuencia hora punta (veh./hora):	6,0
Intervalo hora valle (min.):	0:10	Frecuencia hora valle (veh./hora):	6,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:30	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	29,8
No. de unidades autorizadas:	13		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	19:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	EMPRESA DE TRANSPORTE URBANO SEIS DE DICIEMBRE S.A.	Código operadora:	015
Nombre ruta:	La Gasca - Barrionuevo	Código ruta:	036
Origen (barrio):	La Gasca	Destino (barrio):	Barrionuevo
Lugar despacho (vías):	CHOBO (Parada)	Lugar retorno (vías):	SERAPIO JAPERABI (Oe5) (DESPACHO)
FECHA/ Día	22 Mes Mayo Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
CHOBO (Parada)	SERAPIO JAPERABI (Oe5) (DESPACHO)
BERRUTIETA	AV. ALONSO DE ANGULO
RITTER	AV. NAPO
AV. LA GASCA	PINTO GUZMÁN
AV. AMERICA	AV. ORIENTAL
AV. PEREZ GUERRERO	AV. PICHINCHA
AV. PATRIA	AV. GRAN COLOMBIA
AV. 12 DE OCTUBRE	AV. 12 DE OCTUBRE
AV. GRAN COLOMBIA	AV. PATRIA
AV. PICHINCHA	AV. PEREZ GUERRERO
SANTA CRUZ	AV. AMERICA
AV. CUMANDA	MARCHENA
AV. ORIENTAL	ULLOA
AV. NAPO	MERCADILLO
AV. ALONSO DE ANGULO	AV. LA GASCA
SERAPIO JAPERABI (Oe5)	CALLE CHOBO (DESPACHO)
EL PANGUI (Oe5A)	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
CALLE S1	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
CALLE S14C	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
CALLE Oe5P	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
CALLE S15B	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
CALLE Oe5F	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
TOACAZO (S19)	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
HUIGRA Oe5W	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
SIGCHOS S13F	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
CALLE Oe5P	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
LEÓN PONTÓN S13C	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
SERAPIO JAPERABI (Oe5) (DESPACHO)	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:45	Hora de fin operación (hh:mm):	19:15
Intervalo hora punta (min.):	0:05	Frecuencia hora punta (veh./hora):	12,0
Intervalo hora valle (min.):	0:08	Frecuencia hora valle (veh./hora):	7,5
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:00	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	30,3
No. de unidades autorizadas:	26		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	19:15
Período punta tarde:		

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	6:00	Hora de fin operación (hh:mm):	17:30
Intervalo hora punta (min.):	0:05	Frecuencia hora punta (veh./hora):	12,0
Intervalo hora valle (min.):	0:08	Frecuencia hora valle (veh./hora):	7,5
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:00	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	30,3
No. de unidades autorizadas:	26		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	17:30

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

Sistema de Transporte

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	Cia. Servicio Ecuatoriano de Transporte Secuatrans C.A.	Código operadora:	019
Nombre ruta:	Universidad Central- Ciudadela del Ejército	Código ruta:	136
Origen (barrio):	Calle N y Gral. Gallardo Román	Destino (barrio):	Universidad Central
Lugar despacho (vías):	Calle N y Gral. Gallardo Román	Lugar retorno (vías):	Universidad Central- Av. América
FECHA/ Día	31 Mes Julio Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
Calle N y Gral. Gallardo Román	Av. América
Gral. Gallardo Román	Av. Universitaria
Av. Huayanay Ñan	Av. Mariscal Sucre
Av. Maldonado	Bahía
Gómez de La Torre	Av. Mariscal Sucre
Ontaneda	Michelena
Teniente H. Ortiz	Teniente H. Ortiz
Michelena	Vaca de la Vega
Av. Mariscal Sucre	Andrés Hurtado
Enriquez	R. Salazar
Necochea	Ontaneda
Bahía	Gómez de La Torre
Av. Mariscal Sucre	Av. Maldonado
La Gasca - Av. América	Av. Huayañay Ñan
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Gral. Gallardo Román
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Calle N Gral. Gallardo Román
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora: Compañía de Transporte "QUITEÑO LIBRE S.A." Código operadora: 023
Nombre ruta: Carapungo - Marín Código ruta: 120
Origen (barrio): Carapungo Destino (barrio): Marín
Lugar despacho (vías): Calle M y calle del relleno Lugar retorno (vías): Av. Pichincha y Calixto
FECHA/ Día 29 Mes Julio Año 2009 Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
Calle M y calle del relleno	Av. Pichincha y Calixto
Calle M	Av. Pichincha
Calle J	Av. Gran Colombia
Padre Luis Vaccari	Av. 12 de Octubre
Panamericana Norte	Av. Coruña
Av. Galo Plaza	Av. Orellana
Av. 10 de Agosto	Av. 6 de Diciembre
Av. América	Av. Shyris
Av. Naciones Unidas	Av. Naciones Unidas
Av. Shyris	Iñaquito
Av. Diego de Almagro	Arízaga
Av. Orellana	Av. 10 de Agosto
Av. Coruña	Av. Galo Plaza
Av. 12 de Octubre	Panamericana Norte
Av. Gran Colombia	Padre Luis Vaccari
Av. Pichincha	Calle J
Av. Pichincha y Calixto	Calle M
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Calle M y calle del relleno

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:30	Hora de fin operación (hh:mm):	21:00
Intervalo hora punta (min.):	0:06	Frecuencia hora punta (veh./hora):	10,0
Intervalo hora valle (min.):	0:10	Frecuencia hora valle (veh./hora):	6,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	3:30	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	44
No. de unidades autorizadas:	21		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

(Flota de 57, pero quedan 50 al retirar 7 reservados por corredores)

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:30	Hora de fin operación (hh:mm):	21:00
Intervalo hora punta (min.):	0:10	Frecuencia hora punta (veh./hora):	6,0
Intervalo hora valle (min.):	0:12	Frecuencia hora valle (veh./hora):	5,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	3:00	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	44
No. de unidades autorizadas:	21		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	21:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora: COMPAÑÍA TRANSPORSEL CA — Código operadora: 024
Nombre ruta: San Juan - San José de Morán - El Ejido — Código ruta: 099
Origen (barrio): San Juan de Calderón — Destino (barrio): El Ejido
Lugar despacho (vías): Iglesia de San Juan — Lugar retorno (vías): Av Patria y Reina Victoria
FECHA/ Día ------ Mes ------ Año ------ Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
Iglesia de San Juan	Av Patria y Reina Victoria
Calle 5	Reina Victoria
Calle 2	Av Orellana
Alcalá	Diego de Almagro
Calle J	Av República
Calle B	Av. Eloy Alfaro
Calle E	Av Shyris
Padre Luis Vaccari	Av. Naciones Unidas
Av Galo Plaza	Iñquito
Av 10 de Agosto	José Arizaga
Av América	Av 10 de Agosto
Av República	Av Galo Plaza
Av 10 de Agosto	Padre Luis Vaccari
Cuero y Caicedo	Calle E
Versalles	Calle B
Av Pérez Guerrero	Calle J
Av Patria	Alcalá
Av Patria y Reina Victoria	Calle 2
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Calle 11
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Calle 3
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Iglesia de San Juan
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm): ----------
Intervalo hora punta (min.): ----------
Intervalo hora valle (min.): ----------
Tiempo de recorrido promedio por vuelta: ----------
No. de unidades autorizadas: ----------

Hora de fin operación (hh:mm): ----------
Frecuencia hora punta (veh./hora): #¡DIV/0!
Frecuencia hora valle (veh./hora): #¡DIV/0!
Distancia de recorrido por vuelta (Km.): ----------

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm): ----------
Intervalo hora punta (min.): ----------
Intervalo hora valle (min.): ----------
Tiempo de recorrido promedio por vuelta: ----------
No. de unidades autorizadas: ----------

Hora de fin operación (hh:mm): ----------
Frecuencia hora punta (veh./hora): #¡DIV/0!
Frecuencia hora valle (veh./hora): #¡DIV/0!
Distancia de recorrido por vuelta (Km.): ----------

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	22:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	COMPAÑÍA TRANSPORSEL CA	Código operadora:	024
Nombre ruta:	Nuevo Amanecer - Luz y Vida - El Jardín	Código ruta:	99A
Origen (barrio):	Barrio Nuevo Amanecer	Destino (barrio):	El Jardín (la Carolina)
Lugar despacho (vías):	Barrio Nuevo Amanecer	Lugar retorno (vías):	Av Amazonas (El Jardín)
FECHA/ Día ------	Mes ------	Año ------	Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
Barrio Nuevo Amanecer	Av Amazonas (El Jardín)
Barrio Luz y Vida	Av República
San José de Morán	Av. Eloy Alfaro
Etapa E	Av Shyris
Padre Luis Vaccari	Av. Naciones Unidas
Av Galo Plaza	Iñquito
Av 10 de Agosto	José Arizaga
Av América	Av 10 de Agosto
Av Mariana de Jesús	Av Galo Plaza
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Padre Luis Vaccari
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Etapa E
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	San José de Morán
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Barrio Luz y Vida
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Barrio Nuevo Amanecer
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	Alborada Compañía de Transportes S. A.	Código operadora:	026
Nombre ruta:	La Bota – El Churo	Código ruta:	035
Origen (barrio):	La Bota	Destino (barrio):	El Churo
Lugar despacho (vías):	TERMINAL PYCO	Lugar retorno (vías):	AV. 6 DE DICIEMBRE Y SODIRO
FECHA/ Día	------ Mes ------	Año ------	Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
TERMINAL PYCO	AV. 6 DE DICIEMBRE Y SODIRO
AV. LA BOTA	SODIRO
AV. CARLOS FORTINES	LUIS FELIPE BORJA
BALTASAR CARRION	AV. TARQUI
FRANCISCO ENDARA	AV. 10 DE AGOSTO
MANUEL LARA	18 DE SEPTIEMBRE
ENRIQUE GARCES	AV. 9 DE OCTUBRE
JUAN MOLINEROS	ACUÑA
AV. 6 DE DICIEMBRE	AV. 10 DE AGOSTO
AV. GALO PLAZA	JUAN PABLO SANZ
AV. 10 DE AGOSTO	IÑAQUITO
AV. AMERICA	ARIZAGA
AV. REPUBLICA	AV. 10 DE AGOSTO
AV. 10 DE AGOSTO	AV. GALO PLAZA
CUERO Y CAICEDO	ZAMBRANO
VERSALLES	AV. 6 DE DICIEMBRE
PEREZ GUERRERO	JUAN MOLINEROS
MANUEL LARREA	ENRIQUE GARCES
JOSE RIOFRIO	JOSE FERNANDEZ
AV. TARQUI	AV. CARLOS FORTINES
AV. 6 DE DICIEMBRE	AV. DE LA BOTA
AV. 6 DE DICIEMBRE Y SODIRO	TERMINAL PYCO

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	4:30	Hora de fin operación (hh:mm):	20:30
Intervalo hora punta (min.):	0:10	Frecuencia hora punta (veh./hora):	6,0
Intervalo hora valle (min.):	0:15	Frecuencia hora valle (veh./hora):	4,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:00	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	-----
No. de unidades autorizadas:	12		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	4:30	Hora de fin operación (hh:mm):	20:30
Intervalo hora punta (min.):	0:10	Frecuencia hora punta (veh./hora):	6,0
Intervalo hora valle (min.):	0:15	Frecuencia hora valle (veh./hora):	4,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:00	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	-----
No. de unidades autorizadas:	12		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	20:30

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora: Cooperativa de Transporte de buses Urbanos Bellavista — Código operadora: 028
Nombre ruta: Toctiuco - San Juan - Pintado — Código ruta: 006
Origen (barrio): Toctiuco — Destino (barrio): Pintado
Lugar despacho (vías): Zumárraga y Juan Soto — Lugar retorno (vías): Av. Cardenal de la Torre Est. de la Iglesia
FECHA/ Día 16 Mes Abril Año 2009 — Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
ZUMARRAGA Y JUAN SOTO	PLAYON DE ESTACIONAMIENTO - IGLESIA CRISTO RESUCITADO
ZUMARRAGA	AV. CARDENAL DE LA TORRE
ALVAREZ DE CUELLAR	AV. TNTE. HUGO ORTIZ
DE CEVALLOS	MICHELENA
EL PINAR	AV. MARISCAL SUCRE
GGUATEMALA	VIRACOCHA
CONDORCUNGA	CAÑARIS
BUGA	EPLICACHIMA
HAITI	5 DE JUNIO
NICARAGUA	AMBATO
RIO FRIO	GUAYAQUIL
TEGUCIGALPA	LOJA
NICARAGUA	VANAZUELA
RIO DE JANEIRO	MANABI
VENEZUELA	VARGAS
JULIO MATOVELLE	AV. AMERICA
GARCIA MORENO	RIO DE JANEIRO
ORIENTE	NICARAGUA
BENALCAZAR	TEGUCIGALPA
AMBATO	MONTEVIDEO
5 DE JUNIO	TAPI
EPLICACHIMA	HAITI
PURUHA	BUGA
AV. MARISCAL SUCRE	CONDORCUNGA
MICHELENA	GUATEMALA
AV. TNTE. ORTIZ	EL PINAR
AV. CARDENAL DE LA TORRE	ALVARO DE CEVALLOS
PLAYON DE ESTACIONAMIENTO - IGLESIA CRISTO RESUCITADO	DE VELASCO
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	ZUMARRAGA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	ZUMARRAGA Y JUAN SOTO
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	6:00	Hora de fin operación (hh:mm):	22:00
Intervalo hora punta (min.):	0:06	Frecuencia hora punta (veh./hora):	10,0
Intervalo hora valle (min.):	0:12	Frecuencia hora valle (veh./hora):	5,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:49	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	25,14
No. de unidades autorizadas:	18		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	6:00	Hora de fin operación (hh:mm):	20:00
Intervalo hora punta (min.):	0:10	Frecuencia hora punta (veh./hora):	6,0
Intervalo hora valle (min.):	0:10	Frecuencia hora valle (veh./hora):	6,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:49	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	25,14
No. de unidades autorizadas:	16		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	20:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora: Compañía Atahualpa — Código operadora: 029
Nombre ruta: Batán - Colmena - Santa Lucía — Código ruta: 003
Origen (barrio): Santa Lucía — Destino (barrio): Batán
Lugar despacho (vías): Planada Santa Lucía — Lugar retorno (vías): Av. De los Granados y De las Azucenas
FECHA/ Día 08 Mes Julio Año 2009 — Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
Parada Final (Planada Santa Lucía)	Av. De los Granados y De las Azucenas (Circunvalación)
Letamendi	Av. De los Granados
Jaramijó	Av. 6 de Diciembre
Céstaris	Av. Gaspar de Villarroel
Farfán	Av. De los Shyris
La Ermita	Av. Diego de Almagro
Abdón Calderón	Av. Orellana
Imbabura	Reina Victoria
Ambato	Av. Colón
Venezuela	Versalles
Manabí	18 de Septiembre
Vargas	Manuel Larrea
Av. América	Checa
San Gregorio	Juan Larrea
A. de Ulloa	Ante
De las Casas	Venezuela
Av. 10 de Agosto	Oriente
Av. Orellana	Benalcázar
Av. Diego de Almagro	Rocafuerte
Av. De la República	Cumandá
Av. Eloy Alfaro	Av. 24 de Mayo
Av. De los Shyris	Chimborazo
Av. Gaspar de Villarroel	Abdón Calderón
Av. 6 de Diciembre	La Ermita
Av. De los Granados	Farfán
Av. De los Granados y De las Azucenas (Circunvalación)	Céstaris
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Jaramijó
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Letamendi
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	Parada Final (Planada Santa Lucía)
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:50	Hora de fin operación (hh:mm):	21:00
Intervalo hora punta (min.):	0:08	Frecuencia hora punta (veh./hora):	7,5
Intervalo hora valle (min.):	0:10	Frecuencia hora valle (veh./hora):	6,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:20	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	15
No. de unidades autorizadas:	15		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	6:00	Hora de fin operación (hh:mm):	20:00
Intervalo hora punta (min.):	0:10	Frecuencia hora punta (veh./hora):	6,0
Intervalo hora valle (min.):	0:15	Frecuencia hora valle (veh./hora):	4,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:20	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	15
No. de unidades autorizadas:	12		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	20:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

Sistema de Transporte

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora: Compañía Anónima de Transportes Urbanos Victoria — Código operadora: 031
Nombre ruta: La Gasca - Oriente Quiteño — Código ruta: 019
Origen (barrio): Oriente Quiteño — Destino (barrio): La Gasca
Lugar despacho (vías): Caracol y Vilcabamba — Lugar retorno (vías): Ponce de León y Quezada
FECHA/ Día 02 Mes Abril Año 2009 — Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
QUEZADA	CARACOL Y VILCABAMBA (DESPACHO)
HUMBERTO ALBORNOZ	VILCABAMBA
FRANCISCO LIZARAZU	CATACOCHA
AV. LA GASCA	JAMA
AV. AMERICA	PALLATANGA
AV. PEREZ GUERRERO	PEAÑA
VERSALLES	TABLON
ASUNCION	CALUMA
MANUEL LARREA	TAYA
SANTA PRISCA	BALZAR
AV. 10 DE AGOSTO	AV. MALDONADO
AV. PICHINCHA	AV. CARLOS MARIA DE LA TORRE
AV. ORIENTAL	EL SENA
EL SENA	LARREA
AV. CARLOS MARIA DE LA TORRE	LOPEZ ARTETA
AV. MALDONADO	PINTO GUZMAN
CATARAMA	AV. ORIENTAL
PALENQUE	AV. PICHINCHA
BALZAR	AV. 10 DE AGOSTO
TAYA	LUIS FELIPE BORJA
CALUMA	AV. TARQUI
TABLON	AV. 10 DE AGOSTO
PEAÑA	SAN GREGORIO
PALLATANGA	VERSALLES
JAMA	AV. PEREZ GUERRERO
CATACOCHA	AV. AMERICA
VILCABAMBA	MARCHENA
CARACOL Y VILCABAMBA (DESPACHO)	ULLOA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	MERCADILLO
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	AV. LA GASCA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	DOMINGO ESPINAR
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	HUMBERTO ALBORNOZ
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	UGARTE Y SARAVIA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	PONCE DE LEON (RETORNO)
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:20	Hora de fin operación (hh:mm):	22:00
Intervalo hora punta (min.):	0:05	Frecuencia hora punta (veh./hora):	12,0
Intervalo hora valle (min.):	0:07	Frecuencia hora valle (veh./hora):	8,6
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:20	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	37
No. de unidades autorizadas:	31		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:30	Hora de fin operación (hh:mm):	22:00
Intervalo hora punta (min.):	0:10	Frecuencia hora punta (veh./hora):	6,0
Intervalo hora valle (min.):	0:10	Frecuencia hora valle (veh./hora):	6,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:00	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	37
No. de unidades autorizadas:	16		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	22:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora: COMPAÑÍA VENCEDORES DE PICHINCHA S.A. — Código operadora: 033
Nombre ruta: Universidad Central-Atacazo — Código ruta: 005
Origen (barrio): (San Gregorio y Versalles) — Destino (barrio): CALLE 10 DE OCTUBRE Y CALLE"M"
Lugar despacho (vías): PTO. Retorno (San Gregorio y Versalles) — Lugar retorno (vías): CALLE 10 DE OCTUBRE Y CALLE"M"
FECHA/ Día 16 Mes Enero Año 2009 — Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
PTO. Retorno (San Gregorio y Versalles)	CALLE 10 DE OCTUBRE Y CALLE"M"
VERSALLES	AGUARICO
BOLIVIA	LA LIBERTAD
AV. UNIVERSITARIA	CUMANDA
CANADA	CALDERON
ASUNCIÓN	IMBABURA
VENEZUELA	AMBATO
ORIENTE	VENEZUELA
BENALCAZAR	MANABI
ROCAFUERTE	VARGAS
CUMANDA	AV. AMERICA
LA LIBERTAD	SAN GREGORIO
AGUARICO	PTO. Retorno (San Gregorio y Versalles)
CALLE 10 DE OCTUBRE Y CALLE"M"	

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:50	Hora de fin operación (hh:mm):	21:00
Intervalo hora punta (min.):	0:07	Frecuencia hora punta (veh./hora):	8,6
Intervalo hora valle (min.):	0:10	Frecuencia hora valle (veh./hora):	6,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:15	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	27
No. de unidades autorizadas:	10		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

Según Acta firmada el 16 de Abril de 2004, entre ex DMT y Cía. Vepiex,la ruta 005 se recortará hasta la U. Central a partir de la implementación de los sevicios del Corredor Central Norte.

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:50	Hora de fin operación (hh:mm):	20:00
Intervalo hora punta (min.):	0:10	Frecuencia hora punta (veh./hora):	6,0
Intervalo hora valle (min.):	0:15	Frecuencia hora valle (veh./hora):	4,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:15	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	27
No. de unidades autorizadas:	10		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	20:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	COMPAÑÍA VENCEDORES DE PICHINCHA S.A.	Código operadora:	033
Nombre ruta:	Universidad Central - Caupicho	Código ruta:	028
Origen (barrio):	PTO. Retorno (San Gregorio y Versalles)	Destino (barrio):	CALLE "2" Y CALLE "17" BARRIO MUSCULO
Lugar despacho (vías):	PTO. Retorno (San Gregorio y Versalles)	Lugar retorno (vías):	CALLE "2" Y CALLE "17" BARRIO MUSCULO
FECHA/ Día	16 Mes Enero Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
PTO. Retorno (San Gregorio y Versalles)	CALLE "2" Y CALLE "17" BARRIO MUSCULOS Y RIELES
VERSALLES	AV. S52 LEONIDAS DOUBLES
BOLIVIA	AVENIDA "4" E-9
AV UNIVERSITARIA	CALLE S52A LEONIDAS DOUBLES
AV. MARISCAL SUCRE	AV. MALDONADO
AV. RODRIGO DE CHÁVEZ	AV. RODRIGO DE CHÁVEZ
AV. MALDONADO	AV. MARISCAL SUCRE
LEONIDAS DUBLES	GRAL. ENRIQUEZ
CALLE S52A LEONIDAS DOUBLES	GRAL. NECOCHEA
AVENIDA "4" E-9	AV. MARISCAL SUCRE
AV. S52 LEONIDAS DOUBLES	AV. UNIVERSITARIA
CALLE "2" Y CALLE "17" BARRIO MUSCULOS Y RIELES	18 DE SEPTIEMBRE
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	AV. AMERICA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	SAN GREGORIO
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	PTO. Retorno (San Gregorio y Versalles)
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora: COMPAÑÍA VENCEDORES DE PICHINCHA S.A. — Código operadora: 033
Nombre ruta: Bellavista - Yaguachi - Jesús del Gran Poder - Nueva Aurora — Código ruta: 054
Origen (barrio): PARADA TERMINAL (M. Calvache y L. Chavez) — Destino (barrio): Parada Terminal Templete Av. De los Liberta
Lugar despacho (vías): PARADA TERMINAL (M. Calvache y L. Chavez) — Lugar retorno (vías): Parada Terminal Templete Av. De los Liberta
FECHA/ Día 16 Mes Enero Año 2009 — Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
PARADA TERMINAL (M. Calvache y L. Chavez)	Parada Terminal Templete Av. De los Libertadores
MARIANO CALVACHE	AV. DE LOS LIBERTADORES
DIEGO BRIEDA	HUALCOPO
JOSE CARBO	GATAZO
FLORES JIJON	ZARUMA
MONTUFAR	JUAN FERRUSOLA
QUITEÑO LIBRE	PONCE DE LEÓN
AYARZA	ALAHUELA
AV. ELOY ALFARO	PEDRO ELIAS BRITO
AV. 6 DE DICIEMBRE	CAYETANO CESTARIS
DIEGO DE ALMAGRO	FRANCISCO FARFÁN
AV. FRANCISCO DE ORELLANA	LA ERMITA
AV. REINA VICTORIA	ABDÓN CALDERÓN
AV. COLON	IMBABURA
VERSALLES	AMBATO
18 DE SEPTIEMBRE	VENEZUELA
MANUEL LARREA	MANABI
CHECA	VARGAS
JUAN LARREA	AV. AMERICA
ANTONIO ANTE	SAN GREGORIO
VENEZUELA	ULLOA
ORIENTE	BARTOLOME DE LAS CASAS
BENALCAZAR	AV. 10 DE AGOSTO
ROCAFUERTE	AV. FRANCISCO DE ORELLANA
CUMANDA	AV. DIEGO DE ALMAGRO
24 DE MAYO	AV. DE LA REPUBLICA
CHIMBORAZO	AV. ELOY ALFARO
ABDÓN CALDERÓN	AYARZA
ERMITA	CARLOS MONTUFAR
FRANCISCO FARFÁN	QUITEÑO LIBRE
CAYETANO CÉSTARIS	JOSE CARBO
PEDRO ELIAS BRITO	MARIANO CALVACHE
ALHUELA	PARADA TERMINAL (M. Calvache y L. Chavez)
PONCE DE LEÓN	- X - X - X

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora: COMPAÑÍA VENCEDORES DE PICHINCHA S.A. — Código operadora: 033
Nombre ruta: Yaguachi - Vencedores de Pichincha. — Código ruta: 054A
Origen (barrio): PARADA TERMINAL (M. Calvache y L. Chavez) — Destino (barrio): C CALLE RIO CONAMBO (final de la calle re
Lugar despacho (vías): PARADA TERMINAL (M. Calvache y L. Chavez) — Lugar retorno (vías): C CALLE RIO CONAMBO (final de la calle re
FECHA/ Día 16 Mes Enero Año 2009 — Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
PARADA TERMINAL (M. Calvache y L. Chavez)	C CALLE RIO CONAMBO (final de la calle retorno)
MARIANO CALVACHE	CALLE RIO CONAMBO
DIEGO BRIEDA	CALLE COLIMES
JOSE CARBO	AV. DE LOS LIBERTADORES
FLORES JIJON	HUALCOPO
MONTUFAR	GATAZO
QUITEÑO LIBRE	ZARUMA
AYARZA	JUAN FERRUSOLA
AV. ELOY ALFARO	PONCE DE LEÓN
AV. 6 DE DICIEMBRE	ALAHUELA
AV. DIEGO DE ALMAGRO	PEDRO ELIAS BRITO
AV. FRANCISCO DE ORELLANA	CAYETANO CESTARIS
AV. REINA VICTORIA	FRANCISCO FARFÁN
AV. COLON	LA ERMITA
18 DE SEPTIEMBRE	ABDÓN CALDERÓN
MANUEL LARREA	IMBABURA
CHECA	AMBATO
JUAN LARREA	VENEZUELA
ANTONIO ANTE	MANABI
VENEZUELA	VARGAS
ORIENTE	AV. AMERICA
GARCIA MORENO	SAN GREGORIO
ROCAFUERTE	ULLOA
CUMANDA	BARTOLOME DE LAS CASAS
AV. 24 DE MAYO	AV. 10 DE AGOSTO
CHIMBORAZO	AV. FRANCISCO DE ORELLANA
ABDÓN CALDERÓN	AV. DIEGO DE ALMAGRO
ERMITA	AV. DE LA REPUBLICA
FRANCISCO FARFÁN	AV. ELOY ALFARO
CAYETANO CÉSTARIS	AYARZA
PEDRO ELIAS BRITO	CARLOS MONTUFAR
ALHUELA	QUITEÑO LIBRE
PONCE DE LEÓN	JOSE CARBO
JUAN FERRUSOLA	MARIANO CALVACHE
ZARUMA	PARADA TERMINAL (M. Calvache y L. Chavez)
PUYARTE	- X - X - X

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	COMPAÑÍA VENCEDORES DE PICHINCHA S.A.	Código operadora:	033
Nombre ruta:	Universidad Central - El Rocío de Guamaní	Código ruta:	141
Origen (barrio):	PTO Retorno (San Gregorio y Versalles)	Destino (barrio):	CALLE Oe7F (ENTRE S57F Y S57G)
Lugar despacho (vías):	PTO Retorno (San Gregorio y Versalles)	Lugar retorno (vías):	CALLE Oe7F (ENTRE S57F Y S57G)
FECHA/ Día	16 Mes Enero Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
PTO Retorno (San Gregorio y Versalles)	CALLE Oe7F (ENTRE S57F Y S57G)
VERSALLES	CALLE S57G
BOLIVIA	CALLE Oe 6
AV. UNIVERSITARIA	CALLE S57D
AV. MARISCAL SUCRE	CALLE S57C
AV. RODRIGO DE CHAVEZ	CALLE Oe4D
AV. MALDONADO	CALLE S57B
AV. LUCÍA ALBAN DE ROMERO	CALLE Oe4
CALLE Oe4	AV. LUCÍA ALBAN DE ROMERO
CALLE S57B	AV. MALDONADO
CALLE Oe4D	AV. RODRIGO DE CHAVEZ
CALLE S57C	GRAL. ENRIQUEZ
CALLE S57D	GRAL. NECOCHEA
CALLE Oe7F	AV. MARISCAL SUCRE
CALLE Oe7FY CALLE S57F	AV. UNIVERSITARIA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	18 DE SEPTIEMBRE
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	AV. AMERICA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	SAN GREGORIO
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	PTO. Retorno (San Gregorio y Versalles)
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	4:30	Hora de fin operación (hh:mm):	22:00
Intervalo hora punta (min.):	0:08	Frecuencia hora punta (veh./hora):	7,5
Intervalo hora valle (min.):	0:10	Frecuencia hora valle (veh./hora):	6,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:40	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	48,7
No. de unidades autorizadas:	13		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

Según Acta firmada el 16 de Abril de 2004, entre ex DMT y Cía. Vepiex,la ruta 005 se recortará hasta la U. Central a partir de la implementación de los sevicios del Corredor Central Norte.

