ORDENANZA REFORMATORIA A LA ORDENANZA QUE REGULA EL DESARROLLO Y EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL CANTON PORTOVIEJO E INCORPORA EL TITULO INNUMERADO DENOMINADO "DEL PLAN MAESTRO URBANO DEL GAD PORTOVIEJO"

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

El 16 de abril de 2016, a las 18h58, Portoviejo experimentó el mayor desastre natural registrado en nuestra historia contemporánea. Los mayores daños se concentraron en el casco urbano, hoy denominado "Zona Cero". Desde aquel suceso, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo, implementó un plan de acción emergente para atender los sectores afectados, y ha mirado esta circunstancia como una oportunidad para repensar y reorientar el desarrollo de la ciudad. Para ello ha sido necesario poner en marcha la elaboración de planes y estudios importantes como el Plan Maestro Urbano, que se convertirá en la nueva hoja de ruta del futuro proceso urbanístico de Portoviejo.

El proyecto de ordenanza que presentamos a continuación contiene, lineamientos y estrategias urbanas generales de la ciudad de Portoviejo al 2035, articuladas con las siguientes políticas:

- Mantener una ciudad a escala humana;
- Una ciudad accesible;
- Una ciudad activa y próspera;
- Una ciudad diversa e inclusiva;
- Una ciudad verde.

Además, se ha dividido a la ciudad en 14 distritos para facilitar su ordenamiento, en aras de convertirla en una ciudad buena para vivir.

El sistema verde urbano cobra gran importancia en las nuevas líneas de desarrollo urbano de la ciudad de Portoviejo, privilegiando los espacios públicos como plazas y parques, corredores verdes, teniendo como protagonistas naturales al río y las colinas que bordean la urbe. El sistema verde tiene el propósito de generar una conectividad para la movilidad humana y de otras especies, así como también propiciar el hábitat para la conservación de la biodiversidad urbana.

La ordenanza presentada se compone de una primera parte dedicada a los lineamientos generales y estrategias para el desarrollo a largo plazo (2035) del suelo dentro de la cabecera cantonal (asentamiento humano principal) de

Portoviejo; y una segunda parte, enfocada en la ordenación urbanística a una escala que se ha denominado de distrito.

El capítulo III de la presente ordenanza, será considerado como "componente estructurante" por el futuro Plan de Uso y Gestión del Suelo, (que se realizará en el marco de la Ley Orgánica de Ordenación Uso y Gestión de Suelo, LOOTUGS) lo que permitirá materializar los valores orientadores mencionados para el futuro Portoviejo y no podrán ser modificados por un período de 12 años.

El Concejo Municipal del Cantón Portoviejo

Considerando:

Que, el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador establece que entre las competencias exclusivas de los gobiernos municipales se encuentran: 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; ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón; preservar, mantener y difundir el patrimonio natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines; delimitar, regular, autorizar y controlar el uso de las riberas y lechos de ríos, lagos y lagunas, sin perjuicio de las limitaciones que establezca la ley;

Que, el artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), determina entre las competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal: "Planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, 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, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad"; "Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón"; "Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines"; "Delimitar, regular, autorizar y controlar el uso de las playas de mar, riberas y lechos de ríos, sin perjuicio de las limitaciones que establezca la ley";

Que, la letra x) del artículo 57 del COOTAD establece que son funciones del Concejo Municipal: regular y controlar, mediante la normativa cantonal correspondiente, el uso del suelo en el territorio del cantón, de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra;

Que, la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo-LOOTUGS, en su artículo 27, presenta un instrumento clave para la planificación y gestión del suelo, diciendo que además de lo establecido en el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, los planes de desarrollo y ordenamiento territorial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos contendrán un plan de uso y gestión de suelo que incorporará los componentes estructurante y urbanístico.

Que, la LOOTUGS, en su artículo 28, dice que el componente estructurante del plan de uso y gestión de suelo, estará constituido por los contenidos de largo plazo que respondan a los objetivos de desarrollo y al modelo territorial deseado según lo establecido en el plan de desarrollo y ordenamiento territorial municipal o metropolitano, y las disposiciones correspondientes a otras escalas del ordenamiento territorial, asegurando la mejor utilización de las potencialidades del territorio en función de un desarrollo armónico, sustentable y sostenible, a partir de la determinación de la estructura urbano-rural y de la clasificación del suelo.

Que, el artículo 31 ibídem, expresa que los planes urbanísticos complementarios (planes maestros sectoriales, los parciales y otros instrumentos de planeamiento urbanístico) están subordinados jerárquicamente al plan de desarrollo y ordenamiento territorial y no modificarán el contenido del componente estructurante del plan de uso y gestión de suelo.

Que, el artículo 90 ibídem, establece la rectoría de los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos, en sus respectivas jurisdicciones: definirán y emitirán las políticas locales en lo relativo al ordenamiento territorial, y al uso y gestión del suelo, de conformidad con los lineamientos nacionales.

Que, la disposición transitoria décima de la LOOTUGS contempla que “hasta que se apruebe la normativa técnica correspondiente, los Gobiernos Autónomos Descentralizados aplicarán los parámetros técnicos aprobados en sus respectivas ordenanzas que no se contraponga a esta Ley”;

Que, la Ley Orgánica de Tierras Rurales y Territorios Ancestrales en el artículo 113 indica: “Los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales o metropolitanos, en concordancia con los planes de ordenamiento territorial, expansión urbana, no pueden aprobar proyectos de urbanizaciones o ciudadelas, en tierras rurales en la zona periurbana con aptitud agraria o que tradicionalmente han estado dedicadas a actividades agrarias, sin la autorización de la Autoridad Agraria Nacional”;

Que, el Reglamento a la Ley de Recursos Hídricos, Usos y Aprovechamiento del Agua, en su artículo 58 prescribe en su parte pertinente que las riberas forman parte del dominio hídrico público, y que la Autoridad de Demarcación Hidrográfica o el Responsable Técnico del Centro de Atención al Ciudadano correspondiente, mediante un procedimiento administrativo fijará la extensión de los márgenes de las riberas. La Autoridad de Demarcación Hidrográfica o el Responsable del Centro de Atención al Ciudadano emitirán la resolución correspondiente y oficiará a los Gobiernos Autónomos Descentralizados para que la tengan en cuenta en su política de ordenamiento territorial;

Que, el artículo 60 ibídem establece que las zonas inundables son los terrenos que pueden resultar inundados durante las crecidas no ordinarias de los lagos, lagunas, embalses y ríos. Que corresponderá a la Autoridad de Demarcación Hidrográfica o el Responsable Técnico del Centro de Atención al Ciudadano correspondiente la delimitación de las zonas inundables. Las conclusiones que se deriven de los citados estudios y las decisiones sobre determinación y delimitación de las zonas inundables se trasladarán a los Gobiernos Autónomos Descentralizados para que la tengan en cuenta en su política de ordenamiento territorial. Los planes que, en su caso, aprueben los Gobiernos Autónomos Descentralizados y en los que se recojan las zonas inundables, se remitirán a la Secretaría del Agua para su conocimiento. Igualmente los Gobiernos Autónomos Descentralizados deberán dar conocimiento a la Secretaría del Agua de las autorizaciones de ocupación de suelo que otorguen y que tengan lugar en las zonas inundables delimitadas;

Que, el artículo 62 ibídem dispone que “Los terrenos que lindan con los cauces están sujetos en toda su extensión longitudinal a una zona de servidumbre para uso público. La extensión de la zona de servidumbre será de cinco metros pudiéndose variar, en más o en menos, por razones topográficas, hidrográficas o por las necesidades concretas del otorgamiento de autorizaciones de uso de agua o de aprovechamiento productivo de agua;

En uso de la facultad conferida por la Constitución y el COOTAD,

EXPIDE:

ORDENANZA REFORMATORIA A LA ORDENANZA QUE REGULA EL DESARROLLO Y EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO E INCORPORA EL TÍTULO INNUMERADO DENOMINADO "DEL PLAN MAESTRO URBANO DEL GAD PORTOVIEJO"

ARTÍCULO 1.- *Agréguese a continuación del Título II de la Ordenanza que Regula el Desarrollo y el Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo, el siguiente:*

TÍTULO (INNUMERADO)
DEL PLAN MAESTRO URBANO DEL GAD PORTOVIEJO

CAPÍTULO I
GENERALIDADES

ARTÍCULO INNUMERADO (1).- COMPETENCIA.- El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo, tiene competencia exclusiva para 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, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad. Es competente también para ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.

ARTÍCULO INNUMERADO (2).- OBJETO.- Este Título tiene por objeto convertir a Portoviejo en una ciudad verde, a escala humana, accesible, activa, próspera, diversa e inclusiva, de acuerdo a las políticas y regulaciones establecidas en esta norma.

ARTÍCULO INNUMERADO (3).- ÁMBITO.- El presente Título constituye la visión del modelo territorial deseado al año 2035 del espacio urbano, en base a los principios fundamentales del artículo 275 de la Constitución de la República del Ecuador, que se ejecutarán a favor de lograr la mejora de la calidad de vida de la población y del desarrollo económico, político, socio-cultural y ambiental de la ciudad de Portoviejo. Estos principios son el pilar del componente estructurante y forma parte de los elementos aplicados a la administración del territorio, incorporados y aterrizados al futuro Plan de Uso y Gestión del Suelo.

Es de obligatoria aplicación para toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera, domiciliada o no dentro de los límites urbanos de la ciudad de Portoviejo.

Así mismo, es de obligatorio cumplimiento para el GAD Portoviejo. Su contenido no podrá ser modificado por los instrumentos de planificación urbanística posteriores.

ARTÍCULO INNUMERADO (4).- POLÍTICAS.- Las políticas del Plan Maestro Urbano, que a continuación se establecen, permiten a Portoviejo posicionarse como una ciudad que cumple los lineamientos para el buen vivir. Tanto los servidores municipales como la ciudadanía en general están obligados a conocerlas, empoderarse de ellas, respetarlas y hacerlas respetar.

El Plan Maestro Urbano se rige por las siguientes políticas:

1. **Ciudad a escala humana**: Es aquella en la que para acceder a sus amenidades y servicios se puede caminar, o moverse usando otros medios sin invertir mucho tiempo ni recursos. En su entorno la escala de los edificios permite ver el cielo, el peatón se siente contenido como en una habitación, pero sus paredes no son tan altas como para transmitirle una sensación de opresión. Esta política se garantizará estimulando la ocupación ordenada del territorio, fomentando la implementación de transporte público de calidad y efectivo, incentivando el uso de la bicicleta como un medio saludable de movilidad, y manteniendo una altura de edificios en consonancia con las dimensiones del espacio público.
2. **Ciudad accesible:** Aspirar a una ciudad accesible que responde de manera flexible a las necesidades de las personas, y particularmente de los más vulnerables, promueve una cultura de inclusión y va en camino a ser una ciudad más segura. Partiendo del diseño del espacio público de acceso universal; pasando por el acceso a la información sobre cómo transitar con seguridad y eficiencia por la ciudad; dotando a los barrios y distritos con amenidades y servicios de la misma calidad y cobertura; trabajando por una cultura cívica; y dotando a la ciudad de los mecanismos de seguridad pública necesaria.
3. **Ciudad Activa y Próspera**: Una ciudad en la que se promueva la recreación activa y dinamización económica a partir de sus potencialidades endógenas y de su identidad cultural. Con esta política se asistirá la activación de las plantas bajas de los edificios mediante comercio y de los espacios públicos con eventos culturales y lugares de encuentro social, asociados a las actividades empresariales y de negocios. Se establecerá

devolver al centro la diversidad de servicios administrativos y la reorganización del comercio informal.

4. **Ciudad diversa e inclusiva:** Lograr un desarrollo urbano equitativo, balanceado, que establezca armonía entre los intereses socio-económicos y los valores ambientales y culturales. Se debe mejorar las condiciones ambientales en los barrios menos favorecidos o de escasos recursos económicos, generando equidad ambiental tanto inter-generacional como intra-generacional, entendiéndolo como la posibilidad de igualdad en el acceso a paisajes de calidad, agua pura, vivienda saludable, recreación, y ambiente libre de contaminación como lo establece la Constitución de la República.
5. **Ciudad Verde**: Lograr un desarrollo urbano ambientalmente sostenible a pequeña y gran escala. Una adaptación inteligente a los procesos naturales permitirá reducir los riesgos ambientales, geológicos e hidrológicos, que afectan regularmente a la ciudad y su entorno. Y, similarmente, una adaptación al clima permitirá reducir la huella de carbono de la ciudad.

a. La recuperación del corredor del río Portoviejo y la protección ecológica del bosque natural de las colinas, creará un sistema de áreas verdes interconectadas que, además de mitigar el impacto adverso de la urbanización sobre el clima, representa una oportunidad para el mejoramiento de otras condiciones ambientales de la ciudad, tales como la reducción de la vulnerabilidad a sismos e inundaciones, la creación de espacios verdes públicos de gran calidad y el control de la expansión urbana preservando las áreas protegidas. Convirtiendo el corredor del río en el eje del desarrollo inmobiliario y de servicios recreativos y turísticos, le dará a Portoviejo un sello distintivo que la ubique en un lugar especial dentro de las ciudades intermedias en el país.

b. Para contrarrestar el cubrimiento del territorio con materiales impermeables, sumado al calor que generan los motores de combustión y otros, que incrementan la temperatura del ambiente, en las calles del centro de Portoviejo los portales protegerán al peatón de la incidencia directa del sol; el confort de la ciudad se verá enormemente mejorado incorporando árboles de gran copa en todos sus espacios públicos; y, aumentarán sus áreas verdes.

CAPÍTULO II
DEL DESARROLLO URBANO

SECCIÓN I
LINEAMIENTOS GENERALES PARA EL DESARROLLO URBANO

ARTÍCULO INNUMERADO (5).- LINEAMIENTOS RELACIONADOS CON LA FORMA URBANA.- Para efectos de la presente normativa, los lineamientos relacionados con la forma urbana se determinan conforme a los siguientes sectores:

1. **EN EL CENTRO:** La delimitación del centro, será la determinada en el Plan de Uso y Gestión del Suelo y obedecerá a los siguientes lineamientos:

a) Preservar la traza histórica en el centro de la ciudad y su trama urbana caminable introducida por los fundadores de la ciudad.

b) Restablecer la tipología tradicional de construcciones con pórticos como una extensión de la acera y el espacio público. Para estos fines se mantendrá y ampliará la tipología pórtico de edificios históricos para todos los proyectos en el centro de la ciudad. La Administración Municipal desarrollará guías y normas de diseño de portales para todos los proyectos en el centro de Portoviejo.

c) Respetar y mantener la diversidad del tamaño de los lotes en el centro de la ciudad. Sólo se permitirá la fusión de lotes para satisfacer requerimientos de salubridad (ventilación, iluminación natural, etc.); o cuando el tamaño del lote sea muy pequeño para la funcionalidad de los proyectos. Se evitará la fusión o reestructuración de lotes para el desarrollo de megaproyectos que alteren el carácter y la unidad urbanística y arquitectónica del sector. Cuando por sus dimensiones o características, sea imposible construir sobre determinado lote ubicado en el centro de la ciudad, se priorizará la utilización del mismo para espacios públicos.

2. **EN LOS BARRIOS NUEVOS:**

a) Propiciar el crecimiento compacto que represente efectividad económica y ambiental, incorporando un tamaño de manzana cuyas dimensiones se ajustarán a las recomendaciones de la presente ordenanza, incentivando la

densificación urbana que incluya la ocupación de lotes vacantes, evitando la expansión discontinua de la ciudad y fomentando el aprovechamiento de la infraestructura existente. Construir una ciudad compacta en sus nuevos distritos a partir de nuevas centralidades menores, fortalecidas con estaciones de transporte público, equipamientos varios y espacios verdes.

b) Mantener y desarrollar la traza de vías en áreas de futura ocupación urbana, orientada a mitigar la incidencia solar directa, es decir, con una trama de calles que siga diagonales que intersecten oblicuamente (aproximadamente 45º) los ejes cardinales norte-sur, tal como en el centro de la ciudad.

c) Planear la trama de la ciudad nueva a partir de la jerarquización de vías que fomente la movilidad fluida de vehículos y personas. Se adoptarán, de ser necesario, instrumentos normativos que permitan racionalizar el espacio garantizando la conectividad efectiva.

d) Mantener y desarrollar en las centralidades menores, fachadas atractivas que brinden protección al peatón; una tipología arquitectónica que brinde protección de los elementos, como las fachadas porticadas, con pérgolas, o con volados sobre el espacio peatonal.

e) Impulsar desarrollos inmobiliarios responsables con los ciudadanos y con el ambiente. Promover los cerramientos en los conjuntos habitacionales por fachadas activas (comercio, oficinas, vivienda), con mirada hacia la calle para el desarrollo de la vida pública en un entorno estimulante y seguro. Trasladar el espacio de retiro frontal y lateral de las edificaciones hacia un espacio compartido en propiedad horizontal con el fin de crear lugares seguros para las familias en el centro de manzana y potenciar áreas verdes de mejor calidad.

3. **EN GENERAL:** Garantizar una forma urbana que responda a las exigencias del sitio, de acuerdo a los resultados y recomendaciones de los estudios de microzonificación sísmica realizados por el GAD, estudios geológicos, y a la capacidad tecnológica para adaptarse a las exigencias del sector. La tipología y tecnología de las nuevas edificaciones, así como el reforzamiento de las existentes, responderá a los tipos de suelo de la ciudad.

ARTÍCULO INNUMERADO (6).- LINEAMIENTOS GENERALES SOBRE LOS USOS DE SUELO.- Para efectos de la presente normativa, los lineamientos generales sobre los usos de suelo, se determinan conforme a los siguientes sectores:

1. **EN EL CENTRO:** Con la finalidad de traer de vuelta el corazón de la ciudad al centro de Portoviejo, mismo que será delimitado en el Plan de Uso y Gestión del Suelo, se observarán los siguientes lineamientos:

    a) Se desarrollará y promoverá el centro de la ciudad como un barrio activo de 18 horas para todos.
    b) Se estimulará la construcción de viviendas y una más amplia variedad de usos, tales como instalaciones culturales y de entretenimiento.
    c) Se fomentará el comercio local (minorista) y desarrollarán las instalaciones de servicios turísticos orientadas hacia una variedad de usuarios.
    d) Se impulsará la recuperación de las áreas comerciales que sirven a la región.
    e) Se incentivará al sector público y privado para reconstruir sus instalaciones en el centro.
    f) Se activarán los espacios públicos a través de la programación de eventos de arte, cultura y medio ambiente.

2. **EN TODA LA CIUDAD:** Se consignan a continuación:

a) Generar, a través de una mezcla de usos de suelo, una ciudad caminable, segura, inclusiva y económicamente vibrante. Para lograrlo, todos los distritos de la ciudad incorporarán más de una función primaria, preferiblemente más de dos. Se asegurará usos de suelo mixtos, incrementando la densidad ocupada, con una mezcla equilibrada de viviendas, comercios, oficinas y servicios de esparcimiento que fomenten la participación diversa del público en actividades, y la mezcla social en todo nuevo proyecto urbano.

b) Promover el desarrollo orientado al transporte público en el entorno del Terminal Terrestre. Para lograr este objetivo se reconformarán los usos de suelo en el área de influencia del Terminal Terrestre existente y se intensificará el desarrollo de usos mixtos.

c) Enriquecer los barrios deprimidos con la selección de usos complementarios a la vivienda, diversificando los usos de suelo, incorporando equipamientos culturales, deportivos y de encuentro social para enriquecer la experiencia vital de este sector de la población.

d) Contribuir a la seguridad alimentaria de la población a través de huertos urbanos. Se incentivará el mantenimiento de parcelas agrícolas dentro del perímetro urbano.

e) Respetar los límites de crecimiento urbano para proteger el medio ambiente natural. Proteger las colinas, las orillas del río y los cursos de agua menores (quebradas), de un mayor desarrollo, exigiendo la construcción dentro de la trama urbana existente.

f) Planificar los usos de suelo en el territorio y en los planes complementarios del suelo urbano, la incorporación de zonas de amortiguamiento, transición y control, entre lo urbano, lo rural y los suelos de protección, acogiendo los lineamientos del capítulo 8 “Propuesta conceptual para la gestión del borde urbano” y capítulo 9 “Plan Maestro del Rio Portoviejo” de la Fase 2B de los productos de la Consultoría del Plan Maestro Urbano.

g) Priorizar que en los puntos de encuentro de la ciudad de Portoviejo se implemente a través de los usos de suelo, la ubicación de equipamientos que permitan almacenar equipos para atención oportuna de emergencias ocasionadas por eventos de desastres naturales (terremotos, incendios, inundación, entre otros). Al contar con la identificación de los sectores que requieran este tipo de usos, serán comunicados a la autoridad de salud y de emergencias para la respectiva gestión y construcción del equipamiento descrito.

ARTÍCULO INNUMERADO (7).- LINEAMIENTOS RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD.- Se regirán bajo el principio del diseño de calles, como espacios públicos compartidos, que equilibran las necesidades de todos los usuarios para proveer una mejor calidad de vida. Para tales efectos se tomará en cuenta lo siguiente:

a) Hacer del transporte público una experiencia eficiente y confiable, bajo los siguientes términos:

1. Garantizar la fiabilidad y la disponibilidad de los autobuses cuando y donde la gente los necesita.
2. Promover el uso del transporte público que utilice energía limpia y renovable.
3. Proporcionar carriles exclusivos de autobuses para mitigar la congestión y fomentar el uso del transporte público por sobre taxis y vehículos particulares, especialmente cerca del centro histórico de la ciudad.
4. Proporcionar paradas de autobús seguras y sombreadas.
5. Considerar el uso de nuevos autobuses de menor tamaño en el centro de la ciudad.
6. Implementar a través de normativa correspondiente, rutas, carriles y circuitos óptimos para movilidad de vehículos de emergencia, y otros exclusivos en estados de emergencia, ya sea a escala cantonal como de equipamientos de ciudad, debidamente socializados con la ciudadanía y actores pertinentes.

b) Coordinar nuevos proyectos urbanos articulados con los planes de movilidad e infraestructura. Un sistema de transporte y una red de servicios públicos e infraestructura bien diseñados serán la columna vertebral de un desarrollo urbano saludable. Apoyar los nuevos desarrollos con conectividad a las rutas de autobuses y bicicletas. Localizar paradas de autobús dentro de un radio de 200 a 350 metros de éstos.

c) Racionalizar el uso de vehículos particulares mediante una oferta de movilidad multimodal que permita el mejor flujo de los diferentes medios de transporte. Incorporar diversas modalidades de estacionamiento, implementando el estacionamiento por tiempos y tarifas, para garantizar igual oportunidad para todos. Controlar el ingreso indiscriminado de vehículos privados en áreas con prioridad para la movilidad peatonal.

d) Mejorar las condiciones para los peatones. Considerar la peatonización completa de ciertas calles, tanto en segmentos específicos del casco histórico, así como a lo largo de tramos más largos de calles que conecten destinos claves en la ciudad. Dimensionar aceras con proporciones adecuadas para caminar respetando el volumen de peatones existente. Implementar seguridad en las calles con cruces de calidad y alumbrado público para los peatones. Garantizar acceso universal en las vías peatonales, así como en los accesos hacia edificios y estacionamientos. Garantizar la comodidad en las calles con árboles de gran copa para proveer sombra y protección del sol. Crear calles agradables y activas para

mejorar la experiencia de los peatones. El GAD Portoviejo elaborará la guía para el diseño de calles y de espacios públicos para consolidar estos lineamientos.

e) Expandir la bici-cultura en Portoviejo. Crear una infraestructura para la bicicleta en toda la ciudad mediante la introducción de rutas de bicicleta para viajes de larga y corta distancia, así como para uso recreativo; mientras que a lo largo de las grandes avenidas, se crearán vías expeditas y seguras para bicicletas. Hacer del uso de la bicicleta una experiencia agradable para todos los usuarios incluyendo mujeres, niños y niñas, proporcionando carriles exclusivos y protegidos. Integrar estacionamientos para bicicletas en los diseños de las aceras en toda la ciudad y no sólo en los principales destinos. Fomentar y dar cabida a los usuarios de triciclos y ciclistas 'eco-taxis' en el desarrollo de una red de ciclovías. Promover el conocimiento y el uso de la bicicleta como un modo eficiente, sostenible y saludable de moverse por la ciudad.

f) Asegurar la coordinación, en todas las escalas, entre los diversos estudios de movilidad y planificación existentes, con los nuevos proyectos urbanos. Garantizar que los planes de movilidad propuestos para toda la ciudad, tales como ciclovías y rutas de autobuses, estén coordinados con el plan de desarrollo, de regeneración urbana, y/o plan maestro urbano. Vincular los planes de movilidad con la planificación y el desarrollo del uso de suelo, con un objetivo global de reducción de kilómetros recorridos por vehículo en viajes de un solo pasajero. Introducir una balanceada jerarquía de calles donde las diferentes vías ocupan diferentes usos tanto desde la perspectiva del transporte y la actividad adyacente, como del desarrollo de lo edificado. Los nuevos proyectos de desarrollo económico en la ciudad, serán parte de un plan integrado de movilidad y conectividad. Todos los nuevos proyectos urbanos deben integrarse en un plan cohesivo y no como proyectos aislados y autónomos.

ARTÍCULO INNUMERADO (8).- LINEAMIENTOS RELACIONADOS CON EL ESPACIO PÚBLICO.- Para efectos de la presente normativa, los lineamientos relacionados con el espacio público, se determinaran conforme a los siguientes literales:

a) Dar prioridad a la gente que camina. Una estructura de manzanas compactas y caminables para garantizar que las personas estén invitadas a caminar con regularidad. Efectuar la pavimentación continua de aceras

libres de obstrucciones. Asegurar una mezcla de usos en la planta baja para que el caminar sea acogedor, seguro e interesante. Dotar de instalaciones para los peatones como vegetación, iluminación y señalética peatonales para garantizar una ciudad transitable.

b) Invertir en calles que prioricen a los peatones. Realizar mejoras en las aceras proporcionando pavimentación consistente y de calidad para facilitar el desplazamiento. Eliminar las barreras físicas asegurando un nivel continuo y sin gradas entre las aceras de los pórticos y la acera de la calle. Proporcionar sombra y confort. Asegurar áreas sombreadas con árboles para la protección contra el sol y la lluvia. Establecer zonas de mobiliario claramente definidas. Proporcionar señalética clara.

c) Invertir en parques vecinales y plazas de pequeña escala. Realizar mejoras no sólo en los grandes parques urbanos de Portoviejo, sino también en parques de barrio y plazas en los sectores donde vive la gente. Proporcionar seguridad y la invitación a quedarse en los parques y plazas proveyendo de mobiliario, espacios de juego, paisajismo y la programación para activar los barrios. Proporcionar un parque, plaza o espacio abierto, dentro de un radio de 5 a 10 minutos a pie de todos los residentes de la ciudad.

d) Conectar destinos y desarrollos clave con rutas de alta calidad. Identificar las calles conectoras clave para mejorarlas, desde el punto de vista de la experiencia de un peatón, de los ciclistas y del pasajero del autobús. Proporcionar rutas exclusivas para bicicletas y autobuses para una experiencia fluida y agradable.

ARTÍCULO INNUMERADO (9).- LINEAMIENTOS RELACIONADOS CON LA NATURALEZA EN LA CIUDAD.- Con la finalidad de aprovechar y mejorar el paisaje existente (río y colinas), mediante la creación de una red integrada verde de espacios públicos urbanos, se consideran los siguientes lineamientos:

a) Conectar el paisaje y los espacios públicos de Portoviejo con una red verde. Proporcionar calles verdes y corredores ecológicos para conectar los espacios públicos urbanos (parques vecinales, plazas, grandes parques urbanos), con los atractivos naturales de la ciudad (el río y las colinas). Invertir en la construcción y rehabilitación de parques vecinales y plazas.

b) Reconectar al río con la ciudad como la columna vertebral ecológica de Portoviejo. Restaurar, proteger y preservar el río. Diseñar y gestionar de manera sostenible el lecho y las orillas del río para proveer aguas limpias y control de inundaciones. Concebir al río como un bien primario de recreación y de movilidad activa de la ciudad. Conectar y reorientar la ciudad hacia el río con una pauta de desarrollo sostenible para crear una sinergia potente entre los componentes naturales y urbanos de Portoviejo. En las zonas donde la ciudad está dividida por el río, proporcionar cruces peatonales y vehiculares para conectar los barrios con las áreas de servicios existentes.

c) Proteger las cumbres de colinas de futuros desarrollos urbanos. Preservar las colinas como un bien urbano natural desde el cual se pueden observar imponentes panorámicas de la ciudad.

d) Mejorar la calidad ambiental de la ciudad de Portoviejo mediante la implementación del M.I.D (Manejo Integral de Desechos) por medio de la separación en la fuente.

ARTÍCULO INNUMERADO (10).- LINEAMIENTOS RELACIONADOS CON LA GESTIÓN DEL RIESGO.- Para efectos de la presente normativa, los lineamientos relacionados con la gestión del riesgo, se determinaran conforme a los siguientes literales:

a) Proteger a la ciudad de los flujos de lodo y la escorrentía aumentada. Salvaguardar las colinas circundantes de la expansión urbana descontrolada mediante la gestión del límite urbano y la planificación ecológica de nuevos asentamientos. Desarrollar proyectos de mejoramiento urbano con las comunidades asentadas en laderas, incluyendo labores de control de la erosión de suelos y desarrollo de la vegetación. Incorporar infraestructura verde en las calles que se proyectan desde las colinas hacia la ciudad, como corredores ecológicos verdes que puedan mitigar las inundaciones originadas en las laderas.

b) Desarrollar normas urbanísticas de construcción, que permitan ocupar el suelo identificado con amenaza de inundación medio; 1) en sectores con vocación agrícola, 2) en los sectores que son afectados por inundación en períodos de retorno de 50 años, y 3) en los que considere la dirección competente.

SECCIÓN II
DELIMITACIÓN DE LOS DISTRITOS

ARTÍCULO INNUMERADO (11).- DISTRIBUCIÓN DE DISTRITOS.- Para efectos de la presente normativa se divide a la ciudad de Portoviejo en 14 distritos, agrupados de acuerdo con características que los definen como áreas homogéneas de la ciudad. Para su delimitación, se consideran aspectos como: forma urbana, usos de suelo, movilidad, ambiente e imagen urbana.

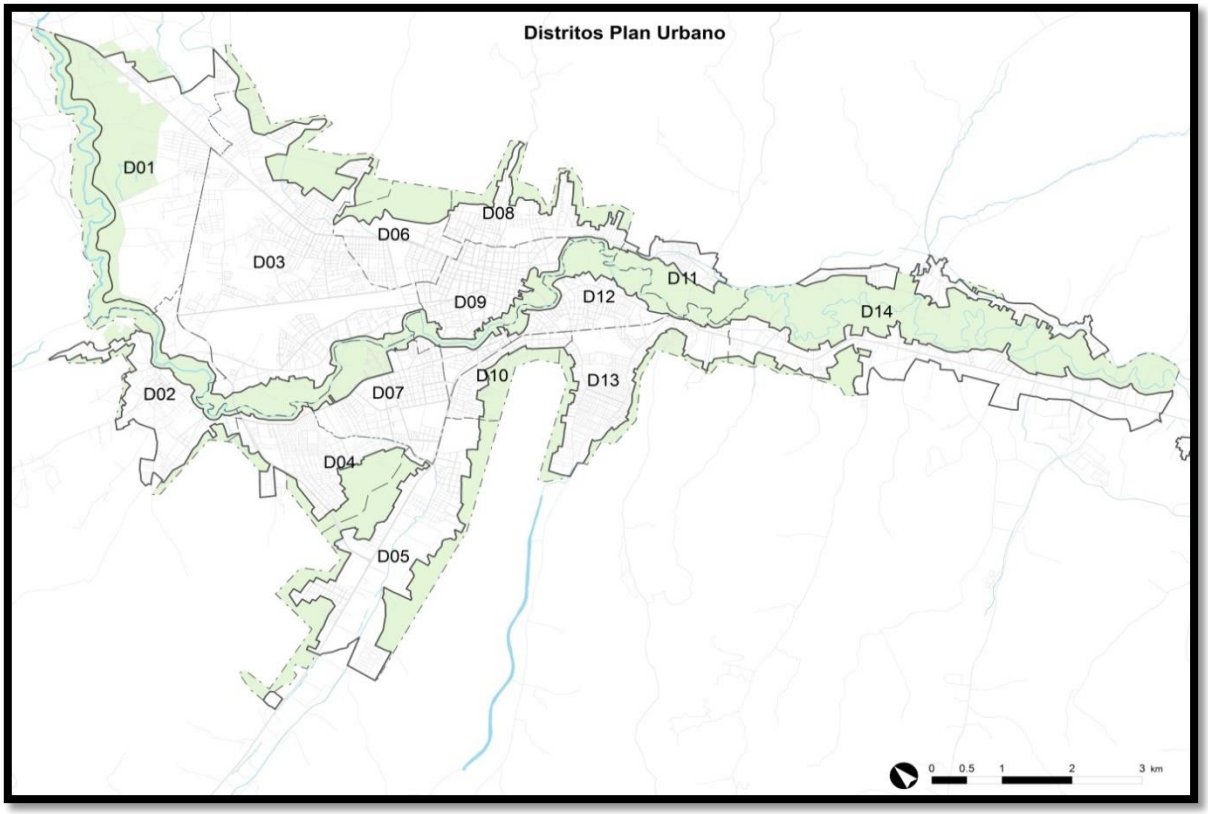
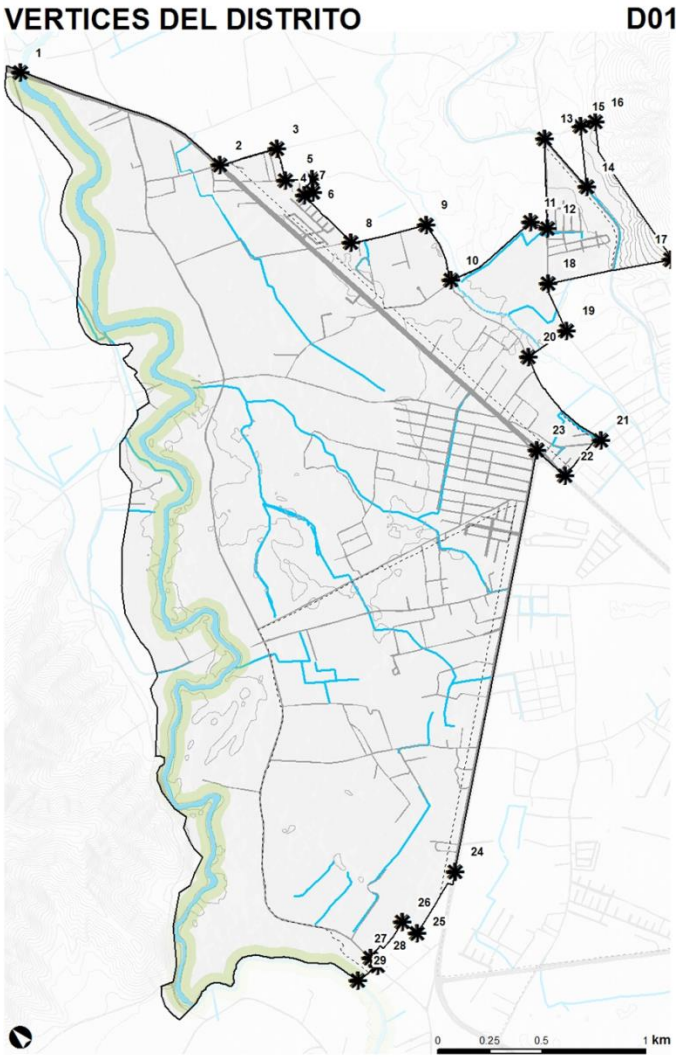


Figura 1: Distribución de la Ciudad por Distritos

ARTÍCULO INNUMERADO (12). – DISTRITO 1. - El Distrito 1 limita con el río Portoviejo hacia el oeste, que coincide con el límite urbano de Portoviejo; al noreste con la avenida Urbina o vía a Crucita; hacia el centro y sureste con territorios rurales de la parroquia 12 de Marzo; hacia el sur la Autopista del Valle "Manabí Guillem", mientras que hacia el suroeste con los barrios Bambi y El Milagro.

Comprende los siguientes sectores: Ciudadela Ceibos del Norte, El Corozo, El Tomate, Los Rosales, Mejía, Miraflores, Municipal I, Municipal II, Municipal 2da

etapa, San Marcos, Valle Hermoso, una parte del sitio El Milagro y una parte del sector El Negrital. De acuerdo a la figura 2



CUADRO DE COORDENADAS (RESUMEN) DEL DISTRITO D01						
VERTICE (V)		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
INI	FIN	(Predominante Horario)	(m)		X	Y
				1	558993	9890600
P01	P02	S 20°14'09.48" E	1069.65	2	559358	9889610
P02	P03	S 60°43'15.19" E	285.70	3	559607	9889470
P03	P04	S 30°39'42.95" O	158.19	4	559527	9889330
P04	P05	S 49°18'11.44" E	127.65	5	559623	9889250
P05	P06	S 41°41'13.75" O	65.17	6	559580	9889200
P06	P07	N 62°24'43.25" O	42.15	7	559543	9889220
P07	P08	S 00°41'08.50" O	322.89	8	559539	9888900
P08	P09	S 58°23'07.83" E	373.93	9	559857	9888710
P09	P10	S 21°21'36.98" O	295.59	10	559751	9888430
P10	P11	S 81°01'51.51" E	478.00	11	560218	9888360
P11	P12	S 24°53'00.43" E	87.32	12	560255	9888280
P12	P13	N 43°12'38.97" E	431.84	13	560551	9888600
P13	P14	S 03°54'33.86" O	308.43	14	560530	9888290
P14	P15	N 39°03'33.78" E	292.99	15	560714	9888520
P15	P16	S 61°01'07.26" E	76.14	16	560781	9888480
P16	P17	S 16°18'02.38" O	765.81	17	560570	9887760
P17	P18	N 56°00'55.60" O	601.39	18	560071	9888090
P18	P19	S 23°21'14.93" O	246.00	19	559974	9887870
P19	P20	N 79°03'32.87" O	223.20	20	559755	9887910
P20	P21	S 03°47'17.46" O	544.78	21	559720	9887380
P21	P22	N 89°50'46.99" O	252.63	22	559477	9887380
P22	P23	N 02°27'36.45" O	182.57	23	559469	9887560
P23	P24	S 56°02'35.70" O	2059.90	24	557760	9886410
P24	P25	S 76°36'27.00" O	344.70	25	557425	9886330
P25	P26	N 09°04'57.00" O	88.26	26	557411	9886420
P26	P27	S 86°52'18.97" O	250.14	27	557180	9886410
P27	P28	S 00°34'34.76" E	50.65	28	557180	9886360
P28	P29	N 81°46'47.87" O	119.69	29	557062	9886380
P29	P01	N 24°33'44.67" E	7328.76	1	558993	9890600

Figura 2.

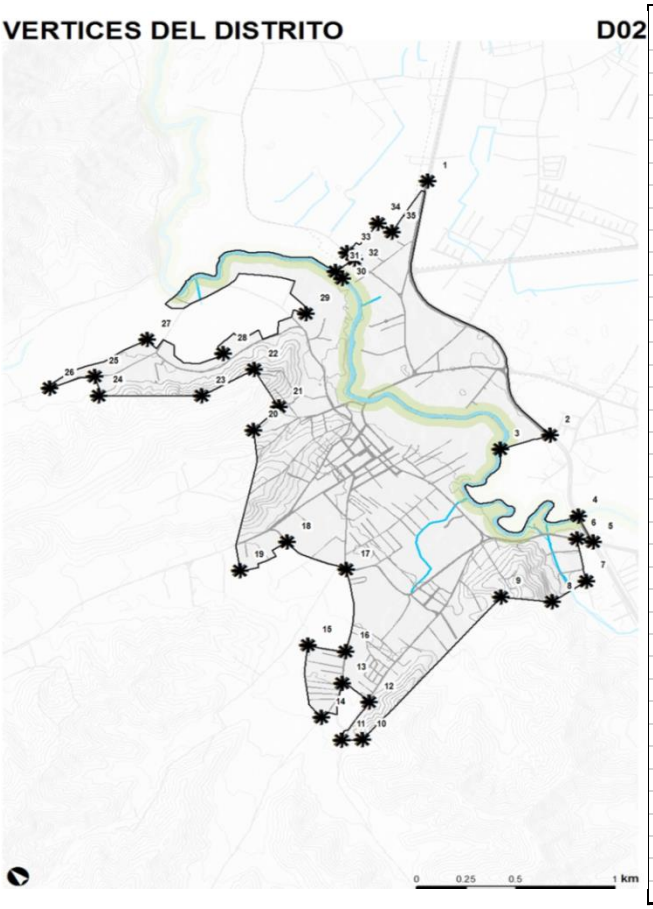
Su uso de suelo promoverá el equipamiento especial en las vías de alto tráfico; al interior del distrito se impulsará la vivienda en conjunto con centralidades menores que contemplen diversidad de usos y equipamientos, que permitan definir y consolidar la trama urbana, así como generar diversidad con alta actividad en los espacios públicos que podrán ser ubicados en cruces de vías arteriales. Se respetará y salvaguardará sus zonas agrícolas.

El potencial paisajístico y natural del río Portoviejo permitirá la dotación de una red de espacios y calles verdes que conectarán física y visualmente estas áreas naturales entre sí.

El GAD Portoviejo, implementará las medidas necesarias de prevención y mitigación en este distrito, relacionadas con los riesgos por inundación y estancamiento pluvial.

ARTÍCULO INNUMERADO (13).- DISTRITO 2. - El Distrito 2 se encuentra limitado al norte en dirección este con el Distrito 1 y al norte dirección oeste con el barrio El Milagro; al este limita con el Distrito 3, en la parte superior (este) con la Autopista del Valle "Manabí Guillem" y en la parte sur (este) con el cauce del Río Portoviejo; limita al sur y al oeste con relieves colinados medios y valles fluviales de la parroquia Picoazá.

Comprende gran parte de la parroquia Picoazá: Sector del complejo deportivo, Edén del Valle, El Maestro de Picoazá, Los Ceibos, Picoazá centro, San Cristóbal de Picoazá, y parte de El Milagro de Picoazá. De acuerdo a la figura 3.



CUADRO DE COORDENADAS (RESUMEN) DEL DISTRITO D02						
VERTICE (V)		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
INI	FIN	(Predominante Horario)	(m)		X	Y
				1	557760	9886413
P01	P02	S 22°13'15.68" O	1774.90	2	557159	9884942
P02	P03	N 63°04'19.18" O	265.96	3	556922	9885062
P03	P04	S 00°38'58.10" E	1489.50	4	556928	9884513
P04	P05	S 17°39'32.45" O	168.91	5	556877	9884352
P05	P06	N 33°05'17.03" O	85.02	6	556831	9884423
P06	P07	S 34°07'18.69" O	248.02	7	556692	9884218
P07	P08	N 80°20'07.89" O	208.83	8	556486	9884253
P08	P09	N 38°26'39.73" O	258.96	9	556325	9884456
P09	P10	S 85°15'02.69" O	1080.96	10	555247	9884366
P10	P11	N 45°43'22.61" O	106.89	11	555172	9884440
P11	P12	N 77°49'10.34" E	266.80	12	555425	9884495
P12	P13	N 06°02'46.16" O	180.28	13	555407	9884669
P13	P14	S 73°18'16.33" O	280.49	14	555192	9884604
P14	P15	N 35°48'38.22" E	440.78	15	555439	9884946
P15	P16	S 34°11'20.89" E	192.03	16	555546	9884788
P16	P17	N 45°30'48.33" E	482.13	17	555884	9885119
P17	P18	N 16°40'10.63" O	343.49	18	555787	9885442
P18	P19	N 79°51'59.19" O	344.81	19	555502	9885493
P19	P20	N 49°49'55.15" E	824.21	20	556123	9886017
P20	P21	N 88°58'21.84" E	185.23	21	556309	9886020
P21	P22	N 14°28'25.74" E	251.19	22	556371	9886264
P22	P23	N 75°00'14.81" O	302.92	23	556079	9886342
P23	P24	N 44°45'19.96" O	518.43	24	555714	9886710
P24	P25	N 33°53'55.82" E	113.85	25	555776	9886803
P25	P26	N 61°38'05.78" O	237.57	26	555570	9886914
P26	P27	S 74°50'49.37" E	583.97	27	556114	9886767
P27	P28	S 33°05'40.00" E	527.43	28	556328	9886439
P28	P29	S 73°57'14.95" E	704.74	29	556784	9886308
P29	P30	N 87°20'18.31" E	277.76	30	557058	9886320
P30	P31	N 04°22'45.30" E	54.35	31	557062	9886375
P31	P32	S 81°46'47.87" E	120.02	32	557180	9886357
P32	P33	N 00°34'34.76" O	50.65	33	557180	9886408
P33	P34	N 86°52'18.97" E	250.14	34	557411	9886421
P34	P35	S 09°04'57.00" E	88.26	35	557425	9886334
P35	P01	N 76°36'27.00" E	344.70	1	557760	9886413

Figura 3.

