

92



21 JUN 2018

Quito,
Oficio No. STHV-DMPPS- 3024
Ticket: GDOC-2017-159751
2015-144939

Manuel de los Rios
de los Rios
de los Rios
de los Rios

Abogado
Diego Cevallos
Secretario General del Concejo Metropolitano de QUITO

De mi consideración:

En atención a la disposición de la Comisión de Uso de Suelo, en sesión del lunes 18 de junio de 2018, por medio de la presente se adjunta el oficio No. STHV-DMPPS-2905 del 15 de junio de 2018, mediante la cual la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda remitió a la Alcaldía la Exposición de Motivos, Proyecto de Ordenanza e Informe Técnico respecto al Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio, para conocimiento de la Comisión y fines pertinentes.

Atentamente;

Jacobo Herdóiza
Arq. Jacobo Herdóiza
Secretario de Territorio Hábitat y Vivienda

Adjunto Cd con el expediente escaneado del proyecto.

Acción	Responsable	Sigla/Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	Arq. P. Macanchi	DMPPS	19.06.2018	<i>PH</i>
Revisado por:	Arq. V. Tapia	DMPPS	19.06.2018	<i>VA</i>

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA RECEPCIÓN
Fecha: 22 JUN 2018 Hora 09:42
Nº. HOJAS - 92 hojas LCD
Recibido por: *[Signature]*

15 JUN 2018

Quito,

Oficio No. STHV-DMPPS-

2905

Ticket: GDOC-2017-159751

Doctor
Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO

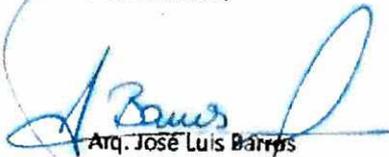
De mi consideración:

Para su conocimiento y fines consiguientes adjunto el proyecto de Ordenanza denominada "PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL SAN PATRICIO".

Adicionalmente, remito:

- Informe Técnico de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.
- Proyecto de ordenanza denominada "PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL SAN PATRICIO".
- Exposición de motivos.

Atentamente,



Arq. José Luis Barras

Secretario de Territorio Hábitat y Vivienda (S)

Adjunto lo Indicado

Acción	Responsable	Sigla/Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	Arq. P. Macanchi	DMPPS	14.06.2018	
Revisado por:	Arq. V. Tapia	DMPPS	14.06.2018	

INFORME TÉCNICO DEL PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL SAN PATRICIO

1. ANTECEDENTES.-

La Ordenanza Metropolitana No.172 modificada mediante la No. 432, del Régimen Administrativo del Suelo, en su artículo 26 establece los parámetros para la realización de proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales, la cual enuncia:

"1. Son instrumentos de planificación urbanística arquitectónica de iniciativa pública o privada, susceptibles de implementarse en predios que reúnan las siguientes características:

- a) Superficie a partir de 10.000 m² en el Distrito Metropolitano de Quito o en lotes ubicados en áreas de centralidades según el PMDOT, con extensiones a partir de 3.000 m².
- b) Encontrarse ubicados en suelo urbano y/o rural, o en sectores que cuenten con asignación de zonificación especial, o sea susceptible de modificación en virtud del interés público-privado concertado.

Para dar tratamiento a estos proyectos, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda estableció procedimientos de análisis de viabilidad mediante la Mesa Técnica de PUAE según lo establecido en las resoluciones STHV-RT No. 008 del 27 de diciembre de 2013 y STHV-RT-011-2014 del 11 de julio de 2014. Las cuales estuvieron vigentes hasta el 18 de diciembre de 2017, fecha en la cual se expidió la resolución No. STHV-12-2017. La cual derogó las anteriores resoluciones.

En este marco, la Urbanizadora Málaga S.A., representada por el Sr. Morice Dasum, presentó el proyecto denominado "San Patricio", cuyo tratamiento técnico ha sido el siguiente:

1. La solicitud de aprobación del proyecto especial ingresó a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda el 14 de Mayo de 2014, con ticket No. 2014-058500, en el cual se presentó el proyecto en el lote con predio No. 1345504, con un área de 551283,39 m² en base a la escritura del terreno.
2. El miércoles 27 de Agosto de 2014, se realizó la exposición del proyecto por parte de los promotores ante la MESA TÉCNICA PUAE.
3. El día miércoles 10 de Septiembre de 2014 la MESA TÉCNICA PUAE, según lo establecido en la resolución STHV-RT No. 008 del 27 de Diciembre de 2013, se realizó la sesión de deliberación sobre la viabilidad del proyecto San Patricio.
4. Mediante oficio STHV-DMPPS-4166 del 7 de octubre de 2014, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda informó a los promotores del proyecto la resolución de la Mesa Técnica de PUAE, generando observaciones y requerimientos que debe cumplir el proyecto.
5. Mediante oficio No. SP-PM-0023-141017 y su correspondiente expediente, ingresados a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda con ticket # 2014-133580, de fecha 17 de octubre el promotor del proyecto San Patricio remite las respuestas a las observaciones generadas por la Mesa Técnica de PUAE, contenidas en el oficio No. STHV-DMPPS 004166 de 7 de octubre de 2014.

6. Mediante oficio STHV-DMPPS-4739, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, en función del análisis y observaciones presentadas emite un criterio técnico favorable al proyecto en mención.
7. Mediante oficio No. SM-0677-2018 del 19 de abril de 2018, la Secretaría de Movilidad adjunta informe técnico No. IT-SM-DPPM-020/2018, que es un parte pertinente señala: "se emite informe favorable, al estudio de impacto al tráfico y propuestas de mitigación del proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "San Patricio".
8. Mediante oficio No.DMC-GEC-02422 del 2 de marzo de 2018, la Dirección Metropolitana de Catastro procede a la creación de 4 predios producto del fraccionamiento de hecho en el lote con predio No. 1345504, generando los siguientes lotes con sus respectivos números de predio y áreas:

Cuadro No. 1
Fraccionamiento de hecho del lote con predio No. 1345504

No. Lote producto del fraccionamiento	No. Predio	Área (m2)
1	3672118	16.057,08
2	3672120	11.549,45
3	3672119	228.653,90
4	3672121	302.952,37

Fuente: Promotor del proyecto

9. Mediante oficio No. S/N del 30 de mayo de 2018, el Arq. José Luis Romero en su calidad de Gerente del Proyecto San Patricio notifica que el lote No.1 con predio No. 3672118: "no forma parte para la aprobación de la Ordenanza del PUAE San Patricio, ya que este lote actualmente cuenta con las condiciones de zonificación y cumple con las condiciones para su desarrollo de manera independiente.

De igual manera, cabe indicar, que el área destinada para equipamiento público EQ5, específicamente para una parada de transporte, permanecerá adyacente al lote en mención, como parte de los compromisos del PUAE, y será diseñada, construida y equipada por parte del proyecto urbanístico San Patricio".

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

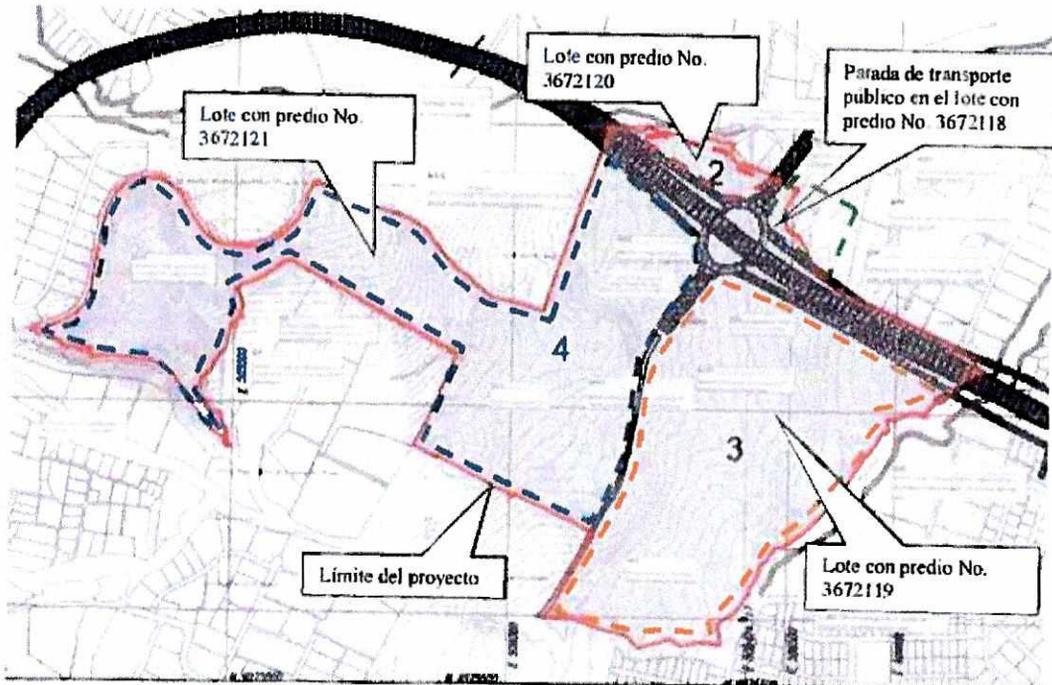
- 2.1 **Ubicación, Áreas y Estado de la Propiedad.**- Se ubica en el sector de San Patricio de Cumbayá, del Distrito Metropolitano de Quito, entre las vías Ruta Viva y Prolongación del Escalón Lumbisí (calle Francisco Lamiña). El Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio se edificará en los lotes con números de predio No. 3672119, 3672120, 3672121¹, de propiedad de la empresa Urbanizadora Málaga S. A. que en su conjunto suman una superficie

¹ En concordancia con lo dispuesto en el literal c) del artículo 3 de la resolución SHTV-12-2017, es un PUAE desarrollado en lotes individuales donde cada lote cumple con el área mínima requerida.

89

de 543.155, 72 m2, además del área destinada como parada de transporte público en el lote con predio No. 3672118. Tal como se señala en el mapa No1.

Mapa No1. Ubicación



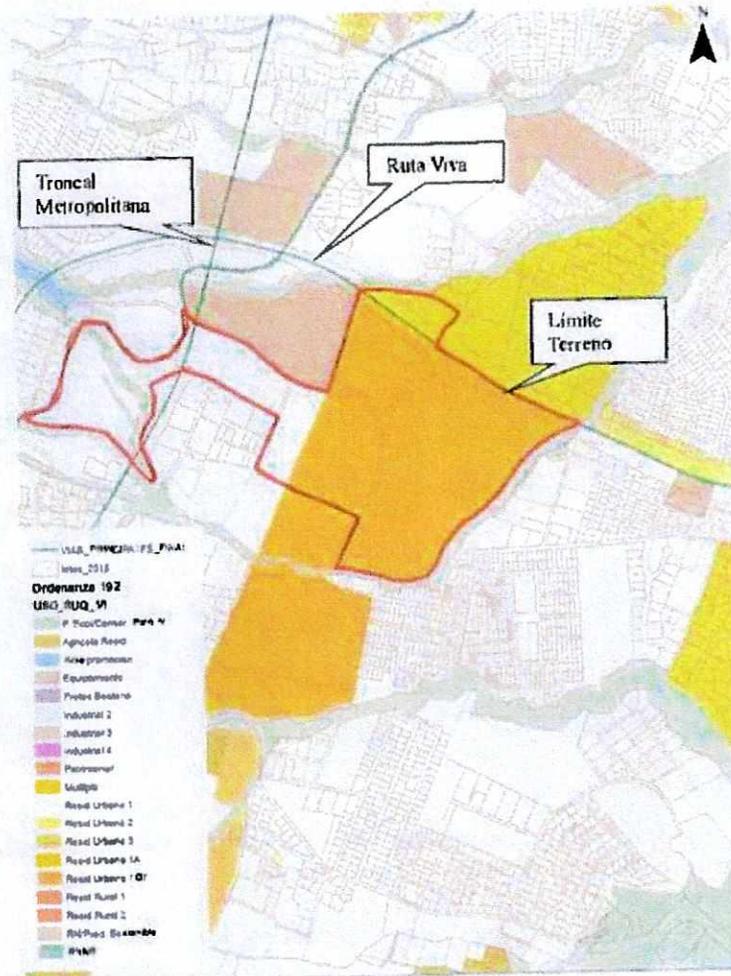
Fuente: Promotor del proyecto

2.2 Condiciones Urbanísticas Vigentes: Los lotes que conforman el Proyecto San Patricio, tienen las siguientes regulaciones de uso y ocupación de suelo:

- a) Uso de suelo.- Los lotes que conforman el proyecto tienen los siguientes usos de suelo:
- Lote con predio No. 3672120, uso de suelo Residencial Urbano 1A.
 - Lote con predio No. 3672121, uso de suelo Múltiple y Residencial Urbano 1.
 - Lote con predio No. 3672119, uso de suelo Múltiple.

Las asignaciones de uso de suelo se muestran en el mapa No 2:

Mapa No2. Uso de Suelo Vigente

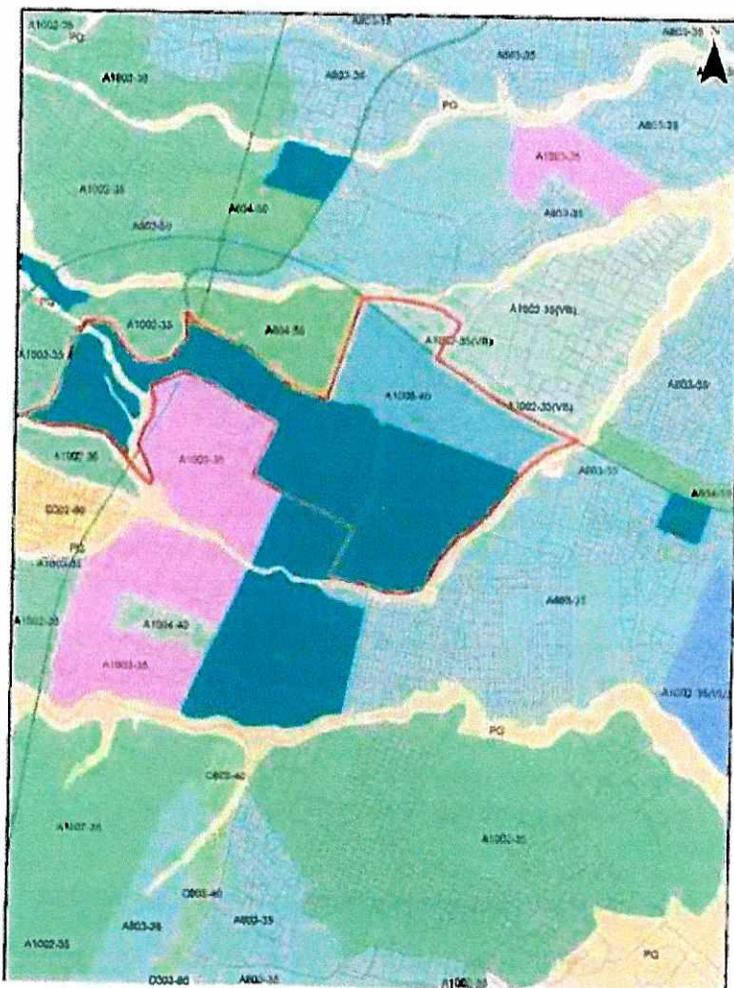


Fuente: STHV

- a) Zonificaciones: Los lotes que conforman el proyecto tienen las siguientes zonificaciones:
- Lote con predio No. 3672120, con la zonificación A1002-35 VB
 - Lote con predio No. 3672121, con zonificaciones A1006-40 y Área de promoción.
 - Lote con predio No. 3672119, con zonificaciones A1006-40 y Área de promoción.

Las asignaciones de zonificación se muestran en el mapa No 3:

Mapa No3. Zonificación Vigente



Fuente: STHV

2.3 Asignación de zonificación de partida en área de promoción.- De conformidad con lo establecido en el artículo No. 65 literal f) de la Ordenanza Metropolitana No. 172 que establece el Régimen Administrativo del Suelo en el DMQ, la cual señala que: *"En predios esquineros que tengan dos o más zonificaciones, podrán acogerse a cualquiera de ellas respetando los retiros correspondientes a cada vía en sus respectivos frentes, salvo el caso de tipología sobre línea de fábrica que no será aplicable sobre ejes con retiros frontales"*.

En los lotes con predio No. 3672119 y No. 3672121, al ser esquineros y poseer dos zonificaciones, en aplicación de la normativa descrita en el párrafo anterior, la línea base de asignación urbanística en la zonificación con área de promoción es la A1006-40, esta zonificación también se utilizará para calcular los excedentes de edificabilidad demandados por el PUAE San Patricio.

2.4 Objetivo General.- El PUAE San Patricio se estructurará con un carácter de subcentro polifuncional complementario a la centralidad de Cumbayá, a partir de un núcleo que conforma un nuevo centro urbano. Para contribuir al esfuerzo de consolidación urbana de Cumbayá, el Proyecto prevé el desarrollo de infraestructura y facilidades de movilidad para su adecuada integración con en el sistema de transporte público, así como para garantizar la movilidad peatonal, en bicicleta y vehicular. De igual manera, contempla el desarrollo de la red de infraestructura de servicios básicos requerida por el desarrollo urbano proyectado por el PUAE

2.5 Objetivos Específicos. – Son objetivos específicos del proyecto los siguientes:

1. Aportar a los objetivos del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial en lo concerniente a la consolidación de las centralidades urbanas a escala metropolitana y a escala zonal, a través de la consolidación y densificación de un área urbana y la constitución de una red de equipamientos que garanticen el acceso a servicios en el sector sur de la parroquia;
2. Desarrollar un nuevo centro urbano que incluya vivienda, equipamientos, actividad comercial y empresarial, infraestructura turística y recreativa alrededor de plazas y espacios verdes de acceso público. La concepción múltiple del Proyecto permitirá generar un territorio polifuncional que permita a los usuarios ejercer todas sus actividades en un subcentro urbano mixto y compacto;
3. Promover el desarrollo turístico en el Distrito Metropolitano de Quito, aportando a la política de desarrollo productivo de la ciudad, a través de una oferta de servicios y equipamientos turísticos de clase mundial;
4. Promover el dinamismo económico en el sector, generando plazas de trabajo y oportunidades laborales relacionadas con la actividad turística a largo plazo; y,
5. Fortalecer los espacios naturales del sector, por medio de elementos que fortalezcan la red verde urbana con el entorno existente y proteger la calidad de aire característico del valle.

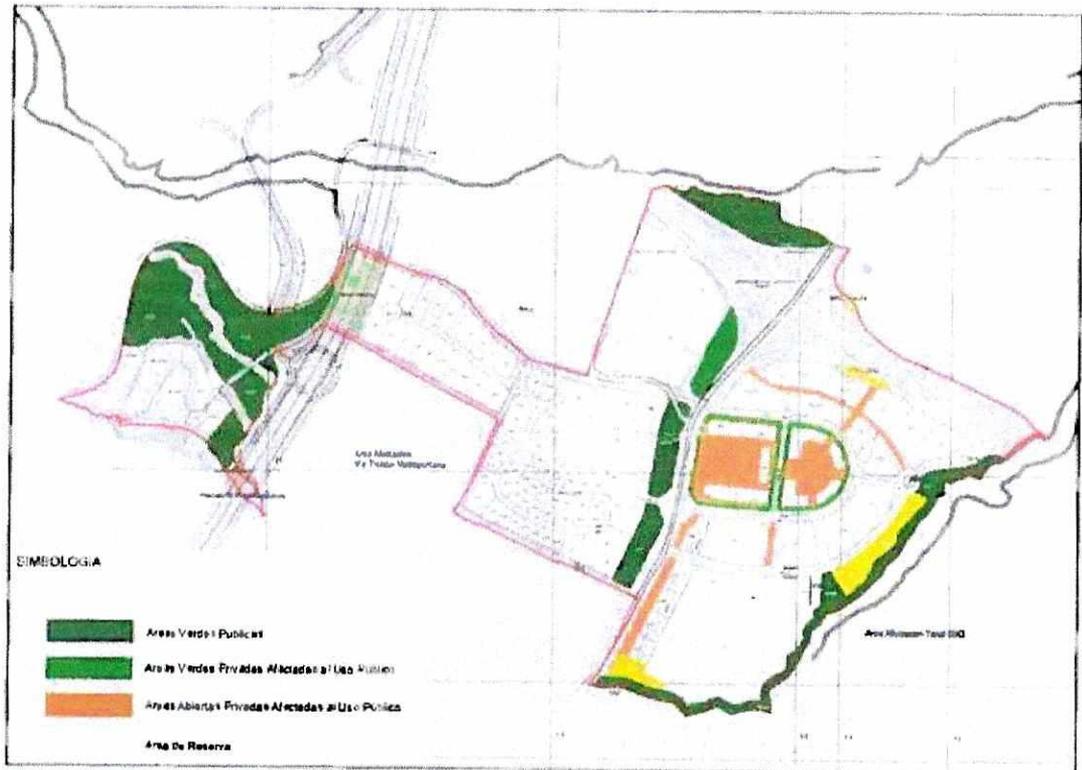
2.6 Condiciones Urbanísticas Específicas. - El Proyecto prevé las siguientes condiciones urbanas específicas:

- a) Usos: Los usos de suelo principales son Múltiple (M), Residencial Urbano 1 (RU1), Residencial Urbano 2 (RU2), Equipamiento (EQ) y Protección Ecológica (PE)
- b) Entorno: Espacios públicos y espacios privados de uso público integrados mediante áreas verdes, parques y aceras, enteramente accesibles al público, según la implantación general del Proyecto.

La composición de espacios públicos y áreas verdes públicas y privadas se encuentra en el Mapa N° 4. Mapa de Composición

Mapa No4. Mapa de Composición

Espacios Públicos y Áreas privadas de acceso público



Fuente: Promotor del proyecto

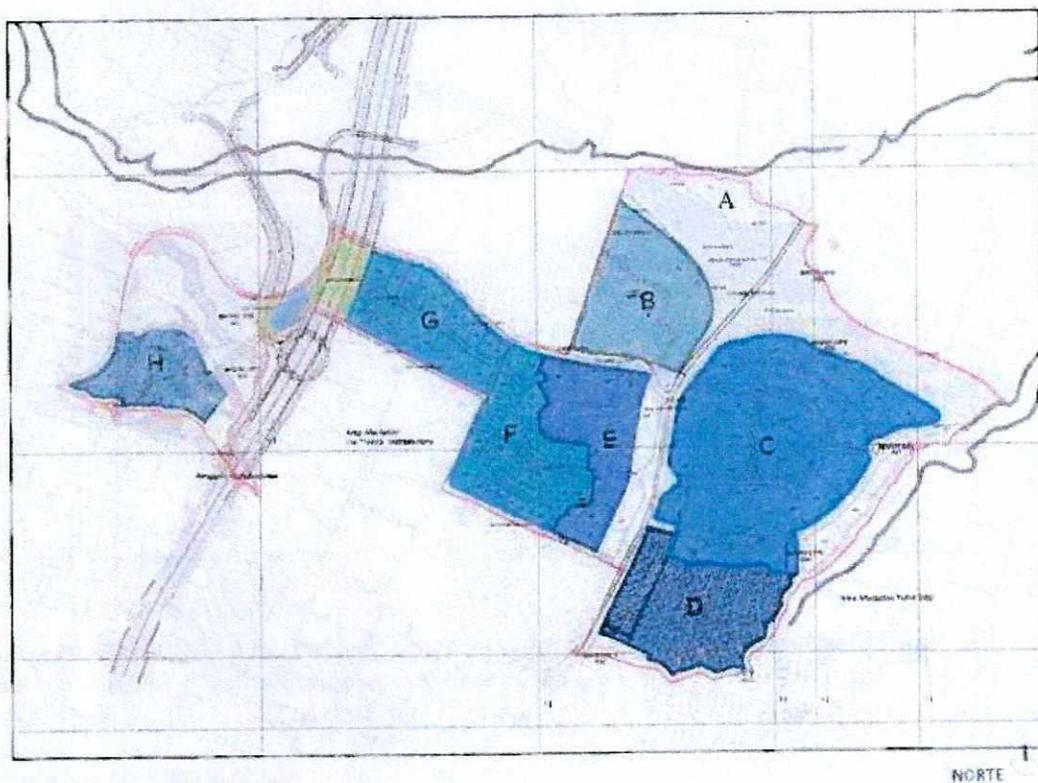
2.7 Condiciones Urbanísticas Complementarias. - El Proyecto contemplará las siguientes condiciones urbanísticas complementarias:

- a) Integración urbanística con el contexto y entorno urbano, así como las soluciones de integración a la red vial u otras requeridas para asegurar su adecuada conexión con el sistema urbano circundante;
- b) Equipamientos y áreas verdes de uso y dominio público según lo establecido en la normativa nacional y metropolitana vigente.

- c) Áreas privadas afectadas al uso público, accesibles sin restricciones, garantizando el acceso universal e incondicional. Estas áreas formarán parte de las áreas comunales privadas de los edificios, sin que los futuros propietarios puedan cambiar las condiciones de accesibilidad y uso establecidos. Estas áreas estarán complementadas con usos de comercios y servicios en las plantas bajas, su horario de accesibilidad será irrestricta, impidiéndose el uso de barreras físicas, portones o garitas;
- d) Incorporación de ciclovías y una red de circulación peatonal que se complementa con áreas verdes públicas y áreas privadas de acceso público;
- e) Dotación de servicios y equipamiento urbano.

2.8 Sectores de Planificación. - El Proyecto prevé una estructura urbana compuesta por 8 sectores que se encuentran detallados en el Mapa No. 5 detallado a continuación:

Mapa No. 5. Sectores de Planificación



Fuente: Promotor del proyecto

Los 8 sectores de planificación del PUAE San Patricio se definen de la siguiente forma:

Sector A.- Ubicado en el extremo norte del predio, destinado como área verde pública. Accesible mediante la Av. Alfonso Lamíña, se genera una ciclovía que conecta la Av. Alfonso Lamíña con la Vía Férrea. Esta zona también abarca la generación de la parada de transporte público ubicado en el lote con predio No. 3672118.

Sector B.- Ubicado en la zona nor occidental de predio, destinado a uso Múltiple, principalmente comercial, con accesibilidad directa desde la Ruta Viva y desde la Av. Alfonso Lamíña.

Sector C.- Zona central del PUAE, destinada para la implantación de edificaciones de uso múltiple, entre los cuales se contará con oficinas, hoteles, equipamiento médico privado, residencia y comercio. En esta se ubicará la mayor densidad y concentración de servicios e infraestructura del proyecto con una nueva red vial, generando conectividad hacia las vías principales de acceso.

Sector D.- Ubicado al extremo sur del predio, destinada a uso múltiple, contempla comercio, oficinas y equipamiento deportivo privado. Esta zona colinda con la quebrada Auqui y contará con accesos desde la Av. Alfonso Lamíña de manera directa.

Sector E.- Ubicada frente a la Av. Alfonso Lamíña, destinada para uso múltiple, principalmente hotelero y residencial, el cual se complementa con amplios espacios verdes públicos y privados.

Sector F-G.- Ubicado en la porción occidental del predio, destinada a uso residencial unifamiliar, colindante con el entorno residencial de baja densidad existente en el sector, con accesibilidad por medio de un nuevo sistema vial desde la Av. Alfonso Lamíña al este y desde la Calle Río Santiago desde el norte. Esta zona separa la zona de edificaciones de altura, de la zona de baja densidad, evitando la incidencia de vista o sombra sobre predios unifamiliares existentes.

Sector H.- Ubicado en el extremo occidental del predio, destinado a uso residencial, en medio de un entorno natural de bosque y quebradas existentes. Se accederá por medio de nueva vía de acceso desde la calle Río Santiago y calle Eloy Alfaro.

2.9 Distribución de las áreas del Proyecto San Patricio.- El proyecto San Patricio, contempla la siguiente distribución de áreas:

Cuadro No. 2
Distribución de áreas del Proyecto San Patricio

Descripción	Áreas (m2)
a) Área bruta (suma del área los tres lotes)	543.155,72
b) Área de vías	97.465,70
c) Área de reserva (afectación por la vía Troncal Metropolitana)	6.607, 17
d) Área de afectación por borde de quebrada	12.417,15
e) Área de vendible (lotes)	364.492,57
f) Área Verde Publica	69.609,03
g) Área de Equipamiento Publico	10.155,96

Fuente: Promotor del proyecto

2.9 División en lotes.- El proyecto plantea la generación de 106 lotes individuales, además de los lotes correspondientes a los equipamientos y áreas verdes públicas, según lo detallado en el Cuadro No. 3 Área de Lotes, Superficies y Linderos.

Cuadro No. 3

Área de lotes, superficies y linderos del PUAE San Patricio

LOTE	NORTE	SUR	ESTE	OESTE	SUPERFICIE
B1	Vertice formado por el borde del talud de la rampa de salida de la Ruta Viva y la propiedad del Colegio Spellman	Vertice formado por la rampa de salida de la Ruta Viva y la calle Río Santiago	Colinda con la acera de la rampa de salida de la ruta viva una distancia de 405.43 m	Colinda con el lote privado B2 una distancia de 356.95 m	24.874,00
B2	Vertice formado por el borde de la propiedad privada del colegio Spellman y el lote privado B1	Vertice formado por la calle Río Santiago y el lote privado B1	Colinda con el lote privado B1 una distancia de 356.95 m	Colinda con la propiedad privada del Colegio Spellman una distancia de 182.78, luego continua por la vereda de la calle Río Santiago una distancia de 159.43 m.	23.800,00
C1-C2	Acera del camil de servicio de Ruta Viva en sentido oeste-este en 131,95m	Lote privado C9-C10 en 74,17m y con lote privado C11-C12 en 51,44m	vertice formado por la acera del carril de servicio de Ruta Viva en sentido oeste - este y el lote C9-C10.	Colinda con el lote privado C3-C4 una distancia de 49.87 m.	4.881,04
C3-C4	Colinda con la acera de la rampa de acceso de la ruta viva sentido este - oeste una distancia de 90,57 m	Colinda con el lote privado C11-C12 en 74,46 m	Colinda con el lote privado C5 en 50,93 m	Colinda con el lote privado C1-C2 en 49,87 m	3.882,54
C5	vertice formado por el lote privado C3-C4 y la acera de la rampa de acceso de la ruta viva	vertice formado por el lote privado C14 y el lote privado C6-C7	colindante con la rampa de acceso de la ruta viva en sentido este - oeste una distancia de 78,92 m, continua con el lote privado C6-C7 en 71,25 m.	colindante con el lote privado C3-C4 en 50,93 m, continua con el lote privado C6-C7 en 59,58 m	4.247,41

C6-C7	vertice formado por con el lote privado C5 y con la acera de la vía rampa de la Ruta Viva	vertice formado por con el lote privado C14 y con la acera de la vía C8	colindante con la acera de la vía rampa de la Ruta Viva sentido este - oeste una distancia de 61.27 m, continua con el lote privado C8 en 96.06 m, continua colindante con la acera de la rampa de entrada de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 66.15 m, continua con la acera de la vía C2 sentido norte - sur una distancia de 129.79 m.	colindante con el lote privado C5 en 71.25 m, continua con el lote privado C14 en 44.61 m	4,062.20
C8	vertice formado por con el lote privado C6-C7 y con la acera de la vía rampa de entrada de la vía C2	vertice formado por con el lote privado C14 y con la acera de la vía C2	colindante con la acera de la vía C1 en sentido este - oeste una distancia de 116.26 m	colindante con el lote privado C6-C7 en 96.06 m, continua con el lote privado C14 en 27.31 m	4,643.36
C9-C10	Colinda con el lote privado C1-C2 en 74.17 m	colindante con la acera de la vía C1 en sentido este - oeste una distancia de 116.26 m	colindante con el lote privado C11-C12 en 42.18 m	colindante con la acera de la vía Ruta Viva en sentido norte - sur una distancia de 82.88 m	5,265.26
C11-C12	Colinda con el lote privado C1-C2 en 51.45 m, continua con el lote privado C3-C4 en 74.46 m	Colinda con la acera de la vía C1 una distancia de 105.10 m	Colinda con el lote privado C13 en 42.24 m	Colinda con el lote privado C9-C10 en 42.18 m	4,237.46
C13	vertice formado por con el lote privado C5 y con el lote privado C11-C12	vertice formado por con la acera de la vía C1 y con el lote privado C14	colindante con el lote privado C5 en 53.63 m, continua con el lote privado C14 en 57.15 m.	colindante con el lote privado C11-C12 en 42.24 m, continua con la acera de la vía C1 sentido norte - sur una distancia de 45.65 m	2,341.96
C14	vertice formado por el lote privado C13 y el lote privado C5	colindante con la acera de la vía C2.1 sentido este - oeste una distancia de 79.19 m	colindante con el lote privado C5 en 5.93 m, continua con el lote privado C6-C7 en 44.61 m, y luego con el lote privado C8 en 27.31 m	colindante con el lote privado C13 en 57.15 m, continua con la acera de la vía C1 sentido norte - sur una distancia de 29.68 m	3,900.81
C14-C15	vertice formado por la acera de la vía C1 y la acera de la vía C4	colindante con el lote privado C15-C17 en 110.32 m	colindante con la acera de la vía C1 siguiendo su curvatura una distancia de 158.30 m	colindante con la acera de la vía C4 en sentido norte - sur una distancia de 80.32 m	7,656.77
C15-C17	colindante con el lote privado C14-C15 en 110.32 m	vertice formado por con la acera de la vía C4 y con la acera de la vía C1	colindante con la acera de la vía C1 siguiendo su curvatura una distancia de 146.82 m	colindante con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 72.73 m	6,339.11
C18	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 56.06 m	Colinda con el lote privado C21 en 75.34 m	Colinda con el lote privado C19 en 34.84 m, continua con el lote privado C20 en 42.25 m	Colinda con la acera de la calle Alfonso Lamilla sentido norte - sur una distancia de 109.88 m	5,435.97
C19	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este -	Colinda con el lote privado C20 en 84.09 m	Colinda con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 34.60 m	Colinda con el lote privado C18 en 34.84 m	2,243.56

	oeste una distancia de 65.33 m						
C20	Colinda con el lote privado C19 en 64.09 m	Colinda con el lote privado C22 en 57.03 m	Colinda con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 84.95 m	Colinda con el lote privado C21 en 42.55 m	Colinda con el lote privado C18 en 42.25 m, continua con el lote privado C21 en 42.55 m		5.315,83
C21	Colinda con el lote privado C18 en 75.34 m	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 65.62 m	Colinda con el lote privado C20 en 42.55 m, continua con el lote privado C22 en 36.61 m	Colinda con la acera de la vía calle Alfonso Lamuña una distancia de 81.64 m	Colinda con la acera de la vía calle Alfonso Lamuña una distancia de 81.64 m		6.003,07
C22	Colinda con el lote privado C20 en 57.03 m	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 59.79 m	Colinda con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 35.04 m	Colinda con el lote privado C21 en 36.61 m	Colinda con el lote privado C21 en 36.61 m		2.177,12
C23	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 110.53 m	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 123.40 m	Colinda con el lote privado C24 en 79.61 m	Colinda con el lote privado C29 en 70.88 m	Colinda con el lote privado C29 en 70.88 m		8.871,19
C24	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 64.32 m	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 90.13 m	Colinda con la acera de la vía C6 sentido norte - sur una distancia de 76.87 m	Colinda con el lote privado C23 en 79.61 m	Colinda con el lote privado C23 en 79.61 m		6.217,47
C25	vertice formado por con la acera de la vía C1 y con el lote privado C26	vertice formado por con la acera de la vía C6 y con la acera de la vía C2	colindante con el lote privado C26 en 65.71 m, continua con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 87.21 m	colindante con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 44.91 m, continua con la acera de la vía C5 sentido norte - sur una distancia de 72.85 m	colindante con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 44.91 m, continua con la acera de la vía C5 sentido norte - sur una distancia de 72.85 m		4.536,80
C26	colindante con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 73.95 m	vertice formado por con el lote privado C25 y con la acera de la vía C2	colindante con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 87.82 m	colindante con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 42.66 m, continua con el lote privado C6 en 64.71 m	colindante con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 42.66 m, continua con el lote privado C6 en 64.71 m		4.590,28
C27	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 76.25 m	Colinda con el lote privado D2 en 86.75 m	Colinda con el área verde pública AV4 en 50.42 m	Colinda con el lote privado C28 en 36.44 m	Colinda con el lote privado C28 en 36.44 m		3.827,56
C28	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 122.80 m	Colinda con el lote privado D2 en 137.63 m	Colinda con el lote privado C27 en 36.44 m	Colinda con el lote privado D1-A en 40.79 m	Colinda con el lote privado D1-A en 40.79 m		3.846,55

C29	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 26.44 m	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 44.06 m	Colinda con el lote privado C23 en 70.88 m	Colinda con la acera de la vía Alfonso Lamíña sentido norte - sur una distancia de 70.50 m	2.709,95
C30	Colinda con vía pública C2 en 20.50 m	Colinda con lote privado D2 en 19.83m	Colinda con área verde pública AV4 en 56,01 m	Colinda con lote privado C27 en 50,39 m	1.057,40
D1A	vertice formado por la acera de la vía Alfonso Lamíña y la acera de la vía C2	vertice formado por el lote privado D2 y el lote privado D1-B	colindante con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 50.66 m, continúa con el lote privado C28 en 40.79 m, continúa con el lote privado D2 en 17.57 m	colindante con la acera de la vía Alfonso Lamíña sentido norte - sur una distancia de 48.93 m, continúa con el lote privado D1-B en 50.61 m	2.714,70
D1B	vertice formado por con la acera de la vía Alfonso Lamíña y con el lote privado D1-A	vertice formado por con el lote privado D2 y con el lote privado D1-C	colindante con el lote privado D1-A en 50.61 m, continúa con el lote privado D2 en 50.42 m.	colindante con la acera de la vía Alfonso Lamíña sentido norte - sur una distancia de 47.50 m, continúa con el lote privado D1-C en 50.93 m	2.409,45
D1C	vertice formado por con la acera de la vía Alfonso Lamíña y con el lote privado D1-B	vertice formado por con el lote privado D2 y con el lote privado D1-D	colindante con el lote privado D1-B en 50.93 m, continúa con el lote privado D2 en 47.46 m.	colindante con la acera de la vía Alfonso Lamíña sentido norte - sur una distancia de 47.46 m, continúa con el lote privado D1-D en 51.25 m	2.474,46
D10	vertice formado por con la acera de la vía Alfonso Lamíña y con la acera de la vía C5	vertice formado por con la acera de la vía D1 y con el lote privado D1-D	colindante con el lote privado D1-C en 51.25 m, continúa con el lote privado D2 en 45.45 m.	colindante con la acera de la vía Alfonso Lamíña sentido norte - sur una distancia de 45.04 m, continúa con la acera de la vía D1 sentido este - oeste una distancia de 51.55 m	2.366,11
D2	Colinda con el lote privado C28 en 137.63 m, continúa con el lote privado C27 en 86.75 m, luego con el lote privado AV4 en 19.28 m	Colinda con la ciclovía una distancia de 193.86 m, continúa con el lote privado EQ2 en 56.28 m.	Colinda con el lote privado ciclovía en 221.26 m.	Colinda con el lote privado D1-A en 58.36 m, continúa con el lote privado D1-B en 47.42 m, luego con el lote privado D1-C en 47.46 m, continúa con el lote privado D1-D en 45.45 m, luego con la acera de la vía D1 una distancia de 14.30 m.	41.605,48

E1	con el lote privado E8 en 40.80 m, luego con el lote privado E3 en 74.25 m, continua con el lote privado E2 en 48.46 m	con el lote privado F6 en 12.47 m, continua con el lote privado F7 en 14.19 m, luego con el lote privado F8 en 25.53 m, continua con el lote privado F9 en 23.52 m y finalmente con el lote privado E4 en 78.62m	Con Area verde publica AV6 en 65.76 m	con el lote privado F1 en 20.20 m, continua con el lote privado F2 en 15.20 m, luego con el lote privado F3 en 14.31 m, continua con el lote privado F4 en 13.94 m, luego con el lote privado F5 en 13.34 m	11.965,79
E2	Acera de la Calle Rio Santiago en sentido Este - Oeste en 52.59 m	con lote privado E1 en 48.46 m	Con area verde publica AV6 en 66.15 m	Con lote privado E3 en 68.75 m	3.377,11
E3	Acera de la Calle Rio Santiago en sentido Este - Oeste en 82.16 m	con lote privado E1 en 74.25 m	Con lote privado E2 en 68.75 m	Con lote privado E8 en 70.50 m	5.228,88
E4	con lote privado E1 en 78.62 m	con lote privado E5 en 75.81 m	Con el area verde pública AV6 en 47.92 m	con lote privado F9 en 43.14 m	3.503,29
E5	con lote privado E4 en 75.81 m	con lote privado E6-E7 en 47.28 m	Con Area verde publica AV6 en 72.18 m	con la acera de la Via G1 en sentido norte-sur en 59.65 m	3.493,73
E6-E7	con lote privado E5 en 47.28 m	con la acera de la via G3 en sentido Este - Oeste en 82.47 m	Con Area verde publica AV6 en 80.46 m	con la acera de la via G1 siguiendo su curvatura una distancia de 99.51 m	5.942,00
E8	con la acera de la via Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 59.99 m	con el lote privado E1 en 40.80 m	con el lote privado E3 en 70.50 m	Con el lote privado F42 en 34.04 m, continua con la acera de la via G1 siguiendo su curvatura una distancia de 42.19 m, luego con el lote privado F1 en 42.19 m	4.303,46
F1	colinda con el vertice formado por la acera de la via G1 y el lote privado E8	vertice formado por el lote privado F2 y el lote privado E1	con el lote privado E8 en 42.19 m, continua con el lote privado E1 en 20.20 m	con la acera de la via G1 sentido norte - sur una distancia de 46.86 m, continua con el lote privado F2 en 43.04 m	1.491,20
F2	con el lote privado F1 en 43.04 m	con el lote privado F3 en 43.09 m	con el lote privado E1 en 15.20 m	con la acera de la via G1 una distancia de 29.61 m	963,86
F3	con el lote privado F2 en 43.09 m	con el lote privado F4 en 43.19 m	con el lote privado E1 en 14.31 m	con la acera de la via G1 una distancia de 27.90 m	909,81
F4	vertice formado por el lote F3 y el lote privado E1	vertice formado por la acera de la via G1 y el lote privado F5	con el lote privado E1 en 13.94 m, continua con el lote privado F5 en 43.25 m	con el lote privado F3 en 43.19 m, continua con la acera de la via G1 una distancia de 27.44 m	1.000,00
F5	vertice formado por el lote F4 y el lote privado E1	vertice formado por la acera de la via G1 y el lote privado F6	con el lote privado E1 en 13.34 m, continua con el lote privado F6 en 43.23 m	con el lote privado F4 en 43.25 m, continua con la acera de la via G1 una distancia de 26.77 m	857,45

F6	con el lote privado E1 en 12.47 m	con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 25.82 m	con el lote privado F5 en 43.23 m	814,40
F7	con el lote privado E1 en 14.29 m	con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 27.55 m	con el lote privado F6 en 43.33 m	901,58
F8	con el lote privado E1 en 25.53 m	con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 25.96 m	con el lote privado F7 en 43.12 m	1.105,41
F9	con el lote privado E1 en 23.33 m	con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 23.52 m	con el lote privado F8 en 42.44 m	1.005,99
F10	con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 25.76 m	con el lote privado F25 en 25.91 m	con el lote privado F11 en 22.98 m	578,75
F11	con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 25.73 m	con el lote privado F24 en 25.84 m	con el lote privado F12 en 25.90 m	625,71
F12	con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 22.83 m	con el lote privado F23 en 28.40 m	con el lote privado F13 en 27.32 m	674,51
F13	vertice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F14	vertice formado por el lote privado F12 y el lote privado F22	colindante con el lote privado F14 en 27.45 m, continua con el lote privado F22 en 25.47 m	619,35
F14	vertice formado por con la acera de la vía G1 Este y con el lote privado F15	vertice formado por con el lote privado F13 y con el lote privado F21	colindante con el lote privado F15 en 27.85 m, continua con el lote privado F21 en 20.42 m	558,93
F15	vertice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F16	vertice formado por el lote privado F14 y el lote privado F20	colindante con el lote privado F16 en 30.90 m, continua con el lote privado F20 en 20.02 m	574,09
F16	vertice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F17	vertice formado por el lote privado F17 y el lote privado F19	colindante con el lote privado F17 en 34.39 m, continua con el lote privado F19 en 21.09 m	656,17
F17	acera de la vía G1 Oeste colindante con con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 44.40 m	vertice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F16	colindante con con el lote privado F18 en 29.26 m	740,65

F18	vertice formado por la acera de la via G1 Oeste y el lote privado F17	vertice formado por la acera de la via G1 Oeste y el lote privado F19	colindante con el lote privado F17 en 29.26 m, continua con el lote privado F19 en 32.74 m	colindante con la acera de la via G1 Oeste siguiendo su curvatura una distancia de 55.69 m	859,80
F19	vertice formado por el lote privado F18 y el lote privado F16	vertice formado por la acera de la via G1 Oeste y el lote privado F20	colindante con el lote privado F16 en 21.09 m, continua con el lote privado F20 en 29.81 m	colindante con el lote privado F19 en 32.74 m, continua con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 21.55 m	654,75
F20	vertice formado por el lote privado F19 y el lote privado F15	vertice formado por acera de la via G1 Oeste y el lote privado F21	colindante con el lote privado F15 en 20.02 m, continua con el lote privado F19 en 29.81 m	colindante con el lote privado F21 en 28.00 m, continua con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 19.85 m	575,91
F21	vertice formado por el lote privado F20 y el lote privado F14	vertice formado por acera de la via G1 Oeste y el lote privado F22	colindante con el lote privado F14 en 20.42 m, continua con el lote privado F22 en 27.84 m	colindante con el lote privado F20 en 28.00 m, continua con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 20.19 m	567,36
F22	colindante con el lote privado F13 en 25.47 m	colindante con la acera de la via G1 Oeste siguiendo su curvatura una distancia de 30.68 m	colindante con el lote privado F21 en 27.84 m	colindante con el lote privado F23 en 27.58 m	792,57
F23	colindante con el lote privado F12 en 28.40 m	colindante con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 34.11 m	colindante con el lote privado F24 en 25.97 m	colindante con el lote privado F22 en 27.58 m	844,29
F24	colindante con el lote privado F11 en 25.84 m	colindante con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 26.18 m	colindante con el lote privado F25 en 23.82 m	colindante con el lote privado F23 en 25.97 m	652,17
F25	colindante con el lote privado F10 en 25.91 m	colindante con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.39 m	colindante con el lote privado F25 en 23.82 m	colindante con el lote privado F24 en 23.82 m	574,92
F26	vertice formado por la acera de la via G1 Oeste y con la acera de la via G1 Este	vertice formado por la acera de la via G1 Este y con la acera de la via G3	colindante con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 19.19 m, continua por la acera de la via G1 Este una distancia de 37.64 m	colindante con el lote privado F27 en 33.06 m, continua por la via privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.00 m	714,88
F27	vertice formado por la acera de la via G1 Oeste y el lote privado F28	vertice formado por la acera de la via privada a la hacienda San Luis y el lote privado F26	colindante con la acera de la via G1 Oeste siguiendo su curvatura una distancia de 20.29 m, continua con el lote privado F26 en 33.06 m	colindante con el lote privado F28 en 29.57 m, continua por la via privada a la hacienda San Luis una distancia de 19.97 m	670,60
F28	vertice formado por la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado F27	vertice formado por el borde de la via privada a la hacienda San Luis y con el lote privado F29	colindante con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 20.02 m, continua con el lote privado F27 en 29.57 m	colindante con el lote privado F29 en 29.20 m, continua con la acera de la via privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.03 m	583,04
F29	vertice formado por la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado F28	vertice formado por el borde de la via privada a la hacienda San Luis y el lote privado F30	colindante con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 20.10 m, continua por el lote privado F28 en 29.20 m	colindante con el lote privado F30 en 31.03 m, continua por el borde de la via privada a la hacienda San Luis una distancia de 19.98 m	601,18