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:00	Hora de fin operación (hh:mm):	21:00
Intervalo hora punta (min.):	0:08	Frecuencia hora punta (veh./hora):	7,5
Intervalo hora valle (min.):	0:10	Frecuencia hora valle (veh./hora):	6,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:40	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	48,7
No. de unidades autorizadas:	13		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	21:00

Esta ruta se otorga de manera provisional hasta que se solucione el conflicto de orden judicial con la Operadora Metrotrans.

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora: COMPAÑÍA VENCEDORES DE PICHINCHA S.A. — Código operadora: 033
Nombre ruta: Universidad Central - El Rocío de Guamaní - La Trinidad — Código ruta: 141A
Origen (barrio): PTO Retorno (San Gregorio y Versalles) — Destino (barrio): CALLE Oe4F Y CALLE S58F
Lugar despacho (vías): PTO Retorno (San Gregorio y Versalles) — Lugar retorno (vías): CALLE Oe4F Y CALLE S58F
FECHA/ Día 16 Mes Enero Año 2009 — Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
PTO Retorno (San Gregorio y Versalles)	CALLE Oe4F Y CALLE S58F
VERSALLES	CALLE Oe4F
BOLIVIA	CALLLE S58
AV. UNIVERSITARIA	CALLE Oe4
AV. MARISCAL SUCRE	AV. LUCÍA ALBAN DE ROMERO
AV. RODRIGO DE CHAVEZ	AV. MALDONADO
AV. MALDONADO	AV. RODRIGO DE CHAVEZ
AV. LUCÍA ALBAN DE ROMERO	GRAL. ENRIQUEZ
CALLE Oe4	GRAL. NECOCHEA
CALLLE S58	AV. MARISCAL SUCRE
CALLE Oe4F	AV. UNIVERSITARIA
CALLE Oe4F Y CALLE S58F	18 DE SEPTIEMBRE
	AV. AMERICA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	SAN GREGORIO
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	PTO. Retorno (San Gregorio y Versalles)
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	COMPAÑÍA DE SERVICIOS MULTIPLES 15 DE AGOSTO "SERVIAGOSTO S.A."	Código operadora:	041
Nombre ruta:	PLAZA ARTIGAS-LIBERTAD DE CHILLOGALLO	Código ruta:	138
Origen (barrio):	PLAZA ARTIGAS	Destino (barrio):	LIBERTAD DE CHILLOGALLO
Lugar despacho (vías):	TRANSITO Y VELASQUEZ	Lugar retorno (vías):	COLON Y 12 DE OCTUBRE
FECHA/ Día	02 Mes Abril Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido: Esta ruta solo puede ser operada por las unidades que en el anexo 1 del presente Contrato de Operación, se listan como del sistema convencional.

Sentido 1	Sentido 2
TRANSITO Y VELASQUEZ (desp)	COLON Y 12 DE OCTUBRE (circunv)
AV. EL TRANSITO	AV. LA COLON
ESTRELLA	AV. AMERICA
CHIRIBOGA	LA GASCA
AV. MARISCAL SUCRE	AV. MARISCAL SUCRE
ENRIQUEZ	CALICUCHIMA
NECOCHEA	BAHIA
BAHIA	AV. MARISCAL SUCRE
CALICUCHIMA	CHIRIBOGA
AV. MARISCAL SUCRE	ESTRELLA
LA GASCA	AV. EL TRANSITO
AV. AMERICA	TRANSITO Y VELASQUEZ (desp)
AV. LA COLON	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
COLON Y 12 DE OCTUBRE (circunv)	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	COMPAÑÍA DE SERVICIOS MULTIPLES 15 DE AGOSTO "SERVIAGOSTO S.A."	Código operadora:	041
Nombre ruta:	PLAZA ARTIGAS-BUENAVENTURA DE CHILLOGALLO	Código ruta:	139
Origen (barrio):	PLAZA ARTIGAS	Destino (barrio):	BUENAVENTURA DE CHILLOGALLO
Lugar despacho (vías):	CALLE H Y CALLE 14 (desp)	Lugar retorno (vías):	COLON Y 12 DE OCTUBRE
FECHA/ Día	02 Mes Abril Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido: Esta ruta solo puede ser operada por las unidades que en el anexo 1 del presente Contrato de Operación, se listan como del sistema convencional.

Sentido 1	Sentido 2
CALLE H Y CALLE 14 (desp)	COLON Y 12 DE OCTUBRE (circunv)
CALLE H	AV. COLON
CALLE 11	AV. AMERICA
CALLE G	LA GASCA
CALLE 7	AV.MARISCAL SUCRE
CALLE F	CALICUCHIMA
CALLE 2	BAHIA
VELASQUEZ	AV.MARISCAL SUCRE
AV. EL TRANSITO	CHIRIBOGA
ESTRELLA	ESTRELLA
CHIRIBOGA	AV. EL TRANSITO
AV.MARISCAL SUCRE	VELASQUEZ
ENRIQUEZ	CALLE 2
NECOCHEA	CALLE F
BAHIA	CALLE 7
CALICUCHIMA	CALLE G
AV.MARISCAL SUCRE	CALLE 11
LA GASCA	CALLE H
AV. AMERICA	CALLE H Y CALLE 14 (desp)
AV. COLON	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
COLON Y 12 DE OCTUBRE (circunv)	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	4:25	Hora de fin operación (hh:mm):	22:00
Intervalo hora punta (min.):	0:10	Frecuencia hora punta (veh./hora):	6,0
Intervalo hora valle (min.):	0:12	Frecuencia hora valle (veh./hora):	5,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:15	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	32
No. de unidades autorizadas:	14		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00	RUTA PROVISIONAL HASTA LA IMPLEMENTACION DEL CORREDOR
Período valle:	9:00	16:00	AL CUAL PERTENECE
Período punta tarde:	16:00	19:30	

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	4:25	Hora de fin operación (hh:mm):	22:00
Intervalo hora punta (min.):	0:10	Frecuencia hora punta (veh./hora):	6,0
Intervalo hora valle (min.):	0:12	Frecuencia hora valle (veh./hora):	5,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:15	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	32
No. de unidades autorizadas:	14		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	22:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	Compañía de Transporte Planeta "Transplaneta" S. A.	Código operadora:	042
Nombre ruta:	Universidad Central - Guajalo - Quitus Colonial	Código ruta:	12A
Origen (barrio):	Quitus Colonial	Destino (barrio):	Universidad Central
Lugar despacho (vías):	CALLE E4E Y S40B	Lugar retorno (vías):	SAN GREGORIO Y VERSALLES
FECHA/ Día	01 Mes Abril Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
SAN GREGORIO Y VERSALLES (Pto. Circunvalación)	CALLE E4E Y S40B (Parada Terminal)
VERSALLES	S40B
BOLIVIA	E4E
AV. UNIVERSITARIA	SUSANA LETOR
ALASKA	AV. MALDONADO
ASUNCION	RODRIGO DE CHAVEZ
VENEZUELA	5 DE JUNIO
ORIENTE	AMBATO
GARCIA MORENO	VENEZUELA
AMBATO	MANABI
5 DE JUNIO	VARGAS
AV. RODRIGO DE CHAVEZ	AV. AMERICA
AV. MALDONADO	SAN GREGORIO
SUSANA LETOR	SAN GREGORIO Y VERSALLES (Pto. Circunvalación)
E4E	- X - X - X

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora: Compañía de Transporte Planeta "Transplaneta" S. A. — Código operadora: 042
Nombre ruta: Universidad Central - Guajalo - Plywood — Código ruta: 12C
Origen (barrio): Plywood — Destino (barrio): Universidad Central
Lugar despacho (vías): GUERRERO Y RUBIO — Lugar retorno (vías): SAN GREGORIO Y VERSALLES
FECHA/ Día 01 Mes Abril Año 2009 — Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
SAN GREGORIO Y VERSALLES (Pto. Circunvalación)	GUERRERO Y RUBIO (Parada terminal)
VERSALLES	AURELIO GUERRERO
BOLIVIA	JUAN DE LARA
AV. UNIVERSITARIA	JUAN MANUEL DURINI
ALASKA	DIEGO DE NIEBLA
ASUNCION	ALONSO DE VILLANUEVA
VENEZUELA	AV. MALDONADO
ORIENTE	AV. RODRIGO DE CHAVEZ
GARCIA MORENO	5 DE JUNIO
AMBATO	AMBATO
5 DE JUNIO	VENEZUELA
AV. RODRIGO DE CHAVEZ	MANABI
AV. MALDONADO	VARGAS
ALONSO DE VILLANUEVA	AV. AMERICA
AURELIO GUERRERO	SAN GREGORIO
GUERRERO Y RUBIO (Parada terminal)	SAN GREGORIO Y VERSALLES (Pto. Circunvalación)

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:45	Hora de fin operación (hh:mm):	19:00
Intervalo hora punta (min.):	0:05	Frecuencia hora punta (veh./hora):	12,0
Intervalo hora valle (min.):	0:07	Frecuencia hora valle (veh./hora):	8,6
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:50	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	34
No. de unidades autorizadas:	6		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:00

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:45	Hora de fin operación (hh:mm):	18:00
Intervalo hora punta (min.):	0:10	Frecuencia hora punta (veh./hora):	6,0
Intervalo hora valle (min.):	0:10	Frecuencia hora valle (veh./hora):	6,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:40	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	34
No. de unidades autorizadas:	3		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	18:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	Compañía de Transporte Planeta "Transplaneta" S. A.	Código operadora:	042
Nombre ruta:	Las Casas - Universidad Central - Monjas	Código ruta:	040
Origen (barrio):	Alma Lojana	Destino (barrio):	Las Casas
Lugar despacho (vías):	S/N Y MORA BOWEN	Lugar retorno (vías):	POLIT LASSO Y LAS CASAS
FECHA/ Día	01 Mes Abril Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
POLIT LASSO Y LAS CASAS (Pto. Retorno)	S/N Y MORA BOWEN (Parada Terminal)
POLIT LASSO	MORA BOWEN
OBISPO DÍAZ DE LA MADRID	AV. GRAL. RUMIÑAHUI
JUAN ACEVEDO	AV. PICHINCHA
LAS CASAS	AV. GRAN COLOMBIA
LA ISLA	QUESERAS DEL MEDIO
GASPAR DE CARVAJAL	ANDALUCIA
AV. LA GASCA	LADRON DE GUEVARA
AV. AMERICA	AV. PATRIA
AV. PEREZ GUERRERO	AV. PEREZ GUERRERO
AV. PATRIA	AV. AMERICA
QUESERAS DEL MEDIO	MENDEZ
AV. GRAN COLOMBIA	ANTONIO DE ULLOA
YAGUACHI	SELVA ALEGRE
MONTALVO	POLIT LASSO
AV. GRAN COLOMBIA	POLIT LASSO Y LAS CASAS (Pto. Retorno)
AV. PICHINCHA	
AV. GRAL. RUMIÑAHUI	
CALLE S/N	
S/N Y MORA BOWEN (Parada Terminal)	

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	6:00	Hora de fin operación (hh:mm):	19:00
Intervalo hora punta (min.):	0:05	Frecuencia hora punta (veh./hora):	12,0
Intervalo hora valle (min.):	0:07	Frecuencia hora valle (veh./hora):	8,6
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:45	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	24
No. de unidades autorizadas:	22		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:00

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	6:20	Hora de fin operación (hh:mm):	17:00
Intervalo hora punta (min.):	0:10	Frecuencia hora punta (veh./hora):	6,0
Intervalo hora valle (min.):	0:10	Frecuencia hora valle (veh./hora):	6,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:35	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	24
No. de unidades autorizadas:	10		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	17:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	Compañía de Transporte San Francisco de Chillogallo S.A.	Código operadora:	046
Nombre ruta:	Universidad Central – Girón – Santa Clara	Código ruta:	113
Origen (barrio):	Sta. Clara	Destino (barrio):	Universidad Central
Lugar despacho (vías):	CALLE S39 Y CALLE S/N (DESPACHO)	Lugar retorno (vías):	AV. AMERICA
FECHA/ Día	03 Mes Abril Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
AV. AMERICA	CALLE S39 Y CALLE S/N (DESPACHO)
AV. UNIVERSITARIA	CALLE S39
AV. MARISCAL SUCRE	CALLE Oe14A
CALLE CORONADO	CALLE S38
CALLE FREILE ZALDUMBIDE	CALLE NICOLAS CEVALLOS S36
CALLE DIEGO BARBA	CALLE DIEGO BARBA
CALLE NICOLAS CEVALLOS S36	CALLE FREILE ZALDUMBIDE
CALLE S38	CALLE LÓPEZ
CALLE Oe14A	AV. MARISCAL SUCRE
CALLE S39	CALLE ENRIQUEZ
CALLE S39 Y CALLE S/N (DESPACHO)	CALLE NECOCHEA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	CALLE BAHÍA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	CALLE CHIMBORAZO
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	AV. MARISCAL SUCRE
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	AV. UNIVERSITARIA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	CALLE 18 DE SEPTIEMBRE
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	AV. AMERICA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	CALLE SAN GREGORIO
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	CALLE ULLOA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	CALLE MARCHENA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora: Compañía de Transporte San Francisco de Chillogallo S.A. — Código operadora: 046
Nombre ruta: Universidad Central – Mena Dos — Código ruta: 017
Origen (barrio): Mena Dos — Destino (barrio): Universidad Central
Lugar despacho (vías): ENRIQUEZ Y DE ROBLES (DESPACHO) — Lugar retorno (vías): AV. LA GASCA
FECHA/ Día 03 Mes Abril Año 2009 — Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
AV. LA GASCA	CALLE ENRIQUEZ Y DE ROBLES (DESPACHO)
AV. AMERICA	CALLE RIO CONURIS
AV. UNIVERSITARIA	CALLE DE BASTIDAS
AV. MARISCAL SUCRE	CALLE ANGAMARCA
CALLE ANGAMARCA	AV. MARISCAL SUCRE
CALLE DE BASTIDAS	CALLE ENRIQUEZ
CALLE RIO CONURIS	CALLE NECOCHEA
CALLE JOSE MALDONADO	CALLE BAHÍA DE CARAQUEZ
CALLE ENRIQUEZ	AV. MARISCAL SUCRE
CALLE ENRIQUEZ Y DE ROBLES (DESPACHO)	AV. LA GASCA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	CALLE GASPAR DE CARVAJAL
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	AV. LA GASCA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:20	Hora de fin operación (hh:mm):	21:30
Intervalo hora punta (min.):	0:06	Frecuencia hora punta (veh./hora):	10,0
Intervalo hora valle (min.):	0:08	Frecuencia hora valle (veh./hora):	7,5
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:30	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	23
No. de unidades autorizadas:	12		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:30	Hora de fin operación (hh:mm):	20:00
Intervalo hora punta (min.):	0:10	Frecuencia hora punta (veh./hora):	6,0
Intervalo hora valle (min.):	0:10	Frecuencia hora valle (veh./hora):	6,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:15	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	23
No. de unidades autorizadas:	12		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	20:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	COMPANIA DE TRANS URBANO DISTRITO DEL SUR DISUTRAN S.A	Código operadora:	051
Nombre ruta:	SAN GABRIEL-UNIVERSIDAD CENTRAL-QUITUMBE	Código ruta:	116
Origen (barrio):	SAN GABRIEL	Destino (barrio):	QUITUMBE
Lugar despacho (vías):	CALLE Oe7 - SECTOR PALERMO (CIRCUNVALACI	Lugar retorno (vías):	ARTETA Y CALISTO (RETORNO)
FECHA/ Día	06 Mes Noviembre Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
CALLE Oe7 - SECTOR PALERMO (CIRCUNVALACION)	ARTETA Y CALISTO (RETORNO)
AV. CONDOR ÑAN	AV. MARIANA DE JESUS
CALLE Oe7 - SECTOR PALERMO (CIRCULVALACION)	AV. AMERICA
AV. CONDOR ÑAN	AV. UNIVERSITARIA
AV. QUITUMBE ÑAN	AV. MARISCAL SUCRE
AV. TNTE. ORTIZ	MICHELENA
AV. AJAVI	AV. TNTE. ORTIZ
AV. MARISCAL SUCRE	AV. CARDENAL DE LA TORRE
ENRIQUEZ	AV. AJAVI
NECOCHEA	AV. TNTE. ORTIZ
BAHIA	AV. QUITUMBE ÑAN
CHIMBORAZO	AV. CONDOR ÑAN
AV. MARISCAL SUCRE	CALLE Oe7 - SECTOR PALERMO (CIRCUNVALACION)
AV. UNIVERSITARIA	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
AV. 18 DE SEPTIEMBRE	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
AV. AMERICA	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
AV. MARIANA DE JESUS	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
LA ISLA	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
SAN GRABRIEL	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
ARTETA Y CALISTO (RETORNO)	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:20	Hora de fin operación (hh:mm):	21:00
Intervalo hora punta (min.):	0:07	Frecuencia hora punta (veh./hora):	8,6
Intervalo hora valle (min.):	0:09	Frecuencia hora valle (veh./hora):	6,7
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:50	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	38
No. de unidades autorizadas:	18		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00	RUTA PROVISIONAL HASTA LA IMPLEMENTACION DEL CORREDOR
Período valle:	9:00	16:00	AL CUAL PERTENECE
Período punta tarde:	16:00	19:30	

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:30	Hora de fin operación (hh:mm):	20:00
Intervalo hora punta (min.):	0:10	Frecuencia hora punta (veh./hora):	6,0
Intervalo hora valle (min.):	0:12	Frecuencia hora valle (veh./hora):	5,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:50	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	38
No. de unidades autorizadas:	18		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	20:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

Sistema de Transporte

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	COMPANIA DE TRANS URBANO DISTRITO DEL SUR DISUTRAN S.A	Código operadora:	051
Nombre ruta:	SAN VICENTE DE LAS CASAS-EL TRIGAL-UNIVERSIDAD CENTRAL-QUITUMBE	Código ruta:	116A
Origen (barrio):	SAN VICENTE DE LAS CASAS	Destino (barrio):	QUITUMBE
Lugar despacho (vías):	CALLE Oe7 - SECTOR PALERMO (CIRCUNVALACI	Lugar retorno (vías):	(BARRIO SAN VICENTE DE LAS CASAS Y E
FECHA/ Día	06 Mes Noviembre Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
CALLE Oe7 - SECTOR PALERMO (CIRCUNVALACION)	(BARRIO SAN VICENTE DE LAS CASAS Y EL TRIGAL)
AV. CONDOR ÑAN	AV. MARIANA DE JESUS Y CALLE SAN VICENTE
CALLE Oe7 - SECTOR PALERMO (CIRCULVALACION)	AV. MARIANA DE JESUS
AV. CONDOR ÑAN	AV. AMERICA
AV. QUITUMBE ÑAN	AV. UNIVERSITARIA
AV. TNTE. ORTIZ	AV. MARISCAL SUCRE
AV. AJAVI	MICHELENA
AV. MARISCAL SUCRE	AV. TNTE. ORTIZ
ENRIQUEZ	AV. CARDENAL DE LA TORRE
NECOCHEA	AV. AJAVI
BAHIA	AV. TNTE. ORTIZ
CHIMBORAZO	AV. QUITUMBE ÑAN
AV. MARISCAL SUCRE	AV. CONDOR ÑAN
AV. UNIVERSITARIA	CALLE Oe7 - SECTOR PALERMO (CIRCUNVALACION)
AV. 18 DE SEPTIEMBRE	- X - X - X

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora: COMPANIA DE TRANS URBANO DISTRITO DEL SUR DISUTRAN S.A — Código operadora: 051
Nombre ruta: LAS CASAS-NUEVA AURORA-KHON — Código ruta: 034
Origen (barrio): LAS CASAS — Destino (barrio): KHON
Lugar despacho (vías): DIAZ DE LA MADRID Y COUDRIN — Lugar retorno (vías): AV. QUITUMBE ÑAN Oe3 YCALLE S51
FECHA/ Día 06 Mes Noviembre Año 2009 — Posicionamiento Geográfico Satelital: ----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
DIAZ DE LA MADRID Y COUDRIN	AV. QUITUMBE ÑAN Oe3 YCALLE S51
DIAZ DE LA MADRID	AV. QUITUMBE ÑAN Oe3
ACEVEDO	CALLE JULIO ANDRADE S49
AV. LAS CASAS	CALLE Oe1J
AV. AMERICA	CALLE S48A
AV. UNIVERSITARIA	AV. MALDONADO
AV. MARISCAL SUCRE	AYAPAMBA
AJAVI	TNTE. HUGO ORTIZ
AV. TNTE. HUGO ORTIZ	AJAVI
AYAPAMBA	AV. CARDENAL DE LA TORRE
AV. MALDONADO	TNTE. HUGO ORTIZ
CALLE JULIO ANDRADE S49	MICHELENA
AV. QUITUMBE ÑAN Oe3	AV. MARISCAL SUCRE
AV. QUITUMBE ÑAN Oe3 YCALLE S51	ENRIQUEZ
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	NECOCHEA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	BAHIA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	AV. MARISCAL SUCRE
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	AV. UNIVERSITARIA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	AV. 18 DE SEPTIEMBRE
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	AV. AMERICA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	MENDEZ
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	ULLOA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	SELVA ALEGRE
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	ACEVEDO
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	DIAZ DE LA MADRID
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	DIAZ DE LA MADRID Y COUDRIN
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:00	Hora de fin operación (hh:mm):	21:00
Intervalo hora punta (min.):	0:05	Frecuencia hora punta (veh./hora):	12,0
Intervalo hora valle (min.):	0:07	Frecuencia hora valle (veh./hora):	8,6
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:20	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	44
No. de unidades autorizadas:	23		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00
Período valle:	9:00	16:00
Período punta tarde:	16:00	19:30

RUTA PROVISIONAL HASTA LA IMPLEMENTACION DEL CORREDOR AL CUAL PERTENECE / EL RECORRIDO POR LA AV. MALDONADO ES PROVISIONAL HASTA LA IMPLEMENTACION DEL CORREDOR MALDONADO.

TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:10	Hora de fin operación (hh:mm):	21:00
Intervalo hora punta (min.):	0:07	Frecuencia hora punta (veh./hora):	8,6
Intervalo hora valle (min.):	0:09	Frecuencia hora valle (veh./hora):	6,7
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	2:20	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	44
No. de unidades autorizadas:	23		

Consideraciones Generales

Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	21:00

ELEMENTOS DEL ESQUEMA DE MANHEIM

⧫ Sistema de Transporte ⧫

SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE

(Detalles de Operadoras que prestan servicios en la Av. América)

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
EMPRESA PÙBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Operadora:	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS JUAN PABLO II	Código operadora:	052
Nombre ruta:	Universidad Central - La Isla	Código ruta:	125
Origen (barrio):	U. CENTRAL	Destino (barrio):	LA ISLA
Lugar despacho (vías):	BOLIVIA	Lugar retorno (vías):	AV. CARDENAL DE LA TORRE Y AV. SOLA
FECHA/ Día	06 Mes Noviembre Año 2009	Posicionamiento Geográfico Satelital:	----------

Definición del Recorrido:

Sentido 1	Sentido 2
BOLIVIA	AV. CARDENAL DE LA TORRE Y AV. SOLANDA (S25)
AV. UNIVERSITARIA	AV. CARDENAL DE LA TORRE
AV. MARISCAL SUCRE	M. ALVARADO
CALICUCHIMA	FCO. RUEDA
BAHIA	SALVADOR BRAVO
AV. MARISCAL SUCRE	V. ESTANDOQUE
MICHELENA	AV. AJAVI
AV. TNTE. ORTIZ	CARDENAL DE LA TORRE
CARDENAL DE LA TORRE	AV. TNTE. ORTIZ
AV. AJAVI	AV. MARISCAL SUCRE
V. ESTANDOQUE	ENRIQUEZ
SALVADOR BRAVO	NECOCHEA
FCO. RUEDA	BAHIA
M. ALVARADO	CHIMBORAZO
AV. CARDENAL DE LA TORRE	CALICUCHIMA
AV. CARDENAL DE LA TORRE Y AV. SOLANDA (S25)	AV. MARISCAL SUCRE
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	AV. UNIVERSITARIA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	18 DE SEPTIEMBRE
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	AV. AMERICA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	BOLIVIA
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -
- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -	- X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X - X -

TABLA DE OPERACIONES DE LUNES A VIERNES

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:30	Hora de fin operación (hh:mm):	22:30
Intervalo hora punta (min.):	0:06	Frecuencia hora punta (veh./hora):	10,0
Intervalo hora valle (min.):	0:07	Frecuencia hora valle (veh./hora):	8,6
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:25	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	24
No. de unidades autorizadas:	20		

Consideraciones Generales

Período punta mañana:	6:00	9:00	RUTA PROVISIONAL HASTA LA IMPLEMENTACION DEL CORREDOR
Período valle:	9:00	16:00	AL CUAL PERTENECE
Período punta tarde:	16:00	19:30	

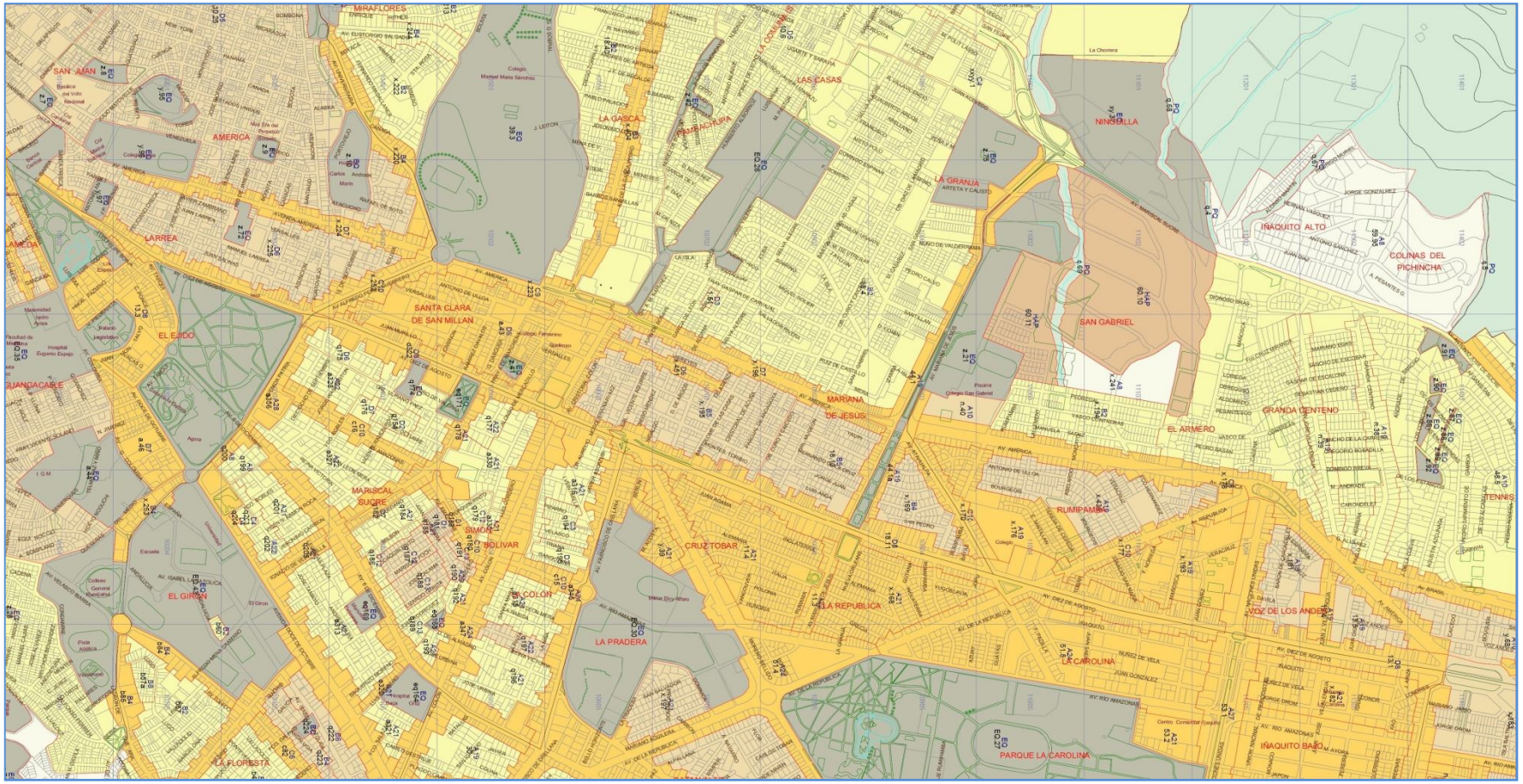
TABLA DE OPERACIONES DE SÁBADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

Hora de inicio de operación (hh:mm):	5:30	Hora de fin operación (hh:mm):	22:30
Intervalo hora punta (min.):	0:08	Frecuencia hora punta (veh./hora):	7,5
Intervalo hora valle (min.):	0:10	Frecuencia hora valle (veh./hora):	6,0
Tiempo de recorrido promedio por vuelta:	1:25	Distancia de recorrido por vuelta (Km.):	24
No. de unidades autorizadas:	20		

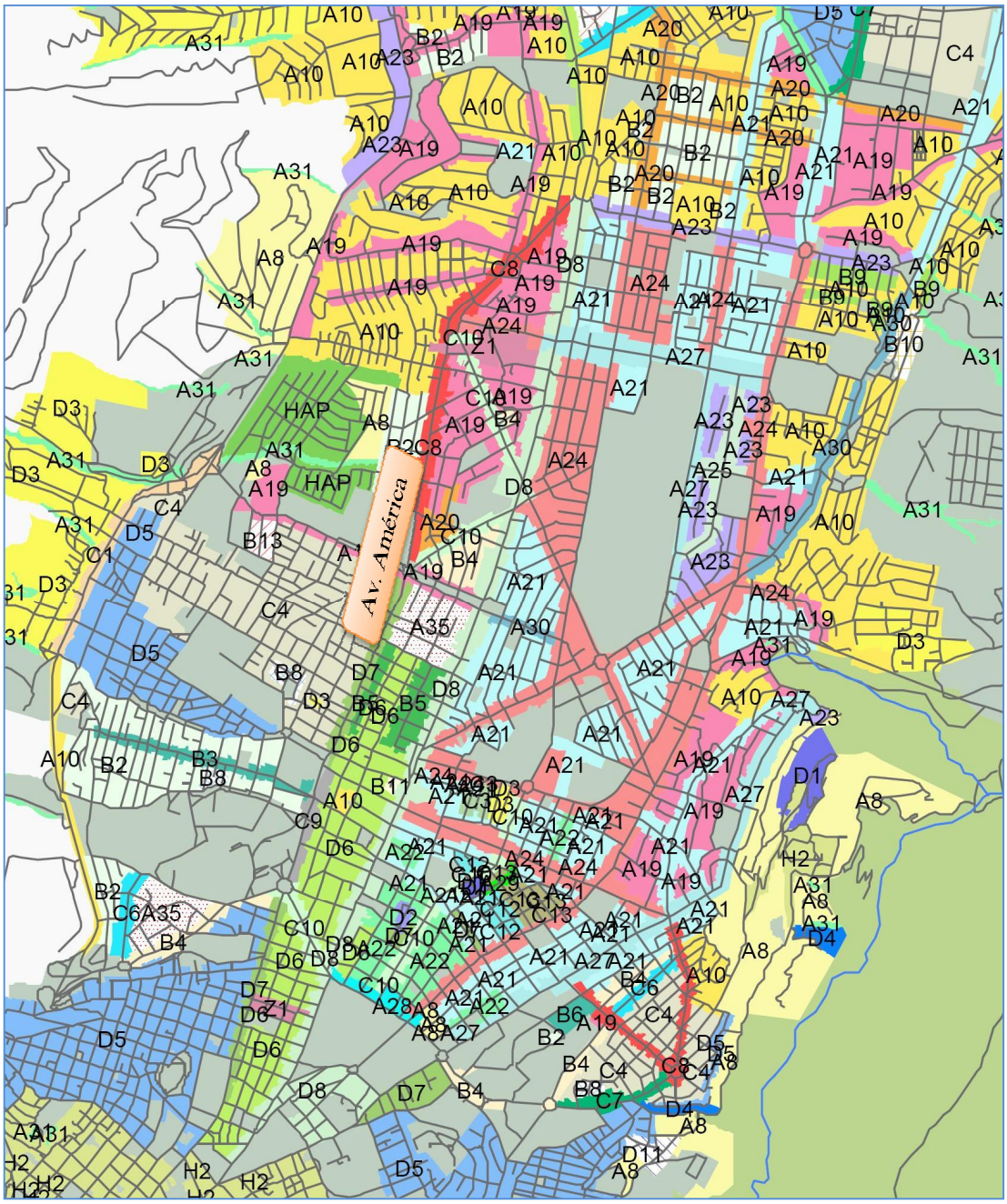
Consideraciones Generales

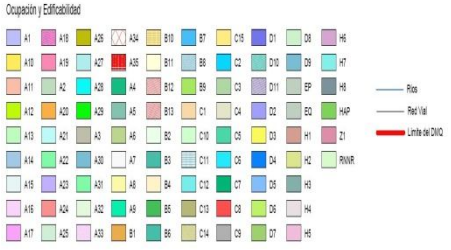
Período punta:	9:00	17:00
Período valle:	17:00	22:00

USO DEL SUELO Y EDIFICABILIDAD

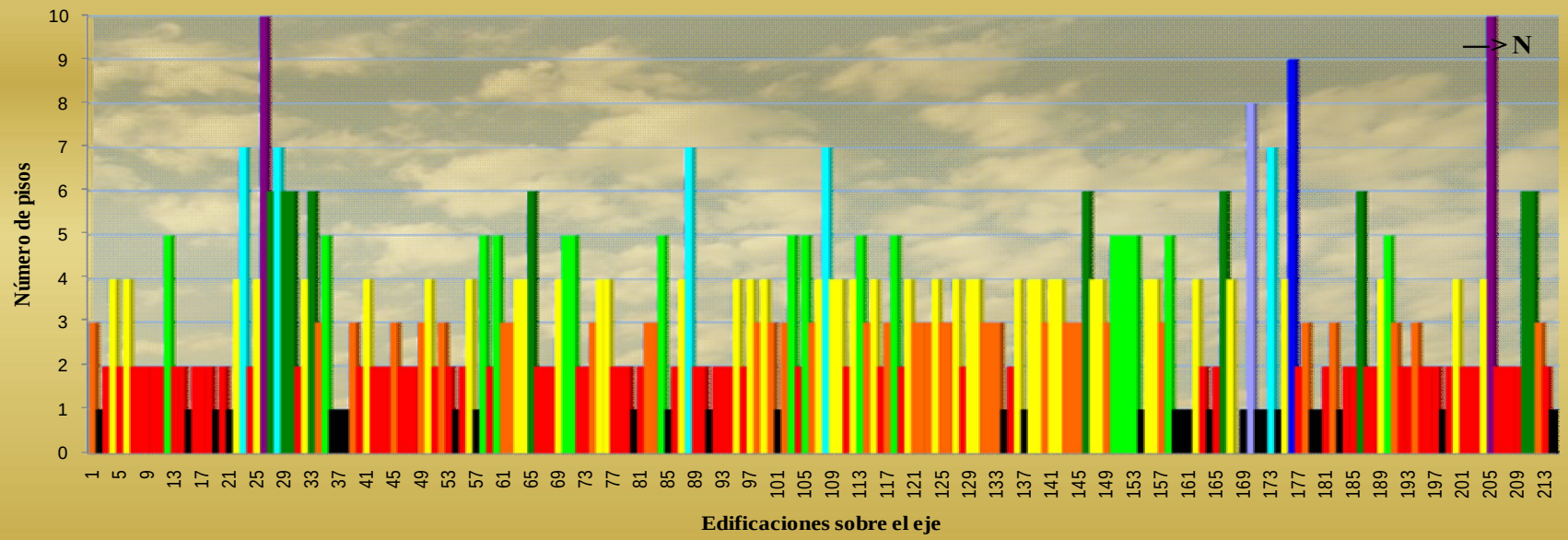


MAPA DE USO DE SUELO PRINCIPAL, DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD (DMQ - Detalle: Av. América)	
ELABORACIÓN: Autores	FUENTE: Mapa B1-B / B2-B del PUOS; FECHA APROBACIÓN: Diciembre 2003 (Actualizado 2005)



MAPA DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD (DMQ - Detalle: Av. América)	
ELABORACIÓN: AUTORES	FUENTE: MAPA B2-C DEL PUOS 2005; FECHA APROBACIÓN: 08 JUNIO 2006.

NIVEL DE EDIFICACIÓN ACTUAL SOBRE LA AV. AMÉRICA
(Sentido: Sur - Norte ; Margen: Izquierdo)

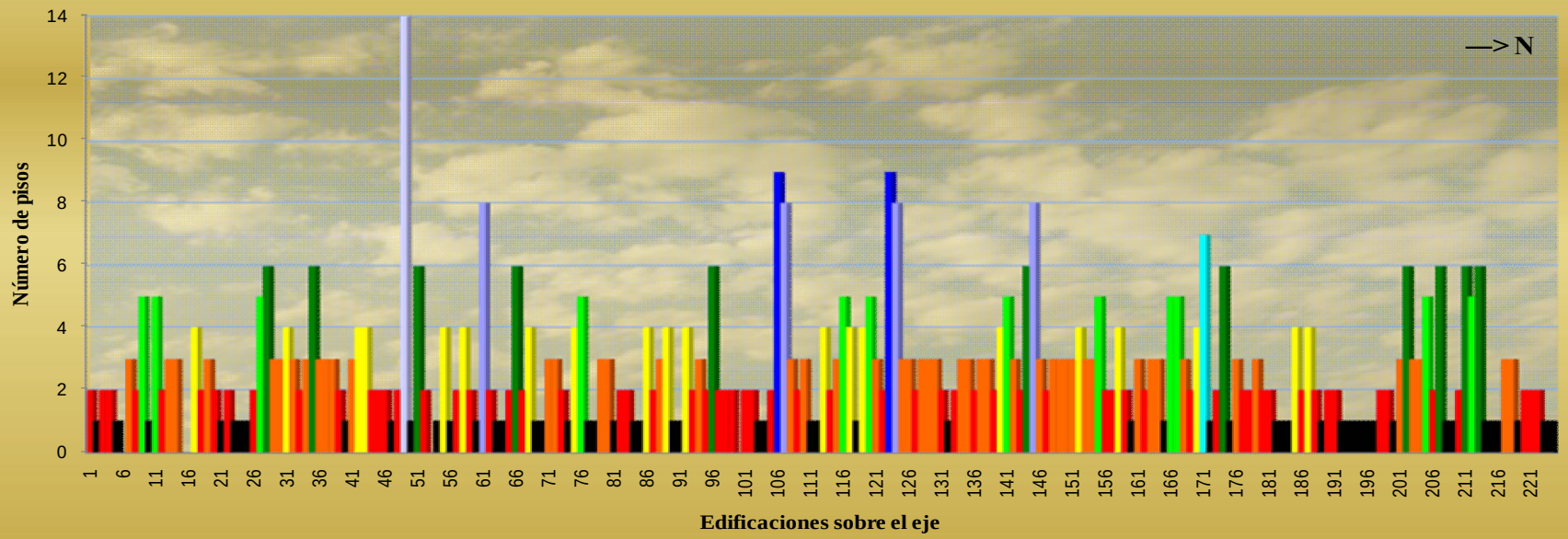


ASIGNACION DE ZONIFICACION PARA EDIFICACIONES Y HABILITACION DEL SUELO EN LA AV. AMERICA (SEGÚN PUOS)

D7	*	A2	D7	C8	A10
Desde: Calle José Riofrío N15 Hasta: Av. Alfredo Pérez Guerrero		Desde: Av. Alfredo Pérez Guerrero Hasta: Av. Cristóbal Colón	Desde: Av. Cristóbal Colón Hasta: Av. Mariana de Jesús	Desde: Av. Mariana de Jesús Hasta: Av. 10 de Agosto	Desde: Calle Bouguer N41 Hasta: Av. La Prensa.

* Desde: Calle Antonio de Marchena Hasta: Calle Luis Mosquera Narváez es **C9**

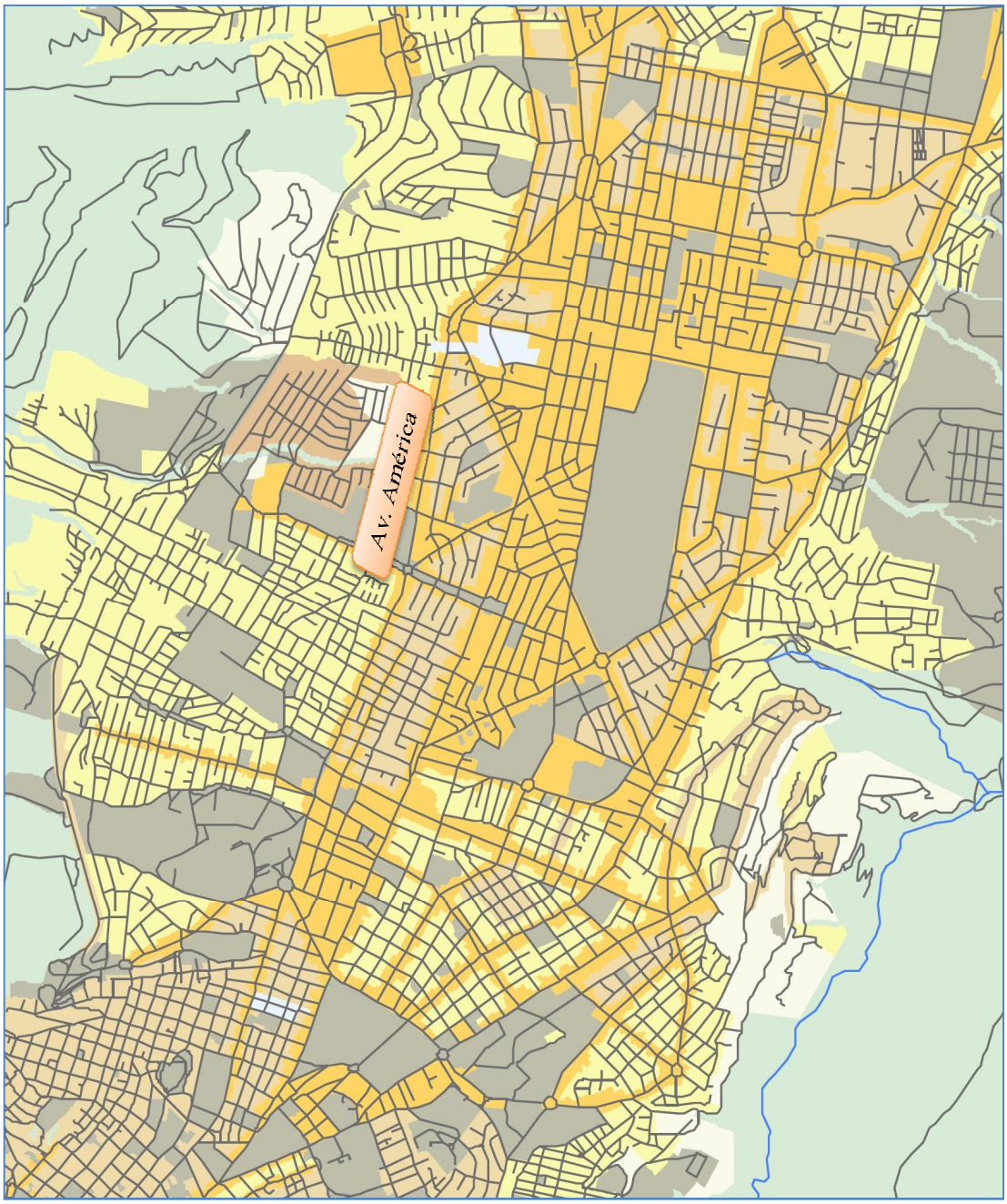
NIVEL DE EDIFICACIÓN ACTUAL SOBRE LA AV. AMÉRICA
(Sentido: Sur - Norte ; Margen: Derecho)



ASIGNACION DE ZONIFICACION PARA EDIFICACIONES Y HABILITACION DEL SUELO EN LA AV. AMERICA (SEGÚN PUOS)

D7	*	C9	D7	*	C8
Desde: Calle José Riofrío N15 Hasta: Av. Alfredo Pérez Guerrero		Desde: Calle San Gregorio Hasta: Av. Cristóbal Colón	Desde: Av. Cristóbal Colón Hasta: Av. Mariana de Jesús		Desde: Av. Atahualpa Hasta: Av. 10 de Agosto

* Desde: Av. Alfredo Perez Guerrero Hasta: Calle San Gregorio es **C10**
** Desde: Av. Mariana de Jesús Hasta: Av. Atahualpa es **A19**



MAPA DE USO DE SUELO PRINCIPAL - PUOS (DMQ - Detalle: Av. América)	
ELABORACIÓN: Autores	FUENTE: Mapa B1-C del PUOS 2005. FECHA APROBACIÓN: 08 junio 2006.

Uso de Suelo Principal

- Agricola Residencial
- Area Natural
- Equipamiento
- Industrial 2
- Industrial 3
- Industrial 4
- Industrial 5
- Multiple
- Patrimonial
- RNNR
- RNR
- Residencial 1
- Residencial 2
- Residencial 3
- Areas de Promoción
- Rios
- Red Vial
- Limite del DMQ

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Casa de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local comercial vacio.
	Segundo piso:	Restaurante / CB1B.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	0 personas en el local comercial.
	Segundo piso:	6 personas en el Restaurante; con capacidad de 10 mesas para 4 clientes cada una.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Locales comerciales de 1 piso.
Utilización / Código:	Local de servicio de Torno / CS3.
	Local de venta de cortinas / CS1A.
	Local de Publicidad / CS2.
	Servicio de Parqueadero / ETB.
Ocupación:	2 personas en el local de servicio de Torno.
	4 personas en el local de venta de cortinas.
	5 personas en el local de publicidad.
	1 persona en la administración del parqueadero.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles / CB2.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en la venta de muebles.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificación de 4 pisos + 1 Subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero/ ETB.
	Primer piso:	Venta de muebles / CB2.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	5 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de calzado / CS1A.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la venta de calzado.
	Segundo piso:	2 personas en el departamento 2A.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Edificación de 4 pisos + 1 Subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero / ETB.
	Primer piso:	Restaurante / CB1B.
	Segundo piso:	3 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	3 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	10 personas en el restaurante; con capacidad de 18 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
		4 personas en el departamento 2C.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
		4 personas en el departamento 3C.
	Cuarto piso:	5 personas en el departamento 4A.
		6 personas en el departamento 4B.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Ferretería / CB1A.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	6 personas en la ferretería.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles 1 / CB2.
		Venta de muebles 2 / CB2.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles 1.
		1 persona en la venta de muebles 2.
	Segundo piso:	2 personas en el departamento 2A.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Ferretería y copia de llaves / CB1A.
	Segundo piso:	Servicios Académicos / EEZ1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la ferretería.
	Segundo piso:	4 personas en la administración; con capacidad para 16 estudiantes.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local comercial vacio.
		Purificadora de Agua / CS1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	0 personas en el local vacio.
		2 personas en la purificadora de agua.
	Segundo piso:	2 personas en el departamento 2A.
		3 personas en el departamento 2B.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Edificación de 2 pisos.
Utilización / Código:	Primer y segundo piso: Venta de muebles / CB2.
Ocupación:	Primer y segundo piso: 3 personas en la venta de muebles.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso: Venta de muebles / CB2.	
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer y segundo piso: 4 personas en la venta de muebles.	
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	6 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	5 personas en el departamento 5A.
		5 personas en el departamento 5B.

Edificación 7.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de calzado / CS1A.
	Segundo piso:	Local vacio.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la venta de calzado.
	Segundo piso:	0 personas en el local vacio.

Edificación 8.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de esculturas / CS1A.
	Segundo piso:	Local vacio.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de esculturas.
	Segundo piso:	0 personas en el local vacio.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Local comercial de 1 piso.	
Utilización / Código:	Ferretería / CS1A.	
Ocupación:	5 personas en la ferretería.	

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles / CB2.
		Tienda de abarrotes / CB1A.
		Consultorio dental / CS2.
		Local de alquiler de internet y copiadora / CS1A.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles.
		1 persona en la tienda de abarrotes.
		2 personas en el consultorio dental.
		2 personas en el alquiler de internet.
	Segundo piso:	3 personas en el departamento 2A.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local comercial vacio.
		Agencia de viajes / CS2.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	0 personas en el local comercial vacio.
		3 persona en la agencia de viajes.
	Segundo piso:	3 personas en el departamento 2A.
		2 personas en el departamento 2B.

Edificación 4.

Detalles de Edificación: Local comercial de 2 pisos.

Utilización / Código: Primer y segundo piso: Ferretería / CS1A.

Ocupación: Primer y segundo piso: 6 persona en la Ferretería.

Edificación 5.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Venta de muebles / CB2.

Ocupación: 4 personas en la venta de muebles.

Edificación 6.

Detalles de Edificación: Local comercial de 2 pisos.

Utilización / Código: Imprenta / CS2.

Ocupación: 10 personas en la imprenta.

Edificación 7.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Local comercial vacio.

Ocupación: 0 personas en el local comercial vacio.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Venta de muebles médicos / CB2.
		Venta de muebles de oficina / CB2.
	Tercer piso: 3 Viviendas / M1.	
	Cuarto piso: 3 Viviendas / M1.	
Ocupación:	Primer y segundo piso:	6 personas en la venta de muebles médicos.
		4 personas en la venta de muebles de oficina.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		5 personas en el departamento 3B.
		4 personas en el departamento 3C.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.
		6 personas en el departamento 4C.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 7 pisos + 2 subsuelos.	
Utilización / Código:	Subsuelos:	Parqueaderos / ETB.
	Primer piso:	Venta de Suministros de oficina y Papelería / CZ4.
	Segundo piso:	3 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	3 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	3 Oficinas / CB3.
	Quinto piso:	2 Viviendas / M1.
	Sexto piso:	2 Viviendas / M1.
	Séptimo piso:	1 Vivienda / M1.
Ocupación:	Subsuelos:	0 personas en los parqueaderos.
	Primer piso:	6 personas en la venta de suministros de oficina.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A
		3 personas en la oficina 2B.
		2 personas en la oficina 2C.

Tercer piso:	2 personas en la oficina 3A
	2 personas en la oficina 3B.
	2 personas en la oficina 3C.
Cuarto piso:	2 personas en la oficina 4A
	2 personas en la oficina 4B.
	2 personas en la oficina 4C.
Quinto piso:	3 personas en el departamento 5A.
	4 personas en el departamento 5A.
Sexto piso:	3 personas en el departamento 6A.
	3 personas en el departamento 6A.
Séptimo piso:	3 personas en el departamento 7A.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.
Utilización / Código:	Vivienda.
Ocupación:	Desocupada.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Venta de muebles / CB2.
		Venta de cazado ortopédico / CS2.
	Tercer y cuarto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	3 personas en la venta de muebles.
		2 personas en la venta de calzado.
	Tercer y cuarto piso:	6 personas en el departamento 3A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 10 pisos + 3 Subsuelos.	
Utilización / Código:	Subsuelos:	Parqueaderos / ETB.
	Primer piso:	Venta de muebles médicos / CB2.
		Peluquería / CB2.
		Vidriería / CS1A.
		Venta de muebles de oficina / CB2.
		Venta de equipos para incendios / CS3.
		Venta de suministros textiles / CS1A.
		Panadería / CB1A.
	Segundo piso:	5 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	5 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	5 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	5 Viviendas / M1.
	Sexto piso:	5 Viviendas / M1.
	Séptimo piso:	5 Viviendas / M1.
	Octavo piso:	5 Viviendas / M1.
	Noveno piso:	5 Viviendas / M1.
	Decimo piso:	5 Viviendas / M1.

Ocupación:	Subsuelos:	0 personas en los parqueaderos.
	Primer piso:	2 personas en la venta de Muebles médicos.
		3 personas en la Peluquería.
		3 personas en la vidriería.
		1 persona en la venta de muebles de oficina.
		3 personas en la venta de equipos para incendios.
		2 personas en la venta de suministros textiles.
		3 personas en la panadería; con capacidad de 4 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A
		3 personas en el departamento 2B.
		5 personas en el departamento 2C.
		6 personas en el departamento 2D.
		4 personas en el departamento 2E.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A
		3 personas en el departamento 3B.
		5 personas en el departamento 3C.
		5 personas en el departamento 3D.
		4 personas en el departamento 3E.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A
		3 personas en el departamento 4B.
		3 personas en el departamento 4C.
		4 personas en el departamento 4D.
		4 personas en el departamento 4E.
	Quinto piso:	4 personas en el departamento 5A
		4 personas en el departamento 5B.
		4 personas en el departamento 5C.
		5 personas en el departamento 5D.
		4 personas en el departamento 5E.