Este distrito posee un carácter rural, patrimonial y comercial coyuntural. La actividad agrícola de ciclo corto se mantiene en las áreas periféricas sobre todo en época lluviosa.

El uso de suelo promoverá el equipamiento especial en las vías de alto tráfico; al interior del distrito se promoverá la vivienda en conjunto con centralidades menores que permitan generar diversidad con alta actividad en los espacios públicos y comerciales.

El potencial paisajístico y natural del río Portoviejo permitirá la dotación de una red de espacios y calles verdes que conectarán física y visualmente estas áreas naturales entre sí. Esta zona será permanentemente monitoreada por el GAD Portoviejo por sus deslizamientos activos; se realizará un estudio geotécnico de las colinas para zonificar las áreas de amenaza, que además presentan cursos de quebradas.

El GAD Portoviejo, en función de los estudios realizados sobre el río en este distrito, y la delimitación que disponga la Autoridad de Demarcación Hidrográfica o entidad responsable, definirá la franja de inundación a partir de la cual implementará las medidas necesarias de prevención y mitigación relacionadas con los riesgos por inundación y deslizamiento.

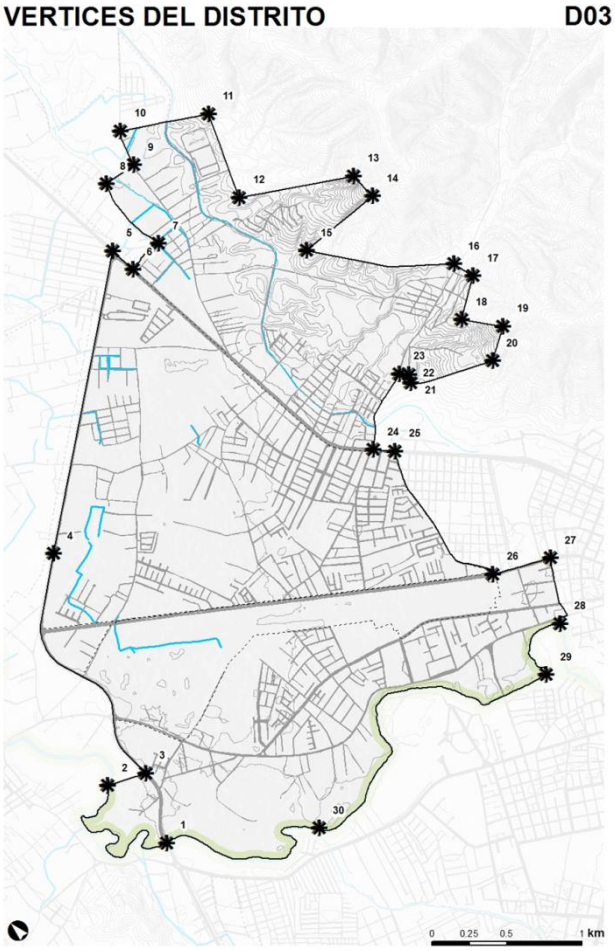
ARTÍCULO INNUMERADO (14).- DISTRITO 3. - El Distrito 3 limita al noroeste con la Autopista del Valle “Manabí Guillem”; al este con dirección norte limita con relieves colinados altos de la parroquia 12 de Marzo y al este en su parte inferior con el Distrito 6 y 9; al sur limita con el Distrito 4 y 7; una parte al suroeste limita con el Río Portoviejo.

En éste se encuentran importantes zonas de desarrollo de la ciudad:

- Área incluida en la zona norte del distrito, entre la avenida Reales Tamarindos, la avenida Urbina o vía a Crucita, y la Autopista del Valle Manabí Guillem.

- El polo de desarrollo “Parque Villa Nueva”.

- Los siguientes barrios y sectores: Colegio 12 de Marzo, Cruz del Norte, El Papagayo, El Prado, Forestal, Granda Centeno, Las Piedras, Los Bosques, Los Cedros, Los Mangos, Los Pinos, Luz de América, Magisterio, Panorama, Portonuevo I, Primero de Mayo, San Cristóbal, San José, Santos, una parte de la Cdla. Los Tamarindos, Tenis Club, Tres Cruces, y una parte del Negrital.



CUADRO DE COORDENADAS (RESUMEN) DEL DISTRITO D03						
VERTICE (V)		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
INI	FIN	(Predominante Horario)	(m)		X	Y
				1	556928	9884513
P01	P02	N 00°38'58.10" O	1489.50	2	556922	9885062
P02	P03	S 63°04'19.18" E	265.96	3	557159	9884942
P03	P04	N 22°13'15.68" E	1774.43	4	557760	9886413
P04	P05	N 56°02'35.70" E	2059.88	5	559469	9887564
P05	P06	S 02°27'36.45" E	182.57	6	559477	9887382
P06	P07	S 89°50'46.99" E	252.63	7	559720	9887381
P07	P08	N 03°47'17.46" E	544.78	8	559755	9887911
P08	P09	S 79°03'32.87" E	223.20	9	559974	9887869
P09	P10	N 23°21'14.93" E	246.00	10	560071	9888093
P10	P11	S 56°00'55.60" E	601.39	11	560570	9887757
P11	P12	S 25°03'05.18" O	594.78	12	560318	9887218
P12	P13	S 55°41'34.37" E	773.65	13	560957	9886782
P13	P14	S 00°39'31.33" O	184.22	14	560955	9886598
P14	P15	N 84°41'43.24" O	572.25	15	560385	9886651
P15	P16	S 39°48'46.82" E	990.30	16	561015	9885896
P16	P17	S 12°59'35.52" E	150.33	17	561048	9885749
P17	P18	S 59°45'39.31" O	301.63	18	560788	9885597
P18	P19	S 35°42'22.82" E	281.62	19	560952	9885369
P19	P20	S 62°04'53.63" O	240.67	20	560740	9885256
P20	P21	N 59°59'06.25" O	573.81	21	560251	9885538
P21	P22	N 34°20'54.54" E	56.87	22	560282	9885585
P22	P23	N 42°17'35.46" O	66.18	23	560238	9885634
P23	P24	S 63°54'36.11" O	553.59	24	559757	9885399
P23	P24	S 41°11'00.77" E	145.12	25	559853	9885289
P25	P26	S 06°35'56.47" O	1121.27	26	559732	9884247
P26	P27	S 60°54'55.06" E	400.31	27	560082	9884053
P27	P28	S 36°32'54.82" O	508.29	28	559818	9883696
P28	P29	S 60°29'45.22" O	544.27	29	559510	9883522
P29	P30	N 79°07'35.76" O	2360.40	30	557716	9883867
P30	P01	N 50°36'39.16" O	1376.63	1	556928	9884513

Figura 4.

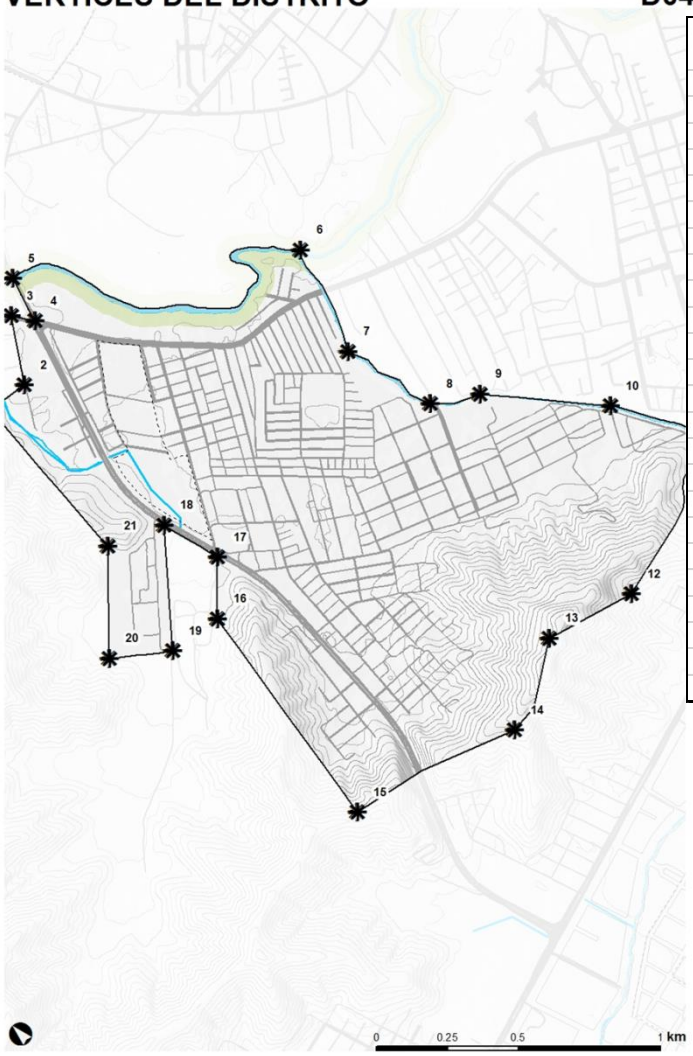
Este distrito presenta amenazas por inundación del río Portoviejo en la zona oeste. El área más crítica que presenta riesgos es el sector de la Av. 5 de Junio y Av. del Periodista. Existe además riesgo de inundación por estancamiento, sobre todo en barrios como El Negrital.

ARTÍCULO INNUMERADO (15).- DISTRITO 4.- El Distrito 4 tiene como bordes naturales al río Portoviejo y la quebrada Río de Oro. Limita al norte con dirección oeste con el barrio “Edén del Valle” del Distrito 2; al norte – dirección este a través del Río Portoviejo con el Distrito 3; limita al este con la quebrada Río de Oro; al sur con el Distrito 5 parroquia urbana Andrés de Vera; al oeste con territorio rural de la parroquia Picoazá.

Comprende los siguientes barrios y sectores: 10 de Enero; Condado Oeste; Eloy Alfaro del Camino I, II y III; Fabián Palacios I, II y III; Los Cerezos; Rivera Colonial; Unión y Progreso; y, una parte de los siguientes barrios y sectores: CACPE, El

Llano, Elías García, Las Orquídeas, Los Jazmines, Modelo, patio de Obras Públicas, Rutas Ecuatorianas, San Alejo, Sindicato de Choferes.

VERTICES DEL DISTRITO D04



CUADRO DE COORDENADAS (RESUMEN) DEL DISTRITO D04						
VERTICE (V)		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
INI	FIN	(Predominante Horario)	(m)		X	Y
				1	556486	9884253
P01	P02	S 80°20'07.89" E	208.83	2	556692	9884218
P02	P03	N 34°07'18.69" E	248.02	3	556831	9884423
P03	P04	S 33°05'17.03" E	85.02	4	556877	9884352
P04	P05	N 17°39'32.45" E	168.91	5	556928	9884513
P05	P06	S 50°36'39.16" E	1376.63	6	557716	9883867
P06	P07	S 19°59'58.11" O	401.85	7	557581	9883496
P07	P08	S 12°40'49.42" E	354.86	8	557656	9883161
P08	P09	S 55°56'01.74" E	179.74	9	557803	9883061
P09	P10	S 39°51'12.94" E	460.77	10	558098	9882708
P10	P11	S 25°58'05.62" E	392.91	11	558269	9882357
P11	P12	S 73°45'58.92" O	628.62	12	557682	9882186
P12	P13	N 73°28'53.70" O	329.43	13	557366	9882280
P13	P14	S 65°24'00.78" O	354.30	14	557052	9882136
P14	P15	N 72°28'47.74" O	627.51	15	556456	9882324
P15	P16	N 09°08'19.68" E	840.22	16	556589	9883154
P16	P17	N 44°44'20.01" E	218.27	17	556743	9883309
P17	P18	N 14°09'34.66" O	218.75	18	556689	9883521
P18	P19	S 40°54'05.60" O	444.62	19	556398	9883185
P19	P20	N 51°40'08.38" O	225.41	20	556221	9883325
P20	P21	N 44°08'51.10" E	396.14	21	556497	9883609
P21	P01	N 01°01'18.09" O	665.11	1	556486	9884253

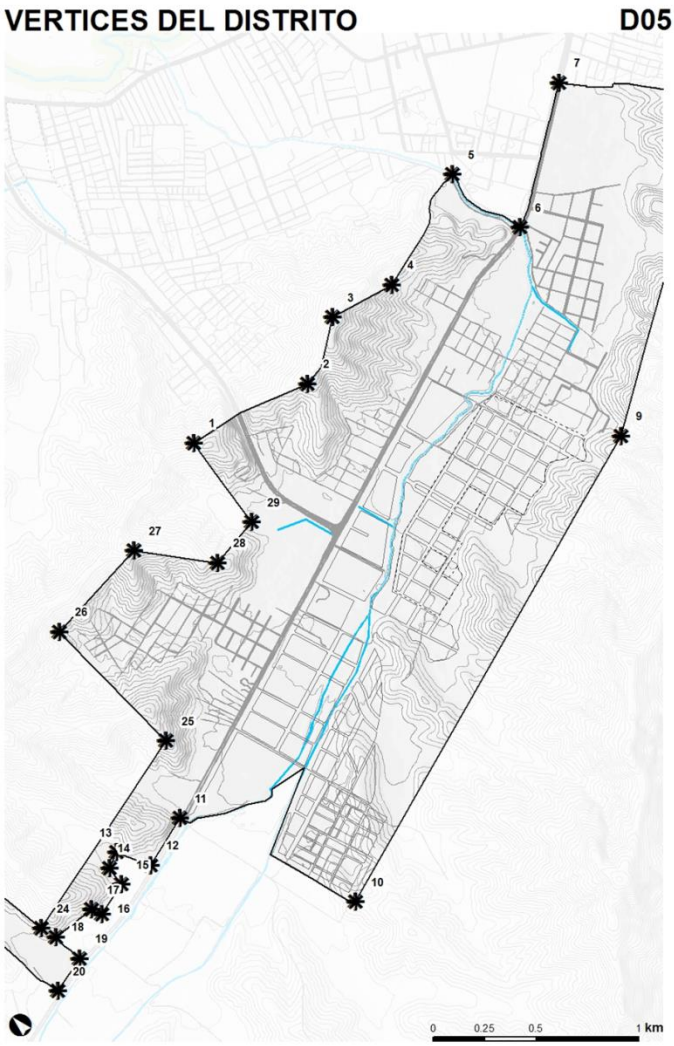
Figura 5.

Al encontrarse bordeado por el río Portoviejo y la quebrada Río de Oro, este distrito presenta amenazas de inundación. También está expuesto a riesgos por deslizamiento al encontrarse en el área la Colina San Alejo. Esta zona será permanentemente monitoreada por el GAD Portoviejo dados sus deslizamientos activos; se realizará un estudio geotécnico de las colinas para zonificar las áreas de amenaza que además presentan cursos de quebradas.

ARTÍCULO INNUMERADO (16).- DISTRITO 5.- El Distrito 5 limita al norte con el Distrito 4, en los barrios Modelo, Fabián Palacios III, Unión y Progreso, 10 de

enero; al noreste limita con el Distrito 7 en el barrio California II y con el Distrito 10 en el barrio Libertad II; al sur con el sistema de relieves colinados medios del centro norte de la parroquia Andrés de Vera; al oeste con tierras rurales de Andrés de Vera.

El Distrito 5 comprende los siguientes barrios y sectores: Unión de Abastecedores; Bellavista; Colegio Olmedo; Colinas del Sol; Metropolitana; Parque Industrial; salida a Manta; San Gregorio (La Piñonada); San Jorge; y, un aparte de la Ciudadela Modelo y sector de la quebrada Río de Oro.



CUADRO DE COORDENADAS (RESUMEN) DEL DISTRITO D05

VERTICE (V) INI	VERTICE (V) FIN	RUMBO (Predominante Horario)	DISTANCIA (m)	V	COORDENADAS X	COORDENADAS Y
				1	556456	9882324
P01	P02	S 72°28'47.74" E	627.51	2	557052	9882136
P02	P03	N 65°24'00.78" E	354.30	3	557366	9882280
P03	P04	S 73°28'53.70" E	329.43	4	557682	9882186
P04	P05	N 73°45'58.92" E	628.62	5	558269	9882357
P05	P06	S 06°40'54.79" E	435.78	6	558317	9881944
P06	P07	N 60°01'49.76" E	729.91	7	558948	9882308
P07	P08	S 41°14'19.62" E	790.26	8	559454	9881731
P08	P09	S 60°33'28.97" O	1729.28	9	557948	9880881
P09	P10	S 74°38'50.31" O	2605.43	10	555436	9880191
P10	P11	N 19°34'03.64" O	948.96	11	555119	9881083
P11	P12	S 76°17'22.00" O	268.54	12	554858	9881019
P12	P13	N 24°27'46.60" O	177.43	13	554784	9881181
P13	P14	S 70°37'18.46" O	82.78	14	554706	9881153
P14	P15	S 10°06'42.16" O	98.91	15	554689	9881056
P15	P16	S 77°36'36.42" O	172.03	16	554521	9881019
P16	P17	N 19°50'06.17" O	55.35	17	554502	9881071
P17	P18	N 82°39'04.57" O	218.40	18	554286	9881099
P18	P19	S 02°49'16.78" E	155.94	19	554293	9880944
P19	P20	S 79°08'23.03" O	191.22	20	554105	9880908
P20	P21	N 04°40'05.45" O	468.44	21	554067	9881372
P21	P22	N 11°56'32.10" E	288.41	22	554127	9881654
P22	P23	S 74°39'24.25" E	95.90	23	554220	9881629
P23	P24	S 05°54'18.41" E	451.25	24	554266	9881180
P24	P25	N 78°42'03.34" E	1092.76	25	555338	9881394
P25	P26	N 00°40'33.65" E	742.26	26	555346	9882136
P26	P27	N 87°28'10.62" E	533.62	27	555879	9882160
P27	P28	S 36°52'10.64" E	410.75	28	556126	9881831
P28	P29	N 84°56'58.65" E	258.44	29	556383	9881854
P29	P01	N 08°44'28.86" E	475.86	1	556456	9882324

Figura 6.

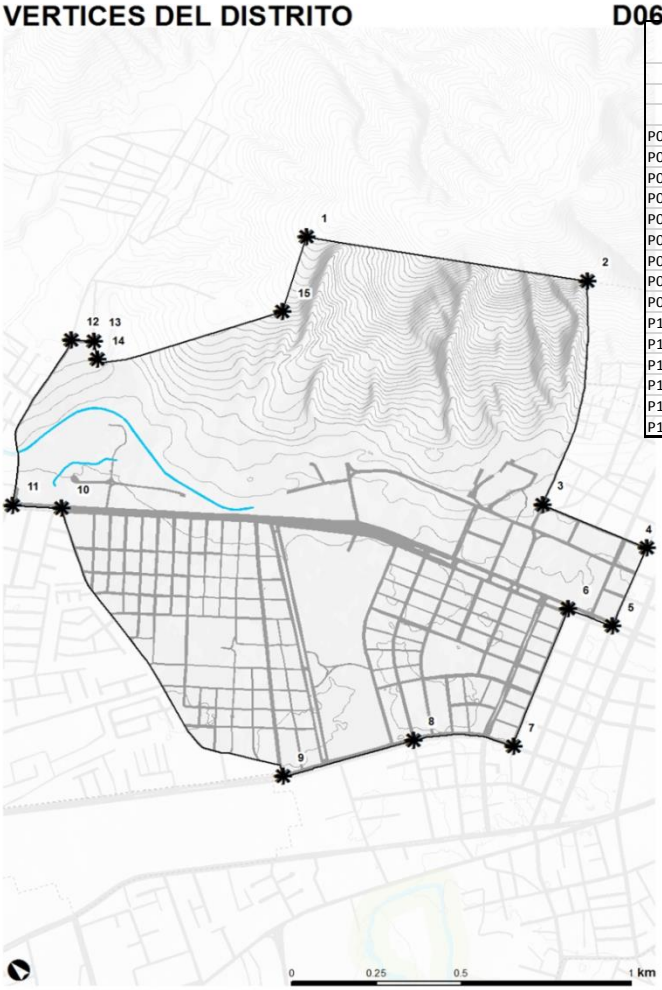
Existen amenazas de riesgo por deslizamiento en las faldas de la colina San Alejo en donde se limitará el crecimiento de asentamientos humanos, y se plantearán soluciones para la reubicación de familias que viven en zonas de riesgo alto, hacia

áreas seguras dentro del mismo distrito. Esta zona será permanentemente monitoreada por el GAD Portoviejo dados sus deslizamientos activos; se realizará un estudio geotécnico de las colinas para zonificar las áreas de amenaza, que además presentan cursos de quebradas.

En función de los estudios hidrológicos realizados, se tomarán las medidas necesarias para disminuir la amenaza de riesgo que la quebrada Río de Oro representa en barrios como: San Jorge y Bellavista.

ARTÍCULO INNUMERADO (17).- DISTRITO 6.- El Distrito 6 se encuentra emplazado en la parte centro norte de la ciudad. Es considerado como una zona universitaria al encontrarse en el mismo la Universidad Técnica de Manabí (UTM). En este sector se ubica también el Estadio Reales Tamarindos y el parque emblemático La Rotonda.

VERTICES DEL DISTRITO D06



CUADRO DE COORDENADAS (RESUMEN) DEL DISTRITO D06						
VERTICE (V)		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
INI	FIN	(Predominante Horario)	(m)		X	Y
				1	560952	9885369
P01	P02	S 35°42'22.83" E	837.24	2	561441	9884689
P02	P03	S 55°46'55.82" O	709.62	3	560863	9884295
P03	P04	S 21°33'26.17" E	334.67	4	560986	9883984
P04	P05	S 67°59'15.41" O	260.34	5	560744	9883887
P05	P06	N 22°44'01.32" O	140.65	6	560690	9884016
P06	P07	S 65°49'36.14" O	452.83	7	560277	9883831
P07	P08	N 41°20'29.27" O	301.89	8	560082	9884053
P08	P09	N 60°54'55.06" O	400.31	9	559732	9884247
P09	P10	N 06°35'56.47" E	1121.27	10	559853	9885289
P10	P11	N 41°11'00.77" O	145.12	11	559757	9885399
P11	P12	N 63°54'36.11" E	553.59	12	560238	9885634
P12	P13	S 42°17'35.46" E	66.18	13	560282	9885585
P13	P14	S 34°20'54.54" O	56.87	14	560251	9885538
P14	P15	S 59°59'06.25" E	573.81	15	560740	9885256
P15	P01	N 62°04'53.63" E	240.67	1	560952	9885369

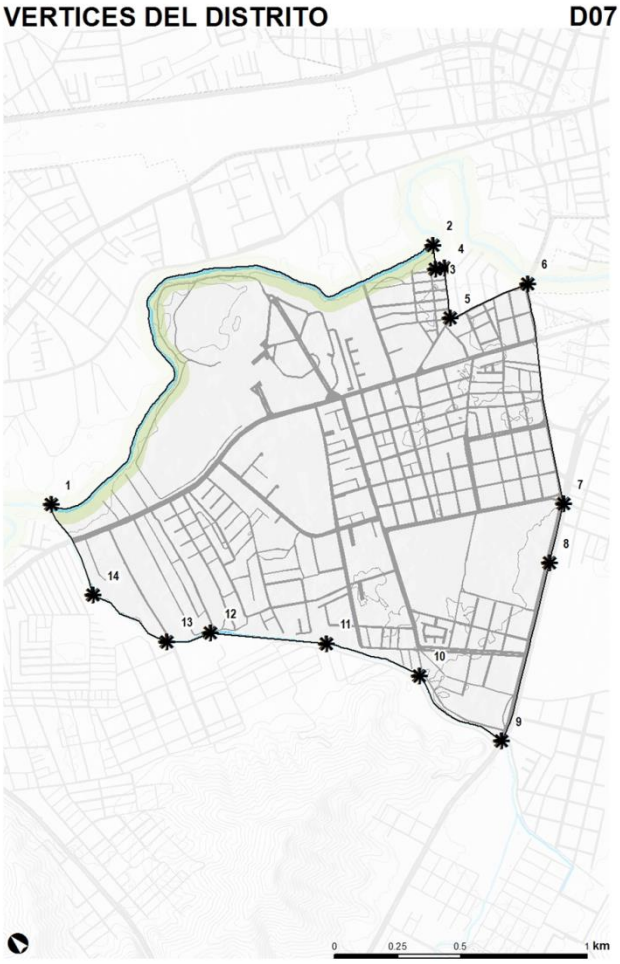
Figura 7.

El Distrito 6 limita al norte y oeste con el Distrito 3; al este con terrenos de la Universidad Técnica de Manabí; al sureste con el Distrito 8 en los barrios 12 de Marzo y San Pablo; al sur con el Distrito 9 en el barrio centro-norte y colegio Portoviejo.

Comprende los siguientes barrios y sectores: Estadio Reales Tamarindos; Universidad Técnica de Manabí; Ciudadela Universitaria 1era, 2da y 3era etapas.

ARTÍCULO INNUMERADO (18).- DISTRITO 7.- El Distrito 7 está delimitado por los bordes naturales del río Portoviejo al norte y la quebrada Río de Oro al oeste; las vías Metropolitana o Eloy Alfaro al sur y al este con el Distrito 9 en la avenida América, desde el puente El Salto hasta intersección Eloy Alfaro al sur.

Está conformado por los siguientes barrios y sectores: Una parte del CACPE; una parte de la Cdla. California I; California II; Cdla. Comercio; un aparte del Llano; una parte de Elías García; Eloy Alfaro del Camino; una parte de Las Orquídeas; Cdla. Libertad I; una parte de Los Jazmines; Los Olivos I y II; una parte del sector del patio de Obras Públicas; una parte de los sectores: Río de Oro, Rutas Ecuatorianas, San Alejo y Sindicato de Choferes; Los Tamarindos I, II, III y IV; Unidad Educativa Teniente Hugo Ortiz.



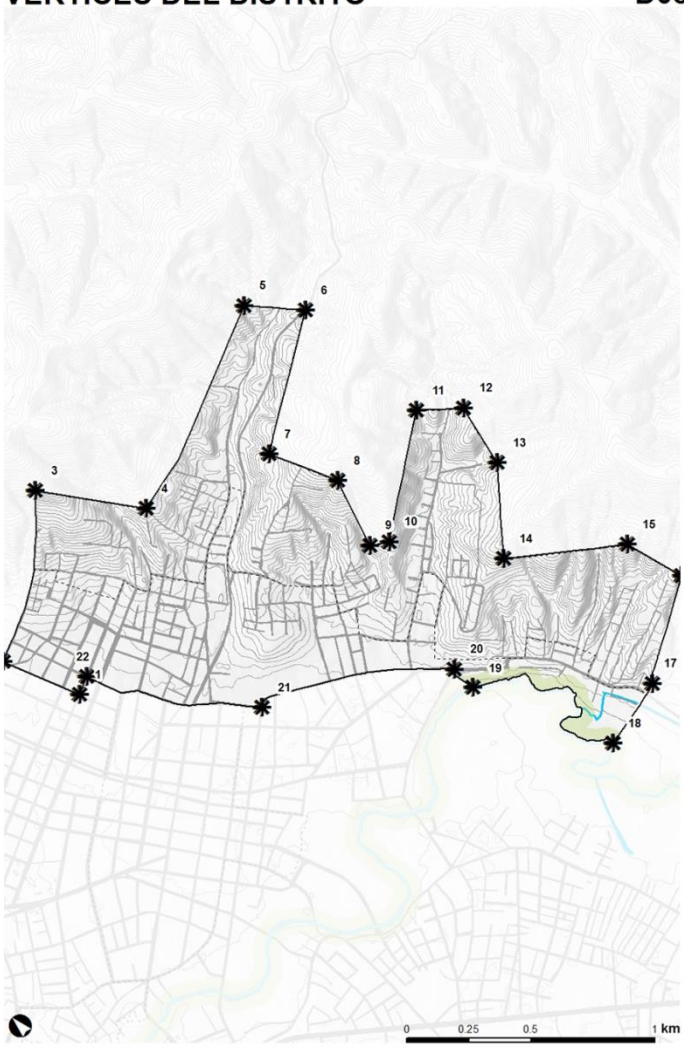
CUADRO DE COORDENADAS (RESUMEN) DEL DISTRITO D07						
VERTICE (V)		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
INI	FIN	(Predominante Horario)	(m)		X	Y
				1	557716	9883867
P01	P02	S 79°07'35.76" E	2360.40	2	559510	9883522
P02	P03	S 38°32'40.94" O	96.85	3	559451	9883448
P03	P04	S 51°19'57.08" E	35.49	4	559478	9883426
P04	P05	S 38°12'41.99" O	199.54	5	559355	9883269
P05	P06	S 68°58'47.41" E	335.96	6	559667	9883149
P06	P07	S 35°42'38.95" O	882.50	7	559153	9882434
P07	P08	S 58°24'11.01" O	239.97	8	558948	9882308
P08	P09	S 60°01'49.76" O	729.91	9	558317	9881944
P09	P10	N 06°40'54.79" O	435.78	10	558269	9882357
P10	P11	N 25°58'05.62" O	392.91	11	558098	9882708
P11	P12	N 39°51'12.94" O	460.77	12	557803	9883061
P12	P13	N 55°56'01.74" O	179.74	13	557656	9883161
P13	P14	N 12°40'49.42" O	354.86	14	557581	9883496
P14	P01	N 19°59'58.11" E	401.85	1	557716	9883867

Figura 8.

Este distrito presenta amenazas de inundación hacia el norte en el límite con el río Portoviejo, y por la presencia de la quebrada Río de Oro. Se establecerán estas zonas como áreas de protección.

ARTÍCULO INNUMERADO (19).- DISTRITO 8.- El Distrito 8 está conformado por un conjunto de barrios y sectores con alta densidad poblacional: 12 de Marzo; Camal Municipal; Cementerio General; Cdla. Cevallos; El Cañonazo; El Puño; El Rocío; una parte del barrio Fátima; Fe y Alegría; Mercado 2; Cdla. Pacheco; Progreso; Progreso Alto; San Pablo; Subidita al Cielo; Toma de Agua.

VERTICES DEL DISTRITO D08



CUADRO DE COORDENADAS (RESUMEN) DEL DISTRITO D08						
VERTICE (V)		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
INI	FIN	(Predominante Horario)	(m)		X	Y
				1	560986	9883984
P01	P02	N 21°33'26.17" O	334.67	2	560863	9884295
P02	P03	N 55°46'55.82" E	709.61	3	561441	9884689
P03	P04	S 35°42'22.84" E	450.49	4	561704	9884323
P04	P05	N 70°49'39.21" E	910.78	5	562561	9884621
P05	P06	S 40°45'17.76" E	247.11	6	562723	9884434
P06	P07	S 59°12'11.99" O	597.34	7	562209	9884128
P07	P08	S 24°03'05.11" E	297.54	8	562331	9883856
P08	P09	S 18°57'02.69" O	290.49	9	562236	9883582
P09	P10	S 55°48'47.93" E	78.57	10	562301	9883537
P10	P11	N 56°56'30.55" E	539.97	11	562754	9883832
P11	P12	S 47°50'24.77" E	189.59	12	562894	9883705
P12	P13	S 13°27'12.67" O	257.40	13	562835	9883454
P13	P14	S 40°59'07.84" O	387.86	14	562580	9883162
P14	P15	S 51°36'33.80" E	498.84	15	562971	9882852
P15	P16	S 15°20'16.95" E	253.64	16	563038	9882607
P16	P17	S 60°17'51.88" O	461.23	17	562648	9882384
P17	P18	S 78°27'05.06" O	289.75	18	562365	9882327
P18	P19	N 23°06'43.05" O	928.74	19	562127	9882885
P19	P20	N 00°32'03.11" O	117.70	20	562126	9882988
P20	P21	N 56°18'44.30" O	816.63	21	561468	9883427
P21	P22	N 34°57'32.42" O	730.45	22	561058	9884013
P22	P01	S 68°03'41.46" O	77.78	1	560986	9883984

Figura 9.

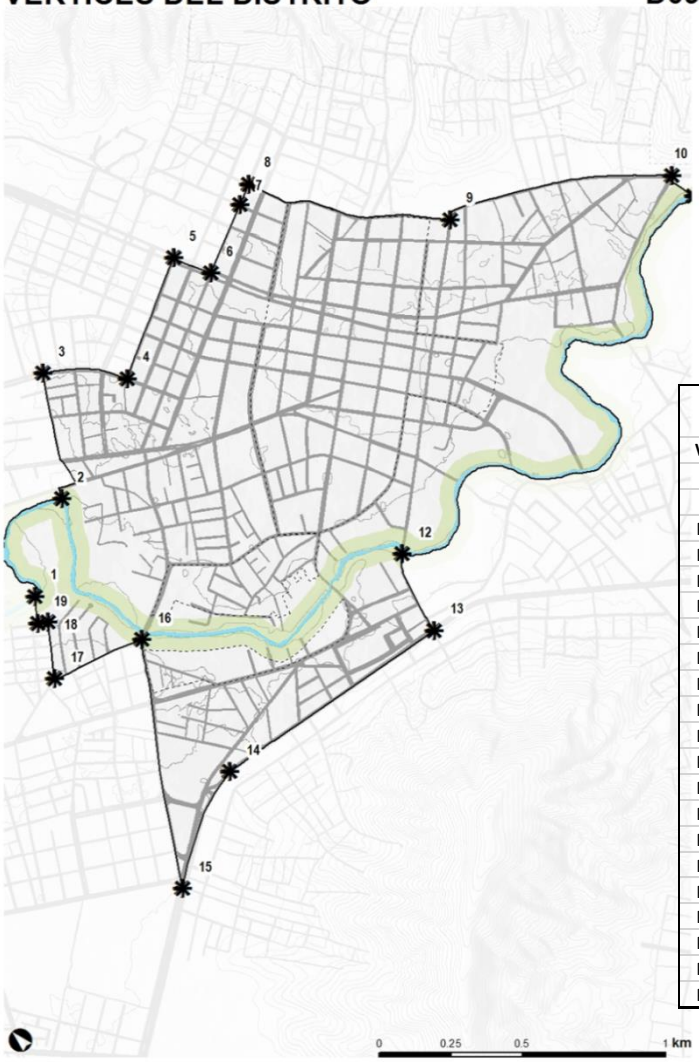
Se limita al norte con la parroquia 12 de Marzo; al este con la parroquia Francisco Pacheco; al noroeste con terrenos de la Universidad Técnica de Manabí; y al centro y sur oeste con el Distrito 9.

Se caracteriza por la alta ocupación de terrenos en pendientes altas, por lo que existe un gran porcentaje del territorio ocupado por asentamientos que se encuentran en zonas de riesgo. Sin embargo, el distrito cuenta con equipamientos y servicios diversos, además de su conectividad con el centro de la ciudad que permite a sus pobladores contar con servicios especializados y a corta distancia.

Esta zona será permanentemente monitoreada por el GAD Portoviejo, dados sus deslizamientos activos; se realizará un estudio geotécnico de las colinas para zonificar las áreas de amenaza, que además presentan cursos de quebradas.

ARTÍCULO INNUMERADO (20).- DISTRITO 9.- El Distrito 9 comprende los siguientes barrios y sectores: Apolo; una parte de la Cdla. California; Centro; Centro Este; Centro Norte; Centro Oeste; Centro Sur; Colegio Portoviejo; El Salto; La Paz; Las Vegas; Margarita; Puente Chile; Puente Rojo; Robles; una parte del sector del Terminal Terrestre.

VERTICES DEL DISTRITO D09



CUADRO DE COORDENADAS (RESUMEN) DEL DISTRITO D09

VERTICE (V)		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
INI	FIN	(Predominante Horario)	(m)		X	Y
				1	559510	9883522
P01	P02	N 60°29'45.22" E	544.27	2	559818	9883696
P02	P03	N 36°32'54.82" E	508.29	3	560082	9884053
P03	P04	S 41°20'29.27" E	301.89	4	560277	9883831
P04	P05	N 65°49'36.14" E	452.83	5	560690	9884016
P05	P06	S 22°44'01.32" E	140.65	6	560744	9883887
P06	P07	N 67°59'15.41" E	260.34	7	560986	9883984
P07	P08	N 68°03'41.46" E	77.78	8	561058	9884013
P08	P09	S 34°57'32.42" E	730.45	9	561468	9883427
P09	P10	S 56°18'44.30" E	816.63	10	562126	9882988
P10	P11	S 00°32'03.11" E	117.70	11	562127	9882885
P11	P12	S 84°06'09.01" O	2353.87	12	560523	9882719
P12	P13	S 22°33'07.91" O	296.13	13	560411	9882450
P13	P14	N 79°43'32.43" O	867.03	14	559558	9882605
P14	P15	S 67°06'41.39" O	445.24	15	559153	9882434
P15	P16	N 35°42'38.95" E	882.50	16	559667	9883149
P16	P17	N 68°58'47.41" O	335.96	17	559355	9883269
P17	P18	N 38°12'41.99" E	199.54	18	559478	9883426
P18	P19	N 51°19'57.08" O	35.49	19	559451	9883448
P19	P01	N 38°32'40.94" E	96.85	1	559510	9883522

Figura 10.

Limita al norte con el Distrito 6 en el límite de la Ciudadela Universitaria I Etapa y el Estadio Reales Tamarindos; al noroeste limita con el Distrito 3 en el borde del

barrio Tennis Club y el Río Portoviejo en la demarcación del barrio El Papagayo; al suroeste limita con el Distrito 7 en los límites de los barrios El Comercio, Libertad I, California I; al sur limita con el Distrito 9 con los barrios Paseo Shooping, Apolo y Junta de Calificación, y en el Distrito 12 con el Río Portoviejo y la calle Miguel Alcivar; al sur con la avenida 15 de Abril.

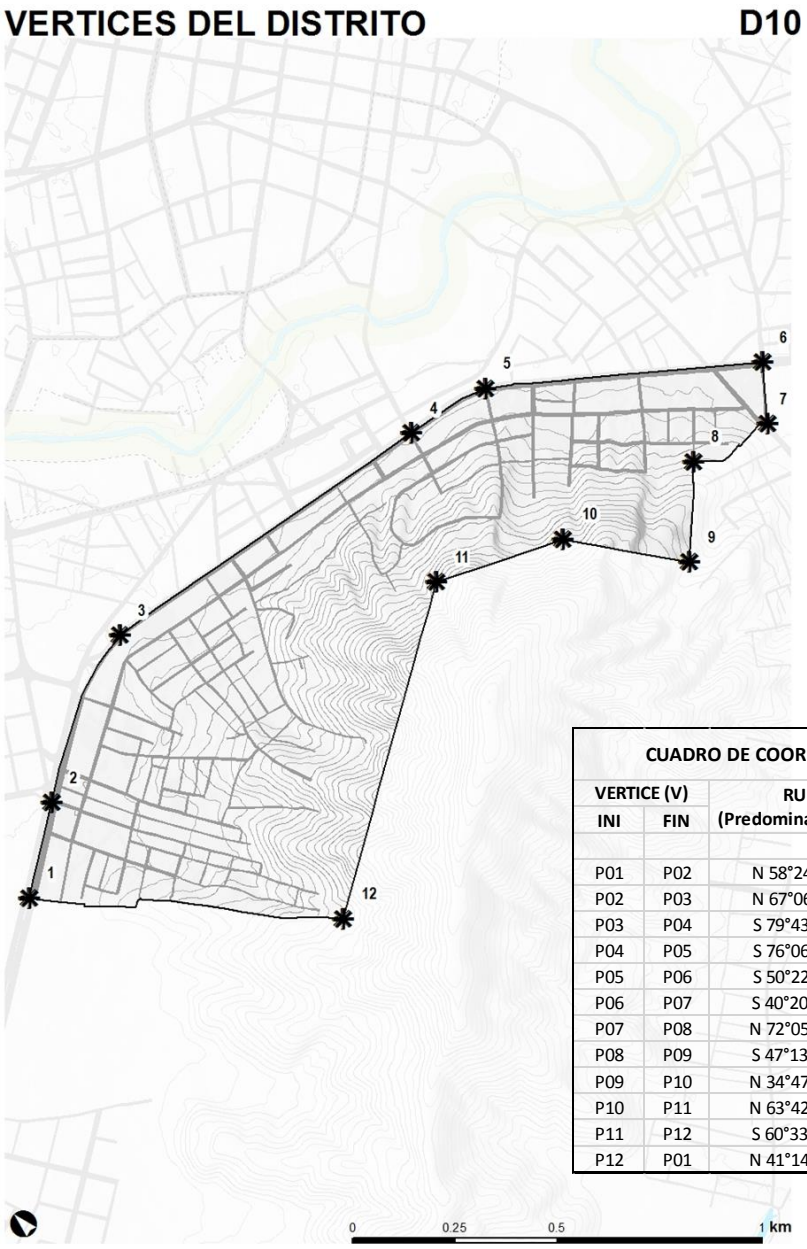
Concentra los servicios administrativos, financieros, equipamientos y el comercio más representativo.

Presenta riesgos por inundación debido a la alta ocupación de las riberas del río Portoviejo. En las zonas más vulnerables se iniciará un proceso de reubicación de actividades y de recuperación de los suelos de protección del río y zonas inundables.

ARTÍCULO INNUMERADO (21).- DISTRITO 10.- El Distrito 10 está ubicado en la parte baja de la colina Monte Santo- Galápagos, junto a la avenida 15 de Abril, donde existen asentamientos humanos.

Limita al noreste con el Distrito 7 en el límite del barrio California II; al suroeste con el Distrito 5 en el límite del Colegio Olmedo; al sur con áreas de uso rural de la Parroquia Andrés de Vera; al norte con el Distrito 9 en el tramo de la avenida 15 de Abril; al noreste con el Distrito 12 en el tramo de la avenida 15 de Abril que limita los barrios Junta de Calificación y Puerto Real y atraviesa San Eduardo; al sureste con el Distrito 13 en el barrio Pompilio Galarza y el ECU 911.

Comprende los siguientes barrios y sectores: Colina Central; Cdla. Libertad II; Maternidad Andrés de Vera; Miraflores Alto; una parte de la Cdla. San Eduardo; San Ignacio Alto; San José de las Colinas.



CUADRO DE COORDENADAS (RESUMEN) DEL DISTRITO D10						
VERTICE (V)		RUMBO (Predominante Horario)	DISTANCIA (m)	V	COORDENADAS	
INI	FIN				X	Y
				1	558948	9882308
P01	P02	N 58°24'11.01" E	239.97	2	559153	9882434
P02	P03	N 67°06'41.39" E	445.24	3	559558	9882605
P03	P04	S 79°43'32.43" E	867.03	4	560411	9882450
P04	P05	S 76°06'39.30" E	210.24	5	560615	9882400
P05	P06	S 50°22'23.70" E	681.30	6	561139	9881966
P06	P07	S 40°20'07.94" O	150.28	7	561042	9881851
P07	P08	N 72°05'52.83" O	227.70	8	560848	9881914
P08	P09	S 47°13'52.05" O	244.80	9	560669	9881748
P09	P10	N 34°47'43.01" O	313.39	10	560490	9882005
P10	P11	N 63°42'46.01" O	326.79	11	560197	9882150
P11	P12	S 60°33'28.95" O	852.53	12	559454	9881731
P12	P01	N 41°14'19.62" O	790.26	1	558948	9882308

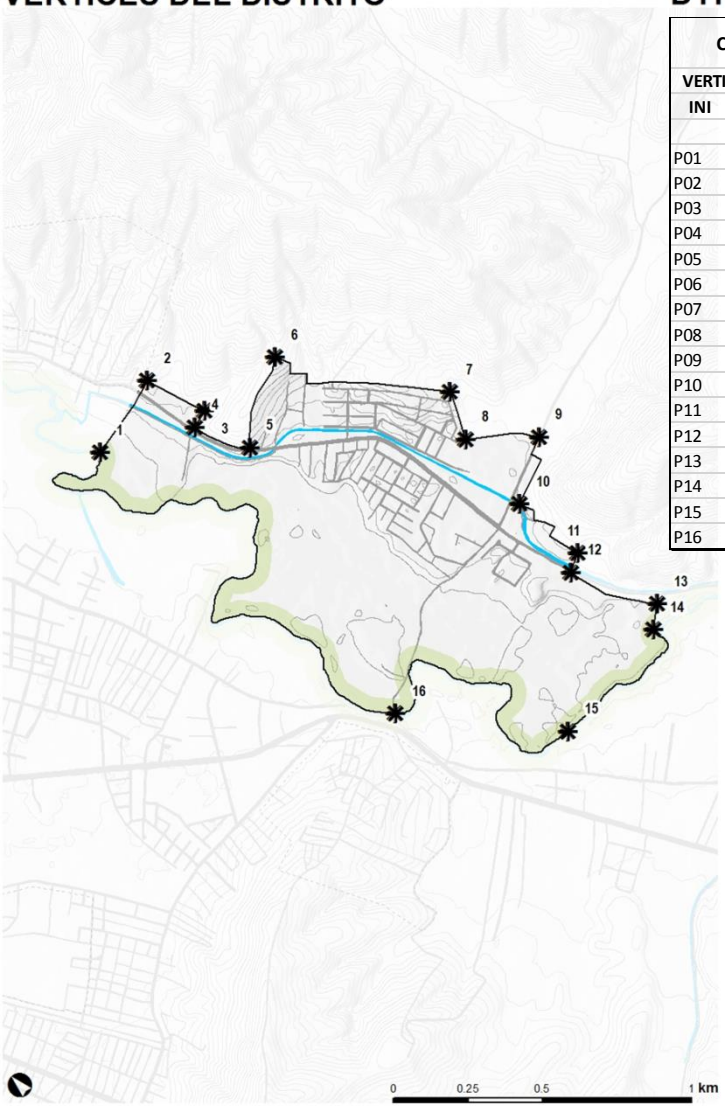
Figura 11.