F30	vertice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F29	vertice formado por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F31	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.15 m, continúa con el lote privado F29 en 31.03 m	colindante con el lote privado F31 en 33.28 m, continúa con la acera de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.00 m	540,71
F31	vertice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F30	vertice formado por la acera de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F32	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.39 m, continúa con el lote privado F30 en 33.28 m	colindante con el lote privado F32 en 37.09 m, continúa por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.03 m	703,74
F32	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F33	vertice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F31	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.30 m, continúa con el lote privado F30 en 37.09 m	colindante con el lote privado F32 en 45.01 m, continúa con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 30.05 m	994,04
F33	vertice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F34	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F32	colindante con el lote privado F34 en 34.07 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.18 m, continúa con el lote privado F32 en 45.01 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 83.46 m	2.267,32
F34	vertice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F35	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F33	colindante con el lote privado F35 en 26.22 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 23.23 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 28.93 m, continúa con el lote privado F33 en 34.30 m	775,40
F35	vertice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F36	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F34	colindante con el lote privado F36 en 32.90 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 22.48 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 21.85 m, continúa con el lote privado F34 en 28.22 m	653,48
F36	vertice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F37	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F35	colindante con el lote privado F37 en 43.87 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 24.58 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 21.84 m, continúa con el lote privado F35 en 32.90 m	844,60
F37	vertice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F38	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F36	colindante con el lote privado F38 en 47.09 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 22.16 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 21.84 m, continúa con el lote privado F36 en 43.87 m	1.003,36
F38	vertice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F39	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F37	colindante con el lote privado F39 en 42.47 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 22.03 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 23.67 m, continúa con el lote privado F37 en 47.09 m	997,76
F39	vertice formado por con la acera de la vía G5 y con el lote privado F40	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F38	colindante con el lote privado F40 en 39.59 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 21.29 m	colindante con la acera de la vía G5 una distancia de 21.82 m, continúa con el lote privado F38 en 42.47 m	879,42
F40	colindante con la acera de la vía G5 sentido este - oeste una distancia de 26.31 m	colindante con el lote privado F39 en 39.59 m	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 41.46 m	colindante con la acera de la vía G5 una distancia de 20.86 m	1.088,49

F41	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 28.28 m	colindante con la acera de la vía G1 una distancia de 30.44 m	colindante con el lote privado F42 en una distancia de 47.69 m	colindante con la acera de la vía G5 una distancia de 37.01 m	1.252,34
F42	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 24.24 m	colindante con la acera de la vía G1 una distancia de 33.63 m	colindante con el lote privado E8 en una distancia de 34.04 m	colindante con el lote privado F41 en una distancia de 47.69 m	1.127,36
G1	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G20	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G2	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 25.55 m, continúa con el lote privado G2 en 68.81 m	colindante con el lote privado F41 en 37.90 m, continúa con la acera de la vía en sentido este - oeste una distancia de 27.77 m	1.624,97
G2	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G1	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G3	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 25.30 m, continúa con el lote privado G3 en 70.38 m	colindante con el lote privado G1 en 68.81 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.08 m	1.746,43
G3	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G2	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G4	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 25.14 m, continúa con el lote privado G4 en 68.42 m	colindante con el lote privado G2 en 70.38 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.01 m	1.742,64
G4	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G3	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G5	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 26.18 m, continúa con el lote privado G5 en 62.92 m	colindante con el lote privado G3 en 68.42 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.10 m	1.646,79
G5	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G4	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G6	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 26.56 m, continúa con el lote privado G6 en 58.19 m	colindante con el lote privado G4 en 62.92 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.36 m	1.509,46
G6	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G5	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G7	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido norte - sur una distancia de 26.96 m, continúa con el lote privado G7 en 54.77 m	colindante con el lote privado G5 en 58.19 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25.61 m	1.411,93
G7	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G6	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G8	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido norte - sur una distancia de 26.15 m, continúa con el lote privado G8 en 50.99 m	colindante con el lote privado G6 en 54.77 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25.53 m	1.324,88

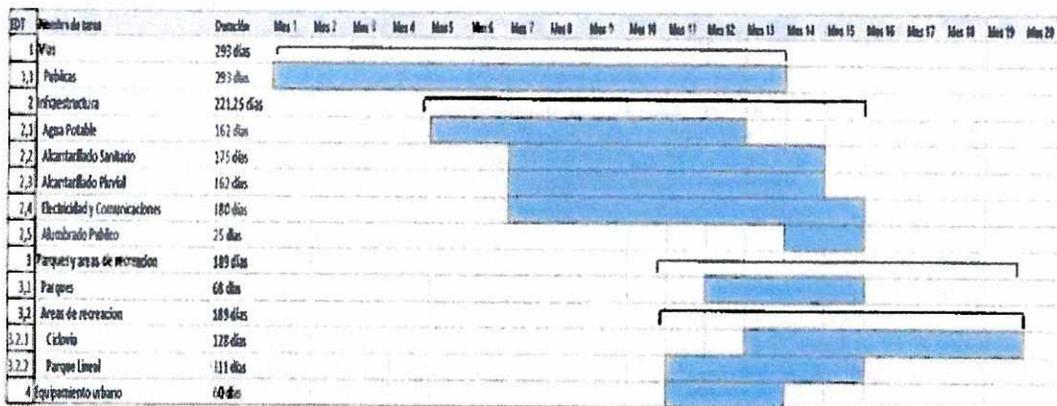
G8	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G7	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G9	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido norte - sur una distancia de 26.16 m, continua con el lote privado G9 en 46.50 m	colindante con el lote privado G7 en 50.99 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25.21 m	1 216,39
G9	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G8	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con la acera de la vía G5	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 28.78 m, continua con la acera de la vía G5 sentido norte - sur una distancia de 40.76 m	colindante con el lote privado G8 en 46.50 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 31.02 m	1 342,00
G10	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G11	vertice formado por con la acera de la vía G5 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 41.05 m, continua con la acera de la vía G5 sentido norte - sur una distancia de 44.56 m	colindante con el lote privado G11 en 50.22 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 43.18 m	2 088,27
G11	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G12	vertice formado por con el lote privado G10 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.19 m, continua con el lote privado G10 en 50.22 m	colindante con el lote privado G12 en 55.15 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.07 m	1 282,43
G12	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G13	vertice formado por con el lote privado G11 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.52 m, continua con el lote privado G11 en 53.15 m	colindante con el lote privado G13 en 58.10 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.06 m	1 379,63
G13	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G14	vertice formado por con el lote privado G12 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.26 m, continua con el lote privado G12 en 58.10 m	colindante con el lote privado G14 en 63.44 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.04 m	1 500,90
G14	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G15	vertice formado por con el lote privado G13 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.69 m, continua con el lote privado G13 en 63.44 m	colindante con el lote privado G15 en 67.80 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.07 m	1 649,70
G15	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G16	vertice formado por con el lote privado G14 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.18 m, continua con el lote privado G14 en 67.80 m	colindante con el lote privado G16 en 69.91 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.09 m	1 726,70
G16	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G17	vertice formado por con el lote privado G15 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.10 m, continua con el lote privado G15 en 69.91 m	colindante con el lote privado G17 en 69.87 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.09 m	1 756,37

G17	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G18	vertice formado por con el lote privado G16 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.12 m, continua con el lote privado G16 en 69.87 m	colindante con el lote privado G18 en 67.69 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.25 m	1.730,00
G18	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G19	vertice formado por con el lote privado G17 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 29.47 m, continua con el lote privado G17 en 67.69 m	colindante con el lote privado G19 en 53.07 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.25 m	1.532,45
G19	vertice formado por con el lote privado Area de reserva y con el lote privado G20	vertice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado G18	colindante con el lote privado G20 en 19.77 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 26.32 m, continua con el lote privado G18 en 53.07 m	colindante con el lote privado Area de reserva en 63.20 m, continua con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 37.62 m	2.266,09
G20	vertice formado por con el lote privado Area de reserva y con la acera de la vía Río Santiago	vertice formado por con el lote privado G19 y con la acera de la vía G1 Oeste	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 49.14 m, continua con el lote privado G19 en 67.69 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 32.34 m	colindante con el lote privado Area de reserva en 72.32 m, continua con la acera de la vía G19 una distancia de 19.77 m	2.905,02
H1-H5	Colinda con el área verde AV2 en 43.01 m	Colinda con el Retiro de la quebrada Auqui Grande en 99.11 m	Colinda con la acera de la vía H1 sentido norte - sur una distancia de 121.42 m	Colinda con el retiro de la Vía del Tren en 141.04 m	11.902,58
H6-H8	Colinda con el lote privado AV2 en 43.01 m	Colinda con el retiro de la quebrada Auqui Grande en 61.73 m	Colinda con el lote privado H11 en 38.02 m, continua con el lote privado H9-H10 en 100.98 m	Colinda con el lote privado H1-H5 en 103.59 m	6.747,69
H9-H10	Vertice formado por los lotes privados H6-H8 y el lote H11	colindante con el retiro de la quebrada Auqui Grande siguiendo el borde una distancia de 116.16 m.	Colindante con el lote H11 una distancia de 91.94 m, continua con el lote H12 una distancia de 25.15 m.	Colindante con el lote privado H6-H8 una distancia de 162.71 m.	5.475,20
H11	Vertice formado por la quebrada contenida en el área verde pública AV2 con el lote privado H6-H8	Vertice formado por los lotes privados H9-H10 y H12	Colindante con el borde de la quebrada a largo del borde una distancia de 119.62 m y continua a lo largo del lote privado H12 una distancia de 66.86 m.	Colindante con el lote privado H6-H8 en 38.02 m, continua con el lote privado H9-H10 una distancia de 91.94 m.	4.126,77
H12	Vertice formado por la quebrada contenida en el área verde pública AV2 y el lote H11	Vertice formado por el área de reserva de la troncal metropolitana y el retiro de la quebrada Auqui Grande	colindante con la quebrada contenida en el área verde pública AV2 en 38.67 m, continua a lo largo del borde del área de reserva de la troncal metropolitana en 65.72 m	Colindante con el lote H11 en 66.86 m, luego con el lote privado H9-H10 en 25.15 m y luego continua con el borde del retiro de la quebrada Auqui Grande a lo largo de una distancia de 50.86 m.	3.159,55
					362.108,62

2.10 Ejecución de infraestructura pública - El Proyecto se ejecutará por etapas, de acuerdo con las condiciones económicas y urbanísticas que permitan su desarrollo. En la primera etapa se ejecutará la infraestructura pública y servicios básicos de acuerdo cronograma descrito en el cuadro No.4, bajo las siguientes items:

- Construcción de redes de alcantarillado, red de abastecimiento de agua potable y plantas de tratamiento de agua.
- Construcción de ductos y obra civil para el soterramiento de cableado aéreo existente y requerido para el proyecto.
- Canalización de red de energía eléctrica y obra civil para el soterramiento de cableado aéreo existente y requerido para el proyecto.
- Instalación de red de alumbrado público.
- Canalización de red de comunicaciones.
- Vías públicas, Avenida Alfonso Lamiña y Calle Río Santiago.
- Paradas de transporte público.

**Cuadro No. 4
Cronograma de Obras de Infraestructura Fase 1**

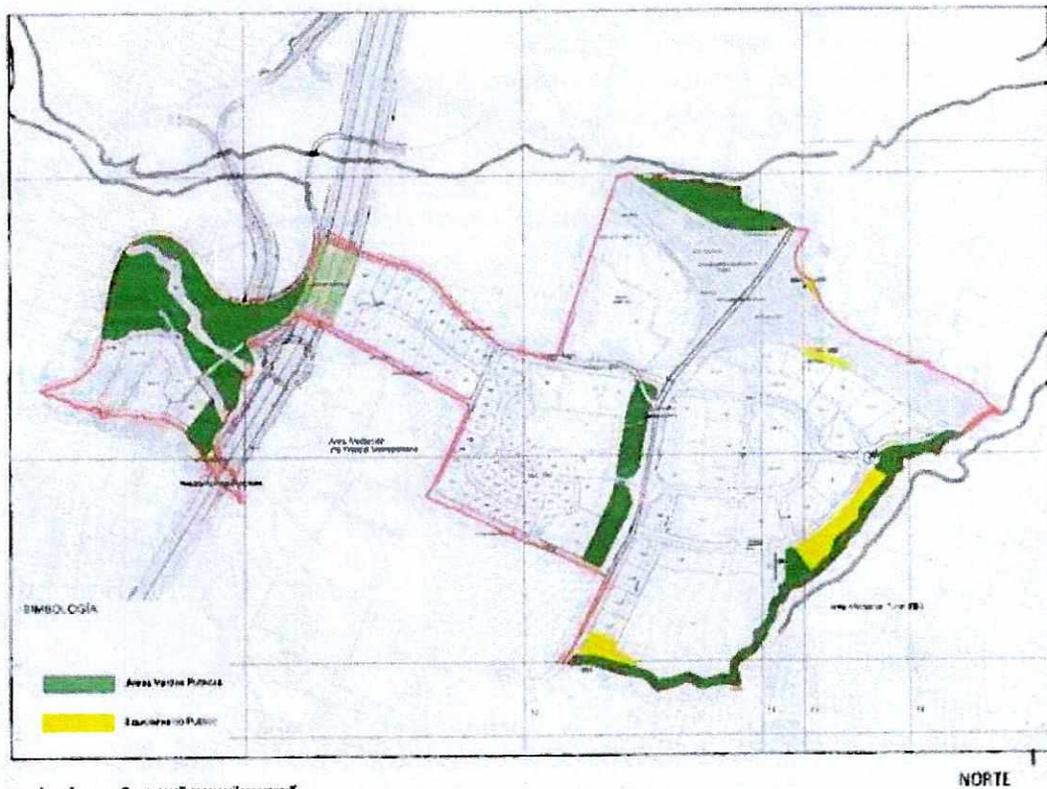


Fuente: Promotor del proyecto

2.11 Red de Áreas Verdes Públicas y Equipamientos Públicos. - El Proyecto entregará como áreas verdes públicas una superficie de 69.609,03 m², que corresponde al 16,31% del área útil del proyecto y una superficie de 10.155,96 m² que corresponde al 2,38% del área útil del proyecto para equipamientos públicos. La selección y dimensionamiento de los equipamientos será definida por el Municipio de Quito de acuerdo con las necesidades de la zona, mientras que el diseño arquitectónico y de ingenierías, la construcción y el acondicionamiento estarán a cargo del promotor.

Las áreas a entregarse al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito se detallan en el Mapa No. 5 .Las áreas verdes públicas del Proyecto serán desarrolladas en su totalidad con tratamiento paisajístico y urbano para el adecuado uso y disfrute de la ciudadanía. El promotor ejecutará las obras de vialidad que garanticen la accesibilidad a todas las áreas verdes con énfasis en los circuitos peatonales y de bicicletas. Los estudios arquitectónicos y diseños de ingeniería de detalle estarán a cargo del promotor en coordinación con las entidades municipales competentes para la implementación de los equipamientos de áreas verdes. La adecuación y ajardinamiento del terreno así como todas las obras básicas que garanticen el aprovechamiento de las áreas verdes será responsabilidad del promotor, así como los sistemas de seguridad que serán definidos en coordinación con la municipalidad, en el ámbito de sus competencias.

Mapa No.6 . Áreas Verdes y Equipamiento Público



Fuente: Promotor del proyecto

2.11 Área Verde Pública.- Se habilitarán y construirán de conformidad con el mapa No.5 y a las especificaciones contenidas en las fichas técnicas realizadas por el promotor Anexas al presente Informe. Las áreas verdes están compuestas por los siguientes cuerpos:

a) Área Verde Norte (AV1).- El área verde ubicada en el extremo nor-occidental del proyecto, colindante con el intercambiador de Ruta Viva, se plantea como área verde pública, en el cual se realizará un tratamiento paisajístico acorde con las condiciones naturales de la quebrada que delimita el lindero norte, de manera que se proteja la superficie de posibles daños por erosión y se mantenga un entorno natural robusto y resistente.

b) Parque Ecológico (AV2-AV3-AV5).- El proyecto incluye como parte de su cesión obligatoria de área verde, un área de terreno ubicado en la zona más alta del predio, en la cual existe actualmente un bosque donde se plantea la incorporación de especies vegetales nativas. El equipamiento de esta zona se enfoca en el tratamiento de la vegetación existente para generar senderos accesibles como paseos peatonales recreativos y deportivos, la ubicación de señalización, cerramientos y mobiliario urbano adecuado para recreación pasiva y observación de vida silvestre.

c) Área Verde Lineal- A lo largo de la Av. Alfonso Lamíña (AV6).- Se ubica al costado occidental de la vía colectora Av. Alfonso Lamíña, el cual estará equipado con mobiliario urbano, fuentes, iluminación, y tratamiento paisajístico. Esta área se conformará en un parque que permita recreación pasiva en un entorno en el cual se puedan presentar expresiones culturales de diversas tipologías, las cuales generen un paseo atractivo para el visitante. Los cerramientos con frentes colindantes con propiedad privada reducirán el impacto visual por medio de cercas vivas y vegetación robusta.

d) Parque lineal – Quebrada el Auqui.- Ubicada a lo largo de la quebrada de Auqui, acondicionada y equipada como un área deportiva para ser utilizada como parte del circuito de ciclovía del proyecto. El equipamiento consiste en la construcción de un carril para circulación peatonal, iluminación, bancas y paisajismo. En sentido paralelo se construirá un carril para circulación de bicicletas, áreas de descanso y recreación pasiva, las cuales tendrán relación directa y accesos hacia áreas verdes públicas adyacentes y acceso al sistema peatonal del proyecto.

La vegetación del borde de la quebrada será tratada para adaptarla al paisajismo propuesto para este equipamiento, procurando conservar las especies nativas locales.

En el recorrido de la ciclovía a lo largo del borde de la Quebrada el Auqui se planifican dos áreas verdes equipadas, identificadas como AV4 y AV7, que vinculan el trazado de la ciclovía con los ejes peatonales y aceras del proyecto, los cuales enlazan las áreas verdes públicas con las áreas privadas de acceso público, como plazas y puntos de reunión.

Estas áreas contarán con un tratamiento paisajístico y equipamiento con mobiliario urbano, juegos infantiles y sitios de descanso junto a los recorridos peatonales.

2.12 Equipamientos Públicos. - Las áreas para la dotación de equipamientos públicos corresponderá con lo establecido en el Cuadro No. 5 y su ubicación está determinada en el Mapa No. 6. Las intervenciones específicas se detallan en ficha técnica No. 005.

**Cuadro No. 5
Áreas para Equipamientos Públicos**

IDENTIFICACION	DESCRIPCIÓN	AREA	
EQ1	Equipamiento Público	3.637,03	m2
EQ2	Equipamiento Público	2.491,29	m2
EQ3	Equipamiento Público	2.622,02	m2
EQ4	Equipamiento Público	927,56	m2
EQ5	Equipamiento Público	478,06	m2
	TOTAL AREAS DE EQUIPAMIENTO	10.155,96	m2

Fuente: Promotor del proyecto

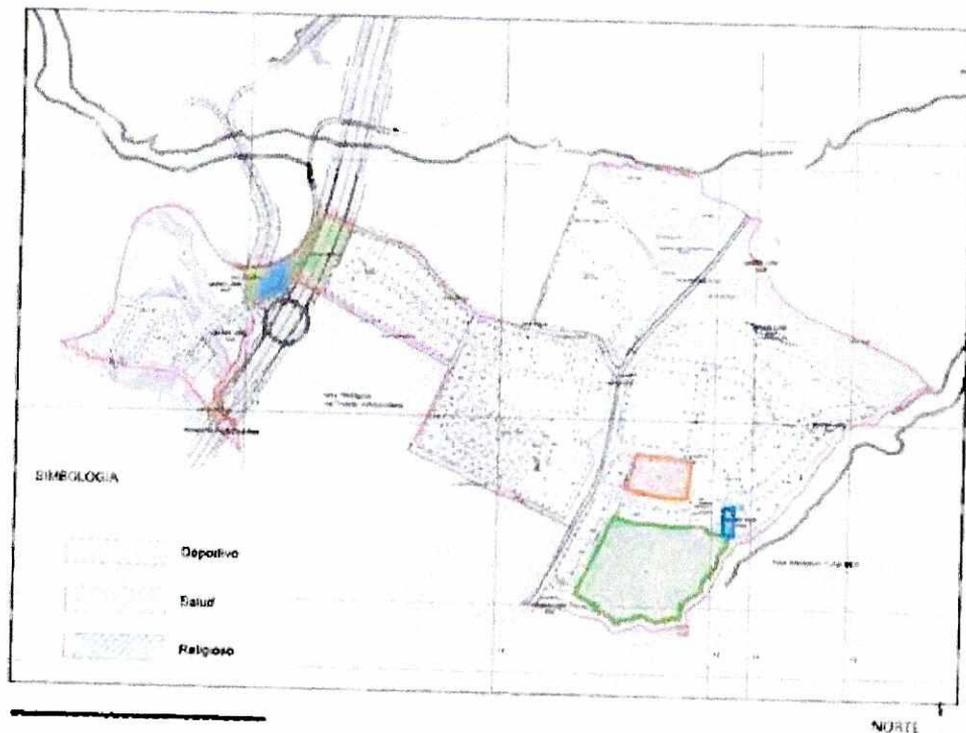
2.14 Equipamientos Privados. - Las áreas y la dotación de equipamientos privados corresponde a lo establecido en el Cuadro No. 6, según el Mapa No.7 Equipamientos Privados, sin perjuicio de las actividades como equipamientos proyectados en estos sectores, se mantiene el uso de suelo Original (Múltiple) el cual es compatible con las actividades proyectadas.

**Cuadro No. 06
Áreas para Equipamientos Privados**

SECTOR	DESCRIPCIÓN	AREA	
C30	Equipamiento Religioso	1.057,40	m2
D2	Equipamiento Deportivo	41.605,48	m2
C23	Equipamiento Medico	8.871,19	m2
	Total Areas de Equipamiento Privado	51.534,07	m2

Fuente: Promotor del proyecto

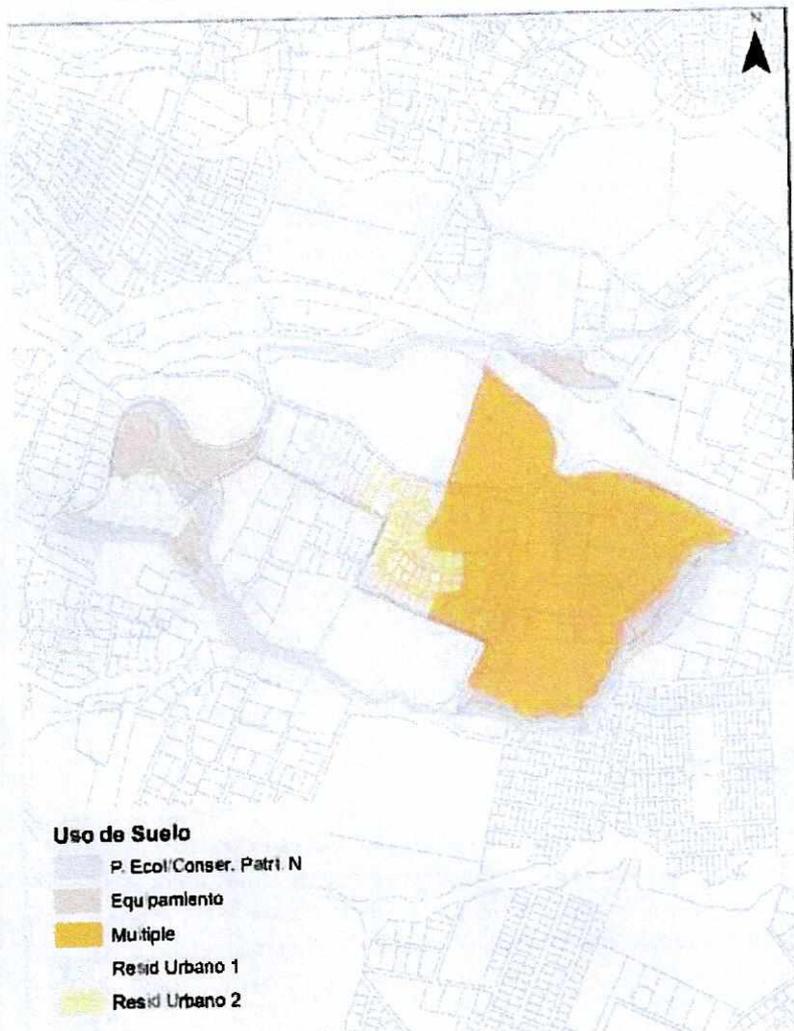
Mapa No.7. Equipamientos Privados



Fuente: Promotor del proyecto

2.15 Usos de suelo. – Los usos de suelo en el PUAE San Patricio son: Múltiple (M), Residencial Urbano 1 (RU1), Residencial Urbano 2 (RU2), Equipamiento (EQ) en las áreas a ser cedidas al Municipio, y Protección Ecológica (PE) según el Mapa No. 08. Usos de Suelo definidos para el PUAE. Los usos complementarios se sujetarán a la normativa metropolitana vigente.

Mapa No.8. Usos de Suelo definidos para el PUAE San Patricio

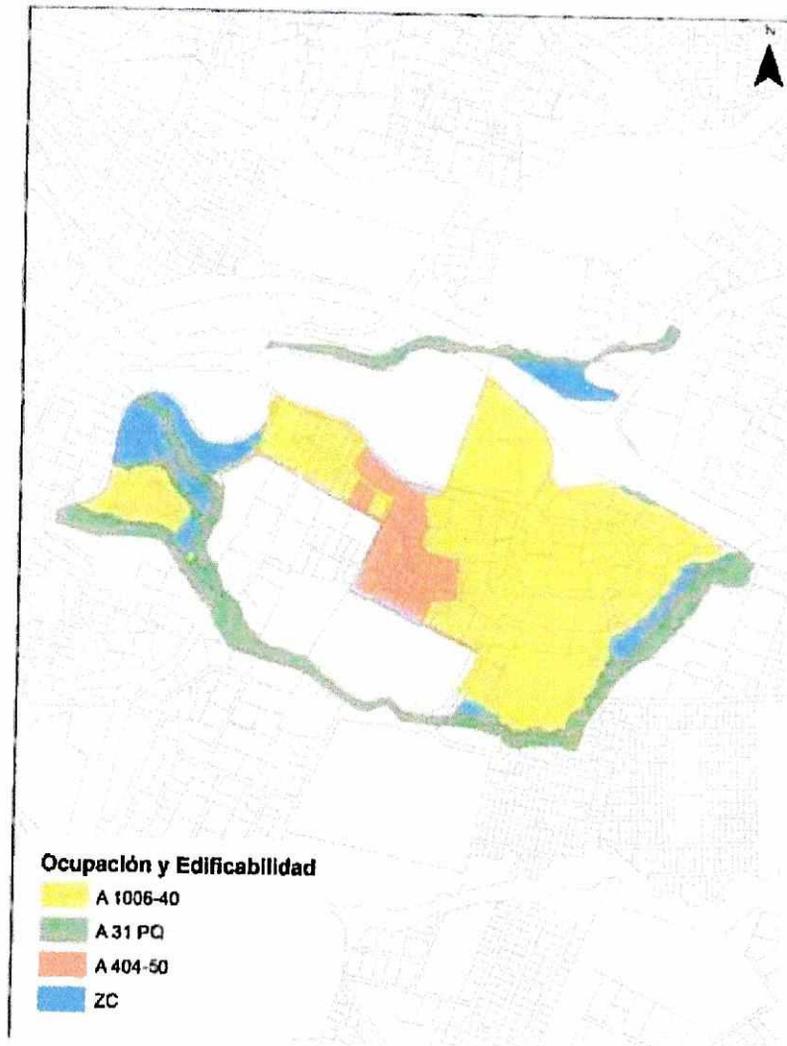


Fuente: STHV

2.16 Forma de Ocupación del Suelo y Edificabilidad. - Las formas de ocupación del suelo y edificabilidad del Proyecto Urbanístico Arquitectónico San Patricio se basará en las condiciones establecidas en el Mapa No. 9 de Forma de Ocupación y Edificabilidad, sin perjuicio de lo antes descrito el proyecto adquiere edificabilidad por concepto de Concesión Onerosa de derechos, y además se reduce la ocupación y altura

en los sectores residenciales, por lo que en el Cuadro No. 7 se detallan la ocupación y la altura independientemente a nivel de cada lote que conforma el proyecto.

Mapa No.8. Forma de Ocupación de Suelo y Edificabilidad Base para el PUAE San Patricio



Fuente: STHV

Cuadro No. 07
Forma de Ocupación de Suelo y Edificabilidad para el PUAE San Patricio por lote

Ocupación y Edificabilidad													
ZONA	USO DE SUELO	LOTE	FORMA DE OCUPACIÓN	N. PISOS	M	RETIROS			DISTANCIA ENTRE BLOQUES	COS PB	COS TOTAL	LOTE MINIMO	FRENTE MINIMO
						F	P	L					
B1	COMERCIAL/MULTIPLE	B1	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	25
B1	COMERCIAL/MULTIPLE	B2	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	25
C1	OFICINAS 1RA	C1-C2	A	13	52	15	3	3	6	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C3-C4	A	13	52	15	5	5	10	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C5	A	8	32	15	5	5	10	40,00	320	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C6-C7	A	8	32	15	5	5	10	35,00	280	1000	40
C1	OFICINAS 2DA Y PARKING	C8	A	8	32	15	3	3	6	35,00	280	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C9-C10	A	13	52	5	5	3	6	35,00	455	1000	40
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C11-C12	A	12	48	5	5	5	10	35,00	420	1000	40
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C13	A	13	52	5	5	5	10	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 3RA	C14	A	13	52	5	5	5	6	35,00	455	1000	40
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C14-C15	A	10	40	5	3	3	6	50,00	500	1000	40
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C16-C17	A	10	40	5	3	3	6	50,00	500	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C18	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C19	A	7	28	5	3	3	6	50,00	350	1000	40
C3	HOTEL	C20	A	8	32	5	3	3	6	40,00	320	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C21	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C3	COMERCIO Y RESIDENCIA 1RA	C22	A	7	28	5	3	3	6	50,00	350	1000	40

C4	MÉDICINA 2DA	C23	A	6	24	5	5	5	10	45,00	270	1000	40
C4	SENIOR LIVING	C24	A	9	36	5	5	5	10	45,00	405	1000	40
C5	RESIDENCIA 2DA	C25	A	10	40	5	3	3	6	45,00	450	1000	40
C5	RESIDENCIA 2DA	C26	A	10	40	5	3	3	6	45,00	450	1000	40
C6	RESIDENCIA 3RA	C27	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C6	RESIDENCIA 3RA	C28	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C29	COMERCIO 2DA	C29	A	6	24	5	3	3	6	35,00	210	1000	40
C30	EQUIPAMIENTO PRIVADO	C30	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	40
D1	COMERCIO 2DA	D1A	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D1	COMERCIO 2DA	D1B	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D1	COMERCIO 2DA	D1C	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	15
D1	COMERCIO 2DA	D1D	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D2	EQUIPAMIENTO DE PORTIVO	D2	A	4	16	5	3	3	6	20,00	80	1000	40
E	HOTEL	E1	A	6	24	5	3	3	6	30,00	180	1000	40
E	RESIDENCIA APART HOTEL	E2	A	12	48	5	3	3	6	40,00	480	1000	40
E	RESIDENCIA APART HOTEL	E3	A	6	24	5	3	3	6	30,00	180	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E4	A	12	48	5	3	3	6	30,00	360	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E5	A	12	48	5	3	3	6	30,00	360	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E6-E7	A	12	48	5	3	3	6	40,00	480	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E8	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
F	UNIFAMILIAR 1RA	F1	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F2	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F3	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F4	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F5	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F6	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F7	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20

F	UNIFAMILIAR 1RA	F8	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F9	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F10	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F11	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F12	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F13	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F14	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F15	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F16	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F17	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F18	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F19	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F20	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F21	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F22	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F23	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F24	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F25	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F26	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F27	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F28	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F29	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F30	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F31	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F32	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F33	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F34	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20

F	UNIFAMILIAR 1RA	F35	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F36	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F37	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F38	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F39	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F40	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F41	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F42	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
											0	500	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G1	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G2	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G3	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G4	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G5	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G6	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G7	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G8	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G9	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G10	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G11	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G12	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G13	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G14	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G15	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G16	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G17	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G18	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20

G	UNIFAMILIAR 1RA	G19	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G20	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H1-H5	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H6-H8	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H9-H10	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H11	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H12	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20

3 CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS Y FORMA DE PAGO

En base a la propuesta urbanística generada por el Proyecto San Patricio, las modificaciones requeridas se enmarcan en los siguientes ámbitos:

1. Cambio de uso de suelo,
2. Aumento de edificabilidad.

En base a los datos declarados por el promotor en el Formulario Declarativo y en aplicación del artículo 9 de la Ordenanza Metropolitana No. 183, se ha procedido al Cálculo de Concesión Onerosa (COD) que debe pagar el proyecto San Patricio a favor del Municipio de Distrito Metropolitano de Quito.

3.1 Cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos (COD) por Cambio de Uso.- En base al literal a) del artículo No.9 de la Ordenanza Metropolitana No.183 que regula la Concesión Onerosa de Derechos en proyectos urbanísticos especiales (PUAE). El cambio en las asignaciones de uso de suelo conllevará simultáneamente la asignación de la o las zonificaciones de ocupación y/o edificabilidad requeridas por el proyecto, correspondientes al uso de suelo asignado, según lo establecido en el Anexo No. 3 de la citada ordenanza. En este sentido el proyecto San Patricio presenta los siguientes cambios:

1. Cambio de uso de suelo Múltiple (M) a uso de suelo Residencial Urbano 2 (RU2), con la asignación de zonificación A404-50, en los siguientes lotes: F5, F6, F7, F8, F9, F10, F11, F12, F13, F14, F21, F22, F23, F24, F25, F26, F27, F28, F29.
2. Cambio de uso de suelo Residencial Urbano1 (RU1) a uso de suelo Residencial Urbano 2 (RU2), con la asignación de zonificación A404-50, en los siguientes lotes: F1, F2, F3, F4, F15, F16, F17, F18, F19, F20, F30, F31, F32, F33, F34, F35, F36, F37, F38, F39, F40, F41, F42, G1, G2, G3, G4, G5, G6, G7, G8, G9, G10, G11, G12, G13, G14, G15, G16, G17, G18 y G 19.

Con la aplicación de la siguiente fórmula:

CODu = [(valor del terreno de llegada – valor del terreno de partida) x porcentaje de participación por suelo]

Donde:

- CODu = Concesión onerosa de derechos por cambio de clasificación y uso de suelo.

- Valor del terreno de llegada= (AIVA x Índice de revalorización) x AUV

Donde:

i) AIVA= Área de Intervención valorativa en suelo urbano (AIVAU) o rural (AIVAR áreas especiales), correspondiente a la clasificación de suelo vigente que tenga el proyecto.

ii) Índice de revalorización= Valor promedio de las AIVA de llegada (correspondiente a la clasificación y/o uso de suelo requeridas por el PUAE) dividido para el valor promedio de las AIVA de partida (correspondiente a la clasificación y uso de suelo vigentes en el PUOS), calculado para la Administración Zonal en la que se encuentra ubicado el proyecto, según lo establecido en los Anexos 1 y 2 de la presente ordenanza.

iii) AUV= Área útil vendible.

- Valor del terreno de partida = AIVA x AUV

Donde:

i) AIVA= Área de intervención valorativa en suelo urbano (AIVAU) o rural (AIVAR áreas especiales), correspondiente a la clasificación de suelo vigente que tenga el proyecto.

ii) AUV= Área útil vendible.

- Porcentaje de participación por suelo= Es el porcentaje de participación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito correspondiente al 20% de la revalorización del suelo derivada del cambio normativo de clasificación y/o uso de suelo operado mediante el PUAE.

Cuadro No. 08

Aplicación de la fórmula para el Cambio de uso de suelo

LO TE	tipo de cambio	SUPERFICIE (AUV)	AIVA	Índice de revalorización	Valor terreno de llegada	Valor terreno de Partida	Diferencia	Porcentaje 20%	Valor final
F1	RU1 a RU2	1.491,20	160	1	238.592,00	238.592,00	0	-	0
F2	RU1 a RU2	963,86	160	1	154.217,60	154.217,60	0	-	0
F3	RU1 a RU2	909,81	160	1	145.569,60	145.569,60	0	-	0

F4	RU1 a RU2	1.000,00	160	1	160.000,00	160.000,00	0	-	0
F5	Ma RU2	857,45	160	1	137.192,00	137.192,00	0	-	0
F6	Ma RU2	814,40	160	1	130.304,00	130.304,00	0	-	0
F7	Ma RU2	901,58	160	1	144.252,80	144.252,80	0	-	0
F8	Ma RU2	1.105,41	160	1	176.865,60	176.865,60	0	-	0
F9	Ma RU2	1.005,99	160	1	160.958,40	160.958,40	0	-	0
F10	Ma RU2	578,75	160	1	92.600,00	92.600,00	0	-	0
F11	Ma RU2	625,01	160	1	100.001,60	100.001,60	0	-	0
F12	Ma RU2	674,51	160	1	107.921,60	107.921,60	0	-	0
F13	Ma RU2	619,35	160	1	99.096,00	99.096,00	0	-	0
F14	Ma RU2	558,93	160	1	89.428,80	89.428,80	0	-	0
F15	RU1 a RU2	574,09	160	1	91.854,40	91.854,40	0	-	0
F16	RU1 a RU2	656,17	160	1	104.987,20	104.987,20	0	-	0
F17	RU1 a RU2	720,65	160	1	115.304,00	115.304,00	0	-	0
F18	RU1 a RU2	859,80	160	1	137.568,00	137.568,00	0	-	0
F19	RU1 a RU2	654,75	160	1	104.760,00	104.760,00	0	-	0
F20	RU1 a RU2	575,91	160	1	92.145,60	92.145,60	0	-	0
F21	Ma RU2	567,35	160	1	90.777,60	90.777,60	0	-	0
F22	Ma RU2	792,57	160	1	126.811,20	126.811,20	0	-	0
F23	Ma RU2	844,29	160	1	135.086,40	135.086,40	0	-	0
F24	Ma RU2	652,17	160	1	104.347,20	104.347,20	0	-	0
F25	Ma RU2	574,92	160	1	91.987,20	91.987,20	0	-	0
F26	Ma RU2	714,88	160	1	114.380,80	114.380,80	0	-	0
F27	Ma RU2	620,60	160	1	99.296,00	99.296,00	0	-	0
F28	Ma RU2	583,04	160	1	93.286,40	93.286,40	0	-	0
F29	Ma RU2	601,18	160	1	96.188,80	96.188,80	0	-	0
F30	RU1 a RU2	640,71	160	1	102.513,60	102.513,60	0	-	0

73

F31	RU1 a RU2	703,74	160	1	112.598,40	112.598,40	0	-	0
F32	RU1 a RU2	994,04	160	1	159.046,40	159.046,40	0	-	0
F33	RU1 a RU2	2.267,32	160	1	362.771,20	362.771,20	0	-	0
F34	RU1 a RU2	775,40	160	1	124.064,00	124.064,00	0	-	0
F35	RU1 a RU2	653,48	160	1	104.556,80	104.556,80	0	-	0
F36	RU1 a RU2	844,60	160	1	135.136,00	135.136,00	0	-	0
F37	RU1 a RU2	1.003,36	160	1	160.537,60	160.537,60	0	-	0
F38	RU1 a RU2	997,76	160	1	159.641,60	159.641,60	0	-	0
F39	RU1 a RU2	879,42	160	1	140.707,20	140.707,20	0	-	0
F40	RU1 a RU2	1.088,49	160	1	174.158,40	174.158,40	0	-	0
F41	RU1 a RU2	1.252,34	160	1	200.374,40	200.374,40	0	-	0
F42	RU1 a RU2	1.127,36	160	1	180.377,60	180.377,60	0	-	0
G6	RU1 a RU2	1.411,93	160	1	225.908,80	225.908,80	0	-	0
G7	RU1 a RU2	1.324,83	160	1	211.980,80	211.980,80	0	-	0
G8	RU1 a RU2	1.216,39	160	1	194.622,40	194.622,40	0	-	0
G9	RU1 a RU2	1.382,00	160	1	221.120,00	221.120,00	0	-	0
G1 1	RU1 a RU2	1.282,43	160	1	205.188,80	205.188,80	0	-	0
G1 2	RU1 a RU2	1.379,63	160	1	220.740,80	220.740,80	0	-	0
Pago de CODu									0

Debido a que los índices de revaloración de uso de suelo Múltiple a residencial urbano 2 y de Residencial Urbano 1 a residencial urbano 2, es uno (1) la fórmula no genera un valor a cobrar por concepto de Concesión Onerosa de Derechos por cambio de uso de suelo y la respectiva asignación de zonificación.

3.2 Cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos (COD) por Edificabilidad.- En base a los datos declarados por el promotor en el Formulario Declarativo y en aplicación del literal b), del artículo 9 de la Ordenanza Metropolitana No. 183, el valor de la COD correspondiente al incremento de edificabilidad que los promotores del PUAE San Patricio deberán cancelar al Municipio de Quito, se resume en el cuadro No. 9.

La compra de edificabilidad se realiza en los siguientes lotes: C1- C2, C3-C4, C5, C6-C7, C8, C9-C10, C11- C12, C13, C14, C14- C15, C16- C17, C19, C20, C22, C23, C24, C25, C26, E2, E5, E4, E6-E7.

Con la aplicación de la siguiente fórmula:

CODe= [(valor del terreno de llegada – valor del terreno de partida) x porcentaje de participación por edificabilidad]

Donde:

- CODe = Concesión onerosa de derechos por incrementos de edificabilidad.
- Valor de terreno de llegada= % de participación del terreno en la estructura de costos del proyecto x (COS TOTAL llegada x valor del m² construcción x factor de uso)

Donde:

- i) % de participación del terreno en la estructura de costos del proyecto: es la participación del terreno en la sumatoria de los costos directos más los costos indirectos del proyecto, siendo igual al 12%. Este porcentaje se obtiene del análisis estadístico de los precios de suelo y construcción para tipologías de edificación análogas a las de PUAE, obtenidas de la Dirección Metropolitana de Catastros del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
 - ii) COS TOTAL llegada: Es el coeficiente de ocupación de suelo total requerido por el PUAE.
 - iii) Valor del m² de construcción: Es el costo del m² de construcción tomado de la ordenanza de valoración catastral vigente.
 - iv) Factor de uso: es el factor respecto al uso constructivo al que se destinará la edificación en un determinado predio resultante del PUAE, en base a la ordenanza de valoración catastral vigente.
- Valor de terreno de partida= % de participación del terreno en la estructura de costos del proyecto x (COS TOTAL partida x valor del m² construcción x factor de uso)

Donde:

- i) % de participación del terreno en la estructura de costos del proyecto: es la participación del terreno en la sumatoria de los costos directos más los costos indirectos del proyecto, siendo igual al 12%. Este porcentaje se obtiene del análisis estadístico de los precios de suelo y construcción para tipologías de edificación análogas a las de PUAE, obtenidas de la Dirección Metropolitana de Catastros del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

- ii) **COS TOTAL de partida:** Es el coeficiente de ocupación de suelo vigente (establecido en el PUOS) que posee el predio en el cual se desarrolla el proyecto o aquel que corresponde al COS TOTAL asignado en el cambio de uso de suelo si previamente se aplicó la fórmula prevista en el literal a) del presente artículo.
 - iii) **Valor del m² de construcción:** Es el costo del m² de construcción tomado de la ordenanza de valoración catastral vigente. Para determinar este costo, se tomará el parámetro correspondiente al número de pisos de partida, es decir el correspondiente al número de pisos establecidos en el PUOS vigente para el predio en el cual se desarrolla el proyecto.
 - iv) **Factor de uso:** es el factor respecto al uso constructivo al que se destinará el proyecto, en base a la ordenanza de valoración catastral vigente.
- **Porcentaje de participación por edificabilidad=** Es el porcentaje de participación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito correspondiente al 18% de la revalorización del suelo derivada del incremento de edificabilidad operada mediante el PUAE.

Para los proyectos hoteleros, de servicios turísticos, industriales y de equipamientos privados, se aplicará al valor resultante de las fórmulas contenidas en el presente artículo, un factor de ajuste igual a 0,7.