Sexto piso:	4 personas en el departamento 6A
	3 personas en el departamento 6B.
	6 personas en el departamento 6C.
	7 personas en el departamento 6D.
	4 personas en el departamento 6E.
Séptimo piso:	3 personas en el departamento 7A
	4 personas en el departamento 7B.
	5 personas en el departamento 7C.
	5 personas en el departamento 7D.
	4 personas en el departamento 7E.
Octavo piso:	4 personas en el departamento 8A
	3 personas en el departamento 8B.
	5 personas en el departamento 8C.
	6 personas en el departamento 8D.
	6 personas en el departamento 8E.
Noveno piso:	3 personas en el departamento 9A
	3 personas en el departamento 9B.
	5 personas en el departamento 9C.
	5 personas en el departamento 9D.
	6 personas en el departamento 9E.
Decimo piso:	4 personas en el departamento 10A
	4 personas en el departamento 10B.
	4 personas en el departamento 10C.
	5 personas en el departamento 10D.
	3 personas en el departamento 10E.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 6 pisos + 1 Subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo: Parqueadero / ETB.	
	Primer piso:	Venta de Muebles de oficina / CB2.
		Tienda de abarrotes / CB1A.
	Segundo piso:	1 Vivienda / M1.
	Tercer piso:	1 Vivienda / M1.
	Cuarto piso:	1 Vivienda / M1.
	Quinto piso:	1 Vivienda / M1.
	Sexto piso:	1 Vivienda / M1.
Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en los parqueaderos.
	Primer piso:	3 personas en la venta de muebles de oficina.
		2 personas en la tienda de abarrotes.
	Segundo piso:	3 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
	Cuarto piso:	5 personas en el departamento 5A.
	Quinto piso:	4 personas en el departamento 5A.
	Sexto piso:	6 personas en el departamento 6A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 7 pisos + 1 Subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero / ETB.
	Primer piso:	Venta de Uniformes médicos / CS1A.
	Segundo piso:	Venta de muebles / CB2.
	Tercer piso:	3 Oficinas / CB3
	Cuarto piso:	3 Oficinas / CB3.
	Quinto piso:	2 Viviendas / M1.
	Sexto piso:	2 Viviendas / M1.
	Séptimo piso:	1 Vivienda / M1.

Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	3 personas en la venta de uniformes médicos.
	Segundo piso:	2 personas en la venta de muebles.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina 3A
		2 personas en la oficina 3B.
		2 personas en la oficina 3C.
	Cuarto piso:	2 personas en la oficina 4A
		1 persona en la oficina 4B.
		2 personas en la oficina 4C.
	Quinto piso:	4 personas en departamento 5A.
		4 personas en departamento 5B.
	Sexto piso:	4 personas en departamento 6A.
		3 personas en departamento 6B.
	Séptimo piso:	4 personas en departamento 7A.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 6 pisos + 1 Subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero / ETB.
	Primer piso:	Imprenta / CS2.
		Venta de Calzado ortopédico / CS2.
		Servicio de Encomiendas / CZ5.
		Estudio Fotográfico / CS1A.
	Segundo piso:	3 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	Clínica / ESS.
	Cuarto piso:	3 Consultorios Médicos / CS2.
	Quinto piso:	3 Oficinas / CB3.
	Sexto piso:	1 Oficina / CB3.

Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	6 personas en la Imprenta.
		2 personas en la venta de Calzado ortopédico.
		2 personas en el Servicio de Encomiendas.
		3 personas en el Estudio Fotográfico
	Segundo piso:	3 personas en la oficina 2A
		3 personas en la oficina 2B.
		2 personas en la oficina 2C.
	Tercer piso:	5 personas en la administración de la clínica; con capacidad para 8 camas.
	Cuarto piso:	2 personas en el consultorio médico 4A.
		2 personas en el consultorio médico 4B.
		2 personas en el consultorio médico 4C.
	Quinto piso:	2 personas en la oficina 5A
		3 personas en la oficina 5B.
		2 personas en la oficina 5C.
	Sexto piso:	5 personas en la oficina 6A.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 6 pisos + 1 Subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero / ETB.
	Primer piso:	Venta de equipos médicos / CB2.
		Local comercial desocupado.
		Local de confección de Ropa / CS1A.
		Local de venta de ropa / CS1A.
	Segundo piso:	2 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	3 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	3 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	3 Viviendas / M1.
	Sexto piso:	3 Viviendas / M1.

Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	2 personas en la venta de equipos médicos.
		0 personas en el local comercial desocupado.
		6 personas en el local de confección de Ropa.
		3 personas en el local de venta de ropa.
	Segundo piso:	3 personas en la oficina 2A
		3 personas en la oficina 2B.
	Tercer piso:	4 personas en departamento 3A.
		3 personas en departamento 3B.
		3 personas en departamento 3C.
	Cuarto piso:	4 personas en departamento 4A.
		2 personas en departamento 4B.
		2 personas departamento 4C.
	Quinto piso:	4 personas en departamento 5A.
		5 personas en departamento 5B.
		3 personas en departamento 5C.
	Sexto piso:	4 personas en departamento 6A.
		3 personas en departamento 6B.
		3 personas en departamento 6C.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local de venta de celulares / CS1A.
		Venta de alfombras y Piso flotante / CZ2.
		Restaurante 1 / CB1B.
		Restaurante 2 / CB1B.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de celulares.
		3 personas en la venta de alfombras y Piso flotante
		6 personas en el Restaurante 1; con capacidad de 6 mesas para 4 clientes cada una.
		6 personas en el Restaurante 2; con capacidad de 5 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	3 personas en el departamento 2A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de materiales químicos / CZ4.
		Peluquería / CB2.
	Segundo piso:	3 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	3 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	3 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la venta de materiales químicos.
		3 personas en la Peluquería; con capacidad para 4 clientes.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
		3 personas en el departamento 2C.

	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
		2 personas en el departamento 3C.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		2 personas en el departamento 4B.
		4 personas en el departamento 4C.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 6 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Local de venta de material eléctrico / CS1A.
	Tercer piso:	1 Vivienda / M1.
	Cuarto piso:	1 Vivienda / M1.
	Quinto piso:	1 Vivienda / M1.
	Sexto piso:	1 Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	5 personas en la venta de material eléctrico.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3 A.
	Cuarto piso:	5 personas en el departamento 4 A.
	Quinto piso:	6 personas en el departamento 5A.
	Sexto piso:	4 personas en el departamento 6A.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Panadería / CB1A.
		Venta de accesorios personales / CB1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.

Ocupación:	Primer piso:	5 personas en la panadería; con capacidad de 5 mesas para 4 clientes cada una.
		3 personas en la venta de accesorios personales.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		3 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Óptica / CS1A.
		Farmacia / CB1A.
	Segundo piso:	4 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	4 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	4 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	4 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la óptica.
		4 personas en la farmacia.
	Segundo piso:	3 personas en el departamento 2A.
		3 personas en el departamento 2B.
		4 personas en el departamento 2C.
		5 personas en el departamento 2D.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
		2 personas en el departamento 3B.
		4 personas en el departamento 3C.
		4 personas en el departamento 3D.
	Cuarto piso:	2 personas en el departamento 4A.
		2 personas en el departamento 4B.
		4 personas en el departamento 4C.
		4 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	3 personas en el departamento 5A.
		3 personas en el departamento 5B.
		4 personas en el departamento 5C.
		3 personas en el departamento 5D.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Edificación de 1 piso.

Utilización / Código: Restaurante / CB1B.

Ocupación: 12 personas en el restaurante; con capacidad de 25 mesas para 4 clientes cada una.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Fabrica de Rótulos y Publicidad / CS2.

Ocupación: 4 personas en la fábrica de rótulos y publicidad.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Tienda de Abarrotes / CB1A.

Ocupación: 2 personas en la tienda de abarrotes.

Edificación 4.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos + 1 Subsuelo.

Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero / ETB.
	Primer piso:	Venta de muebles de oficina / CB2.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	2 personas en la venta de Muebles.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		3 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
		3 personas en el departamento 3B.

Edificación 5.

Detalles de Edificación: 2 Locales comerciales de 1 piso.

Utilización / Código: Restaurante / CB1B.

Local de venta de Películas / CS1A.

Ocupación: 5 personas en el restaurante; con capacidad de 12 mesas para 4 clientes cada una.

2 personas en el local de venta de películas.

Edificación 6.

Detalles de Edificación: Edificio de 4 pisos.

Utilización / Código: Primer piso: Restaurante 1 / CB1B.

Restaurante 2 / CB1B.

Local de venta de cosméticos / CB1A.

Local de venta de celulares / CS1A.

Segundo, tercero y cuarto piso: Hostal / CS7A.

Ocupación: Primer piso: 4 personas en el restaurante 1; con capacidad de 6 mesas para 4 clientes cada una.

6 personas en el restaurante 2; con capacidad de 10 mesas para 4 clientes cada una.

2 personas en el local de venta de cosméticos.

3 personas en el local de venta de celulares.

Segundo, tercero y cuarto piso: 7 personas en la administración del hotel; con capacidad de 12 habitaciones.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Funeraria / EFS.
	Segundo piso:	2 Oficinas / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la administración de la funeraria.
	Segundo piso:	3 personas en la oficina 2A.
		2 personas en la oficina 2B.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Funeraria / EFS.
	Segundo piso:	2 Salas de velaciones / EFS.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la administración de la funeraria.
	Segundo piso:	4 personas de personal de servicio; con 2 salsa de velación con capacidad para 40 personas.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local de venta de computadoras / CS1A.
	Segundo piso:	1 Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en el local de venta de computadoras.
	Segundo piso:	6 personas en el departamento 2A.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Librería / CS1A.
		Local de venta de Muebles / CB2.
		Local de venta de celulares / CS1A.
		Óptica / CS1A.
		Local comercial vacio.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la librería.
		3 personas en la venta de Muebles.
		2 personas en el local de venta de celulares.
		3 personas en la óptica.
		0 personas Local comercial vacio.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
		2 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.
		3 personas en el departamento 3B.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Edificación de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de llantas y tecnicentro / CZ2.
	Segundo piso:	Oficinas administrativas / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	6 personas en la venta de llantas.
	Segundo piso:	4 personas en las oficinas administrativas.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.
Utilización / Código:	Primer y segundo piso: Vivienda / R.
Ocupación:	Primer y segundo piso: 3 personas en el departamento 2A.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificación de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Peluquería / CB2.
		Panadería / CB1A.
		Restaurante / CB1B.
	Segundo piso:	Discoteca / CZ1A.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la Peluquería; con capacidad para 4 clientes.
		3 personas en la Panadería; con capacidad de 4 mesas para 4 clientes cada una.
		4 personas en el restaurante; con capacidad de 4 mesas para 5 clientes cada una.
	Segundo piso:	3 personas en la administración de la discoteca; con capacidad para 10 personas.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Local de alquiler de internet / CS1A.
		Servicio de impresiones / CS2.
		Restaurante / CB1B.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	2 personas en el local de alquiler de internet.
		2 personas en el servicio de impresiones.
		4 personas en el restaurante; con capacidad de 5 mesas para 4 clientes cada una.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Bazar y papelería / CS2.
		Copiadora / CB1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en el bazar.
		3 personas en la copiadora.
	Segundo piso:	1 persona en el departamento 2A.
		1 persona en el departamento 2B.
	Tercer piso:	1 persona en el departamento 3A.
		1 persona en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	1 persona en el departamento 4A.
		1 persona en el departamento 4B.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Tienda de abarrotes / CB1A.
		Venta de material eléctrico / CS1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la tienda de abarrotes.
		2 personas en la venta de material eléctrico.
	Segundo piso:	2 personas en el departamento 2A.
		1 persona en el departamento 2B.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Servicio de Radiología / CS2.
		Venta de equipo médico / CB2.
		Copiadora / CB1A.
	Segundo piso:	Clínica odontológica / ESS.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	5 personas en el servicio de radiología.
		2 personas en la venta de equipo médico.
		2 personas en la copiadora.
	Segundo piso:	6 personas en la clínica odontológica; con capacidad para 10 pacientes
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Copiadora / CB1A.
	Segundo piso:	Oficina de publicidad / CS2.
Ocupación:	Primer piso:	5 personas en la copiadora.
	Segundo piso:	3 personas en la oficina de publicidad.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Edificación de 1 piso.
Utilización / Código:	Taller mecánico / CS3.
Ocupación:	7 personas en el taller mecánico.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Edificación de 2 pisos.

Utilización / Código: Teatro Universitario / SM.

Ocupación: Aforo para 800 personas.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Edificación de 4 pisos.

Utilización / Código: Facultad de Jurisprudencia / EEM.

Ocupación: Facultad con más de 3000 alumnos (3220 en el presente semestre), y 107 docentes.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Locales comerciales de 1 piso.
Utilización / Código:	Papelería y Copiadora 1 / CB1A.
	Papelería y Copiadora 2 / CB1A.
	Bazar y Papelería / CS2.
	Papelería / CS2.
	Copiadora / CB1A.
	Oficina de publicidad / CS2.
Ocupación:	2 personas en la Papelería y Copiadora 1.
	2 personas en la Papelería y Copiadora 2.
	2 personas en el Bazar y Papelería.
	2 personas en la Papelería.
	2 personas en la Copiadora.
	3 personas en la Oficina de publicidad.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Librería / CS1A.
		Papelería / CS2.
	Segundo piso:	3 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	1 Oficina / CB3.
	Cuarto piso:	3 Oficinas / CB3.
	Quinto piso:	2 Oficinas / CB3.

Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la librería.
		5 personas en la papelería.
	Segundo piso:	3 personas en la oficina 2A.
		3 personas en la oficina 2B.
		3 personas en la oficina 2C.
	Tercer piso:	5 personas en la oficina 3A.
	Cuarto piso:	2 personas en la oficina 4A.
		3 personas en la oficina 4B.
		2 personas en la oficina 4C.
	Quinto piso:	3 personas en la oficina 5A.
		5 personas en la oficina 5B.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Casa de 2 pisos + 2 locales comerciales de 1 piso.

Utilización del frente / Código:	Primer piso:	Alquiler de computadoras / CS1A.
		Restaurante1 / CB1B.
Utilización posterior / Código:	Primer y segundo piso:	Restaurante 2 / CB1B.
Ocupación del frente:	Primer piso:	2 personas en el alquiler de computadoras.
		3 personas en el Restaurante; con capacidad de 6 mesas para 4 clientes cada una.
Ocupación posterior:	Primer y segundo piso:	6 personas en el Restaurante; con capacidad de 20 mesas para 4 clientes cada una.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Alquiler de computadoras / CS1A.
		Restaurante 1 / CB1B.
		Restaurante 2 / CB1B.
	Segundo piso:	3 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	3 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	3 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	3 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en el alquiler de computadoras.
		3 personas en el Restaurante; con capacidad de 13 mesas para 4 clientes cada una.
		2 personas en el Restaurante; con capacidad de 10 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	2 personas en el departamento 2A.
		1 persona en el departamento 2B.
		3 personas en el departamento 2C.
	Tercer piso:	1 persona en el departamento 3A.
		1 persona en el departamento 3B.
		1 persona en el departamento 3CA.
	Cuarto piso:	1 persona en el departamento 4A.
		1 persona en el departamento 4B.
		1 persona en el departamento 4C.
	Quinto piso:	1 persona en el departamento 3A.
		1 persona en el departamento 5B.
		1 persona en el departamento 5C.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos.

Utilización / Código: Seminario Mayor / R.

Ocupación: Residencia con más de 40 personas de la curia.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Restaurante / CB1B.
		Licorería / CS1A.
		Tienda de abarrotes / CB1A.
	Segundo piso:	Bar y Billares / CZ1A.
	Tercer piso:	5 Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en el Restaurante; con capacidad de 6 mesas para 4 clientes cada una.
		1 persona en la licorería.
		2 personas en la tienda de abarrotes.
	Segundo piso:	4 personas en la administración del bar; con capacidad para 20 personas.
	Tercer piso:	1 persona en el departamento 3A.
		1 persona en el departamento 3B.
		1 persona en el departamento 3C.
		1 persona en el departamento 3D.
		1 persona en el departamento 3E.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Restaurante / CB1B.
	Segundo piso:	1 Oficina / CB3.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.

Ocupación:	Primer piso:	8 personas en el Restaurante; con capacidad de 18 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	6 personas en la oficina.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	3 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles 1 / CB2.
		Venta de muebles 2 / CB2.
	Segundo piso:	2 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	2 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	2 Oficinas / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles 1.
		2 personas en la venta de muebles 2.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A.
		3 personas en la oficina 2B.
	Tercer piso:	3 personas en la oficina 3A.
		3 personas en la oficina 3B.
	Cuarto piso:	2 personas en la oficina 4A.
		2 personas en la oficina 4B.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Edificio de 6 pisos.

Utilización / Código: Primer piso y mezanine: Lubricadora y venta de aceites / CS3.
Local de venta de cortinas / CS1A.
Tercer piso: 2 Consultorios médicos / CS2.
Cuarto piso: 2 Consultorios médicos / CS2.
Quinto piso: 2 Oficinas / CB3.
Sexto piso: 2 Oficinas / CB3.

Ocupación: Primer piso y mezanine: 3 personas en la lubricadora.
3 personas en la venta de cortinas.
Tercer piso: 2 personas en el consultorio médico 3A
2 personas en el consultorio médico 3B.
Cuarto piso: 2 personas en el consultorio médico 4A
2 personas en el consultorio médico 4B.
Quinto piso: 3 personas en la oficina 5A.
3 personas en la oficina 5B.
Sexto piso: 3 personas en la oficina 6A.
3 personas en la oficina 6B.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Edificación de 2 pisos.

Utilización / Código: Primer y segundo piso: Venta de muebles / CB2.

Ocupación: Primer y segundo piso: 4 personas en la venta de muebles.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificación de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local de venta de banderines / CS1A.
		Restaurante / CB1B.
	Segundo piso:	Confección de banderines / CS1A.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la venta de banderines.
		4 personas en el Restaurante; con capacidad de 8 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	6 personas en la confección de banderines.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Restaurante / CB1B.
	Segundo piso:	Bar – Karaoke / CZ1A.
Ocupación:	Primer piso:	5personas en el Restaurante; con capacidad de 10 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	3 personas en la administración del bar-karaoke; con capacidad para 15 personas.

CUADRA N° 18
Calle García de León– Calle Diego Méndez.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de repuesto automotrices / CS3.
		Farmacia / CB1A.
		Venta de celulares / CS1A.
	Segundo piso:	Clínica oftalmológica / CS2.
	Tercer piso:	1 Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de repuesto automotrices.
		3 personas en la farmacia.
		2 personas en la venta de celulares.
	Segundo piso:	4 personas en la clínica oftalmológica; con capacidad para 6 pacientes.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos + 1 Subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero / ETB.
	Primer piso:	Venta de muebles / CB2.
		Tienda de Abarrotes / CB1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	1 Vivienda / M1.

CUADRA N° 18
Calle García de León– Calle Diego Méndez.

Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles.
		1 persona en la tienda de abarrotes.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		3 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
		3 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	3 personas en el departamento 4A.
		2 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	2 personas en el departamento 5A.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de Muebles 1 / CB2.
		Venta de Muebles 2 / CB2.
	Segundo piso:	2 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles 1.
		2 personas en la venta de muebles 2.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A.
		2 personas en la oficina 2B.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	5 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	5 personas en el departamento 5A.
		4 personas en el departamento 5B.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de Muebles / CB2.
		Reparación de Equipos Electrónicos / CS2.
	Segundo piso:	Vacio.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de Muebles.
		2 personas la reparación de equipos electrónicos.
	Segundo piso:	0 personas.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificación de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de Muebles 1 / CB2.
		Venta de Muebles 2 / CB2.
		Peluquería / CB2.
	Segundo piso:	Clínica Odontológica / ESS.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de Muebles 1.
		2 personas en la venta de Muebles 2.
		3 personas en la peluquería; con capacidad para 4 clientes.
	Segundo piso:	6 personas en la clínica odontológica; con capacidad para 10 pacientes.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de disfraces y caretas / CS1A.
		Sastrería / CB2.
	Segundo piso:	Confección de disfraces y caretas / CS1A.
	Tercer piso:	1 Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de disfraces y caretas.
		1 persona en la sastrería.
	Segundo piso:	5 personas en la confección de disfraces y caretas.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles / CB2.
		Bazar / CB1A.
	Segundo piso:	Venta de computadoras / CS1A.
	Tercer piso:	3 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	3 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en la venta de muebles.
		2 personas en el Bazar.
	Segundo piso:	5 personas en la venta de computadoras.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
		2 personas en el departamento 3C.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		3 personas en el departamento 4B.
		2 personas en el departamento 4C.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Edificio de 4 pisos.

Utilización / Código:	Primer piso:	Tienda de mascotas / CS1A.
		Venta de muebles 1 / CB2.
		Restaurante / CB1B.
		Venta de muebles 2 / CB2.
	Segundo piso:	3 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	2 Oficinas / CB3.
		1 Vivienda / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la tienda de mascotas.
		2 personas en la venta de muebles 1.
		4 personas en el Restaurante; con capacidad de 5 mesas para 4 clientes cada una.
		2 personas en la venta de muebles 2.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A.
		2 personas en la oficina 2B.
		3 personas en la oficina 2C.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina 3A.
		2 personas en la oficina 3B.
		2 personas en el departamento 3A.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.

CUADRA N° 21
Calle Selva alegre – Calle Bartolomé de las Casas.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Restaurante / CB1B.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	10 personas en el restaurante; con capacidad de 25 mesas para 4 clientes cada una.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Venta de colchones y muebles / CB2.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	3 personas en la venta de colchones/muebles.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de textiles / CS1A.
		Joyería / CS1A.
		Local comercial desocupado.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	1 persona en la venta de textiles.
		2 personas en la joyería.
		0 personas en el local comercial.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Local comercial 1 piso.
Utilización / Código:	Lavadora de autos.
Ocupación:	Vacio.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de lámparas / CS1A.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de lámparas.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Casa de 3 pisos.
Utilización / Código:	Colegio A.V. Humboldt / EES.
Ocupación:	20 personas en la administración del colegio; con capacidad para 130 alumnos.

CUADRA N° 22
Calle Bartolomé de las Casas – Calle Cristóbal de Acuña.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de lámparas / CS1A.
	Segundo piso:	Venta de muebles / CB2.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de lámparas.
	Segundo piso:	3 personas en la venta de muebles
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación	Edificio de 5 pisos + 1 subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero.
	Primer piso:	3 Oficinas / CB3.
	Segundo piso:	3 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	3 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	3 Oficinas / CB3.
	Quinto piso:	3 Oficinas / CB3.

Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	2 personas en la oficina 1A
		1 persona en la oficina 1B.
		2 personas en la oficina 1C.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A
		3 personas en la oficina 2B.
		2 personas en la oficina 2C.
	Tercer piso:	1 persona en la oficina 3A
		3 personas en la oficina 3B.
		2 personas en la oficina 3C.
	Cuarto piso:	1 persona en la oficina 4A
		1 persona en la oficina 4B.
		2 personas en la oficina 4C.
	Quinto piso:	2 personas en la oficina 5A
		1 persona en la oficina 5B.
		1 persona en la oficina 5C.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Local comercial 1 piso.
Utilización / Código:	Venta de muebles / CB2.
Ocupación:	2 personas en la venta de muebles.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Venta de muebles / CB2.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	4 personas en la venta de muebles.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Tienda de abarrotes / CB1A.
	Segundo piso:	6 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	6 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	6 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	1 persona en la tienda de abarrotes.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.
		4 personas en el departamento 2C.
		3 personas en el departamento 2D.
		5 personas en el departamento 2E.
		4 personas en el departamento 2F.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
		4 personas en el departamento 3C.
		4 personas en el departamento 3D.
		5 personas en el departamento 3E.
		4 personas en el departamento 3F.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		3 personas en el departamento 4B.
		4 personas en el departamento 4C.
		4 personas en el departamento 4D.
		5 personas en el departamento 4E.
		4 personas en el departamento 4F.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 7 pisos + 2 subsuelos.	
Utilización / Código:	Subsuelos:	Parqueaderos / ETB.
	Primer piso:	Venta de prótesis / CS2.
		Oficina de marketing / CB3.
		Venta de muebles / CB2.
	Segundo piso:	2 oficinas / CB3.
	Tercer piso:	2 oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	2 oficinas / CB3.
	Quinto piso:	2 oficinas / CB3.
	Sexto piso:	2 oficinas / CB3.
	Séptimo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Subsuelos:	0 personas en los parqueaderos.
	Primer piso:	2 personas en la venta de prótesis.
		3 personas en la oficina de marketing.
		2 personas en la venta de muebles.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A.
		2 personas en la oficina 2B.
	Tercer piso:	3 personas en la oficina 3A.
		2 personas en la oficina 3B.
	Cuarto piso:	1 persona en la oficina 4A.
		2 personas en la oficina 4B.
	Quinto piso:	2 personas en la oficina 5A.
		2 personas en la oficina 5B.
	Sexto piso:	3 personas en la oficina 6A.
		2 personas en la oficina 6B.
	Séptimo piso:	5 personas en el departamento 7A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos + local comercial.	
Utilización / Código:	Local comercial:	Venta de muebles / CB2.
	Primer y segundo piso:	Vivienda.
Ocupación:	Local comercial:	2 personas en la venta de muebles.
	Primer y segundo piso:	Vacio.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Panadería / CB1A.
		Venta de pinturas / CS1A.
	Segundo piso:	Cooperativa de Ahorro y Crédito / CS2.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en la panadería; con capacidad de 5 mesas para 4 clientes cada una.
		3 personas en la venta de pintura.
	Segundo piso:	10 personas en la entidad financiera

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Local comercial 1 piso.	
Utilización / Código:	Venta de muebles / CB2.	
Ocupación:	2 personas en la venta de muebles.	

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificación de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Venta de muebles / CB2.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	2 personas en la venta de muebles.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Reparación de electrodomésticos / CS2.
		Casa de arte / CS1A.
		Local comercial desocupado.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la reparación de electrodomésticos.
		4 personas en la casa de arte.
		0 personas en el local comercial.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Vivienda / R.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	6 personas en la Vivienda.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles 1 / CB2.
		Venta de muebles 2 / CB2.
	Segundo piso:	4 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	4 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles 1.
		2 personas en la venta de muebles 2.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A
		3 personas en la oficina 2B.
		2 personas en la oficina 2C.
		2 personas en la oficina 2D.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina 3A
		1 persona en la oficina 3B.
		2 personas en la oficina 3C.
		2 personas en la oficina 3D.
	Cuarto piso:	6 personas en el departamento 4A.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Edificio de 2 pisos en construcción.

Utilización / Código: Construcción.

Ocupación: 12 personas en la construcción.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Edificio de 4 pisos.

Utilización / Código:	Primer piso:	Tienda de abarrotes / CB1A.
		Farmacia / CB1A.
	Segundo piso:	Cooperativa de Ahorro y Crédito / CS2.
	Tercer piso:	Inmobiliaria / CB3.
	Cuarto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	1 persona en la tienda de abarrotes.
		2 personas en la farmacia.
	Segundo piso:	4 personas en la cooperativa de ahorro.
	Tercer piso:	3 personas en la inmobiliaria.
	Cuarto piso:	5 personas en el departamento 4A.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos.

Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles e instrumentos musicales / CS1A.
	Segundo piso:	Servicios de sistemas de computación / CS1A.
	Tercer piso:	Servicios legales / CS3.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles/ instrumentos.
	Segundo piso:	2 personas en servicios de sistema de computación.
	Tercer piso:	2 personas en los servicios legales.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles / CB2.
		Peluquería / CB2.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles.
		2 personas en la peluquería; con capacidad para 3 clientes.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	5 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos.

Utilización / Código:
Primer piso: Lavandería / CB2.
Venta de muebles / CB2.
Segundo piso: 2 Oficinas / CB3.
Tercer piso: Vivienda / M1.

Ocupación:
Primer piso: 1 persona en la lavandería.
2 personas en la venta de muebles.
Segundo piso: 2 personas en la oficina 2A
3 personas en la oficina 2B.
Tercer piso: 5 personas en el departamento 3A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Local comercial 1 piso.

Utilización / Código: Venta de muebles y colchones / CB2.
Restaurante / CB1B.

Ocupación: 2 personas en la venta de muebles y colchones.
2 personas en el restaurante; con capacidad de 3 mesas para 4 clientes cada una.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos.

Utilización / Código:
Primer piso: Venta de colchones / CB2.
Venta de puertas madera / CZ2.
Segundo piso: Laboratorio clínico / CS2.
Tercer piso: Clínica odontológica / CS2.