Este distrito ocupa áreas con grandes pendientes y zonas de riesgo alto por deslizamiento, motivo por el cual será permanentemente monitoreado por el GAD Portoviejo; se realizará un estudio geotécnico de las colinas para zonificar las áreas de amenaza, que además presentan cursos de quebradas.

ARTÍCULO INNUMERADO (22).- DISTRITO 11.- El Distrito 11 es un conglomerado de pequeños asentamientos organizados a lo largo de la vía a

Pachinche. Su crecimiento ha estado condicionado por la cadena de colinas que lo bordean hacia el este, el río Portoviejo y sus áreas de inundación.

VERTICES DEL DISTRITO D11



CUADRO DE COORDENADAS (RESUMEN) DEL DISTRITO D11						
VERTICE (V)		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
INI	FIN	(Predominante Horario)	(m)		X	Y
				1	562365	9882327
P01	P02	N 78°27'05.06" E	289.75	2	562648	9882384
P02	P03	S 17°11'07.61" E	218.30	3	562712	9882176
P03	P04	S 76°32'17.40" O	63.86	4	562650	9882161
P04	P05	S 24°32'15.00" E	201.07	5	562732	9881982
P05	P06	N 60°31'03.79" E	323.31	6	563007	9882137
P06	P07	S 33°43'56.18" E	664.54	7	563338	9881640
P07	P08	S 26°28'39.36" O	168.65	8	563264	9881490
P08	P09	S 46°48'06.44" E	249.33	9	563443	9881321
P09	P10	S 61°25'13.98" O	268.84	10	563237	9881209
P10	P11	S 05°00'30.24" E	305.92	11	563260	9880954
P11	P12	S 64°26'52.67" O	69.05	12	563197	9880924
P12	P13	S 24°55'31.93" E	312.81	13	563327	9880645
P13	P14	S 52°53'17.61" O	87.55	14	563257	9880592
P14	P15	S 85°04'28.29" O	544.47	15	562814	9880554
P15	P16	N 39°10'35.34" O	1044.48	16	562446	9881005
P16	P01	N 03°30'56.98" O	2280.36	1	562365	9882327

Figura 12.

Limita al norte con el Distrito 8, al norte centro y sur este limita con territorio rural de la parroquia Francisco Pacheco; al sur con el Distrito 14 en el Río Portoviejo; al oeste con Distritos 12 y 13 en el mismo el Río Portoviejo.

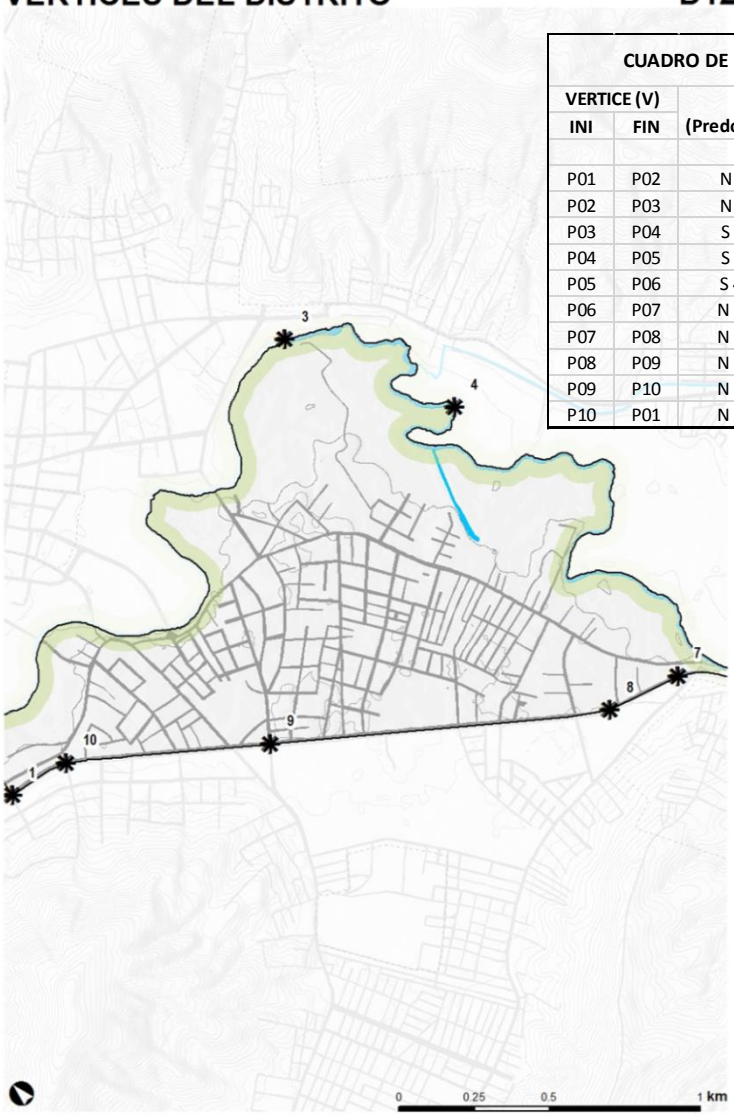
Comprende los siguientes barrios y sectores: Cuatro Esquinas; una parte del barrio Fátima; Nuevo Portoviejo I y II; Santa Lucía.

Este distrito presenta, por un lado, amenazas de inundación hacia el oeste, en el límite con el río Portoviejo, y por otro, riesgos por deslizamiento al existir

asentamientos humanos en pendientes pronunciadas que superan el 18%. Los estudios de riesgo correspondientes definirán el tratamiento adecuado para este sector.

ARTÍCULO INNUMERADO (23).- DISTRITO 12.- El Distrito 12 es un poblado denso que agrupa una serie de equipamientos y servicios que atraen usuarios de todas partes de la ciudad. La vida pública del distrito es activa. Está delimitado en gran parte por el Río Portoviejo, al norte con el Distrito 9 y al este con los Distritos 8 y 11; mientras que al oeste limita con el Distrito 9 en un tramo pequeño de la calle Miguel Alcivar; gran parte del oeste y el sur limita con los Distritos 10 y 13 en la avenida 15 de Abril.

VERTICES DEL DISTRITO D12



CUADRO DE COORDENADAS (RESUMEN) DEL DISTRITO D12						
VERTICE (V)		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
INI	FIN	(Predominante Horario)	(m)		X	Y
				1	560411	9882450
P01	P02	N 22°33'07.91" E	296.13	2	560523	9882719
P02	P03	N 84°06'09.01" E	2353.87	3	562127	9882885
P03	P04	S 23°06'43.05" E	928.74	4	562365	9882327
P04	P05	S 03°30'56.98" E	2280.36	5	562446	9881005
P05	P06	S 41°31'51.89" O	46.47	6	562415	9880970
P06	P07	N 38°48'09.13" O	260.04	7	562256	9881168
P07	P08	N 71°39'07.61" O	252.25	8	562016	9881248
P08	P09	N 50°42'01.89" O	1133.41	9	561139	9881966
P09	P10	N 50°22'23.70" O	681.30	10	560615	9882400
P10	P01	N 76°06'39.30" O	210.24	1	560411	9882450

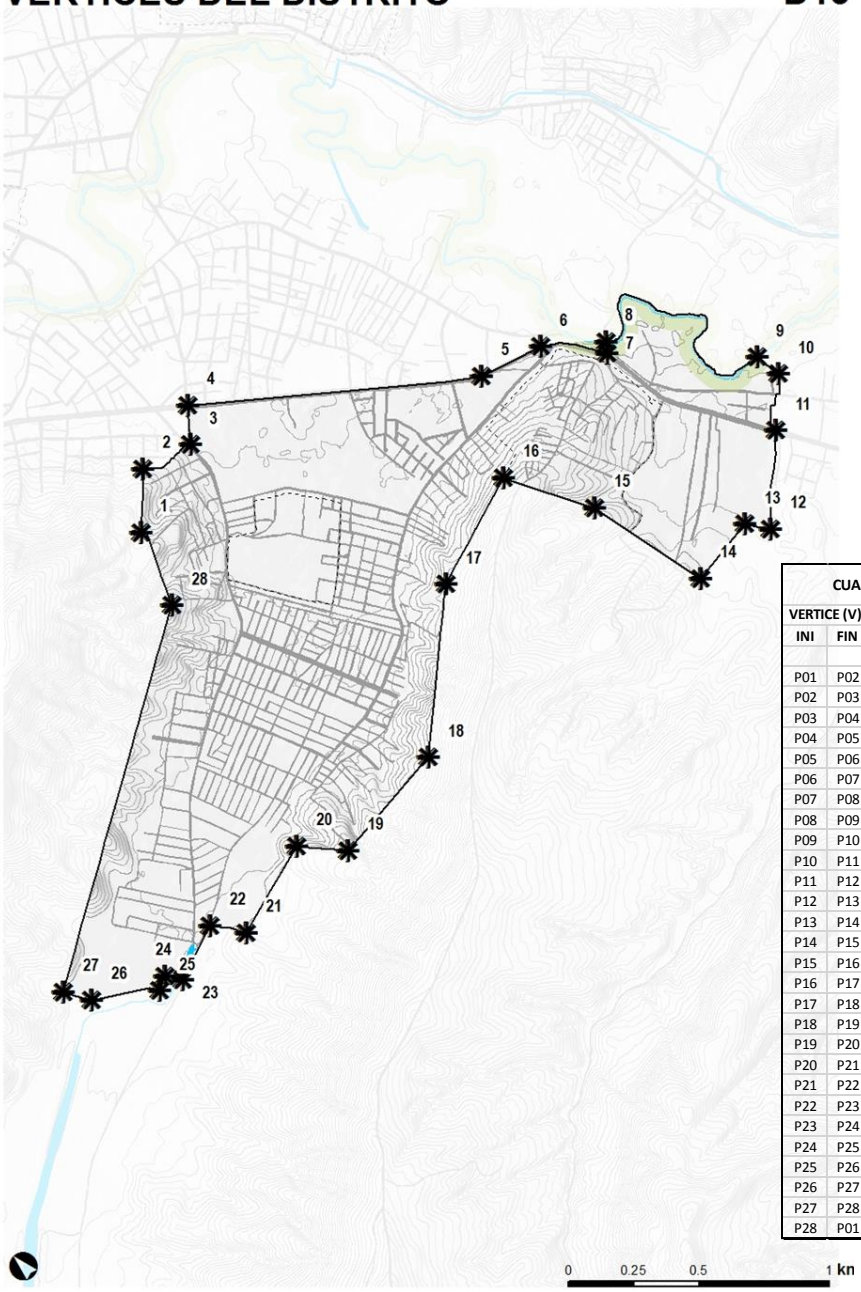
Figura 13.

Comprende los siguientes barrios y sectores: Una parte del Guabito; Fundación Oswaldo Loor; Portoviejo; Puerto Real; una parte de la Cdla. San Eduardo; San Francisco; un aparte del sector del Terminal Terrestre.

ARTÍCULO INNUMERADO (24).- DISTRITO 13.- El Distrito 13 es un conjunto de asentamientos humanos que se ha desarrollado en el abanico aluvial de la quebrada Galápagos-Montesanto. A su alrededor, las laderas del mismo nombre han funcionado como un borde que acoge el distrito y forma un anillo verde que protege suelos agrícolas y vida silvestre.

Comprende los siguientes barrios y sectores: Alborada; Ecu 911; una parte del Guabito; Florón I; Florón I Alto; Florón II; Florón II Alto; Florón III; Florón IV; Florón V; Florón VI; Florón VII; Florón VIII; una parte de Los Ángeles; Pompilio Galarza; Vicente Veliz.

VERTICES DEL DISTRITO D13



CUADRO DE COORDENADAS (RESUMEN) DEL DISTRITO D13						
VERTICE (V)		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
INI	FIN	(Predominante Horario)	(m)		X	Y
				1	560669	9881748
P01	P02	N 47°13'52.05" E	244.80	2	560848	9881914
P02	P03	S 72°05'52.83" E	227.70	3	561042	9881851
P03	P04	N 40°20'07.94" E	150.28	4	561139	9881966
P04	P05	S 50°42'01.89" E	1133.41	5	562016	9881248
P05	P06	S 71°39'07.61" E	252.25	6	562256	9881168
P06	P07	S 38°48'09.13" E	260.04	7	562415	9880970
P07	P08	N 41°31'51.89" E	46.47	8	562446	9881005
P08	P09	S 39°10'35.34" E	1044.48	9	562814	9880554
P09	P10	S 06°52'54.40" E	104.26	10	562826	9880450
P10	P11	S 47°51'45.82" O	264.75	11	562664	9880304
P11	P12	S 48°15'55.44" O	378.90	12	562383	9880052
P12	P13	N 33°40'59.67" O	98.02	13	562328	9880134
P13	P14	S 84°05'06.45" O	269.55	14	562060	9880106
P14	P15	N 11°13'05.93" O	488.31	15	561965	9880585
P15	P16	N 26°38'27.99" O	366.67	16	561801	9880913
P16	P17	S 73°34'39.69" O	463.93	17	561356	9880782
P17	P18	S 50°47'12.42" O	667.21	18	560839	9880360
P18	P19	S 85°40'47.07" O	472.02	19	560368	9880324
P19	P20	N 40°17'41.52" O	198.19	20	560240	9880476
P20	P21	S 75°06'44.26" O	383.37	21	559869	9880377
P21	P22	N 33°47'43.23" O	142.80	22	559791	9880495
P22	P23	S 71°56'02.85" O	233.92	23	559568	9880422
P23	P24	N 32°19'10.73" O	71.69	24	559531	9880482
P24	P25	S 62°58'20.77" O	58.85	25	559478	9880455
P25	P26	N 52°51'18.82" O	268.36	26	559268	9880614
P26	P27	N 28°59'48.08" O	112.58	27	559213	9880713
P27	P28	N 60°40'37.83" E	1539.67	28	560555	9881467
P28	P01	N 21°57'23.77" E	315.01	1	560669	9881748

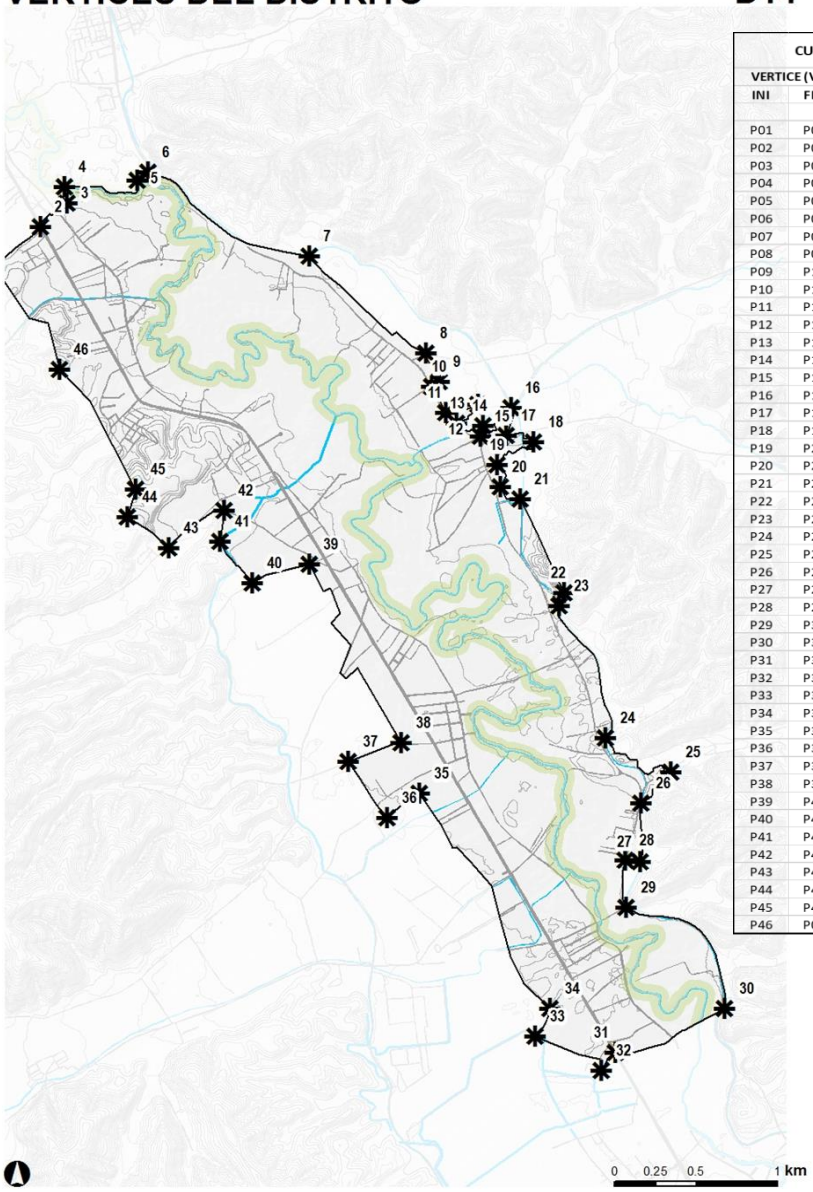
Figura 14.

Limita al noroeste con el Distrito 10; al noreste con el Distrito 12 en el paso de la avenida 15 de Abril; al oeste y al sur con territorio rural de la parroquia Andrés de Vera;

ARTÍCULO INNUMERADO (25).- DISTRITO 14.- El Distrito 14 comprende un conjunto de pequeños poblados con características rurales y agrícolas por la vocación productiva de sus suelos. Comprende los siguientes barrios y sectores:

Colón, El Cadi, El Limón, El Naranjo, La Mocora, una parte de Los Ángeles, Municipal III, San Ignacio.

VERTICES DEL DISTRITO D14



CUADRO DE COORDENADAS (RESUMEN) DEL DISTRITO D14						
VERTICE (V)		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
INI	FIN	(Predominante Horario)	(m)		X	Y
				1	562383	9880052
P01	P02	N 48°15'55.44" E	378.90	2	562664	9880304
P02	P03	N 47°51'45.82" E	264.75	3	562826	9880450
P03	P04	N 06°52'54.40" O	104.26	4	562814	9880554
P04	P05	N 85°04'28.29" E	544.47	5	563257	9880592
P05	P06	N 52°53'17.61" E	87.55	6	563327	9880645
P06	P07	S 62°02'05.21" E	1162.44	7	564318	9880119
P07	P08	S 49°53'18.22" E	967.22	8	565033	9879516
P08	P09	S 24°30'30.76" E	202.88	9	565115	9879338
P09	P10	S 58°43'21.95" O	56.33	10	565067	9879308
P10	P11	S 28°24'06.58" E	186.74	11	565155	9879144
P11	P12	N 75°03'23.45" E	226.25	12	565351	9879196
P12	P13	S 48°50'04.08" O	218.35	13	565296	9879028
P13	P14	S 83°01'08.18" E	207.96	14	565359	9879081
P14	P15	S 13°53'49.73" O	87.55	15	565366	9878997
P15	P16	N 46°31'05.43" E	328.44	16	565554	9879176
P16	P17	S 08°56'40.22" O	183.48	17	565527	9879004
P17	P18	S 76°16'34.72" E	222.89	18	565694	9878963
P18	P19	S 56°59'44.38" O	353.16	19	565470	9878818
P19	P20	S 07°03'19.22" E	171.45	20	565487	9878680
P20	P21	S 59°24'14.40" E	163.02	21	565609	9878608
P21	P22	S 24°58'45.82" E	645.75	22	565881	9878023
P22	P23	S 21°43'12.94" O	86.70	23	565849	9877943
P23	P24	S 19°03'22.82" E	1075.38	24	566135	9877116
P24	P25	S 62°25'45.84" E	596.67	25	566537	9876906
P25	P26	S 43°01'29.36" O	311.47	26	566353	9876709
P26	P27	S 00°47'55.51" O	368.68	27	566348	9876344
P27	P28	N 83°15'25.19" O	94.04	28	566255	9876355
P28	P29	S 01°29'48.66" E	300.24	29	566262	9876061
P29	P30	S 43°41'05.64" E	1010.83	30	566865	9875430
P30	P31	S 67°49'50.28" O	755.91	31	566195	9875157
P31	P32	S 36°55'01.28" O	140.45	32	566112	9875047
P32	P33	N 62°34'46.79" O	492.00	33	565704	9875258
P33	P34	N 28°06'31.43" E	198.08	34	565797	9875430
P34	P35	N 30°55'47.61" O	1613.93	35	564993	9876771
P35	P36	S 52°55'24.86" O	250.66	36	564794	9876622
P36	P37	N 34°23'17.18" O	422.50	37	564556	9876970
P37	P38	N 70°11'57.68" E	344.86	38	564879	9877086
P38	P39	N 26°57'00.58" O	1548.91	39	564314	9878199
P39	P40	S 71°44'50.18" O	367.82	40	563967	9878085
P40	P41	N 37°24'02.18" O	333.95	41	563769	9878344
P41	P42	N 06°26'20.81" E	191.40	42	563790	9878534
P42	P43	S 55°29'11.17" O	426.47	43	563454	9878302
P43	P44	N 52°26'53.93" O	319.67	44	563201	9878497
P44	P45	N 15°43'41.99" E	179.08	45	563249	9878669
P45	P46	N 32°14'09.01" O	799.30	46	562781	9879412
P46	P01	N 31°53'03.40" O	886.43	1	562383	9880052

Figura 15.

Limita al sur y al este con territorio rural de la parroquia Colón; gran parte del oeste limita con territorio rural de la parroquia Andrés de Vera; al noroeste limita con el Distrito 13 en el límite del barrio El Guabito; al norte limita con el Distrito 11 en el límite del barrio Cuatro Esquinas.

El río Portoviejo y las colinas que bordean este distrito han dado forma a la zona consolidada por asentamientos humanos. Se preservarán los suelos con valor ecológico y agrícola como áreas de protección del río Portoviejo, y áreas de producción que sustentan la seguridad alimentaria de la ciudad.

Las zonas de riesgo están determinadas por las áreas de inundación del valle del río Portoviejo, y el impacto de quebradas importantes sobre los poblados. De acuerdo a los estudios de riesgo correspondientes, y a la delimitación establecida por la entidad competente, se determinarán las medidas a tomar en este sector y se definirán las áreas de inundación.

CAPÍTULO III
ESTRATEGIAS SOBRE SUELO URBANO

SECCIÓN I
SISTEMA DE CENTRALIDADES

ARTÍCULO INNUMERADO (26).- SISTEMA DE CENTRALIDADES.- Para el enriquecimiento, fortalecimiento y consolidación equilibrada de los diferentes sectores de la ciudad, se define un sistema de centralidades, entendido como espacios multifuncionales que pueden tener diferentes escalas, roles y funciones; por lo cual actúan de manera complementaria entre sí. Entre sus objetivos están:

- Controlar la expansión urbana de manera que se mantenga la compacidad e identidad local.
- Optimizar los sistemas de movilidad y mejorar su eficiencia.
- Evitar largos desplazamientos de la población.
- Equilibrar la distribución de los equipamientos urbanos en el territorio, así como de los espacios libres.
- Generar más equidad y eficiencia en la prestación de servicios.

La localización de centralidades se define en función de la densidad poblacional, acceso al transporte público, dotación de equipamientos, afluencia de personas, proyectos locales estratégicos, accesibilidad a espacios públicos y naturales.

Las centralidades tienen diferentes jerarquías que están dadas en función del rol que cumplen, su localización, la cobertura de sus equipamientos, y la variedad de los servicios que ofrece. Para la ciudad de Portoviejo se ha definido un sistema de centralidades compuesto por el centro urbano principal, micro centralidades,

nodos barriales y núcleos urbanos menores, que permitirán una gestión eficiente y equilibrada del territorio.

ARTÍCULO INNUMERADO (27).- CENTRO URBANO PRINCIPAL: El centro urbano principal es el eje simbólico de poder de la ciudad. Reúne los elementos más importantes de la vida pública, tales como los espacios cívicos, edificios administrativos o de gobierno, principales edificios religiosos, los símbolos de poder económico, los espacios más destacados de la cultura, y el comercio más representativo. Además, se encuentran los principales servicios administrativos locales, regionales y provinciales, las sucursales de los principales bancos, representativos centros educativos y de salud, el comercio de toda la ciudad. El centro de la ciudad de Portoviejo tiene una dimensión regional.

Otra característica del centro urbano principal es su densidad edificada, y la concentración de densidad poblacional, pues dentro de un radio de 1 km desde el eje central habita más del 15% de la población de la ciudad.

Una particularidad destacable de este centro, es la traza histórica de calles en damero y la presencia de portales en las fachadas de los edificios, lo que le da unidad como conjunto urbano. *Ver lámina 1.*

ARTÍCULO INNUMERADO (28).- CENTRALIDAD MENOR: Conocidas en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) como “centralidades urbanas”, son centralidades que albergan servicios y comercios especializados. Funcionan de manera complementaria con otras de su misma jerarquía mediante una conectividad optimizada. Actúan como descentralizadores de ciertos niveles de equipamientos sin restarle importancia y jerarquía al centro urbano principal. Concentran servicios recreativos, de salud, educación, seguridad, servicios comerciales, religiosos, sociales y culturales, que responden a requerimientos locales generados por la concentración de población. En el sistema de centralidades se presentan dos tipos:

a) Las que corresponden a crecimientos amorfos y continuos de vivienda, donde la provisión de equipamientos y servicios elevará la calidad de vida de los habitantes locales; y,
b) Aquellas donde se ha construido o se planea construir grandes equipamientos urbanos como la plataforma gubernamental (Campus del Milenio) ubicada al sur de la ciudad, parque de negocios Villa Nueva, y el parque La Rotonda, que generarían la intensificación de usos diversos y dinámicas propias a su alrededor. *Ver lámina 001. Mapa de centralidades de la ciudad de Portoviejo.*

Las Centralidades Menores establecidas para la ciudad de Portoviejo son las siguientes:

1. El Negrital (avenida Rotaria);
2. El Negrital (avenida Víctor Vélez);
3. Parque La Rotonda;
4. Parque de negocios Villa Nueva;
5. Los Tamarindos;
6. San Jorge;
7. Campus del Milenio;

Ver lámina 001. Mapa de centralidades de la ciudad de Portoviejo.

Podrán formarse otras de acuerdo a las necesidades del sector y la población.

ARTÍCULO INNUMERADO (29).- NÚCLEOS URBANOS MENORES: Definidos en el POT como centralidades urbanas menores, corresponden a antiguos poblados en sectores rurales que han sido incorporados en el límite urbano. Mantienen una organización a partir de un espacio público central rodeado de edificios religiosos, institucionales, comerciales y residenciales. Cuentan con equipamientos y servicios primarios para atender las necesidades diarias de los residentes.

Una característica destacable de estos núcleos, es que han crecido orgánica y lentamente, sus habitantes se conocen entre sí y mantienen el control del espacio público, lo que hace de estos asentamientos sitios seguros. Los pequeños núcleos urbanos son:

1. Picoazá;
2. El Limón;
3. Los Ángeles;
4. La Mocora;
5. El Cadi; y,
6. Colón.

ARTÍCULO INNUMERADO (30).- NODOS BARRIALES: Los nodos barriales están localizados en zonas residenciales en donde se concentran equipamientos y comercio que atienden a las necesidades cotidianas de los residentes. Estos nodos tienen una fuerte vinculación con el centro urbano principal y las centralidades menores que dan servicios más especializados y de mayor cobertura. *Ver lámina 001. Mapa de centralidades de la ciudad de Portoviejo.*

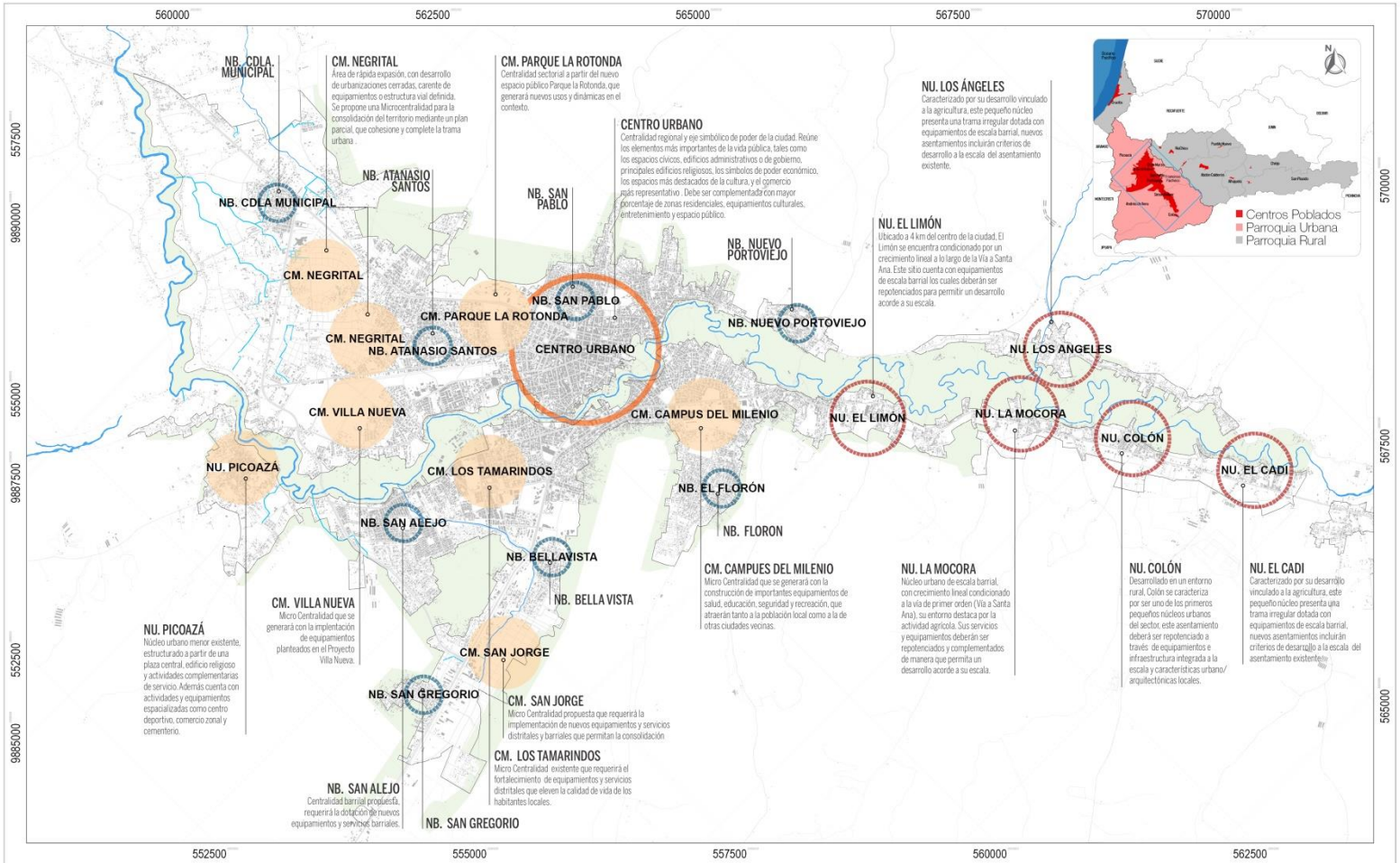
Los nodos barriales de la ciudad de Portoviejo son:

1. Municipal;
2. Atanasio Santos;
3. San Alejo;
4. Bellavista;
5. San Gregorio (La Piñonada);
6. Los Florones;
7. Nuevo Portoviejo;
8. San Pablo

Ver lámina 001. Mapa de centralidades de la ciudad de Portoviejo

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti



Leyenda

Clase

- Centralidad
- **Centralidades Menores (CM)**
- Nucleo Urbano Menor (NU)
- Nodo Barrial (NB)

N

0 0.5 1 2 3 4 Kilometers

Proyección Universal Tranversa de Mercater UTM
Elipsoide y Datum Horizontal Sistema
Geodésico Mundial
WGS84

PORTOVIEJO
SUBDIRECCIÓN CANTONAL DE PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Contiene: **Mapa de centralidades de la ciudad de Portoviejo**		
Área responsable: Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial		
Fecha: 04 / Diciembre / 2018	Elaborado por: Arq. Félix Jaime Vaca. MSc.	
Escala: Indicada en el dibujo	Revisado por: Geog. Lupe González González	
Lámina: 001	Aprobado por: Arq. Rosa María Fernández	

GAD Municipal del Cantón Portoviejo
Calle Olmedo s/n y Bolívar.
Portoviejo, Manabí, Ecuador.
(593) (5) 370 0250 / 370 0251 / 370 0309

www.portoviejo.gob.ec

SECCIÓN II
SISTEMA DE VERDE URBANO

ARTÍCULO INNUMERADO (31).- PROTECCIÓN DE LA CALIDAD DEL PAISAJE URBANO.- El sistema del verde urbano está compuesto por los espacios públicos como plazas y parques, corredores verdes, y los espacios naturales del río y las colinas que bordean la ciudad. El sistema verde tiene el propósito de generar una conectividad para la movilidad humana y de otras especies, propiciar el hábitat para la conservación de la biodiversidad que se desarrolla en el área urbana, ayudar a la captación de carbono, la generación de oxígeno, por lo que disminuye el calentamiento global mitigando el cambio climático. La planificación de las áreas verdes permitirá la protección de recursos naturales con los que cuenta la ciudad y sus estructuras geomorfológicas como las colinas, río y quebradas, que aportan a la calidad ambiental y al paisaje de Portoviejo. *Ver lámina 002 Mapa de verde urbano de la ciudad de Portoviejo.*

ARTÍCULO INNUMERADO (32).- LINEAMIENTOS PARA EL DISEÑO Y MEJORAMIENTO DE PLAZAS Y PARQUES.- Los espacios públicos como los parques y plazas son áreas de libre acceso para la población, por lo tanto estarán exentas de cerramientos, tendrán accesibilidad desde las zonas residenciales y contarán con vegetación de manera que generen confort ambiental para los usuarios. Se definen los siguientes lineamientos generales para estos espacios públicos:

a) **Ambiente:** Los parques y plazas contarán con la infraestructura adecuada para el manejo de desechos sólidos y líquidos, así como también el manejo de la escorrentía pluvial generando superficies permeables que permitan la absorción de las aguas lluvias.

b) **Límite del uso:** Tendrán un reglamento que defina: límite de ruido, seguridad y mantenimiento.

c) **Uso público:** Con la finalidad de optimizar el uso público de los mencionados espacios, éstos incluirán mobiliario apropiado y elementos que brinden confort ambiental y ornamental como agua, luces, arte, etc.

d) **Triangulación:** Las plazas y parques contarán con estímulos externos, ya sea mediante objetos físicos o experiencias que permitan la conexión e interacción social entre los usuarios e inclusive entre desconocidos. Esos

estímulos externos pueden consistir en espectáculos culturales, expresiones artísticas, instalaciones, pequeñas áreas de comida, entre otros.

e) **Seguridad:** Los espacios públicos referidos generarán seguridad, tendrán guardianía, cámaras de seguridad, y un diseño cuidadoso procurando que todas sus áreas tengan un uso.

f) **Información y accesibilidad:** Los parques y plazas tendrán una adecuada señalización, y áreas de información para turistas.

g) **Acceso universal:** Los parques y plazas propiciarán el acceso universal, es decir, deben permitir que todas las personas puedan aproximarse, acceder, salir y utilizar las amenidades, espacios y servicios independientemente de sus capacidades cognitivas o físicas. Para el diseño de plazas se utilizará las especificaciones planteadas en las normas INEN sobre accesibilidad de las personas al medio físico.

h) **El arbolado en el espacio público:** Los espacios públicos necesariamente deben contar con vegetación arbórea que generen espacios de sombra. La vegetación arbórea puede ser de una sola especie de fuste alto (4,5 m.) y copa amplia. El diseño de la vegetación deberá cuidar las visuales hacia las zonas o edificios importantes de manera que no se creen interferencias. Los árboles deben ser plantados en función del tamaño de la plaza (en plazas de 500 m2, mínimo 6 árboles). Las especies arbóreas se podrán implantar en las plazas de la siguiente manera*:*

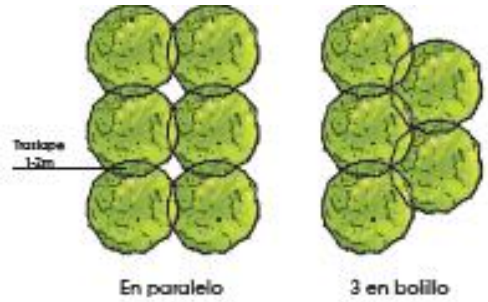


Figura 16.

Para la definición de especies arbóreas, éstas se implementarán bajo estudio previo, coordinado entre la empresa pública municipal PORTOPARQUES EP y la Dirección de Gestión Ambiental y Riesgos o quien haga sus veces respectivamente; para ello se contemplará varios factores de análisis correspondientes en el área de estudio.
Para la implantación de especies arbóreas en proyectos agrícolas forestales, paisajísticos, u otros de carácter privado, éstas se regularán y condicionarán en coordinación con la autoridad nacional en materia de ambiente.

ARTÍCULO INNUMERADO (33).- PLAZAS.- Para el diseño, construcción o mejoramiento de plazas, se respetarán las siguientes reglas:

a) Función: Las plazas son espacios con superficie mayoritariamente dura, que cumplen varias funciones: permiten el encuentro de personas en áreas de alta circulación peatonal, sobre todo en zonas donde confluyen servicios, instituciones o áreas de trabajo. Además cumplen una función simbólica, pues albergan elementos con valor histórico o artístico, o porque alrededor de éstas confluyen las principales instituciones administrativas, financieras y culturales.

b) Características físicas: Las plazas se caracterizan por tener pisos duros que permiten el alto tránsito peatonal y el desarrollo de actividades culturales. Deben ser espacios adecuadamente iluminados, con áreas de mobiliario que permitan la permanencia de los usuarios, y espacios de sombra ya sea con elementos construidos o arbolados, ornamentación y componentes simbólicos como esculturas, juegos de agua y luces.

c) Ubicación: Las plazas deben ubicarse preferiblemente en áreas de alta confluencia de público, frente a edificios institucionales o de servicios, en zonas con actividad comercial y áreas residenciales.

d) Jerarquía: Las plazas tendrán la siguiente jerarquía:

a. Plazas mayores (plazas zonales): Plazas frente a edificios destacados o conjuntos urbanos. Cobertura: distrito y/o ciudad.

b. Plazas menores (plazas barriales): Ubicadas al interior de barrios (zonas comerciales y/o residenciales). Cobertura: espaciado y

tamaño en función de la densidad (m2/hab.). Distancia mínima entre plazas: cada 500 metros.

ARTÍCULO INNUMERADO (34).- PARQUES.- Para el diseño, construcción o mejoramiento de parques, se respetarán las siguientes reglas:

1. **Función:** Los parques son una parte fundamental de la infraestructura recreativa de la ciudad, creados para el ocio y el encuentro. Los parques contribuyen con la limpieza del aire y el agua, la conservación de especies, y propician espacios para el desarrollo de deportes y cultura.

2. **Características físicas:** Dependiendo de sus características, los parques contarán con múltiples funciones como: áreas de plaza (áreas duras), áreas de contemplación, áreas de deporte, áreas de eventos culturales, senderos peatonales y de bicicletas, pequeñas áreas comerciales, áreas de conservación del bosque natural, y prados.

3. **Ubicación:** De acuerdo a su jerarquía los parques se ubicarán de manera equidistante en el territorio urbano, atendiendo principalmente a los distritos y barrios con mayor deficiencia de verde y espacio público.

4. **Jerarquía:** Los parques tendrán la siguiente jerarquía:

   a) Grandes parques urbanos (parques zonales): Los grandes espacios urbanos tendrán funciones recreativas, deportivas, culturales, sociales, naturales, y económicas. Su cobertura servirá para toda la ciudad o distrito, con un radio de influencia de 1.25 kilómetros. Incluyen grandes equipamientos deportivos y recreativos. Tendrán un tamaño aproximado de 5 hectáreas. Pueden tener una floresta variada.

   b) Parques lineales: Por un lado actuarán como espacios que conectan y protegen a los recursos ecológicos y de valor escénico de la ciudad como el río y las colinas; y por otro, servirán como infraestructuras para el manejo sostenible de éstos, integrados a la ciudad como espacios de recreación y acceso público para la población. Pueden darse los siguientes:
      - *Corredores de ríos y quebradas:* Son lugares de encuentro con la naturaleza, espacios para la vida silvestre, protectores de la

calidad del agua y la vegetación. Son lugares para practicar actividades de bajo impacto sobre los suelos de ribera.

- *Espacios que requieren una infraestructura mínima:* Senderos, miradores, puentes, escalinatas, playas hasta el agua, prados, juegos infantiles de equilibrio y aprendizaje sobre la naturaleza.

En función de los estudios hidrológicos (mitigación de riesgo ambiental y mejoramiento de la calidad del agua); estudios ecológicos (protección del hábitat terrestre y acuático); las necesidades de espacio público; y, la delimitación establecida por la autoridad competente, se definirá la franja de protección (zona de protección hídrica) en las orillas del río y de las quebradas. Esta franja de protección incluirá la servidumbre de uso público que señala la Ley Orgánica de Recursos Hídricos, Usos y Aprovechamiento del Agua.

En virtud de los proyectos a realizarse en el corredor del río Portoviejo, en las zonas no clasificadas como áreas de protección hídrica, se aplicará la servidumbre de uso público de 5 metros estipulada en la Ley Orgánica de Recursos Hídricos, Usos y Aprovechamiento del Agua.

En el corredor del río se preverán puntos de contacto con localidades de la ciudad, donde se establecerán lugares de servicio a los usuarios (descanso, wifi, bebidas y alimentos, suministros, alquiler de bicicletas, patinetas, patines, etc.).

c) Parques barriales: Parques con equipamiento deportivo y recreativo, prados y vegetación arbórea para sombra; incluye un área de piso duro para albergar eventos sociales y culturales, y elementos ornamentales (agua, luces, arte). Cobertura: sirven al barrio y/o distrito. Tamaño: dependerá de la densidad poblacional del barrio. Radio de servicio mínimo: 750 metros.

d) Parques de borde: Los parques de borde son espacios públicos de esparcimiento ubicados en los límites de la ciudad, y en zonas propensas a la expansión urbana. Funcionarán como una limitante entre el suelo rural y el suelo urbano para evitar el crecimiento descontrolado de los asentamientos humanos. Sirven al barrio y/o distrito. Tamaño: variable.

e) Parques de bolsillo: Son espacios abiertos a escala muy pequeña, que sirven a la población local inmediata y atienden una variedad de necesidades. Las funciones pueden incluir espacios para pequeños

eventos, áreas de juegos para niños, espacios para relajarse o reunirse con amigos, tomar descansos en el almuerzo, etc. Podrán ubicarse en las esquinas, la mitad de un bloque, o atravesar el bloque completamente creando un corredor peatonal. Podrán ocupar un área de entre 100 y 1000 m2.

f) Parques educativos y de protección: Parques que responden a necesidades específicas de la ciudad (jardín botánico, parque educativo); pueden albergar equipamientos especializados. Cobertura: Sirven a toda la ciudad. Funciones:
   a. Parque educativo: Actividades educativas, recreativas, deportivas, culturales, sociales, naturales.
   b. Parque de protección: Alberga una gran variedad de vida silvestre, por lo cual su función es la preservación de la flora y fauna del lugar. *Ver lámina 002 Mapa de verde urbano de la ciudad de Portoviejo..*

ARTÍCULO INNUMERADO (35).- INFRAESTRUCTURA VERDE (PREVENCIÓN DE RIESGOS).- Dentro del sistema de espacios públicos la infraestructura verde jugará un rol multifuncional. Por un lado actuará como espacios que conectan y protegen a los recursos ecológicos y de valor escénico de la ciudad como el río y las colinas; y por otro lado servirán como infraestructuras para el manejo sustentable de estos recursos, integrados a la ciudad como espacios de recreación y acceso público para la población. Se clasifica de la siguiente manera:

a) Franjas de protección hídrica y áreas inundables: Se aplicarán las franjas establecidas por el GAD Portoviejo en función de los estudios realizados para el efecto, y de acuerdo a la definición de la autoridad nacional competente.