Cuadro No. 09
Aplicación de la fórmula para la compra de edificabilidad

Cálculo del Valor del terreno de llegada

PROYECTO	USO	AREA LOTE	COS PB	AREA COS PB	N. PISOS	PISOS ADICIONALES	COS TOTAL	AREA CONSTRUCCIÓN LLEGADA	Valor m2 construcción neutro	Factor de uso	Valor m2 por uso	Valor de la construcción cdti	Valor del terreno de llegada (Peso del terreno de llegada al 12%)
C1-C2	OFICINAS	4 881,04	35,00	1 708,36	13	7	455	22 208,73	1262	1,72	2170,64	48 207 162,03	5 784 859,44
C3-C4	OFICINAS	3 882,54	35,00	1 358,89	13	7	455	17 665,56	1262	1,72	2170,64	38 345 564,55	4 601 467,76
C5	OFICINAS	4 247,41	40,00	1 698,96	8	2	320	13 591,71	1112	1,72	1912,64	25 986 052,04	3 119 526,24

C6-C7	OFICINAS	4.062,20	35,00	1.421,77	8	2	280	11.374,16	1112	1,72	1912,64	21.754.673,38	2.610.560,81
C8	OFICINAS Y PARKING	4.643,36	35,00	1.625,18	8	2	280	13.001,41	1112	1,72	1912,64	24.867.013,00	2.984.041,56
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5.265,26	35,00	1.842,84	13	7	455	23.956,93	1262	1,72	2170,64	52.001.877,05	6.240.225,25
C11- C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	35,00	1.658,11	12	6	420	19.897,33	1262	1,72	2170,64	43.189.944,73	5.182.793,37
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	35,00	819,69	13	7	455	10.655,92	1262	1,72	2170,64	23.130.161,85	2.775.619,42
C14	ORCINAS	3.900,81	35,00	1.365,28	13	7	455	17.748,69	1262	1,72	2170,64	38.526.006,69	4.623.120,80
C14- C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	50,00	3.828,39	10	4	500	38.283,85	1262	1,37	1728,94	66.190.479,62	7.942.857,55
C16- C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	50,00	3.169,56	10	4	500	31.695,55	1262	1,37	1728,94	54.799.704,22	6.575.964,51
C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.243,56	50,00	1.121,78	7	1	350	7.852,46	1112	1,37	1523,44	11.962.751,66	1.435.530,20
C20	HOTEL	5.315,83	40,00	2.126,33	8	2	320	17.010,66	1368	2,07	2831,76	48.170.095,23	5.780.411,43
C22	COMERCIO Y OFICINAS	2.177,12	50,00	1.088,56	7	1	350	7.619,92	1112	1,37	1523,44	11.608.490,92	1.393.018,91
C23	Medicina ambulatoria (clínica)	8.871,19	45,00	3.992,04	6	0	270	23.952,21	1112	2,04	2268,48	54.395.116,15	6.520.213,94
C24	Residencia	6.217,47	45,00	2.797,86	9	3	405	25.180,75	1112	1	1112	28.000.997,89	3.360.119,75
C25	Residencia	4.536,80	45,00	2.041,56	10	4	450	20.415,60	1262	1	1262	25.764.487,20	3.091.738,46

C26	Residencia	4.590,28	45,00	2.065,63	10	4	450	20.656,26	1262	1	1262	26.068.200,12	3.178.184,01
E2	Residencia	3.377,11	40,00	1.350,84	12	6	480	16.210,13	1262	1	1262	20.457.181,54	2.454.861,78
E5	Residencia	3.493,73	30,00	1.048,12	12	6	360	12.577,43	1262	1	1262	15.872.714,14	1.904.715,70
E4	Residencia	3.503,29	30,00	1.050,99	12	6	360	12.611,84	1262	1	1262	15.916.147,13	1.909.937,66
E6-E7	Residencia	5.942,36	40,00	2.376,94	12	6	480	28.523,33	1262	1	1262	35.996.439,94	4.319.572,79

Cálculo del Valor del terreno de Partida

PROYECTO	PARTIDA										
	USO	AREA LOTE	Altura de construcción vigente	Construcción vigente	Valor m2	Factor de uso	Valor m2 uso	Valor de la construcción otvd	Valor del terreno de partida (Peso del terreno de partida al 12%)		
C1-C2	OFICINAS	4.881,04	6,00	11.714,50	1112	1,72	1912,64	72.405.613,63	2.688.673,64		
C3-C4	OFICINAS	3.882,54	6,00	9.318,10	1112	1,72	1912,64	17.822.163,13	2.138.659,58		
C5	OFICINAS	4.247,41	6,00	10.193,78	1112	1,72	1912,64	19.497.039,03	2.339.644,68		
C6-C7	OFICINAS	4.062,20	6,00	9.749,28	1112	1,72	1912,64	18.646.862,90	2.237.623,55		
C8	OFICINAS Y PARKING	4.643,36	6,00	11.144,06	1112	1,72	1912,64	21.314.582,57	2.557.749,91		
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5.265,26	6,00	12.636,62	1112	1,72	1912,64	24.169.312,53	2.900.317,50		

C11-C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	6,00	11.369,90	1112	1,72	1912,64	21.746.533,19	2.609.583,98
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	6,00	5.620,70	1112	1,72	1912,64	10.750.383,30	1.290.046,00
C14	OFICINAS	3.900,81	6,00	9.361,94	1112	1,72	1912,64	17.906.028,57	2.148.723,43
							0		
C14-C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	6,00	18.376,25	1112	1,37	1523,44	27.995.111,25	3.359.413,35
C16-C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	6,00	15.213,86	1112	1,37	1523,44	23.177.408,97	2.781.289,08
							0		
C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.243,56	6,00	5.384,54	1112	1,37	1523,44	8.203.029,71	984.363,57
C20	HOTEL	5.315,83	6,00	12.757,99	1368	2,07	2831,76	36.127.571,43	4.335.308,57
C22	COMERCIO Y OFICINAS	2.177,12	6,00	5.225,09	1112	1,37	1523,44	7.960.108,06	955.212,97
							0		
C23	Medicina ambulatoria (clinica)	8.871,19	6,00	21.290,85	1112	2,04	2268,48	48.297.881,02	5.795.745,72
C24	Residencia	6.217,47	6,00	14.921,93	1112	1	1112	16.593.183,94	1.991.182,07
							0		
C25	Residencia	4.536,80	6,00	10.888,32	1112	1	1112	12.107.811,84	1.452.937,42
C26	Residencia	4.590,28	6,00	11.016,67	1112	1	1112	12.250.539,26	1.470.064,71
			6,00				0		
E2	Residencia	3.377,11	6,00	8.105,06	1112	1	1112	9.012.831,17	1.081.539,74

E5	Residencia	3.493,73	6,00	8.384,95	1112	1	1112	9.374.066,62	1.118.887,99
E4	Residencia	3.503,29	6,00	8.407,90	1112	1	1112	9.349.580,35	1.121.949,64
E6-E7	Residencia	5.942,36	6,00	14.261,66	1112	1	1112	15.858.970,37	1.903.076,44

Diferencia y Cálculo de COD e

PROYECTO	USO	AREA LOTE	Peso del terreno de llegada al 12%	Peso del terreno de partida al 12%	DIFERENCIA	18% CAPTURA	% Actividades x ciclo económico	Valor final
C1-C2	OFICINAS	4.881,04	5.784.859,44	7.688.673,64	3.096.185,81	557.313,45		\$ 557.313,45
C3-C4	OFICINAS	3.882,54	4.601.467,76	2.138.659,58	2.462.808,18	443.305,47		\$ 443.305,47
C5	OFICINAS	4.247,41	3.119.526,24	2.339.644,68	779.881,56	140.378,68		\$ 140.378,68
C6-C7	OFICINAS	4.062,20	2.610.560,81	2.237.623,55	372.937,26	67.128,71		\$ 67.128,71
C8	OFICINAS Y PARKING	4.643,36	2.984.041,56	2.557.749,91	426.291,65	76.732,50		\$ 76.732,50
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5.265,26	6.240.225,25	2.900.317,50	3.339.907,74	601.183,39		\$ 601.183,39
C11-C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	5.182.793,37	2.609.583,98	2.573.209,39	463.177,69		\$ 463.177,69
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	2.775.619,42	1.290.046,00	1.485.573,43	267.403,22		\$ 267.403,22
C14	OFICINAS	3.900,81	4.623.120,80	2.148.723,43	2.474.397,37	445.391,53		\$ 445.391,53
C14-C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	7.942.857,55	3.359.413,35	4.583.444,20	825.019,96		\$ 825.019,96
C16-C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	6.575.964,51	2.781.289,08	3.794.675,43	683.041,58		\$ 683.041,58

C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.243,56	1.435.530,20	984.363,57	451.166,63	81.209,99		\$	81.209,99	
C20	HOTEL	5.315,83	5.780.411,43	4.335.308,57	1.445.102,86	260.118,51	70%	\$	182.082,96	
C22	COMERCIO Y OFICINAS	2.177,12	1.393.018,91	955.212,97	437.805,94	78.805,07		\$	78.805,07	
C23	Medicina ambulatoria (clínica)	8.871,19	6.520.213,94	5.735.745,72	724.468,22	130.404,28	70%	\$	91.283,00	
C24	Residencia	6.217,47	3.360.119,75	1.991.182,07	1.368.937,67	246.408,78		\$	246.408,78	
C25	Residencia	4.536,80	3.091.738,46	1.452.937,42	1.638.801,04	294.984,19		\$	294.984,19	
C26	Residencia	4.590,28	3.128.184,01	1.470.064,71	1.658.119,30	298.461,47		\$	298.461,47	
E2	Residencia	3.377,11	2.454.861,78	1.081.539,74	1.373.322,04	247.197,97		\$	247.197,97	
E5	Residencia	3.493,73	1.904.725,70	1.118.887,99	785.837,70	141.450,79		\$	141.450,79	
E4	Residencia	3.503,29	1.909.937,66	1.121.949,64	787.988,01	141.837,84		\$	141.837,84	
E6-E7	Residencia	5.942,36	4.319.572,79	1.903.076,44	2.416.496,35	434.969,34		\$	434.969,34	
Valor por concepto de COD por edificabilidad									\$	6.808.767,57

El valor que el proyecto San Patricio deberá cancelar a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por concepto de Concesión Onerosa de Derechos por Venta de Edificabilidad es de seis millones ochocientos ocho mil setecientos sesenta y siete dólares con cincuenta y siete centavos (\$ **6.808.767,57**).

CONCLUSIÓN.-

En virtud de lo expuesto la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda emite criterio técnico favorable para la aprobación del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "San Patricio"

Atentamente;



Arq. José Luis Barros
Secretario de Territorio Hábitat y Vivienda (S)

Adjunto los respectivos Anexos

Acción	Responsable	Sigla/Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por	Arq. P. Macanchi	DMPPS	14.06.2018	
Revisado por	Arq. V. Tapia	DMPPS	14.06.2018	<i>28</i>

PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTONICO ESPECIAL SAN PATRICIO.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Proyecto San Patricio se implanta en una superficie de 543.155,72 m², la cual se encuentra ubicada en un terreno con Clasificación de **Suelo Urbano**, atravesada por la principal vía de conexión entre Quito y el valle de Cumbayá, Tumbaco y Puenbo en sentido este-oeste, y por la Vía Colectora del Escalón Lumbisí, en sentido norte – sur.

La regulación actual asigna una forma de Ocupación de Suelo (**Z**) **Áreas de Promoción** y su Uso Principal es (**M**) **Múltiple y Residencial (R1)** permitiendo la aplicación de una propuesta urbana que se enmarca en la categoría de Proyecto Urbano Arquitectónico Especial.

Plantea la generación de una micro-centralidad urbana, con servicios corporativos, comerciales, residenciales y de equipamiento, complementaria a la centralidad Cumbayá, bajo un nuevo modelo de desarrollo urbano ajustándose a la política de generación de múltiples centralidades establecido en el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial sancionado mediante ordenanza metropolitana No. 041 de 22 de febrero del 2015.

El proyecto plantea una distribución de Uso de Suelo, de acuerdo a un análisis urbano en relación al nuevo sistema vial implantado en el sector, donde se ubica un uso Administrativo y Comercial con edificaciones de mayor altura con su frente hacia la Ruta Viva, funcionando como barrera física, protegiendo de contaminación y ruido a las zonas Residenciales y Turísticas, ubicados hacia el sector de menor densidad.

La construcción de **la vía Arterial de Ruta Viva**, activa el potencial de desarrollo del eje de conexión entre la ciudad y el valle oriental del DMQ, por medio de la accesibilidad e integración de sectores urbanos de baja densidad, para generar espacios urbanos dedicados para actividades y servicios necesarios para la población de los valles.

El dinamismo que se genera por medio de la accesibilidad a estos sectores, permite el implantar infraestructura y redes de servicios para el desarrollo planificado, ordenado y adecuado para un crecimiento urbano que mejore las condiciones de los habitantes y visitantes del sector.

Los usos internos del proyecto se ubican alrededor de un **Centro Urbano de servicios y comercios**, generando un importante atractivo turístico y de entretenimiento, en el cual convergen todos los ejes viales, vías peatonales y ciclo vías desde las zonas residenciales. El equipamiento urbano se distribuye como parte de una red de espacios públicos, ubicándose de manera balanceada en todo el proyecto. **El uso para las áreas de equipamiento público**

será definido en conjunto con técnicos del Municipio, para ubicar los usos de acuerdo a las necesidades del sector.

El proyecto aportara a la ciudad con el mantenimiento y conservación de áreas de bosque y quebradas colindantes con el proyecto, incorporándolos a una red verde que se distribuye por todas las áreas abiertas, públicas y privadas.

Como parte del equipamiento, se incorporan estaciones de transporte público en varios puntos de conexión con vías públicas, facilitando el acceso hacia todas las áreas del proyecto. De igual manera se ubican áreas para equipamiento público, los cuales podrán incluir una guardería, una Unidad de Policía Comunitaria (UPC), bomberos, una iglesia y un área destinada para el enlace de servicios básicos con las redes existentes de energía y comunicaciones.

Se aporta a la ciudad con un planteamiento urbanístico que pone como prioridad al peatón y al ciclista, con amplias áreas verdes, caminerías y ciclo vías. **El concepto de implantación de las edificaciones se reduce a un promedio de 35% de ocupación en planta baja**, permitiendo un espacio a nivel de mayor amplitud, generando amplias aceras y jardines en el contorno de los proyectos arquitectónicos, convirtiendo los espacios abiertos en áreas atractivas para la circulación y esparcimiento de los habitantes y visitantes de manera segura y saludable. Los ejes peatonales convergen en plazas y parques de acceso público, donde se implantan elementos de equipamiento y mobiliario urbano, adecuados con jardines y fuentes de agua, que convertirán a estos puntos de encuentro en sitios de descanso y recreación dentro de un entorno urbano con un importante vínculo con la naturaleza del sector.

La contribución académica que este proyecto brinda a la ciudad, se enmarca en el aspecto de investigación y nuevas técnicas innovadoras para el desarrollo urbano. Dentro de la fase de planificación y construcción.

El aporte urbanístico logrado en la planificación y diseño del proyecto, contribuye con el mejoramiento de la imagen urbana y ornato a la ciudad y al sector, al incorporar al conjunto inmobiliario, importantes elementos urbanos como parques culturales temáticos, plazas de reunión y esparcimiento, bosques y jardines combinados con elementos arquitectónicos de diseño vanguardista de alta tecnología y esencia contemporánea.

La calidad en el espacio de trabajo dentro de un entorno de calidad natural y urbana, favorece a una mayor concentración y productividad por parte de los usuarios de esta infraestructura. La proximidad de las áreas residenciales hacia los lugares de trabajo, influye positivamente permitiendo a los usuarios llegar a sus sitios de trabajo más descansados y motivados para un mejor desempeño en sus labores.

Consolida de manera planificada el crecimiento urbano, centralizando la infraestructura y servicios que actualmente se encuentra dispersa por el valle de Cumbayá. La ocupación de un espacio que genera un vacío urbano en el sector, se convierte en un polo de atracción de múltiples actividades que benefician al dinamismo comercial y administrativo, que junto con la consolidación de los sectores residenciales vecinos, se complementan de manera efectiva y funcional. **Como elemento fundamental, el proyecto promueve infraestructura hotelera y turística, actualmente carentes en el sector.**

La ubicación de esta nueva infraestructura, alivia de manera importante, la necesidad de los habitantes del valle oriental de Quito, de ingresar a la zona céntrica de la ciudad para realizar sus actividades laborales y comerciales, a través de la generación de nueva oferta inmobiliaria para empresas que necesitan estar cerca de nuevos polos de desarrollo como el aeropuerto. Esta oportunidad tendrá una incidencia importante en la reducción de viajes y tráfico vehicular en las vías de ingreso a la ciudad, aportando a la productividad y calidad de vida de los habitantes de Quito.

Las áreas verdes públicas se distribuyen dentro del proyecto, de manera balanceada, para proveer de espacios verdes como mitigación al impacto del desarrollo urbanístico y reforzando las áreas naturales que requieren un tratamiento ambiental específico.

ORDENANZA ESPECIAL N°

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Visto el Informe No _____ del __ de mayo de 2018, de la Comisión de Uso de Suelo del Concejo Metropolitano de Quito.

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 1 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, en concordancia con el artículo 266 del mismo cuerpo normativo determinan que: *“Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la Ley: “1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural; y, 2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón”;*

Que, el literal f) del artículo 54 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), en concordancia con el literal f) del artículo 84 del mismo cuerpo normativo, establece que es función del gobierno autónomo descentralizado municipal entre otras: *“... f) Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiaridad, participación y equidad...”;*

Que, los literales a) y x) del artículo 57 del COOTAD en concordancia con los literales a) y v) del artículo 87 del COOTAD establecen que son competencias del Concejo Metropolitano entre otras: *“...a) El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones; (...); x) “Regular y controlar el uso del suelo en el territorio del distrito metropolitano de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra...”;*

Que, el artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá, entre otras, con las finalidades de regular el uso y la adecuada ocupación del suelo;

Que, el artículo 26 de la Ordenanza Metropolitana No.172, sancionada el 30 de diciembre de 2011, que establece el régimen administrativo del suelo para el Distrito Metropolitano de Quito, dispone que *los proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales son instrumentos de planificación urbanística arquitectónica de iniciativa pública o privada susceptibles de implementarse en predios que reúnan características específicas, podrán contar con determinaciones de ocupación y edificabilidad diferentes a las establecidas en el PUOS, siempre que constituyan aportes urbanísticos que mejoren las contribuciones de áreas*

verdes y espacios públicos, la imagen urbana y el paisaje, y contribuyan al mantenimiento de las áreas naturales;

Que, el artículo 5 de la ordenanza metropolitana 183 establece que: *Cuando el lote donde se prevea desarrollar un PUAE cuente con asignación de zonificación especial (ZC), la línea base de asignación urbanística que servirá para calcular los excedentes o cambios demandados por el proyecto, será aquella de las asignaciones de la zonificación de los lotes circundantes al proyecto, prevaleciendo aquella que contenga el mayor coeficiente de ocupación del suelo total. En caso de que los predios circundantes inmediatos no posean datos de asignación de zonificación y uso de suelo, se utilizará como zonificación base aquella localizada a la distancia más cercana al predio;*

Que, el artículo 9 de la ordenanza metropolitana 183 establece que: *La determinación del monto a pagar, correspondiente a la concesión onerosa de derechos de clasificación, uso y zonificación, que los propietarios, apoderados y/o promotores del PUAE deberán realizar a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, corresponderá a la aplicación secuencial de las siguientes fórmulas, según corresponda, en función de los requerimientos de cada PUAE: (...)*

a) Cambio en la clasificación y/o uso de suelo.- La cuantía del valor a pagar por la concesión onerosa se determinará por cada m² de área útil vendible (AUV), sujeto a cambio en la clasificación y/o el uso de suelo, según lo requerido por el proyecto.

El cambio en las asignaciones de clasificación y/o uso de suelo conllevará simultáneamente la asignación de la o las zonificaciones de ocupación y/o edificabilidad requeridas por el proyecto, correspondientes al uso de suelo asignado, según lo establecido en el Anexo No. 3 Asignación de zonificaciones en base al uso de suelo, de la presente ordenanza.

La determinación de los valores a pagarse, correspondientes al cambio en la clasificación y/o uso suelo, se realizará a través de la aplicación de la siguiente fórmula:

CODu = [(valor del terreno de llegada – valor del terreno de partida) x porcentaje de participación por suelo]

b) Venta de edificabilidad.- La cuantía del valor a pagar por la concesión onerosa se determinará por cada m² de Área Neta de construcción Excedente (ANE), requerida por el PUAE, sobre el COS Total asignado en el PUOS. Este excedente podrá operar tanto en aumento del COS PB como en el COS TOTAL pudiéndose incrementar la huella del edificio como el número de pisos.

Cuando un PUAE requiera de cambios en la clasificación y/o uso de suelo, el incremento de edificabilidad operará únicamente sobre el excedente de coeficientes requeridos por el PUAE que no hayan sido Satisfechos por el cambio del uso de suelo previsto en el literal a) del presente artículo.

Fórmula: CODE= [(valor del terreno de llegada — valor del terreno de partida) x porcentaje de participación por edificabilidad] Donde: CODE = Concesión onerosa de derechos por incrementos de edificabilidad.

Para los proyectos hoteleros, de servicios turísticos, industriales y de equipamientos privados, se aplicará al valor resultante de las fórmulas contenidas en el presente artículo, un factor de ajuste igual a 0,7;

- Que, el literal c) del artículo No. 3 de la resolución de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda No. 012 del 18 de diciembre de 2017, permite la implantación de un Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial en lotes individuales o agrupados con o sin integración parcelaria, que cumplan independientemente con la superficie mínima establecida, o; en predios que sin ser colindantes, se presenten bajo un esquema integrado de planificación urbana y de gestión, siempre y cuando cada lote cumpla con la superficie mínima referida en el literal a del presente artículo.
- Que, el proyecto urbanístico arquitectónico especial denominado “San Patricio” cumple con todas las condiciones y requisitos establecidos en el artículo 26 de la Ordenanza Metropolitana No. 172 que establece el Régimen Administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito y en las Resolución de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda No.012 del 18 de diciembre de 2017.
- Que, la norma técnica de valoración de los bienes inmuebles urbanos y rurales del Distrito Metropolitano de Quito, señala que *para determinar el valor base del terreno se definirán áreas homogéneas que se denominan polígonos o áreas de intervención valorativas (AIVA) de acuerdo a la delimitación del suelo urbano, para lo cual se utilizaran los criterios y consideraciones señalados en esta norma:*
- Que, el proyecto urbanístico arquitectónico especial (PUAE) objeto de regulación a través de la presente Ordenanza aporta a la consolidación del Distrito Metropolitano de Quito, mediante la ocupación de lotes vacantes, fortaleciendo el modelo territorial de centralidades urbanas con proyectos que contienen usos mixtos y la provisión de espacios públicos para la ciudadanía, en los que se promoverán los encuentros y la interacción social;
- Que, el proyecto objeto de la presente Ordenanza constituye un innovador aporte al Distrito Metropolitano de Quito generando una subcentralidad de 54 hectáreas aproximadamente, constituyéndose en un proyecto moderno, autosustentable y pionero en el desarrollo de conceptos urbanísticos, y que promoverá el desarrollo económico en el sector de los valles de Cumbayá y Tumbaco como zonas de influencia del nuevo Aeropuerto de Quito y de la ciudad;
- Que, siguiendo el lineamiento de cambio de matriz productiva, reactivación y desarrollo turístico en el país, temas en los que está empeñado el Gobierno Nacional así como el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la implementación del proyecto San Patricio es fundamental para la ciudad y el país, incrementando la capacidad hotelera, infraestructura turística, residencial con parques lineales y de recreación, lo que permitirá a la ciudad aumentar la oferta de servicios turísticos, creando nuevas fuentes de trabajo, generando desarrollo económico y productivo;
- Que, mediante oficio No. SM-00678 del 21 de abril del 2014 y SM-00817 del 14 de mayo del 2014, la Secretaría de Movilidad emitió informe técnico, de aprobación del proyecto

especial a nivel de urbanización y plan masa; y mediante oficio No. SM-0667 del 19 de abril del 2018, la Secretaría de Movilidad emitió el Informe técnico favorable a la actualización al Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas de Mitigación;

Que, mediante oficio No. SA-POL-4475 con fecha 25 de junio del 2015, la Secretaria de Ambiente emite el Informe Técnico de Viabilidad para el Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio, cumpliendo con todos los requerimientos establecidos por la Secretaria de Ambiente.

Que, la Mesa Técnica conformada por las Secretarías Generales de Planificación y Coordinación Territorial y Participación Ciudadana; Secretarías de Territorio, Hábitat y Vivienda, Ambiente, Desarrollo Productivo y Movilidad en sesión del día 07 de octubre del 2014 resolvió emitir **criterio técnico viable** para el Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial denominado “San Patricio”; la cual consta en el oficio No. STHV-DMPPS-4739 del 10 de noviembre del mismo año;

Que, el promotor incorporó las observaciones realizadas por la Mesa Técnica del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en el Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial denominado “San Patricio”. Estas observaciones fueron aceptadas mediante oficio expediente No. STHV-DMPPS 004739 del 10 de noviembre del 2014;

Que, en virtud del artículo 12 de la Ordenanza Metropolitana 183 que establece que la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda es la entidad responsable del cálculo para determinar el valor de la concesión onerosa de derechos (COD) y de la disposición transitoria segunda de la misma Ordenanza que establece que la STHV incorporará los formularios declarativos requeridos para el cálculo de la concesión onerosa de derechos, el promotor ha completado y presentado el formulario declarativo para el cálculo de la COD para el PUAE San Patricio.

Que, mediante oficio No. STHV-DMPPS-..... del 00 de 00 del, la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda emitió informe técnico favorable para que el Proyecto Especial San Patricio sea enviado a la Comisión de Suelo y mediante oficio No..... La Comisión de Suelo aprobó el Proyecto Especial San Patricio;

Que, en la sesión de Consejo Metropolitano de (fecha), se realizaron observaciones sobre el proyecto San Patricio, las mismas que la Comisión de Uso de Suelo procedió a receptor y sistematizar en (No.) sesiones extraordinarias, con (fechas) a partir de las cuales los promotores y la secretaria de territorio hábitat y vivienda incorporaron las observaciones realizadas en dichas instancias, según expresado en el oficio No.de la STHV.

Que, mediante oficio expediente No. de... de..... De 2018, la Procuraduría Metropolitana emitió criterio legal favorable a las regulaciones contenidas en la presente Ordenanza;

En ejercicio de las atribuciones constantes en el numeral 1 de los artículos 240 y 264 de Constitución de la República del Ecuador; 54 y 57 letras a) y x) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, artículo 26 de la Ordenanza Metropolitana No. 172,

EXPIDE LA SIGUIENTE:

**ORDENANZA DEL PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL
"SAN PATRICIO"**

**CAPÍTULO I
CONSIDERACIONES GENERALES**

Artículo 1.- Objeto. - Establecer las regulaciones aplicables en materia de uso de suelo y zonificación del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio, que contempla la generación de un proyecto especial con uso de suelo múltiple, que incluye áreas residenciales, espacios turísticos, comerciales y de oficinas, así como equipamientos públicos y privados localizados alrededor de un nuevo subcentro urbano. El proyecto contempla igualmente la dotación de servicios públicos, planificación y dotación de infraestructura de movilidad, áreas verdes de uso público, áreas de recreación y deporte y plazas de atractivo turístico para la ciudad.

Artículo 2.- Ubicación, áreas, estado de propiedad y linderos. - Se ubica en el sector de San Patricio de Cumbayá, del Distrito Metropolitano de Quito, entre las vías Ruta Viva y Prolongación del Escalón Lumbisí (calle Francisco Lamifña).

El Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio se edificará en los lotes con números de predio No. 3672119, 3672120, 3672121, de propiedad de la empresa Urbanizadora Málaga S. A. que en su conjunto suman una superficie de 543.155,72 m², y cuyo cuadro de linderos se detalla en el Cuadro No. 1, descrito a continuación:

Cuadro No. 1.- Linderos

Predio	3672119	NORTE	Av. Ruta Viva	428,9
Clave	10013-04-002	SUR	Quebrada	351,66
Area	228.653,90	ESTE	Quebrada	692,37
		OESTE	Calle Cabo Segundo Alfonso Lamiña Chiguano	713,96

Predio	3672121	NORTE	Av. Ruta Viva	260,33
Clave	10112-04-005		Calle Rio Santiago	480,44
Area	302.952,37	SUR	Calle General Eloy Alfaro	449,46
			Calle Rio Taura	360,11
Area	302.952,37	ESTE	Calle Rio Naranjal	365,7
			Quebrada	474,03
			Calle Cabo Segundo Alfonso Lamiña Chiguano	522,26
Area	302.952,37	OESTE	Propiedad de Morillo Batlle Jaime Andres y Quebrada	438,08
			Propiedad de Sociedad Salesiana en el Ecuador	309,2
			Calle Rio Cayapas	180,16
			Calle General Eloy Alfaro	354,04

Predio	3672120	NORTE	Quebrada	215,71
Clave	10213-04-003		Propiedad Horizontal Bosque San Antonio	125,06
Area	11.549,45	SUR	Av. Ruta Viva	315,5
		ESTE	Termina en vértice	
		OESTE	Termina en vértice	

La conformación y ubicación de los lotes se encuentran en el **Plano N ° 1. Plano de Conformación** del Anexo I de la presente ordenanza.

Artículo 3.- Asignación de zonificación en el área de promoción.- De conformidad con lo establecido en el artículo No. 65 literal f) de la Ordenanza Metropolitana No. 172 que establece el Régimen Administrativo del Suelo en el DMQ, la cual señala que: “ En predios esquineros que tengan dos o más zonificaciones, podrán acogerse a cualquiera de ellas respetando los retiros correspondientes a cada vía en sus respectivos frentes, salvo el caso de tipología sobre línea de fábrica que no será aplicable sobre ejes con retiros frontales”.

En los lotes con predio No. 3672119 y No. 3672121, al ser esquineros y poseer dos zonificaciones, en aplicación de la normativa descrita en el párrafo anterior, la línea base de asignación urbanística en la zonificación con área de promoción es la A1006-40, esta zonificación también se utilizará para calcular los excedentes de edificabilidad demandados por el PUAE San Patricio.

Artículo 4.- Objetivo General. - El objetivo del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio, es aportar a la consolidación de la subcentralidad de Cumbayá, según lo definido en Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial sancionado mediante Ordenanza Metropolitana No. 041, de 22 de febrero del 2015.

El PUAE San Patricio se estructurará con un carácter de subcentro polifuncional complementario a la centralidad de Cumbayá, a partir de un núcleo que conforma un nuevo centro urbano. Para contribuir al esfuerzo de consolidación urbana de Cumbayá, el Proyecto prevé el desarrollo de infraestructura y facilidades de movilidad para su adecuada integración con en el sistema de transporte público, así como para garantizar la movilidad peatonal, en bicicleta y vehicular. De igual manera, contempla el desarrollo de la red de infraestructura de servicios básicos requerida por el desarrollo urbano proyectado por el PUAE.

Artículo 5.- Objetivos Específicos. -

1. Aportar a los objetivos del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial en lo concerniente a la consolidación de las centralidades urbanas a escala metropolitana y a escala zonal, a través de la consolidación y densificación de un área urbana y la constitución de una red de equipamientos que garanticen el acceso a servicios en el sector sur de la parroquia;
2. Desarrollar un nuevo centro urbano que incluya vivienda, equipamientos, actividad comercial y empresarial, infraestructura turística y recreativa alrededor de plazas y espacios verdes de acceso público. La concepción múltiple del Proyecto permitirá generar un territorio polifuncional que permita a los usuarios ejercer todas sus actividades en un subcentro urbano mixto y compacto;
3. Promover el desarrollo turístico en el Distrito Metropolitano de Quito, aportando a la política de desarrollo productivo de la ciudad, a través de una oferta de servicios y equipamientos turísticos de clase mundial;
4. Promover el dinamismo económico en el sector, generando plazas de trabajo y oportunidades laborales relacionadas con la actividad turística a largo plazo; y,
5. Fortalecer los espacios naturales del sector, por medio de elementos que fortalezcan la red verde urbana con el entorno existente y proteger la calidad de aire característico del valle.

Artículo 6.- Condiciones Urbanísticas Específicas. - El Proyecto contemplará las siguientes condiciones específicas:

- a) Usos: Los usos de suelo principales son Múltiple (M), Residencial Urbano 1 (RU1), Residencial Urbano 2 (RU2), Equipamiento (EQ) y Protección Ecológica (PE) y usos complementarios según lo definido en la presente Ordenanza;
- b) Entorno: Espacios públicos y espacios privados de uso público integrados mediante áreas verdes, parques y aceras, enteramente accesibles al público, según la implantación general del Proyecto. La composición de espacios públicos y áreas verdes públicas y privadas se encuentra en el **Plano N° 2. Plano de Composición** del Anexo I de la presente ordenanza.

Artículo 7.- Condiciones Urbanísticas Complementarias. - El Proyecto contemplará las siguientes condiciones urbanísticas complementarias:

- a) Integración urbanística con el contexto y entorno urbano, así como las soluciones de integración a la red vial u otras requeridas para asegurar su adecuada conexión con el sistema urbano circundante;
- b) Equipamientos y áreas verdes de uso y dominio público según lo establecido en la normativa nacional y metropolitana vigente de acuerdo con el **Plano N° 3. Equipamientos y Áreas verdes públicas** contenido en el Anexo I de la presente ordenanza.

- c) Áreas privadas afectadas al uso público, accesibles sin restricciones, garantizando el acceso universal e incondicional. Estas áreas formarán parte de las áreas comunales privadas de los edificios, sin que los futuros propietarios puedan cambiar las condiciones de accesibilidad y uso establecidos en la presente Ordenanza de acuerdo con el **Plano N° 4. Áreas privadas afectadas al uso público** contenido en el Anexo I de la presente ordenanza. Estas áreas estarán complementadas con usos de comercios y servicios en las plantas bajas, su horario de accesibilidad será irrestricta, impidiéndose el uso de barreras físicas, portones o garitas;
- d) Incorporación de ciclovías y una red de circulación peatonal que se complementa con áreas verdes públicas y áreas privadas de acceso público;
- e) Dotación de servicios y equipamiento urbano.

Artículo 8.- Sectores de Planificación. - El Proyecto prevé una estructura urbana compuesta por 8 sectores que se encuentran detallados en el **Plano N° 05. Sectores de Planificación**, contenido en el Anexo I de la presente ordenanza, de los cuales resultarán 106 lotes individuales, además de los lotes correspondientes a los equipamientos y áreas verdes públicas, según lo detallado en el Cuadro No. 2 Área de Lotes, Superficies y Linderos.

Artículo 9.- Descripción de Sectores de Planificación. - Los 8 sectores de planificación del PUAE San Patricio se definen de la siguiente forma:

Sector A.- Ubicado en el extremo norte del predio, destinado para la implantación de Equipamiento religioso privado, compatible con la zonificación y uso de suelo vigente, en 1 lote individual con accesibilidad directa desde vía Colectora.

Sector B.- Ubicado en la zona nor occidental de predio, destinado a uso Múltiple, principalmente comercial, con accesibilidad directa desde la Ruta Viva y desde la Av. Alfonso Lamíña.

Sector C.- Zona central del PUAE, destinada para la implantación de edificaciones de uso múltiple, entre los cuales se contará con oficinas, hoteles, equipamiento médico privado, residencia y comercio. En esta se ubicará la mayor densidad y concentración de servicios e infraestructura del proyecto con una nueva red vial, generando conectividad hacia las vías principales de acceso.

Sector D.- Ubicado al extremo sur del predio, destinada a uso múltiple, contempla comercio, oficinas y equipamiento deportivo privado. Esta zona colinda con la quebrada Auqui y contará con accesos desde la Av. Alfonso Lamíña de manera directa.

Sector E.- Ubicada frente a la Av. Alfonso Lamíña, destinada para uso múltiple, principalmente hotelero y residencial, el cual se complementa con amplios espacios verdes públicos y privados.

Sector F-G.- Ubicado en la porción occidental del predio, destinada a uso residencial unifamiliar, colindante con el entorno residencial de baja densidad existente en el sector, con accesibilidad por medio de un nuevo sistema vial desde la Av. Alfonso Lamíña al este y desde la Calle Río Santiago desde el norte. Esta zona separa la zona de edificaciones de altura, de la zona de baja densidad, evitando la incidencia de vista o sombra sobre predios unifamiliares existentes.

Sector H.- Ubicado en el extremo occidental del predio, destinado a uso residencial, en medio de un entorno natural de bosque y quebradas existentes. Se accederá por medio de nueva vía de acceso desde la calle Río Santiago y calle Eloy Alfaro.

Cuadro No. 2 Superficies y Lindero de lotes

LOTE	NORTE	SUR	ESTE	OESTE	SUPERFICIE
B1	Vertice formado por el borde del talud de la rampa de salida de la Ruta Viva y la propiedad del Colegio Spellman	Vertice formado por la rampa de salida de la Ruta Viva y la calle Río Santiago	Colinda con la acera de la rampa de salida de la ruta viva una distancia de 405.43 m	Colinda con el lote privado B2 una distancia de 356.95 m	24.874,00
B2	Vertice formado por el borde de la propiedad privada del colegio Spellman y el lote privado B1	Vertice formado por la calle Río Santiago y el lote privado B1	Colinda con el lote privado B1 una distancia de 356.95 m	Colinda con la propiedad privada del Colegio Spellman una distancia de 182.78, luego continua por la vereda de la calle Río Santiago una distancia de 159.43 m.	23.800,00
C1-C2	Acera del carril de servicio de Ruta Viva en sentido oeste-este en 131,95m	Lote privado C9-C10 en 74,17m y con lote privado C11-C12 en 51,44m	vertice formado por la acera del carril de servicio de Rita Viva en sentido oeste - este y el lote C9-C10.	Colinda con el lote privado C3-C4 una distancia de 49.87 m.	4.881,04
C3-C4	Colinda con la acera de la rampa de acceso de la ruta viva sentido este - oeste una distancia de 90.57 m	Colinda con el lote privado C11-C12 en 74.46 m	Colinda con el lote privado C5 en 50.93 m	Colinda con el lote privado C1-C2 en 49.87 m	3.882,54
C5	vertice formado por el lote privado C3-C4 y la acera de la rampa de acceso de la ruta viva	vertice formado por el lote privado C14 y el lote privado C6-C7	colindante con la rampa de acceso de la ruta viva en sentido este - oeste una distancia de 78.92 m, continua con el lote privado C6-C7 en 71.25 m.	colindante con el lote privado C3-C4 en 50.93 m, continua con el lote privado C6-C7 en 59.58 m	4.247,41
C6-C7	vertice formado por con el lote privado C5 y con la acera de la vía rampa de la Ruta Viva	vertice formado por con el lote privado C14 y con la acera de la vía C8	colindante con la acera de la vía rampa de la Ruta Viva sentido este - oeste una distancia de 61.27 m, continua con el lote privado C8 en 96.06 m, continua	colindante con el lote privado C5 en 71.25 m, continua con el lote privado C14 en 44.61 m	4.062,20
C8	vertice formado por con el lote privado C6-C7 y con la acera de la vía rampa de entrada de la vía C2	vertice formado por con el lote privado C14 y con la acera de la vía C2	colindante con la acera de la rampa de entrada de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 66.15 m, continua con la acera de la vía C2 sentido norte - sur una distancia de 129.79 m.	colindante con el lote privado C6-C7 en 96.06 m, continua con el lote privado C14 en 27.31 m	4.643,36
C9-C10	Colinda con el lote privado C1-C2 en 74.17 m	colindante con la acera de la vía C1 en sentido este - oeste una distancia de 116.26 m	colindante con el lote privado C11-C12 en 42.18 m	colindante con la acera de la vía Ruta Viva en sentido norte - sur una distancia de 82.88 m	5.265,26
C11-C12	Colinda con el lote privado C1-C2 en 51.45 m, continua con el lote privado C3-C4 en 74.46 m	Colinda con la acera de la vía C1 una distancia de 105.10 m	Colinda con el lote privado C13 en 42.24 m	Colinda con el lote privado C9-C10 en 42.18 m	4.737,46

C13	vertice formado por con el lote privado C5 y con el lote privado C11-C12	vertice formado por con la acera de la via C1 y con el lote privado C14	colindante con el lote privado C5 en 53.63 m, continua con el lote privado C14 en 57.15 m.	colindante con el lote privado C11-C12 en 42.24 m, continua con la acera de la via C1 sentido norte - sur una distancia de 45.65 m	2.341,96
C14	vertice formado por el lote privado C13 y el lote privado C5	colindante con la acera de la via C2.1 sentido este - oeste una distancia de 79.19 m	colindante con el lote privado C5 en 5.93 m, continua con el lote privado C6-C7 en 44.61 m, y luego con el lote privado C8 en 27.31 m	colindante con el lote privado C13 en 57.15 m, continua con la acera de la via C1 sentido norte - sur una distancia de 29.68 m	3.900,81
C14-C15	vertice formado por la acera de la via C1 y la acera de la via C4	colindante con el lote privado C16-C17 en 110.32 m	colindante con la acera de la via C1 siguiendo su curvatura una distancia de 158.30 m	colindante con la acera de la via C4 en sentido norte - sur una distancia de 80.32 m	7.656,77
C16-C17	colindante con el lote privado C14-C15 en 110.32 m	vertice formado por con la acera de la via C4 y con la acera de la via C1	colindante con la acera de la via C1 siguiendo su curvatura una distancia de 146.82 m	colindante con la acera de la via C4 sentido norte - sur una distancia de 72.73 m	6.339,11
C18	Colinda con la acera de la via C1 sentido este - oeste una distancia de 56.06 m	Colinda con el lote privado C21 en 75.34 m	Colinda con el lote privado C19 en 34.84 m, continua con el lote privado C20 en 42.25 m	Colinda con la acera de la calle Alfonso Lamifia sentido norte - sur una distancia de 109.88 m	5.435,97
C19	Colinda con la acera de la via C1 sentido este - oeste una distancia de 65.33 m	Colinda con el lote privado C20 en 64.09 m	Colinda con la acera de la via C4 sentido norte - sur una distancia de 34.60 m	Colinda con el lote privado C18 en 34.84 m	2.243,56
C20	Colinda con el lote privado C19 en 64.09 m	Colinda con el lote privado C22 en 57.03 m	Colinda con la acera de la via C4 sentido norte - sur una distancia de 84.95 m	Colinda con el lote privado C18 en 42.25 m, continua con el lote privado C21 en 42.55 m	5.315,83
C21	Colinda con el lote privado C18 en 75.34 m	Colinda con la acera de la via C1 sentido este - oeste una distancia de 65.62 m	Colinda con el lote privado C20 en 42.55 m, continua con el lote privado C22 en 36.61 m	Colinda con la acera de la via calle Alfonso Lamifia una distancia de 81.64 m	6.003,07
C22	Colinda con el lote privado C20 en 57.03 m	Colinda con la acera de la via C1 sentido este - oeste una distancia de 59.79 m	Colinda con la acera de la via C4 sentido norte - sur una distancia de 35.04 m	Colinda con el lote privado C21 en 36.61 m	2.177,12
C23	Colinda con la acera de la via C1 sentido este - oeste una distancia de 110.53 m	Colinda con la acera de la via C2 sentido este - oeste una distancia de 123.40 m	Colinda con el lote privado C24 en 79.61 m	Colinda con el lote privado C29 en 70.88 m	8.871,19
C24	Colinda con la acera de la via C1 sentido este - oeste una distancia de 64.32 m	Colinda con la acera de la via C2 sentido este - oeste una distancia de 90.13 m	Colinda con la acera de la via C6 sentido norte - sur una distancia de 76.87 m	Colinda con el lote privado C23 en 79.61 m	6.217,47
C25	vertice formado por con la acera de la via C1 y con el lote privado C26	vertice formado por con la acera de la via C6 y con la acera de la via C2	colindante con el lote privado C26 en 65.71 m, continua con la acera de la via C2 sentido este - oeste una distancia de 87.21 m	colindante con la acera de la via C1 sentido este - oeste una distancia de 44.91 m, continua con la acera de la via C6 sentido norte - sur una distancia de 72.85 m	4.536,80
C26	colindante con la acera de la via C2 sentido este - oeste una distancia de 73.95 m	vertice formado por con el lote privado C25 y con la acera de la via C2	colindante con la acera de la via C2 sentido este - oeste una distancia de 87.82 m	colindante con la acera de la via C1 sentido este - oeste una distancia de 42.66 m, continua con el lote privado C6 en 64.71 m	4.590,28
C27	Colinda con la acera de la via C2 sentido este -	Colinda con el lote privado D2 en 86.75 m	Colinda con el area verde publica AV4 en 50.42 m	Colinda con el lote privado C28 en 36.44 m	3.827,56

61

	oeste una distancia de 76.25 m				
C28	Colinda con la acera de la via C2 sentido este - oeste una distancia de 122.80 m	Colinda con el lote privado D2 en 137.63 m	Colinda con el lote privado C27 en 36.44 m	Colinda con el lote privado D1-A en 40.79 m	3.846,55
C29	Colinda con la acera de la via C1 sentido este - oeste una distancia de 26.44 m	Colinda con la acera de la via C2 sentido este - oeste una distancia de 44.06 m	Colinda con el lote privado C23 en 70.88 m	Colinda con la acera de la via Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 70.50 m	2.709,95
C30	Colinda con vía pública C2 en 20,50 m	Colinda con lote privado D2 en 19,83m	Colinda con área verde pública AV4 en 56,01 m	Colinda con lote privado C27 en 50,39 m	1.057,40
D1A	vertice formado por la acera de la via Alfonso Lamiña y la acera de la via C2	vertice formado por el lote privado D2 y el lote privado D1-B	colindante con la acera de la via C2 sentido este - oeste una distancia de 50.66 m, continua con el lote privado C28 en 40.79 m, continua con el lote privado D2 en 17.57 m	colindante con la acera de la via Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 48.93 m, continua con el lote privado D1-B en 50.61 m	2.714,70
D1B	vertice formado por con la acera de la via Alfonso Lamiña y con el lote privado D1-A	vertice formado por con el lote privado D2 y con el lote privado D1-C	colindante con el lote privado D1-A en 50.61 m, continua con el lote privado D2 en 50.42 m.	colindante con la acera de la via Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 47.50 m, continua con el lote privado D1-C en 50.93 m	2.409,45
D1C	vertice formado por con la acera de la via Alfonso Lamiña y con el lote privado D1-B	vertice formado por con el lote privado D2 y con el lote privado D1-D	colindante con el lote privado D1-B en 50.93 m, continua con el lote privado D2 en 47.46 m.	colindante con la acera de la via Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 47.46 m, continua con el lote privado D1-D en 51.25 m	2.424,46
D1D	vertice formado por con la acera de la via Alfonso Lamiña y con la acera de la via C5	vertice formado por con la acera de la via D1 y con el lote privado D1-D	colindante con el lote privado D1-C en 51.25 m, continua con el lote privado D2 en 45.45 m.	colindante con la acera de la via Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 45.04 m, continua con la acera de la via D1 sentido este - oeste una distancia de 51.55 m	2.366,11
D2	Colinda con el lote privado C28 en 137.63 m, continua con el lote privado C27 en 86.75 m, luego con el lote privado AV4 en 19.28 m	Colinda con la ciclovia una distancia de 193.86 m, continua con el lote privado EQ2 en 56.28 m.	Colinda con el lote privado ciclovia en 221.26 m.	Colinda con el lote privado D1-A en 58.36 m, continua con el lote privado D1-B en 47.42 m, luego con el lote privado D1-C en 47.46 m, continua con el lote privado D1-D en 45.45 m, luego con la acera de la via D1 una distancia de 14.30 m	41.605,48
E1	con el lote privado E8 en 40.80 m, luego con el lote privado E3 en 74.25 m, continua con el lote privado E2 en 48.46 m	con el lote privado F6 en 12.47 m, continua con el lote privado F7 en 14.19 m, luego con el lote privado F8 en 25.53 m, continua con el lote privado F9 en 23.52 m y finalmente con el lote privado E4 en 78.62m	Con Area verde publica AV6 en 65.76 m	con el lote privado F1 en 20.20 m, continua con el lote privado F2 en 15.20 m, luego con el lote privado F3 en 14.31 m, continua con el lote privado F4 en 13.94 m, luego con el lote privado F5 en 13.34 m	11.965,79
E2	Acera de la Calle Rio Santiago en sentido Este - Oeste en 52.59 m	con lote privado E1 en 48.46 m	Con area verde publica AV6 en 66.15 m	Con lote privado E3 en 68.75 m	3.377,11

E3	Acera de la Calle Rio Santiago en sentido Este - Oeste en 82.16 m	con lote privado E1 en 74.25 m	Con lote privado E2 en 68.75 m	Con lote privado E8 en 70.50 m	5.228,88
E4	con lote privado E1 en 78.62 m	con lote privado E5 en 75.81 m	Con el area verde pública AV6 en 47.92 m	con lote privado F9 en 43.14 m	3.503,29
E5	con lote privado E4 en 75.81 m	con lote privado E6-E7 en 47.28 m	Con Area verde publica AV6 en 72.18 m	con la acera de la via G1 en sentido norte-sur en 59.65 m	3.493,73
E6-E7	con lote privado E5 en 47.28 m	con la acera de la via G3 en sentido Este - Oeste en 82.47 m	Con Area verde publica AV6 en 80.46	con la acera de la via G1 siguiendo su curvatura una distancia de 99.51 m	5.942,00
E8	con la acera de la via Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 59.99 m	con el lote privado E1 en 40.80 m	con el lote privado E3 en 70.50 m	con el lote privado F42 en 34.04 m, continua con la acera de la via G1 siguiendo su curvatura una distancia de 42.19 m, luego con el lote privado F1 en 42.19 m	4.303,46
F1	colinda con el vertice formado por la acera de la via G1 y el lote privado E8	vertice formado por el lote privado F2 y el lote privado E1	con el lote privado E8 en 42.19 m, continua con el lote privado E1 en 20.20 m	con la acera de la via G1 sentido norte - sur una distancia de 46.86 m, continua con el lote privado F2 en 43.04 m	1.491,20
F2	con el lote privado F1 en 43.04 m	con el lote privado F3 en 43.09 m	con el lote privado E1 en 15.20 m	con la acera de la via G1 una distancia de 29.61 m	963,86
F3	con el lote privado F2 en 43.09 m	con el lote privado F4 en 43.19 m	con el lote privado E1 en 14.31 m	con la acera de la via G1 una distancia de 27.90 m	909,81
F4	vertice formado por el lote F3 y el lote privado E1	vertice formado por la acera de la via G1 y el lote privado F5	con el lote privado E1 en 13.94 m, continua con el lote privado F5 en 43.25 m	con el lote privado F3 en 43.19 m, continua con la acera de la via G1 una distancia de 27.44 m	1.000,00
F5	vertice formado por el lote F4 y el lote privado E1	vertice formado por la acera de la via G1 y el lote privado F6	con el lote privado E1 en 13.34 m, continua con el lote privado F6 en 43.23 m	con el lote privado F4 en 43.25 m, continua con la acera de la via G1 una distancia de 26.77 m	857,45
F6	con el lote privado E1 en 12.47 m	con la acera de la via G1 sentido este - oeste una distancia de 25.82 m	con el lote privado F7 en 43.33 m	con el lote privado F5 en 43.23 m	814,40
F7	con el lote privado E1 en 14.29 m	con la acera de la via G1 sentido este - oeste una distancia de 27.55 m	con el lote privado F8 en 43.12 m	con el lote privado F6 en 43.33 m	901,58
F8	con el lote privado E1 en 25.53 m	con la acera de la via G1 sentido este - oeste una distancia de 25.96 m	con el lote privado F9 en 42.44 m	con el lote privado F7 en 43.12 m	1.105,41
F9	con el lote privado E1 en 23.33 m	con la acera de la via G1 sentido este - oeste una distancia de 23.52 m	con el lote privado E4 en 43.14 m	con el lote privado F8 en 42.44 m	1.005,99
F10	con la acera de la via G1 Este sentido este - oeste una distancia de 25.76 m	con el lote privado F25 en 25.91 m	con la acera de la via G1 Este sentido norte - sur una distancia de 22.08 m	con el lote privado F11 en 22.98 m	578,75
F11	con la acera de la via G1 Este sentido este - oeste una distancia de 25.73 m	con el lote privado F24 en 25.84 m	con el lote privado F10 en 22.98 m	con el lote privado F12 en 25.90 m	625,01
F12	con la acera de la via G1 Este sentido este - oeste una distancia de 22.83 m	con el lote privado F23 en 28.40 m	con el lote privado F11 en 25.90 m	con el lote privado F13 en 27.32 m	674,51