Ocupación:
Primer piso: 2 personas en la venta de colchones.
2 personas en la venta de puertas.
Segundo piso: 5 personas en el laboratorio clínico.
Tercer piso: 3 personas en la clínica odontológica; con capacidad para 5 pacientes.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Restaurante / CB1B.
		Licorería / CS1A.
		Venta de celulares / CS1A.
		Tienda de abarrotes / CB1A.
	Segundo piso:	2 oficinas / CB3.
	Tercer piso:	2 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	2 Oficinas / CB3.
	Quinto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en el restaurante; con capacidad de 7 mesas para 4 clientes cada una.
		1 persona en la licorería.
		1 persona en la venta de celulares.
		1 persona en la tienda de abarrotes.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A
		3 personas en la oficina 2B.
	Tercer piso:	1 persona en la oficina 3A
		3 personas en la oficina 3B.
	Cuarto piso:	2 personas en la oficina 4A
		2 personas en la oficina 4B.
	Quinto piso:	5 personas en el departamento 5A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de material eléctrico / CS1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de material eléctrico.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		3 personas en el departamento 2B.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles de oficina / CB2.
	Segundo piso:	2 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles de oficina.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A
		3 personas en la oficina 2B.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	4 personas en el departamento 5A.
		4 personas en el departamento 5B.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Bazar y papelería / CS2.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en el bazar y papelería.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		0 personas.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta material eléctrico / CS1A.
		Venta de películas / CS1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	3 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 persona en la venta de material eléctrico.
		1 persona en la venta de películas.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		5 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	5 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.
		4 personas en el departamento 4C.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Edificio de 7 pisos + 2 subsuelos.
Utilización / Código:	Empresa pública metropolitana de Movilidad y Obras Públicas / EAS.
Ocupación:	150 personas trabajan en la empresa de movilidad.

Edificación 7.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles / CB2.
		Tienda de abarrotes y panadería / CB1A.
	Segundo piso:	3 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	3 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	1 persona en la venta de muebles.
		2 personas en la tienda de abarrotes y panadería.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.
		5 personas en el departamento 2C.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		5 personas en el departamento 3B.
		4 personas en el departamento 3C.

Edificación 8.

Detalles de Edificación:	Edificio 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de materiales de construcción y piso flotante / CZ2.
	Segundo piso:	Consultorio médico / CS2.
	Tercer piso:	3 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	3 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la venta de materiales y piso flotante.
	Segundo piso:	2 personas en el consultorio médico.
	Tercer piso:	2 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
		3 personas en el departamento 3C.
	Cuarto piso:	2 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.
		4 personas en el departamento 4C.

Edificación 9.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Restaurante / CB1B.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	5 personas en el restaurante; con capacidad de 10 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.

Edificación 10.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de celulares / CS1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	1 persona en la venta de celulares.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
		5 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.

Edificación 11.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Venta de muebles / CB2.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	3 personas en la venta de muebles.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	5 personas en el departamento 5A.

Edificación 12.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de purificadores de agua / CS1A.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de purificadores de agua.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	6 personas en el departamento 3A.

Edificación 13.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de celulares y bazar / CS1A.
	Segundo piso:	Imprenta / CS2.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de celulares y bazar.
	Segundo piso:	6 persona en la imprenta.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	2 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.

Edificación 14.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de carros / CS3.
	Segundo piso:	Oficinas administrativas / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	6 personas en la venta de carros.
	Segundo piso:	10 personas en las oficinas administrativas.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificación de 3 pisos.
Utilización / Código:	Colegio San Gabriel / EES
Ocupación:	Institución con más de 1000 alumnos (1200 en el presente año escolar), 48 docentes.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Restaurante / CB1B.
	Resto de la edificación:	Hotel Cotopaxi / CS7A.
Ocupación:	Primer piso:	8 personas en el restaurante; con capacidad de 20 mesas para 4 clientes cada una.
	Resto de la edificación:	15 personas en la administración del hotel; con capacidad de 20 habitaciones.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Restaurante / CB1B.
		Mecánica de motos / CS3.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	12 personas en el restaurante; con capacidad de 30 mesas para 4 clientes cada una.
		3 personas en la mecánica de motos.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edifico de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Reparación de electrodomésticos / CS2.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	6 personas en la reparación de electrodomésticos.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 2A.
		3 personas en el departamento 2B.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 3A.
		5 personas en el departamento 3B.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Copia de llaves / CS1A.
		Casa de arte / CS1A.
	Segundo piso:	3 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	3 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	1 persona en la copia de llaves.
		2 personas en la casa de arte.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.
		2 personas en el departamento 2C.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		3 personas en el departamento 3B.
		4 personas en el departamento 3C.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.
Utilización / Código:	Vivienda / R.
Ocupación:	6 personas en toda la casa.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de accesorios para carros / CS1A.
		Imprenta / CS2.
	Segundo piso:	Importaciones de equipo médico / CB3.
	Tercer piso:	5 Oficinas / CB3.

Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la venta de accesorios para carros.
		4 personas en la imprenta.
	Segundo piso:	2 personas en las importaciones de equipos médicos.
	Tercer piso:	3 personas en la oficina 3A.
		2 personas en la oficina 3B.
		2 personas en la oficina 3C.
		4 personas en la oficina 3D.
		3 personas en la oficina 3E.

Edificación 7.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Laboratorio clínico / CS2.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
	Cuarto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	5 personas en el laboratorio clínico
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.
	Cuarto piso:	5 personas en el departamento 4A.

Edificación 8.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local comercial desocupado.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	0 personas en el local comercial.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.

Edificación 9.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Oficina de publicidad / CS2.
		Venta de colchones y camas / CB2.
	Segundo piso:	2 Oficinas / CB2.
	Tercer piso:	Cursos de cocina / EEZ1.
		Oficina / CB2.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la oficina de publicidad.
		2 personas en la venta de colchones y camas.
	Segundo piso:	3 personas en la oficina 2A.
		2 personas en la oficina 2B.
	Tercer piso:	2 instructores en los cursos de cocina; con capacidad para 10 alumnos.
		3 personas en la oficina.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Importadora de maquinas textiles / CB3.
		Correos del Ecuador / CZ5.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
	Cuarto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la importadora de maquinas textiles.
		5 personas en los correos del Ecuador.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
	Cuarto piso:	5 personas en el departamento 4A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos.
Utilización / Código:	Importadora / CB3.
Ocupación:	8 personas en la importadora.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos + 1 subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero / ETB.
	Primer piso:	Venta de aires acondicionados / CS3.
	Segundo piso:	3 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.

Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	4 personas en la venta de aires acondicionados.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.
		4 personas en el departamento 2C.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	3 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles /CB2.
		Venta de colchones / CB2.
	Segundo piso:	3 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	3 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles.
		2 personas en la venta de colchones.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
		4 personas en el departamento 2C.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.
		5 personas en el departamento 3B.
		4 personas en el departamento 3C.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		3 personas en el departamento 4B.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Tienda de mascotas / CS1A.
	Segundo piso:	4 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	4 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la tienda de mascotas.
	Segundo piso:	2 personas en el departamento 2A.
		1 persona en el departamento 2B.
		1 persona en el departamento 2C.
		1 persona en el departamento 2D.
	Tercer piso:	1 persona en el departamento 3A.
		2 personas en el departamento 3B.
		1 persona en el departamento 3C.
		1 persona en el departamento 3D.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Restaurante / CB1B.
	Segundo piso:	3 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	3 Oficinas / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	7 personas en el restaurante; con capacidad de 24 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A.
		1 persona en la oficina 2B.
		2 personas en la oficina 2C.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina 3A.
		3 personas en la oficina 3B.
		3 personas en la oficina 3C.

Edificación 7.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de computadoras / CS1A.
	Segundo piso:	Servicios académicos / EEZ1.
	Tercer piso:	Servicio de telecomunicaciones / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de computadoras.
	Segundo piso:	3 instructores académicos; con capacidad para 10 alumnos.
	Tercer piso:	5 personas en los servicios de telecomunicaciones.

Edificación 8.

Detalles de Edificación:	Local comercial 1 piso.
Utilización / Código:	Venta de muebles / CB2.
Ocupación:	4 personas en la venta de muebles.

Edificación 9.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.
Utilización / Código:	Vivienda / R.
Ocupación:	6 personas en la Vivienda.

Edificación 10.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Restaurante / CB1B.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	7 personas en el restaurante; con capacidad de 30 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		3 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	5 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.

Edificación 11.

Detalles de Edificación:	Local comercial 1 piso.
Utilización / Código:	Venta de alarmas y accesorios para carro / CS1A.
Ocupación:	4 personas en la venta de alarmas y accesorios para carro.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Sastrería / CB2.
		Servicio de ambulancias / CB3.
		Venta de colchones / CB2.
	Segundo y tercer piso:	Confección de ropa / CS1A.
	Cuarto piso:	Local comercial desocupado.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la sastrería.
		2 personas en el servicio de ambulancias.
		2 personas en la venta de colchones.
	Segundo y tercer piso:	7 personas en confección de ropa.
	Cuarto piso:	0 personas en el local comercial.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local de venta de papel tapiz / CS1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de papel tapiz.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	3 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de maquinas textiles / CS1A.
	Segundo piso:	Servicios académicos / EEZ1.
	Tercer piso:	Importadora / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de maquinas textiles.
	Segundo piso:	4 instructores académicos; con capacidad para 10 alumnos.
	Tercer piso:	3 personas en la importadora.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de motos / CS1A.
		Restaurante / CB1B.
	Segundo piso:	Cursos de enfermería / EEZ1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en la venta de motos.
		8 personas en el restaurante; con capacidad de 10 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	4 instructores en los curso de enfermería; con capacidad para 10 alumnos.
	Tercer piso:	6 personas en el departamento 3A.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles / CB2.
	Segundo piso:	Clínica odontológica / CS2.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles.
	Segundo piso:	2 personas en la clínica odontológica; con capacidad para 4 pacientes
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	5 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Peluquería / CB2.
		Restaurante / CB1B.
	Segundo piso:	Oficina / CB3.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la peluquería; con capacidad para 3 clientes.
		2 personas en el restaurante; con capacidad de 6 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	3 personas en la oficina 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		3 personas en el departamento 3B.

Edificación 7.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Tienda de abarrotes / CB1A.
		Alquiler de computadoras / CS1A.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	1 persona en la tienda de abarrotes.
		2 persona en el alquiler de computadoras.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.

Edificación 8.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Farmacia / CB1A.
		Tienda de abarrotes / CB1A.
	Segundo piso:	Laboratorio clínico / CS2.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la farmacia.
		1 persona en la tienda de abarrotes.
	Segundo piso:	8 personas en el laboratorio clínico.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		5 personas en el departamento 3B.

Edificación 9.

Detalles de Edificación:	Edificio de 6 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Bazar / CB1A.
		Venta de colchones / CB2.
		Venta de suministros para eventos / CS1A.
		Local comercial desocupado.
	Segundo piso:	3 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	3 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	3 Oficinas / CB3.
	Quinto piso:	3 Oficinas / CB3.
	Sexto piso:	3 Oficinas / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en el bazar.
		3 personas en la venta de colchones.
		2 personas en la venta de suministros para eventos.
		0 personas en el local comercial.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 1A.
		1 persona en la oficina 1B.
		2 personas en la oficina 1C.
	Tercer piso:	1 persona en la oficina 3A.
		1 persona en la oficina 3B.
		2 personas en la oficina 3C.
	Cuarto piso:	2 personas en la oficina 4A.
		3 personas en la oficina 4B.
		2 personas en la oficina 4C.
	Quinto piso:	1 persona en la oficina 5A.
		2 personas en la oficina 5B.
		3 personas en la oficina 5C.
	Sexto piso:	2 personas en la oficina 6A.
		2 personas en la oficina 6B.
		2 personas en la oficina 6C.

Edificación 10.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local comercial desocupado.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
	Cuarto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	0 personas en el local comercial.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.

Edificación 11.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de aluminio y vidrio / CZ2.
		Venta de ropa / CS1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la venta de aluminio y vidrio.
		2 persona en la venta de ropa.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.
		5 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.

Edificación 12.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Ferretería / CS1A.
	Segundo piso:	Consultorio médico / CS2.
	Tercer piso:	Laboratorio de alergias / CS2.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la ferretería.
	Segundo piso:	4 personas en el consultorio médico.
	Tercer piso:	6 personas en el laboratorio de alergias.

Edificación 13.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Ferretería / CS1A.
		Venta de artículos de construcción / CZ2.
	Segundo piso:	Agencia de viajes / CS2.
		Agencia de seguridad / CB3.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
	Cuarto piso:	Vivienda / M1.
	Quinto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la ferretería.
		6 personas en la venta de artículos de construcción.
	Segundo piso:	3 personas en la agencia de turismo.
		5 personas en la agencia de seguridad.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
	Quinto piso:	4 personas en el departamento 5A.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos + 1 subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero / ETB.
	Primer y segundo piso:	Ferretería / CS1A
		Oficina de publicidad / CS2.
	Tercer piso:	Venta de materiales de construcción / CZ2.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer y segundo piso:	2 Ferretería.
		2 personas en la oficina de publicidad.
	Tercer piso:	3 personas en la venta de materiales de construcción.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	5 personas en el departamento 5A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de repuestos mecánicos / CS3.
	Segundo piso:	Venta de equipos médicos / CS2.
	Tercer piso:	3 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	3 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	3 Viviendas / M1.

Ocupación:	Primer piso:	2 persona en la venta de repuestos mecánicos.
	Segundo piso:	3 personas en la venta de equipos médicos.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
		4 personas en el departamento 3C.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.
		5 personas en el departamento 4C.
	Quinto piso:	4 personas en el departamento 5A.
		5 personas en el departamento 5B.
		5 personas en el departamento 5C.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos + 1 subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero.
	Primer piso:	Venta de baterías / CS3.
	Segundo piso:	2 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	2 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	2 Oficinas / CB3.
	Quinto piso:	2 Oficinas / CB3.
Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	2 personas en la venta de baterías.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A.
		3 personas en la oficina 2B.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina 3A.
		1 persona en la oficina 3B.
	Cuarto piso:	2 personas en la oficina 4A.
		2 personas en la oficina 4B.
	Quinto piso:	3 personas en la oficina 5A.
		2 personas en la oficina 5B.

Edificación 4.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Venta de aluminio y vidrio / CZ2.

Ocupación: 3 personas en la venta de aluminio y vidrio.

Edificación 5.

Detalles de Edificación: Edificio de 4 pisos.

Ocupación / Código:	Primer piso:	Local comercial desocupado.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
	Cuarto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	0 personas en el local comercial.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
	Cuarto piso:	5 personas en el departamento 4A.

Edificación 6.

Detalles de Edificación: Edificio de 4 pisos.

Utilización / Código:	Primer piso:	Vivienda / M1.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
	Cuarto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en el departamento 1A.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.

Edificación 7.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Vivienda / M1.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en el departamento 1A.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.

Edificación 8.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Venta de llantas y tecnicentro / CZ2.
	Tercer piso:	2 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	6 personas en la venta de llantas-tecnicentro.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina 3A.
		2 personas en la oficina 3B.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		2 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	3 personas en el departamento 5A.
		4 personas en el departamento 5B.

Edificación 9.

Detalles de Edificación:	Local comercial de 1 piso.
Utilización / Código:	Venta de carros / CS3.
Ocupación:	4 personas en la venta de carros.

Edificación 10.

Detalles de Edificación:	Locales comerciales de 1 piso.	
Utilización / Código:	Distribuidora farmacéutica / CZ4.	
	Instituto de nivelación académica / EEZ1.	
	Oficina de publicidad / CS2.	
Ocupación:	9 personas en la distribuidora farmacéutica.	
	6 personas en la administración del instituto; con capacidad de 20 alumnos.	
	3 personas en la oficina de publicidad.	

Edificación 11.

Detalles de Edificación:	Local comercial 1 piso.	
Utilización / Código:	Lavadora de carros / CS3.	
Ocupación:	6 personas en la lavadora de carros.	

Edificación 12.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de baterías / CS3.
		Servicio de reparación electrónica / CS2.
	Segundo piso:	4 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	4 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de baterías.
		3 personas en el servicio de reparación electrónica.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A.
		1 persona en la oficina 2B.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina 3A.
		2 personas en la oficina 3B.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		3 personas en el departamento 4B.

Edificación 13.

Detalles de Edificación: Edificación de 2 pisos.

Utilización / Código: Hostal “La Casa Grande” / CS7A

Ocupación: 8 personas en la administración del hotel; con capacidad de 12 habitaciones.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Mecánica de motos / CS3.

Ocupación: 4 personas en la mecánica de motos.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Edificación de 2 pisos.

Utilización / Código: Venta de llantas y tecnicentro / CZ2.

Ocupación: 4 personas en la venta de llantas y tecnicentro.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Edificio de 6 pisos.

Utilización / Código:

Primer piso:	Venta de equipos contra incendios / CS3.
	Venta de alfombras / CB2.
	Local comercial desocupado.
Segundo piso:	4 Oficinas / CB3.
Tercer piso:	4 Oficinas / CB3.
Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Quinto piso:	Vivienda / M1.
Sexto piso:	Vivienda / M1.

Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de equipos contra incendios.
		2 personas en la venta de alfombras.
		0 personas en el local comercial.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A.
		3 personas en la oficina 2B.
		2 personas en la oficina 2C.
		1 persona en la oficina 2D.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina 3A.
		1 persona en la oficina 3B.
		2 personas en la oficina 3C.
		2 personas en la oficina 3D.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		3 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	6 personas en el departamento 5A.
	Sexto piso:	5 personas en el departamento 6A.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de implementos agrícolas / CZ4.
	Segundo piso:	Servicios de SPA / CS1A.
	Tercer piso:	Instituto de nivelación académica / EEZ1.
	Cuarto piso:	Oficina de encomiendas / CZ5.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de implementos agrícolas.
	Segundo piso:	5 personas en los servicios de SPA; con capacidad para 10 personas.
	Tercer piso:	6 personas en la administración del instituto; con capacidad de 20 alumnos.
	Cuarto piso:	3 personas en la oficina de encomiendas.

Edificación 5.

Detalles de Edificación: Terreno vacío.

Edificación 6.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Venta de carros / CS3.

Ocupación: 4 personas en la venta de carros.

Edificación 7.

Detalles de Edificación: Edificio de 8 pisos + 2 subsuelos.

Utilización / Código:

Subsuelos:	Parqueadero / ETB.
Primer piso:	Oficina / CB3.
Segundo piso:	3 Viviendas / M1.
Tercer piso:	3 Viviendas / M1.
Cuarto piso:	3 Viviendas / M1.
Quinto piso:	3 Viviendas / M1.
Sexto piso:	3 Viviendas / M1.
Séptimo piso:	3 Viviendas / M1.
Octavo piso:	3 Viviendas / M1.

Ocupación:	Subsuelos:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	3 personas en la oficina.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		2 personas en el departamento 2B.
		4 personas en el departamento 2C.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		3 personas en el departamento 3B.
		5 personas en el departamento 3C.
	Cuarto piso:	2 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.
		5 personas en el departamento 4C.
	Quinto piso:	4 personas en el departamento 5A.
		4 personas en el departamento 5B.
		3 personas en el departamento 5C.
	Sexto piso:	4 personas en el departamento 6A.
		4 personas en el departamento 6B.
		4 personas en el departamento 6C.
	Séptimo piso:	2 personas en el departamento 7A.
		4 personas en el departamento 7B.
		3 personas en el departamento 7C.
	Octavo piso:	3 personas en el departamento 8A.
		3 personas en el departamento 8B.
		5 personas en el departamento 8C.

Edificación 8.

Detalles de Edificación:	Casa de un 1 piso.
Utilización / Código:	Vivienda / R.
Ocupación:	6 personas en la Vivienda.

Edificación 9.

Detalles de Edificación:	Edificación de 1 piso.	
Utilización / Código:	Venta de motores y maquinaria / CS1A.	
Ocupación:	8 personas en la venta de motores y maquinaria.	

Edificación 10.

Detalles de Edificación:	Edificio de 7 pisos + 2 subsuelos.	
Utilización / Código:	Subsuelos:	Parqueaderos / ETB.
	Primer piso:	Iglesia Evangélica / ERB
	Segundo piso:	Librería / CS1A.
		Venta de bombas hidráulicas / CS1A.
	Tercer piso:	2 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	2 Viviendas / M1.
	Sexto piso:	2 Viviendas / M1.
	Séptimo piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Subsuelos:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	4 personas en la administración de la iglesia; con capacidad de 25 personas.
	Segundo piso:	1 persona en la librería.
		2 personas en la venta de bombas hidráulicas.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina 3A.
		3 personas en la oficina 3B.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	3 personas en el departamento 5A.
		3 personas en el departamento 5B.
	Sexto piso:	4 personas en el departamento 6A.
		4 personas en el departamento 6B.
	Séptimo piso:	2 personas en el departamento 7A.
		5 personas en el departamento 7B.

Edificación 11.

Detalles de Edificación:	Local comercial de 1 piso.	
Utilización / Código:	Importadora / CB3.	
Ocupación:	6 personas en la importadora.	

Edificación 12.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de aluminio / CZ2.
	Segundo piso:	3 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	Televisora “HOY” / EIS.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la venta de aluminio.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A.
		2 personas en la oficina 2B.
		1 persona en la oficina 2C.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		3 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	20 personas en la Televisora “HOY”.

Edificación 13.

Detalles de Edificación:	Edificio 9 pisos + 2 Subsuelos.	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueaderos.
	Primer piso:	Venta de cerámica para piso / CZ2.
		Venta de aluminio / CZ2.
		Oficina importadora / CB3.
		Venta de sistemas de alarma / CS1A.
	Segundo piso:	Clínica odontológica / ESS.
	Tercer piso:	4 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	4 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	4 Viviendas / M1.
	Sexto piso:	4 Viviendas / M1.
	Séptimo piso:	4 Viviendas / M1.
	Octavo piso:	4 Viviendas / M1.
	Noveno piso:	4 Viviendas / M1.
Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	3 personas en la venta de cerámica para piso.
		8 personas en la venta de aluminio.
		5 personas en la oficina importadora.
		3 personas en la venta de sistemas de alarma.
	Segundo piso:	6 personas en la clínica odontológica; con capacidad para 10 pacientes.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
		3 personas en el departamento 3C.
		4 personas en el departamento 3D.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.
		2 personas en el departamento 4C.
		4 personas en el departamento 4D.

Quinto piso:	4 personas en el departamento 5A.
	4 personas en el departamento 5B.
	6 personas en el departamento 5C.
	5 personas en el departamento 5D.
Sexto piso:	5 personas en el departamento 6A.
	4 personas en el departamento 6B.
	2 personas en el departamento 6C.
	3 personas en el departamento 6D.
Séptimo piso:	3 personas en el departamento 7A.
	4 personas en el departamento 7B.
	4 personas en el departamento 7C.
	1 persona en el departamento 7D.
Octavo piso:	2 personas en el departamento 8A.
	5 personas en el departamento 8B.
	5 personas en el departamento 8C.
	4 personas en el departamento 8D.
Noveno piso:	5 personas en el departamento 9A.
	4 personas en el departamento 9B.
	2 personas en el departamento 9C.
	2 personas en el departamento 9D.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Casa 2 pisos.

Utilización / Código: Oficinas petroleras / CB3.

Ocupación: 20 personas de la administración de las oficinas.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Edificio 3 pisos.

Utilización / Código: Venta de mármol y granito / CZ2.

Ocupación: 6 personas en la venta de mármol y granito.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Licorería / CS1A.

Ocupación: 5 personas en la licorería.

Edificación 4.

Detalles de Edificación: Local comercial 1 piso.

Utilización / Código: Vulcanizadora / CS3.

Restaurante.

Ocupación: 2 personas en la vulcanizadora.

3 personas en el restaurante; con capacidad de 6 mesas para 4 clientes cada una.

Edificación 5.

Detalles de Edificación: Edificio de 2 pisos.

Utilización / Código: Primer y segundo piso: Venta de material y equipo eléctrico / CS1A.

Ocupación: Primer y segundo piso: 7 personas en la venta de material y equipo.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Imprenta / CS2.
		Licorería / CS1A.
		Restaurante / CB1B.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en la imprenta.
		3 personas en la licorería.
		2 personas en el restaurante; con capacidad de 6 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	3 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.

Edificación 7.

Detalles de Edificación:	Local comercial de 1 piso.
Utilización / Código:	Instituto de nivelación académica / EEZ1.
Ocupación:	10 personas en la administración del instituto; con capacidad de 30 alumnos.

Edificación 8.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos.
Utilización / Código:	Primer y segundo piso: Venta de computadoras / CS1A.
Ocupación:	Primer y segundo piso: 7 personas en la venta de computadoras.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Restaurante / CB1B.
		Licorería / CS1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en el restaurante; con capacidad de 10 mesas para 4 clientes cada una.
		1 persona en la licorería.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 6 pisos + 2 subsuelos.	
Utilización / Código:	Subsuelos:	Parqueadero / ETB.
	Primer piso:	Venta de lámparas y muebles / CS1A..
	Segundo piso:	2 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	2 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	2 Viviendas / M1.
	Sexto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Subsuelos:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	3 personas en la venta de lámparas y muebles.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A.
		3 personas en la oficina 2B.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina 2A.
		2 personas en la oficina 2B.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		3 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	4 personas en el departamento 5A.
		4 personas en el departamento 5B.
	Sexto piso:	6 personas en el departamento 6A.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Gasolinera con edificación de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Gasolinera con 4 surtidores / CS3.
		Tienda de abarrotes / CB1A.
	Segundo piso:	Oficinas administrativas / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en la gasolinera.
		1 persona en la tienda de abarrotes.
	Segundo piso:	4 personas en las oficinas administrativas.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos.
Utilización / Código:	Primer y segundo piso: Venta de ropa / CS1A.
Ocupación:	Primer y segundo piso: 6 personas en la venta de ropa.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Universidad del Mar – Chile; Campus Santo Tomas / EEZ1.	
Ocupación:	7 Facultades:	Escuela de Publicidad
		Facultad de ciencias económicas y administrativas
		Gastronomía
		Sicología organizacional
		Hotelería y Turismo
		Comunicación Corporativa.
		Nutrición y Dietética Geriátrica
		con 360 alumnos en 3 horarios y 60 docentes.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Floristería / CB1A.
		Tienda de abarrotes / CB1A.
		Cabinas telefónicas / CS1A.
		Restaurante 1 / CB1B.
		Peluquería / CB2.
		Venta de suministros para eventos / CS1A.
		Servicios de encomiendas / CZ5.
		Restaurante 2 / CB1B.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	Vivienda / M1.

Ocupación:	Primer piso:	1 persona en la floristería.
		1 persona en la tienda de abarrotes.
		2 personas en las cabinas telefónicas.
		5 personas en el restaurante 1; con capacidad de 12 mesas para 4 clientes cada una.
		2 personas en la peluquería; con capacidad para 4 clientes.
		1 persona en la venta de suministros para eventos.
		2 personas en los servicios de encomiendas.
		2 personas en el restaurante 2; con capacidad de 6 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.
		5 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	5 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	6 personas en el departamento 5A.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos.

Utilización / Código: Televisora “Teleamazonas” / EIS.

Ocupación: 530 personas en la Televisora “Teleamazonas.”

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Edificio de 2 pisos.

Utilización / Código: Primer y segundo piso: Restaurante / CB1B.

Ocupación: Primer y segundo piso: 12 personas en el restaurante; con capacidad de 38 mesas para 4 clientes cada una.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Edificio de 2 pisos.

Utilización / Código: Primer y segundo piso: Venta de carros / CS3.

Ocupación: Primer y segundo piso: 4 personas en la venta de carros.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: 2 Edificaciones de 3 pisos.