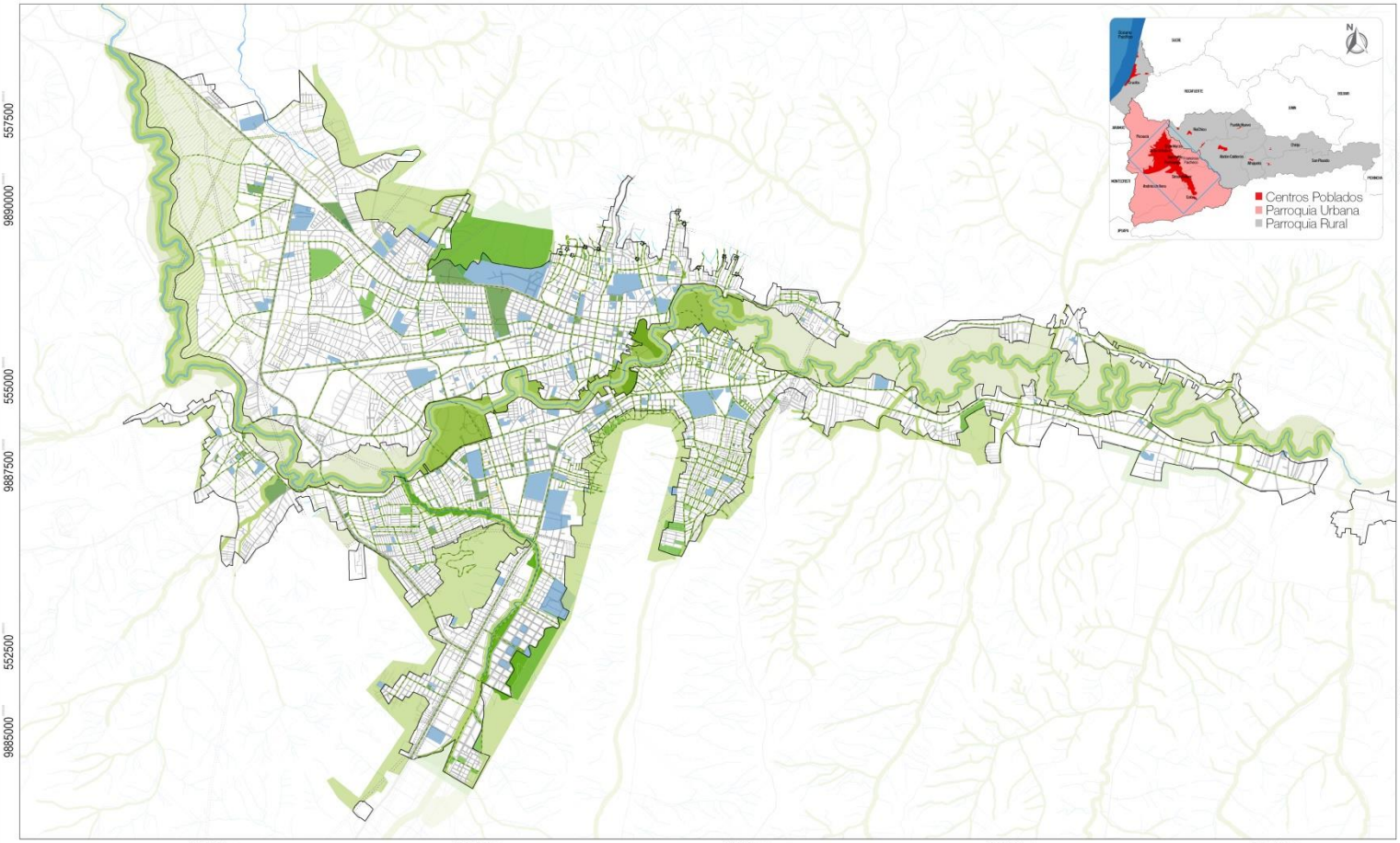
b) Colinas: Estarán integradas mediante corredores arbolados que las conectarán con el río Portoviejo, permitiendo el acceso de la población a estos espacios naturales. El tratamiento de las colinas es uno de los componentes principales dentro del cinturón verde de la ciudad, y en la gestión de las microcuencas que inciden en el río Portoviejo.

c) Áreas de producción agrícola: Las áreas de producción agrícola serán preservadas como uno de los elementos de infraestructura verde a través de estrategias para un manejo agroecológico de la actividad agraria en el valle del río Portoviejo.

d) **Corredores verdes:** Servirán como conectores entre diferentes áreas con valor escénico, recreativo y ecológico. Son vías con mayor densidad de árboles que propicien un mejor microclima, con preferencia en el tránsito peatonal y en bicicleta.

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti



Leyenda

- Limite Suelo Urbano
- Gestion de quebradas
- Mirador
- Plazas
- Corredores verdes
- Parques Propuestos

Zonificacion_General
Zonas
- PAE01
- PAE02
- PAE03
- Protección de Rios

- Parques existentes
- Equipamientos

N

0 0.5 1 2 3 4 Kilometers

Proyección Universal Tranversa de Mercater UTM
Elipsoide y Datum Horizontal Sistema
Geodésico Mundial
WGS84

PORTOVIEJO
SUBDIRECCIÓN CANTONAL DE PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Contiene: **Mapa de verde urbano de la ciudad de Portoviejo**		
Área responsable: Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial		
Fecha: 04 / Diciembre / 2018	Elaborado por: Arq. Félix Jaime Vaca, MSc.	
Escala: Indicada en el dibujo	Revisado por: Geog. Lupe González González	
Lámina: 002	Aprobado por: Arq. Rosa María Fernández	

GAD Municipal del Cantón Portoviejo
Calle Olmedo s/n y Bolívar.
Portoviejo, Manabí, Ecuador.
(593) (5) 370 0250 / 370 0251 / 370 0309

www.portoviejo.gob.ec

SECCIÓN III
SUBCLASIFICACIÓN DEL SUELO URBANO Y LINEAMIENTOS GENERALES

ARTÍCULO INNUMERADO (36).- SUBCLASIFICACIÓN.- El suelo en la ciudad de Portoviejo está subclasificado de la siguiente manera:

- **Suelo urbano consolidado:** Es el suelo urbano que posee la totalidad de los servicios, equipamientos e infraestructuras necesarios, y que se encuentra ocupado mayoritariamente por la edificación. *Ver lámina 003 Mapa de clasificación del suelo de la ciudad de Portoviejo. Concord.: Artículo 18 de la LOOTUGS.*

- **Suelo urbano no consolidado:** Es el suelo urbano que no posee la totalidad de los servicios, infraestructuras y equipamientos necesarios, y que requiere de un proceso para completar o mejorar su edificación o urbanización. *Ver lámina 003 Mapa de clasificación del suelo de la ciudad de Portoviejo.*

- **Suelo urbano de protección:** Es el suelo urbano que por sus especiales características biofísicas, culturales, sociales o paisajísticas, o por presentar factores de riesgo para los asentamientos humanos, debe ser protegido, y en el cual se restringirá la ocupación en cumplimiento de la legislación nacional, esta ordenanza, y demás normativa municipal.
  El suelo urbano de protección forma parte, en general, de ecosistemas naturales que superan el límite administrativo-político urbano. *Ver lámina 003 Mapa de clasificación del suelo de la ciudad de Portoviejo.*

Para estos suelos se aplicarán los tratamientos urbanísticos establecidos por la ley de la materia.

ARTÍCULO INNUMERADO (37).- LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE USO.- Así como es importante definir los límites entre el suelo urbano y rural para evitar la expansión innecesaria del territorio, también es indispensable establecer estrategias para un mejor aprovechamiento del suelo urbano. Dentro del límite de la ciudad existen zonas con diferente grado de consolidación, y áreas con características paisajísticas, agrícolas y culturales que requieren de estrategias que prevengan una ocupación inadecuada de los suelos. Para esto se aplicarán estrategias que van desde la intensificación de la ocupación del territorio y la diversificación de las actividades urbanas, así como también la recuperación y preservación de áreas con alto valor ecológico, productivo y escénico.

Se ejecutarán las siguientes acciones, previa consideración de la capacidad de carga de los sistemas urbanos como son: el sistema de conectividad, la dotación de equipamientos de servicio público, y espacios libres, los servicios básicos:

1. **Suelo urbano consolidado:** Densificar los sectores de la ciudad denominados como "suelo urbano consolidado" en la zonificación municipal existente, mediante el fortalecimiento de centralidades menores que fomenten: (i) la diversificación de funciones urbanas; (ii) el mejoramiento de los espacios públicos y recreativos; (iii) variadas ofertas de vivienda; (iv) un sistema de conectividad multimodal; (v) el fortalecimiento de las zonas comerciales de la ciudad; y, (vi) una mejor conexión con los espacios naturales, como el río Portoviejo y las colinas.

2. **Suelo urbano no consolidado:** Promover el crecimiento interno sobre las reservas del suelo existentes dentro del límite urbano. Para esto se crearán nuevas centralidades menores y/o se fortalecerán los núcleos urbanos menores (antiguos asentamientos rurales incorporados en el límite urbano), donde se completarán las obras de infraestructura básica, la red vial y los requerimientos de equipamientos de acuerdo a las necesidades de la población actual y futura.

   Los amplios espacios de suelo urbano no consolidados deberán permitir responder a las demandas de suelo para nuevos desarrollos urbanos, además permitirán consolidar y mejorar la calidad urbana de los núcleos urbanos menores que ya cuentan con cierto nivel de desarrollo, como los poblados de Colón, La Mocora, Picoazá, entre otros.

3. **Suelo urbano de protección:** El suelo urbano de protección está definido por el área de influencia del río Portoviejo, quebrada Río de Oro, otras quebradas, colinas, y suelo agrícola. En estos se aplicarán acciones múltiples para: abatir el riesgo, conservar los recursos naturales, recuperar suelos agrícolas, evitar la deforestación, y reducir el impacto antrópico.

   Se establecerán estrategias para la protección del paisaje natural; la conservación de las actividades agrícolas con un giro no intensivo de manera que permita conservar el paisaje que contribuye a la identidad local; la identificación de las reservas ecológicas y el uso de estos espacios como lugares de esparcimiento integrados a las dinámicas de la ciudad.

1) Acciones en el Corredor del Río Portoviejo y quebrada Río de Oro:

Las zonas de protección del río Portoviejo y quebrada Río de Oro, comprenden áreas de suelo inundable y suelo agrícola que representa una fuente de producción para la ciudad, y que soportan el ensanche de los ríos durante la época invernal:

a. Se elaborarán estudios hidrológicos y biofísicos del río y de las quebradas aportantes que permitan entender la dinámica de las cuencas y micro-cuencas, incluyendo el presupuesto de sedimentos, los ciclos de inundaciones, y la calidad del agua. A partir de ello se podrán definir las secciones de los cursos de agua y riberas de protección del río (valle de inundación), aplicando los retiros y los usos de suelo en las franjas de protección.

b. Se definirán proyectos y programas de permacultura para la conservación del suelo agrícola.

c. Se desarrollarán proyectos para la protección de ribera en una franja establecida por el GAD Portoviejo y la autoridad nacional competente. En una parte de esta franja no se permitirá ningún tipo de construcción, y se destinará para la recuperación de vegetación y ecosistemas de ribera, o el cultivo de productos frutales y silvícolas. En el área restante se prohíbe la construcción de edificaciones, vías, superficies impermeables, muros, rellenos y descargas; sin embargo se permite la construcción de infraestructura recreativa como senderos, y miradores. Además se permitirá la construcción de infraestructuras como puentes, estaciones de bombeo, pequeñas edificaciones de apoyo a actividades recreativas y de servicios, cuerpos de agua, playas artificiales y canchas deportivas, previa una aprobación técnica que considere criterios hidrológicos, geológicos, geotécnicos, ecológicos y paisajísticos.

d. Se establecerán zonas para control de inundaciones con reservorios o pozos a lo largo del corredor del río, que capten el agua hasta que las amenazas de inundación en la zona urbana disminuyan.

2) Acciones en zonas agrícolas:

Dentro del límite urbano, la ciudad cuenta con áreas de producción agrícola en los suelos de protección del río Portoviejo, y en suelos urbanos no consolidados hacia la periferia de la ciudad. Estos suelos se caracterizan por ser propensos a inundaciones, por lo que deben preservarse como reservas agrícolas dentro de un plan de seguridad alimentaria para la ciudad. Por lo se estará a lo dispuesto en los siguientes literales:

a. Se realizará la demarcación y zonificación ecológica de tierras de producción agrícola de acuerdo a la aptitud de los suelos en la zona norte de la ciudad y a lo largo del corredor del río Portoviejo.

b. Se crearán sistemas combinados de suelo agrícola y suelos inundables, con cultivos rotativos en verano y en invierno, en donde se aprovechen las zonas inundables para sembríos y se mejore la diversidad (multicultivos).

c. Se implementarán programas de producción agroecológica y una red distribución de productos locales de comercialización directa entre productor y consumidor, fundamentados en políticas públicas ambientales, e iniciativas desde la comunidad.

d. Se desarrollarán programas educativos y de agroturismo con la finalidad de vincular a los productores locales con la ciudadanía y con el sector turístico.

3) Acciones en colinas y quebradas:

El sistema de colinas y quebradas que bordean a la ciudad tienen grandes afectaciones sobre la zona urbana debido a los flujos de lodo que bajan debido a la erosión de los suelos. Adicionalmente, representan un riesgo para las familias ubicadas en suelos inestables, en cursos de quebradas o en su área de influencia, por lo que se tomará en consideración lo siguiente:

a. Se elaborarán, entre otros, estudios hidrológicos que determinen la clasificación de quebradas y definición de áreas de influencia. Se definirán franjas de protección a cada lado de los ejes de quebradas en función de los caudales de agua, las pendientes de

los suelos, la importancia de los ecosistemas, y la delimitación de la autoridad nacional competente.

b. Se establecerá una franja delimitada por el GAD Portoviejo y por la autoridad nacional competente, para quebradas menores y para quebradas principales.

c. Se implementarán huertos urbanos en terrazas, en las pendientes permitidas para cultivos, como mecanismos de protección de laderas y de reactivación económica de las familias asentadas en colinas.

d. Se ejecutarán proyectos de protección de laderas utilizando bío-ingeniería.

e. Se desarrollarán programas de recuperación en quebradas ocupadas por viviendas para generar espacios públicos, que sirvan a las comunidades cercanas.

f. Se implementarán programas educativos con la comunidad para la protección de laderas y del borde urbano.

4) <u>Acciones para el manejo de asentamientos de hecho en zonas de riesgo:</u>

Dentro del borde urbano existen asentamientos humanos localizados generalmente en los bordes del área urbanizada o en proceso de urbanización de la ciudad, expuestos a riesgos de inundación o deslizamientos.

Dentro del borde urbano existen asentamientos humanos expuestos a riesgos de inundación o deslizamientos, localizados tanto en áreas urbanizadas como en proceso de urbanización, razón por la cual el GAD Portoviejo implementará las siguientes acciones:

a. Se identificarán asentamientos humanos en donde los riesgos pueden ser mitigados o existe la posibilidad de adaptación.

b. Se realizarán estudios que determinen cuál es la estrategia más conveniente para la ciudad: la mitigación de riesgos o la reubicación

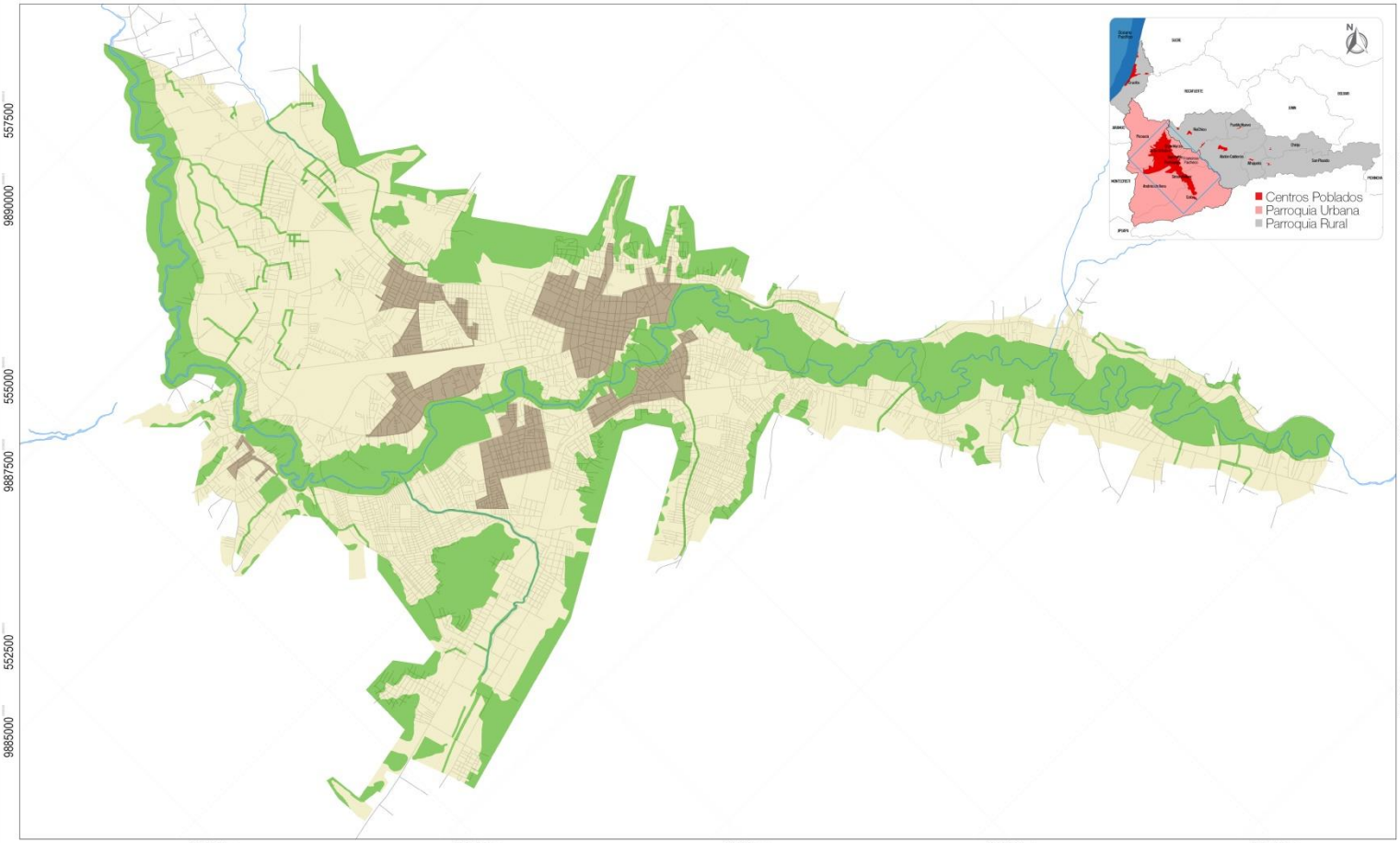
de los asentamientos de hecho, en función de análisis costo-beneficio económico y socio-ambiental.

c. Se implementarán proyectos de regularización de asentamientos de hecho, con estrategias de mitigación y adaptación a riesgos. Estos proyectos deberán incorporar nuevo espacio público y áreas verdes, así como la optimización y dotación de infraestructura a distintas escalas (proyectos de vivienda y equipamientos), proyectos socio-económicos y culturales para el empoderamiento de los moradores del sector.

d. Se desarrollarán proyectos de relocalización de asentamientos humanos ubicados en zonas de riesgo no mitigable o de no adaptación. Se debe procurar que los reasentamientos se desarrollen en lugares cercanos a los lugares de origen de las familias.

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti



Leyenda

Clasificación del Suelo
Suelo Urbano

- Suelo Urbano Consolidado
- Suelo Urbano No Consolidado
- Suelo Urbano de Protección

N

0 0.5 1 2 3 4 Kilometers

Proyección Universal Tranversa de Mercater UTM
Elipsoide y Datum Horizontal Sistema
Geodésico Mundial
WGS84

PORTOVIEJO
SUBDIRECCIÓN CANTONAL DE PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Contiene: Mapa de clasificación del suelo de la ciudad de Portoviejo		
Área responsable: Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial		
Fecha: 04 / Diciembre / 2018	Elaborado por: Arq. Félix Jaime Vaca, MSc.	
Escala: Indicada en el dibujo	Revisado por: Geog. Lupe González González	
Lámina: 003	Aprobado por: Arq. Rosa María Fernández	

GAD Municipal del Cantón Portoviejo
Calle Olmedo s/n y Bolívar.
Portoviejo, Manabí, Ecuador.
(593) (5) 370 0250 / 370 0251 / 370 0309

www.portoviejo.gob.ec

PARÁGRAFO I
NORMAS PARTICULARES DE USOS DE SUELO

ARTÍCULO INNUMERADO (38).- Los usos de suelo de la ciudad de Portoviejo se plantean bajo principios que permiten generar barrios saludables, accesibles e inclusivos, con una vida pública activa, en donde coexistan múltiples y diversos usos. En consecuencia, para dar soporte a las actividades de la población, disminuir o evitar viajes innecesarios a destinos diarios, y fortalecer el carácter de los barrios, se crearán reservas de suelo para espacios públicos, y nuevos equipamientos culturales, educativos y productivos.

De acuerdo a las características de los diferentes distritos, identificando los factores naturales que determinan limitantes y oportunidades para el desarrollo urbanístico; a la fisonomía de los asentamientos humanos y el carácter del paisaje en zonas más o menos consolidadas de la ciudad, incluyendo las antiguas parroquias rurales ahora incorporadas como parroquias urbanas; a las formas que adquieren los desarrollos inmobiliarios y la subdivisión del suelo por la iniciativa privada, y la ausencia de infraestructura y de equipamientos que lo acompañan; y, de acuerdo a las opiniones y valores de las comunidades, se define una clasificación de usos que responde a las condiciones del territorio y su población, así como también a las dinámicas urbanas actuales, en cinco grupos:

- Vivienda (V)
- Comercio (C)
- Industria (I)
- Equipamiento (E)
- Agricultura Urbana (AU)
- Protección ambiental y ecológica (PAE)

ARTÍCULO INNUMERADO (39).- VIVIENDA (V).- Las zonas de vivienda ocupan la mayor parte del territorio urbano, por esto se plantean áreas residenciales que generen barrios saludables y seguros con una selección de usos que permitan a la población residente tener acceso inmediato a servicios y equipamientos que eviten largos recorridos a otros sectores de la ciudad. Por lo tanto se determinan los siguientes parámetros:

a) La oferta de vivienda será variada, atendiendo los requerimientos de viviendas de interés social, tanto como los de los segmentos poblacionales de ingresos medio y alto.

b) La vivienda social podrá ser progresiva iniciando con un área mínima de 40 m2 de construcción, con la posibilidad de aumentar el área construida para satisfacer las necesidades de las familias hasta el máximo de edificabilidad que determine la reglamentación urbana en cada sector.

c) En vivienda unifamiliar se podrá incorporar una unidad productiva. Se permitirá un área para un pequeño negocio o taller artesanal hacia la calle, sin ocupar los retiros establecidos de acuerdo a la normativa de compatibilidad de usos de suelo y respetando las normas urbanísticas vigentes.

d) Los edificios de vivienda se adaptarán al carácter histórico y/o arquitectónico de áreas designadas en la ciudad; se respetarán los portales, retiros y alturas de acuerdo a la normativa municipal.

e) En conjuntos habitacionales y edificios, nuevos y existentes, se podrá incluir más de un uso. Éstos pueden ser educacionales, recreacionales o de salud, siempre que no generen inconvenientes con el uso residencial y de acuerdo a la normativa de compatibilidad de usos de suelo vigente. Se incentivará el uso de la planta baja para albergar servicios y comercio, y las plantas altas para usos residenciales.

f) La ciudad contará con reserva de suelo para el desarrollo de proyectos de vivienda localizados adecuadamente dentro del límite urbano. Se priorizará desarrollos urbanísticos en terrenos vacíos ubicados en zonas consolidadas: cercanas al centro de la ciudad; cercanas a micro centralidades; cercanas a nodos barriales; y, cercanas a núcleos urbanos menores.

g) Para el desarrollo de vivienda, se priorizarán áreas cercanas a los equipamientos urbanos y sistemas de soporte como transporte público, servicios básicos, espacios verdes y recreativos.

h) Las viviendas propiciarán un ambiente interior saludable, con acceso a iluminación y ventilación natural.

i) Se protegerán las áreas de vivienda de las vías de alto tráfico, y de usos incompatibles que representen peligro para la salud pública, como áreas con peligro de contaminación química, incendio, explosión, o contaminación orgánica.

ARTÍCULO INNUMERADO (40).- COMERCIO (C).- En comercio, se han incluido actividades del sector terciario tales como, comercio, servicios turísticos, servicios profesionales, servicios financieros, servicios de cuidado personal, y servicios de movilidad, y otros enlistados en el cuadro de usos de suelo. Se plantean zonas comerciales que promuevan barrios activos y diversos, distribuidas en función de las diferentes escalas urbanas, la compatibilidad de usos, la capacidad y aptitud de las zonas. Las zonas comerciales se ubicarán de manera que sirvan a todo el territorio urbano, desde la escala barrial hasta la escala regional, bajo los siguientes parámetros:

a) Las zonas comerciales deberán distribuirse de manera equilibrada en todo el territorio urbano, de manera que sirvan a las necesidades inmediatas de los barrios.

b) El comercio zonal y el comercio especializado deberán ubicarse en las áreas designadas.

c) En nuevas zonas comerciales, se permitirá una amplia variedad de comercios, enriquecidos con el mejoramiento del espacio público y el fomento de fachadas vivas que mejoren los frentes comerciales hacia la calle.

d) Se establecerán restricciones en función de condicionantes ambientales y compatibilidad de usos. Estas restricciones se clasificarán por:

1. Funciones o actividades que causan molestias ambientales, sin ser un peligro para vida: Actividades que generan ruido, polvo, o descargas y residuos en el espacio público.
2. Actividades que representan peligro para la salud pública como: actividades que generan contaminación química, peligro de incendio o explosión, y contaminación orgánica no mitigable.
3. Actividades que causan congestionamiento vehicular y que demandan estacionamientos como: supermercados, mercados, restaurantes, bancos, ferreterías, hoteles.

e) Los locales comerciales que generan alta demanda de estacionamientos deberán dar soluciones de estacionamiento dentro o fuera del predio. De no haberse previsto estacionamientos en locales comerciales existentes, estos podrán plantear alternativas de estacionamientos conjuntos.

f) Los locales comerciales que demandan áreas de carga y descarga deberán asignar zonas para esta actividad sin ocasionar impactos en el espacio público ni en la movilidad vehicular, respetando los horarios establecidos en esta norma.

g) Se fortalecerá la expansión del comercio a nuevas áreas o ejes viales, asignando usos comerciales que sean compatibles con los usos de vivienda existente y determinando restricciones y formas de ocupación de los retiros frontales.

h) Los edificios de comercio se adaptarán a la normativa que protege el carácter histórico y arquitectónico de áreas designadas en la ciudad. Se respetarán áreas de portales, retiros y alturas de acuerdo a esta ordenanza y demás normas municipales.

ARTÍCULO INNUMERADO (41).- CLASIFICACIÓN DEL COMERCIO (C).- Se ha establecido la siguiente clasificación de los usos comerciales:

- **Comercio y servicio barrial (CB):** Pequeños comercios y tiendas de servicio que atienden las necesidades de aprovisionamiento cotidiano de los barrios residenciales, proveen artículos de consumo doméstico, facilitan el acceso peatonal de los usuarios del barrio.
- **Comercio Zonal (CZ):** Comercio de bienes y servicios que atiende las necesidades de la ciudad y región. Esta categoría comprende el comercio ocasional de aprovisionamiento de artículos al por menor, servicios financieros, servicios de transporte, servicios profesionales y especializados, servicios de alimentación, entretenimiento nocturno, centros comerciales y supermercados, alojamiento, servicios de cuidado personal, y comercio industrial liviano.
- **Comercio Especial (CE):** Comercio especializado que atiende las necesidades de la ciudad y la región. Está condicionado por su impacto ambiental, por que presentan un riesgo para la salud pública o por que generan circulación de vehículos pesados que requieren zonas especiales de carga y descarga.

ARTÍCULO INNUMERADO (42).- INDUSTRIA (I).- La definición de zonas industriales tiene como objetivo, prever espacio en la ciudad para el desarrollo productivo y crecimiento económico, a la vez que proteja a toda la ciudad, sobre todo a las zonas de vivienda, de peligros de explosión, contaminación ambiental, entre otros. Se proponen los siguientes parámetros para el desarrollo de la industria:

a) Permitir el desarrollo de industria de procesos limpios y de bajo impacto, cercano a las zonas residenciales, y comercio.

b) Designar zonas específicas en la ciudad para la ubicación de industrias de mayor impacto, que son poco compatibles con otros usos urbanos, en dependencia de la actividad que realice la industria y el nivel de contaminante, debe respetar las normas establecidas por la autoridad ambiental y en caso constituir un riesgo antrópico alto, no podrá localizarse cerca de ningún asentamiento humano.

c) Proteger a las zonas de vivienda de peligros de explosión, contaminación tóxica, incendio, ruido, vibraciones, entre otros impactos propios de los procesos industriales.

ARTÍCULO INNUMERADO (43).- CLASIFICACIÓN DE LA INDUSTRIA (I).- La industria se clasifica en tres grupos:

Industria de bajo impacto (IB);
Industria de mediano impacto (IM);
Industria de alto impacto (IA).

ARTÍCULO INNUMERADO (44).- INDUSTRIA DE BAJO IMPACTO (IB).- Comprende las manufacturas y los establecimientos especializados de servicios compatibles con los usos residenciales. Pueden coexistir con zonas de vivienda, pero deben realizar la actividad hacia el interior del predio y utilizar el frente del local únicamente como área de exhibición.

Se permitirán talleres artesanales, pero estará prohibido el uso y almacenamiento de materiales inflamables, reactivos, corrosivos, tóxicos, patógenos, radioactivos y explosivos y manufacturas menores que generen impactos nocivos al medio ambiente o riesgos en la salud de la población.

Se permitirán establecimientos de servicios especializados, pequeña industria de procesos mayoritariamente secos, siempre que así lo determine una evaluación ambiental para el manejo adecuado de emisiones, descargas, y otras molestias ambientales.

No podrá calificar en este grupo ninguna industria que genere en el ambiente externo un nivel de presión sonora a los niveles máximos de emisión de ruido establecidos en la normativa ambiental local y/o nacional vigente.

ARTÍCULO INNUMERADO (45).- INDUSTRIA DE MEDIANO IMPACTO (IM).- Establecimientos industriales que generan impactos ambientales moderados, de acuerdo a la naturaleza, intensidad, extensión, reversibilidad, medidas correctivas y riesgos ambientales causados. Es aquella industria donde se elaboran productos de mayor cubrimiento y distribución a mayor escala, puede ser compatible con otros usos, pero con restricciones de localización y especificaciones técnicas para la elaboración del producto y para el control ambiental.

No podrá calificar en este grupo:

a) Ninguna industria que genere en el ambiente externo un nivel de presión sonora equivalente o mayor a los niveles máximos de emisión de ruido establecidos en la normativa ambiental local y/o nacional vigente.
b) Ninguna industria que descargue en la atmósfera, contaminantes gaseosos y material particulado.

La industria de mediano impacto se clasifica en dos grupos:

1. Industria de impacto controlado: Se refiere a aquellas industrias cuyo impacto puede ser controlado cumpliendo las normativas ambientales locales y nacionales.

2. Industrias que requieren control ambiental especial: Se refiere a aquellas industrias que demandan medidas preventivas, correctivas y de control, determinadas mediante un Plan de Manejo Ambiental. Tanto aquellas que se encuentren en funcionamiento previo a la aprobación de esta norma, como las nuevas de este tipo, deberán obtener el certificado ambiental emitido por la entidad pública competente.

ARTÍCULO INNUMERADO (46).- INDUSTRIA DE ALTO IMPACTO (IA).- Es aquella industria que por el proceso de elaboración de materia prima puede generar contaminación ambiental como: ruidos, olores, vibraciones, y otros, por lo tanto, tiene restricciones de localización y debe situarse en zonas de uso industrial exclusivo.

Son instalaciones que aún bajo normas de control de alto nivel, producen efectos nocivos por descargas líquidas no domésticas, emisiones de combustión, emisiones de procesos, emisiones de ruido, vibración, residuos sólidos, además de riesgos inherentes a sus labores. Requieren de instalaciones que demandan soluciones técnicas de alto nivel para la prevención, mitigación y control de todo tipo de contaminación y riesgos.

Industrias peligrosas: ácidos, aceites, alcoholes, curtiembres, fundiciones, explosivos, pinturas, productos químicos inflamables, almacenamiento de combustibles y pequeña industria contaminante. No podrá calificar en este grupo ninguna industria que genere en el ambiente externo un nivel de presión sonora equivalente, mayor a los niveles máximos de emisión de ruido establecidos en la normativa ambiental local y/o nacional vigente.

ARTÍCULO INNUMERADO (47).- EQUIPAMIENTOS (E).- Se establece para la ciudad de Portoviejo un sistema de equipamientos que estará articulado a un modelo territorial poli-céntrico que permita equilibrar el territorio, orientando y coordinando su emplazamiento bajo un modelo de distribución equitativo y homogéneo.

Los equipamientos conformarán un sistema dentro del área urbana, donde los de mayor y menor jerarquía se articulen entre sí, en una unidad de cobertura que considere la distancia adecuada para que la población pueda acceder con facilidad a ellos.

ARTÍCULO INNUMERADO (48).- CLASIFICACIÓN DEL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.- Este sistema está constituido por cuatro categorías de equipamientos: regionales, de ciudad, distritales y barriales. A diferentes escalas, estos equipamientos conformarán una red que abarca todo el territorio, favoreciendo la accesibilidad, cohesión social, orientación y orden, dentro de un marco de directrices de distribución, localización, modelo territorial e imagen urbana.

Esta distribución de equipamientos bajo un modelo multi-escalar, es fundamental para la construcción de una ciudad más accesible y equitativa. En este sentido, los equipamientos distritales y barriales, juegan un papel fundamental para acercar los servicios a la población. El GAD Portoviejo formulará y aplicará estrategias de distribución de equipamientos, que partan desde la escala más pequeña del territorio como: nodos barriales, centralidades menores y núcleos urbanos menores.

A continuación, los equipamientos se clasifican en las siguientes categorías:

a) **Equipamiento Regional y Cantonal (ER):** Son aquellos equipamientos de impacto regional. Prestan servicio a toda la población del cantón Portoviejo, e incluso a poblaciones de otros cantones y provincias cercanas.
En general, estos equipamientos son pocos y de gran envergadura, por lo tanto su implementación responde a una estrategia o necesidad de ciudad, cantón o región. Por ejemplo: Campus del Milenio.

b) **Equipamiento de Ciudad (EC):** Son aquellos que dan servicio a toda la ciudad y responden a una necesidad general de la población. Por ejemplo: Colegio Olmedo.
c) **Equipamiento Distrital (ED):** Estos equipamientos dan servicio a las poblaciones asentadas dentro de la configuración de distritos. Su cantidad depende de la cobertura de servicio que debe prestar. Por ejemplo: Unidad de Policía Comunitaria (UPC).
d) **Equipamiento Barrial (EB):** Estos equipamientos de menor escala, tienen amplia distribución en el territorio y atienden necesidades de la población localizada en áreas inmediatas. Esto favorece el desarrollo de la ciudad a escala humana y favorece el acceso peatonal. Desde su escala más elemental contribuyen al éxito del sistema. Por ejemplo: parques y plazas barriales.

ARTÍCULO INNUMERADO (49).- DISTRIBUCIÓN Y LOCALIZACIÓN DE LOS EQUIPAMIENTOS.- Se procurará una distribución equilibrada y homogénea de los equipamientos en el territorio, mediante la priorización de centralidades menores y núcleos urbanos menores, con el objetivo de enriquecer, fortalecer y consolidar los diferentes sectores de la ciudad.

ARTÍCULO INNUMERADO (50).- CRITERIOS DE LOCALIZACIÓN.- La implementación de equipamientos urbanos estará directamente relacionado al desarrollo social y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, al satisfacer necesidades específicas de una población. Bajo estas premisas, es fundamental establecer una distribución y localización de equipamientos incorporando respuestas a las necesidades de los futuros usuarios. En este contexto, se señalan los siguientes criterios:

a. Identificación de la población objetivo: Identificar la población a la que va a servir el equipamiento, dando prioridad a sectores históricamente relegados.
b. Valoración de las condiciones socio-económicas de la población objetivo.
c. Accesibilidad y conectividad: Se considerará las siguientes relaciones entre el equipamiento y la ciudad:
- Relación del equipamiento con la estructura vial existente;
- Grado de accesibilidad de los usuarios mediante transporte público;
- Grado de accesibilidad de los usuarios mediante otros medios de transporte;
- Distancia de desplazamiento de los usuarios;
- Seguridad en el trayecto.

Además, se han determinado lineamientos con relación al entorno físico, clasificados en criterios de macro-localización y micro-localización:

a. **Criterios de macro-localización:** Nos permite identificar varias alternativas de terreno para el emplazamiento de un equipamiento, considerando como mínimo las siguientes reglas:

- Condicionantes naturales: Se excluyen como localizaciones para equipamientos las siguientes: áreas con riesgo de inundación, áreas con riesgo de deslizamiento, áreas de protección ecológica, áreas con condicionantes topográficas y áreas con riesgo sísmico. Estos sectores están plenamente determinados en esta norma, pero podrán modificarse o ampliarse a partir de nuevos estudios realizados por la dirección municipal competente.

- Dimensionamiento: Se identificarán aquellas zonas que contengan predios con el área requerida del equipamiento a implementar. En algunos casos podrán consolidarse varios predios colindantes para obtener la cabida deseada.

- Áreas dotadas o de posible dotación de servicios básicos: Se identificarán aquellas áreas de la ciudad de Portoviejo que cuentan o podrán contar con agua, luz y alcantarillado para el funcionamiento del equipamiento.

- Criterios Adicionales: Éstos se definirán recogiendo información de aquellos actores que están encargados de la administración o funcionamiento de un determinado tipo o sub-tipo de equipamiento.

b. **Criterios de micro-localización:** Define a nivel de predios varias alternativas de terrenos para realizar el proyecto de equipamiento, considerando como mínimo las siguientes reglas:

- Dimensionamiento del terreno: Se analizará las alternativas localizadas para garantizar que cumplan con el área óptima para el emplazamiento y buen funcionamiento del equipamiento; además, si fuera necesario, un área de amortiguamiento.

- Características del terreno: Se valorará las alternativas de terreno para descartar aquellas que geométricamente y topográficamente

no se adapten a los requerimientos más específicos del equipamiento, valorándose criterios como: número de lados y proporción del terreno, grado de pendiente, etc.

- Usos y Ocupación del Suelo: Se identificará los usos y la ocupación actual del terreno, además el uso permitido para el terreno de acuerdo a esta normativa; de la misma manera, se analizará la compatibilidad del equipamiento con los usos de suelo y el grado de consolidación que existe en torno a la alternativa seleccionada.

- Características Ambientales: Se reconocerá de forma superficial el impacto ambiental que podría causar el equipamiento en relación con el entorno seleccionado, valorando criterios como: vegetación existente en el predio, vida silvestre, recursos hídricos, y visuales existentes en el terreno, así como su valor ecosistémico.

ARTÍCULO INNUMERADO (51).- COORDINACIÓN CON EL GOBIERNO CENTRAL.- La dotación de equipamientos que forman parte de las competencias del gobierno central, se realizará de manera coordinada con el GAD Portoviejo, respetando la planificación para estos equipamientos desde una visión más integral de desarrollo de ciudad, en concordancia con los planes locales y el enfoque del territorio; haciendo de la ciudad un sistema funcional integral y no una serie de elementos dispersos.

ARTÍCULO INNUMERADO (52).- RESERVA DE SUELO.- Las reservas de suelo para equipamientos del gobierno central o empresas públicas, se realizarán considerando como primera opción las áreas de equipamiento comunal ya establecidas en los planes municipales correspondientes.

ARTÍCULO INNUMERADO (53).- PROTECCIÓN AMBIENTAL Y ECOLÓGICA (PAE).- Este uso se clasifica en tres grupos:

1. **Protección ambiental y ecológica PAE 1 (recreación)**: En esta categoría se incluyen los usos de recreación y turísticos en zonas de protección.

2. **Protección ambiental y ecológica PAE 2 (áreas riparias de uso agrícola):** Corresponde a las áreas dedicadas al cultivo de subsistencia y también a los pequeños emprendimientos productivos agropecuarios que ocurren en el corredor del río.

3. **Protección ambiental y ecológica PAE 3 (conservación, recuperación e investigación):** Incluye áreas de protección de colinas, vegas de río, franjas de protección de ríos, quebradas y humedales; y, las áreas bajo amenaza de inundación.
   Las zonas de protección hídrica en orillas del río, quebradas y humedales, como establece la ley de la materia, se definirán en función de los estudios hidrológicos (para la mitigación de riesgo ambiental y mejoramiento de la calidad del agua); estudios ecológicos (para la protección del hábitat terrestre y acuático) y, la delimitación establecida por la autoridad competente.

ARTÍCULO INNUMERADO (54).- FRANJAS DE PROTECCIÓN.- Se señalan las siguientes:

a) **Zona de protección hídrica**: En función de los estudios hidrológicos (para la mitigación de riesgo ambiental y mejoramiento de la calidad del agua); estudios ecológicos (para la conservación del hábitat terrestre y acuático); las necesidades de espacio público; y, la delimitación establecida por la autoridad competente, el GAD Portoviejo definirá la zona de protección hídrica en las orillas del río, quebradas y humedales.

b) **Franja de protección del ecosistema de ribera (borde):** En el río Portoviejo se creará una franja de vegetación riparia que cumpla funciones ecológicas, tales como: (i) defender la estabilidad de la orilla; (ii) establecer un microclima favorable para todas las formas de vida en la orilla y en el río; (iii) crear hábitat para innumerables especies de aves, anfibios, y mamíferos, enriqueciendo la diversidad de especies y la calidad del suelo vivo; (v) actuar como un filtro de movimientos entre hábitats; (vi) favorecer el movimiento de especies y el intercambio genético a lo largo del corredor del río; y, (vii) cumplir funciones de filtro de las aguas de escorrentía que llegan a los cursos de agua, purificándola de impurezas y deteniendo los sedimentos.

   Dependiendo del sector, se estudiará el mínimo de esta franja de protección de ecosistemas de ribera, ampliándola donde sea posible, e incorporando lotes vacantes disponibles para crear bosquetes que actúen a modo de “islas”, formando hábitat y facilitando la movilidad de especies a lo largo del corredor del río.

c) **Franja de protección del riesgo hidrológico (riesgo por inundación):** Corresponde al GAD Portoviejo la demarcación de las zonas inundables, en virtud de la delimitación realizada por la autoridad competente.

d) **Espacios agrícolas protegidos:** Son unidades de producción agrícola en el suelo urbano de protección para el cultivo de legumbres, hortalizas, frutas y forrajes. Se consideran aquellas que son parte de áreas de protección hídrica en las vegas del Río Portoviejo y quebradas. En estas zonas se restringe la construcción de vivienda o equipamientos debido a que son áreas inundables. Se permite la construcción de edificaciones que apoyen a la actividad agrícola siempre que estas puedan adaptarse a las situaciones de riesgo propias de la zona. Se promoverá la construcción sobre palafitos.

   En estas zonas se realizará una demarcación y zonificación ecológica de tierras de producción de acuerdo a la aptitud de los suelos. Se restringirá el fraccionamiento de terrenos de manera que se preserven las unidades de producción agrícola, para lo cual se definirán las áreas mínimas en función de parámetros alineados a la política agraria nacional.

e) **Franja de uso público en orillas:** Se refiere a la franja de servidumbre de uso público que señala la Ley Orgánica de Recursos Hídricos, Usos y Aprovechamiento del Agua. En virtud de los proyectos a realizarse en el corredor del río Portoviejo, en las zonas no clasificadas como áreas de protección hídrica, se aplicará la extensión de servidumbre de uso público estipulada en la ley antes mencionada.