60

F13	vertice formado por la acera de la via G1 Este y el lote privado F14	vertice formado por el lote privado F12 y el lote privado F22	colindante con la acera de la via G1 Este sentido este - oeste una distancia de 17.27 m, continua con el lote privado F12 en 27.32 m	colindante con el lote privado F14 en 27.45 m, continua con el lote privado F22 en 25.47 m	619,35
F14	vertice formado por con la acera de la via G1 Este y con el lote privado F15	vertice formado por con el lote privado F13 y con el lote privado F21	colindante con la acera de la via G1 Este sentido este - oeste una distancia de 20.69 m, continua con el lote privado F13 en 27.45 m	colindante con el lote privado F15 en 27.85 m, continua con el lote privado F21 en 20.42 m	558,93
F15	vertice formado por la acera de la via G1 Este y el lote privado F16	vertice formado por el lote privado F14 y el lote privado F20	colindante con la acera de la via G1 Este sentido este - oeste una distancia de 20.72 m, continua con el lote privado F14 en 27.85 m	colindante con el lote privado F16 en 30.90 m, continua con el lote privado F20 en 20.02 m	574,09
F16	vertice formado por la acera de la via G1 Este y el lote privado F17	vertice formado por el lote privado F17 y el lote privado F19	colindante con la acera de la via G1 Este sentido norte - sur una distancia de 21.39 m, continua con el lote privado F14 en 30.90 m	colindante con el lote privado F17 en 34.39 m, continua con el lote privado F19 en 21.09 m	656,17
F17	colindante con con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 44.40 m	vertice formado por la acera de la via G1 Este y el lote privado F16	colindante con con el lote privado F16 en 34.39 m	colindante con con el lote privado F18 en 29.26 m	720,65
F18	vertice formado por la acera de la via G1 Oeste y el lote privado F17	vertice formado por la acera de la via G1 Oeste y el lote privado F19	colindante con el lote privado F17 en 29.26 m, continua con el lote privado F19 en 32.74 m	colindante con la acera de la via G1 Oeste siguiendo su curvatura una distancia de 55.69 m	859,80
F19	vertice formado por el lote privado F18 y el lote privado F16	vertice formado por la acera de la via G1 Oeste y el lote privado F20	colindante con el lote privado F16 en 21.09 m, continua con el lote privado F20 en 29.81 m	colindante con el lote privado F19 en 32.74 m, continua con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 21.55 m	654,75
F20	vertice formado por el lote privado F19 y el lote privado F15	vertice formado por acera de la via G1 Oeste y el lote privado F21	colindante con el lote privado F15 en 20.02 m, continua con el lote privado F19 en 29.81 m	colindante con el lote privado F21 en 28.00 m, continua con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 19.85 m	575,91
F21	vertice formado por el lote privado F20 y el lote privado F14	vertice formado por acera de la via G1 Oeste y el lote privado F22	colindante con el lote privado F14 en 20.42 m, continua con el lote privado F22 en 27.84 m	colindante con el lote privado F20 en 28.00 m, continua con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 20.19 m	567,36
F22	colindante con con el lote privado F13 en 25.47 m	colindante con la acera de la via G1 Oeste siguiendo su curvatura una distancia de 30.68 m	colindante con el lote privado F21 en 27.84 m	colindante con el lote privado F23 en 27.58 m	792,57
F23	colindante con el lote privado F12 en 28.40 m	colindante con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 34.11 m	colindante con el lote privado F24 en 25.97 m	colindante con el lote privado F22 en 27.58 m	844,29
F24	colindante con el lote privado F11 en 25.84 m	colindante con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 26.18 m	colindante con el lote privado F25 en 23.82 m	colindante con el lote privado F23 en 25.97 m	652,17
F25	colindante con el lote privado F10 en 25.91 m	colindante con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.39 m	colindante con la acera de la via G1 Este sentido norte - sur una distancia de 20.57 m	colindante con el lote privado F24 en 23.82 m	574,92
F26	vertice formado por la acera de la via G1 Oeste y con la acera de la via G1 Este	vertice formado por con la acera de la via G1 Este y con la acera de la via Via G3	colindante con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 19.19 m, continua por la acera de la via G1 Este una distancia de 37.64 m	colindante con el lote privado F27 en 33.06 m, continua por la via privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.00 m	714,88

F27	vertice formado por la acera de la via G1 Oeste y el lote privado F28	vertice formado por la acera de la via privada a la hacienda San Luis y el lote privado F26	colindante con la acera de la via G1 Oeste siguiendo su curvatura una distancia de 20.29 m, continua con el lote privado F26 en 33.06 m	colindante con el lote privado F28 en 29.57 m, continua por la via privada a la hacienda San Luis una distancia de 19.97 m	620,60
F28	vertice formado por la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado F27	vertice formado por el borde de la via privada a la hacienda San Luis y con el lote privado F29	colindante con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 20.02 m, continua con el lote privado F27 en 29.57 m	colindante con el lote privado F29 en 29.20 m, continua con la acera de la via privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.03 m	583,04
F29	vertice formado por la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado F28	vertice formado por el borde de la via privada a la hacienda San Luis y el lote privado F30	colindante con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 20.10 m, continua por el lote privado F28 en 29.20 m	colindante con el lote privado F30 en 31.03 m, continua por el borde de la via privada a la hacienda San Luis una distancia de 19.98 m	601,18
F30	vertice formado por la acera de la via G1 Oeste y el lote privado F29	vertice formado por el borde de la via privada a la hacienda San Luis y el lote privado F31	colindante con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 20.15 m, continua con el lote privado F29 en 31.03 m	colindante con el lote privado F31 en 33.28 m, continua con la acera de la via privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.00 m	640,71
F31	vertice formado por la acera de la via G1 Oeste y el lote privado F30	vertice formado por la acera de la via privada a la hacienda San Luis y el lote privado F32	colindante con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 20.39 m, continua con el lote privado F30 en 33.28 m	colindante con el lote privado F32 en 37.09 m, continua por el borde de la via privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.03 m	703,74
F32	vertice formado por con la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado F33	vertice formado por con la acera de la via derecho de via y con el lote privado F31	colindante con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 20.30 m, continua con el lote privado F30 en 37.09 m	colindante con el lote privado F32 en 45.01 m, continua con la acera de la via derecho de via una distancia de 30.05 m	994,04
F33	vertice formado por con la acera de la via derecho de via y con el lote privado F34	vertice formado por con la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado F32	colindante con el lote privado F34 en 34.02 m, continua con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 20.18 m, continua con el lote privado F32 en 45.01 m	colindante con la acera de la via derecho de via una distancia de 83.46 m	2.267,32
F34	vertice formado por con la acera de la via derecho de via y con el lote privado F35	vertice formado por con la acera de la via Via G1 Oeste y con el lote privado F33	colindante con el lote privado F35 en 26.22 m, continua con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 23.23 m	colindante con la acera de la via derecho de via una distancia de 28.93 m, continua con el lote privado F33 en 34.30 m	775,40
F35	vertice formado por con la acera de la via derecho de via y con el lote privado F36	vertice formado por con la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado F34	colindante con el lote privado F36 en 32.90 m, continua con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 22.48 m	colindante con la acera de la via derecho de via una distancia de 21.85 m, continua con el lote privado F34 en 28.22 m	653,48
F36	vertice formado por con la acera de la via derecho de via y con el lote privado F37	vertice formado por con la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado F35	colindante con el lote privado F37 en 43.87 m, continua con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 24.58 m	colindante con la acera de la via derecho de via una distancia de 21.84 m, continua con el lote privado F35 en 32.90 m	844,60
F37	vertice formado por con la acera de la via derecho de via y con el lote privado F38	vertice formado por con la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado F36	colindante con el lote privado F38 en 47.09 m, continua con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 22.16 m	colindante con la acera de la via derecho de via una distancia de 21.84 m, continua con el lote privado F36 en 43.87 m	1.003,36
F38	vertice formado por con la acera de la via derecho de via y con el lote privado F39	vertice formado por con la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado F37	colindante con el lote privado F39 en 42.47 m, continua con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 22.03 m	colindante con la acera de la via derecho de via una distancia de 23.67 m, continua con el lote privado F37 en 47.09 m	997,76
F39	vertice formado por con la acera de la via G5 y con el lote privado F40	vertice formado por con la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado F38	colindante con el lote privado F40 en 39.59 m, continua con la acera de la via G1 Oeste una distancia de 21.29 m	colindante con la acera de la via G5 una distancia de 21.82 m, continua con el lote privado F38 en 42.47 m	879,42

59

F40	colindante con la acera de la vía G5 sentido este - oeste una distancia de 26.31 m	colindante con el lote privado F39 en 39.59 m	colindante con la acera de la vía G1 una distancia de 41.46 m	colindante con la acera de la vía G5 una distancia de 20.86 m	1.088,49
F41	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 28.28 m	colindante con la acera de la vía G1 una distancia de 30.44 m	colindante con el lote privado F42 en 47.69 m	colindante con la acera de la vía G5 una distancia de 37.01 m	1.252,34
F42	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 24.24 m	colindante con la acera de la vía G1 una distancia de 33.63 m	colindante con el lote privado E8 en 34.04 m	colindante con el lote privado F41 en 47.69 m	1.127,36
G1	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G20	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G2	colindante con la acera de la vía Río Santiago en sentido este-oeste una distancia de 25.55 m, continua con el lote privado G2 en 68.81 m	colindante con el lote privado F41 en 57.90 m, continua con la acera de la vía en sentido este - oeste una distancia de 27.77 m	1.624,97
G2	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G1	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G3	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 25.30 m, continua con el lote privado G3 en 70.38 m	colindante con el lote privado G1 en 68.81 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.08 m	1.746,43
G3	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G2	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G4	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 25.14 m, continua con el lote privado G4 en 68.42 m	colindante con el lote privado G2 en 70.38 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.01 m	1.742,64
G4	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G3	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G5	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 26.18 m, continua con el lote privado G5 en 62.92 m	colindante con el lote privado G3 en 68.42 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.10 m	1.646,79
G5	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G4	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G6	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 26.56 m, continua con el lote privado G6 en 58.19 m	colindante con el lote privado G4 en 62.92 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.36 m	1.509,46
G6	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G5	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G7	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido norte - sur una distancia de 26.96 m, continua con el lote privado G7 en 54.77 m	colindante con el lote privado G5 en 58.19 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25.61 m	1.411,93
G7	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G6	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G8	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido norte - sur una distancia de 26.15 m, continua con el lote privado G8 en 50.99 m	colindante con el lote privado G6 en 54.77 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25.53 m	1.324,88
G8	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G7	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G9	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido norte - sur una distancia de 26.16 m, continua con el lote privado G9 en 46.50 m	colindante con el lote privado G7 en 50.99 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25.21 m	1.216,39
G9	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G8	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con la acera de la vía G5	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 28.78 m, continua con la acera de la vía G5 sentido norte - sur una distancia de 40.76 m	colindante con el lote privado G8 en 46.50 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 31.02 m	1.382,00

G10	vertice formado por con la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado G11	vertice formado por con la acera de la via G5 y con la acera de la via derecho de via	colindante con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 41.05 m, continua con la acera de la via G5 sentido norte - sur una distancia de 44.56 m	colindante con el lote privado G11 en 50.22 m, continua con la acera de la via derecho de via sentido este - oeste una distancia de 43.18 m	2.088,27
G11	vertice formado por con la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado G12	vertice formado por con el lote privado G10 y con la acera de la via derecho de via	colindante con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.19 m, continua con el lote privado G10 en 50.22 m	colindante con el lote privado G12 en 53.15 m, continua con la acera de la via derecho de via sentido este - oeste una distancia de 25.07 m	1.282,43
G12	vertice formado por con la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado G13	vertice formado por con el lote privado G11 y con la acera de la via derecho de via	colindante con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.52 m, continua con el lote privado G11 en 53.15 m	colindante con el lote privado G13 en 58.10 m, continua con la acera de la via derecho de via sentido este - oeste una distancia de 25.06 m	1.379,63
G13	vertice formado por con la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado G14	vertice formado por con el lote privado G12 y con la acera de la via derecho de via	colindante con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.26 m, continua con el lote privado G12 en 58.10 m	colindante con el lote privado G14 en 63.44 m, continua con la acera de la via derecho de via sentido este - oeste una distancia de 25.04 m	1.500,90
G14	vertice formado por con la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado G15	vertice formado por con el lote privado G13 y con la acera de la via derecho de via	colindante con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.69 m, continua con el lote privado G13 en 63.44 m	colindante con el lote privado G15 en 67.80 m, continua con la acera de la via derecho de via sentido este - oeste una distancia de 25.07 m	1.649,70
G15	vertice formado por con la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado G16	vertice formado por con el lote privado G14 y con la acera de la via derecho de via	colindante con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.18 m, continua con el lote privado G14 en 67.80 m	colindante con el lote privado G16 en 69.91 m, continua con la acera de la via derecho de via sentido este - oeste una distancia de 25.09 m	1.726,70
G16	vertice formado por con la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado G17	vertice formado por con el lote privado G15 y con la acera de la via derecho de via	colindante con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.10 m, continua con el lote privado G15 en 69.91 m	colindante con el lote privado G17 en 69.87 m, continua con la acera de la via derecho de via sentido este - oeste una distancia de 25.09 m	1.756,37
G17	vertice formado por con la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado G18	vertice formado por con el lote privado G16 y con la acera de la via derecho de via	colindante con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.12 m, continua con el lote privado G16 en 69.87 m	colindante con el lote privado G18 en 67.69 m, continua con la acera de la via derecho de via sentido este - oeste una distancia de 25.25 m	1.730,00
G18	vertice formado por con la acera de la via G1 Oeste y con el lote privado G19	vertice formado por con el lote privado G17 y con la acera de la via derecho de via	colindante con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 29.47 m, continua con el lote privado G17 en 67.69 m	colindante con el lote privado G19 en 53.07 m, continua con la acera de la via derecho de via sentido este - oeste una distancia de 25.25 m	1.532,45
G19	vertice formado por con el lote privado Area de reserva y con el lote privado G20	vertice formado por con la acera de la via derecho de via y con el lote privado G18	colindante con el lote privado G20 en 19.77 m, continua con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 26.32 m, continua con el lote privado G18 en 53.07 m	colindante con el lote privado Area de reserva en 63.20 m, continua con la acera de la via derecho de via una distancia de 37.62 m	2.266,09
G20	vertice formado por con el lote privado Area de reserva y con la acera de la via Rio Santiago	vertice formado por con el lote privado G19 y con la acera de la via G1 Oeste	colindante con la acera de la via Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 49.14 m, continua con el lote privado G1 en 67.69 m, continua con la acera de la via G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 32.34 m	colindante con el lote privado Area de reserva en 72.32 m, continua con la acera de la via G19 una distancia de 19.77 m	2.909,02

H1-H5	Colinda con el area verde AV2 en 43.01 m	Colinda con el Retiro de la quebrada Auqui Grande en 99.11 m	Colinda con la acera de la via H1 sentido norte - sur una distancia de 121.42 m	Colinda con el retiro de la Via del Tren en 141.04 m	11.902,58
H6-H8	Colinda con el lote privado AV2 en 43.01 m	Colinda con el retiro de la quebrada Auqui Grande en 61.73 m	Colinda con el lote privado H11 en 38.02 m, continua con el lote privado H9-H10 en 100.98 m	Colinda con el lote privado H1-H5 en 103.59 m	6.747,69
H9-H10	Vertice formado por los lotes privados H6-H8 y el lote H11	colindante con el retiro de la quebrada Auqui Grande siguiendo el borde una distancia de 116.16 m.	Colindante con el lote H11 una distancia de 91.94 m, continua con el lote H12 una distancia de 25.15 m.	Colindante con el lote privado H6-H8 una distancia de 162.71 m.	5.475,20
H11	Vertice formado por la quebrada contenida en el area verde publica AV2 con el lote privado H6-H8	Vertice formado por los lotes privados H9-H10 y H12	Conlindate con el borde de la quebrada a largo del borde una distancia de 119.62 m y continua a lo largo del lote privado H12 una distancia de 66.86 m.	Colindante con el lote privado H6-H8 en 38.02 m, continua con el lote privado H9-H10 una distancia de 91.94 m.	4.126,77
H12	Vertice formado por la quebrada contenida en el area verde publica AV2 y el lote H11	Vertice formado por el area de reserva de la troncal metropolitana y el retiro de la quebrada Auqui Grande	colindante con la quebrada contenida en el área verde publica AV2 en 38.67 m, continua a lo largo del borde del área de reserva de la troncal metropolitana en 65.72 m	Colindante con el lote H11 en 66.86 m, luego con el lote privado H9-H10 en 25.15 m y luego continua con el borde del retiro de la quebrada Auqui Grande a lo largo de una distancia de 50.86 m.	3.159,55
					362.108,62

Gráficamente los lotes resultantes se encuentran detallados en el **Plano N° 06. Fraccionamiento**, contenido en el Anexo I de la presente ordenanza.

Artículo 10.-Ejecución de infraestructura pública - El Proyecto se ejecutará por etapas, de acuerdo con las condiciones económicas y urbanísticas que permitan su desarrollo. En la primera etapa se ejecutará la infraestructura pública y servicios básicos de acuerdo cronograma descrito en el Anexo II de la presente Ordenanza, siendo la siguiente:

- Construcción de redes de alcantarillado, red de abastecimiento de agua potable y plantas de tratamiento de agua.
- Construcción de ductos y obra civil para el soterramiento de cableado aéreo existente y requerido para el proyecto.
- Canalización de red de energía eléctrica y obra civil para el soterramiento de cableado aéreo existente y requerido para el proyecto.
- Instalación de red de alumbrado público
- Canalización de red de comunicaciones
- Vías públicas, Avenida Alfonso Lamíña y Calle Río Santiago
- Paradas de transporte público

Se exceptúa de esta intervención la vía G3 en el tramo desde el acceso a la zona residencial unifamiliar F hasta la franja de reserva de la Troncal Metropolitana en el sector residencial unifamiliar G.

CAPÍTULO II

EQUIPAMIENTO, ÁREAS VERDES Y RED VERDE URBANA

Artículo 11.- Red de Áreas Verdes. - El Proyecto entregará al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por concepto de áreas verdes públicas una superficie de 69.609,03 m², que corresponde al 16,31% del área útil del proyecto y una superficie de 10.155,96 m² que corresponde al 2,38% del área útil del proyecto para equipamientos públicos. La selección y dimensionamiento de los equipamientos será definida por el Municipio de Quito de acuerdo con las necesidades de la zona, mientras que el diseño arquitectónico y de ingenierías, la construcción y el acondicionamiento estarán a cargo del promotor.

Las áreas a entregarse al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito se detallan en el *Plano No. 03 Equipamientos y Áreas Verdes Públicas*, contenido en el Anexo I de la presente ordenanza.

Las áreas verdes públicas del Proyecto serán desarrolladas en su totalidad con tratamiento paisajístico y urbano para el adecuado uso y disfrute de la ciudadanía. El promotor ejecutará las obras de vialidad que garanticen la accesibilidad a todas las áreas verdes con énfasis en los circuitos peatonales y de bicicletas. Los estudios arquitectónicos y diseños de ingeniería de detalle estarán a cargo del promotor en coordinación con las entidades municipales competentes para la implementación de los equipamientos de áreas verdes. La adecuación y ajardinamiento del terreno así como todas las obras básicas que garanticen el aprovechamiento de las áreas verdes será responsabilidad del promotor, así como los sistemas de seguridad que serán definidos en coordinación con la municipalidad, en el ámbito de sus competencias.

Artículo 12.- Área Verde Pública. - Se habilitarán y construirán de conformidad con el *Plano No. 03 - Equipamientos y Áreas Verdes Públicas* contenido en el Anexo I de la presente ordenanza, mismos que forman parte del pago en especie por Concesión Onerosa de Derechos por Edificabilidad.

Las áreas verdes están compuestas por los siguientes cuerpos:

a) Área Verde Norte (AV1)

El área verde ubicada en el extremo nor-occidental del proyecto, colindante con el intercambiador de Ruta Viva, se plantea como área verde pública, en el cual se realizará un tratamiento paisajístico acorde con las condiciones naturales de la quebrada que delimita el lindero norte, de manera que se proteja la superficie de posibles daños por erosión y se mantenga un entorno natural robusto y resistente. Las intervenciones específicas se detallan en ficha técnica No. 001 contenida en el Anexo III de la presente Ordenanza.

b) Parque Ecológico (AV2-AV3-AV5)

El proyecto incluye como parte de su cesión obligatoria de área verde, un área de terreno ubicado en la zona más alta del predio, en la cual existe actualmente un bosque donde se plantea la incorporación de especies vegetales nativas. El equipamiento de esta zona se enfoca en el tratamiento de la vegetación existente para generar senderos accesibles como paseos peatonales

recreativos y deportivos, la ubicación de señalización, cerramientos y mobiliario urbano adecuado para recreación pasiva y observación de vida silvestre. Las intervenciones específicas se detallan en ficha técnica No. 002 contenida en el Anexo III de la presente Ordenanza.

c) Área Verde Lineal- A lo largo de la Av. Alfonso Lamiña (AV6)

Se ubica al costado occidental de la vía colectora Av. Alfonso Lamiña, el cual estará equipado con mobiliario urbano, fuentes, iluminación, y tratamiento paisajístico. Esta área se conformará en un parque que permita recreación pasiva en un entorno en el cual se puedan presentar expresiones culturales de diversas tipologías, las cuales generen un paseo atractivo para el visitante. Los cerramientos con frentes colindantes con propiedad privada reducirán el impacto visual por medio de cercas vivas y vegetación robusta. Las intervenciones específicas se detallan en ficha técnica No. 003 contenida en el Anexo III de la presente Ordenanza.

d) Parque lineal – Quebrada el Auqui

Ubicada a lo largo de la quebrada de Auqui, acondicionada y equipada como un área deportiva para ser utilizada como parte del circuito de ciclovía del proyecto.

El equipamiento consiste en la construcción de un carril para circulación peatonal, iluminación, bancas y paisajismo. En sentido paralelo se construirá un carril para circulación de bicicletas, áreas de descanso y recreación pasiva, las cuales tendrán relación directa y accesos hacia áreas verdes públicas adyacentes y acceso al sistema peatonal del proyecto.

La vegetación del borde de la quebrada será tratada para adaptarla al paisajismo propuesto para este equipamiento, procurando conservar las especies nativas locales.

En el recorrido de la ciclovía a lo largo del borde de la Quebrada el Auqui se planifican dos áreas verdes equipadas, identificadas como AV4 y AV7, que vinculan el trazado de la ciclovía con los ejes peatonales y aceras del proyecto, los cuales enlazan las áreas verdes públicas con las áreas privadas de acceso público, como plazas y puntos de reunión.

Estas áreas contarán con un tratamiento paisajístico y equipamiento con mobiliario urbano, juegos infantiles y sitios de descanso junto a los recorridos peatonales. Las intervenciones específicas se detallan en la ficha técnica No. 004 contenida en el Anexo III de la presente Ordenanza.

Artículo 13.- Equipamientos Públicos. - Las áreas para la dotación de equipamientos públicos corresponderá con lo establecido en el Cuadro No. 3 y según lo definido en el *Plano No. 03 Equipamientos y Áreas Verdes Públicas* que consta en el Anexo I de la presente ordenanza. Las intervenciones específicas se detallan en ficha técnica No. 005 contenida en el Anexo III de la presente Ordenanza.

Cuadro No. 03 Áreas para Equipamientos Públicos

IDENTIFICACION	DESCRIPCIÓN	AREA	
EQ1	Equipamiento Público	3.637,03	m2
EQ2	Equipamiento Público	2.491,29	m2
EQ3	Equipamiento Público	2.622,02	m2
EQ4	Equipamiento Público	927,56	m2
EQ5	Equipamiento Público	478,06	m2
	TOTAL AREAS DE EQUIPAMIENTO	10.155,96	m2

Artículo 14.- Equipamientos Privados. - Las áreas y la dotación de equipamientos privados corresponde a lo establecido en el Cuadro No. 4, según el *Plano No. 07 Equipamientos Privados* que consta en el Anexo 1 de la presente ordenanza.

Cuadro No. 04 Áreas para Equipamientos Privados

SECTOR	DESCRIPCIÓN	AREA	
C30	Equipamiento Religioso	1.057,40	m2
D2	Equipamiento Deportivo	41.605,48	m2
C23	Equipamiento Medico	8.871,19	m2
	Total Areas de Equipamiento Privado	51.534,07	m2

CAPÍTULO II DE LOS USOS DE SUELO, OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD

Artículo 15.- Usos de suelo. – Los usos de suelo en el PUAE San Patricio son: Múltiple (M), Residencial Urbano 1 (RU1), Residencial Urbano 2 (RU2), Equipamiento (EQ) y Protección Ecológica (PE) según el *Plano N° 08. Usos de Suelo*, contenido en el Anexo I de la presente ordenanza. Los usos complementarios se sujetarán a la normativa metropolitana vigente.

Artículo 16.- Forma de Ocupación del Suelo y Edificabilidad. - Las formas de ocupación del suelo y edificabilidad del Proyecto Urbanístico Arquitectónico San Patricio se sujetarán a las condiciones establecidas en el *Cuadro No. 5 Forma de Ocupación del Suelo y Edificabilidad* descrito a continuación:

Cuadro No. 5 Forma de Ocupación del Suelo y Edificabilidad

Ocupación y Edificabilidad													
ZON A	USO DE SUELO	LOTE	FORM A DE OCUPA CIÓN	N. PISO S	M	RETIROS			DISTANCI A ENTRE BLOQUES	COS PB	COS TOTA L	LOTE MINIM O	FRENTE MINIM O
						F	P	L					
B1	COMERCIAL/MULTIPLE	B1	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	25
B1	COMERCIAL/MULTIPLE	B2	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	25
C1	OFICINAS 1RA	C1-C2	A	13	52	15	3	3	6	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C3-C4	A	13	52	15	5	5	10	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C5	A	8	32	15	5	5	10	40,00	320	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C6-C7	A	8	32	15	5	5	10	35,00	280	1000	40
C1	OFICINAS 2DA Y PARKING	C8	A	8	32	15	3	3	6	35,00	280	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C9-C10	A	13	52	5	5	3	6	35,00	455	1000	40
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C11-C12	A	12	48	5	5	5	10	35,00	420	1000	40
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C13	A	13	52	5	5	5	10	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 3RA	C14	A	13	52	5	5	5	6	35,00	455	1000	40
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C14-C15	A	10	40	5	3	3	6	50,00	500	1000	40
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C16-C17	A	10	40	5	3	3	6	50,00	500	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C18	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C19	A	7	28	5	3	3	6	50,00	350	1000	40
C3	HOTEL	C20	A	8	32	5	3	3	6	40,00	320	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C21	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C3	COMERCIO Y RESIDENCIA 1RA	C22	A	7	28	5	3	3	6	50,00	350	1000	40
C4	MEDICINA 2DA	C23	A	6	24	5	5	5	10	45,00	270	1000	40
C4	SENIOR LIVING	C24	A	9	36	5	5	5	10	45,00	405	1000	40
C5	RESIDENCIA 2DA	C25	A	10	40	5	3	3	6	45,00	450	1000	40
C5	RESIDENCIA 2DA	C26	A	10	40	5	3	3	6	45,00	450	1000	40

C6	RESIDENCIA 3RA	C27	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C6	RESIDENCIA 3RA	C28	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C29	COMERCIO 2DA	C29	A	6	24	5	3	3	6	35,00	210	1000	40
C30	EQUIPAMIENTO PRIVADO	C30	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	40
D1	COMERCIO 2DA	D1A	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D1	COMERCIO 2DA	D1B	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D1	COMERCIO 2DA	D1C	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	15
D1	COMERCIO 2DA	D1D	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D2	EQUIPAMIENTO DE PORTIVO	D2	A	4	16	5	3	3	6	20,00	80	1000	40
E	HOTEL	E1	A	6	24	5	3	3	6	30,00	180	1000	40
E	RESIDENCIA APART HOTEL	E2	A	12	48	5	3	3	6	40,00	480	1000	40
E	RESIDENCIA APART HOTEL	E3	A	6	24	5	3	3	6	30,00	180	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E4	A	12	48	5	3	3	6	30,00	360	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E5	A	12	48	5	3	3	6	30,00	360	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E6-E7	A	12	48	5	3	3	6	40,00	480	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E8	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
F	UNIFAMILIAR 1RA	F1	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F2	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F3	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F4	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F5	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F6	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F7	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F8	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F9	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F10	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F11	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F12	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F13	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F14	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F15	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F16	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20

F	UNIFAMILIAR 1RA	F17	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F18	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F19	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F20	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F21	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F22	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F23	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F24	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F25	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F26	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F27	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F28	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F29	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F30	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F31	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F32	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F33	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F34	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F35	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F36	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F37	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F38	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F39	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F40	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F41	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F42	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
											0	500	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G1	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G2	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G3	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G4	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G5	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20

G	UNIFAMILIAR 1RA	G6	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G7	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G8	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G9	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G10	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G11	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G12	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G13	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G14	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G15	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G16	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G17	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G18	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G19	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G20	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H1-H5	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H6-H8	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H9-H10	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H11	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H12	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20

CAPÍTULO III DE LA INFRAESTRUCTURA BÁSICA

Artículo 17.- Sistemas Colectivos de Soporte. - Los Sistemas Colectivos de Soporte se componen por: sistema vial, las redes de servicios básicos, el sistema de espacio público y la red de áreas verdes.

Los sistemas colectivos de soporte cumplirán las siguientes determinaciones:

- a) Adecuar la capacidad de carga de las redes y servicios básicos para soportar la demanda del proyecto;

54

- b) Integrar el proyecto a los sistemas generales de servicios básicos, movilidad, espacio público y red verde urbana de la zona;
- c) Mejorar la funcionalidad y calidad de los sistemas locales de movilidad, espacio público y áreas verdes.

Artículo 18.- Sistema Vial Público. –

La red vial prevé soluciones al tráfico peatonal, de bicicletas y vehicular, y cuenta con soluciones a los cruces peatonales y vehiculares en intersecciones, que estarán provistos de señalización horizontal y vertical, semaforización y equipamiento urbano.

Los tipos y características de las vías vehiculares, peatonales y ciclovías del proyecto se encuentran contenidos a continuación y en el *Cuadro No. 06 de Características y Tipos de Vías* y en el *Cuadro No.7 Características y Tipos de Ciclovías* y se desarrollarán de acuerdo con las especificaciones técnicas contenidas en los gráficos que muestran las secciones viales de los *Planos No. 9 Diseño Vial General y Plano 10. Diseño Vial Secciones Típicas*, contenidos en el Anexo I de la presente ordenanza.

Tipos y características de las vías:

Vía Colectora:

La Avenida Alfonso Lamiña se proyecta hacia el sur, desde el intercambiador entre Ruta Viva y Escalón Lumbisi con una sección de calzada de 23.60 m, con 3 carriles por sentido de 3.50m cada uno y un parterre central de 2 m. Se proyecta con una longitud de 570 m hasta el redondel a emplazarse en el extremo sur de la vía, con una velocidad máxima de diseño de 50km/h.

Vía Local D:

Calle Río Santiago, se proyecta como vía de acceso hacia el área occidental del proyecto y equipamiento educativos existentes, proyectando una sección de calzada de 19.40m en el tramo desde la Avenida Alfonso Lamiña, hasta el Colegio Spellman, con 2 carriles en sentido este-oeste y un carril en sentido oeste-este. Todos los carriles de 3.50m de ancho y parterre de 5.00m, en una longitud de 315.00m

La prolongación de la Calle Río Santiago desde el Colegio Spellman hacia la Calle Eloy Alfaro (vía del ferrocarril) se proyecta con una sección de calzada de 11.30m con dos carriles de 3.50 m y un carril incorporado para bicicleta de 1.30m. Se proyecta con una longitud total de 375.00 m. Velocidad de diseño 50km/h, velocidad de operación de 30 km/h. Los dos segmentos de esta vía suman una longitud total de 690.00m.

Cuadro No. 6 de Características y Tipos de Vías Públicas.

ZONA	NOMBRE	TIPO	# CARRILES POR SENTIDO	ANCHO CARRIL (m)	PARTERRE (m)	ANCHO ACERA (m)	ESPALDON		# CARRIL ESTACION.	ANCHO CARRIL ESTACION.	ANCHO TOTAL VIA (m)	LONG. VIA (m)	VELOC PROYECTO Km/h	VELOCIDAD OPERACION Km/h	AREA (m2)
							INTERNO (m)	EXTERNO (m)							
							B	B1							
	B2	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	-	-	-	11,00	320,00	50	30	3.520,00
	C1	LOCAL C	2	3,00	-	2,00	-	-	-	-	16,00	355,00	50	30	5.680,00
	C2	LOCAL C	2	3,00	-	2,00	-	-	-	-	16,00	540,00	50	30	8.640,00
	C3	LOCAL D	1	3,25	-	2,00	-	-	2	2,50	16,00	253,00	50	30	4.048,00
	C4	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,25	-	-	11,50	168,00	50	30	1.932,00
	C5	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,50	-	-	12,30	283,00	50	30	3.480,90
	C6	LOCAL D	1	3,50	-	2,00	-	0,50	2	2,50	19,50	95,00	50	30	1.852,50
	C7	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	89,00	50	30	1.005,70
D	D1	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	262,00	50	30	2.960,60
	E1	LOCAL F	1	3,50	-	2,00	-	-	-	-	11,00	206,00	50	30	2.266,00
	E2	LOCAL G	1	3,50	-	2,00	-	0,25	-	-	8,00	189,00	50	30	1.512,00
	F1	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	433,00	50	30	4.892,90
	F2	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	329,00	50	30	3.717,70
	F3	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	42,00	50	30	474,60
	F4	LOCAL D	2	3,50	1,00	2,00	0,15	0,15	-	-	19,60	41,00	50	30	803,60
G	G1	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	323,00	50	30	3.649,90
H	H1	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	683,00	50	30	7.717,90
	AV. ALFONSO LAMIÑA	COLECTORA	2	3,50	2,00	2,00	0,50	1,00	-	-	23,60	570,00	50	30	13.452,00
	CALLE RIO SANTIAGO	LOCAL D	1	3,50	5,00	2,00	0,50	0,50	-	-	19,40	315,00	50	30	6.111,00
	CALLE RIO SANTIAGO	LOCAL C	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	375,00	50	30	4.237,50
	G3	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,50	-	-	12,00	858,00	50	30	10.296,00

Artículo 19.- Zonas 30.- El proyecto contempla un sistema de movilidad compartido entre peatones, ciclistas y vehículos los cuales podrán circular a una velocidad máxima de 30 km por hora. Estas zonas se desarrollarán en las vías secundarias al interior del proyecto, como se presenta en el **Plano No. 11 "Zona 30"** que consta en el Anexo 1.

Todas las vías públicas proyectadas en el sistema vial interno del proyecto mantendrán una restricción de velocidad máxima de 30km/h. Se incorporará señalización horizontal y vertical indicando la velocidad máxima. En los sectores donde se prevean cruces peatonales, se elevará el nivel de la calzada a nivel de acera para pacificar la velocidad de los vehículos y brindar protección al peatón y ciclista. Todas las vías de zona 30 compartirán el carril con la bicicleta.

Artículo 20.- Red de ciclovías. - La red de ciclovías, descrita en el **Cuadro No.7 Características y Tipos de Ciclovías**, permite la circulación de bicicletas dentro del Proyecto, integrando su accesibilidad hacia todas sus áreas. Los tipos y características de las ciclovías del proyecto se encuentran contenidos en el **Cuadro No.7 Características y Tipos de Ciclovías** y se desarrollarán de acuerdo con las especificaciones técnicas contenidas en el **Plano No. 12 Plano de Ciclovías**, contenidos en el Anexo I de la presente ordenanza.

Cuadro No.7 de Características y tipos de Ciclovías

CARACTERISTICAS Y TIPOS DE CICLOVIAS		
TIPO	LONGITUD	ANCHO
CICLOVIA DENTRO DE LA CALZADA	992,27	3
CICLOVIA EN ACERAS FRENTE A VIAS	1082,72	4
CICLOVIA EN PARQUE LINEAL	957,39	8
CICLOVIA COMPARTIDA CON VEHICULOS ZONA 30	1266,92	1,5
CICLOVIA COMPARTIDA EN BULEVARD	308,00	3,5

Artículo 21.- Aceras. - En el desarrollo del Proyecto las aceras deberán cumplir las normas técnicas de arquitectura y urbanismo vigentes debiendo incluir un diseño con arbolado endémico, materiales antideslizantes, condiciones de accesibilidad universal con señalización podotáctil, mobiliario urbano e iluminación, de acuerdo al *Plano No. 13 Sistema de Aceras*, contenido en el **Anexo I** de esta ordenanza.

Para facilitar el flujo peatonal e integrar la circulación entre las áreas de mayor actividad, el promotor podrá construir pasos peatonales sobre la vía pública que conecten los diferentes espacios públicos de dominio público del Proyecto, incrementando la seguridad peatonal y la calidad del espacio urbano, preferentemente sobre la Av. Alfonso Lamíña y la Calle río Santiago

Artículo 22.- Estacionamientos. - En la dotación de estacionamientos el Proyecto observará lo dispuesto en la normativa metropolitana vigente.

Los estacionamientos subterráneos se podrán integrar entre lotes de propiedad privada para facilitar tanto el flujo vehicular y optimizar el uso de los espacios de estacionamiento, así como el flujo peatonal hacia los accesos y entre niveles.

Artículo 23.- Redes y Servicios Básicos. - Los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, red eléctrica, y telecomunicaciones se habilitarán y serán construidos por el promotor a su costo, según las regulaciones y especificaciones técnicas de la municipalidad y/o empresas de servicios.

El alumbrado público, la red eléctrica y de telecomunicaciones se realizarán con el soterramiento de todos los cables, conforme a la normativa vigente y obteniendo todas las autorizaciones de las entidades competentes.

La dotación de servicios públicos se realizará cumpliendo las siguientes determinaciones:

1. **Red de agua potable:** El promotor construirá a su costo el sistema de provisión de agua potable. El sistema contará con la aprobación de la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento (EPMAPS). El sistema de agua potable contará con accesorios para el ahorro en el consumo de agua y mecanismos de identificación de fugas. La red de hidrantes será incorporada a las vías y espacios públicos del proyecto para el acceso adecuado del Cuerpo de Bomberos. Una vez construida la red, los costos del servicio de agua potable para áreas públicas y de equipamiento público serán asumidas por la municipalidad.
2. **Red de Alcantarillado y Tratamiento:** El promotor construirá a su costo un sistema separado de aguas lluvias y aguas servidas con los sistemas de tratamiento necesarios. El sistema contará con la aprobación de la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento.
3. **Red eléctrica:** El promotor construirá a su costo la red para proveer la energía necesaria para el desarrollo del proyecto. La provisión del servicio será responsabilidad de la Empresa Eléctrica Quito como parte del servicio eléctrico para el sector. El sistema contará con la aprobación de la EEQ. Una vez construida la red, el costo del consumo de energía eléctrica en áreas públicas será asumido por la municipalidad.

4. **Alumbrado Público:** El promotor construirá a su costo la red de alumbrado público, la cual contará con lámparas LED de ahorro energético y larga durabilidad.
5. **Telecomunicaciones:** El promotor a su costo dotará del sistema de telecomunicación necesario para el proyecto a nivel de red primaria y acometidas generales. El sistema contará con la aprobación de la entidad competente.
6. **Recolección de basura y Plan de Residuos Sólidos:** El Proyecto implementará un sistema especial de clasificación y recolección de basura de fácil acceso para los usuarios y carros recolectores. Para la implementación de este sistema se deberá contar con la aprobación de la Empresa Pública Metropolitana de Aseo. El Proyecto contará con un plan de manejo de residuos sólidos que incluirá un programa de reciclaje inclusivo en coordinación con gestores comunitarios y la Secretaría de Ambiente.
7. **Mobiliario Urbano.** - La provisión y ubicación de mobiliario urbano se realizará a costo del promotor y cumplirá con lo establecido en las Normas de Arquitectura y Urbanismo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y adicionalmente cumplirá con las siguientes características: diseños eficientes, uso de materiales amigables con el medio ambiente y colocación de receptores de papeles o de basura en la zona blanda de las aceras, para clasificación de desechos con el propósito de ser reciclados. Se instalarán 4 paradas de transporte público en lugares específicos frente a la Ruta Viva y Av. Alfonso Lamiña, detalladas en el *Plano No. 12 Sistema de aceras*, Según los lineamientos técnicos de las entidades competentes

Artículo 24.- Accesibilidad y Movilidad. - El Proyecto será accesible mediante las siguientes modalidades:

- a) Acceso peatonal a través de la red vial y sistema de aceras detallados en el *Plano No. 12 Sistema de aceras* contenido en el Anexo I de la presente ordenanza.
- b) Acceso para bicicletas: asegurando un sistema de ciclovías, compartidas o exclusivas detallados en el *Plano No. 13 Plano de Ciclovías*.
- c) Transporte público: asegurando el embarque y desembarque de personas mediante los carriles de servicios y desembarque de personas y paradas de transporte público previstas sobre la vía arterial y colectora de acceso. Las ubicaciones de las paradas se describen en el *Plano No. 13 Sistema de Aceras*, contenido en el **Anexo I** de esta ordenanza.
- d) Transporte institucional: asegurando un cómodo y seguro embarque y desembarque de personas mediante paradas de embarque y desembarque previsto sobre las vías secundarias;
- e) Transporte privado: mediante un sistema vial que garantice el adecuado flujo vehicular y carriles de acceso que permitan el ingreso a los estacionamientos de manera directa desde la red vial pública.

**CAPÍTULO IV
DE LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN**

Artículo 25.- Medidas de mitigación.

- a) Los promotores del proyecto deberán ejecutar en la fase inicial de obras y a su costo las medidas de mitigación establecidas en el informe de la Secretaría de Movilidad No. IT-SM-DPPM-020/2018 contenido en el oficio No. SM-0677-2018 de fecha 19 de abril de 2018 Anexo No. IV de la presente Ordenanza.
- b) Los promotores del proyecto deberán ejecutar a su costo las medidas de mitigación establecidas en el oficio No. SA-POL-4475 con fecha 25 de junio del 2015 de la Secretaría de Ambiente, Anexo No. V de la presente Ordenanza.

CAPÍTULO V

CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS Y FORMA DE PAGO

Artículo 26.- Cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos (COD) por cambio de uso de suelo.- En base a los datos declarados por el promotor en el Formulario Declarativo contenido en el Anexo VI de la presente ordenanza, el PUAE San Patricio requiere los siguientes cambios de uso de suelo:

- 1. Cambio de uso de suelo Múltiple (M) a uso de suelo Residencial Urbano 2 (RU2), con la asignación de zonificación A404-50, en los siguientes lotes: F5, F6, F7, F8, F9, F10, F11, F12, F13, F14, F21, F22, F23, F24, F25, F26, F27, F28, F29.
- 2. Cambio de uso de suelo Residencial Urbano1 (RU1) a uso de suelo Residencial Urbano 2 (RU2), con la asignación de zonificación A404-50, en los siguientes lotes: F1, F2, F3, F4, F15, F16, F17, F18, F19, F20, F30, F31, F32, F33, F34, F35, F36, F37, F38, F39, F40, F41, F42, G1, G2, G3, G4, G5, G6, G7, G8, G9, G10, G11, G12, G13, G14, G15, G16, G17, G18 y G 19.

En aplicación del literal a) del artículo 9 de la Ordenanza Metropolitana No. 183, el valor de la COD correspondiente al cambio de uso de suelo que los promotores del PUAE San Patricio deberán cancelar al Municipio de Quito, se resume en el cuadro No. 9.

Cuadro No. 09.- Resumen de aplicación de la fórmula de la concesión onerosa por cambio de uso de suelo del PUAE San Patricio

LO TE	tipo de cambo	SUPERFICI E (AUV)	AI VA	Índice de revalor ización	Valor terreno de llegada	Valor terreno de Partida	Diferen cia	Porcentaje 20%	Valor final
F1	RU1 a RU2	1.491,20	16 0	1	238.592,00	238.592,00	0	-	0

F2	RU1 a RU2	963,86	16 0	1	154.217,60	154.217,60	0	-	0
F3	RU1 a RU2	909,81	16 0	1	145.569,60	145.569,60	0	-	0
F4	RU1 a RU2	1.000,00	16 0	1	160.000,00	160.000,00	0	-	0
F5	Ma RU2	857,45	16 0	1	137.192,00	137.192,00	0	-	0
F6	Ma RU2	814,40	16 0	1	130.304,00	130.304,00	0	-	0
F7	Ma RU2	901,58	16 0	1	144.252,80	144.252,80	0	-	0
F8	Ma RU2	1.105,41	16 0	1	176.865,60	176.865,60	0	-	0
F9	Ma RU2	1.005,99	16 0	1	160.958,40	160.958,40	0	-	0
F1 0	Ma RU2	578,75	16 0	1	92.600,00	92.600,00	0	-	0
F1 1	Ma RU2	625,01	16 0	1	100.001,60	100.001,60	0	-	0
F1 2	Ma RU2	674,51	16 0	1	107.921,60	107.921,60	0	-	0
F1 3	Ma RU2	619,35	16 0	1	99.096,00	99.096,00	0	-	0
F1 4	Ma RU2	558,93	16 0	1	89.428,80	89.428,80	0	-	0
F1 5	RU1 a RU2	574,09	16 0	1	91.854,40	91.854,40	0	-	0
F1 6	RU1 a RU2	656,17	16 0	1	104.987,20	104.987,20	0	-	0
F1 7	RU1 a RU2	720,65	16 0	1	115.304,00	115.304,00	0	-	0
F1 8	RU1 a RU2	859,80	16 0	1	137.568,00	137.568,00	0	-	0
F1 9	RU1 a RU2	654,75	16 0	1	104.760,00	104.760,00	0	-	0
F2 0	RU1 a RU2	575,91	16 0	1	92.145,60	92.145,60	0	-	0
F2 1	Ma RU2	567,36	16 0	1	90.777,60	90.777,60	0	-	0
F2 2	Ma RU2	792,57	16 0	1	126.811,20	126.811,20	0	-	0
F2 3	Ma RU2	844,29	16 0	1	135.086,40	135.086,40	0	-	0
F2 4	Ma RU2	652,17	16 0	1	104.347,20	104.347,20	0	-	0
F2 5	Ma RU2	574,92	16 0	1	91.987,20	91.987,20	0	-	0
F2 6	Ma RU2	714,88	16 0	1	114.380,80	114.380,80	0	-	0
F2 7	Ma RU2	620,60	16 0	1	99.296,00	99.296,00	0	-	0
F2 8	Ma RU2	583,04	16 0	1	93.286,40	93.286,40	0	-	0
F2 9	Ma RU2	601,18	16 0	1	96.188,80	96.188,80	0	-	0
F3 0	RU1 a RU2	640,71	16 0	1	102.513,60	102.513,60	0	-	0
F3 1	RU1 a RU2	703,74	16 0	1	112.598,40	112.598,40	0	-	0
F3 2	RU1 a RU2	994,04	16 0	1	159.046,40	159.046,40	0	-	0
F3 3	RU1 a RU2	2.267,32	16 0	1	362.771,20	362.771,20	0	-	0

51

F3	RU1 a		16						
4	RU2	775,40	0	1	124.064,00	124.064,00	0	-	0
F3	RU1 a		16						
5	RU2	653,48	0	1	104.556,80	104.556,80	0	-	0
F3	RU1 a		16						
6	RU2	844,60	0	1	135.136,00	135.136,00	0	-	0
F3	RU1 a		16						
7	RU2	1.003,36	0	1	160.537,60	160.537,60	0	-	0
F3	RU1 a		16						
8	RU2	997,76	0	1	159.641,60	159.641,60	0	-	0
F3	RU1 a		16						
9	RU2	879,42	0	1	140.707,20	140.707,20	0	-	0
F4	RU1 a		16						
0	RU2	1.088,49	0	1	174.158,40	174.158,40	0	-	0
F4	RU1 a		16						
1	RU2	1.252,34	0	1	200.374,40	200.374,40	0	-	0
F4	RU1 a		16						
2	RU2	1.127,36	0	1	180.377,60	180.377,60	0	-	0
G6	RU1 a		16						
	RU2	1.411,93	0	1	225.908,80	225.908,80	0	-	0
G7	RU1 a		16						
	RU2	1.324,88	0	1	211.980,80	211.980,80	0	-	0
G8	RU1 a		16						
	RU2	1.216,39	0	1	194.622,40	194.622,40	0	-	0
G9	RU1 a		16						
	RU2	1.382,00	0	1	221.120,00	221.120,00	0	-	0
G1	RU1 a		16						
1	RU2	1.282,43	0	1	205.188,80	205.188,80	0	-	0
G1	RU1 a		16						
2	RU2	1.379,63	0	1	220.740,80	220.740,80	0	-	0
Pago de CODu									0

El valor que el PUAE San patricio debe cancelar al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es de cero dólares y cero centavos.