Utilización Edificación 1 / Código:	Primer piso:	Vivienda / M1.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación Edificación 1:	Primer piso:	4 personas en el departamento1A.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
Utilización Edificación 2 / Código:	Primer piso:	Vivienda / M1.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación Edificación 2:	Primer piso:	4 personas en el departamento 1A.
	Segundo piso:	3 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Vivienda / R.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	5 personas en la Vivienda.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Venta de seguros / CS6.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	12 personas en la venta de seguros.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Edificio de 2 pisos.

Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Distribuidora farmacéutica / CZ4.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	10 personas en la distribuidora farmacéutica.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Casa de 1 piso.	
Utilización / Código:	Vivienda / R.	
Ocupación:	4 personas en la Vivienda.	

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Vivienda / M1.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	5 personas en el departamento 1A.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.

Edificación 6.

Detalles de Edificación: Edificio de 4 pisos.

Utilización / Código: Oficina círculo de lectores / CS6.

Ocupación: 25 personas en las oficinas administrativas del círculo de lectores.

Edificación 7.

Detalles de Edificación: Edificio de 2 pisos.

Utilización / Código: Primer y segundo piso: Servicios de SPA / CS1A.

Ocupación: Primer y segundo piso: 3 personas en los servicios de SPA; con capacidad para 6 personas.

Edificación 8.

Detalles de Edificación: Casa de 2 pisos

Utilización / Código: Primer piso: Ferretería / CB1A.

Tienda de abarrotes / CB1A.

Segundo piso: Vivienda / M1.

Ocupación: Primer piso: 1 persona en la ferretería.

1 persona en la tienda de abarrotes.

Segundo piso: 4 personas en el departamento 2A.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Vivienda / R.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	5 personas en la Vivienda.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Vivienda / M1.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
	Cuarto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en el departamento 1A.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 10 pisos + 3 subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero / ETB.
	Primer piso:	4 Viviendas / M1.
	Segundo piso:	4 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	4 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	4 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	4 Viviendas / M1.
	Sexto piso:	4 Viviendas / M1.
	Séptimo piso:	4 Viviendas / M1.
	Octavo piso:	4 Viviendas / M1.
	Noveno piso:	4 Viviendas / M1.
	Decimo piso:	4 Viviendas / M1.

CUADRA N° 40
Calle Voz Andes OE2 – Calle Bouguer N41.

Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	4 personas en el departamento 1A.
		3 personas en el departamento 1B.
		2 personas en el departamento 1C.
		4 personas en el departamento 1D.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
		3 personas en el departamento 2C.
		5 personas en el departamento 2D.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.
		3 personas en el departamento 3B.
		1 persona en el departamento 3C.
		4 personas en el departamento 3D.
	Cuarto piso:	3 personas en el departamento 4A.
		3 personas en el departamento 4B.
		4 personas en el departamento 4C.
		4 personas en el departamento 4D.
	Quinto piso:	2 personas en el departamento 5A.
		1 persona en el departamento 5B.
		4 personas en el departamento 5C.
		5 personas en el departamento 5D.
	Sexto piso:	5 personas en el departamento 6A.
		3 personas en el departamento 6B.
		4 personas en el departamento 6C.
		2 personas en el departamento 6D.
	Séptimo piso:	2 personas en el departamento 7A.
		4 personas en el departamento 7B.
		4 personas en el departamento 7C.
		5 personas en el departamento 7D.

Octavo piso:	6 personas en el departamento 8A.
	3 personas en el departamento 8B.
	2 personas en el departamento 8C.
	3 personas en el departamento 8D.
Noveno piso:	4 personas en el departamento 9A.
	4 personas en el departamento 9B.
	3 personas en el departamento 9C.
	3 personas en el departamento 9D.
Decimo piso:	2 personas en el departamento 10A.
	2 personas en el departamento 10B.
	2 personas en el departamento 10C.
	4 personas en el departamento 10D.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Vivienda / R.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	3 personas en la Vivienda.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Sistemas aéreos de comercio / SB3.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	7 personas en los sistemas aéreos de comercio.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Vivienda / R.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	6 personas en la Vivienda.

Edificación 7.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Servicios legales / SB3.
	Segundo piso:	Servicios mercantiles / SB3.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en los servicios legales.
	Segundo piso:	4 personas en los servicios mercantiles.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 6 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	3 Viviendas / M1.
	Segundo piso:	3 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	3 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	3 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	3 Viviendas / M1.
	Sexto piso:	3 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en el departamento 1A.
		5 personas en el departamento 1B.
		4 personas en el departamento 1C.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
		3 personas en el departamento 2C.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.
		3 personas en el departamento 3B.
		4 personas en el departamento 3C.
	Cuarto piso:	3 personas en el departamento 4A.
		3 personas en el departamento 4B.
		2 personas en el departamento 4C.
	Quinto piso:	4 personas en el departamento 5A.
		2 personas en el departamento 5B.
		3 personas en el departamento 5C.
	Sexto piso:	4 personas en el departamento 6A.
		3 personas en el departamento 6B.
		5 personas en el departamento 6C.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 6 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	3 Viviendas / M1.
	Segundo piso:	3 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	3 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	3 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	3 Viviendas / M1.
	Sexto piso:	3 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en el departamento 1A.
		2 personas en el departamento 1B.
		3 personas en el departamento 1C.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
		2 personas en el departamento 2B.
		3 personas en el departamento 2C.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
		3 personas en el departamento 3B.
		5 personas en el departamento 3C.
	Cuarto piso:	2 personas en el departamento 4A.
		1 persona en el departamento 4B.
		2 personas en el departamento 4C.
	Quinto piso:	5 personas en el departamento 5A.
		2 personas en el departamento 5B.
		6 personas en el departamento 5C.
	Sexto piso:	4 personas en el departamento 6A.
		4 personas en el departamento 6B.
		5 personas en el departamento 6C.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Casa de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Vivienda / M1.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	5 personas en el departamento 1A.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.
Utilización / Código:	Primer y segundo piso: Vivienda / R.
Ocupación:	Primer y segundo piso: 0 personas en la Vivienda.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Edificación de 1 piso.
Utilización / Código:	Universidad OG Mandino / EEZ1.
Ocupación:	Campus con 100 alumnos, en los 3 horarios y 35 docentes.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Gasolinera con Edificación de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Gasolinera con 5 Surtidores / CS3.
		Local comercial con venta de lubricantes / CS3.
	Segundo piso:	Oficinas administrativas / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la Gasolinera.
		4 personas en el local comercial.
	Segundo piso: 6 personas en las oficinas administrativas.	

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	2 Locales comerciales de 1 piso.
Utilización / Código:	Reparación de Radiadores / CS3.
	Venta de Repuestos / CS3.
Ocupación:	4 personas en el local de Radiadores.
	2 personas en el local de Repuestos.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Restaurante 1/ CB1B.
		Restaurante 2 / CB1B.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en el Restaurante 1; con capacidad de 6 mesas para 4 clientes cada una.
		3 personas en el Restaurante 2; con capacidad de 5 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	6 personas en el departamento2A.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Restaurant / CB1B.
		Ventas de Celulares / CS1A.
		Peluquería / CB2.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en el Restaurant 1; con capacidad de 5 mesas para 4 clientes cada una.
		2 personas en la venta de celulares.
		2 personas en la peluquería.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Casa de 1 Piso.

Utilización / Código: Tienda de abarrotes / CB1A.

Ocupación: 2 personas en la tienda de abarrotes.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Lote Vacio.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos

Utilización / Código:	Primer piso:	Local de Publicidad / CS2.
		Venta de Muebles / CB2.
		Venta de Equipos de Refrigeración / CS3.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en el local de publicidad.
		2 personas en la venta de Muebles.
		2 personas en la Venta de Equipos de Refrigeración.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.

Edificación 4.

Detalles de Edificación: Casa de 2 pisos

Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de Productos Químicos / CZ4.
		Tienda de abarrotes / CB1A.
		Venta de Equipos Ortopédicos / CS2.
		Venta de Licores / CS1A.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.

Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de productos químicos.
		1 persona en la tienda de abarrotes.
		2 personas en la Venta de Equipos Ortopédicos.
		1 persona en la venta de licores.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Papelería / CS2.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
	Cuarto piso:	Vivienda / M1.
	Quinto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	8 personas en la Papelería.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3B
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A
	Quinto piso:	4 personas en el departamento 5A

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Casa de 1 piso.
Utilización / Código:	Venta de Perfumes / CB1A.
	Vivienda / M1.
	Local Vacio.
Ocupación:	2 personas en la venta de perfumes.
	3 personas en el departamento 1A.

Edificación 7.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de Computadoras / CS1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas/ M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	6 personas en la venta de Computadoras.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	4 personas en el departamento 5A.
		4 personas en el departamento 5B.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Escuela Municipal de 2 pisos.

Utilización / Código: Escuela Municipal Eugenio Espejo / EEB.

Ocupación: Institución con más de 2000 alumnos (2410 en el presente año escolar), distribuidos en 58 paralelos, 33 en jornada matutina y 25 en vespertina y 105 docentes.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos

Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de Materiales Eléctricos / CS1A.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la venta de material eléctrico.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos

Utilización / Código:	Primer piso:	Imprenta / CS2.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	10 personas en la imprenta.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Lote vacio.

Utilización / Código: Parqueadero / ETB.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Lote vacio.

Utilización / Código: Parqueadero / ETB.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Edificio de 4 pisos.

Utilización / Código:	Primer piso:	Panadería / CB1A.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
	Cuarto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	6 personas en la panadería; con capacidad de 6 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Casa de 2 pisos

Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de Material Eléctrico / CS1A.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de material eléctrico.
	Segundo piso:	3 personas en el departamento 2A.

Edificación 4.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos

Utilización / Código:	Primer piso:	Imprenta / CS2.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.

Ocupación:	Primer piso:	5 personas en la imprenta.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de tuberías / CS1A.
		Ferretería / CB1A.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
		Local de Publicidad / CS2.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de tuberías.
		3 personas en la ferretería.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		2 persona en el Local de publicidad.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Casa de 1 Piso.
Utilización / Código:	Venta de Muebles / CB2.
Ocupación:	1 persona en la venta de muebles.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Consultorio Médico / CS2.
		Restaurante / CB1B.
	Segundo piso:	Hostal / CS7A.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en el consultorio médico.
		3 personas en el Restaurante; con capacidad de 5 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	4 personas en la administración del hostal; con capacidad de 8 habitaciones.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Casa de 1 Piso.
Utilización / Código:	Local de Venta de Camisetas y bordados / CS1A.
Ocupación:	2 persona en la venta de camisetas y bordados.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Casa de 1 Piso.
Utilización / Código:	Local de Venta de Muebles / CB2.
Ocupación:	1 persona en la venta de muebles.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Casa de 1 piso.
Utilización / Código:	Vivienda / M1.
	Local de copia de llaves / CS1A.
	Zapatería / CS1A.
Ocupación:	2 personas en el departamento 1A.
	1 persona en el local de copia de llaves.
	2 personas en la zapatería.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Edificación de 2 Pisos.	
Utilización / Código:	Teatro América con sala de proyección para adultos / CZ1A.	
Ocupación:	6 personas en la administración del teatro; con capacidad para 60 personas.	

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local de Bazar y Papelería / CS2.
		Farmacia / CB1A.
		Venta de Muebles / CB2.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en el local de Bazar y papelería.
		3 personas en la farmacia.
		2 personas en la venta de muebles.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	3 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	6 personas en el departamento 5A.
		4 personas en el departamento 5B.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 6 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de Muebles / CB2.
	Segundo piso:	3 Consultorios médicos / CS2.
	Tercer piso:	3 Consultorios médicos / CS2.
	Cuarto piso:	3 Consultorios médicos / CS2.
	Quinto piso:	3 Consultorios médicos / CS2.
	Sexto piso:	3 Consultorios médicos / CS2.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la venta de muebles.
	Segundo piso:	2 personas en el consultorio médico 1A
		3 personas en el consultorio médico 2B.
		2 personas en el consultorio médico 2C.
	Tercer piso:	2 personas en el consultorio médico 3A
		2 personas en el consultorio médico 3B.
		2 personas en el consultorio médico 3C.
	Cuarto piso:	2 personas en el consultorio médico 4A
		2 personas en el consultorio médico 4B.
		2 personas en el consultorio médico 4C.
	Quinto piso:	3 personas en el consultorio médico 5A
		3 personas en el consultorio médico 5B.
		2 personas en el consultorio médico 5C.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local de comercial vacio.
	Segundo y Tercer piso: Hostal / CS7A.	
Ocupación:	Primer piso: 0 personas.	
	Segundo y Tercer piso: 3 personas en la administración del hostal; con capacidad de 7 habitaciones.	

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Casa de 2 pisos

Utilización / Código: Vivienda / R.

Ocupación: 7 personas en toda la Vivienda.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Edificio de 4 pisos.

Utilización / Código: Primer piso y Mezanine: Venta de aspiradoras / CS1A.
Centro de computo y copiado / CS1A.
Venta de ropa para uniformes / CS1A.
Tercer piso: Clínica oftalmológica / CS2.
Cuarto piso: 2 Viviendas / M1.

Ocupación: Primer piso y Mezanine: 3 personas en la venta de aspiradoras.
2 personas en el centro de cómputo.
4 personas en la venta de ropa.
Tercer piso: 10 personas en la clínica oftalmológica; con capacidad para 24 pacientes
Cuarto piso: 5 personas en el departamento 4A.
6 personas en el departamento 4B.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos.

Utilización / Código: Primer piso: Farmacia / CB1A.
Segundo piso: 2 Viviendas / M1.
Tercer piso: 2 Viviendas / M1.

Ocupación: Primer piso: 3 personas en la farmacia.
Segundo piso: 4 personas en el departamento 2A.
5 personas en el departamento 2B.
Tercer piso: 3 personas en el departamento 3A.
5 personas en el departamento 3B.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso y Mezanine:	Óptica / CS1A.
		Papelería y Bazar / CS2.
		Local de venta de ropa / CS1A.
Ocupación:	Primer piso y Mezanine:	4 personas en la óptica.
		4 personas en la Papelería y Bazar.
		6 personas en la venta de ropa.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.
Utilización / Código:	Sociedad Funeraria Nacional / EFS.
Ocupación:	12 personas en el área administrativa; con 4 salas de velación con capacidad para 25 personas cada una.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Edificio de 6 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso y Mezanine:	Floristería / CB1A.
		Local de venta de ropa / CS1A.
		Floristería / CB1A.
	Tercer piso:	3 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	3 Oficinas / CB3.
	Quinto piso:	3 Oficinas / CB3.
	Sexto piso:	Vivienda / M1.

Ocupación:

Primer piso y Mezanine:	2 personas en la venta de flores.
	4 personas en la venta de ropa.
	2 personas en la venta de flores.
Tercer piso:	2 personas en el consultorio médico 3A
	3 personas en el consultorio médico 3B.
	2 personas en el consultorio médico 3C.
Cuarto piso:	2 personas en el consultorio médico 4A
	3 personas en el consultorio médico 4B.
	2 personas en el consultorio médico 4C.
Quinto piso:	3 personas en el consultorio médico 5A
	3 personas en el consultorio médico 5B.
	2 personas en el consultorio médico 5C.
Sexto piso:	3 personas en el departamento 6A.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos

Utilización / Código: Primer piso: Restaurante / CB1B.
Floristería / CB1A.
Imprenta / CS2.
Local con cabinas telefónicas / CS1A.
Segundo y Tercer piso: Instituto de nivelación académica / EEZ1.

Ocupación: Primer piso: 6 personas en el Restaurante; con capacidad de 14 mesas para 4 clientes cada una.
2 personas en la floristería.
4 personas en la imprenta.
2 personas en el local de cabinas telefónicas.
Segundo y Tercer piso: 6 personas en la administración del instituto; con capacidad de 40 alumnos.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Colegio Técnico de 3 pisos.

Utilización / Código: Colegio Técnico Ecuador / EES.

Ocupación: Institución con más de 270 alumnos (279 en el presente año escolar), y 25 docentes.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos

Utilización / Código: Primer piso: Tienda de abarrotes / CB1A.
Restaurante 1 / CB1B.
Restaurante 2 / CB1B.
Segundo piso: Vivienda / M1.
Tercer piso: Vivienda / M1.

Ocupación:	Primer piso:	1 persona en la tienda de abarrotes.
		2 personas en el Restaurante 1; con capacidad de 5 mesas para 4 clientes cada una.
		3 personas en el Restaurante 2; con capacidad de 6 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	2 Locales comerciales de 1 piso.
Utilización / Código:	Servicio Eléctrico / CS2.
	Tienda de abarrotes / CB1A.
Ocupación:	3 personas en el servicio eléctrico.
	1 persona en la tienda de abarrotes.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	1 Local comercial de 1 piso.
Utilización / Código:	Restaurante /CB1B.
Ocupación:	5 personas en el Restaurante 1; con capacidad de 8 mesas para 4 clientes cada una.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local de venta de muebles / CB2.
	Segundo piso:	2 Vivienda / M1.
	Tercer piso:	2 Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la venta de muebles.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local comercial vacio.
	Segundo piso:	3 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	0 personas en el local vacio.
	Segundo piso:	2 personas en el consultorio médico 2A
		3 personas en el consultorio médico 2B.
		2 personas en el consultorio médico 2C.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		5 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	3 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Ferretería / CB1A.
	Segundo piso:	3 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	3 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	3 Oficinas / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	5 personas en la ferretería.
	Segundo piso:	2 personas en el consultorio médico 2A
		1 persona en el consultorio médico 2B.
		2 personas en el consultorio médico 2C.
	Tercer piso:	1 persona en el consultorio médico 3A
		2 personas en el consultorio médico 3B.
		2 personas en el consultorio médico 3C.
	Cuarto piso:	3 personas en el consultorio médico 4A
		3 personas en el consultorio médico 4B.
		2 personas en el consultorio médico 4C.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	2 Locales comerciales de 1 piso.
Utilización / Código:	Local de alquiler de computadoras e internet / CS1A.
	Local comercial vacio.
Ocupación:	2 personas en el local de alquiler de computadoras.
	0 personas en el local vacio.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	1 Local comercial de 2 pisos.
Utilización / Código:	Local de alquiler de automóviles / CS2.
Ocupación:	6 personas en la administración.

Edificación 6.

Detalles de Edificación: Casa de 2 pisos.

Utilización / Código: Vivienda / R.

Ocupación: 7 personas en toda la casa.

Edificación 7.

Detalles de Edificación: 4 Locales comerciales de 1 piso.

Utilización / Código: Peluquería / CB2.
Restaurante / CB1B.
Bar – Karaoke / CZ1A.
Bar / CZ1A.

Ocupación: 2 personas en la peluquería; con capacidad para 4 personas.
3 personas en el restaurante; con capacidad de 3 mesas para 4 clientes cada una.
3 personas en la administración del Bar – Karaoke; con capacidad de 5 mesas para 4 clientes cada una.
2 personas en la administración del Bar; con capacidad de 4 mesas para 4 clientes cada una.

Edificación 8.

Detalles de Edificación: 1 Local comercial de 2 pisos.

Utilización / Código: Restaurante / CB1B.

Ocupación: 12 personas en la administración del restaurante; con capacidad de 28 mesas para 4 clientes cada una.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Edificio de 14 pisos.

Utilización / Código: Facultad de Administración de la Universidad Central del Ecuador / EEM.

Ocupación: Facultad con más de 3500 alumnos (3640 en el presente semestre), y 120 docentes.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Auditorio de 1 piso.

Utilización / Código: Auditorio de la Facultad de Ciencias administrativas de la UCE / ECZ.

Ocupación: 250 personas dentro del auditorio.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Edificio de 6 pisos.

Utilización / Código: Facultad de Administración de la Universidad Central del Ecuador / EEM.

Edificación 4.

Detalles de Edificación: Coliseo de 2 pisos.

Utilización / Código: Coliseo de la Facultad de Administración de la UCE / EDZ1.

Ocupación: Capacidad para 1000 alumnos.

Edificación 5.

Detalles de Edificación: Lote sin edificaciones.

Utilización / Código: Parqueadero / ETB.

Ocupación: 0 personas en el parqueadero.

Edificación 6.

Detalles de Edificación: Aulas desocupadas de 1 piso.

Utilización / Código: 2 Aulas de la Facultad de Administración de la UCE / EEM.

Edificación 7.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos + 1 subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Restaurante / CB1B.
	Primer piso:	Panadería / CB1A.
		Copiadora / CB1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Subsuelo:	3 personas en el Restaurante; con capacidad de 5 mesas para 4 clientes cada una.
	Primer piso:	4 personas en la panadería; con capacidad de 4 mesas para 4 clientes cada una.
		3 personas de la copiadora.
	Segundo piso:	3 personas en el departamento 2A.
		2 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		2 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		2 personas en el departamento 4B.

Edificación 8.

Detalles de Edificación:	Locales comerciales de 1 piso.
Utilización / Código:	Academia de Artes / EEZ1.
	Copiadora / CB1A.
	Cabinas Telefónicas / CS1A.
	Copiadora / CB1A.
Ocupación:	4 personas en la academia de artes; con capacidad para 15 alumnos.
	2 personas en la copiadora.
	2 personas en las cabinas telefónicas.
	2 personas en la copiadora.

Edificación 9.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Copiadora / CB1A.
		Bazar y Papelería / CS2.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la copiadora.
		2 personas en el bazar y papelería.
	Segundo piso:	6 personas en el departamento 2A.

Edificación 10.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Copiadora / CB1A.
		Papelería / CS2.
	Segundo piso:	Club de Billar / CZ1A.
	Tercer piso:	Bar – Karaoke / CZ1A.
	Cuarto piso:	3 Oficinas / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	6 personas en la copiadora.
		2 personas en la papelería.
	Segundo piso:	4 personas en el billar; con capacidad para 10 personas.
	Tercer piso:	4 personas en la administración del Bar–Karaoke; con capacidad para 15 personas.
	Cuarto piso:	2 personas en la oficina 4A
		1 persona en la oficina 4B.
		2 personas en la oficina 4C.

CUADRA N° 12
Calle Gil Ramírez Dávalos – Calle Antonio de Marchena.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Copiadora 1 / CB1A.
		Copiadora 2 / CB1A.
		Copiadora 3 / CB1A.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la copiadora 1.
		2 personas en la copiadora 2.
		2 personas en la copiadora 3.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Casa de 1 piso.
Utilización / Código:	Vivienda / R.
Ocupación:	5 personas en la casa.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 8 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local de Publicidad / CS2.
		Copiadora y suministros de oficina / CB1A.
	Segundo piso:	3 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	3 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	3 Oficinas / CB3.
	Quinto piso:	2 Viviendas / M1.
	Sexto piso:	2 Viviendas / M1.
	Séptimo piso:	2 Viviendas / M1.
	Octavo piso:	2 Viviendas / M1.

Ocupación:	Primer piso:	3 personas en el local de publicidad.
		5 personas en la copiadora y suministros de oficina.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A.
		2 personas en la oficina 2B.
		2 personas en la oficina 2C.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina 3A
		2 personas en la oficina 3B.
		2 personas en la oficina 3C.
	Cuarto piso:	2 personas en la oficina 4A
		2 personas en la oficina 4B.
		2 personas en la oficina 4C.
	Quinto piso:	4 personas en el departamento 5A.
		5 personas en el departamento 5B.
	Sexto piso:	4 personas en el departamento 6A.
		3 personas en el departamento 6B.
	Séptimo piso:	4 personas en el departamento 7A.
		4 personas en el departamento 7B.
	Octavo piso:	4 personas en el departamento 8A.
		4 personas en el departamento 8B.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Carpintería / CB2.
		Servicio de Plotter / CS2.
		Venta de Muebles de cocina / CB2.
		Copiadora / CB1A.
	Segundo piso: Vivienda / M1.	

Ocupación:	Primer piso:	1 Persona en la carpintería.
		2 personas en el Servicio de Plotter.
		2 personas en la Venta de muebles de cocina.
		3 personas en la copiadora.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Local comercial de 1 piso.
Utilización / Código:	Copiadora / CB1A.
Ocupación:	2 personas en la copiadora.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Iglesia de 1 piso.
Utilización / Código:	Iglesia Bautista / ERB.
Ocupación:	5 personas en la administración de la iglesia; con capacidad para 30 personas.

Edificación 7.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local con cabinas telefónicas / CS1A.
	Segundo piso:	Instituto de enseñanza de inglés / EEZ1.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en las cabinas telefónicas.
	Segundo piso:	4 personas en la administración del instituto; con capacidad para 20 alumnos.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 6 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Parqueadero y Bodega / CZ4.
	Segundo piso:	Distribuidora de Licores / CZ4.
		Restaurante 1 / CB1B.
		Local de alquiler de Internet / CS1A.
		Restaurante 2 / CB1B.
		Bazar y Papelería / CS2.
		Óptica / CS1A.
	Tercer piso:	3 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	3 Oficinas / CB3.
	Quinto y Sexto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	0 personas.
	Segundo piso:	3 personas en la Distribuidora de Licores.
		3 personas en la Restaurante 1; con capacidad de 4 mesas para 4 clientes cada una.
		3 personas en la Local de alquiler de Internet
		3 personas en la Restaurante 2; con capacidad de 5 mesas para 4 clientes cada una.
		2 personas en la Bazar y Papelería.
		2 personas en la Óptica.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina 3A
		1 persona en la oficina 3B.
		2 personas en la oficina 3C.
	Cuarto piso:	1 persona en la oficina 4A
		2 personas en la oficina 4B.
		2 personas en la oficina 4C.
	Quinto y Sexto piso:	6 personas en el departamento.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Restaurante 1 / CB1B.
		Restaurante 2 / CB1B.
	Segundo piso:	Oficina de Publicidad / CS2.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en la Restaurante 1; con capacidad de 5 mesas para 4 clientes cada una.
		3 personas en la Local de alquiler de Internet
		3 personas en la Restaurante 2; con capacidad de 3 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	4 personas en la oficina de publicidad.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Farmacia / CB1A.
		Copiadora 1 / CB1A.
		Copiadora 2 / CB1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la farmacia.
		2 personas en la copiadora 1.
		2 personas en la copiadora 2.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.
		5 personas en el departamento 3B.

Edificación 4.

Detalles de Edificación: Casa de 1 piso.

Utilización / Código: Primer piso: Tienda de abarrotes / CB1A.
Restaurante / CB1B.
Vivienda / M1.

Ocupación: Primer piso: 1 persona en la tienda de abarrotes.
2 personas en el Restaurante; con capacidad de 2 mesas para 4 clientes cada una.
5 personas en el departamento 1A.

Edificación 5.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Restaurante / CB1B.

Ocupación: 12 personas en el Restaurante; con capacidad de 25 mesas para 4 clientes cada una.

Edificación 6.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos

Utilización / Código: Primer piso: Óptica / CS1A.
Copiadora 1 / CB1A.
Copiadora 2 / CB1A.
Restaurante / CB1B.
Librería / CS1A.
Segundo y tercer piso: Imprenta.

Ocupación: Primer piso: 2 personas en la óptica.
2 personas en la copiadora 1.
2 personas en la copiadora 2.
4 personas en el Restaurante; con capacidad de 10 mesas para 4 clientes cada una.
2 personas en la librería.
Segundo y tercer piso: 6 personas en la imprenta.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Radio Católica / EIS.	
Ocupación:	20 personas en la administración de la radio.	