   En función de un óptimo uso público de la orilla, se han de considerar las diversas actividades que el corredor podrá sostener, tales como: la circulación o traslado entre destinos, que puede ser a pie o en bicicleta; el paseo recreativo y contemplativo; la estancia en sitios para abstraerse, leer, descansar, observar la vida silvestre; el encuentro social; el monitoreo, control, y asistencia a usuarios; la gestión de desechos. Cada una de estas actividades tiene ritmos y velocidades propias, así como sus propios requerimientos y carácter, por lo que es necesario crear separación entre usos para mantener la calidad de la experiencia en el corredor de uso público.

   Se crearán circuitos paralelos de circulación conectados visualmente con el río por miradores. La franja mínima de acceso (peatonal, bicicleta) deberá ajustarse a las necesidades de movilidad y recreación de la ciudad.

ARTÍCULO INNUMERADO (55).- AGRICULTIRA URBANA.- En la ciudad de Portoviejo se mantienen parcelas que, estando inmersas en zonas urbanas consolidadas, conservan su actividad agrícola. Esta actividad asegura una provisión de productos frescos para la ciudad. Conforme la urbe crezca, aumentará la viabilidad de la agricultura intensiva en mano de obra, con una producción agrícola dirigida al consumo local y de otras ciudades vecinas. Además de los beneficios alimentarios, las parcelas agrícolas se suman a la infraestructura verde de la ciudad. Sin embargo es importante que en entornos urbanos se incorporen técnicas de permacultura, eliminando el uso de fertilizantes químicos e insecticidas, ambos nocivos para la salud de la población y de los ecosistemas.

PARÁGRAFO II
DESCRIPCIÓN DE COMPATIBILIDAD DE USOS

ARTÍCULO INNUMERADO (56).- De acuerdo a la legislación nacional vigente, se establecen los usos generales y específicos del suelo:

a) **Uso general:** Caracteriza un determinado ámbito espacial, por ser el dominante y mayoritario. A partir de la definición de este uso, se desprenden los usos específicos que detallan lo dispuesto en el uso general.

b) **Usos específicos:** Son aquellos que detallan y particularizan las disposiciones del uso general en un predio concreto.

   Los usos específicos se clasifican en las siguientes categorías:

   - Uso principal: Es el uso específico permitido en la totalidad de una zona.

   - Uso complementario: Es aquel que contribuye al adecuado funcionamiento del uso principal, permitiéndose en aquellas áreas que se señale de forma específica.

   - Uso restringido: Es aquel que no es requerido para el adecuado funcionamiento del uso principal, pero que se permite bajo determinadas condiciones. Las restricciones se consignan en el Cuadro 2 de este Título.

   - Uso prohibido: Es aquel que no es compatible con el uso principal o complementario, y no es permitido en una determinada zona. Los usos

que no estén previstos como principales, complementarios o restringidos, se encuentran prohibidos.

ARTÍCULO INNUMERADO (57).- Se determinan las restricciones de uso en función de la compatibilidad entre las actividades asociadas, de acuerdo al cuadro 1.

Cuadro 1. Los códigos de usos y actividades de que se encuentran en el siguiente cuadro, están asociados a la clasificación establecida en los siguientes títulos: Título V "Reglamentación del Área Urbana y Rural del cantón Portoviejo" , Zonificación de usos del área de influencia del Parque la Rotonda; del Título VII "De las zonas de afectación en las áreas de influencia de los mercados y la determinación de las zonas planificadas para el comercio en el espacio público" y del Título Innumerado "De las zonas de afectación en las áreas de influencia de los centros comerciales".

USO RESTRINGIDO

Cuadro 1.

RESTRICCIONES
CZ-1: Comercio ocasional de productos de aprovisionamiento al por menor. Los locales que vendan productos de grandes dimensiones deberán funcionar como salas de exhibición. La entrega de estos productos deberá realizarse a través de bodegas ubicadas en las zonas determinadas para estos fines. En zonas con uso principal de vivienda, se restringirá en función de la concentración excesiva de este tipo de negocios, de la demanda real, alteración en el funcionamiento de las zonas residenciales, accesibilidad vehicular y disponibilidad de estacionamientos.
CZ-3: Servicios de transporte. Condicionado de acuerdo a la demanda real del servicio y al impacto en el tráfico vehicular. Su radio de servicio será de 500 metros. Se permitirá más de un uso de este tipo, en el radio establecido, únicamente si la demanda lo amerita.
CZ-6 Entretenimiento nocturno. Se condicionará el comercio de entretenimiento nocturno a las normas ambientales, sanitarias y contra incendios. Se permitirá su uso siempre que no genere conflicto con la vivienda por motivos de ruido, horarios de funcionamiento, entre otros impactos que se puedan presentar. El tamaño y capacidad del local deberá diseñarse en función de su ubicación, accesibilidad y disponibilidad de estacionamientos. Se aplicarán restricciones o prohibiciones en función de normativas nacionales de turismo o compatibilidad con equipamientos de salud, educación, bienestar social, entre otros que apliquen.

CZ-7. Centros comerciales y supermercados. Restricción por ser actividades que causan congestionamiento vehicular y que demandan estacionamientos. Se solucionarán las áreas de estacionamiento y accesibilidad, de acuerdo a lo requerido, en el interior del lote. Este tipo de comercio debe destinar un porcentaje del lote para espacio público y el verde urbano frente a la vía principal.
CZ-10. Comercio industrial liviano. Almacenes de pinturas, en áreas de alta densidad poblacional, y cercanas a equipamientos o servicios, deberán cumplir con un tamaño máximo construido de 30m2. Estos locales se destinarán exclusivamente a la venta al por menor al público; estará restringido el embodegamiento, y se prohíbe el envasado, enlatado o empaquetado. Deberán solucionar los procesos de carga y descarga en horarios preestablecidos por esta norma y en áreas de carga y descarga, definidas dentro del lote.
CZ-2: Servicios financieros. **CZ-4 Servicios profesionales o especializados.** **CZ-8. Alojamiento.** Restricción por ser actividades que causan congestionamiento vehicular y demandan estacionamientos. Se solucionarán las áreas de estacionamiento y accesibilidad de acuerdo a lo requerido, en el interior del lote. Este tipo de comercio debe destinar un porcentaje del lote para espacio público y el verde urbano frente a la vía principal.
CE-1. Comercio industrial pesado. Restringido por accesibilidad, y porque requieren zonas especiales de carga y descarga.
CE-2. Comercio de alto riesgo. Está condicionado por su impacto ambiental, deberá cumplir con los requisitos de la normativa nacional vigente para la regulación y control hidrocarburífero que normará: dimensiones de terreno, distancias mínimas de seguridad, ubicación, radios de uso, entre otros.
CE-5. Comercio de productos agropecuarios y agroquímicos. Para el Distrito 9, se restringirán las áreas de bodega, venta de animales de granja y venta de químicos. Su uso se limitará a la venta al por menor. Para otras zonas de la ciudad se evitará su ubicación en áreas densamente pobladas. Su emplazamiento estará sujeto a medidas de control ambiental, la normativa nacional INEN sobre requisitos para el almacenamiento y transporte de plaguicidas, y otras normativas nacionales o locales que apliquen para este tipo de usos.

IB-2. Establecimientos de servicios especializados. Restricción por ser actividades que generan impactos ambientales moderados que deben ser controlados mediante soluciones técnicas básicas. Las actividades deberán realizarse al interior de los predios, sin que éstas sean vistas desde la calle. No se permite el uso del espacio público, ni del retiro frontal para realizar las actividades relacionadas al negocio.
IM-1. De impacto controlado. Restricción por ser actividades que generan impactos ambientales moderados que deben ser controlados mediante soluciones técnicas básicas, las actividades deberán realizarse al interior de los predios, no se permite el uso del espacio público ni el retiro frontal de la edificación.
IM-2. Requieren control ambiental especial. Requieren un plan de manejo ambiental con medidas preventivas, correctivas y de control específicas.

PARÁGRAFO III
OCUPACIÓN DEL SUELO

ARTÍCULO INNUMERADO (58).- OCUPACIÓN DEL SUELO.- En la distribución del volumen edificable sobre el predio se consideraron los siguientes criterios: altura, dimensionamiento y localización de volúmenes, forma de edificación, retiros y otras determinaciones de tipo morfológicos
Concord.: *Artículo 24 de la LOOTUGS.*

Para la ciudad de Portoviejo, la ocupación del suelo permitirá generar barrios densos que mantengan la escala urbana de los poblados históricos y establecerá zonas en donde se permita crecer en mediana altura, de manera que se mantenga la escala humana y la proximidad entre el espacio privado y público. La ocupación del suelo se definirá en tres escalas: (i) la configuración de manzanas; (ii) la ocupación del lote, tipo de implantación, retiros, coeficientes de ocupación; y, (iii) parámetros para la edificación.

ARTÍCULO INNUMERADO (59).- OBJETIVOS.- La regulación de la ocupación del suelo tiene como objetivos:

- Mantener una ciudad compacta con zonas bien servidas de equipamientos e infraestructura que la soporten.

- Optimizar la utilización de los suelos aptos para urbanizar y preservar aquellos suelos con valor paisajístico, ecológico y agrícola.

- Evitar la expansión de la mancha urbana hacia zonas carentes de servicios básicos y equipamientos.

- Priorizar la ocupación de los vacíos existentes en áreas ya consolidadas, desalentando la dispersión de la ciudad.

- Aprovechar de manera eficiente la inversión pública en infraestructura y equipamientos.

- Potenciar la inversión social en barrios económicamente deprimidos, dotándolos de espacios públicos y culturales que promuevan el desarrollo de la expresión ciudadana.

- Proteger la escala de asentamientos históricos.

- Promover la diversidad social y la integración barrial, tanto en lo socioeconómico como en lo generacional.

- Conseguir conjuntos urbanos de mayor calidad, que conjuguen las dimensiones funcional, estética y natural para beneficio del espacio público de la ciudad.

- Garantizar, desde el espacio público, el acceso físico y/o visual hacia paisajes de valor cultural o natural.

- Garantizar que la ocupación de un predio respete los requerimientos de ventilación, exposición a la luz natural, y gestión de la escorrentía pluvial sin comprometer la salud ni el entorno.

ARTÍCULO INNUMERADO (60).- NUEVOS CONJUNTOS HABITACIONALES.- Al desarrollar nuevos conjuntos habitacionales, tanto el sector público como el inversionista privado priorizarán a las personas y al espacio público, y luego a las edificaciones que lo enmarcan. Los conjuntos habitacionales o urbanizaciones se sujetarán a los siguientes principios:

a. Fachadas activas: Deberán mantener, al menos el 30% de su perímetro colindante con calles o plazas como espacio comercial o de oficinas, creando lugares seguros y atractivos para el peatón en el retiro, generando vida pública durante el día y la noche. Se usará el portal y/o arbolado urbano, mejorando así la calidad estética del paisaje urbano.

b. Cerramiento: En los nuevos proyectos habitacionales, los muros perimetrales que no correspondan a fachadas vivas (70% del perímetro en contacto con la calle) podrán combinar cerramientos opacos con cerramientos transparentes. Los cerramientos opacos no podrán superar los 10 metros antes de ser alternados por un cerramiento transparente de similar longitud.

c. Respetarán las demás normas consignadas en esta ordenanza.

ARTÍCULO INNUMERADO (61).- OCUPACIÓN DEL LOTE.- A continuación se definen parámetros para la configuración y ocupación del lote, de manera que se asegure una adecuada ocupación que permita mantener espacio verde urbano privado, conservando elementos de la arquitectura tropical para la adaptación al clima sin interferir con los estilos arquitectónicos:

1. **Relación frente-fondo:**

A fin de que los lotes resultantes de la subdivisión del suelo guarden condiciones geométricas que posibiliten su óptimo aprovechamiento, éstos deberán mantener una relación frente-fondo definida en la tipología de lotes en esta norma. *Ver figura 17.*

2. **Retiros En barrios residenciales en transición a zonas comerciales:**

a) En los barrios cuyos sectores supere el 50% del uso comercial al uso residencial principal, cumplirá las siguientes condicionantes:
b) En el Plan de Uso y Gestión de Suelo, se establecerán polígonos, que regulen la edificabilidad y ocupación comercial en los retiros.
c) Se permite el uso del retiro frontal para servicios turísticos, recreativos, comerciales, gastronómicos;
d) Estarán totalmente abiertos e integrados al espacio público en las horas de funcionamiento;
e) Mantendrán el mismo nivel de la acera, excepto en los casos en los que se protege la función de este espacio público (p.ej. terraza de cafetería), pero siempre se garantizará el acceso universal al área de retiro frontal;
f) Se permitirá la construcción de obras mínimas y uso de mobiliario siempre que éstos sean desmontables y permitan mantener la transparencia del local comercial hacia la calle;
g) El uso de este retiro será permitido únicamente en planta baja;
h) No se permitirá usar el retiro frontal para estacionamiento de automotores;

i) Los lotes sobre ejes de comercio zonal y equipamientos, mantendrán el retiro frontal abierto, debiendo tratárselo como prolongación del espacio público y al mismo nivel de la acera, con accesibilidad para personas con capacidad y movilidad reducidas. Se dispondrán áreas de maniobra e ingreso y salida de vehículos, sin que esto ocasione conflictos con el tránsito peatonal. Se prohíbe el estacionamiento vehicular.
j) En lotes esquineros, el retiro posterior podrá funcionar como un pozo de luz que asegure iluminación y ventilación natural. *Ver figura 17.*

3. Coeficiente de ocupación del suelo (COS):

El coeficiente de ocupación del suelo será variable de acuerdo al tamaño del lote. Al menos el 50% del área no construida deberá conservarse como suelo permeable, área verde o huerto familiar.

4. Coeficiente de utilización del suelo (CUS):

El coeficiente de utilización se definirá en función de la tipología de lote, y podrá ser replanteado en planes parciales de sectores específicos de la ciudad de acuerdo a los requerimientos de los respectivos proyectos.

La terraza superior de las edificaciones será área útil. En éstas, el espacio máximo construido (30% de la terraza) se considerará en el cálculo de coeficiente de la utilización del suelo.

5. Consideraciones generales:

1) Todos los predios tendrán acceso al espacio público, es decir a una vía, parque o plaza.
2) Se permitirá la fusión de lotes para satisfacer requerimientos de salubridad (ventilación, iluminación natural, etc.), o cuando el tamaño del lote sea muy pequeño para la funcionalidad de los proyectos.
3) Los proyectos a partir de 1500m2 de construcción, respetarán además de los lineamientos establecidos en esta norma, los siguientes:

a) Albergar más de una función (comercial, residencial, cultural, financiera, etc; que sea complementaria a la actividad principal del proyecto y del uso del suelo vigente);
b) Todos sus espacios abiertos y accesibles de uso público;

c) El mantenimiento de los espacios abiertos de uso público correrá por cuenta del o los propietarios.

4) Se permitirán fraccionamientos de superficie mínima que estén sujetos a lo que determina el Art. (191), del Código Municipal del Cantón Portoviejo, Libro 2, Componente Territorial, Capítulo IV Normas de Desarrollo Urbano, sección I, De la División del Suelo.
5) Se permite la ocupación parcial de los retiros frontales a nivel de subsuelo. Para la construcción de sótanos deberán retirarse al menos 2 metros de la línea de fábrica para proteger la infraestructura pública.
6) En el caso de que un lote no cumpla con los mínimos establecidos (lote mínimo y/o frente mínimo), se permitirán proyectos en conjunto con el predio colindante, considerándose entonces a los dos como un solo lote.
7) Se permitirá edificaciones en lotes que tengan dimensiones menores a las mínimas establecidas, siempre que cumplan las siguientes condiciones:

a) Que el lote haya sido producto de divisiones anteriores a la vigencia de esta norma;
b) Que se presenten alternativas para el mejor aprovechamiento del suelo, que incluyan iluminación y ventilación natural; y,
c) Que no interfiera con la calidad de vida del vecindario, ni con la relación que mantienen las edificaciones con el espacio público.

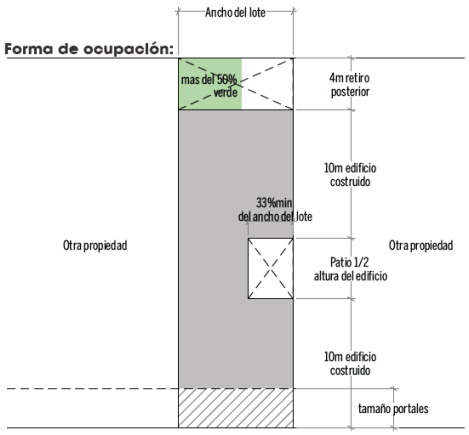


Figura 17.

PARÁGRAFO IV
NORMAS GENERALES DE LA EDIFICACIÓN

ARTÍCULO INNUMERADO (62).- DE LA EDIFICACIÓN.- Se establecen las siguientes reglas:

1. **Implantación de la edificación:**
   En zonas asignadas con más de un tipo de implantación, ésta será determinada en función del tipo de implantación dominante en la manzana o en el frente de la manzana donde está ubicado el lote. Se podrán dar los siguientes tipos:

   a) **Continua sobre línea de fábrica con portal:** Edificación adosada lateralmente, con retiro posterior y portal sobre línea de fábrica.

   b) **Continua con retiro frontal:** Edificación adosada lateralmente, con retiro frontal y posterior.

   c) **Pareada:** Edificación con retiros en tres colindantes: frontal, posterior y lateral. Se permite el adosamiento a uno de los laterales.

   d) **Aislada:** Edificación con retiros en todas las colindantes: frontal, posterior y en los dos laterales.

2. **Altura de la edificación:**

   a) La altura de la edificación está determinada por el número de pisos asignados en las zonas de cada distrito. La altura se contabiliza desde la planta baja hasta la superficie del entrepiso de la última planta, sin considerar la cubierta de terraza, ni antepechos, ni cuartos de máquinas o cubiertas de escalera.
   b) Aunque los edificios se construyan por fases, se regirán a planos estructurales que contemplen la altura y forma final del mismo.
   c) En lo posible, la altura de entrepisos de los edificios de la misma cuadra deberá ser uniforme por razones sísmicas y estéticas.
   d) Los edificios nuevos que se construyan al lado de edificios patrimoniales, mantendrán en el frente la misma altura del edificio patrimonial, pero podrán levantar pisos adicionales retranqueándose en terrazas, con retiro de al menos 2,5 metros en cada terraza. Alternativamente, edificios colindantes a edificios patrimoniales

también podrán elevarse sobre la altura del edificio patrimonial pero solo a partir de la tercera parte de la fachada frontal. *Ver Figura 18*.

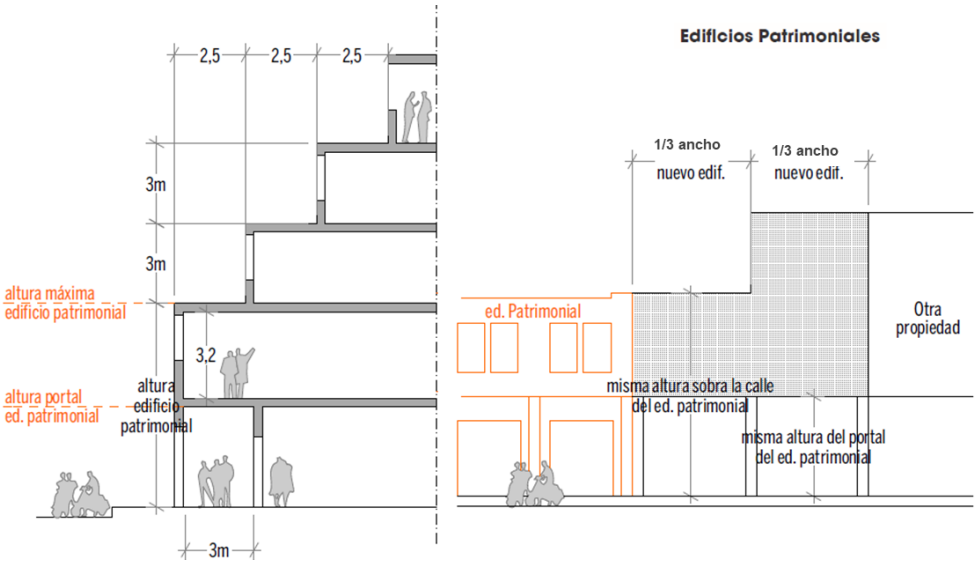


Figura 18.

e) En nuevas edificaciones del centro de la ciudad, la altura libre del portal será de 3,6 metros; la altura entre pisos será de 3,5 metros en el primer piso alto, y de 3 metros en los siguientes pisos; el tumbado de la cubierta de la terraza tendrá una altura mínima de 2,7 metros. *Ver firgura19.*

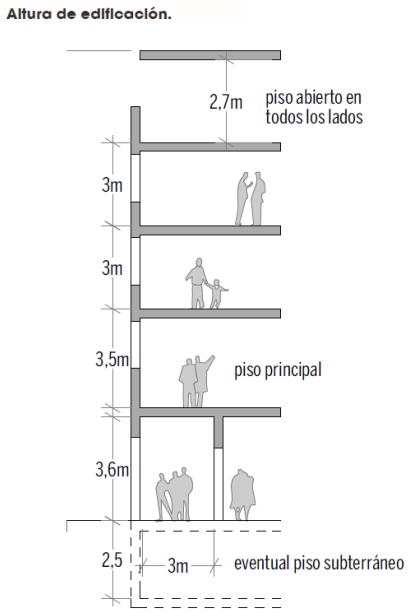


Figura 19.

f) Los nuevos edificios que se emplacen en manzanas consolidadas, mantendrán la uniformidad de los conjuntos urbanos, respetando la altura de la mayoría de los edificios dentro de la cuadra.

g) Los locales con usos diferentes a la vivienda, podrán tener una altura entre pisos mayor a la permitida, siempre que no sobrepase el doble de la misma, de acuerdo a las necesidades de espacio o instalaciones. Sin embargo, en zonas marcadas como edificaciones continuas con portales, los locales deben mantener las alturas determinadas para esta tipología de edificación. Para instalaciones industriales que requieran mayor flexibilidad en las alturas, se presentarán estudios que justifiquen este requerimiento.

3. Ventilación e iluminación:

- Edificios residenciales y oficinas:
  a) Los espacios comunes de los edificios como escaleras y corredores, así como también los espacios interiores de la edificación, como habitaciones, baños y cocina, tendrán ventilación e iluminación natural. Se preverán ventanas hacia el exterior que podrá ser frente a la calle, al retiro posterior, laterales o al patio interior del edificio. La superficie de las ventanas no será menor a la décima parte de la superficie del piso del cuarto. Las ventanas deberán poder abrirse para garantizar la ventilación del cuarto.
  b) Podrán exceptuarse espacios como corredores, bodegas y baños de hasta 6m2, en los que no exista ventana, pero se garantice la ventilación.
  c) Los baños que no cuenten con ventana deberán tener extractores de aire.
  d) Baños o bodegas con un área mayor a 6m2 tendrán una ventana cuya superficie tenga al menos la décima parte de la superficie del piso de dicho espacio.

- Locales Comerciales:
  a) En locales comerciales se determinará la iluminación y ventilación de acuerdo a las normas INEN correspondientes sobre iluminación natural de edificios, fábricas y talleres.

b) En los edificios destinados exclusivamente a locales comerciales no será obligatorio tener patios o pozos de luz, sin embargo deberán cumplir con el COS dispuesto para la zona.
c) En edificios que mantienen usos comerciales o de oficinas, se incentivará la incorporación de usos residenciales en los pisos superiores. En este caso se respetarán las reglas establecidas en esta ordenanza respecto a los patios o pozos de luz.
d) Las fachadas de los locales comerciales serán totalmente transparentes hacia el espacio público y respetarán el manual de normas técnicas de aplicación de señalética del GAD Portoviejo.

4. Patios interiores y pozos de luz:

a) Cuando la construcción del edificio alcance los 10 metros de profundidad, tendrá un patio o pozo de luz que asegure la correcta iluminación y ventilación del interior del edificio. El tamaño del patio será equivalente a la mitad de la altura máxima del edificio y el ancho mínimo será del 60% del ancho del lote. Se permitirá incorporar patios más pequeños en planta baja si los pisos superiores tienen retranqueo que permita iluminar la planta baja con un ángulo de al menos 25° respecto a la línea vertical. *Ver figura 20.*

b) En edificios esquineros el patio se desarrollará en la esquina interior, con el ancho y largo mínimos equivalentes a la mitad de la altura máxima del edificio, cumpliendo igualmente el 70% de COS. *Ver figura 20.*

c) Se prohíbe la construcción de volados que cubran los patios interiores o parte de ellos.

d) Los patios o pozos de luz no son obligatorios para edificios con uso comercial exclusivo.

e) Se favorecerá la unión de patios con los lotes vecinos (sobre todo en lotes pequeños), para mejorar la distribución de las escaleras, la ventilación e iluminación.

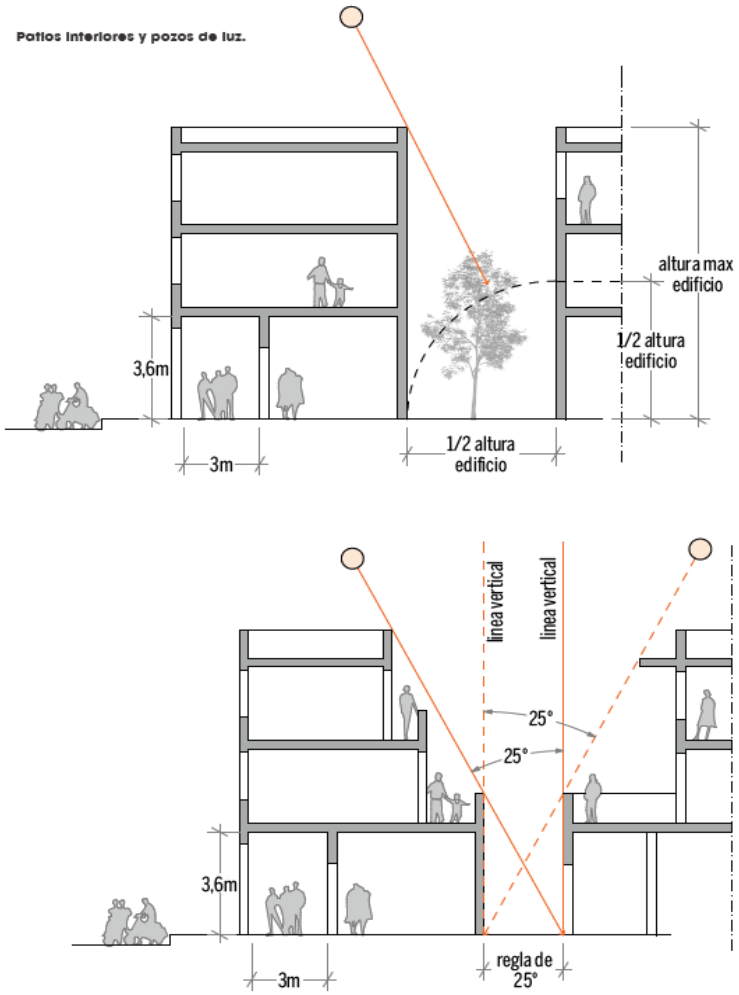


Figura 20.

5. Portales:

- Para las zonas asignadas con la tipología de edificación con portal, éste último será un área considerada como espacio público e integrado al mismo. No se permitirá la ubicación de ningún tipo de mobiliario u objeto que interrumpa el libre tránsito peatonal. *Ver figura 21.*

- En edificios esquineros se mantendrán portales en las dos fachadas.

- Para el centro de la ciudad, la altura del portal será de 3.6 metros de altura libre y 3 metros de profundidad. En casos en los que las edificaciones aledañas tengan alturas que difieran de lo establecido

en esta norma, la edificación nueva se ajustará al portal más alto, siempre que éste se encuentre en el rango de 3 a 4 metros, caso contrario se respetará los 3.6 metros exigidos. En situaciones en las que las dos edificaciones aledañas compartan la misma altura, la nueva edificación se ajustará a éstas siempre que se encuentre en el rango antes indicado, caso contrario, respetará los 3.6 metros exigidos. *Ver figura 21.*

- En zonas de edificaciones con portales en los núcleos urbanos menores, se aplicará el portal de 2,8 metros de altura libre y 3 metros de profundidad.

- Se permitirá la construcción de portales más profundos, cuando la actividad comercial lo requiera, y/o cuando se proponga la ocupación de parte del portal para servicios gastronómicos. En este caso, se garantizará una franja de circulación libre de 2 metros de ancho bajo el portal. Para edificios sobre línea de fábrica con portal, se permitirán balcones con frente a la calle y elementos menores generadores de sombra como toldos o chazas de hasta 1 metro de proyección sobre la calle. *Ver figura 21.*

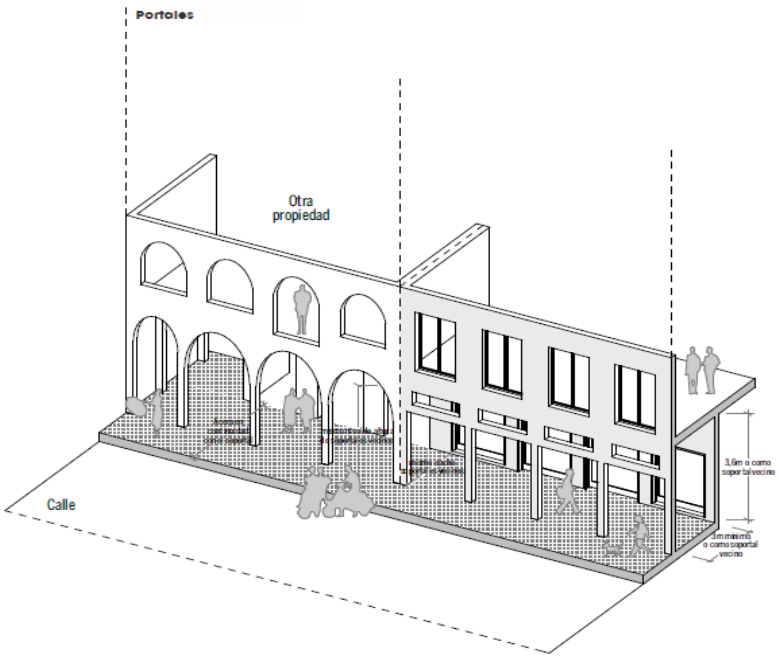


Figura 21.

6. **Terrazas:**

Las edificaciones podrán tener una terraza con cubierta, con diseño y acabados que no degraden la calidad edificada de la ciudad. La cubierta podrá abarcar la superficie total del piso, y deberá ser abierta en todos sus lados. No se permitirán volados fuera de la línea de fábrica, ni sobre el patio posterior o interior. Los espacios construidos no deberán superar el 30% de la superficie del último piso. A la terraza se le podrán asignar únicamente los siguientes usos: lugar de actividad social o recreativa, cuartos de apoyo, secado de ropa, e instalaciones de la edificación.

7. **Estacionamientos:**

Los edificios de vivienda multifamiliar, de oficinas, de comercio y equipamientos, deberán resolver el área de estacionamiento al interior del lote. En el caso de edificios con portales, el área de estacionamientos se podrá dar al interior del lote siempre que el frente supere los 12 metros, y que únicamente el 25% de la fachada de planta baja sea utilizado como área de ingreso. En ese caso, no se permitirán rampas dentro del área de portal, ni elementos que obstaculicen la movilidad peatonal.

8. **Cerramientos:**

- En lotes asignados a vivienda, los cerramientos frontales de las edificaciones serán transparentes en un 75% (mínimo) de su superficie.

- La aprobación de la altura de cerramientos buscará la unidad del conjunto urbano, por lo que se analizará el entorno en el que se emplaza la edificación, en cuyo caso se adoptará la altura dominante de la manzana o frente de manzana donde está ubicado el lote.

- Para cerramientos opacos existentes, se incentivará su evolución hacia cerramientos más transparentes, o la utilización de vegetación a manera de cercas vivas, que contribuyan a la mejora del entorno urbano.

9. **Fachadas:**

- Las fachadas laterales y posteriores de los edificios medianeros y esquineros que queden expuestas, guardarán relación con el ornato

de la ciudad, por lo tanto al menos deberán estar enlucidas o pintadas.

- En las fachadas se permitirá utilizar elementos menores generadores de sombra para ventanas como toldos o chazas.

ARTÍCULO INNUMERADO (63).- TIPOLOGÍA DE LOTES, EDIFICACIÓN Y RETIROS.- Se establecen 6 tipologías de lotes en función de áreas y frentes mínimos, que den flexibilidad al diseño de las edificaciones para vivienda, comercio, usos mixtos (vivienda + comercio), y equipamiento.

Esta tipología aplicará para aquellos lotes que se desarrollen individualmente.

a) Lotes tipo 1: Son lotes con un frente mínimo de 7 metros. Se aplicará la relación frente-fondo en intervalos desde 1/2,15 hasta 1/3. La altura máxima será de 2 pisos, más una terraza cubierta. El tipo de implantación puede ser continua sobre línea de fábrica con portales, o continua con retiro frontal. La densidad base es de 60 viviendas por hectárea aproximadamente, en un desarrollo que incluye vías, espacios públicos y verdes. Se permite la vivienda unifamiliar. Ver figura 22.

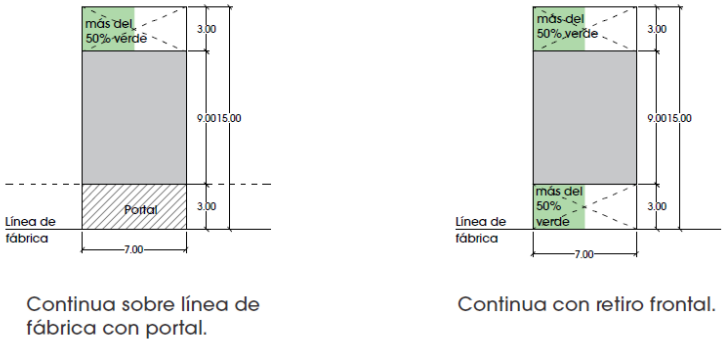


Figura 22.

b) Lotes tipo 2: Son lotes con frente mínimo de 8 metros. Se aplicará la relación frente-fondo en intervalos desde 1/2 hasta 1/3. El tipo de implantación puede ser continua sobre línea de fábrica con portales, continua con retiro frontal o pareada. La densidad base es de 40 viviendas por hectárea aproximadamente, en un desarrollo que incluye vías, espacios públicos y verdes. Se permite la vivienda unifamiliar. *Ver figura 23.*

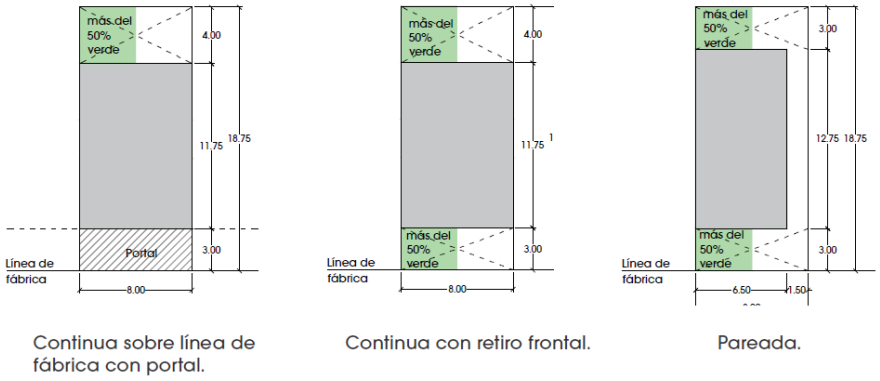


Figura 23.

c) **Lotes tipo 3:** Son lotes con un frente mínimo de 10 metros. Se aplicará la relación frente-fondo en intervalos desde 1/1,15 hasta 1/3. El tipo de implantación puede ser continua sobre línea de fábrica con portales, continua con retiro frontal, pareada o aislada. La densidad base es de 30 viviendas por hectárea aproximadamente. Se permite la vivienda multifamiliar y usos mixtos. *Ver figura 24.*

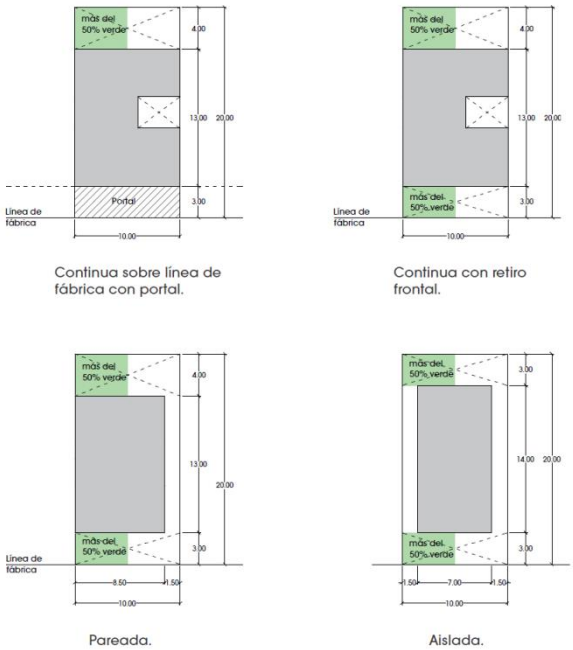


Figura 24.

d) **Lotes tipo 4:** Son lotes con un frente mínimo de 12 metros. Se aplicará la relación frente-fondo en intervalos desde 1/1,15 hasta 1/3. El tipo de

implantación puede ser continua sobre línea de fábrica con portales, continua con retiro frontal, pareada o aislada. La densidad base es de 20 viviendas por hectárea aproximadamente. Se permite la vivienda multifamiliar y usos mixtos. *Ver figura 25.*

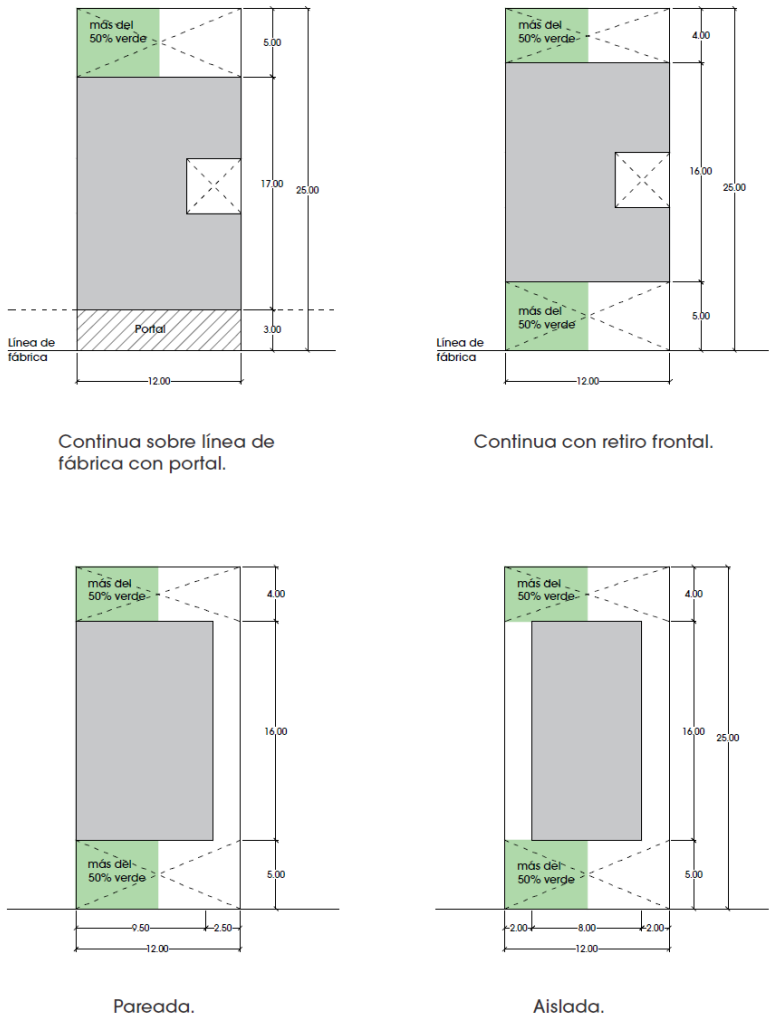


Figura 25.

e) **Lotes tipo 5:** Son lotes con un frente mínimo de 16 metros. Se aplicará la relación frente-fondo en intervalos desde 1/1,2 hasta 1/2. El tipo de implantación puede ser continua sobre línea de fábrica con portales, continua con retiro frontal, pareada o aislada. La densidad base es de 13 viviendas por hectárea aproximadamente, en un desarrollo que incluye vías, espacios públicos y verdes. Se permite la vivienda multifamiliar y usos mixtos. *Ver figura 26.*

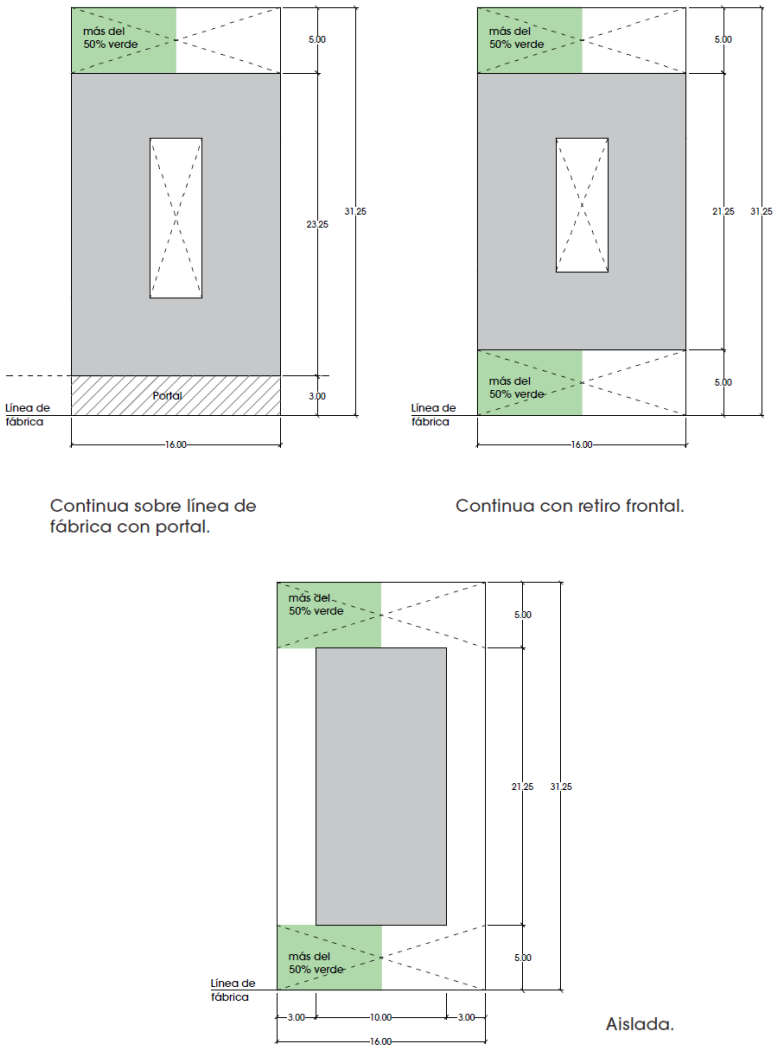


Figura 26.

f) **Lotes tipo 6:** Son lotes con un frente mínimo de 25 metros. Se aplicará la relación frente-fondo en intervalos desde 1/1,2 hasta 1/2. El tipo de implantación puede ser continua sobre línea de fábrica con portales, continua con retiro frontal, pareada o aislada. La densidad base es de 7 viviendas por hectárea aproximadamente, en un desarrollo que incluye vías, espacios públicos y verdes. Se permite la vivienda multifamiliar y usos mixtos. *Ver figura 27.*

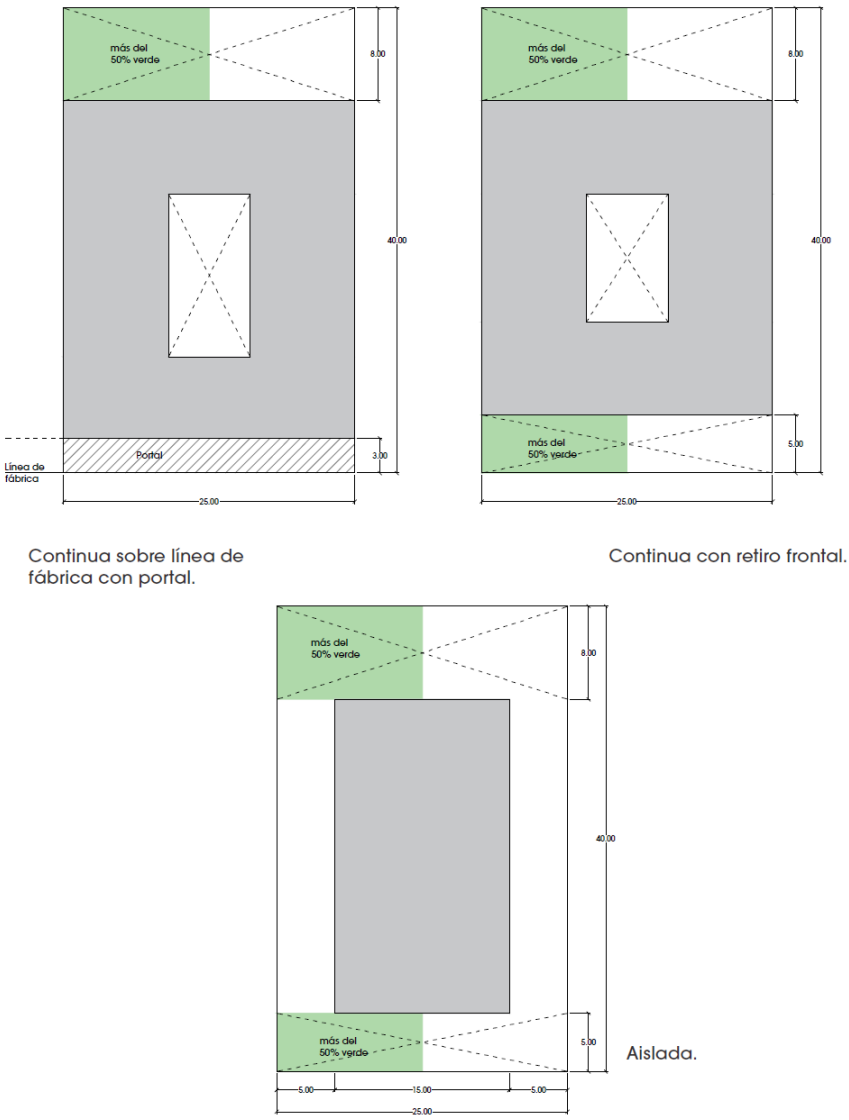

más del 50% verde
8.00
40.00
Portal
3.00
Línea de fábrica
25.00
Continua sobre línea de fábrica con portal.
más del 50% verde
8.00
40.00
más del 50% verde
5.00
25.00
Continua con retiro frontal.
más del 50% verde
8.00
40.00
más del 50% verde
5.00
5.00
15.00
5.00
25.00
Aislada.