Artículo 26.- Cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos (COD) por Edificabilidad.-

En base a los datos declarados por el promotor en el Formulario Declarativo contenido en el Anexo IV de la presente ordenanza y en aplicación del literal b del artículo 9 de la Ordenanza Metropolitana No. 183, el valor de la COD correspondiente al incremento de edificabilidad que los promotores del PUAE San Patricio deberán cancelar al Municipio de Quito, se resume en el cuadro No. 10 y se detalla en el Anexo V de la presente Ordenanza:

Cuadro No. 010.- Resumen de aplicación de la fórmula de la concesión onerosa por compra de edificabilidad del PUAE San Patricio

Cálculo del Valor del terreno de llegada

PROYECTO	USO	AREA LOTE	COS PB	AREA COS PB	N. PISOS	PISOS ADICIONALES	COS TOTAL	AREA CONSTRUCCIÓN LLEGADA	Valor m2 construcción neutro	Factor de uso	Valor m2 por uso	Valor de la construcción cd+ci	Valor del terreno de llegada (Peso del terreno de llegada al 12%)
C1-C2	OFICINAS	4.881,04	35,00	1.708,36	13	7	455	22.208,73	1262	1,72	2170,64	48.207.162,03	5.784.859,44
C3-C4	OFICINAS	3.882,54	35,00	1.358,89	13	7	455	17.665,56	1262	1,72	2170,64	38.345.564,65	4.601.467,76
C5	OFICINAS	4.247,41	40,00	1.698,96	8	2	320	13.591,71	1112	1,72	1912,64	25.996.052,04	3.119.526,24
C6-C7	OFICINAS	4.062,20	35,00	1.421,77	8	2	280	11.374,16	1112	1,72	1912,64	21.754.673,38	2.610.560,81
C8	OFICINAS Y PARKING	4.643,36	35,00	1.625,18	8	2	280	13.001,41	1112	1,72	1912,64	24.867.013,00	2.984.041,56
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5.265,26	35,00	1.842,84	13	7	455	23.956,93	1262	1,72	2170,64	52.001.877,05	6.240.225,25
C11-C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	35,00	1.658,11	12	6	420	19.897,33	1262	1,72	2170,64	43.189.944,73	5.182.793,37
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	35,00	819,69	13	7	455	10.655,92	1262	1,72	2170,64	23.130.161,85	2.775.619,42
C14	OFICINAS	3.900,81	35,00	1.365,28	13	7	455	17.748,69	1262	1,72	2170,64	38.526.006,69	4.623.120,80
C14-C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	50,00	3.828,39	10	4	500	38.283,85	1262	1,37	1728,94	66.190.479,62	7.942.857,55
C16-C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	50,00	3.169,56	10	4	500	31.695,55	1262	1,37	1728,94	54.799.704,22	6.575.964,51
C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.243,56	50,00	1.121,78	7	1	350	7.852,46	1112	1,37	1523,44	11.962.751,66	1.435.530,20

C20	HOTEL	5.315,83	40,00	2.126,33	8	2	320	17.010,66	1368	2,07	2831,76	48.170.095,23	5.780.411,43
C22	COMERCIO Y OFICINAS	2.177,12	50,00	1.088,56	7	1	350	7.619,92	1112	1,37	1523,44	11.608.490,92	1.393.018,91
C23	Mdicina ambulatoria (clinica)	8.871,19	45,00	3.992,04	6	0	270	23.952,21	1112	2,04	2268,48	54.335.116,15	6.520.213,94
C24	Residencia	6.217,47	45,00	2.797,86	9	3	405	25.180,75	1112	1	1112	28.000.997,89	3.360.119,75
C25	Residencia	4.536,80	45,00	2.041,56	10	4	450	20.415,60	1262	1	1262	25.764.487,20	3.091.738,46
C26	Residencia	4.590,28	45,00	2.065,63	10	4	450	20.656,26	1262	1	1262	26.068.200,12	3.128.184,01
E2	Residencia	3.377,11	40,00	1.350,84	12	6	480	16.210,13	1262	1	1262	20.457.181,54	2.454.861,78
E5	Residencia	3.493,73	30,00	1.048,12	12	6	360	12.577,43	1262	1	1262	15.872.714,14	1.904.725,70
E4	Residencia	3.503,29	30,00	1.050,99	12	6	360	12.611,84	1262	1	1262	15.916.147,13	1.909.937,66
E6-E7	Residencia	5.942,36	40,00	2.376,94	12	6	480	28.523,33	1262	1	1262	35.996.439,94	4.319.572,79

Cálculo del Valor del terreno de Partida

PROYECTO	PARTIDA									
	USO	AREA LOTE	Altura de construcción vigente	Construcción vigente	Valor m2	Factor de uso	Valor m2 uso	Valor de la construcción cd+ci	Valor del terreno de partida (Peso del terreno de partida al 12%)	
C1-C2	OFICINAS	4.881,04	6,00	11.714,50	1112	1,72	1912,64	22.405.613,63	2.688.673,64	
C3-C4	OFICINAS	3.882,54	6,00	9.318,10	1112	1,72	1912,64	17.822.163,13	2.138.659,58	
C5	OFICINAS	4.247,41	6,00	10.193,78	1112	1,72	1912,64	19.497.039,03	2.339.644,68	
C6-C7	OFICINAS	4.062,20	6,00	9.749,28	1112	1,72	1912,64	18.646.862,90	2.237.623,55	
C8	OFICINAS Y PARKING	4.643,36	6,00	11.144,06	1112	1,72	1912,64	21.314.582,57	2.557.749,91	
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5.265,26	6,00	12.636,62	1112	1,72	1912,64	24.169.312,53	2.900.317,50	
C11-C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	6,00	11.369,90	1112	1,72	1912,64	21.746.533,19	2.609.583,98	
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	6,00	5.620,70	1112	1,72	1912,64	10.750.383,30	1.290.046,00	
C14	OFICINAS	3.900,81	6,00	9.361,94	1112	1,72	1912,64	17.906.028,57	2.148.723,43	
C14-C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	6,00	18.376,25	1112	1,37	1523,44	27.995.111,25	3.359.413,35	
C16-C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	6,00	15.213,86	1112	1,37	1523,44	23.177.408,97	2.781.289,08	
C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.243,56	6,00	5.384,54	1112	1,37	1523,44	8.203.029,71	984.363,57	

C20	HOTEL	5.315,83	6,00	12.757,99	1368	2,07	2831,76	36.127.571,43	4.335.308,57
C22	COMERCIO Y OFICINAS	2.177,12	6,00	5.225,09	1112	1,37	1523,44	7.960.108,06	955.212,97
C23	Mdicina ambulatoria (clínica)	8.871,19	6,00	21.290,86	1112	2,04	2268,48	48.297.881,02	5.795.745,72
C24	Residencia	6.217,47	6,00	14.921,93	1112	1	1112	16.593.183,94	1.991.182,07
C25	Residencia	4.536,80	6,00	10.888,32	1112	1	1112	12.107.811,84	1.452.937,42
C26	Residencia	4.590,28	6,00	11.016,67	1112	1	1112	12.250.539,26	1.470.064,71
E2	Residencia	3.377,11	6,00	8.105,06	1112	1	1112	9.012.831,17	1.081.539,74
E5	Residencia	3.493,73	6,00	8.384,95	1112	1	1112	9.324.066,62	1.118.887,99
E4	Residencia	3.503,29	6,00	8.407,90	1112	1	1112	9.349.580,35	1.121.949,64
E6-E7	Residencia	5.942,36	6,00	14.261,66	1112	1	1112	15.858.970,37	1.903.076,44

Diferencia y Cálculo de COD e

PROYECTO	USO	AREA LOTE	Peso del terreno de llegada al 12%	Peso del terreno de partida al 12%	DIFERENCIA	18% CAPTURA	% Actividades x ciclo económico	Valor final
C1-C2	OFICINAS	4.881,04	5.784.859,44	2.688.673,64	3.096.185,81	557.313,45		\$ 557.313,45
C3-C4	OFICINAS	3.882,54	4.601.467,76	2.138.659,58	2.462.808,18	443.305,47		\$ 443.305,47
C5	OFICINAS	4.247,41	3.119.526,24	2.339.644,68	779.881,56	140.378,68		\$ 140.378,68
C6-C7	OFICINAS	4.062,20	2.610.560,81	2.237.623,55	372.937,26	67.128,71		\$ 67.128,71
C8	OFICINAS Y PARKING	4.643,36	2.984.041,56	2.557.749,91	426.291,65	76.732,50		\$ 76.732,50
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5.265,26	6.240.225,25	2.900.317,50	3.339.907,74	601.183,39		\$ 601.183,39
C11-C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	5.182.793,37	2.609.583,98	2.573.209,39	463.177,69		\$ 463.177,69
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	2.775.619,42	1.290.046,00	1.485.573,43	267.403,22		\$ 267.403,22
C14	OFICINAS	3.900,81	4.623.120,80	2.148.723,43	2.474.397,37	445.391,53		\$ 445.391,53
C14-C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	7.942.857,55	3.359.413,35	4.583.444,20	825.019,96		\$ 825.019,96
C16-C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	6.575.964,51	2.781.289,08	3.794.675,43	683.041,58		\$ 683.041,58
C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.243,56	1.435.530,20	984.363,57	451.166,63	81.209,99		\$ 81.209,99
C20	HOTEL	5.315,83	5.780.411,43	4.335.308,57	1.445.102,86	260.118,51	70%	\$ 182.082,96

C22	COMERCIO Y OFICINAS	2.177,12	1.393.018,91	955.212,97	437.805,94	78.805,07	78.805,07	\$	78.805,07
C23	Médicina ambulatoria (clínica)	8.871,19	6.520.213,94	5.795.745,72	724.468,22	130.404,28	70%	\$	91.283,00
C24	Residencia	6.217,47	3.360.119,75	1.991.182,07	1.368.937,67	246.408,78		\$	246.408,78
C25	Residencia	4.536,80	3.091.738,46	1.452.937,42	1.638.801,04	294.984,19		\$	294.984,19
C26	Residencia	4.590,28	3.128.184,01	1.470.064,71	1.658.119,30	298.461,47		\$	298.461,47
E2	Residencia	3.377,11	2.454.861,78	1.081.539,74	1.373.322,04	247.197,97		\$	247.197,97
E5	Residencia	3.493,73	1.904.725,70	1.118.887,99	785.837,70	141.450,79		\$	141.450,79
E4	Residencia	3.503,29	1.909.937,66	1.121.949,64	787.988,01	141.837,84		\$	141.837,84
E6-E7	Residencia	5.942,36	4.319.572,79	1.903.076,44	2.416.496,35	434.969,34		\$	434.969,34
Valor por concepto de COD por edificabilidad									\$ 6.808.767,57

El valor que el proyecto San Patricio deberá cancelar a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por concepto de Concesión Onerosa de Derechos por Venta de Edificabilidad es de seis millones ochocientos ocho mil setecientos sesenta y siete dólares con cincuenta y siete centavos (\$6.808.767,57).

Artículo 27.- Del pago de la concesión onerosa. - En virtud de lo establecido en el artículo 13 literal b) de la Ordenanza Metropolitana que regula la Concesión Onerosa de Derechos en Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, el PUAE San Patricio pagará a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por concepto de la concesión onerosa de derechos resultante:

1. Equipamientos públicos de servicios sociales o servicios públicos descritos a continuación:

Cuadro No. 11.- Pago en equipamientos públicos de servicios sociales o servicios públicos

	DETALLE	AREA	COSTO POR m2	TOTAL
EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO AREAS VERDES	69.609,03	\$ 14,99	\$ 1.043.439,36

Los detalles de cada equipamiento se encuentran detallados en el Anexo III de la presente ordenanza.

2. Infraestructura en la construcción de las siguientes vías.

Cuadro No. 12.- Pago en especie en Obras de Infraestructura.

INFRAESTRUCTURA	CESION ONEROSA DE AREA AVENIDA ALFONSO LAMIÑA	8.252,61	\$ 160,00	\$ 1.320.417,60
	CESION ONEROSA DE AREA CALLE RIO SANTIAGO	5.787,79	\$ 160,00	\$ 926.046,40
	CONSTRUCCIÓN AVENIDA ALFONSO LAMIÑA	14.575,88	\$ 51,23	\$ 746.722,33
	CONSTRUCCIÓN CALLE RIO SANTIAGO	8.418,60	\$ 43,51	\$ 366.293,29
	CONSTRUCCIÓN ROTONDA SUR	4.842,00	\$ 61,27	\$ 296.669,34
	AREAS ADICIONALES OCUPADAS POR LA OBRA VIAL	12.478,03	\$ 110,00	\$ 1.372.583,30
TOTAL PAGO EN ESPECIE				\$ 6.072.171,62

3. Áreas de Reserva

El área afectada por el trazado de la Troncal Metropolitana, que atraviesa el predio en sentido sur-norte, con una superficie de 6.607 m², podrá ser cedida, a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, como parte de pago en especie de Concesión Onerosa de Derechos de edificabilidad, en el momento que se requiera este terreno para la construcción de dicha vía. El valor correspondiente a esta área de terreno será determinado de acuerdo con el valor catastral vigente al momento de la suscripción de la presente ordenanza.

Artículo 28.- Alcance del pago en especie - El alcance de las obras definidas en el cuadro No.11 se sujetará a las siguientes características, las cuales también formarán parte del Convenio de pago en especie.

Artículo 29.- Alcance de la Compensación en equipamientos públicos de servicios sociales o de servicios públicos, según la tipología prevista en el PUOS vigente. - El alcance de la compensación en equipamientos públicos de servicios sociales o de servicios públicos, se sujetará a las siguientes características, las cuales también formarán parte del Convenio de pago en especie.

Los costos, objeto de estas obras serán considerados como parte de pago en especie de las concesiones onerosas por edificabilidad.

a) Equipamiento de las áreas verdes públicas:

Será construido por el promotor únicamente en las áreas correspondientes al proyecto San Patricio y de acuerdo con los estudios y diseños que constan en el proyecto arquitectónico, en el que se incluye: paisajismo, caminerías, jardines, iluminación, cerramientos, entre otros.

b) Diseño y construcción de Equipamiento Público:

De acuerdo a los requerimientos de la Administración Zonal Tumbaco, el promotor diseñará y construirá las estructuras de equipamiento público a ser instaladas en los lotes destinados para Equipamiento Público identificados en el PUAE San Patricio. La Administración Municipal deberá definir los equipamientos públicos a instalarse, en virtud de las necesidades y déficits de la zona. El promotor entregará lotes de terreno urbanizado con acometidas de servicios básicos para cada área de equipamiento público. Las estructuras del equipamiento público serán construidas a nivel de estructura y envolventes arquitectónicos, que permitan la adecuación interna por parte del usuario final.

Los plazos de entrega de las estructuras de equipamientos públicos estarán definidos en coordinación con la Administración Zonal, una vez finalizados los trabajos de urbanización en la primera etapa. Los estándares de construcción de los equipamientos observarán las normas de construcción INEN y NEC y las normas de arquitectura establecidas en la Ordenanza Municipal 172.

DISPOSICIONES GENERALES.-

PRIMERA.- Los aspectos técnicos no previstos en esta ordenanza serán resueltos por la entidad competente de acuerdo con la normativa metropolitana vigente. El texto de la presente ordenanza prevalecerá por sobre los Anexos.

SEGUNDA.- El promotor, previo a la obtención de la LMU20 deberá suscribir un convenio con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en el cual se establezcan las condiciones específicas para la forma de pago en especie de la Concesión Onerosa de Derechos.

TERCERA.- Una vez iniciados los trabajos de ejecución de las obras de infraestructura pública previstos, se llevará a cabo un proceso de seguimiento y fiscalización de las obras descritas, en

coordinación con las empresas públicas y dependencias municipales competentes para asegurar que los procesos constructivos se efectúen de conformidad con la normativa y estándares vigentes para asegurar la instalación de acuerdo con los diseños de detalle.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.-

Primera.- Una vez aprobada la presente ordenanza, la Dirección Metropolitana Financiera contará con un plazo de treinta (30) días para suscribir el convenio de pago es especie con el promotor.

Segunda.- Una vez aprobada la presente ordenanza, el promotor iniciará con las inversiones de los estudios de detalle y especificaciones de los equipamientos e infraestructura pública, para presentar los mismos para su aprobación en un periodo de 60 días. El monto establecido para el efecto en el artículo 27 de la presente Ordenanza, representa la inversión total propuesta por el promotor para dichos equipamientos.

Tercera.- Las Empresas Públicas y dependencias competentes tendrán un plazo de 30 días para la aprobación de los trazados viales, tanto de la rotonda ubicada al extremo sur de la propiedad y de las calles internas proyectadas por le PUAE, así como el ensanchamiento de la Avenida Alfonso Lamiña y la Calle Río Santiago

Disposición Final. - Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su respectiva sanción.

Dada en la Sala del Concejo Metropolitano, el día __ de junio del año 2018.

ANEXO I. PLANOS

- 1. Plano de conformación**
- 2. Plano de composición**
- 3. Equipamientos y Áreas Verdes Públicas**
- 4. Áreas privadas afectadas al uso público**
- 5. Sectores de Planificación**
- 6. Fraccionamiento**
- 7. Equipamientos Privados**
- 8. Usos de Suelo**
- 9. Diseño Vial General**
- 10. Diseño Vial Secciones Típicas**
- 11. Zona 30**
- 12. Sistema de Aceras**
- 13. Plano Ciclo vías**

Anexo II

Cronograma de Obras de Infraestructura

Anexo III

Fichas Técnicas

Anexo IV

Informe de la Secretaría de Movilidad No. IT-SM-DPPM-020/2018 contenido en el oficio No. SM-0677-2018 de fecha 19 de abril de 2018

Anexo V

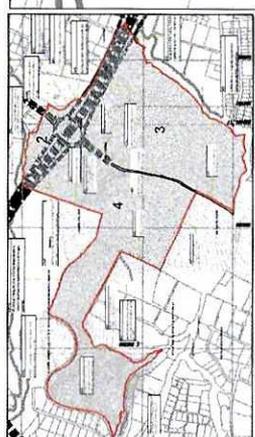
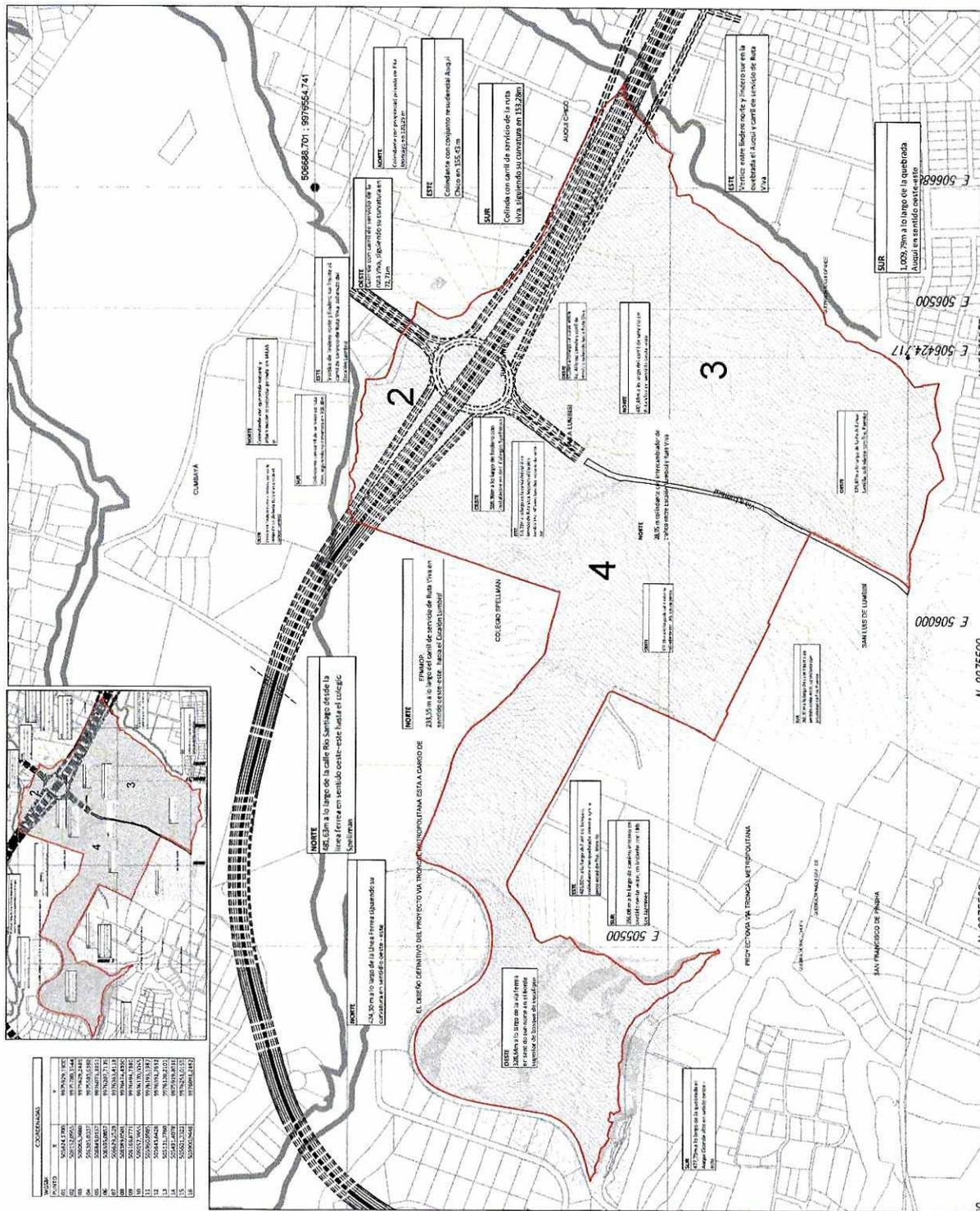
Oficio No. SA-POL-4475 con fecha 25 de junio del 2015 de la Secretaría de Ambiente

Anexo VI

Formulario Declarativo

ANEXO I. PLANOS

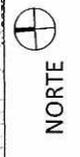
- 1. Plano de conformación**
- 2. Plano de composición**
- 3. Equipamientos y Áreas Verdes Públicas**
- 4. Áreas privadas afectadas al uso público**
- 5. Sectores de Planificación**
- 6. Fraccionamiento**
- 7. Equipamientos Privados**
- 8. Usos de Suelo**
- 9. Diseño Vial General**
- 10. Diseño Vial Secciones Típicas**
- 11. Zona 30**
- 12. Sistema de Aceras**
- 13. Plano Ciclo vías**



POSTO	COORDENADA
01	506998.701
02	507124.000
03	507249.300
04	507374.600
05	507500.000
06	507625.300
07	507750.600
08	507876.000
09	508001.300
10	508126.600
11	508252.000
12	508377.300
13	508502.600
14	508628.000
15	508753.300
16	508878.600
17	509004.000
18	509129.300
19	509254.600
20	509380.000
21	509505.300
22	509630.600
23	509756.000
24	509881.300
25	510006.600
26	510132.000
27	510257.300
28	510382.600
29	510508.000
30	510633.300
31	510758.600
32	510884.000
33	511009.300
34	511134.600
35	511260.000
36	511385.300
37	511510.600
38	511636.000
39	511761.300
40	511886.600
41	512012.000
42	512137.300
43	512262.600
44	512388.000
45	512513.300
46	512638.600
47	512764.000
48	512889.300
49	513014.600
50	513140.000
51	513265.300
52	513390.600
53	513516.000
54	513641.300
55	513766.600
56	513892.000
57	514017.300
58	514142.600
59	514268.000
60	514393.300
61	514518.600
62	514644.000
63	514769.300
64	514894.600
65	515020.000
66	515145.300
67	515270.600
68	515396.000
69	515521.300
70	515646.600
71	515772.000
72	515897.300
73	516022.600
74	516148.000
75	516273.300
76	516398.600
77	516524.000
78	516649.300
79	516774.600
80	516900.000
81	517025.300
82	517150.600
83	517276.000
84	517401.300
85	517526.600
86	517652.000
87	517777.300
88	517902.600
89	518028.000
90	518153.300
91	518278.600
92	518404.000
93	518529.300
94	518654.600
95	518780.000
96	518905.300
97	519030.600
98	519156.000
99	519281.300
100	519406.600

PROYECTO SAN PATRICIO OBRA NUEVA	
LOCALIDAD: TUMBACO MUNICIPIO: TUMBACO PROVINCIA: TUMBACO	FECHA: 01

REVISIÓN 1	REVISADO POR:	FECHA:
REVISIÓN 2	REVISADO POR:	FECHA:
REVISIÓN 3	REVISADO POR:	FECHA:
REVISIÓN 4	REVISADO POR:	FECHA:



SIMBOLOGÍA



SIMBOLOGIA

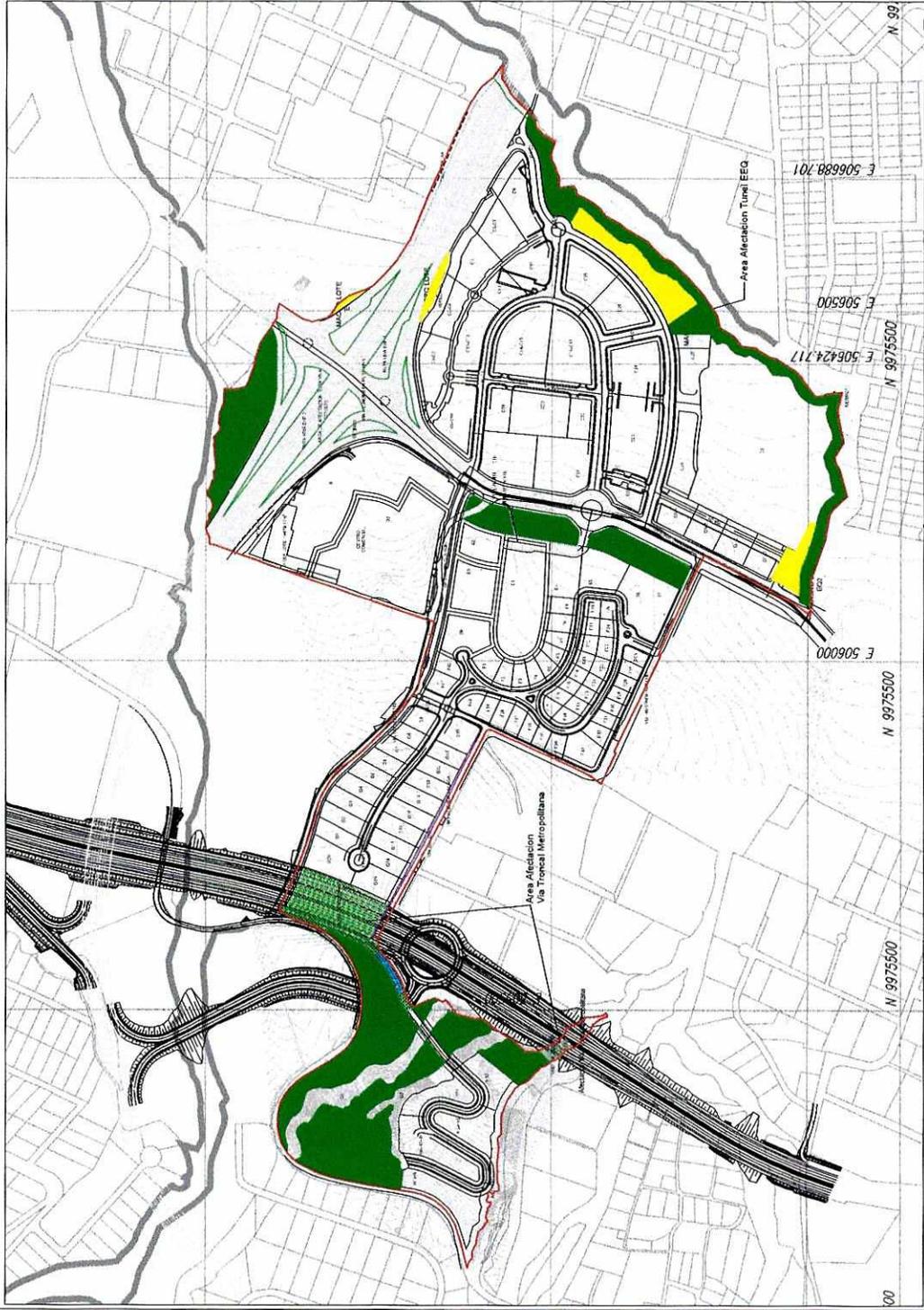
- Areas Verdes Públicas
- Areas Verdes Privadas Asociadas al Uso Público
- Areas Urbanas Privadas Asociadas al Uso Público
- Areas de Recreación

PROYECTO SAN PATRICIO URBANIZACIÓN	
CLIENTE: San Patricio	LOCALIDAD: TURBACAO
CARRO: 004	ESCALA: 1:1000
FECHA: 15/05/2012	HOJA: 02

REVISIÓN POR	FECHA
REVISIÓN 1	FECHA0
REVISIÓN 2	FECHA1
REVISIÓN 3	FECHA2
REVISIÓN 4	FECHA3

NORTE





NORTE

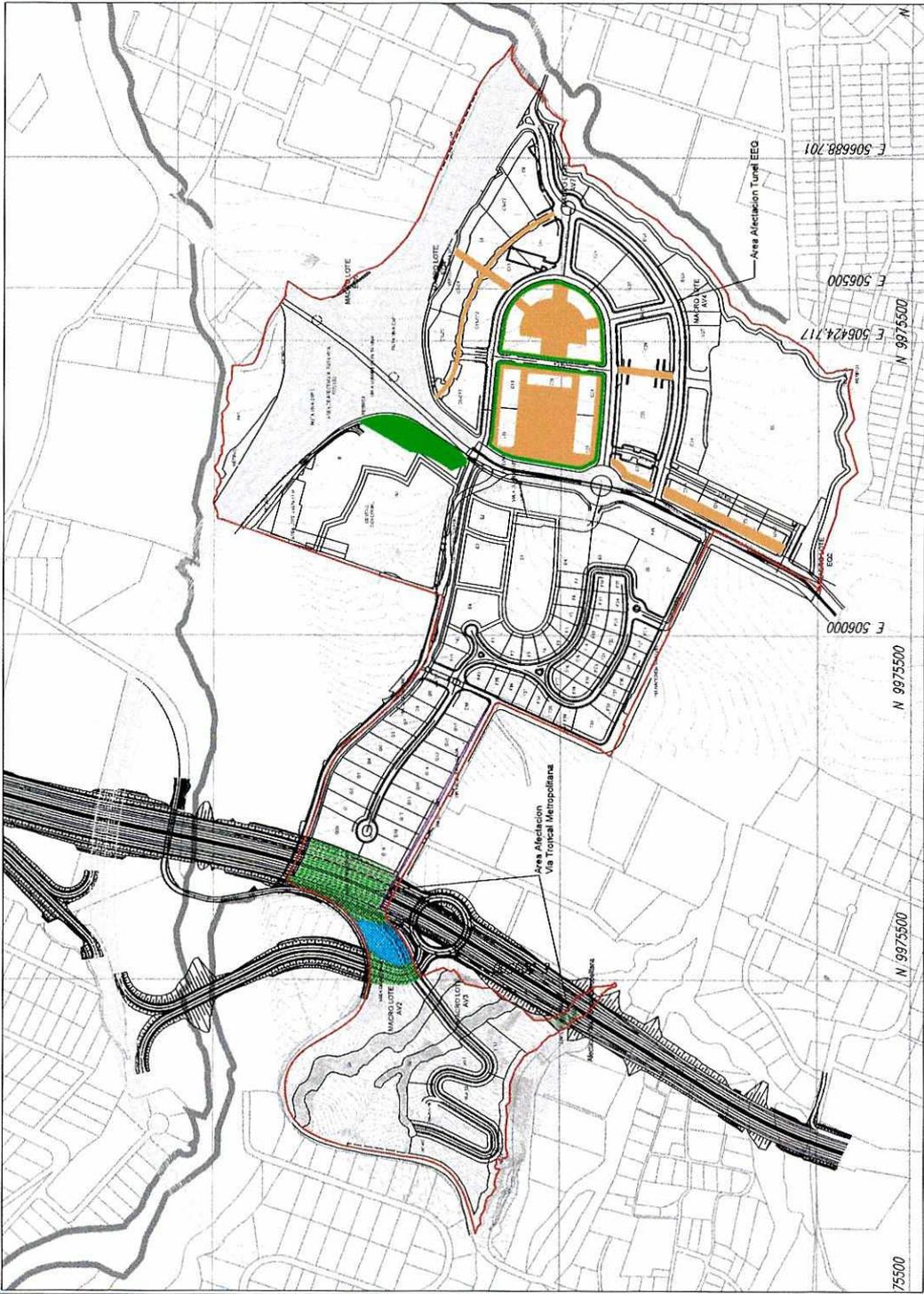


SIMBOLOGÍA

- Área Verdes Urbanas
- Equipamiento Público

PROYECTO SAN PATRIBIO SANTA FE			
ESTADO	PROYECTO	FECHA	03
PROYECTO	PROYECTO	FECHA	03
PROYECTO	PROYECTO	FECHA	03
PROYECTO	PROYECTO	FECHA	03
PROYECTO	PROYECTO	FECHA	03

REVISIÓN	FECHA
REVISIÓN 1	FECHA
REVISIÓN 2	FECHA
REVISIÓN 3	FECHA
REVISIÓN 4	FECHA



NORTE

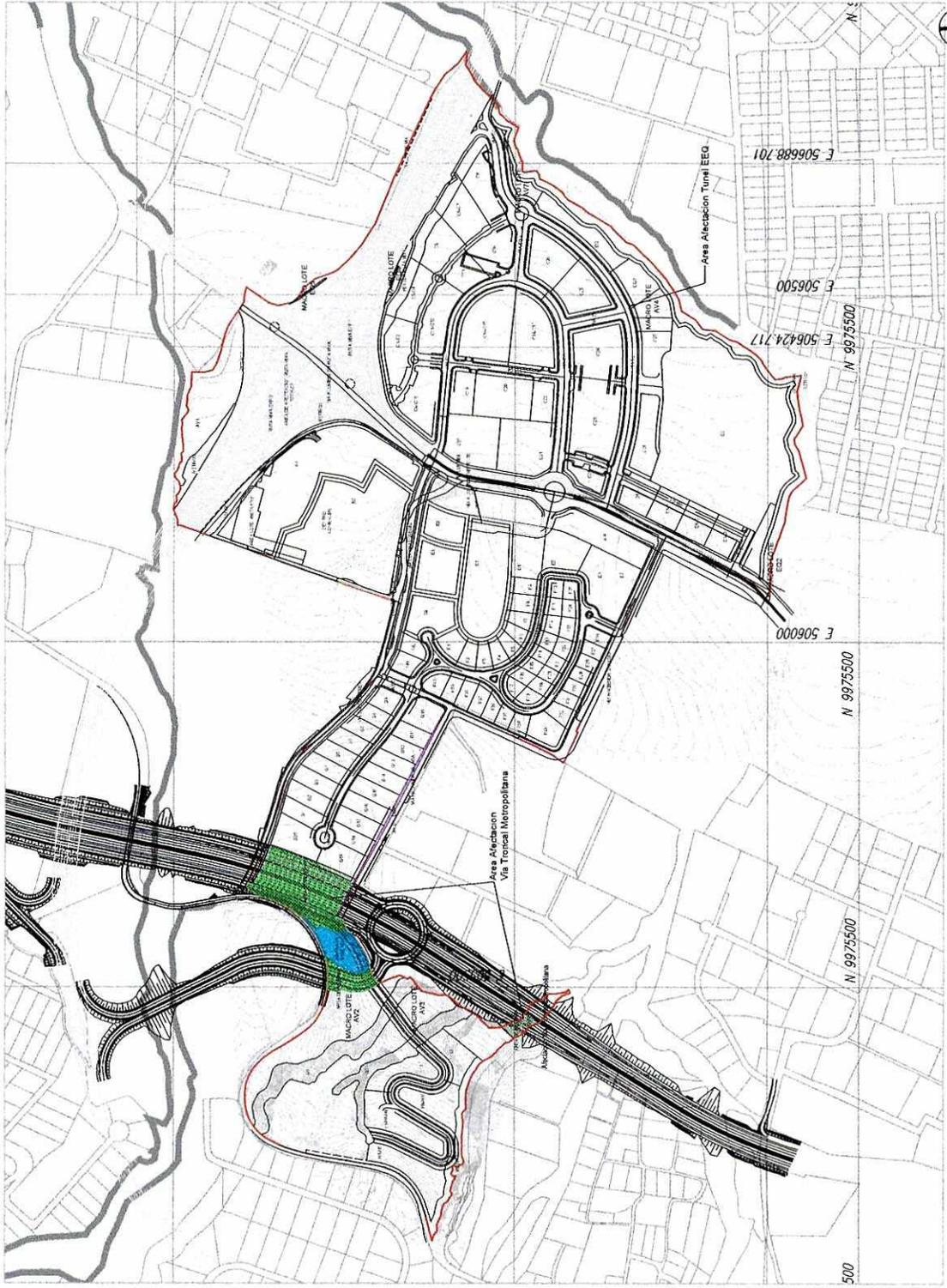


SIMBOLOGIA

- Areas Verdes Protegidas con Acceso Publico
- Areas Abiertas Protegidas con Acceso Publico

PROYECTO SAN PATRICIO		San Patricio	
CARRERA NUEVA		TUMBACO	
U. D. C. 2014	CONSEJO DE PLANIFICACION	FECHA DE ELABORACION	04
PROYECTO	CONSEJO DE PLANIFICACION	FECHA DE APROBACION	
PROYECTO	CONSEJO DE PLANIFICACION	FECHA DE APROBACION	

REVISION	REVISADO POR	FECHA
REVISION 1	REVISADO05	FECHA0
REVISION 2	REVISADO01	FECHA1
REVISION 3	REVISADO02	FECHA2
REVISION 4	REVISADO03	FECHA3



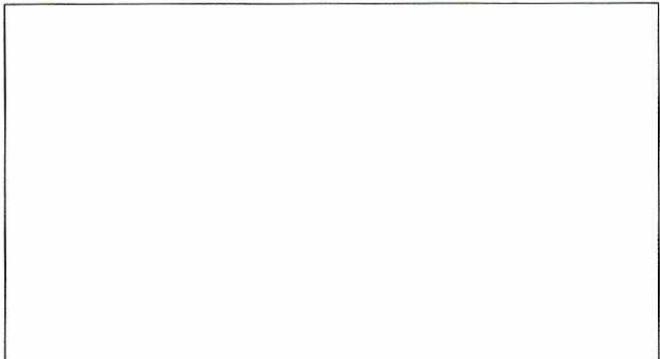
NORTE



SI MENCIONA

PROYECTO DE INGENIERIA OBRA NUEVA		SECCION 06	
Saint Párricio		TUMBACO	
DISEÑADOR Carlos Ochoa	INGENIERO Carlos Ochoa	FECHA 2018/02	HOJA 06
EMPRESA S.A.		ESCALA 1:1000	

REVISADO POR	FECHA
REVISIÓN 1	FECHA 0
REVISIÓN 2	FECHA 1
REVISIÓN 3	FECHA 2
REVISIÓN 4	FECHA 3

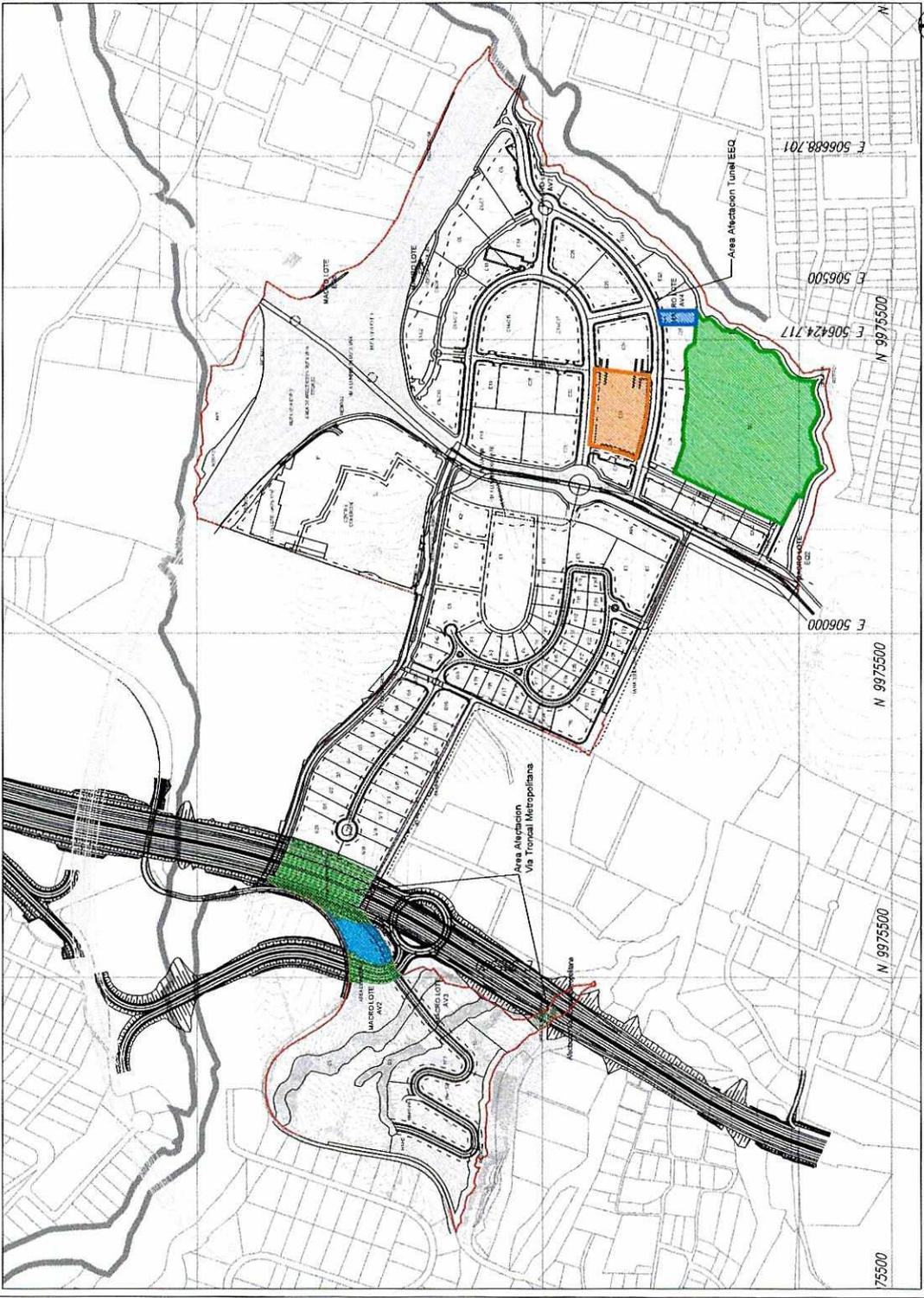


Simkologia

- Deposito (Green hatched box)
- Salud (Orange hatched box)
- Refrigerio (Blue hatched box)

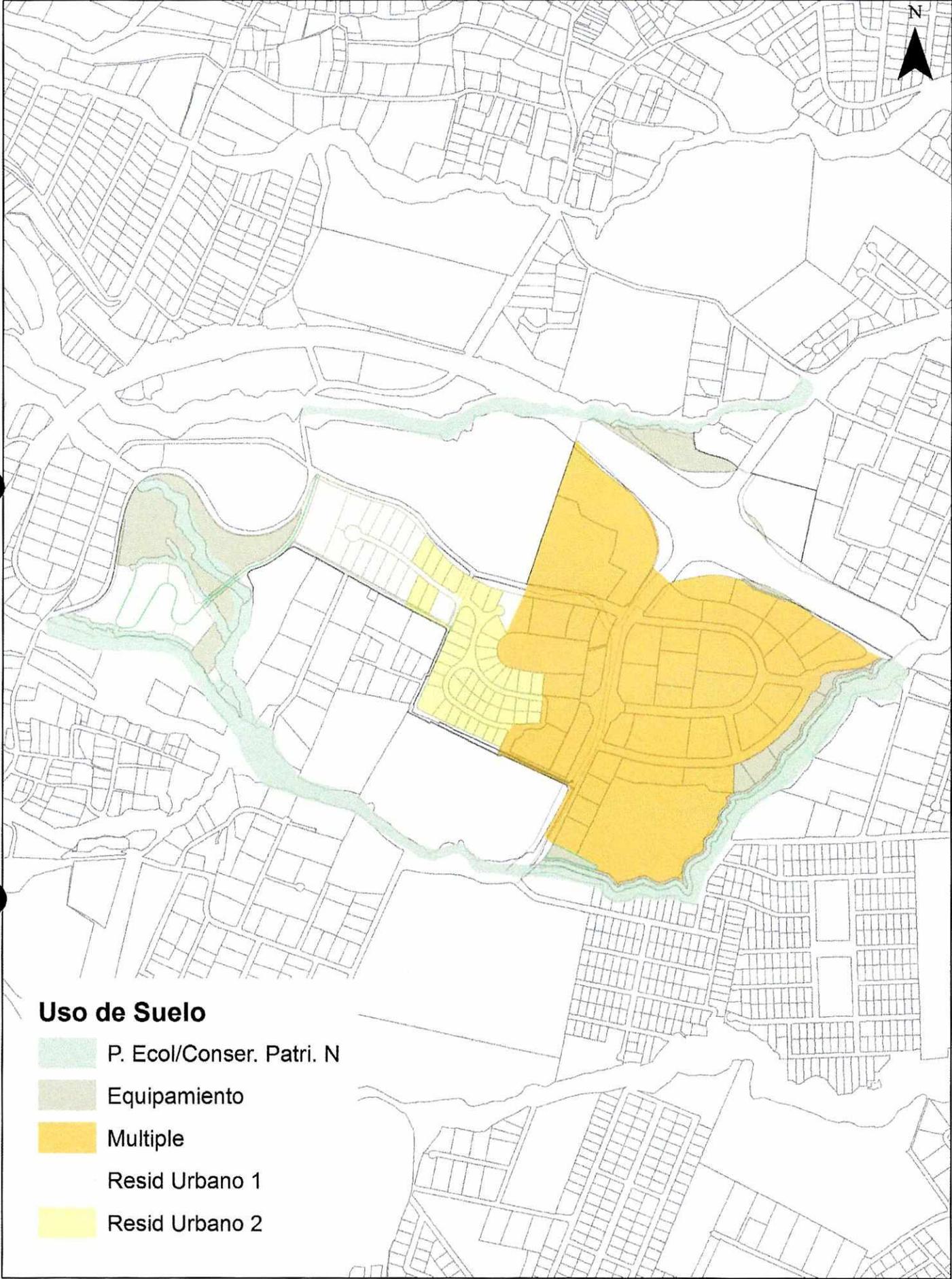
PROYECTO DE PLAN PATRIARCADO			
URBANA VERDE		TUMBALAO	
PROYECTO:	Carretera, Ombre, Loteado	FECHA:	07
CONTRATO:	Plan de Urbanización y Equipamiento Urbano	FECHA:	
FECHA:		FECHA:	