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificación de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Farmacia / CB1A.
		Cabinas Telefónicas / CS1A.
		Micromercado /CB1A.
	Segundo piso:	Oficina desocupado.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la farmacia.
		2 personas en las cabinas telefónicas.
		4 personas en el micromercado.
	Segundo piso:	0 personas en la oficina.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Gasolinera con Edificación de 1 piso.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Gasolinera con 6 Surtidores / CS3.
		Local comercial con tienda de abarrotes / CB1A.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en la Gasolinera.
		1 persona en la tienda de abarrotes.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Bazar / CB1A.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	6 personas en el bazar.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		3 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		2 personas en el departamento 4B.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Alquiler de cabinas telefónicas y Copiadora / CS1A.
		Panadería / CB1A.
	Segundo piso:	Bar – Karaoke / CZ1A.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en el alquiler de cabinas telefónicas.
		5 personas en la panadería; con capacidad de 4 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	5 personas en la administración del bar – karaoke; con capacidad para 20 personas.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	3 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	5 personas en el departamento 5A.
		4 personas en el departamento 5B.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: 3 Locales comerciales de 1 piso.

Utilización / Código: Tienda de abarrotes / CB1A.

Venta de equipos para cocina / CS3.

Floristería / CB1A.

Ocupación: 1 persona en la tienda de abarrotes.

3 personas en la venta de equipos para cocina.

1 persona en la Floristería.

Edificación 4.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Restaurante / CB1B.

Ocupación: 5 personas en el restaurante; con capacidad de 6 mesas para 4 clientes cada una.

Edificación 5.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos

Utilización / Código: Primer piso: Restaurante / CB1B.

Segundo y tercer piso: Discoteca / CZ1A.

Ocupación: Primer piso: 6 personas en el restaurante; con capacidad de 12 mesas para 4 clientes cada una.

Segundo y tercer piso: 7 personas en administración de la discoteca; con capacidad para 25 personas.

Edificación 6.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos

Utilización / Código: Primer piso: Ferretería / CB1A .

Segundo piso: 2 Viviendas / M1.

Tercer piso: 2 Viviendas / M1.

Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la ferretería.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		3 personas en el departamento 3B.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 Piso.

Utilización / Código: Tienda de abarrotes / CB1A.

Restaurante / CB1B.

Ocupación: 1 persona en la tienda de abarrotes.

4 personas en el restaurante; con capacidad de 9 mesas para 4 clientes cada una.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Edificación de 2 pisos.

Utilización / Código: Primer piso: Local de venta de ropa / CS1A.

Alquiler de computadoras y cabinas telefónicas / CS1A.

Bazar / CB1A.

Segundo piso: Clínica Odontológica / CS2.

Ocupación: Primer piso: 3 personas en el local de venta de ropa.

2 personas en el alquiler de computadoras y cabinas.

2 personas en el Bazar.

Segundo piso: 6 personas en la clínica; con capacidad para 10 pacientes.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Edificación de 2 pisos.

Utilización / Código: Primer piso: Local de venta de muebles/ CB2.

Segundo piso: Gimnasio / EDB.

Ocupación: Primer piso: 2 personas en el local de venta de muebles.

Segundo piso: 6 personas en la administración del gimnasio; con capacidad de 15 personas.

Edificación 4.

Detalles de Edificación: 2 Locales comerciales de 1 piso.

Utilización / Código: Restaurante / CB1B.

Venta de Calzado / CS1A.

Ocupación: 4 personas en el restaurante; con capacidad de 9 mesas para 4 clientes cada una.

2 personas en la venta de calzado.

Edificación 5.

Detalles de Edificación: 1 Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Alquiler de computadoras / CS1A.

Ocupación: 2 personas en el alquiler de computadoras.

Edificación 6.

Detalles de Edificación: Edificio de 4 pisos.

Utilización / Código: Primer y segundo piso: Venta de muebles / CB2.

Tercer piso: 1 Vivienda / M1.

Cuarto piso: 1 Vivienda / M1.

Ocupación: Primer y segundo piso: 4 personas en la venta de muebles.

Tercer piso: 0 personas.

Cuarto piso: 0 personas.

Edificación 7.

Detalles de Edificación: Casa de 2 pisos.

Utilización / Código: Primer piso: Tienda de abarrotes / CB1A.

Cabinas Telefónicas / CS1A.

Segundo piso: Vivienda / M1.

Ocupación: Primer piso: 2 personas en la tienda de abarrotes.

1 persona en las cabinas telefónicas.

Segundo piso: 4 personas en el departamento 2A.

Edificación 8.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización:	Primer piso:	Venta de repuestos automotrices / CS3.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en el local de Bazar y papelería.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
		5 personas en el departamento 3B.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos + 1 Subsuelo.	
Utilización:	Subsuelo:	Estacionamiento / ETB.
	Primer piso:	Venta de muebles de oficina / CB2.
	Segundo piso:	3 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	3 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	Salón de Recepciones / CZ1B.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles de oficina.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A.
		3 personas en la oficina 2B.
		2 personas en la oficina 2C.
	Tercer piso:	1 persona en la oficina 3A.
		1 persona en la oficina 3B.
		2 personas en la oficina 3C.
	Cuarto piso:	7 personas en la administración del salón;
		con capacidad de 30 personas.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	3 Locales comerciales de 1 piso.
Utilización / Código:	Tienda de abarrotes / CB1A.
	Casa de empeño / CZ2.
	Restaurante / CB1B.
Ocupación:	1 persona en la tienda de abarrotes.
	1 persona en la casa de empeño.
	2 personas en el Restaurante; con capacidad de 6 mesas para 4 clientes cada una.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	1 Local comercial de 1 piso.
Utilización / Código:	Taller Mecánico / CS3.
Ocupación:	6 personas en el taller mecánico.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles 1 / CB2.
		Venta de muebles 2 / CB2.
		Venta de muebles de oficina / CB2.
	Segundo piso:	4 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	4 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	4 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles 1.
		2 personas en la venta de muebles 2.
		2 personas en la venta de muebles de oficina.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		3 personas en el departamento 2B.
		4 personas en el departamento 2C.
		5 personas en el departamento 2D.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		2 personas en el departamento 3B.
		4 personas en el departamento 3C.
		3 personas en el departamento 3D.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		3 personas en el departamento 4B.
		3 personas en el departamento 4C.
		5 personas en el departamento 4D.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de equipos de refrigeración 1 / CS3.
		Imprenta / CS2.
		Venta de muebles de oficina / CB2.
		Venta de equipos de refrigeración 2 / CS3.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la venta de equipos de refrigeración 1.
		4 personas en la Imprenta.
		2 personas en la venta de muebles de oficina
		2 personas en la venta de equipos de refrigeración 2.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 5A.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local de comercial vacio.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	0 personas en el local comercial.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Vidriería / CS1A.
		Venta de muebles / CB2.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en la vidriería.
		2 personas en la venta de muebles.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 6 pisos en construcción.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso: Venta de Muebles / CB2.	
	Tercer piso:	4 Viviendas vacías / M1.
	Cuarto piso:	4 Viviendas vacías / M1.
	Quinto piso:	4 Viviendas vacías / M1.
	Sexto piso:	4 Viviendas vacías / M1.

Ocupación:	Primer y segundo piso: 5 personas en la venta de muebles.	
	Segundo piso:	0 personas.
	Tercer piso:	0 personas.
	Cuarto piso:	0 personas.
	Quinto piso:	0 personas.
	Sexto piso:	0 personas.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles / CB2.
	Segundo piso:	Vivienda /M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles 1 / CB2.
		Venta de muebles 2 / CB2.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles 1.
		2 personas en la venta de muebles 2.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles / M1.
	Segundo piso:	4 Oficinas / CB3.

Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A.
		2 personas en la oficina 2A.
		3 personas en la oficina 2A.
		1 persona en la oficina 2A.

Edificación 7.

Detalles de Edificación: Lote vacio.

Edificación 8.

Detalles de Edificación: Casa de 2 pisos.

Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de juegos pirotécnicos / CZ4.
		Venta de muebles / CB2.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la venta de juegos pirotécnicos.
		1 persona en la venta de muebles.
	Segundo piso:	3 personas en el departamento 2A.

Edificación 9.

Detalles de Edificación: Casa de 2 pisos.

Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de maquinas de escribir / CS2.
	Segundo piso:	Oficinas administrativas / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de maquinas de escribir.
	Segundo piso:	3 personas en las oficinas administrativas.

CUADRA N° 19
Calle Selva Alegre – Calle Diego de Atienza.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Reparación de calzado / CC1A.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la reparación de calzado.
	Segundo piso:	2 personas en el departamento 2A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	1 Local comercial de 1 piso.	
Utilización / Código:	Taller Mecánico / CS3.	
Ocupación:	6 personas en el taller mecánico.	

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Sastrería / CB2.
		Reparación de electrodomésticos / CS2.
		Tienda de abarrotes / CB1A.
		Venta de muebles / CB2.
	Segundo piso:	Servicios Psicológicos / CS2.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la sastrería.
		3 personas en la reparación de electrodomésticos.
		1 persona en la tienda de abarrotes.
		2 personas en la venta de muebles.
	Segundo piso:	3 personas en los servicios psicológicos.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Edificio de 9 pisos.

Utilización / Código:

Primer piso:	Instituto Iberoamericano de Patrimonio Natural y culturas IPANC / ECZ.
Segundo y tercer piso:	Oficinas Banco del Pichincha / CS2.
Cuarto piso:	5 Oficinas / CB3.
Quinto piso:	5 Oficinas / CB3.
Sexto piso:	4 Viviendas / M1.
Séptimo piso:	4 Viviendas / M1.
Octavo piso:	4 Viviendas / M1.
Noveno piso:	4 Viviendas / M1.

Ocupación:

Primer piso:	6 personas en el Instituto Iberoamericano de Patrimonio Natural y culturas IPANC.
Segundo y tercer piso:	10 personas en las oficinas del banco del Pichincha.
Cuarto piso:	2 personas en la oficina 4A.
	2 personas en la oficina 4B.
	1 persona en la oficina 4C.
	2 personas en la oficina 4D.
	2 personas en la oficina 4E.
Quito piso:	2 personas en la oficina 5A.
	2 personas en la oficina 5B.
	1 persona en la oficina 5C.
	2 personas en la oficina 5D.
	2 personas en la oficina 5E.
Sexto piso:	6 personas en el departamento 6A.
	4 personas en el departamento 6B.
	6 personas en el departamento 6C.
	4 personas en el departamento 6D.

	Séptimo piso:	5 personas en el departamento 7A.
		5 personas en el departamento 7B.
		6 personas en el departamento 7C.
		4 personas en el departamento 7D.
	Octavo piso:	5 personas en el departamento 8A.
		5 personas en el departamento 8B.
		3 personas en el departamento 8C.
		4 personas en el departamento 8D.
	Noveno piso:	4 personas en el departamento 9A.
		4 personas en el departamento 9B.
		4 personas en el departamento 9C.
		3 personas en el departamento 9D.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Edificio de 8 pisos.

Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Oficinas Banco del Pichincha / CS2.
	Tercer piso:	4 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	4 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	4 Viviendas / M1.
	Sexto piso:	4 Viviendas / M1.
	Séptimo piso:	4 Viviendas / M1.
	Octavo piso:	4 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	6 personas en las oficinas del banco del Pichincha.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.
		5 personas en el departamento 3B.
		5 personas en el departamento 3C.
		4 personas en el departamento 3D.

Cuarto piso:	5 personas en el departamento 4A.
	5 personas en el departamento 4B.
	3 personas en el departamento 4C.
	4 personas en el departamento 4D.
Quito piso:	5 personas en el departamento 5A.
	5 personas en el departamento 5B.
	3 personas en el departamento 5C.
	4 personas en el departamento 5D.
Sexto piso:	6 personas en el departamento 6A.
	4 personas en el departamento 6B.
	6 personas en el departamento 6C.
	4 personas en el departamento 6D.
Séptimo piso:	5 personas en el departamento 7A.
	5 personas en el departamento 7B.
	6 personas en el departamento 7C.
	4 personas en el departamento 7D.
Octavo piso:	5 personas en el departamento 8A.
	5 personas en el departamento 8B.
	3 personas en el departamento 8C.
	4 personas en el departamento 8D.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Casa de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Bodega / CZ4.
	Segundo piso:	Venta de muebles / CB2.
	Tercer piso:	Oficina de publicidad / CS2.
Ocupación:	Primer piso:	0 personas en la bodega.
	Segundo piso:	3 personas en la venta de muebles.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina de publicidad.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local comercial vacio.
		Venta de muebles / CB2.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	0 personas en el local comercial vacio.
		2 personas en la venta de muebles.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Venta de muebles / CB2.
	Tercer piso:	Bodega / CZ4.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	5 personas en la venta de muebles.
	Tercer piso:	0 personas en la bodega.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Locales comerciales 1 piso.
Utilización / Código:	Alquiler de computadoras y cabinas / CS1A.
	Venta de videos / CS1A.
Ocupación:	2 personas en el alquiler de computadoras y cabina.
	2 personas en la venta de videos.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Local comercial 1 piso.
Utilización / Código:	Restaurante / CB1B.
Ocupación:	4 personas en el restaurante; con capacidad de 4 mesas para 4 clientes cada una.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles de oficina / CB2.
	Segundo piso:	4 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	4 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	1 Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en la venta de muebles de oficina.
	Segundo piso:	3 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
		5 personas en el departamento 2C.
		4 personas en el departamento 2D.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
		3 personas en el departamento 3C.
		5 personas en el departamento 3D.
	Cuarto piso:	5 personas en el departamento 4A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Peluquería / CB2.
		Venta de muebles / CB2.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	1 persona en la peluquería; con capacidad para 3 clientes.
		2 personas en la venta de muebles.
	Segundo piso:	5 personad en el departamento 5A.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Casa de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles 1 / CB2.
		Venta de muebles 2 / CB2.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles 1.
		2 personas en la venta de muebles 2.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles / CB2.
		Vidriería y Cristalería / CS1A.
	Segundo piso:	2 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	3 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	3 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	3 Viviendas / M1.

CUADRA N° 22
Calle Cristóbal de Acuña – Calle Pascual de Andagoya.

Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de mueble.
		2 personas en la cristalería.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 1A.
		2 personas en la oficina 1B.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		5 personas en el departamento 3B.
		4 personas en el departamento 3C.
	Cuarto piso:	2 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.
		3 personas en el departamento 4C.
	Quinto piso:	4 personas en el departamento 5A.
		5 personas en el departamento 5B.
		4 personas en el departamento 5C.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Librería / CS1A.
	Segundo piso:	6 oficinas / CB3.
	Tercer piso:	6 oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en la librería.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A.
		1 persona en la oficina 2B.
		2 personas en la oficina 2C.
		2 persona en la oficina 2D.
		1 persona en la oficina 2E.
		2 personas en la oficina 2F.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina 3A.
		2 personas en la oficina 3B.
		1 persona en la oficina 3C.
		1 persona en la oficina 3D.
		2 personas en la oficina 3E.
		2 personas en la oficina 3F.
	Cuarto piso:	3 personas en el departamento 4A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Local comercial 1 piso.
Utilización / Código:	Venta de cocinas y hornos industriales / CS3.
Ocupación:	3 personas en la venta de cocinas y hornos industriales.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Edificio de 4 pisos.

Utilización / Código: Primer y segundo piso: Ventas de muebles de oficina / CB2.

Tercer piso: 3 Viviendas / M1.

Cuarto piso: 3 Viviendas / M1.

Ocupación: Primer y segundo piso: 6 personas en la venta de muebles de oficina.

Tercer piso: 4 personas en el departamento 3A.

3 personas en el departamento 3B.

4 personas en el departamento 3C.

Cuarto piso: 5 personas en el departamento 4A.

4 personas en el departamento 4B.

4 personas en el departamento 4C.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Edificio de 5 pisos + 1 Subsuelo.

Utilización / Código: Subsuelo: Restaurante / CB1B.

Primer piso: Venta de piso flotante – Aluminio / CZ2.

Venta de Pinturas / CS1A.

Venta de Cortinas y lámparas / CS1A.

Segundo piso: 4 Viviendas / M1.

Tercer piso: 4 Viviendas / M1.

Cuarto piso: 4 Viviendas / M1.

Quinto piso: 1 Vivienda / M1.

Ocupación:	Subsuelo:	4 personas en el restaurante; con capacidad de 4 mesas para 4 clientes cada una.
	Primer piso:	1 persona en la venta de aluminio.
		2 personas en la venta de pintura.
		2 personas en la venta de cortinas y lámparas.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
		4 personas en el departamento 2C.
		3 personas en el departamento 2D.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.
		3 personas en el departamento 3B.
		4 personas en el departamento 3C.
		4 personas en el departamento 3D.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.
		4 personas en el departamento 4C.
		4 personas en el departamento 4D.
	Quinto piso:	4 personas en el departamento 5A.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos.

Utilización / Código: Primer, segundo y tercer piso: Residencia “Religiosas de María Inmaculada.” / R

Ocupación: Primer, segundo y tercer piso: 30 personas.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Casa de 2 pisos.

Utilización / Código: Primer y segundo piso: Vivienda / R

Ocupación: Primer y segundo piso: 7 personas toda la casa.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 9 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Parqueadero / ETB.
	Segundo piso:	Venta de aluminio y vidrio / CZ2.
		Venta de Electrodomésticos / CS1A.
	Tercer piso:	3 oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	3 oficinas / CB3.
	Quinto piso:	3 oficinas / CB3.
	Sexto piso:	3 oficinas / CB3.
	Séptimo piso:	3 oficinas / CB3.
	Octavo piso:	3 oficinas / CB3.
	Noveno piso:	3 oficinas / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en el parqueadero.
	Segundo piso:	2 personas en la venta de aluminio y vidrio.
		4 personas en la venta de electrodomésticos.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina 3A.
		1 persona en la oficina 3B.
		2 personas en la oficina 3C.
	Cuarto piso:	2 personas en la oficina 4A.
		2 personas en la oficina 4B.
		3 personas en la oficina 4C.
	Quinto piso:	2 personas en la oficina 5A.
		2 personas en la oficina 5B.
		2 personas en la oficina 5C.
	Sexto piso:	1 persona en la oficina 6A.
		2 personas en la oficina 6B.
		2 personas en la oficina 6C.

	Séptimo piso:	2 personas en la oficina 7A.
		3 personas en la oficina 7B.
		3 personas en la oficina 7C.
	Octavo piso:	1 persona en la oficina 8A.
		2 personas en la oficina 8B.
		3 personas en la oficina 8C.
	Noveno piso:	2 personas en la oficina 9A.
		2 personas en la oficina 9B.
		3 personas en la oficina 9C.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edifico en construcción, proyectado para 8 pisos.	
Utilización / Código:	Subsuelo piso:	Parqueadero.
	Primer piso:	Locales comerciales.
		Vivienda .
Ocupación:	Subsuelo piso:	0 personas.
	Primer piso:	0 personas en el local comercial.
		0 personas en la Vivienda.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Farmacia / CB1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	1 persona en la farmacia.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Ferretería / CS1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la ferretería.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		3 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Inmobiliaria / CB3.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la inmobiliaria.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles de oficina / CB2.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles de oficina.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles / CB2.
		Venta de películas / CS1A.
	Segundo piso:	Oficina de publicidad / CS2.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	1 persona en la venta de muebles.
		1 persona en la venta de películas.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina de publicidad
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Casa de 3 pisos.
Utilización / Código:	Vivienda / M1..
Ocupación:	Desocupada.

Edificación 7.

Detalles de Edificación: Casa de 2 pisos.

Utilización / Código:	Primer piso:	Restaurant / CB1B.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en el restaurante; con capacidad de 6 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	3 personas en el departamento 2A.

Edificación 8.

Detalles de Edificación:	Locales comerciales de 1 piso.
Utilización / Código:	Venta de muebles / CB2.
	Ferretería / CB1A.
	Tienda de abarrotes / CB1A.
Ocupación:	2 personas en la venta de muebles.
	2 personas en la ferretería.
	1 persona en la tienda de abarrotes.

Edificación 9.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles de oficina / CB2.
	Segundo piso:	Escuela de música / EEZ1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles de oficina.
	Segundo piso:	5 personas en la oficina de música, con capacidad para 15 alumnos.

Edificación 10.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Restaurant / CB1B.
		Venta de películas / CS1A.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en el restaurante; con capacidad de 3 mesas para 4 clientes cada una.
		1 persona en la venta de películas.
	Segundo piso:	Desocupada.
	Tercer piso:	Desocupada.

Edificación 11.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de ropa de bebe / CS1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de ropa de bebe.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.

Edificación 12.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de muebles / CB2.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de muebles.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.

Edificación 13.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de ropa de trabajo / CS1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de ropa de trabajo.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.
		5 personas en el departamento 3B.

Edificación 14.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Tienda de abarrotes / CB1A.
		Restaurante / CB1B.
	Segundo piso:	Estudio Fotográfico / CS1A.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	1 persona en la tienda de abarrotes.
		3 personas en el restaurante; con capacidad de 4 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	3 personas en el estudio fotográfico.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.

Edificación 15.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Consultorio médico / CS2.
	Segundo piso:	2 Oficinas / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en el consultorio médico.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A.
		2 personas en la oficina 2B.

Edificación 16.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de ropa / CS1A.
	Segundo piso:	2 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	2 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de ropa.
	Segundo piso:	3 personas en la oficina 2A.
		2 personas en la oficina 2B.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina 3A.
		2 personas en la oficina 3B.
	Cuarto piso:	6 personas en el departamento 4A.

Edificación 17.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Bazar y papelería / CS2.
	Segundo piso:	2 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	2 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	Vivienda / M1.
	Quinto piso:	Vivienda / M1.

Ocupación:	Primer piso:	2 personas en el bazar y papelería.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A.
		2 personas en la oficina 2B.
	Tercer piso:	3 personas en la oficina 3A.
		2 personas en la oficina 3B.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	4 personas en el departamento 5A.
		4 personas en el departamento 5B.

Edificación 18.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Laboratorio clínico / CS2.
		Joyería / CS1A.
	Segundo piso:	Cursos de inglés / EEZ1.
	Tercer piso:	Centro de Acupuntura / CS1A.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en el laboratorio clínico.
		2 personas en la joyería.
	Segundo piso:	5 personas en los cursos de inglés; con capacidad para 20 estudiantes.
	Tercer piso:	3 personas en el centro de Acupuntura; con capacidad para 6 pacientes.

Edificación 19.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.
Utilización / Código:	Primer y segundo piso: Venta de computadoras / CS1A.
Ocupación:	Primer y segundo piso: 6 personas en la venta de computadoras.

Edificación 20.

Detalles de Edificación:	Edificio de 6 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Parqueadero / ETB.
	Segundo piso:	Servipagos / CS2.
	Tercer piso:	2 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	2 Oficinas / CB3.
	Quinto piso:	2 Oficinas / CB3.
	Sexto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	0 personas en el parqueadero.
	Segundo piso:	8 personas en Servipagos.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina 3A
		3 personas en la oficina 3B.
	Cuarto piso:	2 personas en la oficina 4A
		2 personas en la oficina 4B.
	Quinto piso:	2 personas en la oficina 5A
		1 persona en la oficina 5B.
	Sexto piso:	5 personas en el departamento 6A.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 8 pisos y 3 subsuelos.	
Utilización / Código:	Nueva clínica internacional / ESM.	
Ocupación:	70 personas en la administración; con capacidad para 150 pacientes.	

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos + 1 subsuelo	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero / ETB.
	Primer piso:	4 Consultorios Médicos / CS2.
		Oficina de seguros / CB3.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	3 personas en el consultorio médico 1.
		2 personas en el consultorio médico 2.
		4 personas en el consultorio médico 3.
		3 personas en el consultorio médico 4.
		3 personas en la oficina de seguros.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		3 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		5 personas en el departamento 3B.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos + 1 subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero / ETB.
	Primer piso:	Venta de computadoras / CS1A.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.

Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	5 personas en la venta de computadoras.
	Segundo piso:	6 personas en el departamento 2A.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Radio “La Luna” / EIS
		Casa Cultural “La Zurda” / ESZ
	Segundo piso:	CEDEP y cursos de audiovisuales / EEZ1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	6 personas en la radio la luna.
		2 personas en la zurda casa cultural.
	Segundo piso:	5 personas en CEDEP y cursos de audiovisuales.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Restaurant / CB1B.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	6 personas en el restaurante; con capacidad de 6 mesas
		para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos + 1 subsuelo	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Restaurante / CB1B.
	Primer piso:	Material Eléctrico / CS1A.
	Segundo piso:	Venta de computadoras / CS1A.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Subsuelo:	2 personas en el restaurante; con capacidad de 6 mesas para 4 clientes cada una.
	Primer piso:	2 personas en la venta de material eléctrico.
	Segundo piso:	2 personas en la venta de computadoras.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.

Edificación 7.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Farmacia / CB1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en la farmacia.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.
		5 personas en el departamento 3B.

Edificación 8.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Restaurant / CB1B.
		Servicios electrónicos / CS2.
		Ventas de instrumentos musicales / CS1A.
	Segundo piso:	Oficina administrativa Yanbal / CB3.
	Tercer piso:	Clínica dental / CS2.
		Oficina / CB3.
	Cuarto piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en el restaurante; con capacidad de 4 mesas para 4 clientes cada una.
		6 personas en los servicios electrónicos.
		2 personas en la venta de instrumentos musicales.
	Segundo piso:	4 personas en la Oficina administrativa de Yanbal.
	Tercer piso:	2 personas en la clínica dental
		2 personas en la oficina.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.

Edificación 9.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.
Utilización / Código:	Laboratorio clínico Ecuamérica / CS2.
Ocupación:	12 personas en el laboratorio clínico.

Edificación 10.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Ferretería / CS1A.
	Segundo piso:	Cámara de comercio Ecuatoriano- China / CB3.
	Tercer piso:	Bodega / CZ4.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la ferretería.
	Segundo piso:	6 personas en la Cámara de comercio.
	Tercer piso:	0 personas en la bodega.

Edificación 11.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos + 1 subsuelo.
Utilización / Código:	Centro de medicina ocupacional / ESS.
Ocupación:	20 personas en el centro de medicina ocupacional.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos + 1 Subsuelo	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero / ETB.
	Primer piso:	4 Viviendas / M1
	Segundo piso:	4 Viviendas / M1.
Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	4 personas en el departamento 1A.
		5 personas en el departamento 1B.
		4 personas en el departamento 1C.
		5 personas en el departamento 1D.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
		4 personas en el departamento 2C.
		3 personas en el departamento 2D.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Local comercial desocupado.
		Venta de cortinas / CS1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	0 personas en el local comercial.
		2 personas en la venta de cortinas.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edifico de 4 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Farmacia / CB1A.
	Segundo piso:	3 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	3 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	3 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	6 personas en la farmacia.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.
		5 personas en el departamento 2C.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
		4 personas en el departamento 3C.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.
		4 personas en el departamento 4C.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Distribuidora de papel / CZ4.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en la distribuidora de papel.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Local comercial 1 piso.
Utilización / Código:	Venta de libros religiosos / CS1A.
Ocupación:	4 personas en la venta de libros religiosos.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Panadería Ambato / CB1A.
	Segundo y tercer piso:	Oficinas de panadería Ambato / CS6.
Ocupación:	Primer piso:	6 personas en la panadería; con capacidad de 6 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo y tercer piso:	8 personas en las oficinas administrativas.

Edificación 7.

Detalles de Edificación:	Edificación de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Ventas de artículos plásticos / CS1A.
		Venta de Ropa / CS1A.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	8 personas en la venta de artículos plásticos.
		6 personas en la venta de ropa.

Edificación 8.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Servicio técnico de computadoras / CS1A.
	Segundo piso:	4 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	4 Oficinas / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en el servicio técnico de computadoras.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina 2A.
		3 personas en la oficina 2B.
		2 personas en la oficina 2C.
		4 personas en la oficina 2D.
	Tercer piso:	2 personas en la oficina 3A.
		2 personas en la oficina 3B.
		2 personas en la oficina 3C.
		3 personas en la oficina 2D.