Figura27.

ARTÍCULO INNUMERADO (64).- EDIFICABILIDAD EN ZONAS DE RIESGO.- Se establecen los siguientes parámetros:

a) Se permite la urbanización en suelos con pendientes desde el 0 al 12%; en pendientes del 12% al 25% se podrá construir siempre que se cuente con estudios detallados de geotecnia, que establezcan la capacidad de los suelos y la factibilidad para construir.

b) Sólo se podrá construir en las colinas cuando el riesgo sea mínimo o mitigado de acuerdo a:
   - Estudios geológicos y geotécnicos a detalle;
   - Estudios hidrológicos a detalle:
   - Estudio de vegetación;
   - Estudios paisajísticos a detalle;
   - Desarrollo de un plan de manejo integral del riesgo que acompañe el proyecto.

SECCION IV
SISTEMA DE CONECTIVIDAD VIAL

PARÁGRAFO I
CONECTIVIDAD URBANA

ARTÍCULO INNUMERADO (65).- LINEAMIENTOS.- La estructura vial de la ciudad de Portoviejo se desarrolla en función de la multimodalidad, con la finalidad de definir circuitos, tipología de vías e integración del verde urbano con los diferentes tipos de movilidad. Estará estructurada por los niveles de jerarquía primaria, segundaría y ejes de barrios, de los cuales se respetará su continuidad y conectividad.

Para efectos de aplicación de la presente ordenanza se considera, los lineamientos generales incorporados en la presente ordenanza correspondiente a la Jerarquía Vial, para lo cual se encuentran representados y graficados en **"PLANOS DE CONECTIVIDAD VIAL URBANA POR DISTRITOS Y SECCIONES DE VÍAS POR JERARQUÍA".**

ARTÍCULO INNUMERADO (66).- ESPECIFICACIONES PARA LA MOVILIDAD.- Se definen las siguientes:

a) **Tránsito vehicular general:** Todo el tráfico vehicular tendrá acceso sin restricción a la red vial primaria; no podrán acceder vehículos de carga pesada, ni vehículos que transportan desechos tóxicos o peligrosos en las vías secundarias; y, en la red de barrio además de que el acceso vehicular estará limitado por la velocidad, no podrán acceder los vehículos restringidos en las vías secundarias.

b) **Transporte público:** El transporte público ocupará un carril de circulación designado dentro del diseño de la red primaria y secundaria. Tendrá paradas con radios de cobertura calculados en función de la concentración de población y distancias.

   Se identificarán predios a lo largo de las rutas de transporte público con la finalidad de potenciar a las paradas de buses como espacios públicos, que ofrezcan lugares adecuados para esperar, confort climático, recreación y la posibilidad de brindar servicios como pequeños comercios.

c) **Ciclovías**: El sistema de conectividad incluirá ciclovías que conecten los principales equipamientos y servicios:

   1. Ciclovías unidireccionales: Tendrán dimensiones de 1,8 a 2 metros de ancho. Las ciclovías unidireccionales pueden estar protegidas del tráfico vehicular por un carril de estacionamiento o un parterre elevado. La vía podrá estar a nivel de la carretera, levantado completamente al nivel de la acera, o parcialmente levantado con un borde de montaje intermedio.
   2. Ciclovías Bidireccionales: tendrán dimensiones de 2,4 a 3,6 metros de ancho. Las ciclovías bidireccionales se podrán situar en un lado o en el centro de la calle. Las dos direcciones de la ciclovía estarán separadas por una línea discontinua pintada.

d) **Circulación peatonal:** En las zonas donde se exige le uso del portal, la red de vías peatonales estará conformada por corredores cubiertos por soportales de 3 metros de ancho, y en las demás zonas de la ciudad con veredas peatonales protegidas por árboles. Las vías peatonales, incluyendo los pasos cebra, y los ingresos a edificios públicos y privados de servicio público, garantizarán acceso universal.

PARAGRAFO II
JERARQUÍA VIAL

ARTÍCULO INNUMERADO (67).- SISTEMA DE CONECTIVIDAD.- La estructura vial de la ciudad de Portoviejo se desarrollará en función de la multimodalidad, con la finalidad de definir circuitos, tipología de vías e integración del verde urbano con los diferentes tipos de movilidad. Para el efecto, se aplicará lo dispuesto en la guía para el diseño de calles y en el mapa de calles aprobados por la administración municipal.

ARTÍCULO INNUMERADO (68).- JERARQUÍA VIAL.- Se buscará la permeabilidad tanto longitudinal como transversal en la ciudad, y se incorporará además del transporte privado, prioridades para el verde urbano, transporte público, ciclistas y peatones. Se establecerá una red urbana de carácter multimodal en tres niveles:

a) **Viario primario**: Asume la movilidad principal de ingreso a la ciudad y la conectividad entre zonas en todas las modalidades con prioridad para transporte motorizado.

b) **Viario secundario**: Para la conectividad entre sectores y barrios, con transporte multimodal.

c) **Red de barrio:** Asume la movilidad interna de los barrios con prioridad para el transporte no motorizado.

ARTÍCULO INNUMERADO (69).- VIARIO PRIMARIO.- Se clasifica en:

a) **Vías Expresas**: Destinadas al tránsito vehicular para recorridos largos y circulación rápida (40-90 km/h), con prioridad para el transporte motorizado público y privado. Dada su condición de enlace con vías nacionales están sujetas a un diseño vial en cada caso particular*. Ver lámina 004 Mapa de jerarquía vial de la ciudad de Portoviejo.*

b) **Vías Arteriales**: Vías de tráfico general interurbano, generalmente con dos carriles para circulación en velocidad media (40- 60 km/h), con prioridad para el transporte público y privado. *Ver lámina 004 Mapa de jerarquía vial de la ciudad de Portoviejo.*

c) Se aplicará lo dispuesto en la guía para el diseño de calles y en el mapa de calles aprobado**s** por la administración municipal.

ARTÍCULO INNUMERADO (70).- VIARIO SECUNDARIO.- Se clasifica de la siguiente manera:

- **Vías Colectoras**: Conectan las vías primarias con la red de barrios y permiten la conectividad entre las diferentes zonas y el centro de la ciudad, se recomienda que la velocidad máxima permitida sea 40 km/h que podrá ser modificada o establecida por la Autoridad de Tránsito Municipal respetando las características de multimodal de las vías con prioridad para el transporte público. *Ver lámina 004 Mapa de jerarquía vial de la ciudad de Portoviejo.*

ARTÍCULO INNUMERADO (71).- RED DE BARRIO.- Se clasifica de la siguiente manera:

a) **Eje de Barrio**: Destinadas al tránsito multimodal interior barrial de corta distancia y baja velocidad con prioridad para los no motorizados y el transporte público, los cruces peatonales se plantearan en plataforma continua con el nivel de la acera, se recomienda que la velocidad máxima permitida sea 30 km/h. La velocidad máxima permitida será la establecida por la Autoridad de Tránsito Municipal.

b) **Vías de Barrio**: Destinadas al tránsito multimodal interior barrial en coexistencia de corta distancia y baja velocidad, se recomienda que la velocidad máxima permitida sea 20 km/h. La velocidad máxima permitida será la establecida por la Autoridad de Tránsito Municipal.

c) **Vía compartida**: Destinada al uso compartido entre vehículos motorizados y no motorizados a baja velocidad con prioridad para el peatón, en plataforma única.

d) **Vía Peatonal**: Destinadas a facilitar las relaciones sociales, turísticas, comerciales y patrimoniales además de dar prioridad al tránsito peatonal se diseñaran en plataforma única y se controlara el acceso vehicular solo en condiciones excepcionales como emergencia o transporte de bienes.

e) **Escalinatas**: Comunican superficies en distintos niveles de la urbe a través de escalones; en caso de presentarse en laderas se preverá un canal que permita la escorrentía pluvial.

ARTÍCULO INNUMERADO (72).- Para efectos de la presente normativa, considérese el siguiente cuadro del diseño geométrico para la red vial urbana y los mapas de conectividad vial urbana:

Cuadro 2.

DISEÑO GEOMETRICO PARA LA RED VIAL URBANA DE PORTOVIEJO								
CLASIFICACIÓN	**SUB-CLASIFICACIÓN**	**FUNCIÓN**	**INTERVALOS**	**DERECHO DE VÍA**	**SECCION DE DISEÑO**	**PENDIENTE**	**VELOCIDAD**	**DISTANCIAS ENTRE INTERSECCIÓN**
VIARIO PRIMARIO	VIA EXPRESA	Destinadas al tránsito vehicular para recorridos largos y circulación rápida (40-90 km/h), con prioridad para el transporte motorizado público y privado.	1000-3000 m	29-35 m	Multimodal, prioridad para el transporte público, 4 ó más carriles de 3.50 m c/u con ciclo vía y uso restringido del estacionamiento.	Max 4%	60-90 Km/h	1000 m
	VIA ARTERIAL	Vías de trafico general interurbano, generalmente con dos carriles para circulación en velocidad media (40-60 km/h), con prioridad para el transporte público y privado.	500-1000m	15-30 m	Multimodal, 4 carriles, 3.50 m para transporte publico, 3.00 m para transporte privado con aceras de min. 2.40 m y ciclo vía.	Max 8%	40-60 Km/h	300-500 m

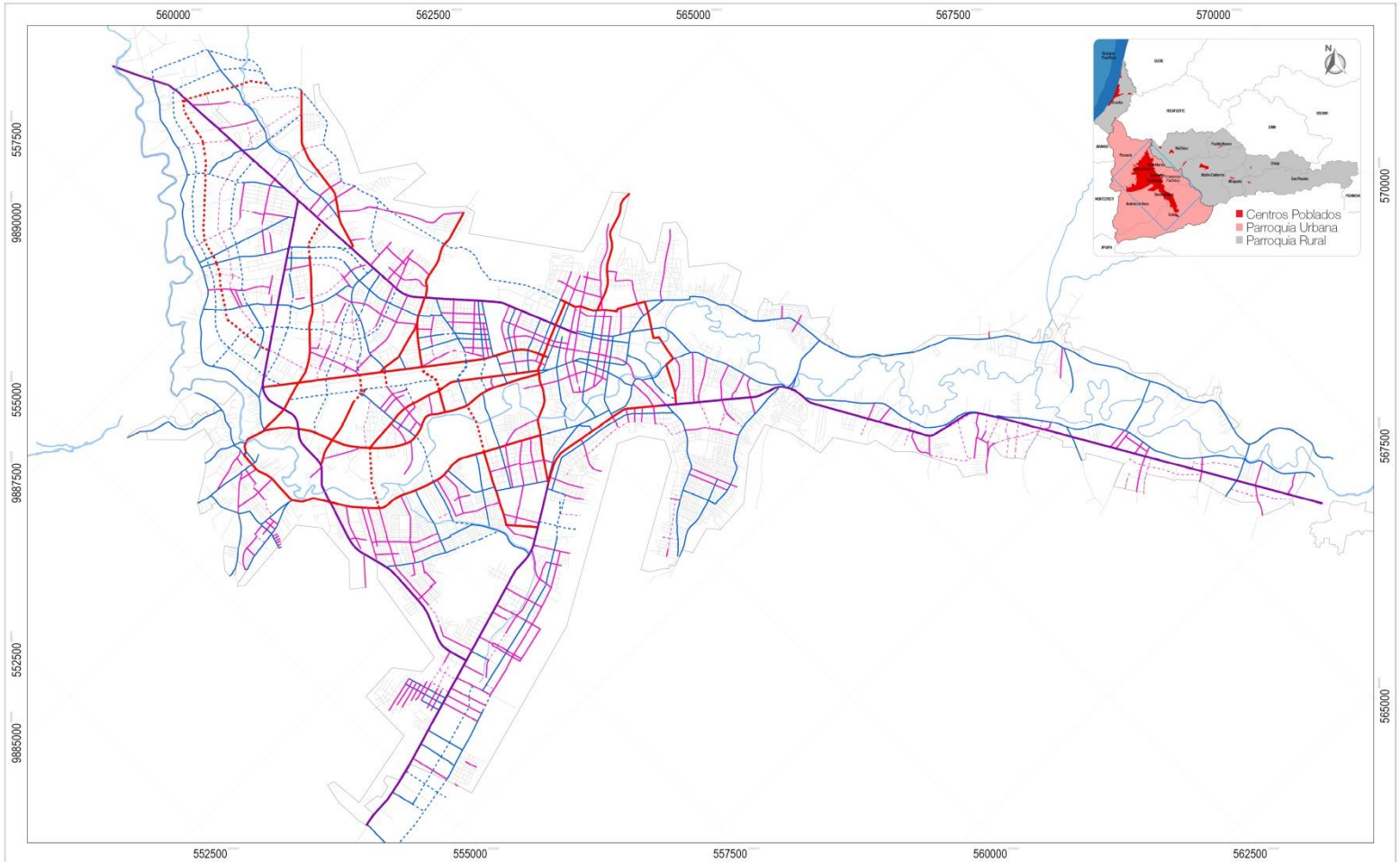
VIARIO SECUNDARIO	VIA COLECTORA	Conectan las vías primarias con la red de barrios y permiten la conectividad entre las diferentes zonas y el centro de la ciudad, multimodal con prioridad para el transporte público.	400-500m	12-25 m	Multimodal 2 ó más carriles, 3.50 para transporte publico, 2.80 para transporte privado, en casos donde la sección lo permita se usara ciclo vía.	Max 10%	30-40 km/h	100 m
VIARIO DE BARRIO	EJE DE BARRIO	Destinadas al tránsito multimodal interior barrial en coexistencia de corta distancia y baja velocidad con prioridad para los no motorizados y el transporte público.	80-100m	12-14 m	Multimodal, prioridad para el transporte no motorizado, dos carriles de 3.30 m para transporte publico, 3.00 para transporte privado permiten estacionamiento lateral. Aceras min. 2.00m y cruces peatonales a nivel de acera.	Max 12%	10-30 Km/h	Min. 50 m

	VIA DE BARRIO	Destinadas al tránsito multimodal interior barrial en coexistencia de corta distancia y baja velocidad con prioridad para los no motorizados, permiten el acceso a las zonas residenciales.	80-100	8-12 m	Multimodal, prioridad para el transporte no motorizado, dos carriles de 3.00 m para transporte privado, permite estacionamiento a uno de sus lados. Aceras min. 2.00m y cruces peatonales a nivel de acera.	Max 12%	10-20 Km/h	Min. 50 m
	VIA COMPARTIDA	Destinada al uso compartido entre vehículos motorizados y no motorizados en baja velocidad con prioridad para el peatón.	80-100	7-11 m	Plataforma única, permite circulación controlada de vehículos y estacionamiento; un carril 2,80 m para transporte privado.	Max 12%	10 Km	Min. 50 m

	VIA PEATONAL	Destinadas a facilitar las relaciones sociales, turísticas, comerciales y patrimoniales además de dar prioridad al tránsito peatonal se diseñaran en plataforma única y se controlara el acceso vehicular solo en condiciones excepcionales como emergencia o transporte de bienes.	50-80 m	1,5 - < 7m	Sección variable de acuerdo a función en la ciudad. Plataforma única.	Max. 12%	10 Km	Min. 50 m

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti



Leyenda

- LímiteUrbano

Jerarquía Vial
Subclasificación

- EJE DE BARRIO
- EJE DE BARRIO PROYECTADA
- VIA ARTERIAL
- VIA ARTERIAL PROYECTADA
- VIA COLECTORA
- VIA COLECTORA PROYECTADA
- VIA EXPRESA

N

0 0.5 1 2 3 4 Kilometers

Proyección Universal Tranversa de Mercater UTM
Elipsoide y Datum Horizontal Sistema
Geodésico Mundial
WGS84

PORTOVIEJO
SUBDIRECCIÓN CANTONAL DE PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

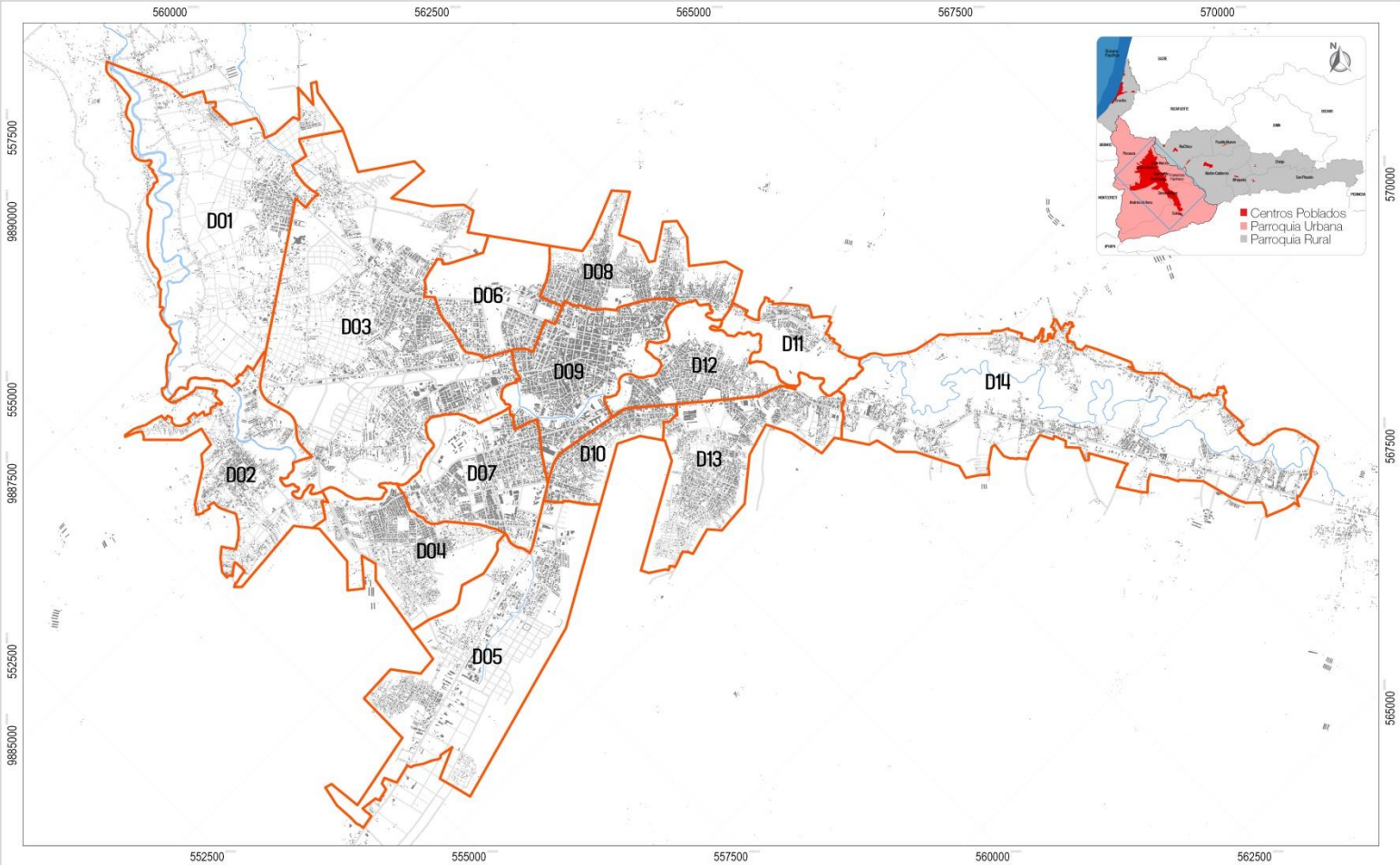
Contiene: **Mapa de Jerarquía Vial de la ciudad de Portoviejo**		
Área responsable: Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial		
Fecha: 04 / Diciembre / 2018	Elaborado por: Arq. Félix Jaime Vaca, MSc.	
Escala: Indicada en el dibujo	Revisado por: Geog. Lupe González González	
Lámina: 004	Aprobado por: Arq. Rosa María Fernández	

GAD Municipal del Cantón Portoviejo
Calle Olmedo s/n y Bolívar.
Portoviejo, Manabí, Ecuador.
(593) (5) 370 0250 / 370 0251 / 370 0309

www.portoviejo.gob.ec

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti



Leyenda

Distritos

N

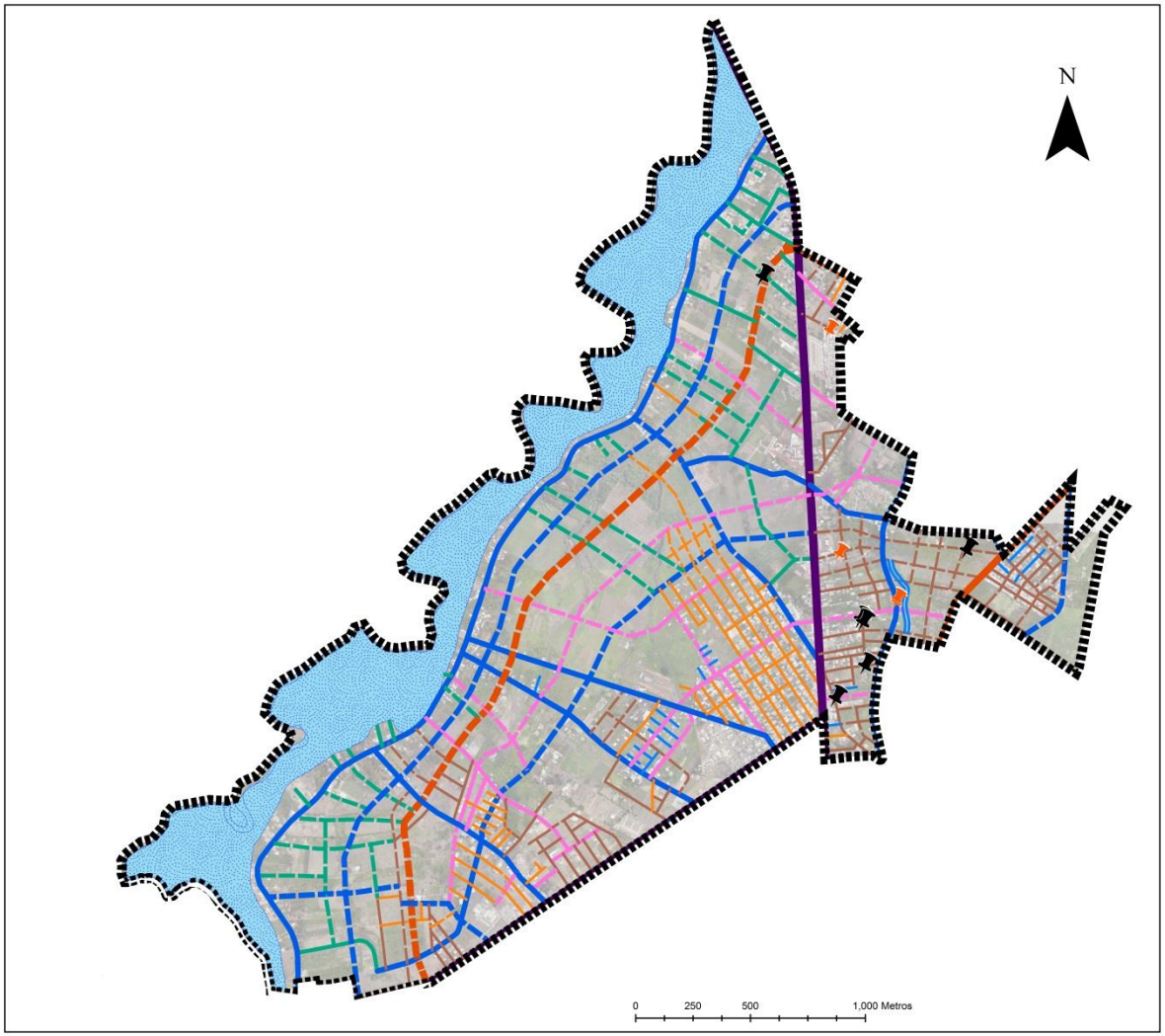
0 0.5 1 2 3 4 Kilometers

Proyección Universal Tranversa de Mercater UTM
Elipsoide y Datum Horizontal Sistema
Geodésico Mundial
WGS84

PORTOVIEJO SUBDIRECCIÓN CANTONAL DE PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL	Contiene: **Mapa de Distritos de la ciudad de Portoviejo**		
	Área responsable: Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial		
	Fecha: 04 / Diciembre / 2018	Elaborado por: Arq. Félix Jaime Vaca, MSc.	
	Escala: Indicada en el dibujo	Revisado por: Geog. Lupe González González	
	Lámina: 006	Aprobado por: Arq. Rosa María Fernández	

GAD Municipal del Cantón Portoviejo
Calle Olmedo s/n y Bolívar.
Portoviejo, Manabí, Ecuador.
(593) (5) 370 0250 / 370 0251 / 370 0309

www.portoviejo.gob.ec



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTON PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay, Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	DISTRITO 1
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero, Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González, Directora Urbanismo y SostenibilidadTerritorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:17,000	**Lámina:** 2/15

Ubicación del distrito:

Simbología:

LEYENDA
DISTRITO 1
LIMITE DISTRITAL
CONST. AFECTADAS
Casas afectadas catastradas
Casas afectadas no catastradas
RIESGO DE INUNDACION ALTA
RIESGO DE DESLIZAMIENTO ALTO

SUBCLASIFICACION
VIA EXPRESA
VIA ARTERIAL
VIA ARTERIAL PROYEC.
VIA COLECTORA
VIA COLECTORA PROYEC.
EJE DE BARRIO
EJE DE BARRIO PROYEC.
VIA DE BARRIO
VIA DE BARRIO PROYEC.
VIA COMPARTIDA
VIA COMPARTIDA PROYEC.
VIA AGRICOLA
VIA AGRICOLA PROYEC.
VIA PEATONAL
VIA VERDE
VIA BORDE

Descripción de la Propuesta:

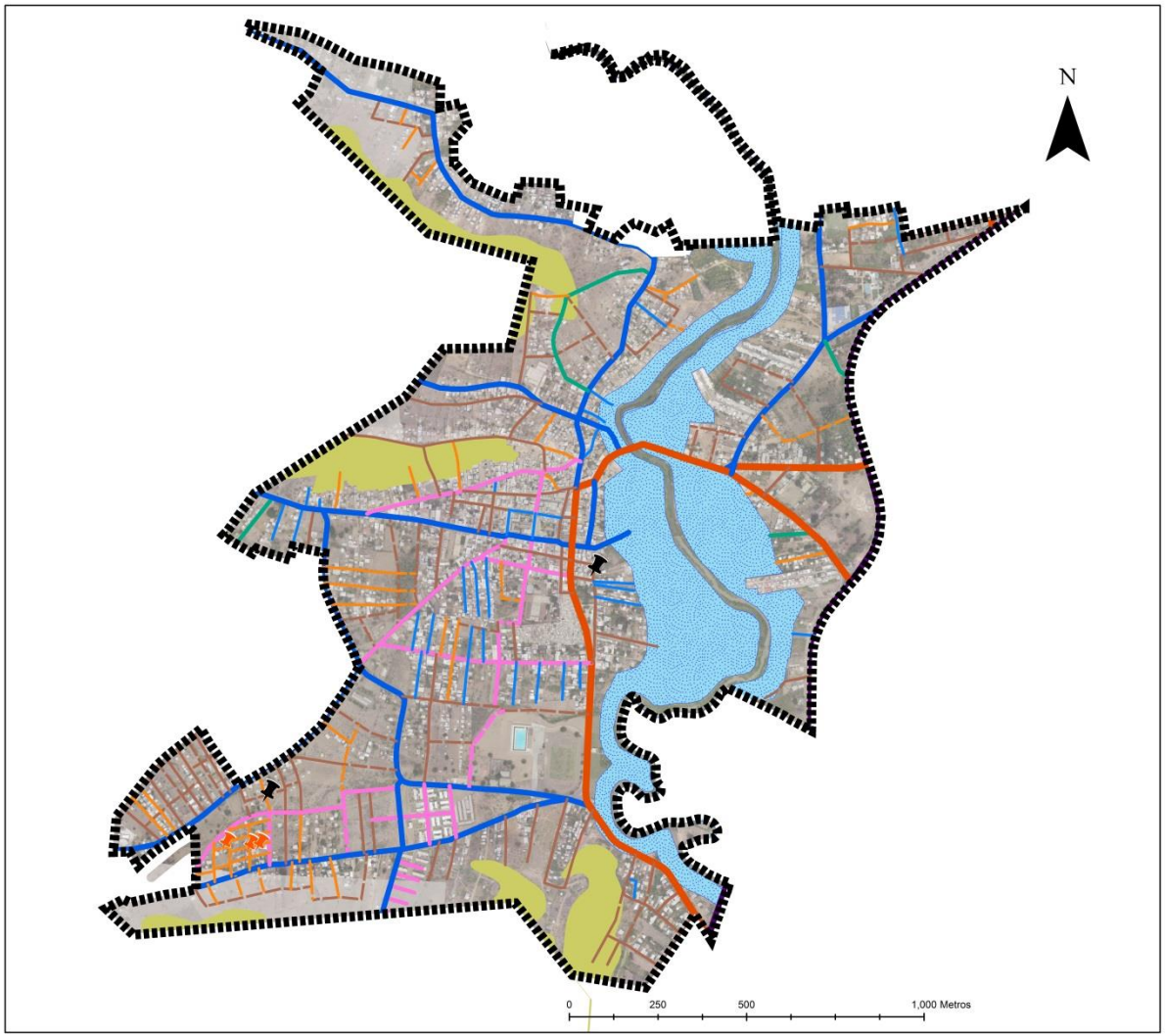
Jerarquía Vial:

a) Vía Primaria: Movilidad principal de ingreso a la ciudad y la conectividad entre zonas, se clasifican en Vías Expresas y Vías Arteriales.

b) Vía Secundaria: Conectividad entre sectores y barrios, con transporte multimodal, se clasifica en Vías Colectoras.

c) Red de Barrio: Movilidad interna de los barrios con prioridad para el transporte no motorizado, se clasifican en Eje de Barrio, Vías de Barrio, Vía compartida, Vía Peatonal y Escalinatas.

Nota: Se aplicará lo dispuesto en la guía para el diseño de calles y en el mapa de calles aprobados por la administración municipal.



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTON PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	DISTRITO 2
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanistica y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora Urbanismo y SostenibilidadTerritorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:11,000	**Lámina:** **3/15**

Ubicación del distrito:

Simbología:

LEYENDA
DISTRITO 2
LIMITE DISTRITAL
CONST. AFECTADAS
REGISTRO
Casas afectadas catastradas
Casas afectadas no catastradas
RIESGO DE INUNDACION ALTA
RIESGO DE DESLIZAMIENTO ALTO

SISTEMA VIAL
SUBCLASIFI
VIA EXPRESA
VIA ARTERIAL
VIA ARTERIAL PROYEC.
VIA COLECTORA
VIA COLECTORA PROYEC.
EJE DE BARRIO
EJE DE BARRIO PROYEC.
VIA DE BARRIO
VIA DE BARRIO PROYEC.
VIA COMPARTIDA
VIA COMPARTIDA PROYEC.
VIA AGRICOLA
VIA AGRICOLA PROYEC.
VIA PEATONAL
VIA VERDE

Descripción de la Propuesta:

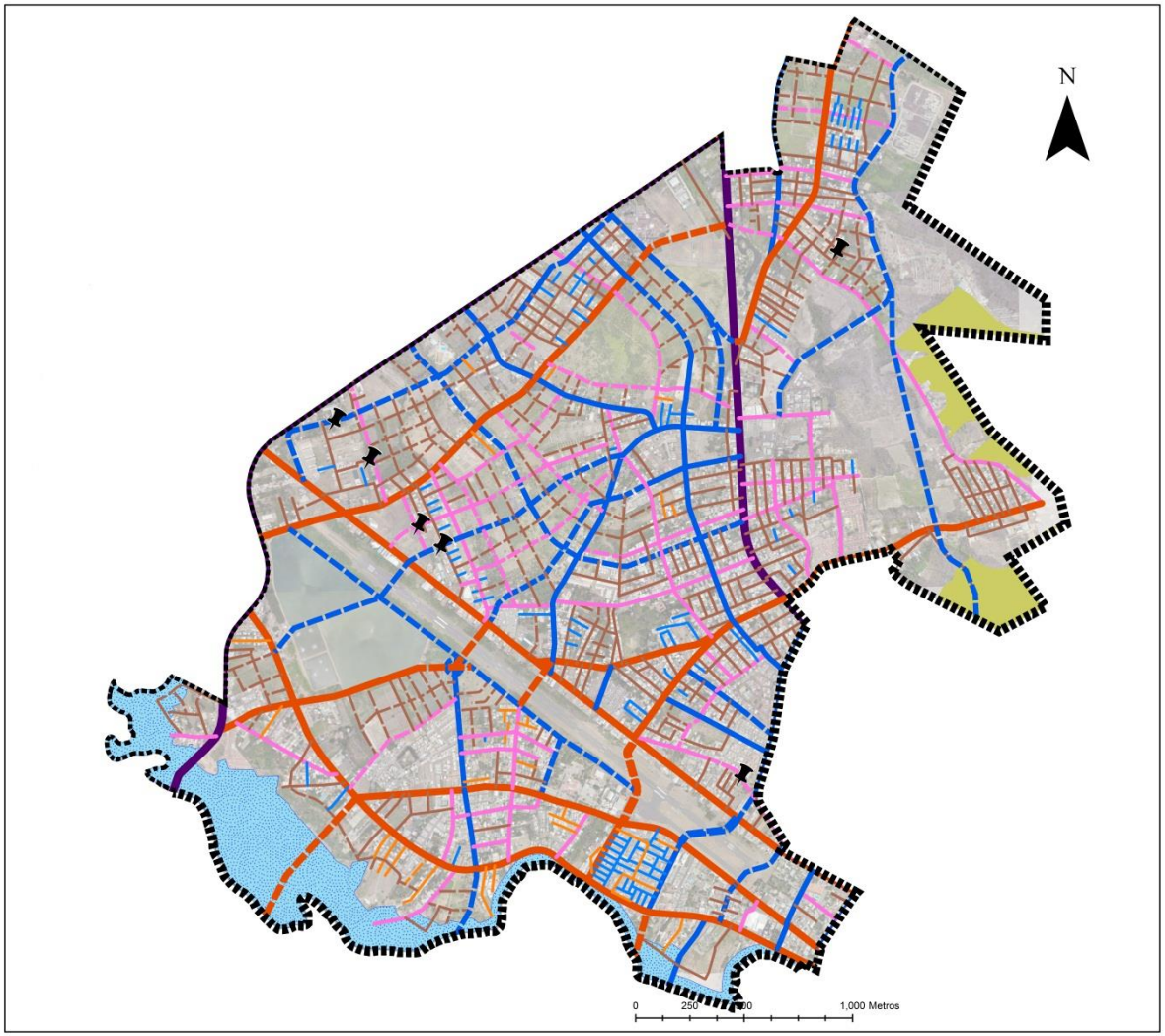
Jerarquía Vial:

a) Vía Primaria: Movilidad principal de ingreso a la ciudad y la conectividad entre zonas, se clasifican en Vías Expresas y Vías Arteriales.

b) Vía Secundaria: Conectividad entre sectores y barrios, con transporte multimodal, se clasifica en Vías Colectoras.

c) Red de Barrio: Movilidad interna de los barrios con prioridad para el transporte no motorizado, se clasifican en Eje de Barrio, Vías de Barrio, Vía compartida, Vía Peatonal y Escalinatas.

Nota: Se aplicará lo dispuesto en la guía para el diseño de calles y en el mapa de calles aprobados por la administración municipal.



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTON PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay, Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	DISTRITO 3
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero, Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González, Directora Urbanismo y SostenibilidadTerritorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:18,000	**Lámina:** 4/15

Ubicación del distrito:

Simbología:

LEYENDA

LIMITE DISTRITAL

CONST. AFECTADAS

Casas afectadas catastradas

Casas afectadas no catastradas

RIESGO DE INUNDACION ALTA
RIESGO DE DESLIZAMIENTO ALTO

SUBCLASIFICACION

- VIA EXPRESA
- VIA ARTERIAL
- VIA ARTERIAL PROYEC.
- VIA COLECTORA
- VIA COLECTORA PROYEC.
- EJE DE BARRIO
- EJE DE BARRIO PROYEC.
- VIA DE BARRIO
- VIA DE BARRIO PROYEC.
- VIA COMPARTIDA
- VIA COMPARTIDA PROYEC.
- VIA AGRICOLA
- VIA AGRICOLA PROYEC.
- VIA PEATONAL
- VIA VERDE
- VIA BORDE

Descripción de la Propuesta:

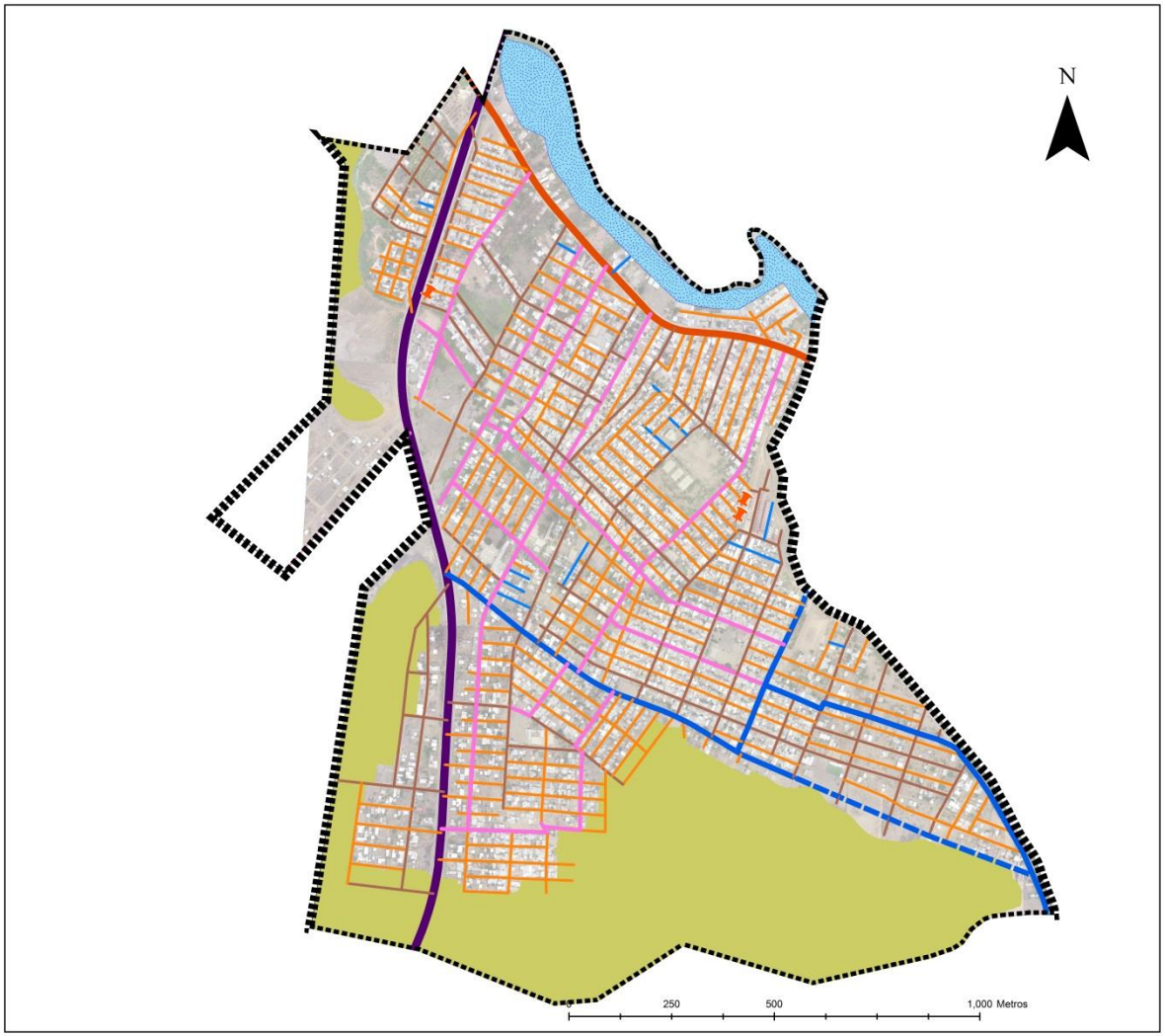
Jerarquía Vial:

a) Vía Primaria: Movilidad principal de ingreso a la ciudad y la conectividad entre zonas, se clasifican en Vías Expresas y Vías Arteriales.

b) Vía Secundaria: Conectividad entre sectores y barrios, con transporte multimodal, se clasifica en Vías Colectoras.

c) Red de Barrio: Movilidad interna de los barrios con prioridad para el transporte no motorizado, se clasifican en Eje de Barrio, Vías de Barrio, Vía compartida, Vía Peatonal y Escalinatas.

Nota: Se aplicará lo dispuesto en la guía para el diseño de calles y en el mapa de calles aprobados por la administración municipal.