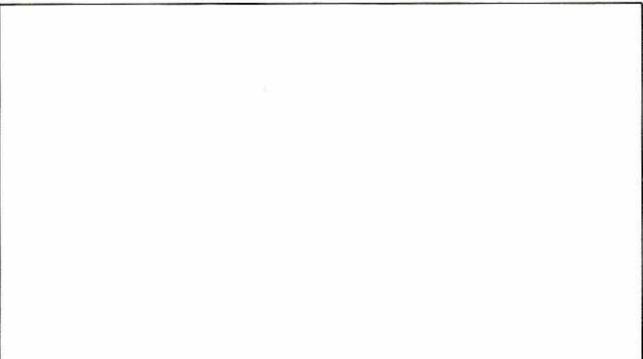
REVISIÓN	REVISADO POR:	FECHA
REVISIÓN 1	REVISADO00	FECHA00
REVISIÓN 2	REVISADO01	FECHA01
REVISIÓN 3	REVISADO02	FECHA02
REVISIÓN 4	REVISADO03	FECHA03



NORTE





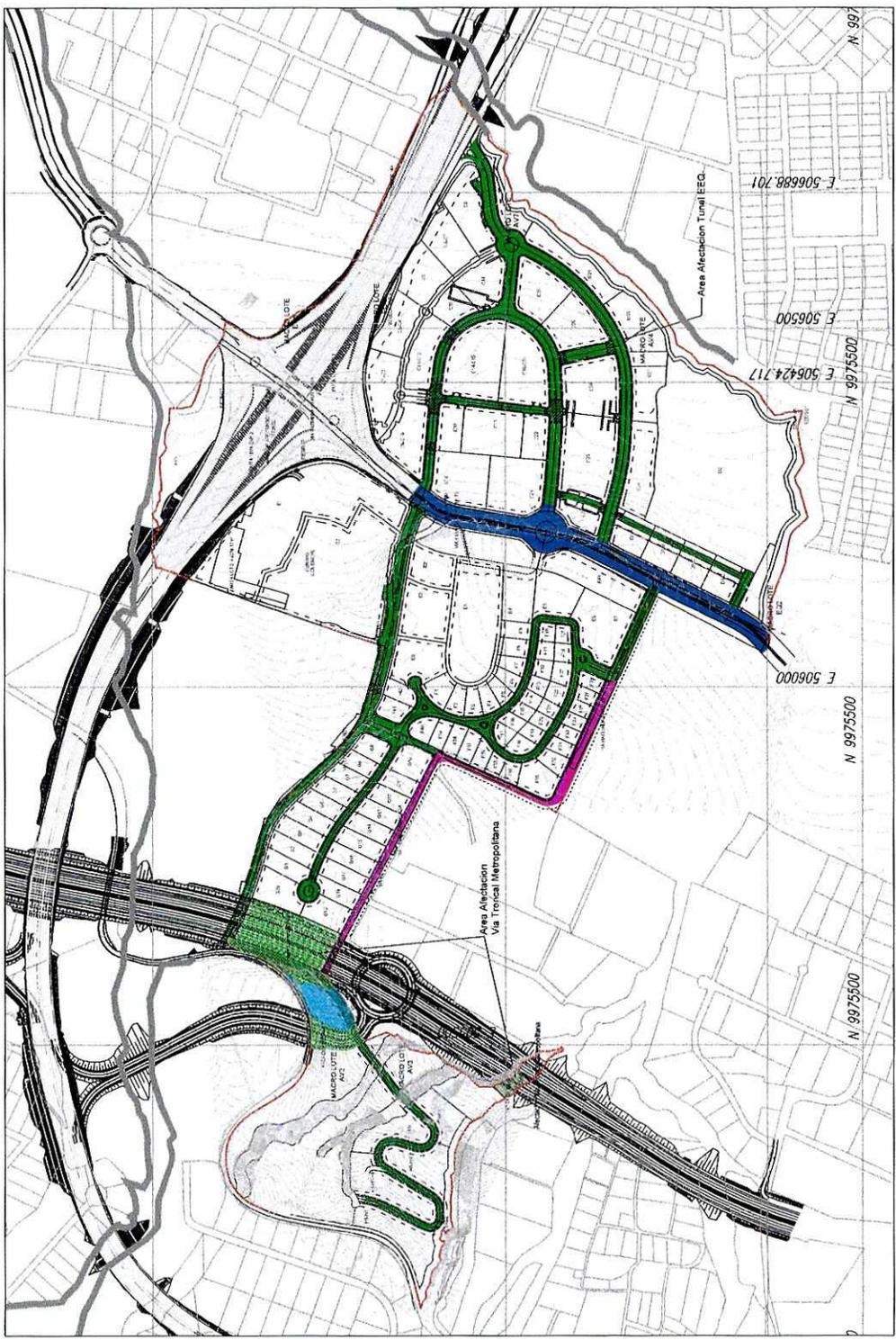


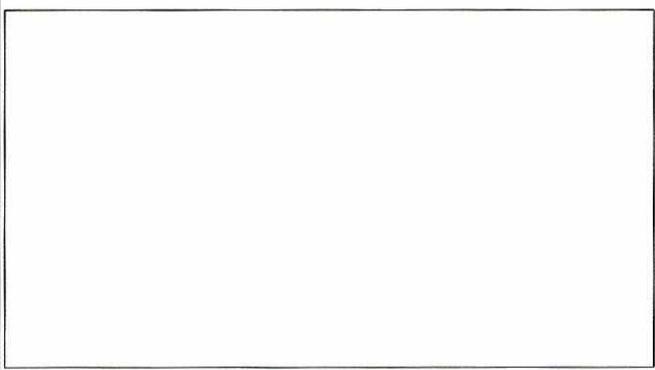
Simbología

- Verde: Área de Aterrizaje
- Azul: Área de Infiltración

PROYECTO SAN PATRICIO OBRA NUEVA	
CLIENTE: San Patricio Construcción, S. de RL	UBICACIÓN: TUMBACO
PROYECTO: San Patricio Construcción, S. de RL	ESCALA: 1:1000
FECHA: 09	HOJA: 09

REVISIÓN	REVISADO POR:	FECHA:
REVISIÓN 1	REVISADO	FECHA
REVISIÓN 2	REVISADO	FECHA
REVISIÓN 3	REVISADO	FECHA
REVISIÓN 4	REVISADO	FECHA

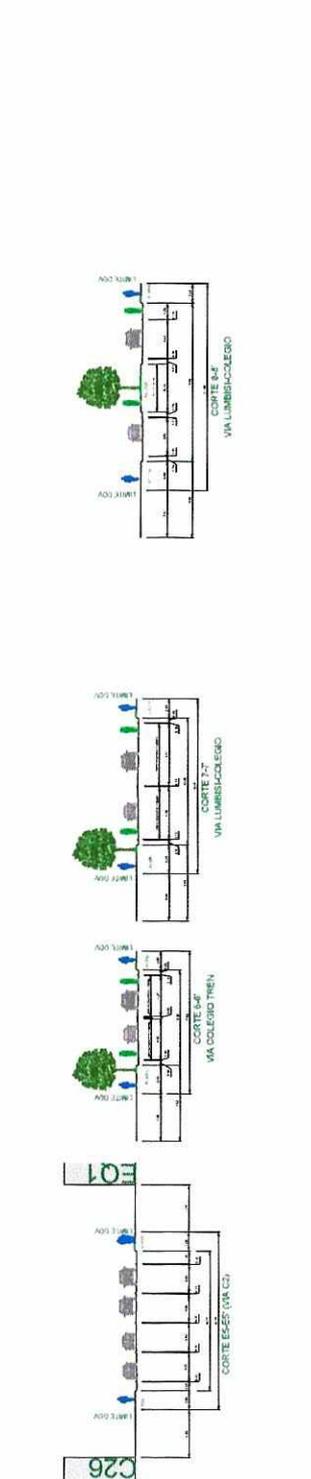
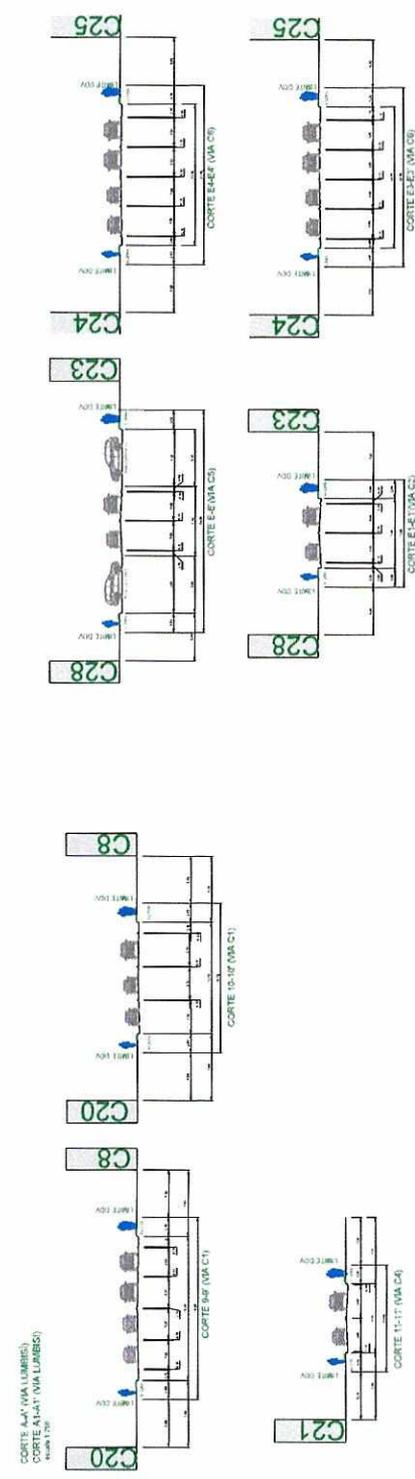
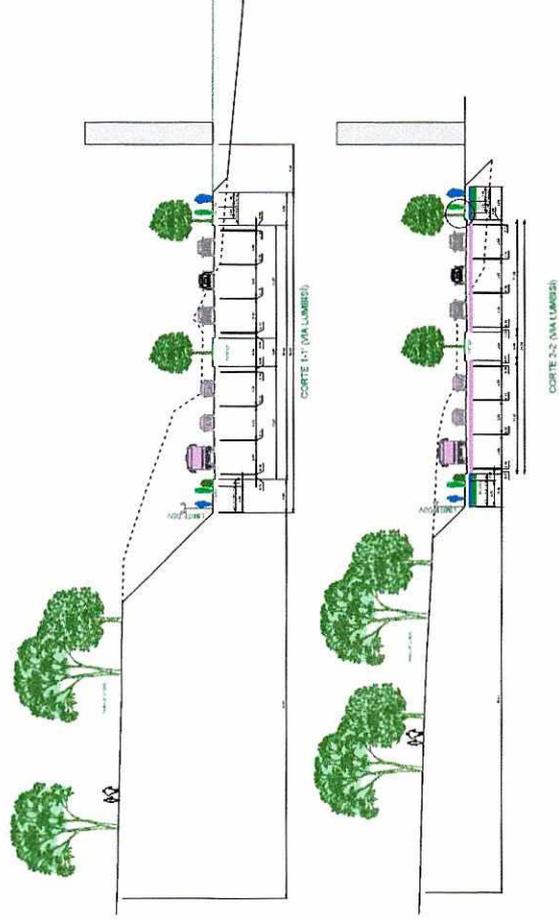
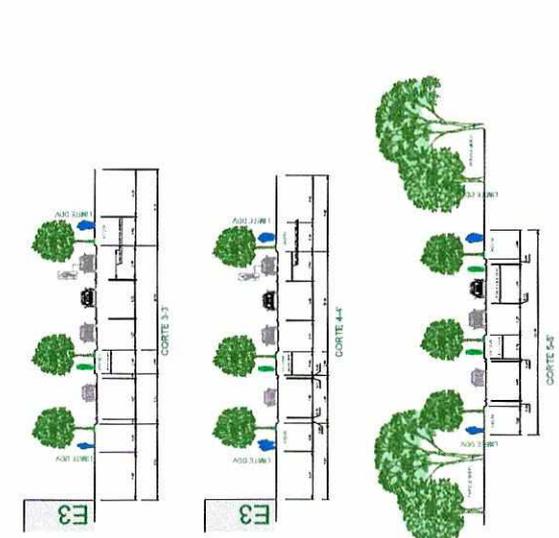


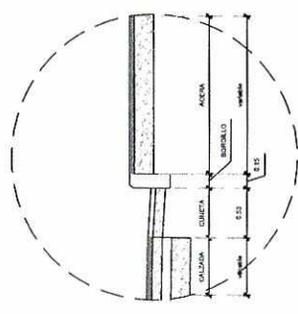
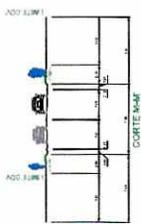
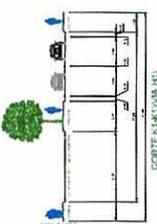
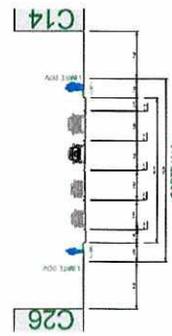
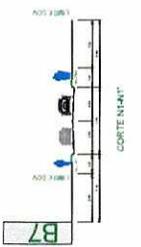
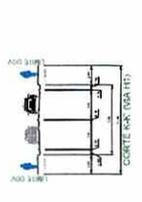
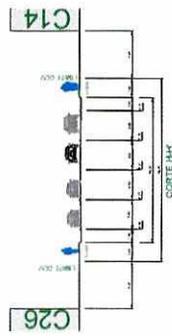
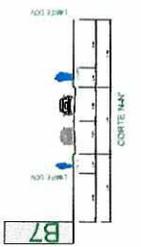
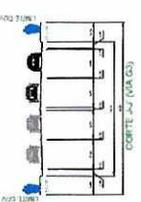
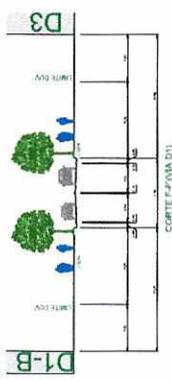


SIMBOLÓGIA

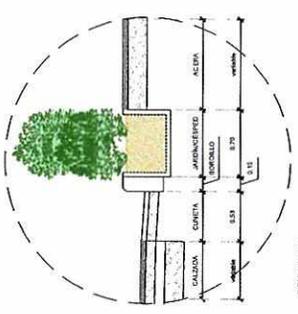
RESERVA GASTAFREUD		Santitas Párricio	
CARRERA NUEVA		TUMBADO	
PROYECTO	FECHA	PROYECTANTE	ESCALA
Carretera, Ovar, Ecuador	10.1	Maria Isabella Garcia	1:100
PROYECTANTE	PROYECTANTE	PROYECTANTE	PROYECTANTE
10.1	10.1	10.1	10.1

REVISIÓN	REVISADO POR	FECHA
REVISIÓN 1	REVISADO	FECHA0
REVISIÓN 2	REVISADO	FECHA1
REVISIÓN 3	REVISADO	FECHA2
REVISIÓN 4	REVISADO	FECHA3

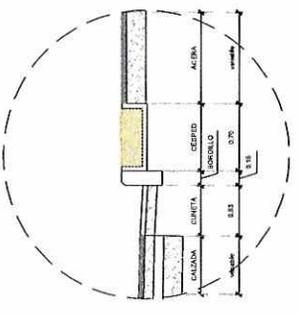




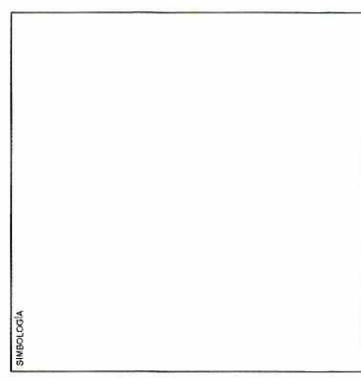
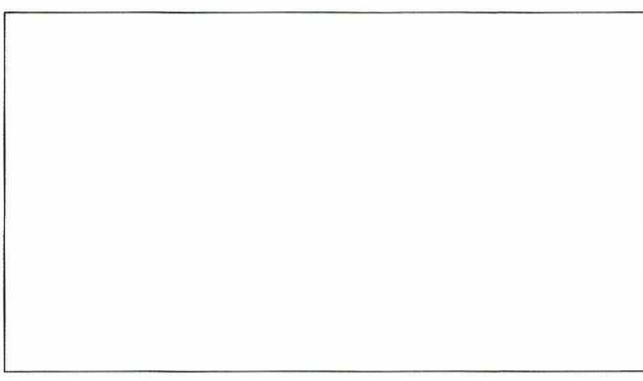
DETALLE 1
Ensamble Bordo de Acrea sin vegetación y Calzada
Escala 1:25



DETALLE 2
Ensamble Bordo de Acrea con vegetación + suelo permeable y Calzada
Escala 1:25



DETALLE 3
Ensamble Bordo de Acrea (sin azóviva) + suelo permeable y Calzada
Escala 1:25



SIMBOLOGIA

PROYECTO SAN PATRICIO
CARRERA N.º 42
CARRERA N.º 42

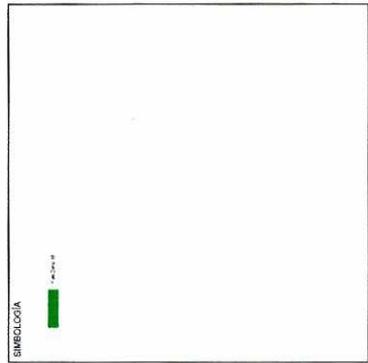
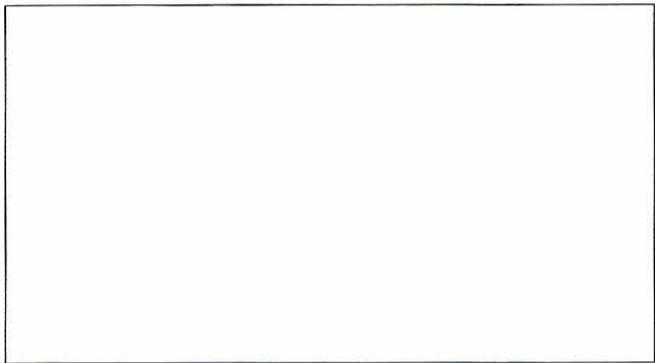
San Patricio

Caracas, D.C., Ecuador
Punto U.S.S. Invernia, Punt...

PROYECTO: ...
FECHA: ...
Escala: ...

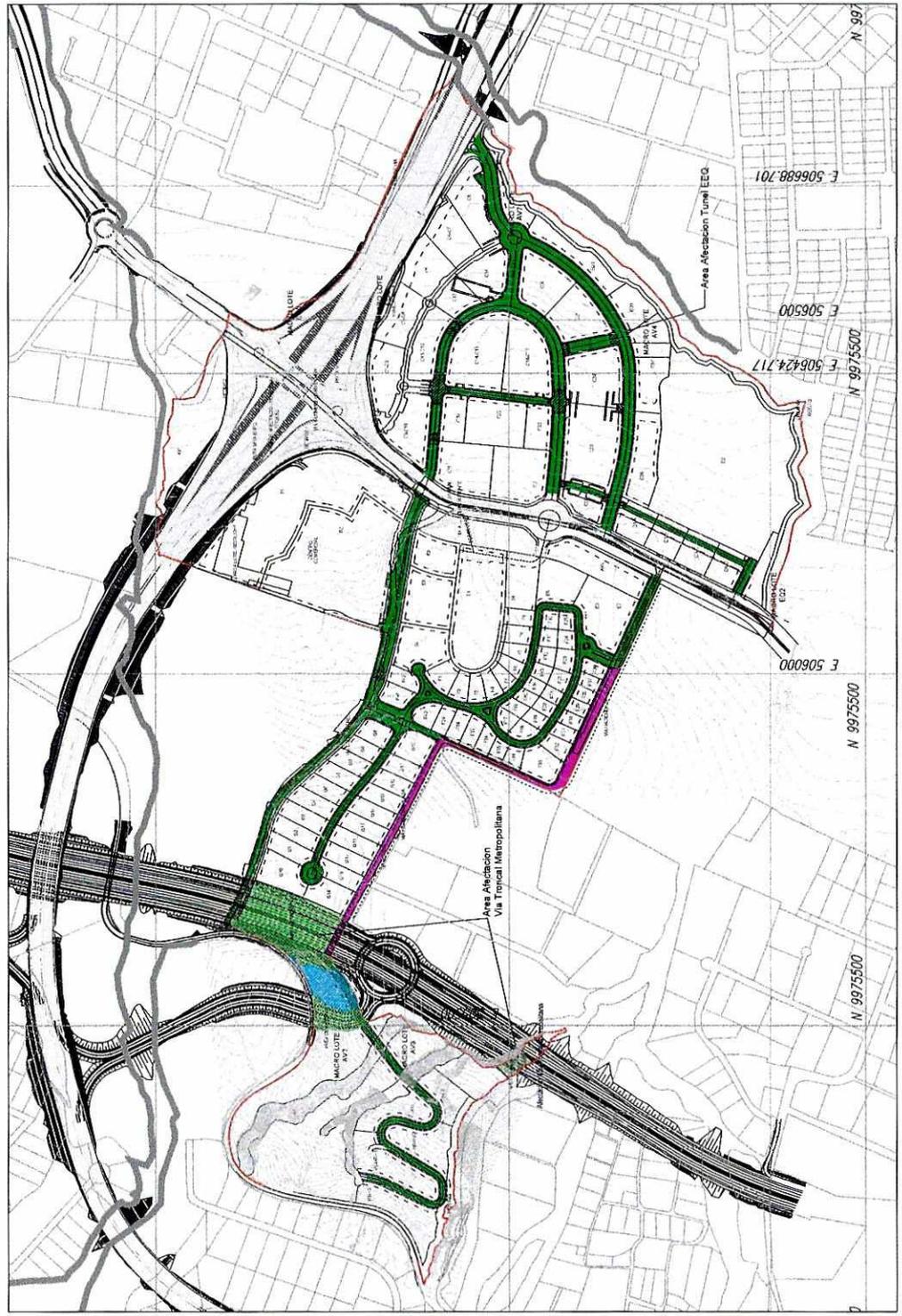
10.2

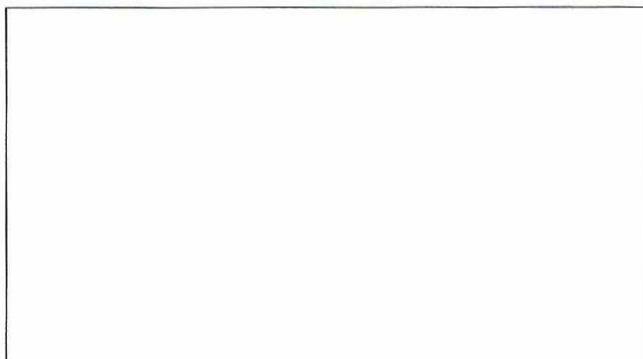
REVISADO POR:	FECHA:
REVISIÓN 1	FECHA0
REVISIÓN 2	FECHA1
REVISIÓN 3	FECHA2
REVISIÓN 4	FECHA3



RESERVA DE SUBPARRAFO CAROLINA NUEVA	
SAIA PATRICIO <small>SAIA PATRICIO S. DE RL</small>	<small>PROYECTO</small> CAROLINA NUEVA
<small>UBICACION</small> Comarca, Oca, Llanos	<small>PROYECTO</small> CAROLINA NUEVA
<small>PROYECTADO POR</small> SAIA PATRICIO S. DE RL	<small>FECHA</small> 2016/09/11
<small>PROYECTADO POR</small> SAIA PATRICIO S. DE RL	<small>FECHA</small> 2016/09/11

REVISIÓN	REVISADO POR	FECHA
REVISIÓN 1	REVISADO	FECHA0
REVISIÓN 2	REVISADO	FECHA1
REVISIÓN 3	REVISADO	FECHA2
REVISIÓN 4	REVISADO	FECHA3



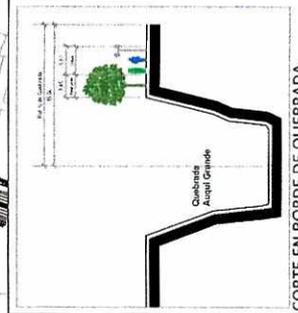
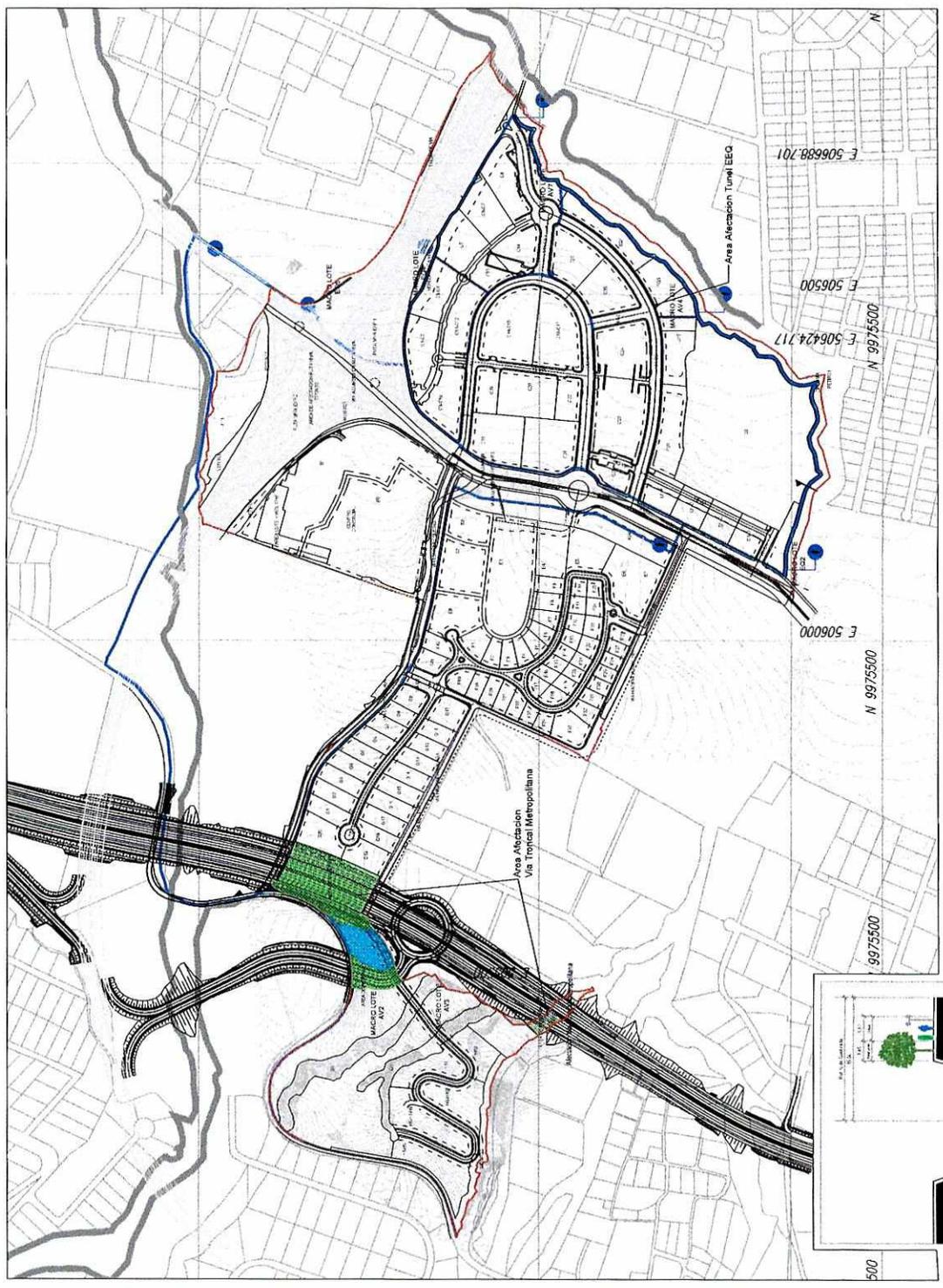


SIMBOLOGÍA

- Obra
- Estación de Bombeo

PROYECTO SAN PATRICIO OBRA NUEVA		San Patricio S.A.	
PROYECTO	CONSTRUCION	FECHA	12
PROYECTANTE	PROYECTADO	FECHA	
REVISADO	REVISADO	FECHA	
APROBADO	APROBADO	FECHA	

REVISADO POR:	FECHA:
REVISIÓN 1	FECHA1
REVISIÓN 2	FECHA2
REVISIÓN 3	FECHA3
REVISIÓN 4	FECHA4



CORTE EN BORDE DE QUEBRADA
esc 1:250

500

Proyecto San Patricio

Cronograma de Obra - Infraestructura Fase 1

EDT	Nombre de tarea	Duración	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7	Mes 8	Mes 9	Mes 10	Mes 11	Mes 12	Mes 13	Mes 14	Mes 15	Mes 16	Mes 17	Mes 18	Mes 19	Mes 20
1	Vías	293 días																				
1.1	Públicas	293 días																				
2	Infraestructura	221.25 días																				
2.1	Agua Potable	162 días																				
2.2	Alcantarillado Sanitario	175 días																				
2.3	Alcantarillado Pluvial	162 días																				
2.4	Electricidad y Comunicaciones	180 días																				
2.5	Alumbrado Público	25 días																				
3	Parques y áreas de recreación	189 días																				
3.1	Parques	68 días																				
3.2	Áreas de recreación	189 días																				
3.2.1	Ciclovia	128 días																				
3.2.2	Parque Lineal	111 días																				
4	Equipamiento urbano	60 días																				

Anexo III
Fichas Técnicas

AREA VERDE NORTE AV1

AREA: 9,754 m

TERRENO: PENDIENTE 0-10%

ENTORNO: EDIFICADO – VIA ARTERIAL

CAPACIDAD DE ACOMODAR EQUIPAMIENTO DE SERVICIO PÚBLICO

DESCRIPCIÓN

El área verde ubicada en el extremo nor-occidental del proyecto, colindante con el intercambiador de Ruta Viva, se plantea como área verde pública, en el cual se realizará un tratamiento paisajístico acorde con las condiciones naturales de la quebrada que delimita el lindero norte, de manera que se proteja la superficie de posibles daños por erosión y se mantenga un entorno natural robusto y resistente.

TRATAMIENTO

Se plantea la posibilidad de establecer el equipamiento básico para el funcionamiento de un vivero de manejo comunitario, para el cultivo y venta de especies nativas que aporten a la reforestación del sector. En colaboración con el municipio, se planteará el manejo de este vivero como una actividad comunitaria auto sustentable que permita generar fuentes de empleo y beneficios ambientales

LINEA BASE

- Limpieza de vegetación excesiva y poda general
- Movimiento de tierras – aterrazados y nivelación
- Adecuación de accesibilidad y facilidad de circulación por medio de senderos
- Cerramientos con lotes vecinos

EQUIPAMIENTO

- Sistemas de drenajes de aguas lluvias
- Sistema de iluminación
- Invernaderos para Vivero
- Mobiliario - senderos





EL SISTEMA DE ACERAS EXISTENTE PERMITIRÁ UNA ADECUADA Y SEGURA ACCESIBILIDAD JUNTO CON UN TRATAMIENTO Y EQUIPAMIENTO ADECUADO

CIRCUITO DE ACCESIBILIDAD PEATONAL / BICICLETA POR MEDIO DEL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE Y AREAS VERDES PROPUESTAS POR EL PUAE – SECTOR NORTE

IMÁGENES DE REFERENCIA



		AREA	
AREA VERDE NORTE		9.754,00 m2	
PARQUE JARDIN		cantidad	unidad
Encesgado		9.725,00	m2
Arbolado		300,00	u
Invernaderos		4,00	u
Caminerias		2.592,00	m2
Cerramientos		1.500,00	m

AREA DE CONSERVACIÓN AV2-AV3

AREA: 41,413 m

TERRENO: PENDIENTE 15%-20%

ENTORNO: BOSQUE

CAPACIDAD DE AREA DE CONSERVACION ECOLÓGICA

DESCRIPCIÓN

Terreno ubicado en la zona más alta del predio, en la cual existe actualmente un bosque de eucalipto el cual se propone mantener como área de conservación ambiental y adecuada como un espacio de recreación, deporte y refugio silvestre.

Se plantea la incorporación de especies nativas para remplazar progresivamente el eucalipto por especies que generen una mayor oxigenación y atracción de especies animales.

TRATAMIENTO

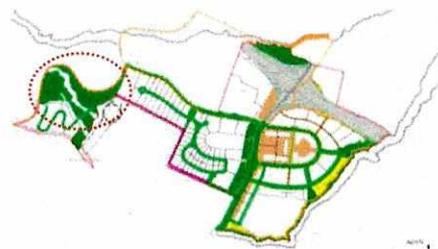
Tratamiento de la vegetación existente para generar senderos accesibles para como paseos peatonales recreativos y deportivos, la ubicación de señalización, cerramientos y mobiliario urbano adecuado para recreación pasiva y observación de vida silvestre.

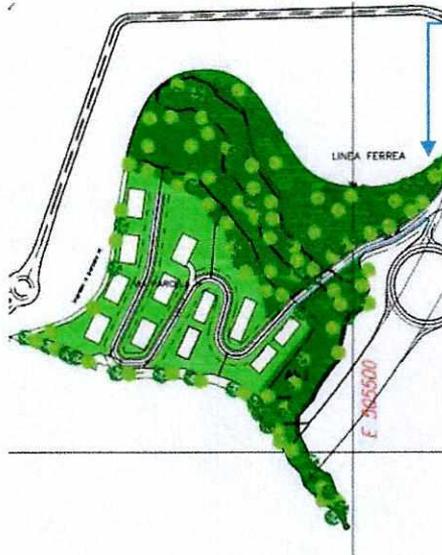
LINEA BASE

- Limpieza de vegetación excesiva y poda general
- Adecuación de accesibilidad y facilidad de circulación por medio de senderos
- Cerramientos

EQUIPAMIENTO

- Sistemas de canalización de aguas / planta de tratamiento
- Sistema de iluminación con paneles fotovoltaicos
- Señalización
- Mobiliario deportivo y de descanso
- Hidrantes contra incendios





ACCESIBILIDAD DESDE LA VIA PÚBLICA –
VIA FERREA (CALLE ELOY ALFARO)
CAPACIDAD DE ENLAZAR CON EL
CHAQUIÑAN.

AREA CON ALO POTENCIAL DE
CONSERVACIÓN DE VIDA SILVESTRE Y
ATRACTIVO NATURAL PARA RECREACIÓN
POR MEDIO DE CIRCUITOS Y SENDEROS
NATURALES

AREA VERDE OCCIDENTAL		AREA	
AREA DE BOSQUE Y CONSERVACION		41.413,00 m2	
	cantidad	unidad	
Sistema de drenaje	1,00	global	
Cerramientos	650,00	m	
Senderos y Caminerías	1.200,00	m	
Luminarias	40,00	u	
Señalización	1,00	global	
Tratamiento y Limpieza	25.132,00	m2	

IMÁGENES DE REFERENCIA



BULEVAR ALFONSO LAMIÑA

AREA: 11,138 m

TERRENO: PENDIENTE 0%-15%

ENTORNO: FRENTE A VIA COLECTORA

DESCRIPCIÓN

Será construida en el tramo que comprende el desarrollo del PUAE, se construirá en paralelo el parque lineal en el costado occidental de la vía, el cual estará equipado con mobiliario urbano, fuentes, iluminación, y tratamiento paisajístico. El concepto a implementar en esta área es basado en un parque **cultural**, que permita recreación pasiva en un entorno en el cual se puedan instalar obras de arte, esculturas y expresiones plásticas de diversas tipologías, las cuales generen un paseo atractivo para el visitante.

TRATAMIENTO

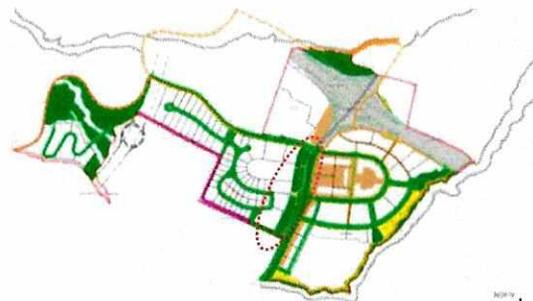
Movimiento de tierras para generar accesibilidad desde la vía pública y permita continuidad en el recorrido longitudinal del parque. Instalación de césped natural y vegetación nativa en base al diseño paisajístico adecuado. El área contará con un sistema de riego de aguas lluvias recicladas, de manera que se preserve la calidad de la vegetación y las condiciones estéticas y ambientales del parque.

LINEA BASE

- Movimiento de tierras y nivelación
- Colocación de césped y vegetación nativa – arboles y arbustos
- Adecuación de accesibilidad desde la vía pública
- Cerramientos

EQUIPAMIENTO

- Sistemas de riego
- Sistema de iluminación con paneles fotovoltaicos
- Señalización
- Mobiliario urbano – sitios de reunión
- Senderos caminerías
- Fuentes de agua
- Cámaras de vigilancia





El área verde se concibe como un parque / bulevar de dominio público, que permite la implantación de equipamiento y mobiliario urbano destinado a la recreación pasiva y sitios de encuentro

PARQUE LINEAL	AREA	
BULEVAR AV. ALFONSO LAMIÑA	11.183,41	m2
	cantidad	unidad
Arbolado	140,00	u
Bancas - Hormigon Visto	6,00	u
Basureros - Acero Inoxidable	12,00	u
Césped	3.382,14	m2
Circulación libre - Hormigón tratado	1.612,52	m2
Circulación lineal - Hormigón visto	3.595,04	m2
Deck Mirador	1.300,00	m2
Fuente 1	550,00	m2
Fuente 2	400,00	m2
Jardinería	80,00	u
Luminarias - LED	22,00	u
Pisos - Grava Gris	3.423,19	m2
Seguridad - Camaras	12,00	u
Instalacion de sistema de riego por aspersión para cesped	16.517,94	m2

IMÁGENES DE REFERENCIA



CICLO VIA

AREA: 8,018 m2

TERRENO: PENDIENTE 0%-10%

ENTORNO: QUEBRADA AUQUI – CORREDOR VERDE

DESCRIPCIÓN

El proyecto propone como parte del equipamiento de áreas verdes públicas, la entrega de un área ubicada a lo largo de la quebrada de Auqui, adecuada y equipada como un área deportiva para ser utilizada como parte del circuito de ciclo vía planteado en el proyecto. Longitud en borde de quebrada 1km. Total de ciclovías en carril compartido en vías internas 8Km.

En el recorrido de la ciclovía a lo largo del borde de la Quebrada el Auqui se planifican dos áreas verdes equipadas, que vinculan el trazado de la ciclovía con los ejes peatonales y aceras del proyecto, los cuales enlazan las áreas verdes públicas con las áreas privadas de acceso público, como plazas y puntos de reunión.

Estas áreas contarán con un tratamiento paisajístico y equipamiento con mobiliario urbano como sitios de descanso junto a los recorridos peatonales.

TRATAMIENTO

El equipamiento consiste en la construcción de un carril para circulación peatonal, iluminación, bancas, paisajismo y cámaras de vigilancia. En sentido paralelo se construirá un carril para circulación de bicicletas, áreas de descanso y recreación pasiva, las cuales tendrán relación directa y accesos hacia áreas verdes públicas adyacentes, y acceso al sistema peatonal del proyecto.

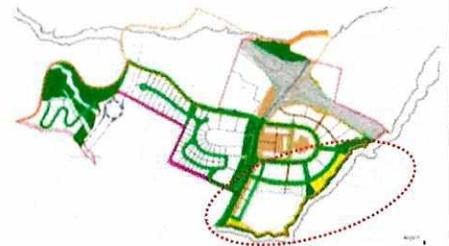
La vegetación del borde de la quebrada será tratada para adaptarla al paisajismo propuesto para este equipamiento, procurando conservar las especies nativas locales.

LINEA BASE

- Movimiento de tierras y nivelación
- Colocación de césped y vegetación nativa – arboles y arbustos
- Tratamiento de la vegetación existente del borde de Quebrada
- Cerramientos

EQUIPAMIENTO

- Sistemas de riego
- Sistema de iluminación con paneles fotovoltaicos
- Señalización
- Mobiliario urbano – sitios de reunión – calistenia
- Instalación de pisos adecuados para el recorrido deportivo
- Cámaras de vigilancia
- Hidrantes contra incendios



AREAS VERDES PUBLICAS PUAE SAN PATRICIO



FICHA TÉCNICA 004

CICLOVÍA AV4 -AV7



AREA VERDE QUEBRADA AUQUI CICLOVÍA - BORDE DE QUEBRADA		AREA 4.833,24 m ²	
		cantidad	unidad
Césped - Retiros		1.435,54	m ²
Jardinería - Borde de Quebrada		3.990,71	m ²
Cerca Viva - Arboles		900,00	u
Basureros - Acero Inox		120,00	u
Seguridad - Camaras		20,00	u
Adoquin - Caminerias		3.938,33	m ²
Parterre - Grava		975,84	m ²
Luminarias - LED		60,00	u
Bancas - Metalicas		60,00	u
Asfalto - Pista de trote		3.867,92	m ²

AREA VERDE C - JUNTO A CICLO VIA		AREA 1.652,96 m ²	
Encesgado		1.652,96	m ²
Arbolado		183	u

AREA VERDE D - JUNTO A CICLOVÍA		AREA 1.533,26 m ²	
Encesgado		1.533,26	m ²
Arbolado		120	u
Bancas - Hormigon Visto		6	
Basureros - Acero Inoxidable		4	

IMÁGENES DE REFERENCIA



AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 6.128,32 m2

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%

ENTORNO: QUEBRADA AUQUI – CORREDOR VERDE

DESCRIPCIÓN

El proyecto propone como parte del equipamiento público, un área de terreno ubicada al sur este del proyecto, con accesibilidad desde la nueva red vial pública, colindante con áreas verdes y el corredor natural de la quebrada el Auqui.

El área de equipamiento de este sector se conforma de dos lotes, los cuales podrán ser destinados para la construcción de equipamiento público, de acuerdo a los requerimientos de la zona.

TRATAMIENTO

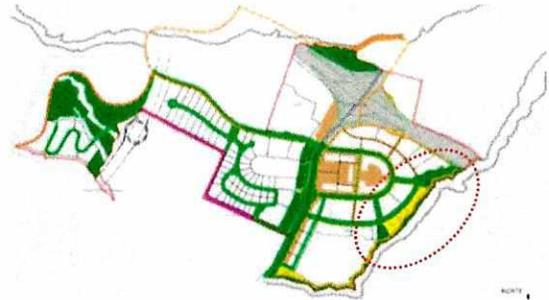
El terreno del equipamiento público será tratado, nivelado y dotado con acometidas para servicios básicos.

LINEA BASE

- Movimiento de tierras y nivelación
- Colocación de césped y estabilización del suelo
- Infraestructura de servicios básicos
- Cerramientos provisionales

EQUIPAMIENTO

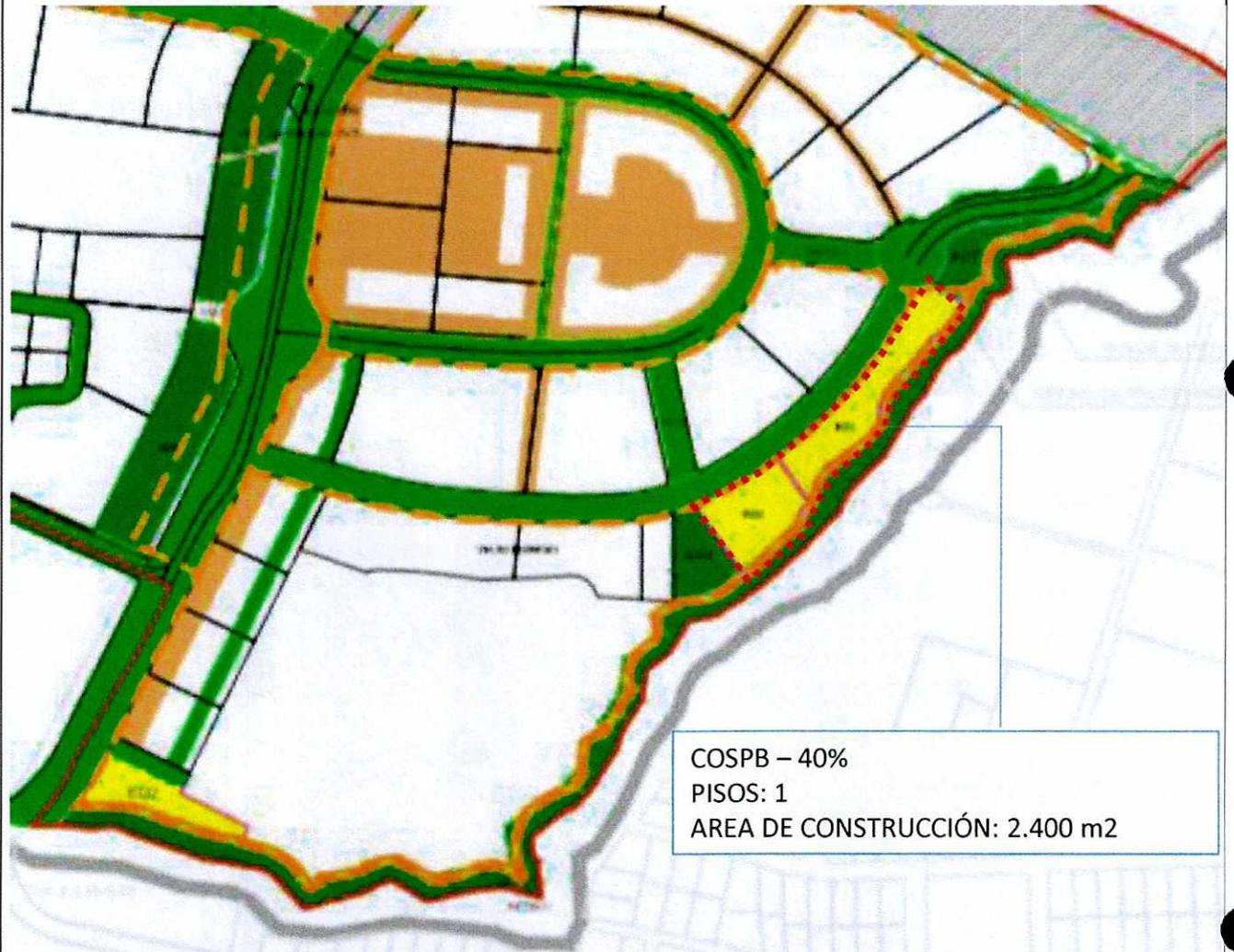
- Diseño Arquitectónico en base a programa por definir
- Construcción de la edificación
- Adecuación de accesos



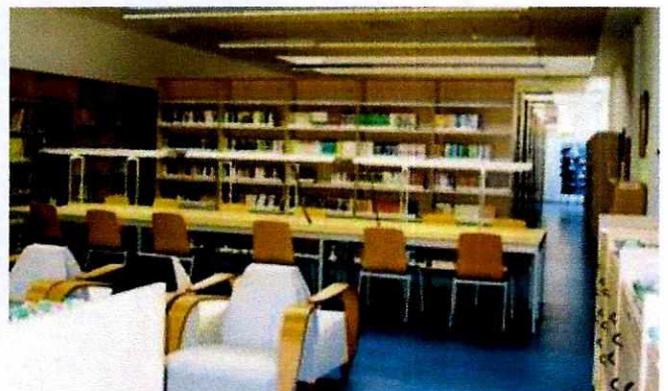
AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 6.128,32 m²

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%



IMÁGENES DE REFERENCIA



AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 2.491,29

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%

ENTORNO: QUEBRADA AUQUI – CORREDOR VERDE

DESCRIPCIÓN

El proyecto propone como parte del equipamiento público, un área de terreno ubicada al sur del proyecto, con accesibilidad desde la nueva red vial pública, y desde la Avenida Alfonso Lamiña, colindante con áreas verdes y el corredor natural de la quebrada el Auqui.