CUADRA N° 30
Calle Lallement N34B – Calle Abeleardo Moncayo N34C.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Casa de 3 pisos + 1 Subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero / ETB.
	Primer piso:	Vivienda / M1.
	Segundo y tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	4 personas en el departamento 1A.
	Segundo y tercer piso:	6 personas en el departamento 2A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Local comercial de 1 piso.
Utilización / Código:	Local comercial e importadora / CB3.
Ocupación:	5 personas en el local comercial.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos + 2 Subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelos:	2 Parqueaderos / ETB.
	Primer piso:	Venta de insumos textiles / CS1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	2 Viviendas / M1.

Ocupación:	Subsuelos:	0 personas en los parqueaderos.
	Primer piso:	5 personas en la venta de insumos textiles.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		5 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	3 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	3 personas en el departamento 5A.
		4 personas en el departamento 5B.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 5 pisos + 1 Subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Imprenta / CS2.
	Primer piso:	2 Oficinas / CB3.
	Segundo piso:	2 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	2 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Subsuelo:	8 personas en la imprenta.
	Primer piso:	3 personas en la oficina 1A.
		2 personas en la oficina 1B.
	Segundo piso:	3 personas en la oficina 2A.
		3 personas en la oficina 2B.
	Tercer piso:	1 persona en la oficina 3A.
		2 personas en la oficina 3B.
	Cuarto piso:	5 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	3 personas en el departamento 5A.
		4 personas en el departamento 5B.

Edificación 5.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos + 1 Subsuelo.

Utilización / Código: Subsuelo: Parqueadero / ETB.

Primer y segundo piso: Venta de computadoras / CS1A.

Tercer piso: Oficinas de publicidad / CS2.

Ocupación: Subsuelo: 0 personas en el parqueadero.

Primer y segundo piso: 8 personas en la venta de computadoras.

Tercer piso: 3 personas en la oficina de publicidad.

Edificación 6.

Detalles de Edificación: Casa de 2 pisos

Utilización / Código: Primer piso: Oficina de publicidad / CS2.

Segundo piso: Vivienda / M1.

Ocupación: Primer piso: 2 personas en la oficina de publicidad.

Segundo piso: 4 personas en el departamento 2A.

Edificación 7.

Detalles de Edificación: Edificio de 4 pisos + 1 Subsuelo.

Utilización / Código: Subsuelo: Parqueadero / ETB.

Primer piso y mezanine: Venta de equipos de audio / CS1A.

Tercer piso: Estudio Jurídico / CB3.

Cuarto piso: Escuela de Música / EEZ1.

Ocupación: Subsuelo: 0 personas en el parqueadero.

Primer piso y mezanine: 5 personas en la venta de equipos de audio.

Tercer piso: 6 personas en el estudio Jurídico.

Cuarto piso: 5 personas en la escuela de Música; con capacidad para 20 estudiantes.

Edificación 8.

Detalles de Edificación: Edificio de 7 pisos + 2 Subsuelo.

Utilización / Código:

Subsuelos: 2 Parqueaderos / ETB.

Primer piso y mezanine: Banco de Guayaquil / CS2.

Venta de Maquinaria y Herramientas / CS1A.

Tercer piso: 3 Viviendas / M1.

Cuarto piso: 3 Viviendas / M1.

Quinto piso: 3 Viviendas / M1.

Sexto piso: 1 Vivienda / M1.

Séptimo piso: 1 Vivienda / M1.

Ocupación:

Subsuelos: 0 personas en el parqueadero.

Primer piso y mezanine: 10 personas en el Banco de Guayaquil.

4 personas en la venta de maquinaria y herramientas.

Tercer piso: 2 personas en el departamento 3A.

4 personas en el departamento 3B.

2 personas en el departamento 3C.

Cuarto piso: 4 personas en el departamento 4A.

3 personas en el departamento 4B.

4 personas en el departamento 4C.

Quinto piso: 3 personas en el departamento 5A.

4 personas en el departamento 5B.

4 personas en el departamento 5C.

Sexto piso: 5 personas en el departamento 6A.

Séptimo piso: 6 personas en el departamento 7A.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Vivienda 1 piso + local comercial.	
Utilización / Código:	Local comercial:	Venta de cortinas / CS1A.
	Primer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Local comercial:	2 persona en la venta de cortinas.
	Primer piso:	5 personas en el departamento 1A.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos	
Utilización / Código:	Primer piso:	Reparación de juguetes / CB3.
		Restaurante / CB1B.
	Segundo piso:	Venta de textiles / CS1A.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en la reparación de juguetes.
		3 personas en el Restaurante; con capacidad de 6 mesas
		para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	2 personas en la venta de textiles.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 6 pisos + 1 subsuelo	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero / ETB.
	Primer piso:	Venta de muebles de oficina / CB2.
		Venta de aire acondicionado / CS3.
	Segundo piso:	4 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	4 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	4 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	4 Viviendas / M1.
	Sexto piso:	4 Viviendas / M1.

Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	3 personas en la venta de muebles de oficina.
		2 personas en la venta de aire acondicionado.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
		5 personas en el departamento 2C.
		4 personas en el departamento 2D.
	Tercer piso:	3 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
		3 personas en el departamento 3C.
		4 personas en el departamento 3D.
	Cuarto piso:	5 personas en el departamento 4A.
		3 personas en el departamento 4B.
		5 personas en el departamento 4C.
		4 personas en el departamento 4D.
	Quinto piso:	4 personas en el departamento 5A.
		4 personas en el departamento 5B.
		5 personas en el departamento 5C.
		4 personas en el departamento 5D.
	Sexto piso:	3 personas en el departamento 6A.
		5 personas en el departamento 6B.
		4 personas en el departamento 6C.
		4 personas en el departamento 6D.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Locales comerciales de 1 piso.
Utilización / Código:	Lavandería / CB2.
	Venta de accesorios para automóvil / CS1A.
Ocupación:	1 persona en la lavandería.
	4 personas en la venta de accesorios para automóvil.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Reparación de electrodomésticos / CS2.
		Venta de accesorios para automóvil / CS1A.
	Segundo piso:	Oficina de publicidad / CS2.
	Tercer piso:	Escuela de meditación clínica / CS1A.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas la reparación de electrodomésticos.
		3 personas en la venta de accesorios para automóvil.
	Segundo piso:	2 personas en la oficina de publicidad.
	Tercer piso:	4 instructores en la escuela de meditación clínica; con capacidad para 15 personas.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 Pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Funeraria / EFS.
	Segundo piso:	Oficinas administrativas / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	6 personas del personal de servicio; con 2 salas de velación con capacidad para 40 personas.
	Segundo piso:	8 personas en las oficinas administrativas.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos + Local comercial.	
Utilización / Código:	Local comercial:	Floristería / CB1A.
	Primer y segundo piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Local comercial:	1 persona en la floristería.
	Primer y segundo piso:	4 personas en el departamento.

Edificación 3.

Detalles de Edificación:	Edificio de 3 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de suministros para eventos y fiestas / CS1A.
		Floristería / CB1A.
	Segundo piso:	Oficina de publicidad e impresiones / CS2.
	Tercer piso:	Peluquería / CB2.
		Venta de uniformes / CS1A.
Ocupación:	Primer piso:	1 persona en la venta de suministros para eventos.
		1 persona en la floristería.
	Segundo piso:	2 personas en el local de publicidad.
	Tercer piso:	3 personas en la peluquería; con capacidad para 5 clientes.
		4 personas en la venta de uniformes.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Oficina de publicidad / CS2.
	Segundo piso:	Oficina / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la oficina de publicidad.
	Segundo piso:	0 personas en la oficina.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos
Utilización / Código:	Primer y segundo piso: Escuela de inglés / EEZ1.
Ocupación:	Primer y segundo piso: 4 instructores de inglés; con capacidad para 20 alumnos.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Local comercial de 1 piso.
Utilización / Código:	Venta de Perfumes / CB1A.
	Vivienda / M1.
	Local comercial desocupado.
Ocupación:	2 personas en la venta de perfumes.
	3 personas en el departamento 1A.
	0 personas en el local comercial.

Edificación 7.

Detalles de Edificación:	Local comercial de 1 piso
Utilización / Código:	Taller automotriz / CS3
Ocupación:	9 personas en el taller automotriz

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Servientrega / CZ5.

Ocupación: 2 personas en Servientrega.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Edificio de 4 pisos.

Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de computadoras / CS1A.
		Servicio Técnico / CS1A.
	Segundo piso:	3 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	3 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	3 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de computadoras.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
		3 personas en el departamento 2C.
	Tercer piso:	2 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
		4 personas en el departamento 3C.
	Cuarto piso:	2 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.
		5 personas en el departamento 4C.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Casa de 2 pisos.

Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de parabrisas / CS3.
		Taller automotriz / CS3.
		Local comercial desocupado.
	Segundo piso:	Asociación evangélica / ERB.

Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la venta de parabrisas.
		4 personas en el taller automotriz.
		0 personas en el local comercial.
	Segundo piso:	4 personas del personal administrativo; con capacidad para 25 personas.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio de 4 pisos + 1 subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo: Parqueadero / ETB.	
	Primer piso:	Óptica / CS1A.
	Local comercial desocupado.	
	Segundo piso:	4 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	5 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	5 Oficinas / CB3.
Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
	Primer piso:	2 personas en la óptica.
		0 personas en el local comercial.
	Segundo piso:	3 personas en la oficina 2A.
		3 personas en la oficina 2B.
		3 personas en la oficina 2C.
		2 personas en la oficina 2D.
	Tercer piso:	3 personas en la oficina 3A.
		2 personas en la oficina 3B.
		2 personas en la oficina 3C.
		2 personas en la oficina 3D.
		1 persona en la oficina 3E.
	Cuarto piso:	3 personas en la oficina 3A.
		3 personas en la oficina 3B.
		2 personas en la oficina 3C.
		2 personas en la oficina 3D.
		3 personas en la oficina 3E.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Casa de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Restaurante / CB1B.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
		Oficina / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	5 personas en el restaurante; con capacidad de 21 mesas para 4 clientes cada una.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
		2 personas en la oficina 2A.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Local comercial de 1 piso.
Utilización / Código:	Taller automotriz / CS3.
Ocupación:	10 personas en taller automotriz.

Edificación 7.

Detalles de Edificación:	Conjunto habitacional, 8 casas de 2 pisos.
Utilización / Código:	Vivienda / R.
	Vivienda / R.
	Vivienda / R.
	Vivienda / R.
	Vivienda / R.
	Vivienda / R.
	Vivienda / R.
	Vivienda / R.

Ocupación:	5 personas en la Vivienda.	
	4 personas en la Vivienda.	
	5 personas en la Vivienda.	
	4 personas en la Vivienda.	
	4 personas en la Vivienda.	
	4 personas en la Vivienda.	
	6 personas en la Vivienda.	
	5 personas en la Vivienda.	

Edificación 8.

Detalles de Edificación:	Gasolinera + Edificación de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Gasolinera con 6 surtidores / CS3.
		Tienda de abarrotes / CB1A.
	Segundo piso:	Oficina administrativa / CB3.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en la gasolinera.
		2 personas en la tienda de abarrotes.
	Segundo piso:	4 personas en la oficina administrativa.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Taller automotriz / CS3.

Ocupación: 6 personas en el taller automotriz.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Locales comerciales 1 piso.

Utilización / Código: Cabina telefónica / CS1A.

Restaurante1 / CB1B.

Restaurante 2 / CB1B.

Tienda de abarrotes / CB1A.

Venta de fibra de vidrio / CS3.

Ocupación: 1 persona en la cabina telefónica.

5 personas en el restaurante 1; con capacidad de 7 mesas para 4 clientes cada una.

4 personas en el restaurante 2; con capacidad de 6 mesas para 4 clientes cada una.

1 persona en la tienda de abarrotes.

1 persona en la venta de fibra de vidrio.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Venta de fibra de vidrio / CS3.

Ocupación: 4 personas en la venta de fibra de vidrio.

Edificación 4.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Taller automotriz / CS3.

Ocupación: 8 personas en el taller automotriz.

Edificación 5.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Ferretería / CS1A.

Ocupación: 8 personas en la ferretería.

Edificación 6.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Atención al cliente de movistar / CS6.

Ocupación: 12 personas en atención al cliente de movistar.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos.
Utilización / Código:	Farmacia / CB1A.
Ocupación:	6 personas en la farmacia.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer y segundo piso:	Venta de vehículos / CS3.
Ocupación:	Primer y segundo piso:	8 personas en la venta de vehículos y 12 personas en las oficinas administrativas.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Local comercial 1 piso.

Utilización / Código: Escuela de conducción desocupada.

Ocupación: 0 personas en la escuela de conducción.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos.

Utilización / Código:	Primer piso:	Venta de electrodomésticos / CS1A.
	Segundo piso:	2 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	Escuela de artes marciales / EEZ1.
Ocupación:	Primer piso:	3 personas en la venta de electrodomésticos.
	Segundo piso:	3 personas en la oficina 2A.
		2 personas en la oficina 2B.
	Tercer piso:	4 instructores de artes marciales; con capacidad de 20 alumnos.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Edificio de 6 pisos.

Utilización / Código: Empresa Multinacional de Venta de Ollas / CS6.

Ocupación: 36 personas trabajan para la empresa multinacional.

Edificación 4.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos.

Utilización / Código:	Primer piso:	Vivienda / M1.
	Segunda piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Primer piso:	5 personas en el departamento 1A.
	Segundo piso:	4 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.

Edificación 5.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 Pisos.

Utilización / Código: Primer y segundo piso: Venta de ropa/ CS1A.

Venta de suministros textiles / CS1A.

Tercer piso: Vivienda / M1.

Ocupación: Primer y segundo piso: 8 personas en la venta de ropa.

2 persona en la venta de suministros textiles.

Tercer piso: 5 personas en el departamento 3A.

Edificación 6.

Detalles de Edificación: Edificio de 5 pisos.

Utilización / Código: Primer piso: Oficina de publicidad / CS2.

Segundo piso: Vivienda / M1.

Tercer piso: Vivienda / M1.

Cuarto piso: Vivienda / M1.

Quinto piso: Vivienda / M1.

Ocupación: Primer piso: 4 personas en la oficina de publicidad.

Segundo piso: 4 personas en el departamento 2A.

Tercer piso: 5 personas en el departamento 3A.

Cuarto piso: 4 personas en el departamento 4A.

Quinto piso: 6 personas en el departamento 5A.

Edificación 7

Detalles de Edificación: Edificio de 2 pisos.

Utilización / Código: Primer y segundo piso: Clínica veterinaria / CS2.

Ocupación: Primer y segundo piso: 6 personas en la clínica veterinaria.

Edificación 8.

Detalles de Edificación:	Edificio de 6 pisos + 1 subsuelo.	
Utilización / Código:	Subsuelo:	Parqueadero / ETB.
		Agencia de viajes / CS2.
		Cabina telefónica / CS1A.
	Primer piso:	2 Oficinas / CB3.
	Segundo piso:	2 Oficinas / CB3.
	Tercer piso:	2 Oficinas / CB3.
	Cuarto piso:	2 Oficinas / CB3.
	Quinto piso:	2 Oficinas / CB3.
	Sexto piso:	2 Oficinas / CB3.
Ocupación:	Subsuelo:	0 personas en el parqueadero.
		4 personas en la agencia de viajes.
		1 persona en la cabina telefónica.
	Primer piso:	3 personas en la oficina 1A.
		2 personas en la oficina 1B.
	Segundo piso:	3 personas en la oficina 2A.
		2 personas en la oficina 2B.
	Tercer piso:	1 persona en la oficina 3A.
		2 personas en la oficina 3B.
	Cuarto piso:	3 personas en la oficina 4A.
		2 personas en la oficina 4B.
	Quinto piso:	2 personas en la oficina 5A.
		0 personas en la oficina 5B.
	Sexto piso:	3 personas en la oficina 6A.
		0 personas en la oficina 6B.

Edificación 9.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Restaurante / CB1B.

Ocupación: 10 personas en el restaurante; con capacidad de 20 mesas para 4 clientes cada una.

Edificación 10.

Detalles de Edificación: Local comercial de 1 piso.

Utilización / Código: Venta de carros / CS3.

Ocupación: 4 personas en la venta de carros.

Edificación 1.

Detalles de Edificación:	Edificio de 2 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Funeraria / EFS.
	Segundo piso:	Oficina administrativa.
Ocupación:	Primer piso:	5 personas del personal de servicio; con 4 salas de velación con capacidad para 20 personas cada una.
	Segundo piso:	10 personas en las oficinas administrativas.

Edificación 2.

Detalles de Edificación:	Edificio de 6 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	Panadería / CB1A.
		Farmacia / CB1A.
	Segundo piso:	2 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	2 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	2 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	2 Viviendas / M1.
	Sexto piso:	2 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	2 personas en la panadería; con capacidad de 4 mesas para 4 clientes cada una.
		2 personas en la farmacia.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
	Cuarto piso:	3 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.
	Quinto piso:	5 personas en el departamento 5A.
		4 personas en el departamento 5B.
	Sexto piso:	3 personas en el departamento 6A.
		3 personas en el departamento 6B.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Edificio 5 pisos.

Utilización / Código:	Primer piso:	Panadería / CB1A.
		Tienda de abarrotes / CB1A.
	Segundo piso:	3 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	3 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	3 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	3 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	4 personas en la panadería; con capacidad de 4 mesas para 4 clientes cada una.
		1 persona en la tienda de abarrotes.
	Segundo piso:	3 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
		4 personas en el departamento 2C.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
		5 personas en el departamento 3C.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		4 personas en el departamento 4B.
		4 personas en el departamento 4C.
	Quinto piso:	5 personas en el departamento 5A.
		4 personas en el departamento 5B.
		5 personas en el departamento 5C.

Edificación 4.

Detalles de Edificación:	Edificio 6 pisos.	
Utilización / Código:	Primer piso:	2 locales comerciales.
	Segundo piso:	4 Viviendas / M1.
	Tercer piso:	4 Viviendas / M1.
	Cuarto piso:	4 Viviendas / M1.
	Quinto piso:	4 Viviendas / M1.
	Sexto piso:	4 Viviendas / M1.
Ocupación:	Primer piso:	Locales comerciales en remodelación.
	Segundo piso:	3 personas en el departamento 2A.
		4 personas en el departamento 2B.
		4 personas en el departamento 2C.
		4 personas en el departamento 2D.
	Tercer piso:	4 personas en el departamento 3A.
		4 personas en el departamento 3B.
		5 personas en el departamento 3C.
		4 personas en el departamento 3D.
	Cuarto piso:	4 personas en el departamento 4A.
		5 personas en el departamento 4B.
		4 personas en el departamento 4C.
		4 personas en el departamento 4D.
	Quinto piso:	5 personas en el departamento 5A.
		4 personas en el departamento 5B.
		5 personas en el departamento 5C.
		5 personas en el departamento 5D.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Casa 1 piso.

Utilización / Código: Vivienda.

Ocupación: Desocupada.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Locales comerciales 1 piso.

Utilización / Código: Peluquería / CB2.

Restaurante / CB1B.

Ocupación: 2 personas en la peluquería; con capacidad para 4 clientes.

12 personas en el restaurante; con capacidad de 22 mesas para 4 clientes cada una.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Local comercial 1 piso

Utilización / Código: Venta de carros / CS3.

Ocupación: 6 personas en la venta de carros.

Edificación 4.

Detalles de Edificación: Edificio de 3 pisos + 1 subsuelo.

Utilización / Código: Subsuelo: Parqueadero / ETB.

Primer piso: Venta de calefones / CS1A.

Segundo y tercer piso: Vivienda / M1.

Ocupación: Subsuelo: 0 personas en el parqueadero.

Primer piso: 6 personas en la venta de calefones.

Segundo y tercer piso: 8 personas en el departamento.

Edificación 5.

Detalles de Edificación:	Casa de 3 pisos + local comercial.	
Utilización / Código:	Local comercial:	Venta equipamiento para piscinas / CZ2.
	Primer piso:	Vivienda / M1.
	Segundo piso:	Vivienda / M1.
	Tercer piso:	Vivienda / M1.
Ocupación:	Local comercial:	2 personas en la venta de equipamiento piscinas.
	Primer piso:	4 personas en el departamento 1A.
	Segundo piso:	5 personas en el departamento 2A.
	Tercer piso:	5 personas en el departamento 3A.

Edificación 6.

Detalles de Edificación:	Local comercial de 1 piso.
Utilización / Código:	Venta de alarmas / CS1A.
Ocupación:	8 personas en la venta de alarmas.

Edificación 7.

Detalles de Edificación:	2 Casas de 2 pisos.
Utilización / Código:	Oficinas administrativas de Work Group / CB3.
Ocupación:	13 personas en las oficinas administrativas de Work Group.

Edificación 1.

Detalles de Edificación: Centro Comercial la "Y", edificación de 2 pisos.

Utilización / Código: 30 locales comerciales; 20 oficinas / CZ5.

Ocupación: 58 personas en los locales comerciales; con capacidad para 100 clientes y 43 personas en las oficinas.

Edificación 2.

Detalles de Edificación: Edificio de 2 pisos + 1 subsuelo.

Utilización / Código: Subsuelo: Parqueadero / ETB.

Primer y segundo piso: Local de venta de rastreo satelital / CS1A.

Ocupación: Subsuelo: 0 personas en el parqueadero.

Primer y segundo piso: 4 personas en la venta de rastreo satelital.

Edificación 3.

Detalles de Edificación: Local comercial 1 piso.

Utilización / Código: Venta de carros / CS3.

Ocupación: 3 personas en la venta de carros.

Edificación 4.

Detalles de Edificación: Local comercial 1 piso.

Utilización / Código: Lubricadora/ CS3.

Ocupación: 4 personas en la lubricadora.

GLOSARIO

Accesibilidad: Es la característica de la edificación, el transporte o los medios de comunicación que permite a cualquier persona su utilización y la máxima autonomía personal.

Asentamiento ilegal: Ocupación de la tierra que contradice expresamente las normas existentes, los códigos civiles y la autorización pública.

Asentamiento Irregular: Ocupación de tierra que está aprobada oficialmente pero que no ha sido ejecutada de acuerdo con la ley.

Carril exclusivo: Vía segregada para la circulación de un modo de transporte específico.

BRT (bus rapid transit): Transporte rápido en buses. Es el término más amplio que se le atribuye a una variedad de sistema de transporte que opera con rutas troncales de uso exclusivo por donde circulan vehículos de alta capacidad, complementándose con servicios alimentadores, vecinales, laterales, etc. dotados de un sistema de terminales y paradas para realizar la integración física, así como de la tarifa a través de un medio de pago único.

Captura de plusvalía (recuperación de plusvalía): Es el mecanismo que permite al Estado recuperar cuando menos la parte de los incrementos de valor del suelo que se generaron y que pueden contabilizarse como producto de las obras publicas o de las decisiones de planeación territorial que se hicieron o afectaron a un determinado sector. Así al ser el suelo un factor clave en la generación de recursos para el Estado y para la comunidad, con este mecanismo se pretende regular el mercado inmobiliario, lograr una autonomía financiera de los gobiernos locales y utilizar al suelo para una función social.

Circulación: Desplazamiento, movimiento de personas y/o vehículos.

Congestionamiento: Concentración masiva de vehículos en calles, ejes o avenidas que no pueden circular en un sentido u otro.

Contaminación: La transmisión y difusión de gases, sonidos, vapores o partículas sólidas capaces de mantenerse en suspensión en la atmósfera, con valores superiores a los normales, provenientes de la combustión vehicular, que alteran el

equilibrio físico y/o mental del ser humano.

Corredor de transporte: Es un sistema de transporte conformado por una ruta troncal servida por buses de gran capacidad funcionando en carril segregado con prioridad de circulación, o en carril compartido y por un conjunto de rutas alimentadoras operando en forma regulada, con paradas predefinidas y terminales de transferencia.

Demoras: Retraso en cumplimiento de horarios operacionales planificados.

Elementos de control de tráfico: semáforos, reductores de velocidad, señalización horizontal y vertical, dispositivos electrónicos, entre otros, que permitan dar fluidez al tráfico peatonal y vehicular.

Flota: Es el conjunto de vehículos con las características, especificaciones y tipologías para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

Frecuencia: Cantidad de buses que pasan por un punto específico, por unidad de tiempo.

Horas Pico: Son las horas, en las que se transporta la mayor cantidad de pasajeros.

Metrobús-Q: Es la Red Metropolitana integrada de Transporte Público de Quito, conformada por corredores de transporte masivo de pasajeros, localizados en los ejes viales longitudinales principales de la ciudad y periféricos metropolitanos; el sistema se complementa con servicios transversales, alimentadores y vecinales, operando bajo el concepto BRT, con una integración física mediante un sistema de paradas, estaciones de transferencia y terminales, así como tarifaria a través del boleto único, con pasajes diferenciados según el tipo de usuario y servicio.

Modo de Transporte: Es el conjunto de medios físicos cuyo fin es mover personas o mercaderías entre distintos lugares.

Modos no motorizados: Son las formas alternativas de desplazarse en las que el esfuerzo para realizarlo proviene del humano o animal. Movilización mediante bicicleta o la circulación peatonal.

Movilidad sostenible: Es la capacidad para satisfacer las necesidades de la

sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar y establecer relaciones sin sacrificar otros valores necesarios para el desarrollo humano y la calidad ambiental, en el presente y en el futuro, gestionando para ello el transporte, el tráfico y la vialidad en un marco de eficiencia institucional y legal.

Operador/a de transporte: Organización que presta el servicio de transporte de personas y mercaderías.

Parque vehicular: Vehículos que de acuerdo a su tipo constituyen las flotas de las diversas categorías de transporte particular y colectivo.

Plan Maestro de Movilidad: Es un instrumento de planificación estratégica que permite prever el ordenamiento de la movilidad (en el DMQ), a mediano y largo plazo.

Regularización (de tierras): Por regularización se entiende no sólo la entrega de títulos de propiedad, sino aún más importante, la dotación de infraestructura urbana, servicios y otros cambios necesarios para integrar el asentamiento "informal/ilegal pero al mismo tiempo real" en la red de la ciudad "legal".

Ruta: Es el camino predefinido que recorre una unidad de transporte colectivo.

Rutas Alimentadoras: Son los circuitos que operan servicios de transporte complementario a la ruta troncal, los cuales se conectan físicamente a través de las paradas y terminales.

Ruta Troncal: Es el circuito exclusivo para el uso de la flota de cada corredor del Metrobús-Q, está implementado con accesos de embarque y desembarque de pasajeros.

Servicio de Transporte Público Colectivo: Consiste en la movilización de un alto volumen de personas, a lo largo de rutas autorizadas por la autoridad competente y en contraprestación a una tarifa.

Sostenibilidad: Implica la satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras.

Suelo urbanizado: Término aplicado a suelos designados para uso urbano, dotados de servicios públicos básicos (aguas, alcantarillado, caminos pavimentados, electricidad y teléfonos, etc.), y con acceso a actividades como

empleo, educación y transporte público.

Tarifa: Es la contraprestación económica al servicio de transporte público de pasajeros.

Terminal: Sitio dispuesto para la salida y llegada de vehículos de transporte público colectivo.

Tráfico (tránsito): Acción que implica movimiento, circulación, desplazamiento de vehículos y/o peatones a lo largo de una vía de comunicación.

Transporte público colectivo: Es aquel transporte de personas que se presta en condiciones de continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad en igualdad de condiciones para todos los usuarios.

Transporte multimodal: Determina la integración de desplazamientos en cadena combinando varios modos de transporte que pueden ser motorizado y no motorizados.

Unidad/ Vehículo: Cada uno de los vehículos de transporte que forma parte de una flota.

Usuario: Persona que solicita y hace uso del servicio de transporte público para llegar a su destino.

Viaje: Es el desplazamiento entre un origen y un destino, puede realizarse mediante diferentes modos de transporte y se origina por un motivo de viaje.

Vialidad: Conjunto de obras de infraestructura y el equipamiento correspondiente para optimizar su capacidad: Ejes viales, calles, avenidas, puentes, etc.