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTON PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay, Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	DISTRITO 4
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero, Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González, Directora Urbanismo y SostenibilidadTerritorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:9,500	**Lámina:** 5/15

Ubicación del distrito:

Simbología:

LEYENDA

LIMITE DISTRITAL

CONST. AFECTADAS REGISTRO

Casas afectadas catastradas

Casas afectadas no catastradas

RIESGO DE INUNDACION ALTA
RIESGO DE DESLIZAMIENTO ALTO

SISTEMA VIAL SUBCLASIFI

- VIA EXPRESA
- VIA ARTERIAL
- VIA ARTERIAL PROYEC.
- VIA COLECTORA
- VIA COLECTORA PROYEC.
- EJE DE BARRIO
- EJE DE BARRIO PROYEC.
- VIA DE BARRIO
- VIA DE BARRIO PROYEC.
- VIA COMPARTIDA
- VIA COMPARTIDA PROYEC.
- VIA AGRICOLA
- VIA AGRICOLA PROYEC.
- VIA PEATONAL
- VIA VERDE

Descripción de la Propuesta:

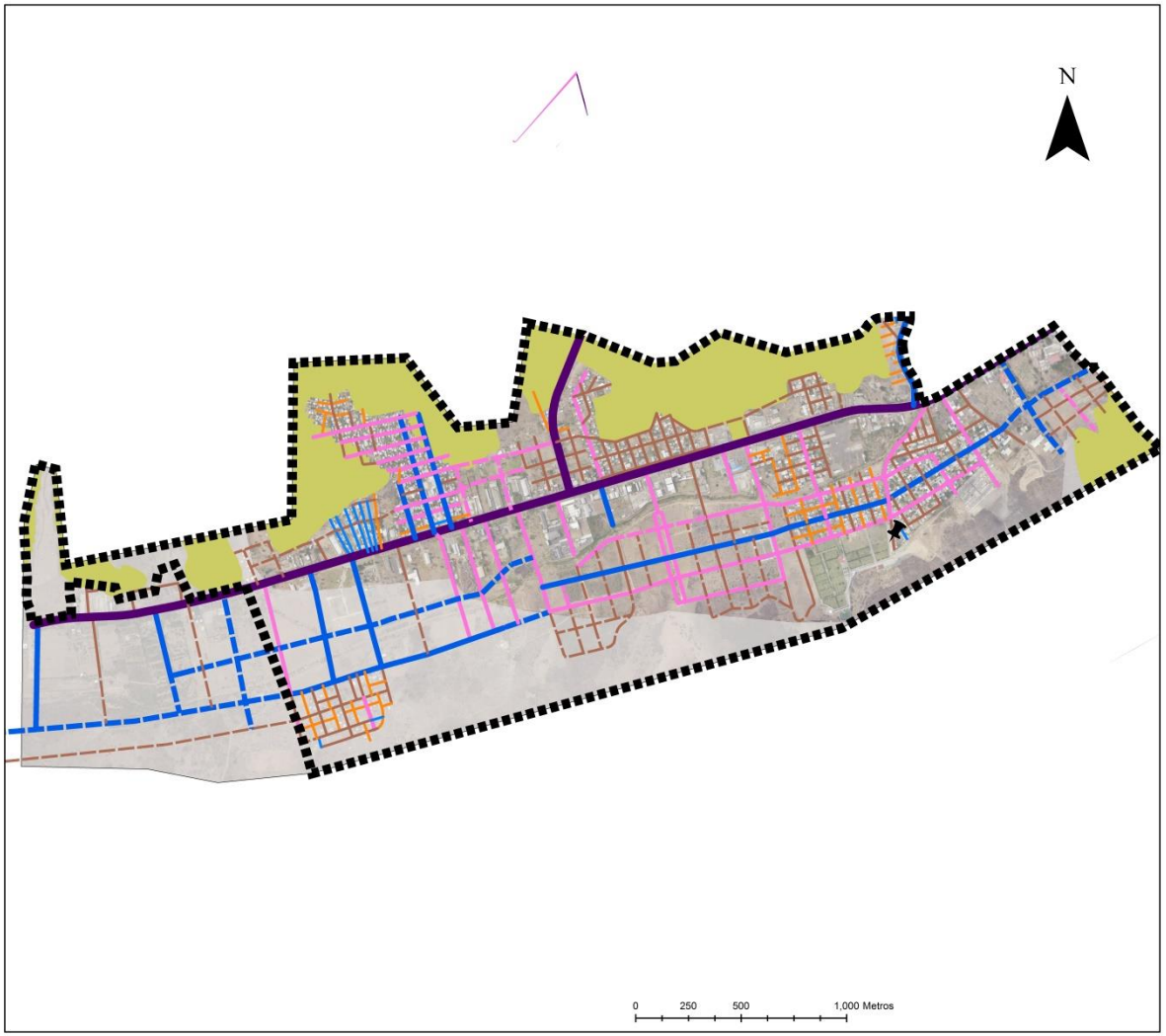
Jerarquía Vial:

a) Vía Primaria: Movilidad principal de ingreso a la ciudad y la conectividad entre zonas, se clasifican en Vías Expresas y Vías Arteriales.

b) Vía Secundaria: Conectividad entre sectores y barrios, con transporte multimodal, se clasifica en Vías Colectoras.

c) Red de Barrio: Movilidad interna de los barrios con prioridad para el transporte no motorizado, se clasifican en Eje de Barrio, Vías de Barrio, Vía compartida, Vía Peatonal y Escalinatas.

Nota: Se aplicará lo dispuesto en la guía para el diseño de calles y en el mapa de calles aprobados por la administración municipal.



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTON PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay, Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	DISTRITO 5
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero, Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González, Directora Urbanismo y SostenibilidadTerritorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:18,500	**Lámina:** 6/15

Ubicación del distrito:

Simbología:

LEYENDA
LIMITE DISTRITAL
CONST. AFECTADAS
Casas afectadas catastradas
Casas afectadas no catastradas
RIESGO DE INUNDACION ALTA
RIESGO DE DESLIZAMIENTO ALTO

SISTEMA VIAL SUBCLASIFI
VIA EXPRESA
VIA ARTERIAL
VIA ARTERIAL PROYEC.
VIA COLECTORA
VIA COLECTORA PROYEC.
EJE DE BARRIO
EJE DE BARRIO PROYEC.
VIA DE BARRIO
VIA DE BARRIO PROYEC.
VIA COMPARTIDA
VIA COMPARTIDA PROYEC.
VIA AGRICOLA
VIA AGRICOLA PROYEC.
VIA PEATONAL
VIA VERDE

Descripción de la Propuesta:

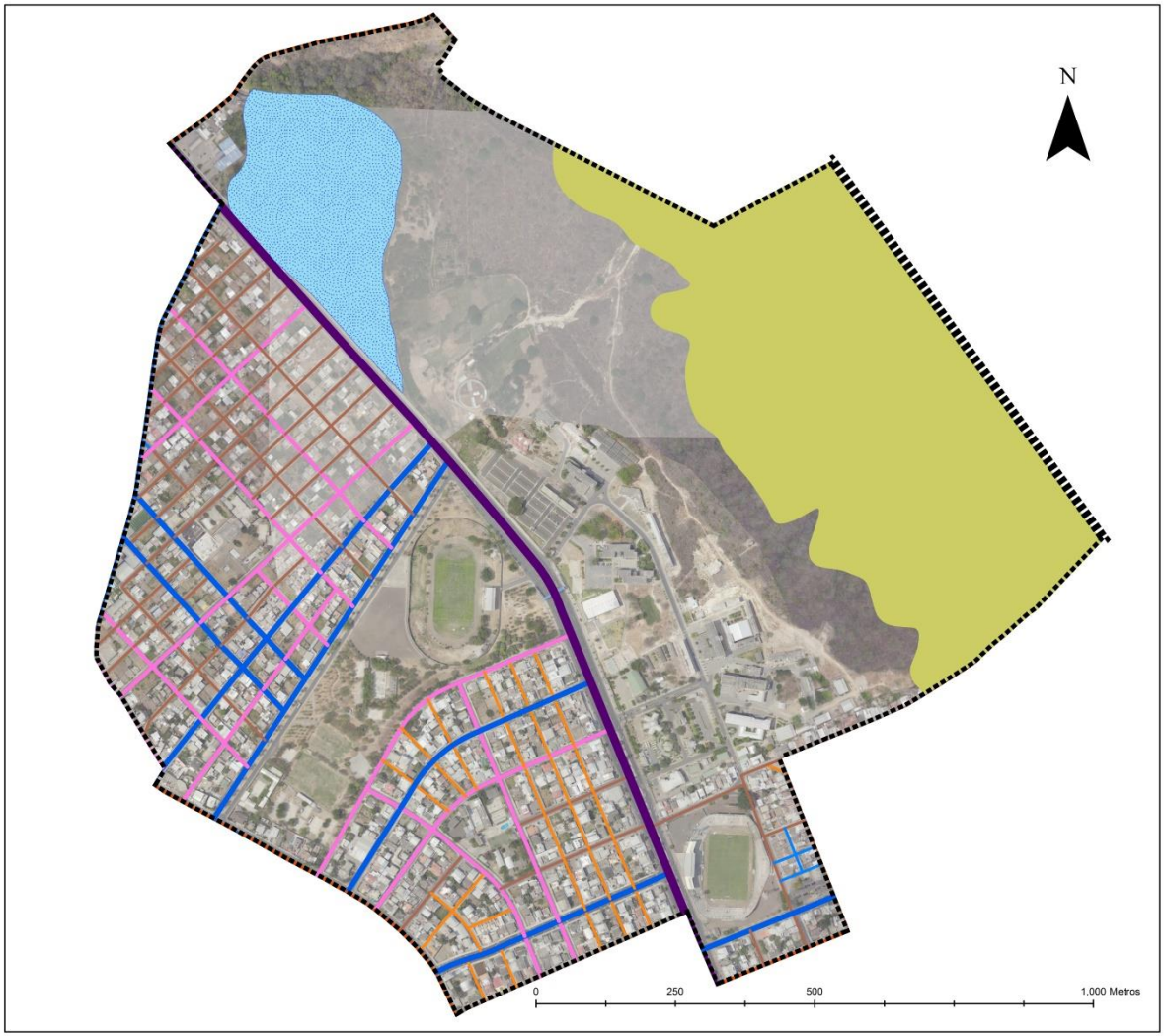
Jerarquía Vial:

a) Vía Primaria: Movilidad principal de ingreso a la ciudad y la conectividad entre zonas, se clasifican en Vías Expresas y Vías Arteriales.

b) Vía Secundaria: Conectividad entre sectores y barrios, con transporte multimodal, se clasifica en Vías Colectoras.

c) Red de Barrio: Movilidad interna de los barrios con prioridad para el transporte no motorizado, se clasifican en Eje de Barrio, Vías de Barrio, Vía compartida, Vía Peatonal y Escalinatas.

Nota: Se aplicará lo dispuesto en la guía para el diseño de calles y en el mapa de calles aprobados por la administración municipal.



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTON PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay, Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	DISTRITO 6
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero, Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González, Directora Urbanismo y SostenibilidadTerritorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:7,000	**Lámina:** 7/15

Ubicación del distrito:

Simbología:

LEYENDA

LIMITE DISTRITAL

CONST. AFECTADAS

REGISTRO

Casas afectadas catastradas

Casas afectadas no catastradas

RIESGO DE INUNDACION ALTA

RIESGO DE DESLIZAMIENTO ALTO

SISTEMA VIAL SUBCLASIFI

- VIA EXPRESA
- VIA ARTERIAL
- VIA ARTERIAL PROYEC.
- VIA COLECTORA
- VIA COLECTORA PROYEC.
- EJE DE BARRIO
- EJE DE BARRIO PROYEC.
- VIA DE BARRIO
- VIA DE BARRIO PROYEC.
- VIA COMPARTIDA
- VIA COMPARTIDA PROYEC.
- VIA AGRICOLA
- VIA AGRICOLA PROYEC.
- VIA PEATONAL
- VIA VERDE

Descripción de la Propuesta:

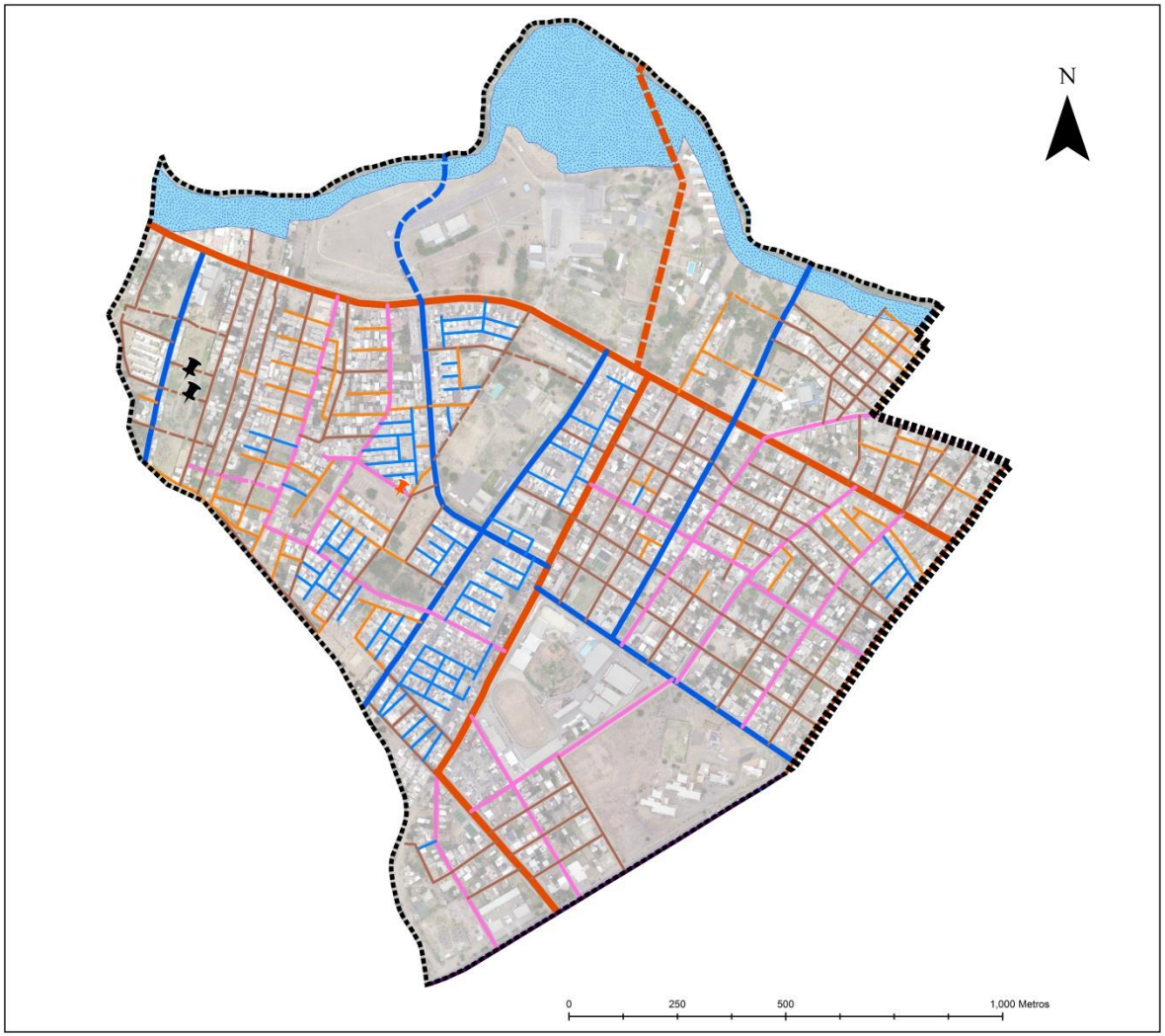
Jerarquía Vial:

a) Vía Primaria: Movilidad principal de ingreso a la ciudad y la conectividad entre zonas, se clasifican en Vías Expresas y Vías Arteriales.

b) Vía Secundaria: Conectividad entre sectores y barrios, con transporte multimodal, se clasifica en Vías Colectoras.

c) Red de Barrio: Movilidad interna de los barrios con prioridad para el transporte no motorizado, se clasifican en Eje de Barrio, Vías de Barrio, Vía compartida, Vía Peatonal y Escalinatas.

Nota: Se aplicará lo dispuesto en la guía para el diseño de calles y en el mapa de calles aprobados por la administración municipal.



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTON PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	DISTRITO 7
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora Urbanismo y SostenibilidadTerritorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:9,000	**Lámina:** **8/15**

Ubicación del distrito:

Simbología:

LEYENDA

LIMITE DISTRITAL

CONST. AFECTADAS REGISTRO

Casas afectadas catastradas

Casas afectadas no catastradas

RIESGO DE INUNDACION ALTA
RIESGO DE DESLIZAMIENTO ALTO

SISTEMA VIAL SUBCLASIFI

- VIA EXPRESA
- VIA ARTERIAL
- VIA ARTERIAL PROYEC.
- VIA COLECTORA
- VIA COLECTORA PROYEC.
- EJE DE BARRIO
- EJE DE BARRIO PROYEC.
- VIA DE BARRIO
- VIA DE BARRIO PROYEC.
- VIA COMPARTIDA
- VIA COMPARTIDA PROYEC.
- VIA AGRICOLA
- VIA AGRICOLA PROYEC.
- VIA PEATONAL
- VIA VERDE

Descripción de la Propuesta:

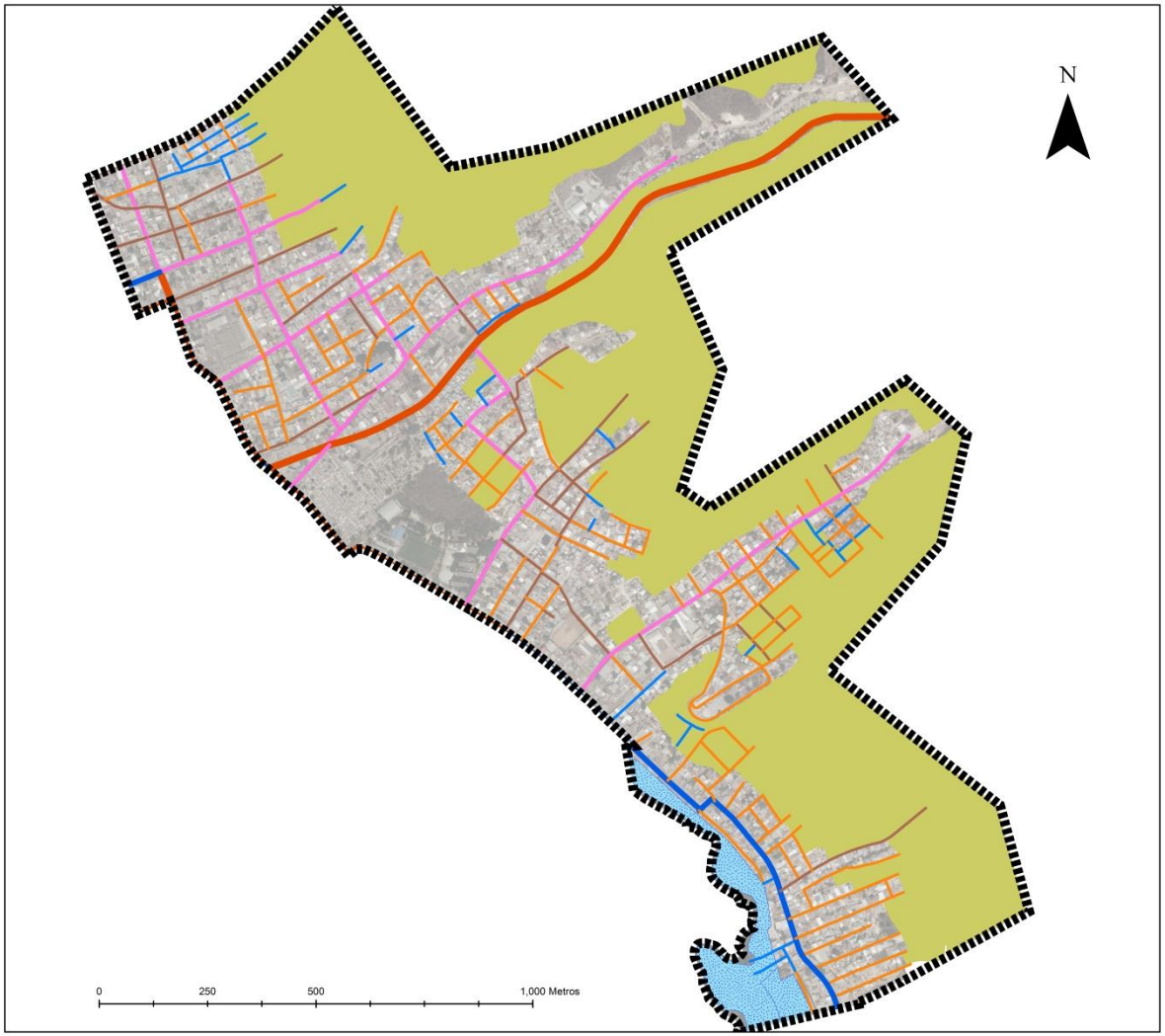
Jerarquía Vial:

a) Vía Primaria: Movilidad principal de ingreso a la ciudad y la conectividad entre zonas, se clasifican en Vías Expresas y Vías Arteriales.

b) Vía Secundaria: Conectividad entre sectores y barrios, con transporte multimodal, se clasifica en Vías Colectoras.

c) Red de Barrio: Movilidad interna de los barrios con prioridad para el transporte no motorizado, se clasifican en Eje de Barrio, Vías de Barrio, Vía compartida, Vía Peatonal y Escalinatas.

Nota: Se aplicará lo dispuesto en la guía para el diseño de calles y en el mapa de calles aprobados por la administración municipal.



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTON PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay, Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	DISTRITO 8
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero, Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González, Directora Urbanismo y SostenibilidadTerritorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:9,000	**Lámina:** 9/15

Ubicación del distrito:

Simbología:

LEYENDA

LIMITE DISTRITAL

CONST. AFECTADAS

REGISTRO

Casas afectadas catastradas

Casas afectadas no catastradas

RIESGO DE INUNDACION ALTA

RIESGO DE DESLIZAMIENTO ALTO

SISTEMA VIAL SUBCLASIFI

- VIA EXPRESA
- VIA ARTERIAL
- VIA ARTERIAL PROYEC.
- VIA COLECTORA
- VIA COLECTORA PROYEC.
- EJE DE BARRIO
- EJE DE BARRIO PROYEC.
- VIA DE BARRIO
- VIA DE BARRIO PROYEC.
- VIA COMPARTIDA
- VIA COMPARTIDA PROYEC.
- VIA AGRICOLA
- VIA AGRICOLA PROYEC.
- VIA PEATONAL
- VIA VERDE

Descripción de la Propuesta:

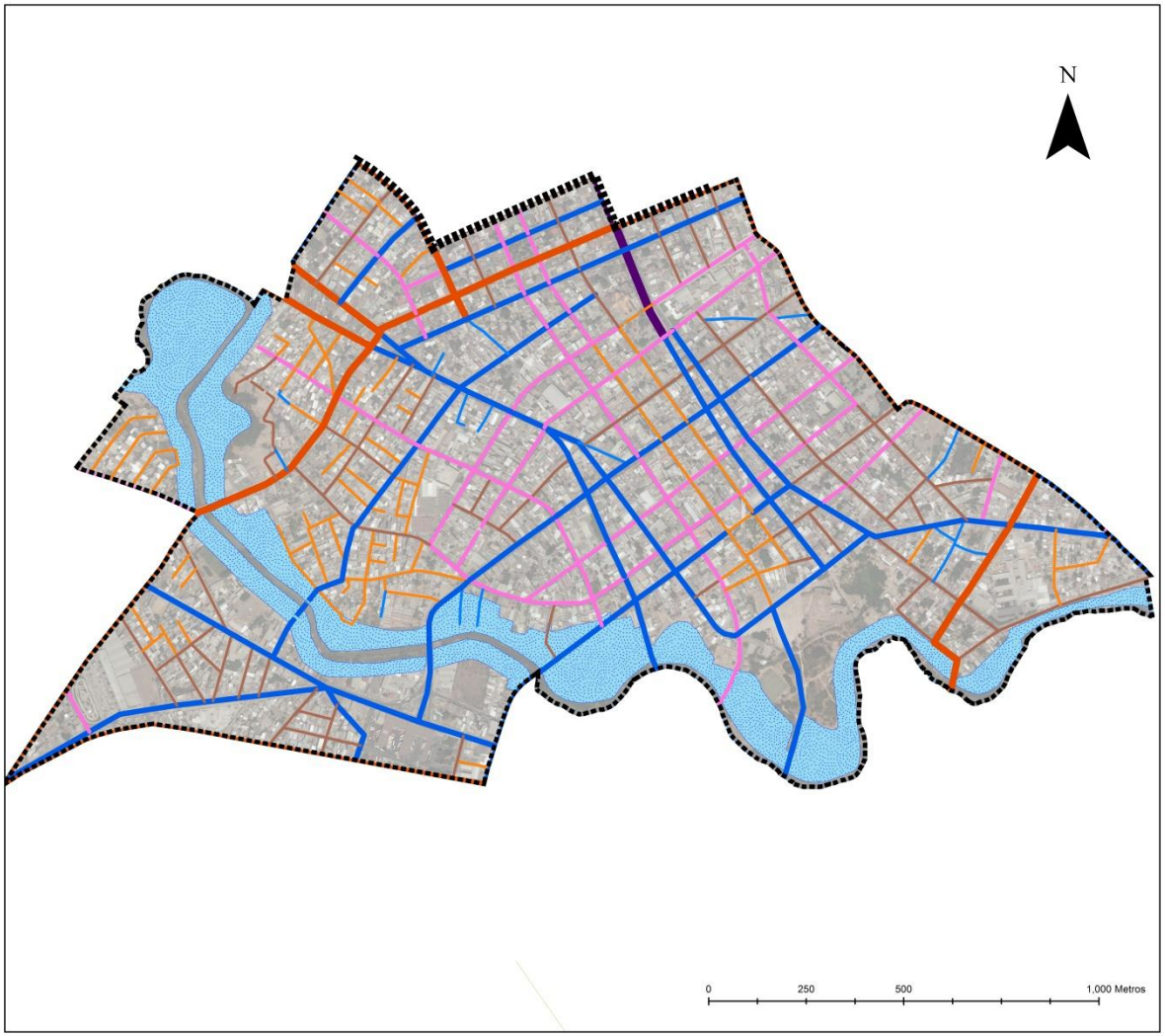
Jerarquía Vial:

a) Vía Primaria: Movilidad principal de ingreso a la ciudad y la conectividad entre zonas, se clasifican en Vías Expresas y Vías Arteriales.

b) Vía Secundaria: Conectividad entre sectores y barrios, con transporte multimodal, se clasifica en Vías Colectoras.

c) Red de Barrio: Movilidad interna de los barrios con prioridad para el transporte no motorizado, se clasifican en Eje de Barrio, Vías de Barrio, Vía compartida, Vía Peatonal y Escalinatas.

Nota: Se aplicará lo dispuesto en la guía para el diseño de calles y en el mapa de calles aprobados por la administración municipal.



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTON PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay, Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	DISTRITO 9
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero, Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González, Directora Urbanismo y SostenibilidadTerritorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:10,000	**Lámina:** 10/15

Ubicación del distrito:

Simbología:

LEYENDA

LIMITE DISTRITAL

CONST. AFECTADAS

REGISTRO

Casas afectadas catastradas

Casas afectadas no catastradas

RIESGO DE INUNDACION ALTA

RIESGO DE DESLIZAMIENTO ALTO

SISTEMA VIAL SUBCLASIFI

- VIA EXPRESA
- VIA ARTERIAL
- VIA ARTERIAL PROYEC.
- VIA COLECTORA
- VIA COLECTORA PROYEC.
- EJE DE BARRIO
- EJE DE BARRIO PROYEC.
- VIA DE BARRIO
- VIA DE BARRIO PROYEC.
- VIA COMPARTIDA
- VIA COMPARTIDA PROYEC.
- VIA AGRICOLA
- VIA AGRICOLA PROYEC.
- VIA PEATONAL
- VIA VERDE

Descripción de la Propuesta:

Jerarquía Vial:

a) Vía Primaria: Movilidad principal de ingreso a la ciudad y la conectividad entre zonas, se clasifican en Vías Expresas y Vías Arteriales.

b) Vía Secundaria: Conectividad entre sectores y barrios, con transporte multimodal, se clasifica en Vías Colectoras.

c) Red de Barrio: Movilidad interna de los barrios con prioridad para el transporte no motorizado, se clasifican en Eje de Barrio, Vías de Barrio, Vía compartida, Vía Peatonal y Escalinatas.

Nota: Se aplicará lo dispuesto en la guía para el diseño de calles y en el mapa de calles aprobados por la administración municipal.

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTON PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay, Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	DISTRITO 10
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero, Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González, Directora Urbanismo y SostenibilidadTerritorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:7,500	**Lámina:** 11/15

Ubicación del distrito:

Simbología:

LEYENDA

LIMITE DISTRITAL

CONST. AFECTADAS REGISTRO

Casas afectadas catastradas

Casas afectadas no catastradas

RIESGO DE INUNDACION ALTA
RIESGO DE DESLIZAMIENTO ALTO

SISTEMA VIAL SUBCLASIFI

- VIA EXPRESA
- VIA ARTERIAL
- VIA ARTERIAL PROYEC.
- VIA COLECTORA
- VIA COLECTORA PROYEC.
- EJE DE BARRIO
- EJE DE BARRIO PROYEC.
- VIA DE BARRIO
- VIA DE BARRIO PROYEC.
- VIA COMPARTIDA
- VIA COMPARTIDA PROYEC.
- VIA AGRICOLA
- VIA AGRICOLA PROYEC.
- VIA PEATONAL
- VIA VERDE

Descripción de la Propuesta:

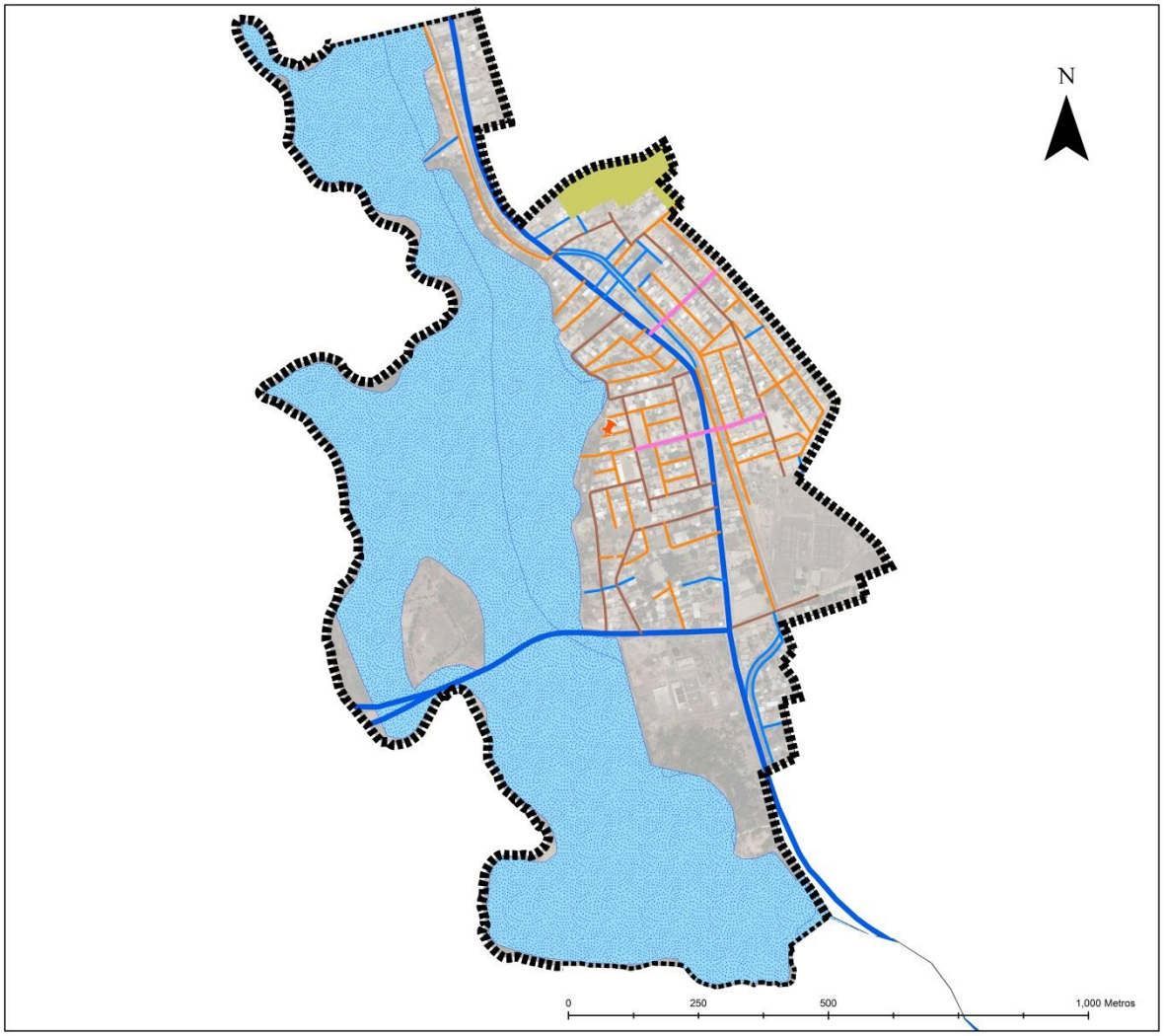
Jerarquía Vial:

a) Vía Primaria: Movilidad principal de ingreso a la ciudad y la conectividad entre zonas, se clasifican en Vías Expresas y Vías Arteriales.

b) Vía Secundaria: Conectividad entre sectores y barrios, con transporte multimodal, se clasifica en Vías Colectoras.

c) Red de Barrio: Movilidad interna de los barrios con prioridad para el transporte no motorizado, se clasifican en Eje de Barrio, Vías de Barrio, Vía compartida, Vía Peatonal y Escalinatas.

Nota: Se aplicará lo dispuesto en la guía para el diseño de calles y en el mapa de calles aprobados por la administración municipal.



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTON PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay, Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	DISTRITO 11
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero, Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González, Directora Urbanismo y SostenibilidadTerritorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:7,500	**Lámina:** 12/15

Ubicación del distrito:

Simbología:

LEYENDA

LIMITE DISTRITAL

CONST. AFECTADAS REGISTRO

Casas afectadas catastradas

Casas afectadas no catastradas

RIESGO DE INUNDACION ALTA

RIESGO DE DESLIZAMIENTO ALTO

SISTEMA VIAL SUBCLASIFI

- VIA EXPRESA
- VIA ARTERIAL
- VIA ARTERIAL PROYEC.
- VIA COLECTORA
- VIA COLECTORA PROYEC.
- EJE DE BARRIO
- EJE DE BARRIO PROYEC.
- VIA DE BARRIO
- VIA DE BARRIO PROYEC.
- VIA COMPARTIDA
- VIA COMPARTIDA PROYEC.
- VIA AGRICOLA
- VIA AGRICOLA PROYEC.
- VIA PEATONAL
- VIA VERDE

Descripción de la Propuesta:

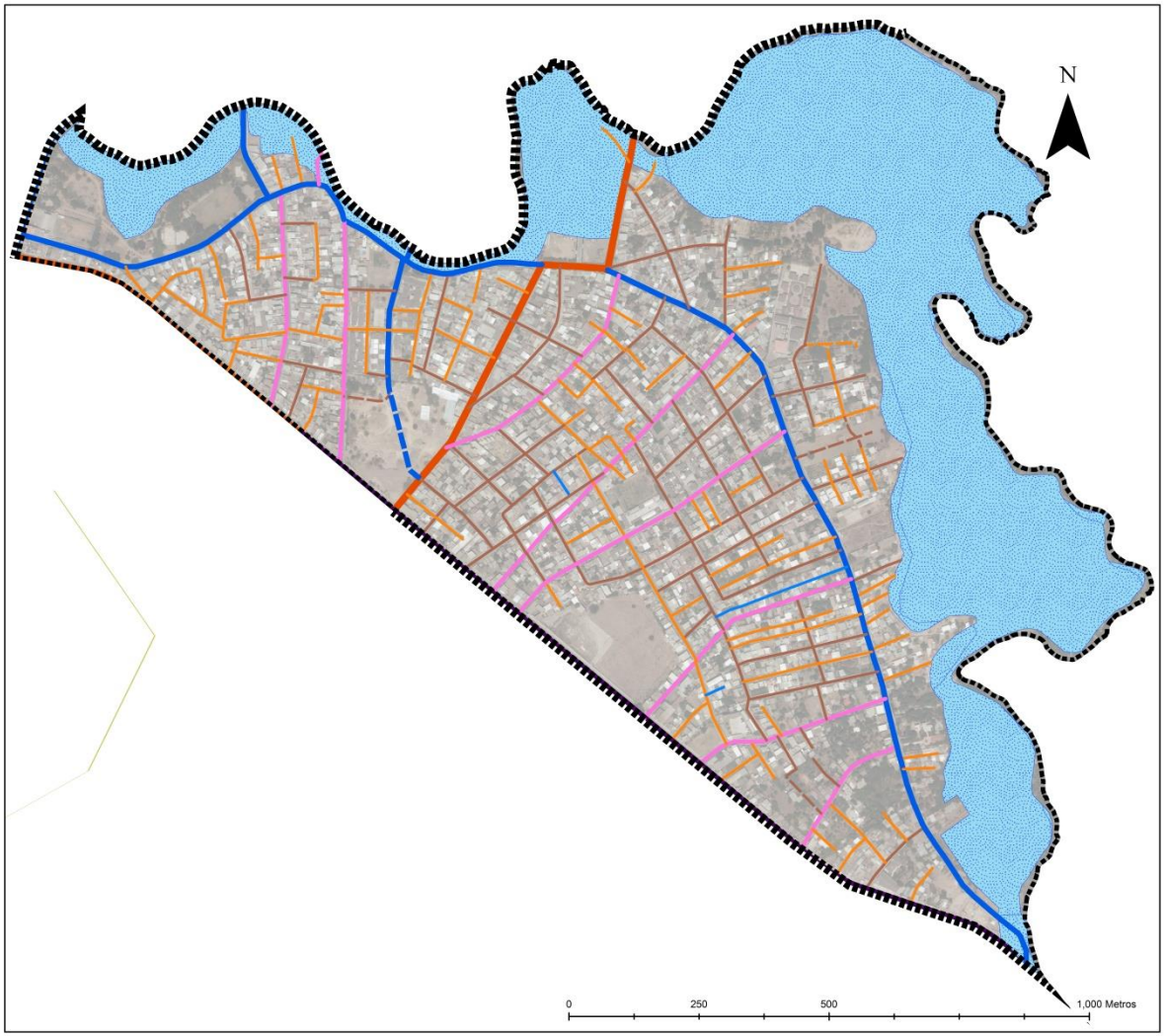
Jerarquía Vial:

a) Vía Primaria: Movilidad principal de ingreso a la ciudad y la conectividad entre zonas, se clasifican en Vías Expresas y Vías Arteriales.

b) Vía Secundaria: Conectividad entre sectores y barrios, con transporte multimodal, se clasifica en Vías Colectoras.

c) Red de Barrio: Movilidad interna de los barrios con prioridad para el transporte no motorizado, se clasifican en Eje de Barrio, Vías de Barrio, Vía compartida, Vía Peatonal y Escalinatas.

Nota: Se aplicará lo dispuesto en la guía para el diseño de calles y en el mapa de calles aprobados por la administración municipal.



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTON PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay, Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	DISTRITO 12
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero, Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González, Directora Urbanismo y SostenibilidadTerritorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:7,500	**Lámina:** 13/15

Ubicación del distrito:

Simbología:

LEYENDA

LIMITE DISTRITAL

CONST. AFECTADAS

REGISTRO

Casas afectadas catastradas

Casas afectadas no catastradas

RIESGO DE INUNDACION ALTA

RIESGO DE DESLIZAMIENTO ALTO

SISTEMA VIAL

SUBCLASIFI

- VIA EXPRESA
- VIA ARTERIAL
- VIA ARTERIAL PROYEC.
- VIA COLECTORA
- VIA COLECTORA PROYEC.
- EJE DE BARRIO
- EJE DE BARRIO PROYEC.
- VIA DE BARRIO
- VIA DE BARRIO PROYEC.
- VIA COMPARTIDA
- VIA COMPARTIDA PROYEC.
- VIA AGRICOLA
- VIA AGRICOLA PROYEC.
- VIA PEATONAL
- VIA VERDE

Descripción de la Propuesta:

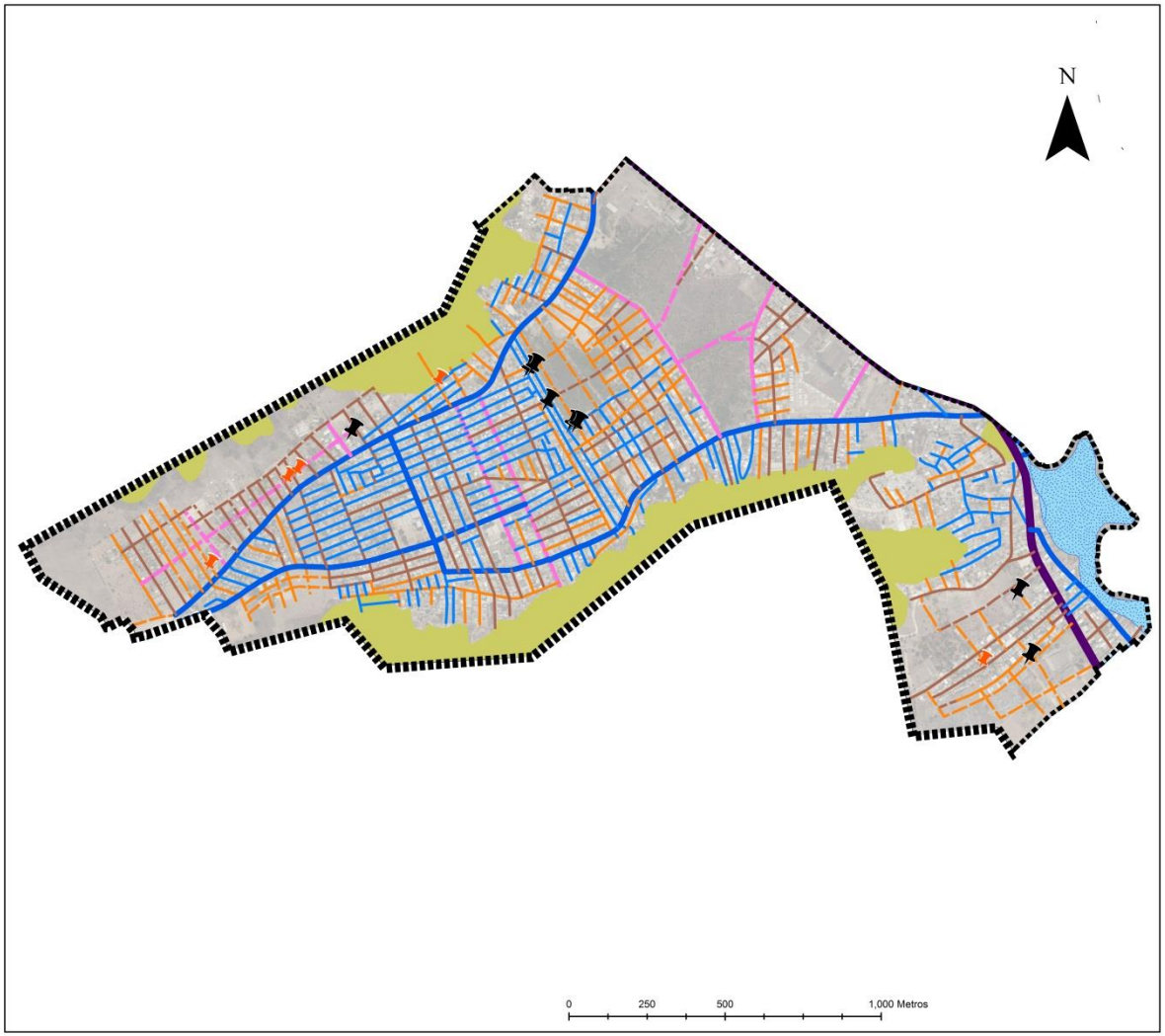
Jerarquía Vial:

a) Vía Primaria: Movilidad principal de ingreso a la ciudad y la conectividad entre zonas, se clasifican en Vías Expresas y Vías Arteriales.

b) Vía Secundaria: Conectividad entre sectores y barrios, con transporte multimodal, se clasifica en Vías Colectoras.

c) Red de Barrio: Movilidad interna de los barrios con prioridad para el transporte no motorizado, se clasifican en Eje de Barrio, Vías de Barrio, Vía compartida, Vía Peatonal y Escalinatas.

Nota: Se aplicará lo dispuesto en la guía para el diseño de calles y en el mapa de calles aprobados por la administración municipal.