El área de equipamiento de este sector se conforma de un lotes, el cuales podrán ser destinados para la construcción de equipamiento público, de acuerdo a los requerimientos de la zona.

TRATAMIENTO

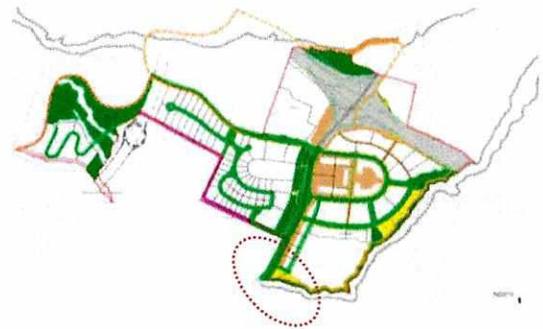
El terreno del equipamiento público será tratado, nivelado y dotado con acometidas para servicios básicos.

LINEA BASE

- Movimiento de tierras y nivelación
- Infraestructura de servicios básicos
- Colocación de césped y estabilización del suelo
- Cerramientos provisionales

EQUIPAMIENTO

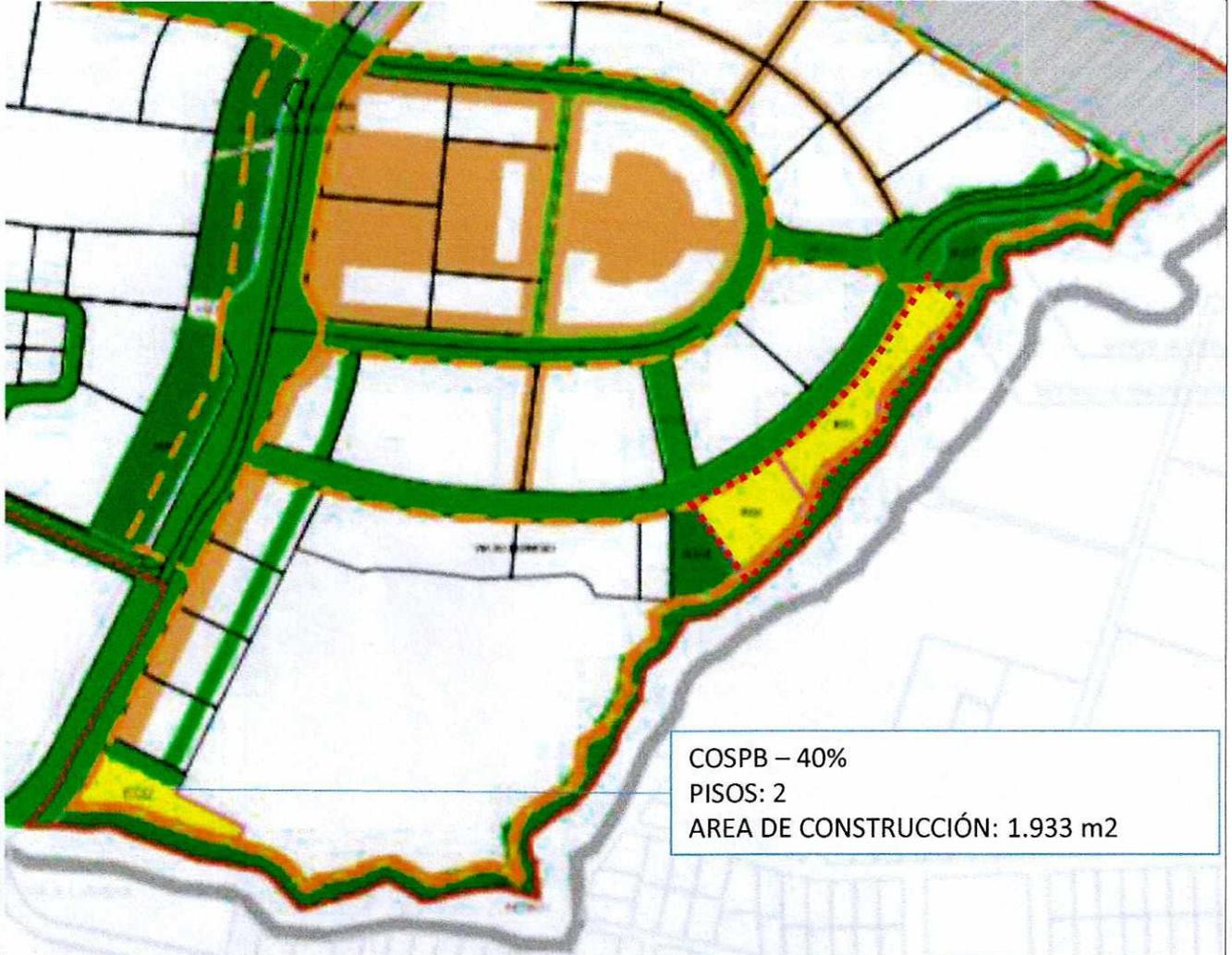
- Diseño Arquitectónico en base a programa por definir
- Construcción de la edificación
- Adecuación de accesos



AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 2.491,29 m2

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%



IMÁGENES DE REFERENCIA



AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 1.405,62

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%

ENTORNO: FRENTE A CARRILES DE SERVICIO DE RUTA VIVA

DESCRIPCIÓN

El proyecto propone como parte del equipamiento público, dos áreas de terreno ubicadas frente a la Ruta Viva, destinadas para paradas de transporte masivo tipo BRT, de acuerdo a los planes de movilidad de DMQ para servicio en la ruta Quito - Aeropuerto

El área de equipamiento de este sector se conforma de dos lotes conformados como bahías de estacionamiento para buses, con capacidad de albergar unidades en espera, carriles de acceso y salida, garantizando la seguridad.

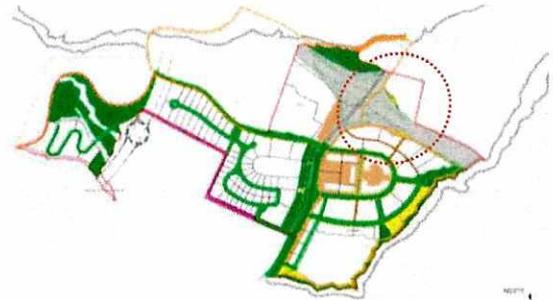
El terreno del equipamiento público será tratado, nivelado y dotado con acometidas para servicios básicos, bordillos, aceras, señalización horizontal, vertical e iluminación.

LINEA BASE

- Movimiento de tierras y nivelación
- Estructura de pavimentos
- Señalización

EQUIPAMIENTO

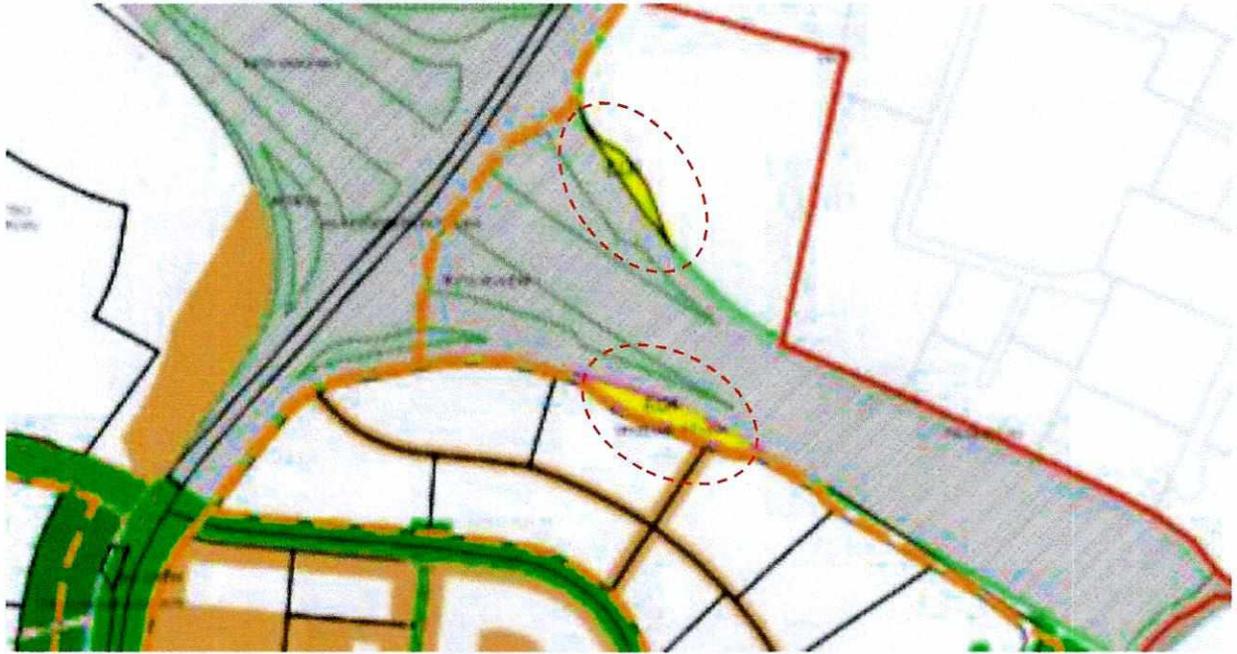
- Diseño Arquitectónico de las estaciones
- Construcción de las paradas
- Adecuación de accesos



AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 1.405,62

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%



IMÁGENES DE REFERENCIA



FASE I – PARADAS DE TRANSPORTE
INTERPARROQUIAL



FASE 2 – PARADAS DE BRT TRANSPORTE MASIVO



DETALLE DE COSTOS COD

LINEA BASE DE AREAS VERDES A CARGO DEL PROMOTOR: 1'044.135

		LINEA BASE				
		LINEA BASE (PROMOTOR)			INCREMENTO LB (X LOCALIZACION)	
		COSTO	AREA	TOTAL 1	COSTO	TOTAL 2
		\$ 9,00			\$ 6,00	
AREAS VERDES PUAE	DISEÑO	\$ 0,45	69.609,03	\$ 31.324,06	\$ 0,30	\$ 20.882,71
AREA	MOV. TIERRAS	\$ 1,35	69.609,03	\$ 93.972,19	\$ 0,90	\$ 62.648,13
69.609,00	AJARDINAMIENTO	\$ 1,80	69.609,03	\$ 125.296,25	\$ 1,20	\$ 83.530,84
	MOBILIARIO URBANO	\$ 4,05	69.609,03	\$ 281.916,57	\$ 2,70	\$ 187.944,38
	SEÑALIZACIÓN	\$ 0,45	69.609,03	\$ 31.324,06	\$ 0,30	\$ 20.882,71
	ILUMINACION	\$ 0,90	69.609,03	\$ 62.648,13	\$ 0,60	\$ 41.765,42
	FISCALIZACION	\$ -	-	\$ -	\$ -	\$ -
		\$ 626.481,27		\$ 417.654,18		
		TOTAL LINEA BASE		\$ 1.044.135,45		

EQUIPAMIENTO DE AREAS VERDES POR PARTE DEL PUAE SUJETAS A CONCESION ONEROSA DE DERECHOS: 1'044.135

		EQUIPAMIENTO PUAE	EXCEDE LB (COD)
		\$ 15,00	
AREAS VERDES PUAE	DISEÑO	\$ 0,75	\$ 52.206,75
AREA	MOV. TIERRAS	\$ 2,25	\$ 156.620,25
69.609,00	AJARDINAMIENTO	\$ 3,00	\$ 208.827,00
	MOBILIARIO URBANO	\$ 6,75	\$ 469.860,75
	SEÑALIZACIÓN	\$ 0,75	\$ 52.206,75
	ILUMINACION	\$ 1,50	\$ 104.413,50
	FISCALIZACION		
		TOTAL COD	\$ 1.044.135,00

Se calcula la línea base de Areas Verdes, considerando el 15% del costo por m2 de urbanización del proyecto (costo de urbanización: 60 usd Línea base 9usd). Debido a la localización y accesibilidad de las Areas Verdes, se incrementa la línea base a un valor de 15 usd asumida por el promotor. El costo de equipamiento adicional presupuestado por el PUAE es de 15 usd/m2, dando un total de 30usd de inversión en Areas Verdes Publicas

Anexo IV

Informe de la Secretaría de Movilidad No. IT-SM-DPPM-020/2018 contenido en el oficio No. SM-0677-2018 de fecha 19 de abril de 2018

17

212

19 ABR 2018

Quito DM,
Oficio No. SM- 0677 2018

Arquitecto
 Jacobo Herdoiza Bolaños
 Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Calle García Moreno N2-57 entre Sucre y Bolívar

*Asunto: Informe técnico sobre Estudio de Movilidad
 PUAE San Patricio.*

De mi consideración:

Hago referencia al oficio STHV-DMPPS-0505 ingresado con ticket # 2018-016617, en el cual adjunta el expediente del proyecto San Patricio, con el estudio de movilidad, a fin de que se emita el criterio técnico en el ámbito de competencia de la Secretaría de Movilidad.

Al respecto y una vez revisada la documentación enviada, esta Secretaría emite informe favorable sobre el Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas de Mitigación del Proyecto Urbano Arquitectónico San Patricio, ubicado en la parroquia Cumbayá, para lo cual se adjunta el informe técnico IT-SM-DPPM-020/2018 junto con el expediente completo.

Atentamente,

[Handwritten signature]
 Abg. Andrea Flores Andino
 Secretaria de Movilidad (E)
 Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



Adj. IT-SM-DPPM-020/2018
 cc. Administración Zonal Tumbaco
 Dirección Metropolitana de Inspección

Elaborado por	HVilatuna	DPPM	2018/04/17	<i>[Handwritten initials]</i>
Revisado por	GHinostrza	DPPM	2018/04/17	

Ticket # 2018-016617

Dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad
IT-SM-DPPM-020/2018

**INFORME DE IMPACTO A LA CIRCULACIÓN DE TRÁFICO Y
PROPUESTA DE MEDIDAS DE MITIGACIÓN
PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL "SAN PATRICIO",
HDA. MÁLAGA. CUMBAYÁ**

Fecha ingreso:	01/02/2018	Acciones a realizar:	Implementar las medidas de mitigación descritas en el presente informe
Ticket #:	2018-016617		
Solicitante:	Jacobo Herdoíza Bolaños Secretorio de Territorio, Hábitat y Vivienda	Fecha de emisión:	17/04/2018
Clave Catastral:	10112 05 001	Copia:	
Predio:	1345504		• Administración Zonal Tumbaco
Resultado:	APROBADO		• Dirección Metropolitana de Inspección

1. Datos Generales del Proyecto

- Ubicación: en la intersección de la Ruta de Integración de los Valles Ruta VIVA y Escalón Lumbisi (calle Alfonso Lamíña). Ver figura No. 1.
- Barrio y/o Parroquia: Hda. San Patricio – Auqui Chico/ Cumbayá.
- Zonificación: A39 (A1006-40)
- Forma de ocupación del suelo: (A) Aislada
- Clasificación del suelo: (SU) Suelo Urbano
- Uso de suelo: (M) Múltiple
- Factibilidad de servicios básicos: SI
- Número de Pisos: Se identifican diferentes usos y ocupación, conforme se detalla a continuación tabla No 1.

Tabla No. 1
Cuadro de Áreas del PUAE San Patricio.

ÁREAS POR LOTE					ÁREAS POR PARCELA		
PARCELA	USO DE SUELO	LOTE	UNIDADES CONSTRUCCIÓN	N. PISOS	ÁREA LOTE	ÁREA CONSTRUCCIÓN	ÁREA UTIL
C1	OFICINAS 1RA	C1-C2	2	13	37962.04	148 401.47	126 141.25
C1	OFICINAS 1RA	C3-C4	2	13			
C1	OFICINAS 1RA	C5	1	8			
C1	OFICINAS 1RA	C6-C7	2	8			
C1	OFICINAS 2DA Y PARKING	C8	1	8			
C1	OFICINAS 1RA	C9-C10	2	13			
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C11-	2	12			

		C12						
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C13	1	13				
C1	OFICINAS 3RA	C14	1	13				
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C14- C15	2	10	15186.41	75932.05	60745.64	
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C16- C17	2	10				
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C18	1	7				
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C19	1	7				
C3	HOTEL	C20	1	8	22368.97	81277.10	71520.54	
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C21	1	7				
C3	COMERCIO Y RESIDENCIA 1RA	C22	1	7				
C4	MEDICINA 2DA	C23	1	6				
C4	SENIOR LIVING	C24	1	9	15088.66	49132.97	40780.36	
C5	RESIDENCIA 2DA	C25	1	10				
C5	RESIDENCIA 2DA	C26	1	10	9127.08	41071.86	34089.64	
C6	RESIDENCIA 3RA	C27	1	7				
C6	RESIDENCIA 3RA	C28	1	7	8731.51	21392.20	17113.76	
C29	COMERCIO 2DA	C29	1	2				
D1	COMERCIO 2DA	D1A	1	2				
D1	COMERCIO 2DA	D1B	1	2				
D1	COMERCIO 2DA	D1C	1	2	9914.72	7931.78	6742.01	
D1	COMERCIO 2DA	D1D	1	2				
	HOTEL	E1	1	6				
	RESIDENCIA APART HOTEL	E2	2	12				
	RESIDENCIA APART HOTEL	E5	2	12				
E	RESIDENCIA APART HOTEL	E3	1	6	40396.47	89502.63	71602.11	
F	RESIDENCIA 2DA	E4	1	12				
F	RESIDENCIA 3RA	E6-E7	2	12				
F	RESIDENCIA 3RA	E8	1	6				
TOTALES					161 485.76	516 539.02	430 347.74	

Fuente: PUAE San Patricio, 2018

- El proyecto al tener varias etapas, varias parcelas y varios usos de suelo, tiene diferentes requerimientos de parqueadero vehicular, lo que se ha previsto solucionar en 11.783 plazas de estacionamientos, de acuerdo al siguiente detalle (tabla No. 2):

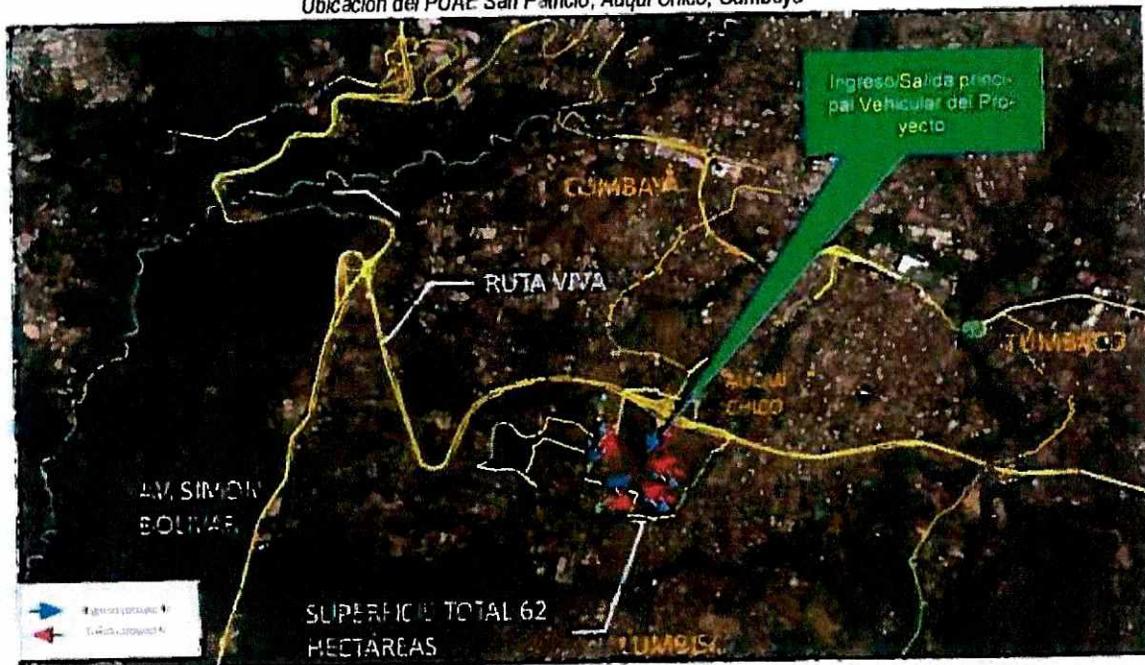
Tabla No. 2
Cuadro distribución de parqueaderos del PUAE San Patricio.

PARCELA	MÓDULOS DE ESTACIONAMIENTOS		
	No. Unidades	No. Unidades Visitas	No. Unidades Discapacitados
A	8	0	0
B	2.482	0	99
C1	2.523	631	25
C2	1.164	63	9
C3	1.054	175	42
C4	560	101	22
C5	568	36	23
C6	285	18	11
C29	32	0	1
D	357	0	14
E	964	58	39
F	84	5	3
G	40	3	2
H	538	34	11
SUBTOTAL	10.660	1.123	302
Total Módulos Requeridos			11.783

Fuente: EIT San Patricio, 2018

- Acceso/salida vehicular a los diferentes lotes se lo realiza por: Ruta Viva, Calle Lamiña, y Calle Río Santiago

Figura No. 1
Ubicación del PUAE San Patricio, Auqui Chico, Cumbayá

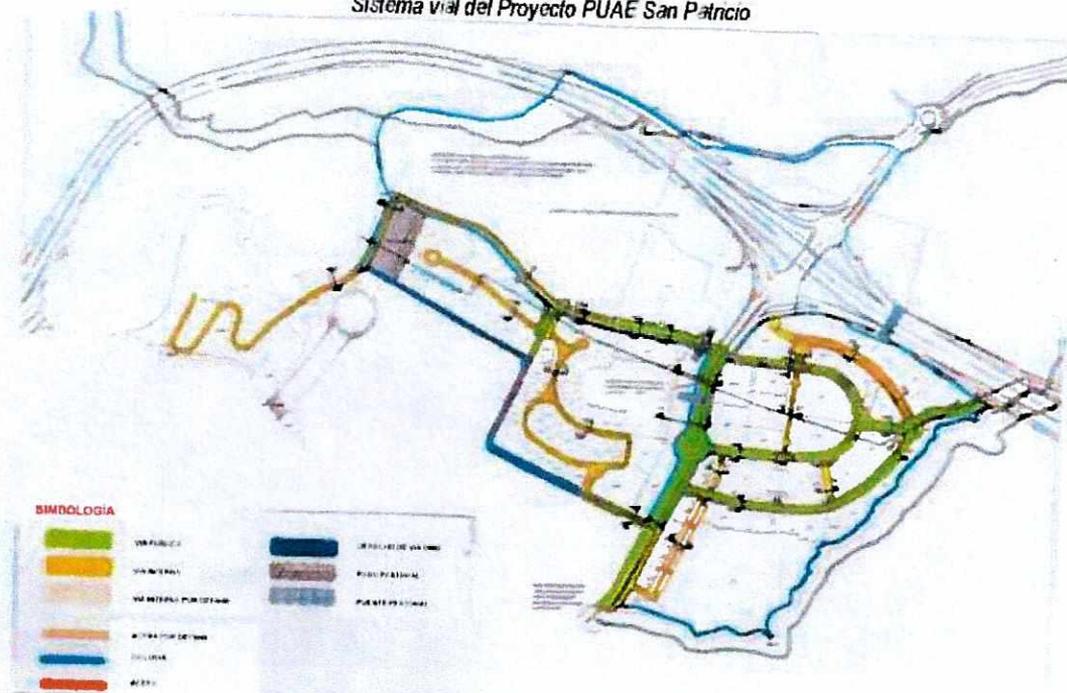


Fuente: EIT San Patricio, 2018

Realizada la inspección visual, el proyecto a implementarse tiene varios frentes: el uno se encuentra ubicado hacia las rampas de entrada y salida Oeste-Este de la Ruta VIVA, lado norte; hacia la calle Alfonso Lamiña, lado este, y un intermedio hacia la calle Río Santiago, Lado Norte de las parcelas D, E.

Tomando en consideración los múltiples usos de suelo, presentes en el proyecto. Tanto los accesos/salidas vehiculares y peatonales a cada una de las etapas del proyecto se lo ha planificado realizar principalmente por la calle Alfonso Lamiña (vía a Lumbisi) desde la Ruta Viva y por la calle Río Santiago, además de los acceso propios del proyecto, conforme se identifica en la figura No. 2 y 3.

Figura No. 2
Sistema vial del Proyecto PUAE San Patricio



Fuente: EIT San Patricio, 2018

La accesibilidad al proyecto está definida principalmente por dos arterias viales principales y una secundaria:

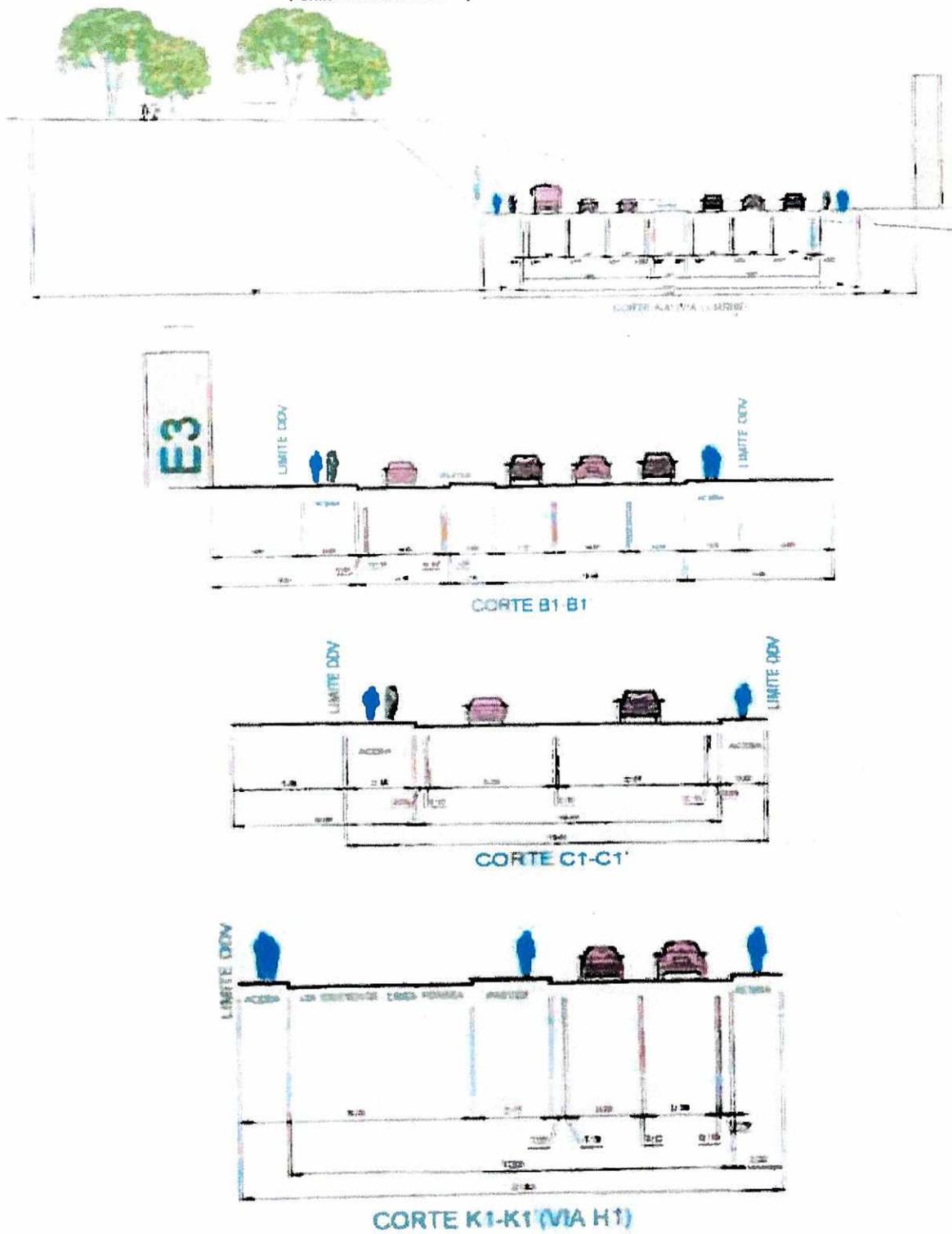
- 1) Ruta VIVA, mediante un rampa de desaceleración en sentido Occidente Oriente (ingreso al proyecto) y una rampa de aceleración para la salida del proyecto y conexión con Ruta VIVA (occidente-oriente).
- 2) El escalón Lumbisi, a partir de la intersección con la ruta VIVA (redondel sur) e ingreso al proyecto se denomina Calle Alfonso Lamiña (vía a Lumbisi), en dicho tramo actualmente es de doble sentido con un ancho de la calzada de 7m.
- 3) En menor grado por la calle Eloy Alfaro (Antigua riel del Tren), que es la conexión desde San Juan de Cumbayá.

En resumen, el proyecto propone el ingreso a la parcela B (Centro comercial) y parcela C (corporativo), desde la ruta VIVA, mediante una rampa paralela a la vía de servicio de la vía antes mencionada para cada parcela.

El acceso a las parcelas E, F y G, se realiza por la calle Alfonso Lamiña/vía a Lumbisi y de allí por la calle Río Santiago (acceso al colegio Spellman). Además de un acceso por la misma vía y la vía de la Hacienda San Luis.

Los accesos y salidas a las parcelas D, D(equipamiento deportivo), C, se lo realizará por la calle Alfonso Lamiña (sentido Sur-Norte) y de allí por las vías del proyecto. Se establece una salida hacia la vía de servicio (rampa) de la Ruta Viva (sentido W-E).

Figura No. 3
Perfiles transversales Típicos del PUAE San Patricio



Fuente: EIT San Patricio, 2018

Handwritten signature or initials

2. Características de vías e intersecciones vinculadas al proyecto

En la inspección realizada se verificó la ubicación del predio y las parcelas, y las características viales de las calles e intersecciones que tienen incidencia directa con el proyecto:

Tabla No. 3
Sistema vial asociado al PUAE San Patricio.

No.	Nombre de la Vía	Clasificación	No. Carriles
1	Ruta Viva	Arterial - Expresa	6 Expresos. 4 Servicio.
2	Alfonso Lamíña - Vía Lumbisi	Colectora	2 por sentido
3	Calle Río Santiago (Colegio Spellman - A -)	Local	2 por sentido
4	Calle Capilla El Horeb	Local	1 por sentido
5	Calle Hda. Málaga	Local	1 por sentido
6	Calle Internas Parcela C.	Local	2 por sentido
7	Calle Internas (Residencial)	Local	1 por sentido
8	Ciclo vía	Local	2 por sentido

Fuente: PUAE San Patricio, 2013

Tabla No. 4
Características del Sistema vial propuesto al PUAE San Patricio.

CRITERIO	VIA A1	VIA 02	VIA 01	VIA 02
Movilidad	Muy importante	Importante	Muy importante	Muy importante
Accesibilidad	Sustancial	Sustancial	Sustancial	Sustancial
Conexión	Ruta Viva, generadores de viajes, zonas residenciales y comercio	Arterial menor	Arterial principal/menor	Arterial menor
Viajes predominantes	Zona	Zona	Parcelas proyecto	Parcelas proyecto
Clasificación funcional	Arterial Menor (Colectora)	Local	Local	Local
Accesos	4	3	2	3
Tipo	Multicarril con parterre	Multicarril con parterre/2 carriles x sentido	2 carriles por sentido	2 carriles por sentido
Estacionamiento en la vía	No	No	No	No
Cambios de giro (ZQ)	Si	Si	No	No
Señales/Km	8	8	8	8
Límite de Vel. Km/h	50	50	30	30
Actividad peatonal	Constante	Constante	Constante	Constante
Desarrollo poblacional	Densidad moderada	Densidad moderada	Densidad alta	Densidad moderada
Clasificación Diseño	Urbana	Urbana	Urbana	Urbana

PARCELAS	VIA	TIPO	CARRILES	ANCHO (m)	PARTELES	ANCHO ACCESORIO (m)	SEALDOR		VELOCIDAD (km/h)	ANCHO CARRETERA (m)	ANCHO TOTAL VÍA (m)	COSTO VIAL (€)	VELOCIDAD PROYECTADA (km/h)	VELOCIDAD REAL (km/h)	ÁREA (m²)
							INTERNO	EXTERN							
A	A1	LOCAL E	1	3.50		2				11.00	250.00	50	30	2960.00	
	B1	LOCAL C	2	3.50	2	2				20.00	62.00	50	30	1240.00	
B	B2	LOCAL E	1	3.50		2				11.00	320.00	50	30	3520.00	
	C1	LOCAL C	2	3.00		2				16.00	355.00	50	30	5680.00	
C	C2	LOCAL C	2	3.00		2				16.00	540.00	50	30	8640.00	
	C3	LOCAL D	1	3.25		2			2	2.50	16.00	253.00	50	30	4048.00
	C4	LOCAL E	1	3.50		2	0.25			11.50	168.00	50	30	1932.00	
	C5	LOCAL E	1	3.50		2	0.50			12.30	283.00	50	30	3480.90	
	C6	LOCAL D	1	4.00		2	0.50		2	3.00	19.50	95.00	50	30	1852.50
	C7	LOCAL E	1	3.50		2	0.15			11.30	89.00	50	30	1005.70	
	D	D1	LOCAL E	1	3.50		2	0.15			11.30	262.00	50	30	2960.50
	D2	LOCAL E	1	3.50		2	0.15			11.30	649.00	50	30	7333.70	
	D3	LOCAL E	1	3.00		2	0.15			11.30	124.00	50	30	1421.20	

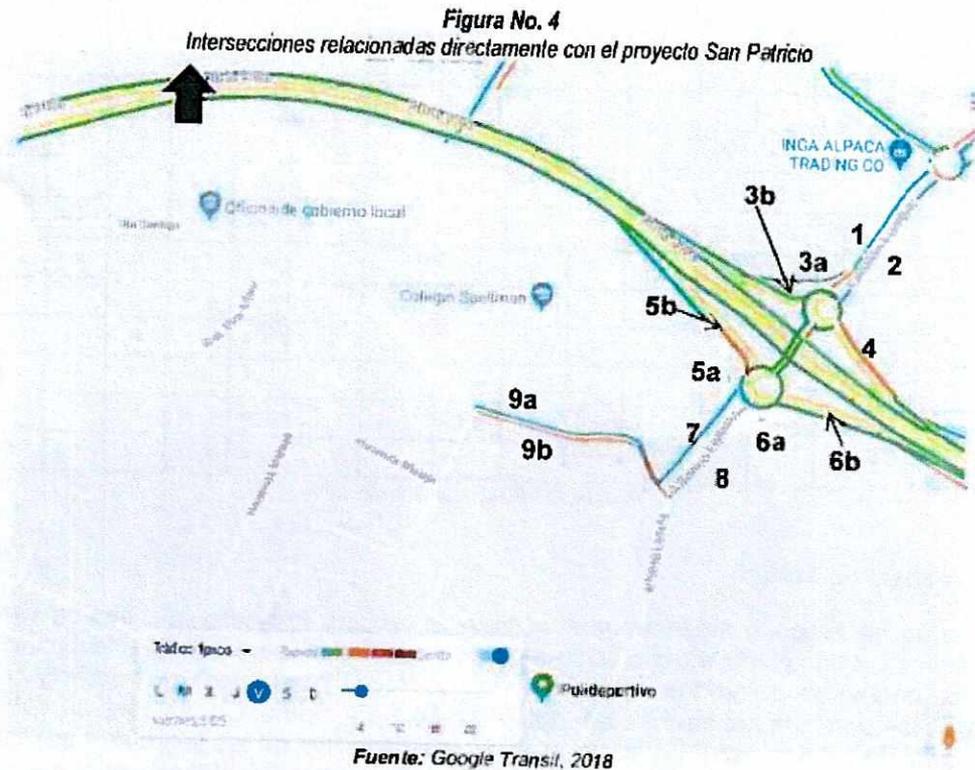
E	E1	LOCAL E	1	350		2				11 00	206 00	50	30	2096 90
	E2	LOCAL G	1	350		2		0 25		8 00	188 00	50	30	1542 60
F	F1	LOCAL E	1	350		2		0 15		11 30	421 00	50	30	4892 90
	F2	LOCAL E	1	350		2		0 15		11 30	329 00	50	30	3787 90
	F3	LOCAL E	1	350		2		0 15		11 30	42 00	50	30	474 60
	F4	LOCAL D	2	350	1	2	0 15	0 15		13 60	41 00	50	30	813 60
G	G1	LOCAL E	1	350		2		0 15		11 30	323 00	50	30	3643 90
H	H1	LOCAL E	1	350		2		0 15		11 30	683 00	50	30	7717 90
	VIA LUMBISI	COLECTORA	2	350	2	2	0 50	1 00		26 30	570 00	50	50	13276 00
	COLECTOR	LOCAL D	1	350	1	2	0 50	0 50		13 40	315 00	50	30	6111 00
	SAN JUAN	LOCAL C	1	350		2		0 15		11 30	375 00	50	30	4237 50
	SUR PERAL	LOCAL E	1	350		2		0 50		12 00	258 00	50	30	10296 00

Fuente: EIT PUAE San Patricio, 2018

3. Análisis de Tráfico

Como se ha indicado anteriormente, al tratarse de una Proyecto que abarca varios usos, la atracción como la generación de tráfico es variada, por lo que es necesario se realice un análisis de todo el sistema de vial, de tráfico y transporte que todas y cada una de las parcelas genera hacia el entorno cercano y medio. Con lo cual, se deberá indicar las generaciones (G) y atracciones (A) de cada una de las parcelas y sus usos de suelo particular proyectado. Al tratarse de un plan general del PUAE, se conoce los usos particulares de manera general según lo presentado por el promotor del proyecto a la Secretaria de Territorio, Hábitat y Vivienda, sobre los cuales se han desarrollado las hipótesis y se realizará la modelación de tráfico y transporte, así como las medidas de mitigación asociadas al proyecto y su impacto al entorno cercano y medio del proyecto. Para el análisis del tráfico G/A por el proyecto, se han considerado las siguientes intersecciones (figura no. 4):

N.º	Código	Via	Descripción	Barrio	Sentido
1	1	Escalón Lumbisi	Entre acceso a Inga Alpaca	Redondel Norte intersección Escalón Lumbisi ruta VIVA	Norte-Sur
2	2	Escalón Lumbisi	Entre acceso a Inga Alpaca	Redondel Norte intersección Escalón Lumbisi ruta VIVA	sur-Norte
3	3A	Rampa incorporación Ruta Viva	Escalón Lumbisi	Rampa de Redondel Norte	Este-Norte
4	3B	Rampa incorporación Ruta Viva	Redondel Norte	Ruta Viva	Este-Norte
5	4	Rampa salida Ruta Viva	Ruta Viva	Redondel Norte	Este-Norte
6	5A	Rampa salida Ruta Viva (carril de servicio)	Ruta Viva	Redondel Sur, Calle Alfonso Lamiña	Oeste-Sur
7	5B	Rampa salida Ruta Viva	Ruta Viva	Redondel Sur	Oeste-Sur
8	6A	Rampa incorporación Ruta Viva (carril de servicio)	Redondel Sur, Calle Alfonso Lamiña	Ruta Viva	Oeste-Este
9	6B	Rampa incorporación Ruta Viva	Redondel Sur	Ruta Viva	Oeste-Este
10	7	Calle Alfonso Lamiña	Redondel Sur	Rio Santiago (acceso colegio Spellman)	Norte-Sur
11	8	Calle Alfonso Lamiña	Rio Santiago (acceso colegio Spellman)	Redondel Sur	Sur-Norte
12	9A	Calle Rio Santiago	Calle Alfonso Lamiña	Acceso al Colegio Spellman	Este-Oeste
13	9B	Calle Rio Santiago	Acceso al Colegio Spellman	Calle Alfonso Lamiña	Oeste-Este



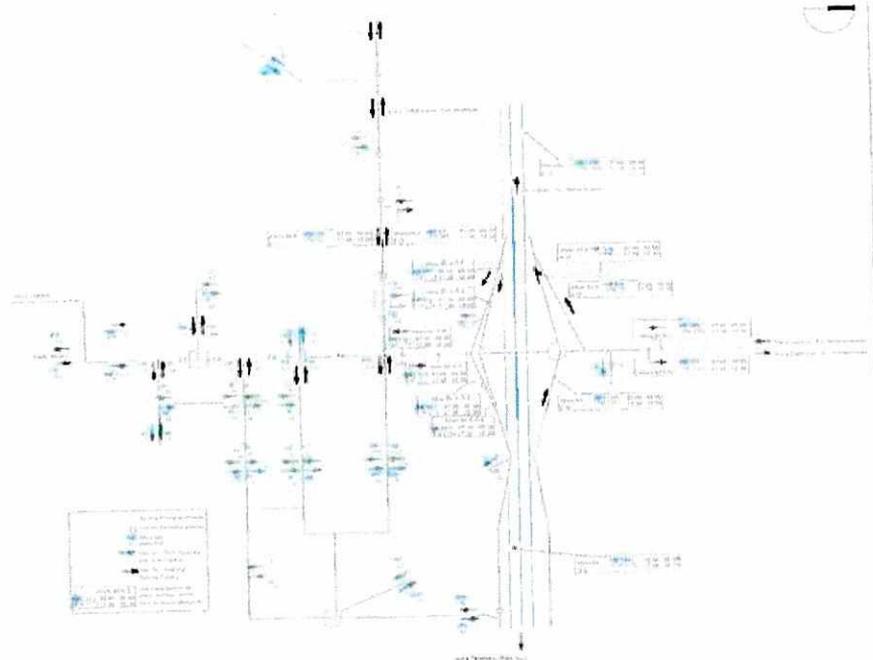
El sector donde se ubica el PUAE de análisis se encuentra proceso de expansión en su gran mayoría, excepto pocos predios como las urbanizaciones vecinas y la población de Lumbisi hacia el sur, razón por la que actualmente los volúmenes de tráfico son de baja intensidad en el eje vial principal de acceso al Proyecto, sin embargo en la Ruta VIVA los volúmenes son altos por tratarse de un eje principal de conexión entre Quito y NAIQ. En las vías secundarias que lindan directamente con el predio del proyecto es de baja intensidad. El uso predominante actual es residencial, sin embargo, el proyecto se proyecta como una nueva centralidad en la zona de Cumbaya-Lumbisi

3.1. Análisis de tráfico sin proyecto

El estudio presentado por el promotor del proyecto determina que, las horas de mayor demanda en las vías e intersecciones aledañas al proyecto son: en la mañana, de 07h00 a 08h00 (ver cuadro No. 1); y en la tarde, de 17h30 a 18h30; horas que se consideran coincidentes con las que se espera se generarán por efecto del sistema total del proyecto.

El consultor presenta 9 aforos vehiculares en el facilitador de tráfico ruta VIVA-Escalón Lumbisi, Calle Río Santiago, y Calle Alfonso Lamíña, durante 24 horas diarias por 9 días consecutivos. A continuación, se presentan en los flujos vehiculares en la hora de mayor demanda del pico AM (07h00-08h00), como se muestran en la figura No. 5 y tabla No. 5.

Figura No. 5
Flujos vehiculares en las intersecciones aledañas al predio en la situación sin proyecto
Hora pico AM 07h00 - 08h00



Fuente: EIT "san Patricio", 2018

Tabla No. 5
Flujos vehiculares totales en las intersecciones aledañas al predio del proyecto
Hora Pico 07h00 - 08h00 de la Mañana Sin Proyecto (2017).

INTERSECCIÓN	VHMD Volumen hora máxima demanda	D Densidad (vehículos livianos/km/carril)	Vp Tasa de flujo equivalente en 15 minutos (vehículos livianos/hora/carril)	NDS Niveles de Servicio Densidad (vehículos/km/carril)
1 Aforo 1	1 252	12	662	C
2 Aforo 2	1 475	15	816	C
3 Aforo 3A	823	8	422	B
4 Aforo 3B	498	10	540	B
5 Aforo 4	1 114	10	702	C
6 Aforo 5A	493	6	318	A
7 Aforo 5B	329	6	312	A
8 Aforo 6A	274	6	332	A
9 Aforo 6B	405	9	480	B
10 Aforo 7	700	5	280	A
11 Aforo 8	1 229	9	474	B
12 Aforo 9A	323	7	372	A
13 Aforo 9B	381	6	344	A

Elaboración: Propia - Fuente: EIT-San Patricio, 2017

Con los datos de tráfico obtenidos, el estudio presenta los resultados de microsimulaciones realizadas en el software AIMSUN Versión 8.0. Los niveles de servicio registrados se muestran en la misma tabla No. 5, para el escenario de la Hora Pico de la Mañana. De esos datos se puede deducir que, en la situación actual en general las inter-

secciones presentan un adecuado nivel de servicio (entre A y B). Se exceptúan el sitio Escalón Lumbisi sentido S-N (de aforo 2) con nivel de servicio "C", tienen adecuados niveles de servicio, tal como se puede verificar en los resultados de las microsimulaciones realizadas por el consultor en el software AIMSUN Versión 8.0.

3.2. Análisis de Tráfico con proyecto

3.2.1. Rutas de acceso y salida.

La hipótesis de las rutas para el acceso/salida del proyecto determina que, el mayor porcentaje de viajes se los realizará desde el occidente (Quito, 70%) distribuidas por las dos vías de conexión hacia la zona de estudio: Ruta de integración de los Valles (Ruta Viva) y Escalón Lumbisi; el 20% restante de viajes se distribuye entre la zona sur y oriente (Tumbaco-Cumbaya), y el 10% restante por la vía del tren.

La distribución de viajes se aprecia en la figura No. 5, mientras que en la tabla No. 2, se determina el horario pico y el número de vehículos estimados, entran y salen de cada uno de los equipamientos propuestos para el proyecto. La hipótesis de la generación de viajes se la realiza utilizando el "Trip Generation Manual (ITGE, 2018)", para los diferentes equipamientos.

Tabla No. 6
Flujos vehiculares totales generados y atraídos por el proyecto.

PARCELA	USO DEL SUELO	Viajes Generados	DÍA LABORABLE (AM 07:00 - 08:00)		
				Porcentaje (%)	Viajes
	TEMPLO RELIGIOSO	0			
	M2	1500.54	Entran	55%	4
	Land Use TGM	560	Salen	45%	4
	CENTRO COMERCIAL	200			
	M2	14552.61	Entran	62%	124
	Land Use TGM	820	Salen	38%	76
	OFICINAS C1 - C14	1580	No incluye C11, C12, C13		
	M2	117848.23	Entran	88%	1390
	Land Use TGM	740	Salen	17%	190
	COMERCIO C11 - C13	310			
	M2	30553.25	Entran	62%	192
	LAND USE TGM	826	Salen	38%	118
	COMERCIO C14 - C15	300			
	M2	33121.28	Entran	48%	144
	LAND USE TGM	826	Salen	52%	156
	COMERCIO C16 - C17	200			
	M2	31077.4	Entran	48%	96
	LAND USE TGM	826	Salen	52%	104
	RESIDENCIA C14 - C15	100	Nota: High Rise data		
	Unidades	331	Entran	22%	22
	LAND USE TGM	222	Salen	78%	78
	RESIDENCIA C16 - C17	90	Nota: High Rise data		
	Unidades	276	Entran	22%	20
	LAND USE TGM	222	Salen	78%	70
	OFICINAS C18 - C19	310			
	M2	27817.87	Entran	62%	192
	Land Use TGM	710	Salen	38%	118
	HOTEL C20	310			
	M2	12539.94	Entran	62%	192
	LAND USE TGM	310	Salen	38%	118
	RESIDENCIA C21	54	Nota: High Rise data		
	Unidades	145	Entran	29%	16
	Land Use TGM	222	Salen	71%	38
	OFICINAS C22	200			
	M2		Entran	88%	176
	Land Use TGM		Salen	12%	24
	MEDICINA C23	183			
	M2		Entran	59%	112
	LAND USE TGM		Salen	41%	77

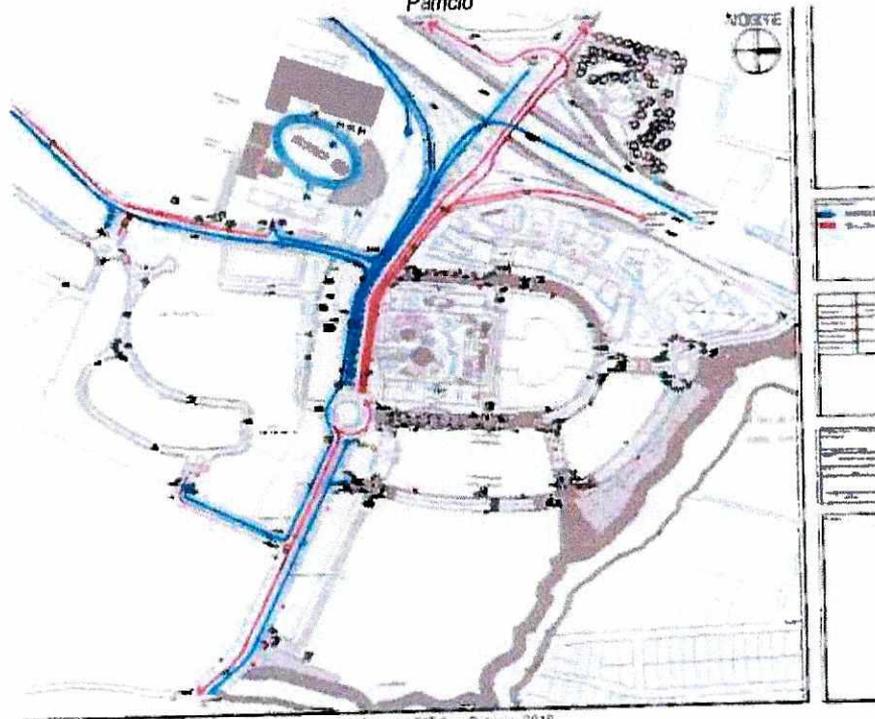
SENIOR LIVING C24		33			
	Unidades	103	Entran	46%	15
	Land Use TGM	252	Salen	54%	18
RESIDENCIA C25 - C26		100	Nota: High Rise data		
	Unidades	378	Entran	29%	29
	Land Use TGM	222	Salen	71%	71
RESIDENCIA C27		40	Nota: High Rise data		
	Unidades		Entran	22%	9
	Land Use TGM		Salen	78%	31
RESIDENCIA C28		35	Nota: High Rise data		
	Unidades	107	Entran	29%	10
	Land Use TGM	222	Salen	71%	25
COMERCIO C29		140			
	M2	1896.97	Entran	48%	67
	LAND USE TGM	826	Salen	52%	73
COMERCIO D1-A - D1 D		150			
	M2	7931.78	Entran	48%	168
	Land Use TGM	826	Salen	52%	182
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO D1		133			
	M2	41605.47	Entran	61%	81
	Land Use TGM	493	Salen	39%	52
UNIFAMILIARES F		35			
	Unidades	42	Entran	26%	9
	Land Use TGM	210	Salen	74%	26
UNIFAMILIARES G		25			
	Unidades	20	Entran	26%	7
	Land Use TGM	210	Salen	74%	19

Fuente 1: *Top Generation Manual* 9th ed., vol. 2, Institute of Transportation Engineers, 2012
 Fecha: 10/04/2018
 Realizado por: PH

Entran	3060
Salen	1667
Total Generado/Atraído	4727
Total Plazas Estacionamientos	11783

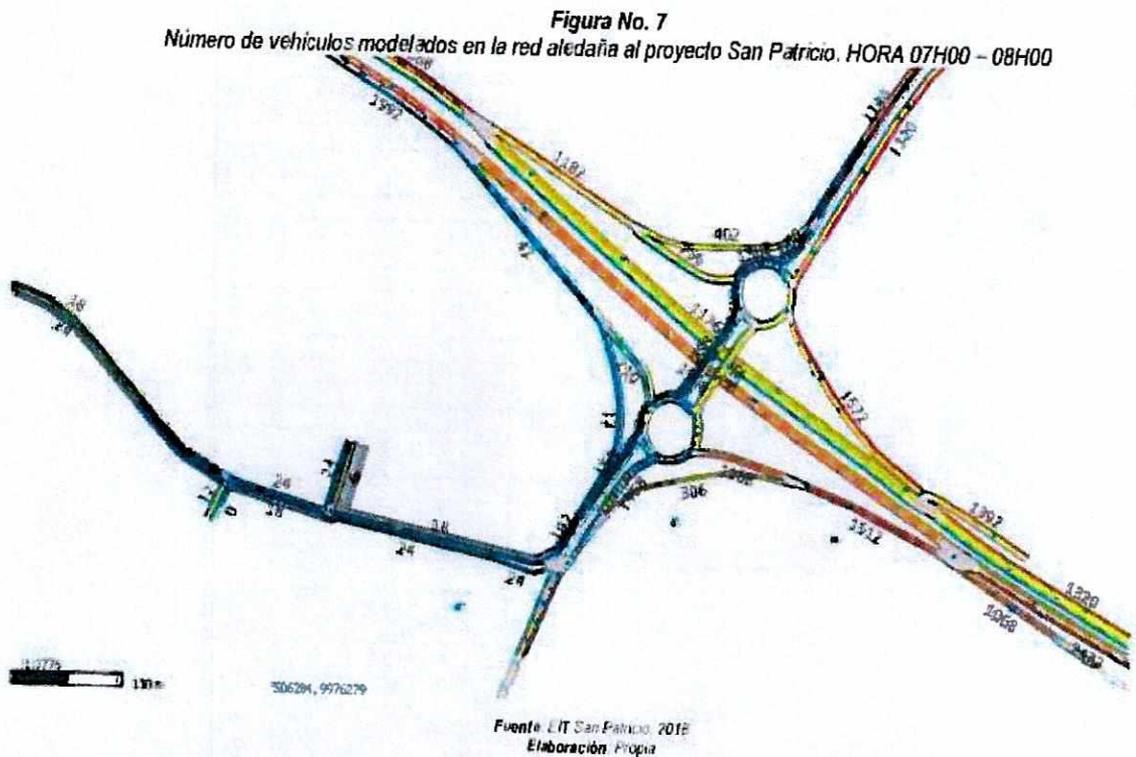
Fuente: EIT San Patricio, 2018
 Elaboración: Propia

Figura No. 6
 Rutas de acceso/salida del proyecto e hipótesis de asignación porcentual del tráfico generado por el proyecto San Patricio



Fuente: EIT San Patricio, 2018

A continuación, se describen el número de vehículos que ingresan y salen por cada una de las rutas establecidas por el proyecto.



3.2.2. Generación de tráfico por la implantación del proyecto

El estudio considera que la generación y atracción de nuevos viajes causados por los residentes, usuarios (plazas de estacionamiento) generar/atraen viajes desde y hacia el proyecto (4739 Veh.); de los cuales el 65% (1668 Veh.) saldrían del proyecto en la hora pico de la mañana (07h00-08h00) y el 35% ingresaría al mismo (3075 Veh.).

En total, 4739 vehículos en las horas pico AM y PM se sumarían a los flujos vehiculares existentes de las intersecciones aledañas por efecto del proyecto, que serán distribuidos en una nueva red vial que se implantará en propiedad privada perteneciente al promotor del proyecto y que posteriormente pasaran a formar parte del sistema vial del sector donde se implanta el proyecto.

3.2.3. Evaluación de los impactos al tráfico

Con estos datos más los flujos vehiculares que circulan normalmente por estas vías, utilizando el programa de micro-simulación AIMSUN versión 8.1, el estudio determina que los niveles de servicio de las intersecciones aledañas al proyecto, tanto en las situaciones sin proyecto, con proyecto y su proyección a 10 años, son los que se indican en la tabla No. 7.

Tabla No. 7
Niveles de servicio en la Intersección PUAE - San Patricio, para el año 2027

INTERSECCIÓN	VHMD	D	Vp	NDS
				Niveles de Servicio
	Volumen horario de mil vehículos	Densidad (vehículos/lanas/km/carril)	Tasa de flujo equivalente en 15 minutos (vehículos/lanas/hora/carril)	Densidad (vehículos/km/carril)
1 Aforo 1	2005	21	1153	D
2 Aforo 2	2568	26	1422	D
3 Aforo 3A	1430	13	735	C
4 Aforo 3B	868	17	942	D
5 Aforo 4	2287	22	1223	D
6 Aforo 5A	341	10	554	B
7 Aforo 5B	573	13	717	C
8 Aforo 6A	477	11	578	B
9 Aforo 6B	1645	15	836	C
10 Aforo 7	1253	9	488	B
11 Aforo 8	1139	15	824	C
12 Aforo 9A	562	12	648	C
13 Aforo 9B	489	11	599	B

Elaboración: Propia - Fuente: EIT-San Patricio, 2018

Esta intersección presenta conflictos de tráfico debido a la función a los altos flujos vehiculares que a ella acceden, de los cuales el aporte del proyecto está mediano respecto a los mismos, por lo que las variaciones en los niveles de servicio son permisibles, a excepción de los presentados a 20 años.

Con esto se demuestra que, a los 20 años de implementado el proyecto, será necesario efectuar una evaluación de la última intersección para buscar mejoras en su desempeño.

De esta evaluación se puede deducir que, los impactos generados por el proyecto al sistema vial aledaño al proyecto, es mitigado por medidas especiales adoptadas en el mismo, mejorando los niveles de servicio de las vías.

Lo identificado para el año 2028 (con y sin proyecto) las condiciones de desempeño de las intersecciones aledañas al proyecto en general son manejables por las medidas de mitigación implementadas, tomando en consideración que el sistemas vial contiguo y que sirve de aporte directo al proyecto es una vía de alta capacidad proyectada para más de 50 años de servicio, sin embargo habrá que pensar en soluciones alternativas a la vialidad planteada a futuro con el crecimiento poblacional que el sector está sufriendo.

4. Medias de Mitigación

En relación al sistema vial y de circulación aledaño, el estudio incorpora dos tipos de medidas de mitigación que serán asumidas en su totalidad por el promotor del proyecto: las primeras se relacionan básicamente con la edificación y su operatividad; y las segundas, tiene que ver con la gestión del tráfico (señalización horizontal y vertical), las mismas que se consideran pertinentes y se describen a continuación:

Construcción de una nueva vialidad en el sector:

1. Av. Alfonso Lamiña (empate de rampa de Ruta VIVA) con 3 carriles de circulación, aceras, ciclo vías, paradas de buses y carril adicional de servicio para gi-

ML

- ros, acceso y salida conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación)
2. Diseño para optimización de geometría del intercambiador de Ruta Viva y escalón Lumbisí - doble rotonda, con la finalidad de mejorar y aumentar mayor capacidad (3 carriles existente).
 3. Calles internas zonas C y D con de 2 carriles vehiculares de circulación, y ciclo vía en la calzada y aceras respectivas. (detalle en plano mitigación)
 4. Accesibilidad al proyecto por medio de carriles de servicio desde Ruta Viva para acceder a las parcelas B y C. (detalle en plano mitigación)
 5. Carriles de giros izquierdos (detalle en plano mitigación)
 6. 4 Intersecciones semaforicas, de acuerdo a las fases de construcción. (detalle en plano mitigación)
 7. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calles internas a las calles de la parcela C conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
 8. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Calle Río Santiago, Calle Eloy Alfaro y calles internas a las calles de la parcela H conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
 9. Cruces peatonales semaforizados a nivel (detalle en plano de mitigación).
 10. Paradas de bus en Calle Alfonso Lamiña, entre Ruta Viva y Calle de acceso a la hacienda.
 11. Áreas de reserva para estaciones BRT (*Bus Rapid Transit*) conforme al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2025 del DMQ.
 12. Ensanchamiento y mejoramiento de la calle Río Santiago (colegio Spellman) a 4 carriles para acceso de buses escolares incluye intersección semaforica para cruce de estudiantes, en el tramo comprendido desde la Av. Alfonso Lamiña hasta la entrada del Colegio Spellman. (Detalle en plano mitigación)
 13. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calle De Las Gardenias (extremo sur del proyecto). (Colindante con Lote Santa Mónica ingreso sur a la Primavera). (No se incluye en el plano mitigación)
 14. Pasos peatonales elevados (detalle en plano mitigación)
 15. Señalización vial horizontal y vertical. (detalle en plano mitigación)
 16. Implantación del concepto zona 30 para vías locales y nivelación de acera y calzada para dar prioridad al peatón. (detalle en plano mitigación)
 17. Incorporación al sistema vial distrital de aceras y ciclo vías. (detalle en plano mitigación)
 18. Implementación de elementos de señalización y seguridad vial para la pacificación del tráfico vehicular. (detalle en plano mitigación)

Las medidas de mitigación se encuentran reflejadas en los planos que se encuentran sellados, firmados y sumillados por la Secretaría de Movilidad, y forman parte integral del presente informe.

De acuerdo a lo establecido en la carta de compromiso, la implementación de las medidas de mitigación se realizará 100% en el predio del proyecto.

5. Conclusiones y recomendaciones:

Por lo expuesto, se emite **informe favorable**, al estudio de impacto de tráfico y propuestas de mitigación del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "San Patricio". Cabe indicar que por la naturaleza del PUAE y de tratarse de un Plan General, las medidas de mitigación son de igual forma generales para el proyecto, y constan en los planos de diseños geométricos viales y de señalización vial presentados a la mesa del PUAE. Debiéndose realizar un estudio de tráfico particular para todas y cada uno de los equipamientos que se vayan incorporando. Tomando, como base de referencia el

presente informe técnico y estudio de tráfico respectivamente, el cual se establece como requerimiento ejecutar las medidas de mitigación antes mencionadas y señaladas en el plano sellado y sumillado por esta Secretaría.

En cuanto a la ocupación y uso de suelo, número y ubicación de parqueaderos, ancho de vías internas, curvas de retornos, rampas, estacionamientos para vehículos menores, seguridades contra incendios, etc., la Administración Zonal Tumbaco autorizará el proyecto siempre que este cumpla con las normativas vigentes.

La Administración Zonal de Tumbaco y la Dirección Metropolitana de Inspección deben considerar que el informe favorable de tráfico del PUAE – SAN PATRICIO - Cum-baya" implica el cumplimiento de las medidas de mitigación y por tanto éstas se convierten en condición obligatoria para la aprobación del proyecto arquitectónico, para lo cual se adjunta la carta de compromiso del promotor del proyecto.


 Elaborado por: Henry Vilatuña G.


 Revisado por: Gustavo Hinestroza.
 Para: Andrea Flores A.



Quito, 10 de abril de 2018

CARTA COMPROMISO

Abogada
Andrea Flores Andino
Secretaria de Movilidad (E)
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
Calle Garcia Moreno N2-57 entre Sucre y Bolivar, 3er Piso
Presente.-

De mi consideración:

Por medio de la presente, yo Morice Dassum, como representante legal de la empresa Urbanizadora Málaga S.A. y promotor del proyecto urbano arquitectónico especial PUAE San Patricio, ubicado en la Av. Alfonso Lamiña – Escalón Lumbisi y Ruta Viva, me comprometo a implementar las medidas de mitigación de impacto de tráfico, que se describen a continuación, y en los planos de mitigación adjuntos, presentadas en el estudio de Impacto de tráfico del proyecto San Patricio.

1. Medias de Mitigación

En relación al sistema vial y de circulación aledaño, el estudio incorpora dos tipos de medidas de mitigación que serán asumidas en su totalidad por el promotor del proyecto: las primeras se relacionan básicamente con la edificación y su operatividad; y las segundas, tiene que ver con la gestión del tráfico (señalización horizontal y vertical), las mismas que se consideran pertinentes y se describen a continuación:

Construcción de una nueva vialidad en el sector:

1. Av. Alfonso Lamiña (empate de rampa de Ruta VIVA) con 3 carriles de circulación, aceras, ciclo vías, paradas de buses y carril adicional de servicio para giros, acceso y salida conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación)
2. Diseño para optimización de geometría del intercambiador de Ruta Viva y escalón Lumbisi - doble rotonda, con la finalidad de mejorar y aumentar mayor capacidad (3 carriles existente).
3. Calles internas zonas C y D con de 2 carriles vehiculares de circulación, y ciclo vía en la calzada y aceras respectivas. (detalle en plano mitigación)

4. Accesibilidad al proyecto por medio de carriles de servicio desde Ruta Viva para acceder a las parcelas B y C. (detalle en plano mitigación)
5. Carriles de giros izquierdos (detalle en plano mitigación)
6. 4 Intersecciones semafóricas, de acuerdo a las fases de construcción. (detalle en plano mitigación)
7. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calles internas a las calles de la parcela C conforme al plano de diselo geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
8. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Calle Río Santiago, Calle Eloy Alfaro y calles internas a las calles de la parcela H conforme al plano de diselo geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
9. Cruces peatonales semaforizado a nivel (detalle en plano mitigación).
10. Paradas de bus tanto en Calle A. Lamiña.
11. Áreas de reserva para estaciones BRT (*Bus Rapid Transit*) conforme al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2025 del DMQ.
12. Ensanchamiento y mejoramiento de la calle Río Santiago a 4 carriles para acceso de buses escolares incluye intersección semafórica para cruce de estudiantes, en el tramo comprendido desde la Av. Alfonso Lamiña hasta la entrada del Colegio Spellman. (detalle en plano mitigación)
13. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calle De Las Gardenias. (Colindante con Lote Santa Mónica ingreso sur a la Primavera). (No consta en detalle en plano mitigación)
14. Pasos peatonales elevados (detalle en plano mitigación)
15. Señalización vial horizontal y vertical. (detalle en plano mitigación)
16. Implantación del concepto zona 30 para vías locales y nivelación de acera y calzada para dar prioridad al peatón. (detalle en plano mitigación)
17. Incorporación al sistema vial distrital de aceras y ciclo vías. (detalle en plano mitigación)
18. Implementación de elementos de señalización y seguridad vial para la pacificación del tráfico vehicular. (detalle en plano mitigación)

Las medidas de mitigación se encuentran reflejadas en los planos que se encuentran sellados, firmados y sumillados por la Secretaria de Movilidad, y forman parte integral del presente informe.

De acuerdo a lo establecido en la carta de compromiso, la implementación de las medidas de mitigación se realizará 100% en el predio del proyecto.

Atentamente,


Morice Dassum Aivas
CI: 1703434330

Adj. Planos

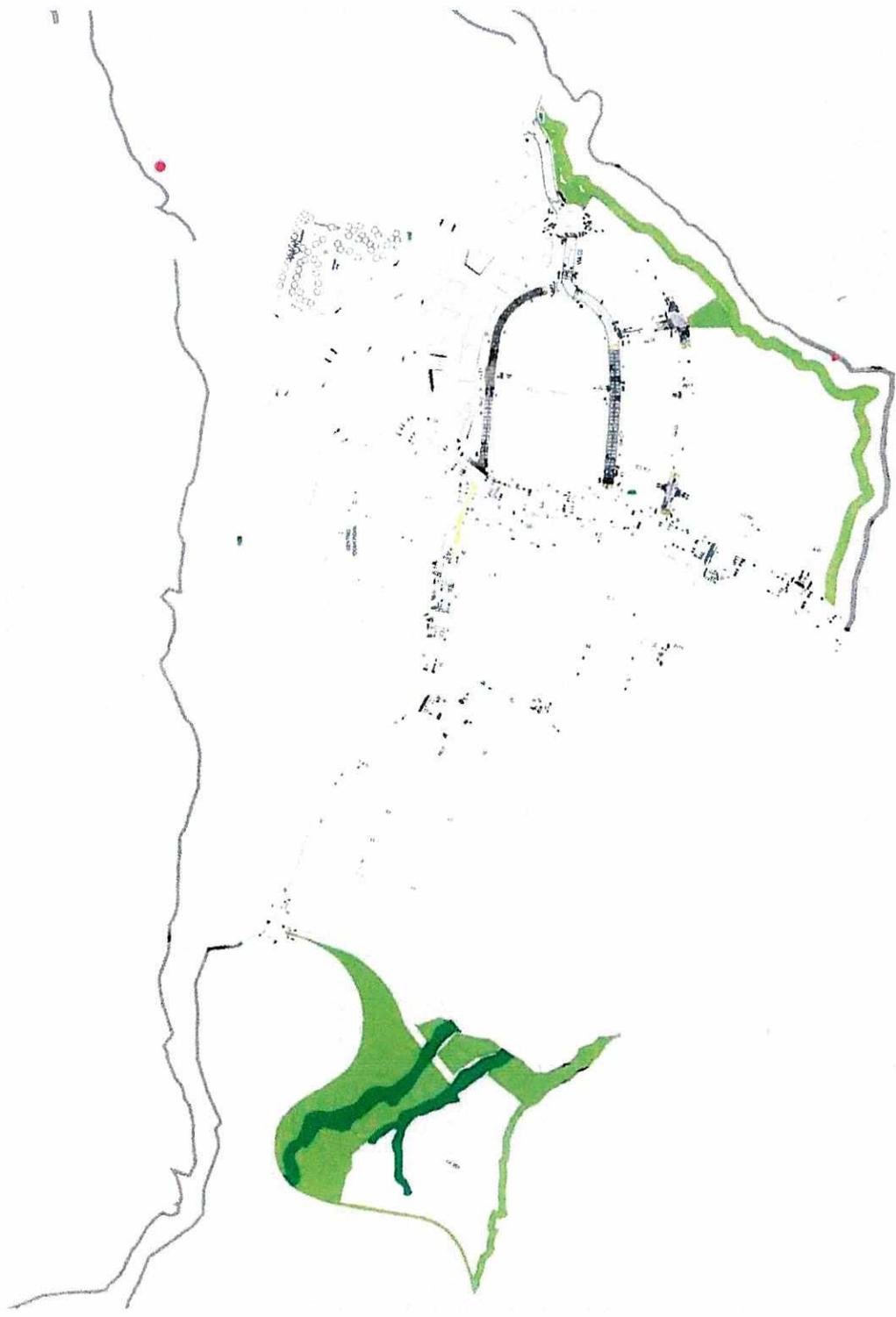
LC2

7



San
Pablo
Patrón

- PERSONAS
 - PERSONAS
 - PERSONAS
 - PERSONAS
 - PERSONAS
- EDIFICIOS
 - EDIFICIOS
 - EDIFICIOS
 - EDIFICIOS
 - EDIFICIOS
- CARRETERAS
 - CARRETERAS
 - CARRETERAS
 - CARRETERAS
 - CARRETERAS
- ZONAS VERDES
 - ZONAS VERDES
 - ZONAS VERDES
 - ZONAS VERDES
 - ZONAS VERDES
- CUERPOS DE AGUA
 - CUERPOS DE AGUA
 - CUERPOS DE AGUA
 - CUERPOS DE AGUA
 - CUERPOS DE AGUA



Anexo V

Oficio No. SA-POL-4475 con fecha 25 de junio del 2015 de la Secretaría de Ambiente

Oficio Nro. SA-POL- 4475
DMQ, 25 de junio 2015
Ref.: Oficio
GDOC: 2015-124762

Asunto: Informe Técnico de Viabilidad Proyecto PUAE SAN PATRICIO

Señor Arquitecto
Jacobo Herdóiza
Secretario de Territorio de Hábitat y Vivienda (E)
Municipio del Distrito Metropolitana de Quito
Presente.-

De mi consideración:

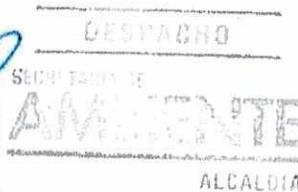
Una vez revisados tanto el expediente del Proyecto PUAE SAN PATRICIO y el Informe Técnico de la Secretaría de Ambiente, me permito informarle que el Promotor cumple con todos los requerimientos establecidos por la Secretaría de Ambiente.

Con este antecedente y conforme a las atribuciones que nos faculta la Mesa de Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales "PUAE", autorizo la Viabilidad del Proyecto SAN PATRICIO.

Particular que informo para los fines pertinentes,

Atentamente,

Verónica Arias
SECRETARIA DE AMBIENTE



ANEXOS: Expediente No. 2015-107211 del Promotor SAN PATRICIO e Informe Técnico elaborado por la Secretaría de Ambiente, Ing. Nixon Narváez

POL/SJ/NN
2015-05-07

Informe Técnico PROYECTO SAN PATRICO

1. ANTECEDENTES

Con fecha 14/05/2014, el Promotor Grupo Dassum ColonCorp-Hilton Hoteles&Resort, ingresa oficio 2014-058500 a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda el proyecto urbanístico "San Patricio" localizado en la parroquia de Cumbaya, sector de Auqi Chlco. El proyecto tiene como objetivo la creación de una urbanización con un sistema de infraestructura que integre negocios, hoteles, residencia y servicios varios.

Con fecha 05/02/2015, la Secretaría de Ambiente entrega en la Mesa PUAE, el Informe Técnico de Evaluación del Proyecto San Patricio, en el cual, concluye dar viabilidad con observaciones conforme los criterios ambientales de evaluación.

Con fecha 26/03/2015, la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, solicita a la Secretaría de Ambiente emitir el informe técnico del proyecto urbanístico San Patricio.

Con fecha 12/05/2015, se establece la reunión de coordinación entre la Secretaría de Ambiente y Gerente del Proyecto San Patricio, en la cual, la SA-DMQ presenta y detalla los requerimientos establecidos en los Criterios Ambientales para Evaluación de Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, que permitirán establecer los compromisos de implantación del Proyecto.

Con fecha 15/05/2015, se realiza la visita campo al sitio de implantación del proyecto San Patricio, para confrontar los componentes ambientales de evaluación establecidos por la SADMQ y lo presentado por el Promotor.

Con fecha 25/06/2015, el Gerente de Proyecto San Patricio presenta el "Expediente Ambiental del PUAE San Patricio", en el cual se compromete adoptar en su desarrollo constructivo y operativo.

2. CRITERIOS AMBIENTALES PARA EVALUACIÓN DE IMPLANTACION DEL PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL

Los criterios ambientales de evaluación a Proyectos Urbanos Arquitectónicos Especiales PUAE¹, desarrollados por la Secretaría de Ambiente, se establecen en un contexto de planificación estratégica de sostenibilidad para reducir, conservar y mantener en forma integral los procesos de construcción y operación de edificaciones, aplicando estándares nacionales e internacionales en el diseño urbanístico, de tal manera que sea rentable para el promotor y saludable para sus residentes y entorno natural de la ciudad.

Los criterios de evaluación ambiental PUAEs, se enfocan en:

- ❖ Conservación y restauración del entorno de paisaje.
- ❖ Uso y eficiencia de consumo de agua y energía.
- ❖ Tratamiento de residuos sólidos y líquidos.
- ❖ Uso de materiales de construcción renovables y reutilizables.
- ❖ Provisión y disposición de materiales y residuos de construcción.
- ❖ Incremento de espacios públicos y área verde de uso público y privado con facilidades de movilidad alternativa.
- ❖ Cálculo proyectado de Huella de Carbono de construcción.

¹ Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda. Los Proyectos Urbanos Arquitectónicos Especiales PUAEs son de tipo residencial, múltiple, comercial, servicios, equipamiento e industrial en áreas rurales. Los proyectos pueden tener como finalidad dar solución en lo relacionado a lo residencial, dotación de equipamientos, concentración de servicios, ampliación de la oferta comercial, generación de parque industrial, desarrollo de atractivos turísticos, consolidación de una centralidad, entre otros posibles objetivos., 2014.

3. EVALUACIÓN DE IMPLANTACIÓN PROYECTO SAN PATRICIO

MATRIZ DE CALIFICACIÓN PARA PROYECTOS URBANO ARQUITECTONICOS ESPECIALES DEL DMQ										
PROYECTO: AVENIDA LIBANO ARQUITECTONICO ESPECIAL SAN PATRICIO										
CRITERIOS AMBIENTALES				PROYECTO SAN PATRICIO			CUMPLE		PUNTAJE	INDICADORES
CAPITULO	CRITERIO	COODIC	REQUERIMIENTO	RESPUESTA / PROPOSTA		SI	NO	Puntos	TIPO	
1	1.1 Factor de Estado	1.1.1	Caracterización eco-sistémica y agro-productiva del entorno de implantación del proyecto.	Diagnóstico Ambiental del Proyecto San Patricio. Componente Físico, Biológico, Social, Económico.		✓		1	Comprensión	
		1.1.2	Identificación de los principales procesos biológicos y servicios ambientales existentes en quebradas y bosques, identificación de especies emblemáticas y endémicas (flora y fauna).	Inventarios ambientales en el Manero Integral de entorno de Quebradas. Protección de bordes de quebradas, Mantenimiento de bosques nativos. Restauración con especies endémicas.		✓		1	Comprensión	
		1.1.3	Certificación de interacción de Bosques Protectores y Áreas de Conservación y Recuperación definidos por el Ministerio de Ambiente y áreas de conservación y recuperación definidos por el Municipio de Usme.	Certificados del Ministerio de Ambiente.		✓		1	Implantación	
		1.1.4	Relación al estado de conservación de ecosistemas naturales al nivel de su conectividad y aislamiento frente al desarrollo.	La inspección en planta base propone hasta un 20% de CO2 por lo que prima el valor ecológico del suelo. Se protegerán los valores ecológicos alrededor de la zona de implantación durante el proceso constructivo.		✓		1	Implantación	
		1.1.5	Grado de amenazas naturales del sitio o su entorno inmediato, por ejemplo incendios forestales y inundación.	El proyecto limita el desarrollo en pendientes mayores al 15% y recupera muchas de las áreas de plantas nativas y no invasivas. El proyecto no se construye en un terreno susceptible a inundaciones e incendios forestales.		✓		1	Implantación	
	1.2 Factor de Planificación	1.2.1	Grado de amenazas tecnológicas por la implantación de obras de almacenamiento de combustible inflamable u otro tipo de infraestructura sensible a generar daños.	NO APLICABLE			⊗	0	Implantación	
		1.2.2	Propuesta de priorización de acciones y manejo del sitio natural afectado en el que se evidencia la optimización del área de construcción y máxima impactos al paisaje, biodiversidad, suelo, agua y suelo.	Informe de Manejo de la Calidad Ecológica y Programa de bosque y cerramientos de protección de la construcción. Presenta Ochofios de Áreas Verdes.		✓		1	Mejora	
		1.2.3	Propuesta de protección y modalidades de recuperación de cobertura vegetal nativa y/o exótica existente en Quebradas, lagunas, humedales, ciénegas y espacios de Reserva de Manejo Especial y de Refugio Biológico.	Implementación plan de manejo para Humedales y humal. Creación o Mantenimiento de Humedales. Recuperación de hábitat degradado. Mantenimiento de quebrada.		✓		2	Mejora	
		1.2.4	Propuesta de articulación de áreas verdes del proyecto con la red verde urbana y/o entorno natural.	Propuesta de articulación de áreas verdes del proyecto con la red verde urbana y/o entorno natural. Presenta Ochofios (ver anexos).		✓		2	Mejora	
		1.2.5	Restauración de flujos de agua al interior del predio, incorporando elementos naturales como canales, acequias, humedales y reservorios que contribuyan a la conexión a quebradas o con el río.	Adecuamiento de humedales para la preservación de especies. Sistema de recuperación de áreas verdes. Presenta Ochofios de recuperación de áreas verdes.		✓		2	Mejora	
2	2.1 Componente de diseño	2.1.1	Combinación de diseños para aceras, parterres, calzada, banquetes y veredas maximizando la permeabilización del suelo.	Materiales permeables en aceras, recorredores, espacios de estacionamiento, áreas verdes públicas. Entre los materiales que se pueden utilizar están los adoquines ecológicos y los pavimentos permeables.		✓		2	Mejora	
		2.1.2	Tratamiento de aguas negras (residuos de inodoros urbanos) aguas grises (baños, duchas y fregaderos), que pueden ser utilizadas para riego en jardines, etc.	Sistema de Aguas Servidas separado de la Red de Sistema de Recolección de Agua Lluvia. Presenta diseños de recolección de aguas lluvias y aguas servidas. El agua fría y agua gris recuperada se utiliza para riego de la densa red de jardines. Se calcula la demanda de riego considerando la localidad y la especies especificadas para jardines de proyecto y su demanda de riego.		✓		2	Mejora	
	2.2 Componente de eficiencia	2.2.1	Captación de agua lluvia o coque de fuente utilizable para riego de huertos, jardines, áreas verdes comunales, recuperación para uso de sanitarios y sistemas contra incendios.	Existen aguas que en conjunto utilizan al menos un 20% de agua que la línea base de consumo de agua calculada para edificios. La línea base de consumo de agua es acorde NTE 1575-2011.		✓		3	Reducción	
		2.2.2	Utilización de artefactos sanitarios y grifos de bajo consumo.	Presenta plan de tratamiento MBR.		✓		1	Reducción	
3	3.1 Componente de diseño	3.1.1	Orientación de la envolvente de la edificación de manera que optimice el uso de luz natural, ventilación y efecto de sombra.	Se seguirán los requerimientos detallados en la publicación del Manero Integral y sus aplicaciones para el diseño arquitectónico de la vivienda en el sector.		✓		3	Mejora	
		3.1.2	Utilización de energía renovable (solar, eólica, hidroeléctrica) que permita el autosustentamiento dentro y/o fuera de las edificaciones.	Uso de paneles solares para el calentamiento de agua y ventilación en los techos de vivienda unifamiliar.		✓		3	Reducción	
	3.2 Componente de eficiencia	3.2.1	Aplicación de dispositivos para el control de iluminación en interiores e exteriores.	Equipos que tengan certificación ENERGY STAR.		✓		2	Mejora	
		3.2.2	Uso de materiales de aislamiento térmico.	Se seguira la normativa de vigentes.		✓		2	Mejora	
4	4.1 Componente de diseño	4.1.1	Uso de equipos y/o maquinaria industrial que consuma e ahorre sistemas de ahorro energético.	Equipos de baja potencia/equipos que tengan la certificación ENERGY STAR o una equivalente similar local. Equipos de Office, equipos de certificación adicional.		✓		2	Reducción	
		4.1.2	Sistema integral de residuos de construcción que incorpore procesos de acopio, separación, transporte de residuos durante la construcción (tráfico, vidrio, concreto, hierro, alifato, entre otros).	Plan de manejo de residuos Manejo de Desechos Sólidos Comunes y/o No Peligrosos, Manejo de Desechos de Construcción, Manejo de Desechos Sólidos Peligrosos, Acumulación y Almacenamiento Temporal de Desechos Sólidos. Medidas Generales de Control de Desechos Sólidos.		✓		3	Reducción	
		4.1.3	Sistema integral de residuos de construcción que incorpore procesos de acopio, separación, reducción, reutilización, reciclaje y aprovechamiento de residuos sólidos.	Plan de manejo de Desechos Sólidos y Desechos selectivos.		✓		3	Reducción	
	4.2 Componente de eficiencia	4.2.1	Sistema integral de residuos de construcción que incorpore procesos de acopio, separación, reducción, reutilización, reciclaje y aprovechamiento de residuos sólidos.	Plan de manejo de Desechos Sólidos y Desechos selectivos.		✓		3	Reducción	
		4.2.2	Aplicación de programas comunitarios para el manejo de los residuos orgánicos que incorporen mecanismos de compostaje.	El proyecto buscará el apoyo de empresas que asuman iniciativas como el Proyecto Barrio Sostenible Santafé (Secretaría Nacional USFO).		✓		1	Mejora	
		4.2.3	Implantación de terrazas y/o muros verdes en edificios.	Terrazas verdes en un mínimo del 20% de superficies planas.		✓		3	Reducción	
5	5.1 Componente de diseño	5.1.1	Hangares con diseños que minimice el impacto para el sitio de su entorno.	NO APLICABLE			⊗	0	Mejora	
		5.1.2	Uso de materiales de construcción que incorporen procesos de recuperación, cuyos componentes se reutilicen en procesos tecnológicos, reciclados y/o reutilizables en lo posible según los alcances.	Presenta materiales para calzada, parterres y veredas.		✓		1	Reducción	
6	6.1 Componente de eficiencia	6.1.1	Certificación de disposición de residuos de construcción en escombreras autorizadas por EMGRS.	Presenta carta de EMGRS.		✓		1	Comprensión	
		6.1.2	Preparación de áreas de parqueo de bicicletas y otros medios no motorizados.	Prever los medios de transporte masivo y la disposición de un área de estacionamiento para bicicletas.		✓		2	Mejora	
6	6.2 Componente de eficiencia	6.2.1	Implementación de paradas que incorporen cubierta, iluminación, información de rutas, tiempos y tiempos.	Prever dos puntos de transporte público equipados.		✓		2	Mejora	
		6.2.2	Promoción de uso de transporte público y/o colectivo.	Implementación de paradas de línea para uso colectivo.		✓		2	Mejora	
		6.2.3	Optimización del espacio de parqueo de automóviles.	Espacios destinados para ese uso al que fague el diseño de estacionamientos en el sitio.		✓		3	Reducción	
7	7.1 Componente de eficiencia	7.1.1	Calculo proyectado de Huella de Carbono.	Propuesta que reduzca la Huella de Carbono.		✓		3	Reducción	
TOTAL PUNTAJE						31	0	33	34/68	

4. Conclusiones

El Promotor del Proyecto San Patricio, cumple con los criterios ambientales establecidos por la Secretaría de Ambiente, además se compromete a adoptar en su desarrollo de construcción y operación, procesos de mejora en el diseño y reducción de impacto ambiental, conforme a lo señalado en la Matriz de evaluación que antecede y acorde al compromiso del Promotor que consta en el oficio S/N de fecha 25 de junio 2015, dirigido a la Dra. Verónica Arias, Secretaria de Ambiente del DMQ.


Nixon Narváez
Técnico Secretaría de Ambiente DMQ

Anexo VI
Formulario Declarativo

100 DECLARACIÓN DE INFORMACIÓN PARA LA FORMULA DE VENTA DE EDIFICABILIDAD

1

IDENTIFICACION PROYECTO		TIPO DE COD		DATOS VIGENTES	
NOMBRE PROYECTO	INTEGRAL	FORMA DE USO DE SUJETO	URBANO	CLASIFICACION DE SUJETO	URBANO
UBICACION	QUIMBAYA	ACTIVIDAD DE USO DE SUJETO	M/2C / Y/	USO DE SUJETO	M/2C / Y/
BAJADO / SECTOR	AGUAS CALIENTES	ACTIVIDAD DE EDIFICABILIDAD	A 100M-40	EDIFICACION	A 100M-40
OTROS DATOS	303, 732, 726				

714

COTIZACION	COTIZACION PROYECTO	TIPO DE COD	DATOS PROYECTO							LIEGADA	PARTIDA		
			EDIFICIO PUNO	USO DE LA EDIFICACION	NO DE Pisos	COS TOTAL DE LIEGADA	TIPO DE ESTRUCTURA	PROPIEDAD O PROPIEDAD HORIZONTAL	TIPO DE ACABADOS			NO Pisos	COS TOTAL DE PARTIDA
303	1-1-1	URBANO	DE COMERCIO	21	453	HORMIGON A	PH	E	4	240	111	1199	1030
302	1-1-4	URBANO	COMERCIO	19	497	HORMIGON A	PH	E	4	240	121	1199	1030
301	1-1	URBANO	COMERCIO	1	320	HORMIGON A	PH	E	4	240	88	1030	1030
304	1-1-1-1	URBANO	COMERCIO	3	280	HORMIGON A	PH	E	4	240	40	1030	1030
305	1-1	URBANO	COMERCIO	4	240	HORMIGON A	PH	E	4	240	40	1030	1030
306	1-1-1-1-1	URBANO	COMERCIO	13	453	HORMIGON A	PH	E	4	240	233	1030	1030
307	1-1-1-1-2	URBANO	COMERCIO	12	420	HORMIGON A	PH	E	4	240	189	1030	1030
308	1-1-1-1-3	URBANO	COMERCIO	11	415	HORMIGON A	PH	E	4	240	155	1030	1030
309	1-1-1-1-4	URBANO	COMERCIO	11	415	HORMIGON A	PH	E	4	240	155	1030	1030
310	1-1-1-1-5	URBANO	COMERCIO	10	500	HORMIGON A	PH	E	4	240	150	1030	1030
311	1-1-1-1-6	URBANO	COMERCIO	10	500	HORMIGON A	PH	E	4	240	150	1030	1030
312	1-1-1-1-7	URBANO	COMERCIO	9	370	HORMIGON A	PH	E	4	240	110	1030	1030
313	1-1-1-1-8	URBANO	COMERCIO	9	370	HORMIGON A	PH	E	4	240	110	1030	1030
314	1-1-1-1-9	URBANO	COMERCIO	8	270	HORMIGON A	PH	E	4	240	80	1030	1030
315	1-1-1-1-10	URBANO	COMERCIO	8	270	HORMIGON A	PH	E	4	240	80	1030	1030
316	1-1-1-1-11	URBANO	COMERCIO	7	200	HORMIGON A	PH	E	4	240	60	1030	1030
317	1-1-1-1-12	URBANO	COMERCIO	7	200	HORMIGON A	PH	E	4	240	60	1030	1030
318	1-1-1-1-13	URBANO	COMERCIO	6	150	HORMIGON A	PH	E	4	240	40	1030	1030
319	1-1-1-1-14	URBANO	COMERCIO	6	150	HORMIGON A	PH	E	4	240	40	1030	1030
320	1-1-1-1-15	URBANO	COMERCIO	5	110	HORMIGON A	PH	E	4	240	30	1030	1030
321	1-1-1-1-16	URBANO	COMERCIO	5	110	HORMIGON A	PH	E	4	240	30	1030	1030
322	1-1-1-1-17	URBANO	COMERCIO	4	80	HORMIGON A	PH	E	4	240	20	1030	1030
323	1-1-1-1-18	URBANO	COMERCIO	4	80	HORMIGON A	PH	E	4	240	20	1030	1030
324	1-1-1-1-19	URBANO	COMERCIO	3	60	HORMIGON A	PH	E	4	240	15	1030	1030
325	1-1-1-1-20	URBANO	COMERCIO	3	60	HORMIGON A	PH	E	4	240	15	1030	1030
326	1-1-1-1-21	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
327	1-1-1-1-22	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
328	1-1-1-1-23	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
329	1-1-1-1-24	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
330	1-1-1-1-25	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
331	1-1-1-1-26	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
332	1-1-1-1-27	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
333	1-1-1-1-28	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
334	1-1-1-1-29	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
335	1-1-1-1-30	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
336	1-1-1-1-31	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
337	1-1-1-1-32	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
338	1-1-1-1-33	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
339	1-1-1-1-34	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
340	1-1-1-1-35	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
341	1-1-1-1-36	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
342	1-1-1-1-37	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
343	1-1-1-1-38	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
344	1-1-1-1-39	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
345	1-1-1-1-40	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
346	1-1-1-1-41	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
347	1-1-1-1-42	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
348	1-1-1-1-43	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
349	1-1-1-1-44	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
350	1-1-1-1-45	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
351	1-1-1-1-46	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
352	1-1-1-1-47	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
353	1-1-1-1-48	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
354	1-1-1-1-49	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
355	1-1-1-1-50	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
356	1-1-1-1-51	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
357	1-1-1-1-52	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
358	1-1-1-1-53	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
359	1-1-1-1-54	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
360	1-1-1-1-55	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
361	1-1-1-1-56	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
362	1-1-1-1-57	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
363	1-1-1-1-58	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
364	1-1-1-1-59	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
365	1-1-1-1-60	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
366	1-1-1-1-61	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
367	1-1-1-1-62	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
368	1-1-1-1-63	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
369	1-1-1-1-64	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030
370	1-1-1-1-65	URBANO	COMERCIO	2	40	HORMIGON A	PH	E	4	240	10	1030	1030

IDENTIFICACION PROYECTO		TIPO DE COD		DATOS VIGENTES		DATOS PROYECTO	
NOMBRE PROYECTO	INTEGRAL	FORMA DE USO DE SUJETO	URBANO	CLASIFICACION DE SUJETO	URBANO	USO DE SUJETO	M/2C / Y/
UBICACION	QUIMBAYA	ACTIVIDAD DE USO DE SUJETO	M/2C / Y/	EDIFICACION	A 100M-40	USO DE SUJETO	M/2C / Y/
BAJADO / SECTOR	AGUAS CALIENTES	ACTIVIDAD DE EDIFICABILIDAD	A 100M-40	EDIFICACION	A 100M-40	USO DE SUJETO	M/2C / Y/
OTROS DATOS	303, 732, 726					USO DE SUJETO	M/2C / Y/

COTIZACION	COTIZACION PROYECTO	TIPO DE COD	DATOS PROYECTO							LIEGADA	PARTIDA		
			EDIFICIO PUNO	USO DE LA EDIFICACION	NO DE Pisos	COS TOTAL DE LIEGADA	TIPO DE ESTRUCTURA	PROPIEDAD O PROPIEDAD HORIZONTAL	TIPO DE ACABADOS			NO Pisos	COS TOTAL DE PARTIDA
328	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	12	480	HORMIGON A	PH	E	4	240	140	1111	1111
329	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	12	480	HORMIGON A	PH	E	4	240	140	1111	1111
330	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	12	480	HORMIGON A	PH	E	4	240	140	1111	1111
331	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	12	480	HORMIGON A	PH	E	4	240	140	1111	1111
332	1-1-1	URBANO	RESIDENCIAL	12	480	HORMIGON A	PH	E	4	240	140	1111	1111

COTIZACION	COTIZACION PROYECTO	TIPO DE COD	DATOS PROYECTO							LIEGADA	PARTIDA		
			EDIFICIO PUNO	USO DE LA EDIFICACION	NO DE Pisos	COS TOTAL DE LIEGADA	TIPO DE ESTRUCTURA	PROPIEDAD O PROPIEDAD HORIZONTAL	TIPO DE ACABADOS			NO Pisos	COS TOTAL DE PARTIDA
371	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
372	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
373	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
374	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
375	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
376	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
377	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
378	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
379	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
380	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
381	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
382	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
383	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
384	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
385	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
386	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
387	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
388	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
389	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6	240			
390	1-1	URBANO	RESIDENCIAL	2	70	HORMIGON A	URH	E	6				