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTON PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay, Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	DISTRITO 13
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero, Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González, Directora Urbanismo y SostenibilidadTerritorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:12,500	**Lámina:** 14/15

Ubicación del distrito:

Simbología:

LEYENDA

LIMITE DISTRITAL

CONST. AFECTADAS REGISTRO

Casas afectadas catastradas

Casas afectadas no catastradas

RIESGO DE INUNDACION ALTA

RIESGO DE DESLIZAMIENTO ALTO

SISTEMA VIAL SUBCLASIFI

- VIA EXPRESA
- VIA ARTERIAL
- VIA ARTERIAL PROYEC.
- VIA COLECTORA
- VIA COLECTORA PROYEC.
- EJE DE BARRIO
- EJE DE BARRIO PROYEC.
- VIA DE BARRIO
- VIA DE BARRIO PROYEC.
- VIA COMPARTIDA
- VIA COMPARTIDA PROYEC.
- VIA AGRICOLA
- VIA AGRICOLA PROYEC.
- VIA PEATONAL
- VIA VERDE

Descripción de la Propuesta:

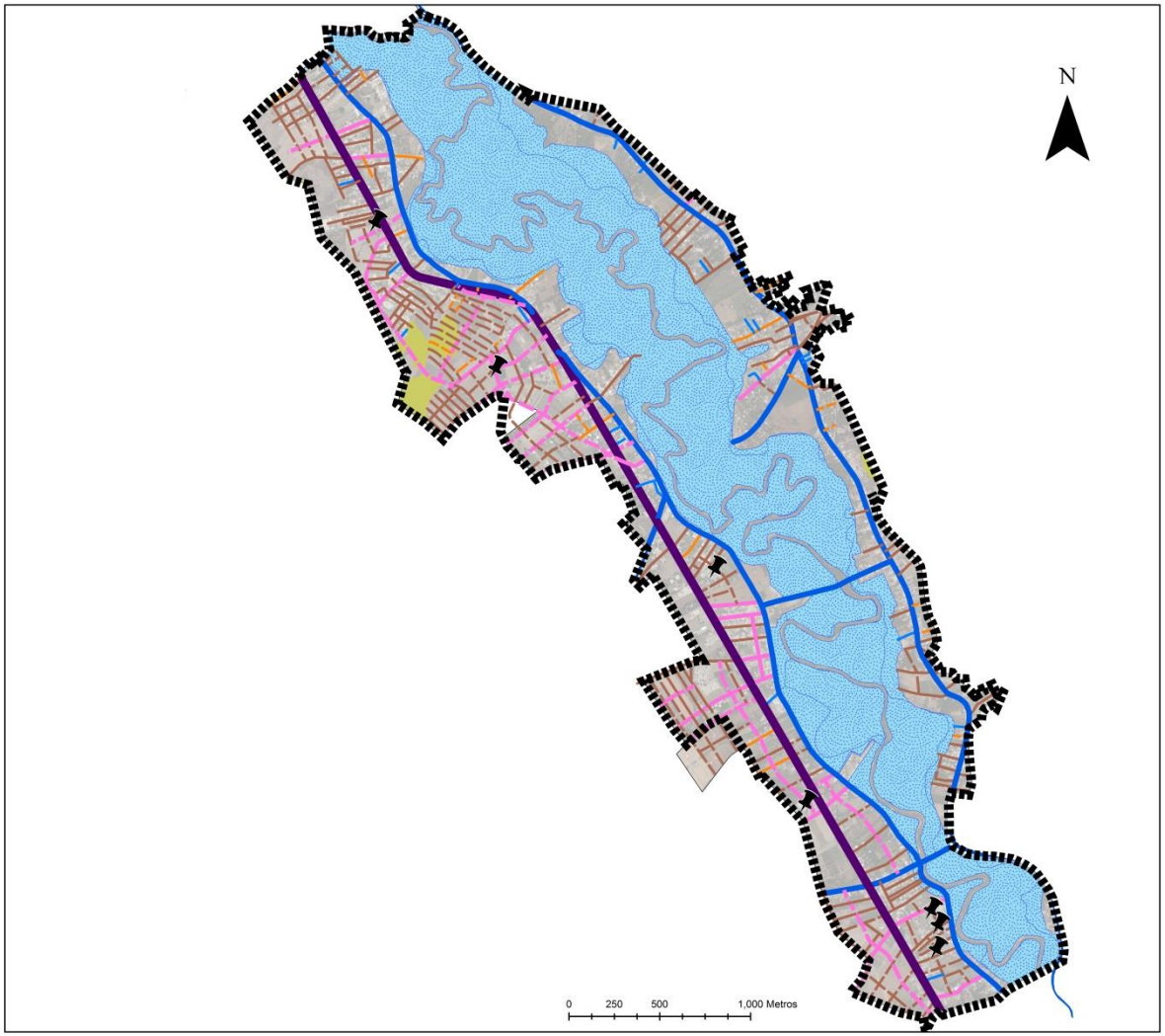
Jerarquía Vial:

a) Vía Primaria: Movilidad principal de ingreso a la ciudad y la conectividad entre zonas, se clasifican en Vías Expresas y Vías Arteriales.

b) Vía Secundaria: Conectividad entre sectores y barrios, con transporte multimodal, se clasifica en Vías Colectoras.

c) Red de Barrio: Movilidad interna de los barrios con prioridad para el transporte no motorizado, se clasifican en Eje de Barrio, Vías de Barrio, Vía compartida, Vía Peatonal y Escalinatas.

Nota: Se aplicará lo dispuesto en la guía para el diseño de calles y en el mapa de calles aprobados por la administración municipal.



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTON PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay, Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	DISTRITO 14
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero, Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González, Directora Urbanismo y SostenibilidadTerritorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:21,500	**Lámina:** 15/15

Ubicación del distrito:

Simbología:

LEYENDA

LIMITE DISTRITAL

CONST. AFECTADAS REGISTRO

Casas afectadas catastradas

Casas afectadas no catastradas

RIESGO DE INUNDACION ALTA

RIESGO DE DESLIZAMIENTO ALTO

SISTEMA VIAL SUBCLASIFI

- VIA EXPRESA
- VIA ARTERIAL
- VIA ARTERIAL PROYEC.
- VIA COLECTORA
- VIA COLECTORA PROYEC.
- EJE DE BARRIO
- EJE DE BARRIO PROYEC.
- VIA DE BARRIO
- VIA DE BARRIO PROYEC.
- VIA COMPARTIDA
- VIA COMPARTIDA PROYEC.
- VIA AGRICOLA
- VIA AGRICOLA PROYEC.
- VIA PEATONAL
- VIA VERDE

Descripción de la Propuesta:

Jerarquía Vial:

a) Vía Primaria: Movilidad principal de ingreso a la ciudad y la conectividad entre zonas, se clasifican en Vías Expresas y Vías Arteriales.

b) Vía Secundaria: Conectividad entre sectores y barrios, con transporte multimodal, se clasifica en Vías Colectoras.

c) Red de Barrio: Movilidad interna de los barrios con prioridad para el transporte no motorizado, se clasifican en Eje de Barrio, Vías de Barrio, Vía compartida, Vía Peatonal y Escalinatas.

Nota: Se aplicará lo dispuesto en la guía para el diseño de calles y en el mapa de calles aprobados por la administración municipal.

ARTÍCULO INNUMERADO (73).- RED DE CICLOVÍAS.- Se clasifican de la siguiente forma:

- **Ciclovía urbana**: Destinada al tránsito ciclista interurbano compuesta de ejes primarios en vías expresas y arteriales que conectan los diversos sectores con el centro de la ciudad y ejes transversales complementarios en vías secundarias. *Ver lámina 005 Mapa de ciclovías de la ciudad de Portoviejo.*

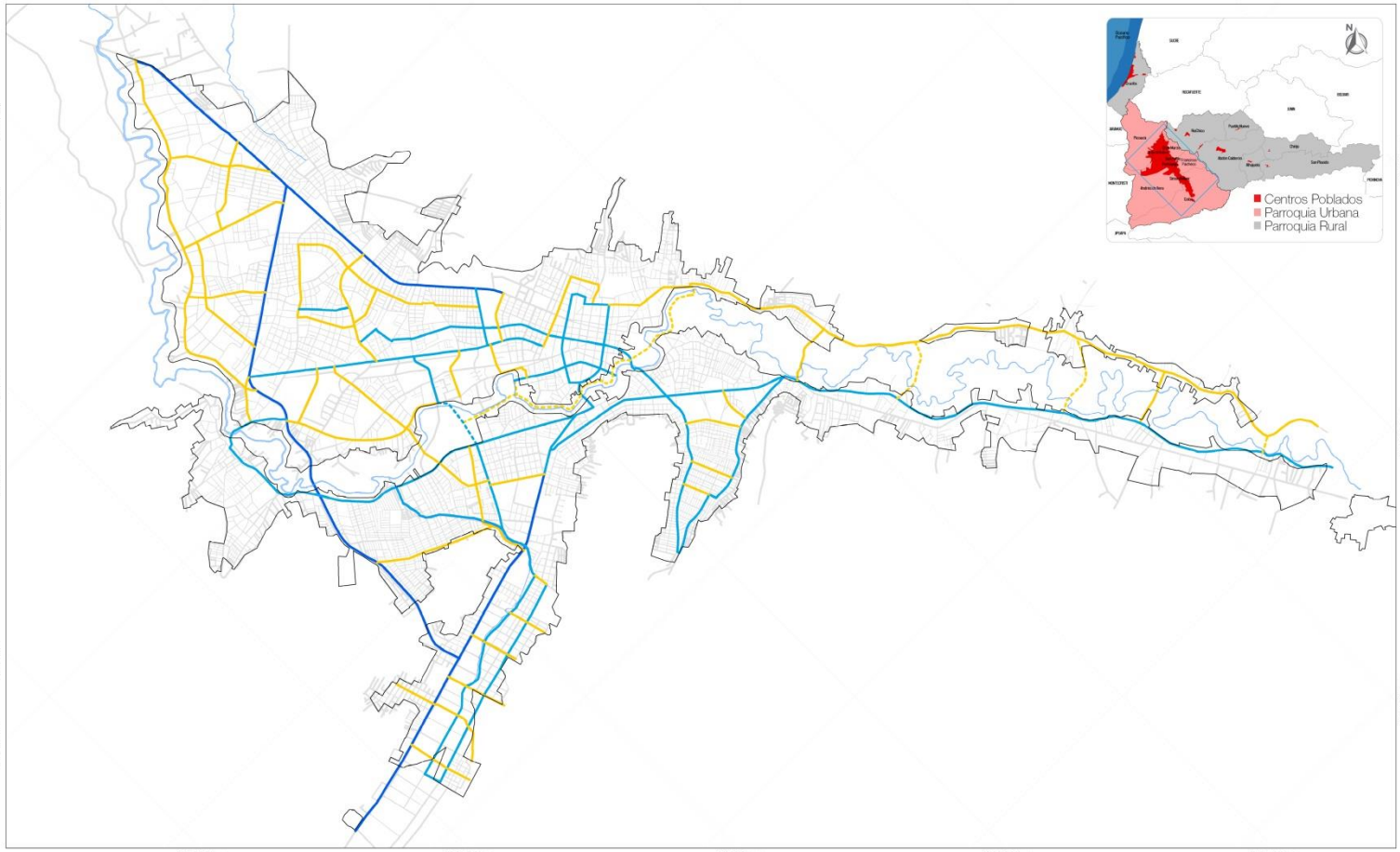
- **Ciclovía recreativa**: Destinada al tránsito recreativo en parques y zonas protegidas. *Ver lámina 005 Mapa de ciclovías de la ciudad de Portoviejo.*

ARTÍCULO INNUMERADO (74).- Para efectos de la presente normativa considérese el siguiente cuadro de diseño geométrico para la red ciclista urbana y el mapa de ciclovías: ***Cuadro 3.***

DISEÑO GEOMÉTRICO PARA LA RED CICLISTA URBANA DE PORTOVIEJO								
CLASIFICACIÓN	**SUB-CLASIFICACIÓN**	**FUNCIÓN**	**INTERVALOS**	**CARRIL**	**SECCION DE DISEÑO**	**PENDIENTE**	**VELOCIDAD**	**DISTANCIAS ENTRE INTERSECCIÓN**
VIARIO PRIMARIO	CICLOVIA EXPRESA	Destinadas al tránsito ciclista para recorridos largos y circulación rápida (30 km/h).	1000-3000 m	2.00 m (min)	1 o más carriles de 2.00 m c/u, con protección lateral de 1.0 m min.	Max 4%	30 Km/h	1000 m
	CICLOVIA ARTERIAL	Destinadas al tránsito ciclista para recorridos largos y circulación rápida (30 km/h).	500-1000m	1.50 m (min)	1 o más carriles de 1.50 m c/u, con protección lateral de 1.0 m min.	Max 8%	20 Km/h	300-500 m
VIARIO SECUNDARIO	CICLOVIA COMPLEMENTARIA	Destinadas al tránsito ciclista para recorridos medios y circulación media (20 km/h).	400-500m	1.10 m (min)	1 o más carriles de 1.10 m c/u, con protección lateral de .40 m min.	Max 10%	10 km/h	100 m
VIARIO DE BARRIO	CICLOVIA EN COEXISTENCIA	Destinadas al tránsito ciclista en coexistencia con vehículos motorizados para recorridos cortos y circulación lenta (10 km/h).	80-100m			Max 12%	10 Km/h	Min. 50 m

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti



Leyenda

- Limite Suelo Urbano

Ciclovia

- Ciclovia Arterial
- Ciclovia Arterial - Proyectada
- Ciclovia Expresa
- Ciclovia complementaria
- Ciclovia complementaria - Proyectada

N

0 0.5 1 2 3 4 Kilometers

Proyección Universal Tranversa de Mercater UTM
Elipsoide y Datum Horizontal Sistema
Geodésico Mundial
WGS84

PORTOVIEJO
SUBDIRECCIÓN CANTONAL DE PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Contiene: Mapa de Ciclovías de la ciudad de Portoviejo		
Área responsable: Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial		
Fecha: 04 / Diciembre / 2018	Elaborado por: Arq. Félix Jaime Vaca, MSc.	
Escala: Indicada en el dibujo	Revisado por: Geog. Lupe González González	
Lámina: 005	Aprobado por: Arq. Rosa María Fernández	

GAD Municipal del Cantón Portoviejo
Calle Olmedo s/n y Bolívar.
Portoviejo, Manabí, Ecuador.
(593) (5) 370 0250 / 370 0251 / 370 0309

www.portoviejo.gob.ec

ARTÍCULO INNUMERADO (75).- SECCIONES DE VÍAS.- El plan contiene una estructura vial en función de la multimodalidad, con el objeto de definir los circuitos, la tipología de vías y la integración del verde urbano a los diferentes tipos de movilidad, representados y graficados en el **"PLANOS DE CONECTIVIDAD VIAL URBANA POR DISTRITOS Y SECCIONES DE VÍAS POR JERARQUÍA".**

Dentro del sistema de conectividad se ha mantenido el siguiente orden de criterios para el diseño de vías:

1. Jerarquía vial (Función)

2. Ancho del rango de jerarquía estipulado (Derecho de vía)

Como parte del proyecto del sistema de conectividad se ha desarrollado el manual del sistema de conectividad, descrito en el parágrafo siguiente, el cual, será de uso municipal y deberá ser la guía para los proyectos a elaborarse, planificarse y ejecutarse, así como para las aprobaciones y trámites de las distintas áreas afines a la planificación y desarrollo de la ciudad.

3. Secciones Viales tipo

Se incluye, cortes viales tipo, para referencia del espacio público vial, en donde se indican los anchos de calzada, parterres, aceras, ciclovías, franjas verdes, cortes viales de acuerdo a su jerarquía, los mismos que oscilan de dimensiones entre 1.50 m a 35.00 m. representados y graficados en **"PLANOS DE CONECTIVIDAD VIAL URBANA POR DISTRITOS Y SECCIONES DE VÍAS POR JERARQUÍA".**

ARTÍCULO INNUMERADO (76).- Para efectos de la presente normativa considérese los siguientes mapas de secciones de vías por jerarquía:

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO
Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	**Jerarquía vial:** **VIARIO DE BARRIO VÍAS PEATONALES**
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:200	**Lámina:** **1/16**

Ubicación del distrito:

Simbología:

Descripción de la Vía:

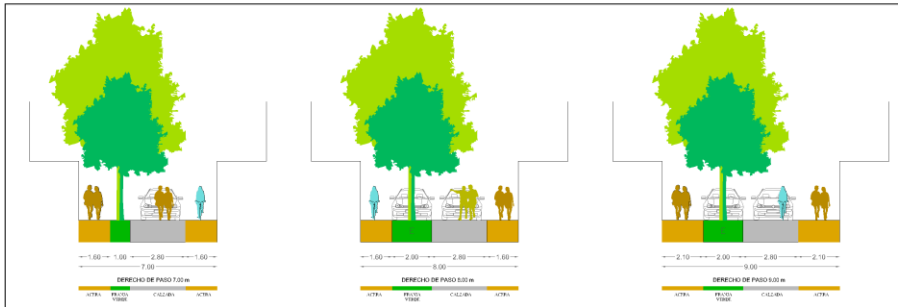
FUNCION:
Destinadas a facilitar las relaciones sociales, turísticas, comerciales y patrimoniales con prioridad para tránsito peatonal. Se diseñarán en plataforma única y se permitirá el acceso vehicular solo en condiciones excepcionales como emergencia o transporte de bienes.

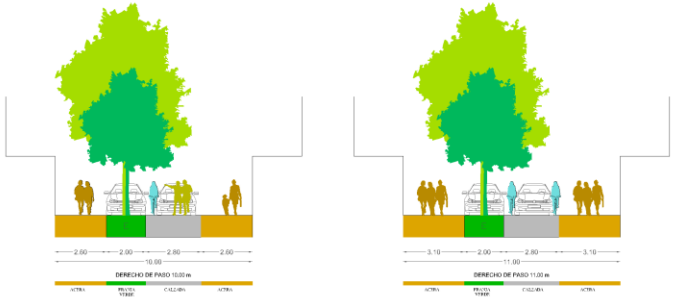
SECCION DE DISEÑO:
Sección variable de acuerdo a función en la ciudad. Plataforma única

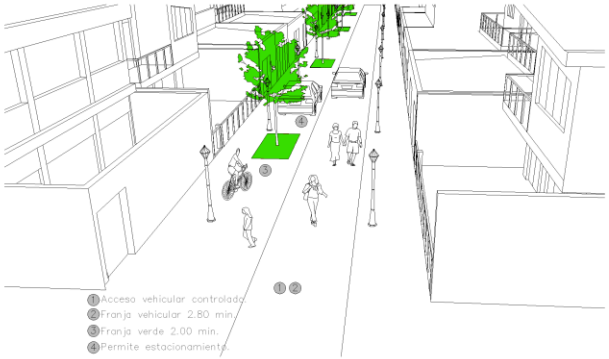
ESPECIFICACIONES:
Derecho de vía: Mínimo 1,5 m
Velocidad: 10 km/h
Pendiente máx: 12%
Distancia entre intersecciones: Mínimo 50 m

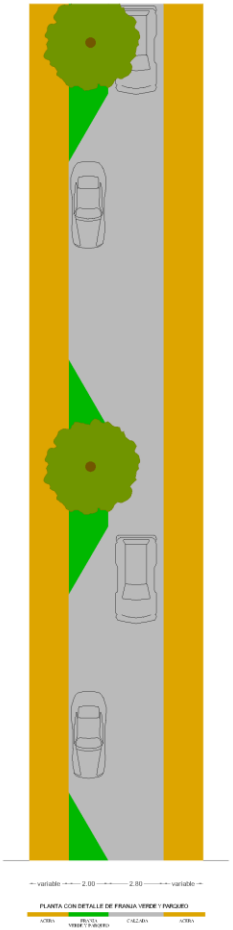
GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti









GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO
Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	**Jerarquía vial:** **VIARIO DE BARRIO VÍAS COMPARTIDAS**
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:200	**Lámina:** **2/16**

Ubicación del distrito:

Simbología:

Descripción de la Vía:

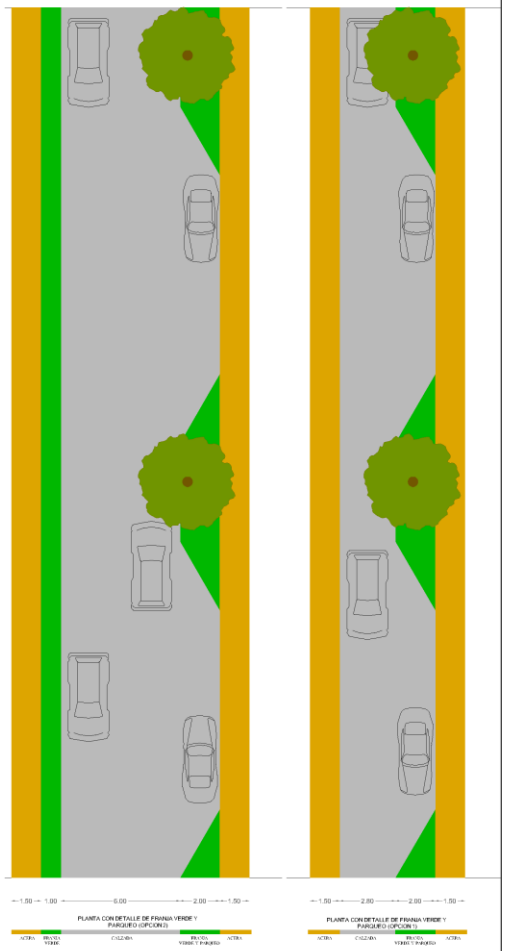
FUNCION:
Destinado al uso compartido entre vehículos motorizados y no motorizados en baja velocidad con prioridad para el peatón.

SECCION DE DISEÑO:
Plataforma única, permite circulación controlada de vehículos y estacionamiento; un carril 2,50 m para transporte privado

ESPECIFICACIONES:
Derecho de vía: Mínimo 7,00 m a 11,00 m
Velocidad: 10 km/h
Pendiente máx: 12%
Distancia entre intersecciones: Mínimo 50 m

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO
Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	**Jerarquía vial:** **VIARIO DE BARRIO** **VÍAS DE BARRIO**
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:200	**Lámina:** **3/16**

Ubicación del distrito:

Simbología:

Descripción de la Vía:

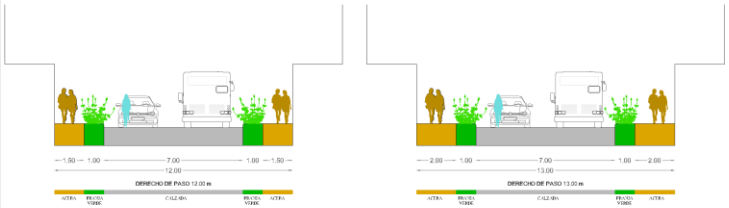
FUNCION:
Destinado al tránsito multimodal interior barrial en coexistencia de corta distancia y baja velocidad con prioridad para los no motorizados. Permiten el acceso a las zonas residenciales.

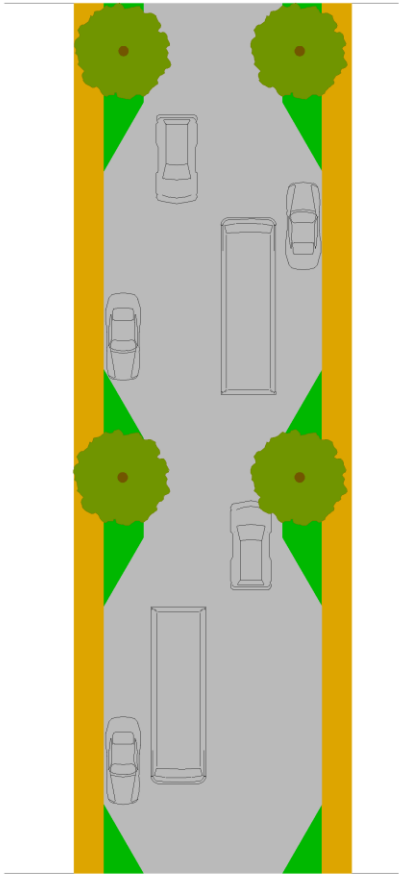
SECCION DE DISEÑO:
Multimodal, prioridad para el transporte no motorizado, dos carriles de 3,00 m para transporte privado, permite estacionamientoa uno de sus lados. Aceras m/n. 2,00 m y cruces peatonales a nivel de acera.

ESPECIFICACIONES:
Derecho de vía: Mínimo 8,00 m a 12,00 m
Velocidad: 10-20 km/h
Pendiente máx: 12%
Distancia entre intersecciones: Mínimo 50 m

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti





GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO
Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	**Jerarquía vial:** **VIARIO DE BARRIO** **EJES DE BARRIO**
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:200	**Lámina:** **4/16**

Ubicación del distrito:

Simbología:

Descripción de la Vía:

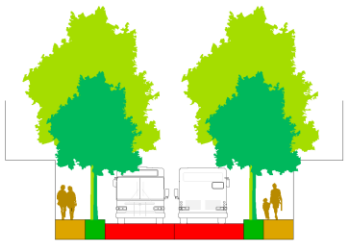
FUNCION:
Destinado al tránsito multimodal interior barrial en coexistencia de corta distancia y baja velocidad con prioridad para los no motorizados y el transporte público.

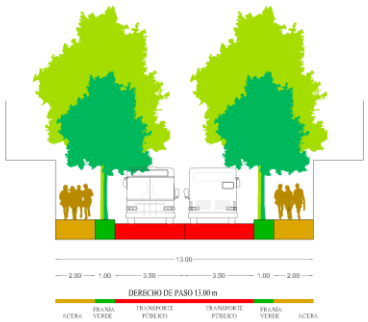
SECCION DE DISEÑO:
Multimodal, prioridad para el transporte no motorizado, dos carriles de 3,30 m para transporte público, 3,00 m para transporte privado, permiten estacionamiento lateral. Aceras mín. 2,00 m y cruces peatonales a nivel de acera.

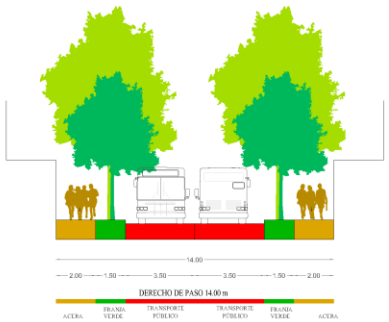
ESPECIFICACIONES:
Derecho de vía: Mínimo 12,00 m a 14,00 m
Velocidad: 10-30 km/h
Pendiente máx: 12%
Distancia entre intersecciones: Mínimo 50 m

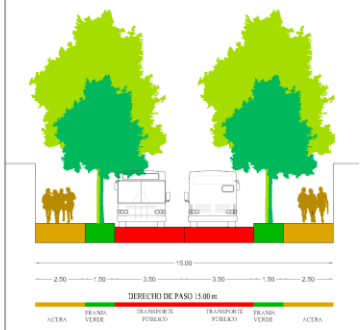
GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

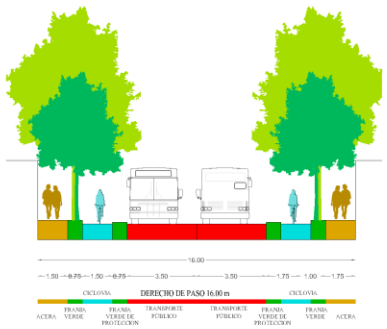
PORTOVIEJO
nace de ti

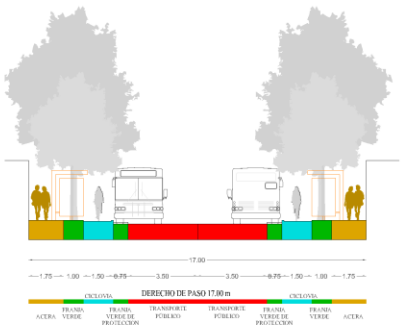


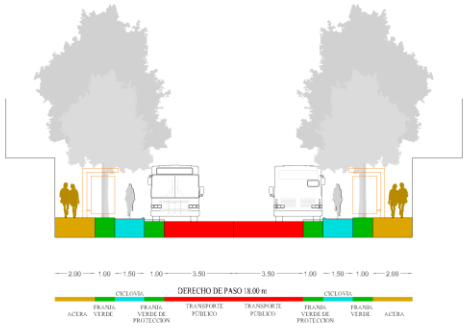


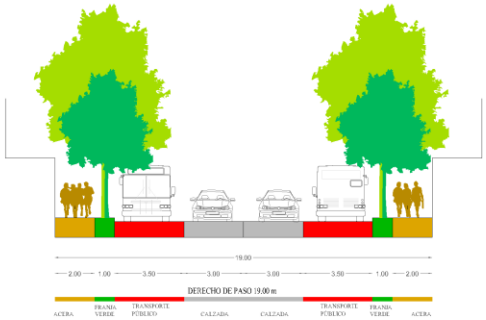












GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO
Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	**Jerarquía vial:** **VÍAS COLECTORAS**
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:200	**Lámina:** **5/16**

Ubicación del distrito:

Simbología:

Descripción de la Vía:

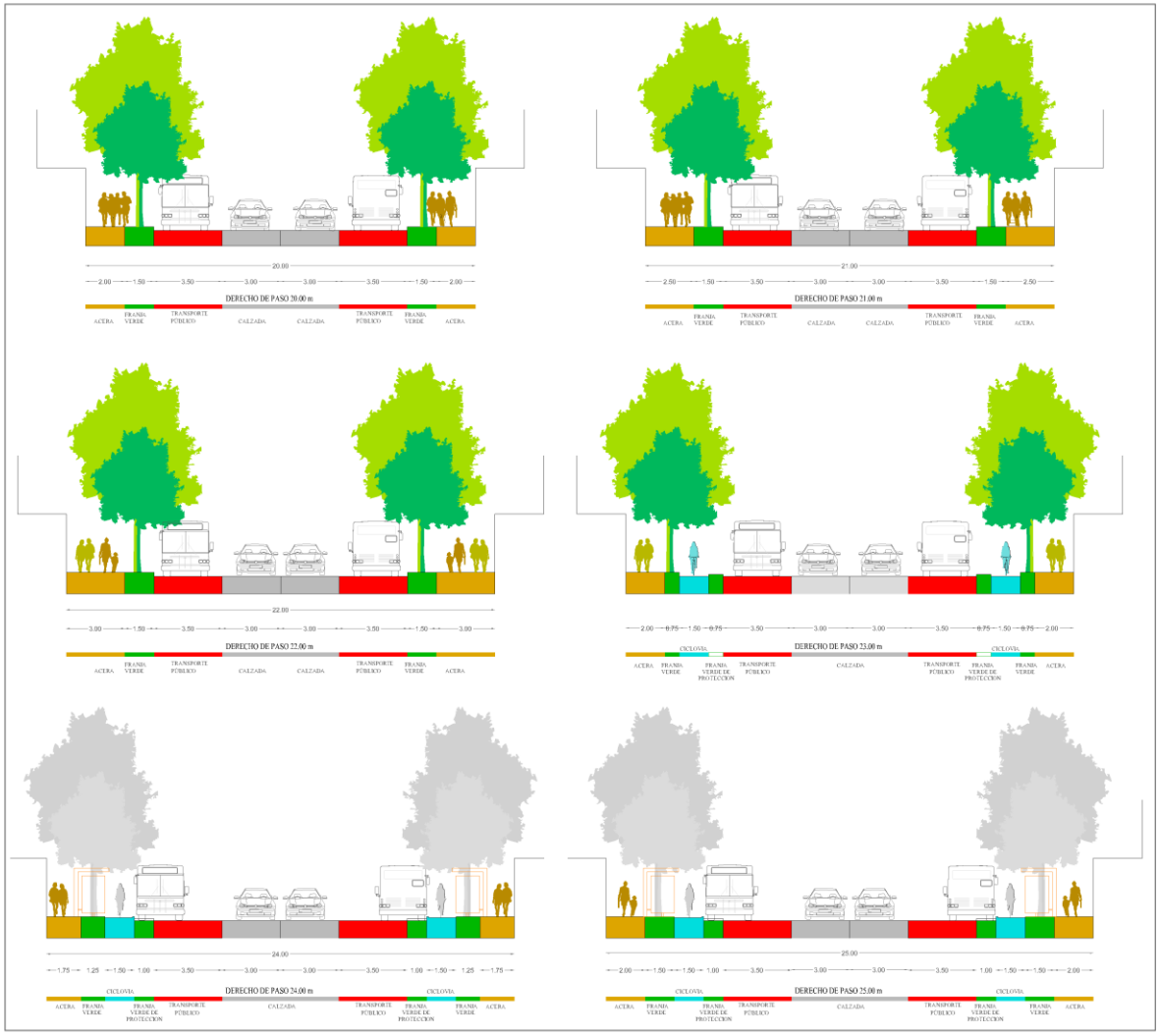
FUNCIÓN:
Conectan las vías primarias con la red de barrios y permiten la conectividad entre las diferentes zonas y el centro de la ciudad, multimodal con con prioridad
para el transporte público

SECCIÓN DE DISEÑO:
Multimodal 2 o más carriles, 3.50 para transporte público, 2.80 para transporte privado, en casos donde la sección lo permita se usará ciclovía

ESPECIFICACIONES:
Derecho de vía: 12-25 m
Velocidad: 30-40 km/h
Pendiente máx: 10%
Distancia entre intersecciones: 100 m

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO
Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	**Jerarquía vial:** **VÍAS COLECTORAS**
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:200	**Lámina:** **6/16**

Ubicación del distrito:

Simbología:

Descripción de la Vía:

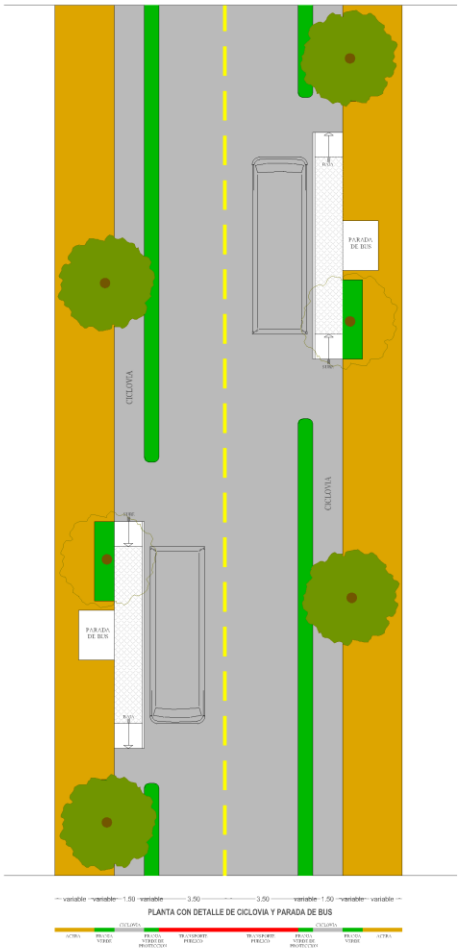
FUNCIÓN:
Conectan las vías primarias con la red de barrios y permiten la conectividad entre las diferentes zonas y el centro de la ciudad, multimodal con con prioridad para el transporte público

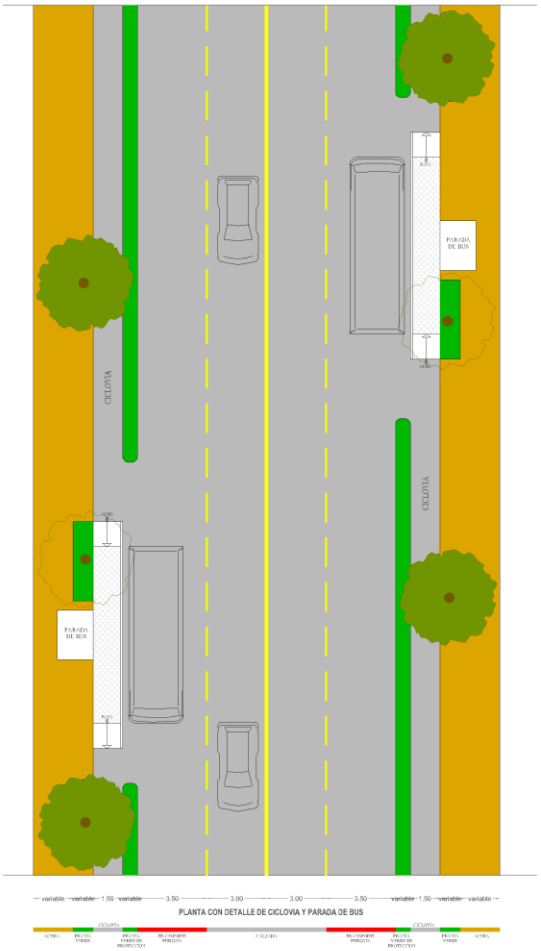
SECCIÓN DE DISEÑO:
Multimodal 2 o más carriles, 3.50 para transporte público, 2.80 para transporte privado, en casos donde la sección lo permita se usará ciclovía

ESPECIFICACIONES:
Derecho de vía: 12-25 m
Velocidad: 30-40 km/h
Pendiente máx: 10%
Distancia entre intersecciones: 100 m

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti





GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO
Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	**Jerarquía vial:** **VÍAS COLECTORAS**
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:200	**Lámina:** **7/16**

Ubicación del distrito:

Simbología:

Descripción de la Vía:

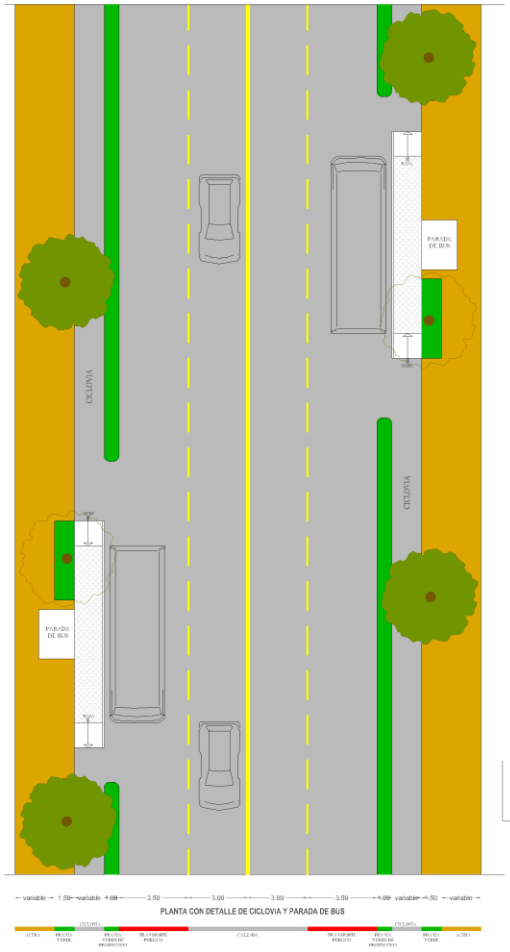
FUNCIÓN:
Conectan las vías primarias con la red de barrios y permiten la conectividad entre las diferentes zonas y el centro de la ciudad, multimodal con con prioridad
para el transporte público

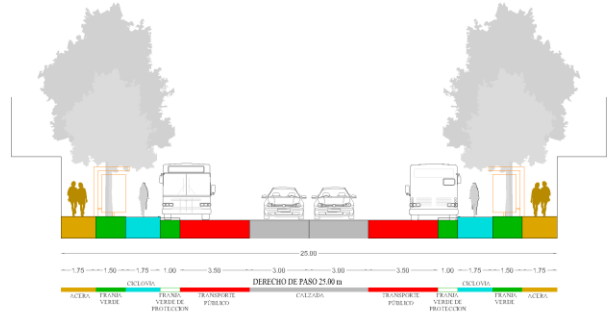
SECCIÓN DE DISEÑO:
Multimodal 2 o más carriles, 3.50 para transporte público, 2.80 para transporte privado, en casos donde la sección lo permita se usará ciclovía

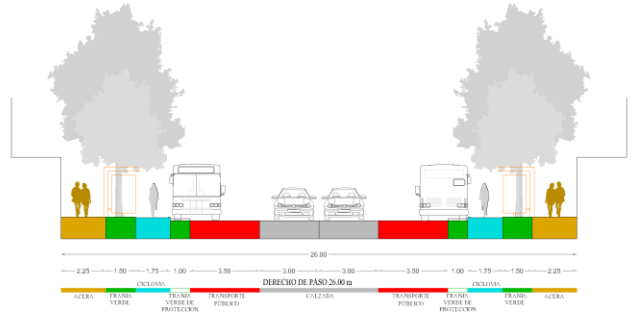
ESPECIFICACIONES:
Derecho de vía: 12-25 m
Velocidad: 30-40 km/h
Pendiente máx: 10%
Distancia entre intersecciones: 100 m

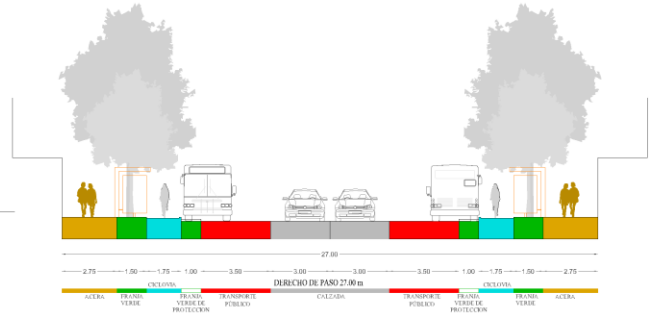
GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti









GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO
Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	**Jerarquía vial:** **VÍAS ARTERIALES**
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:200	**Lámina:** **8/16**

Ubicación del distrito:

Simbología:

Descripción de la Vía:

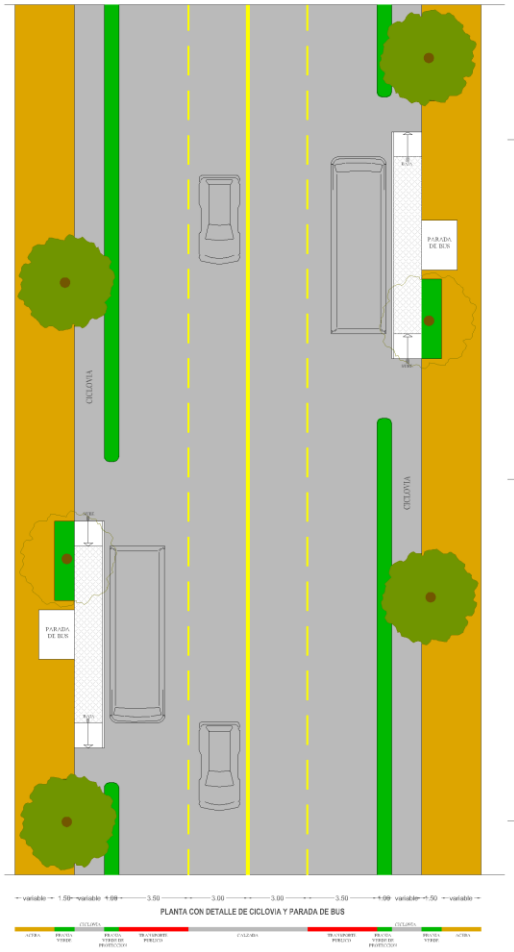
FUNCIÓN:
Vías de tráfico general interurbano, generalmente con dos carriles para circulación en velocidad media(40-60 km/h), con prioridad para el transporte público y privado

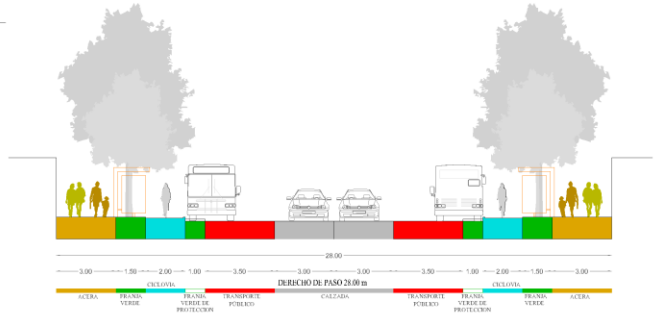
SECCIÓN DE DISEÑO:
Multimodal 4 carriles, 3.50 para transporte público, 3.00 para transporte privado, con aceras m/n. 2.40 m y ciclovía

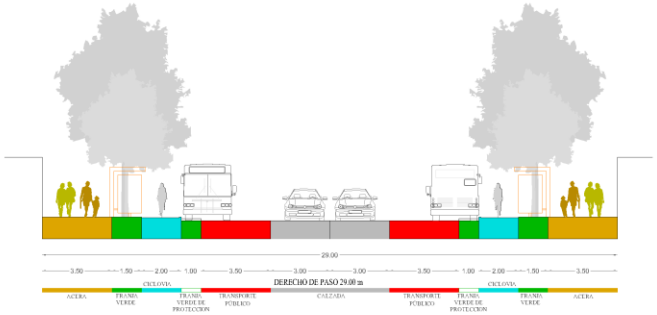
ESPECIFICACIONES:
Derecho de vía: 25-30 m
Velocidad: 40-60 km/h
Pendiente máx: 8%
Distancia entre intersecciones: 300-500 m

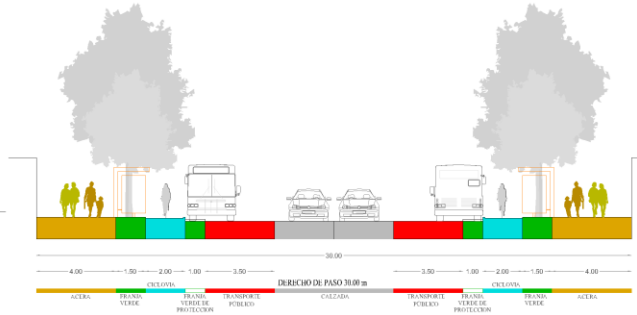
GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti









GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO
Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	**Jerarquía vial:** **VÍAS ARTERIALES**
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial
Elaborado por: Arq. Daniel Hidalgo Cuenca	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:200	**Lámina:** **9/16**

Ubicación del distrito:

Simbología:

Descripción de la Vía:

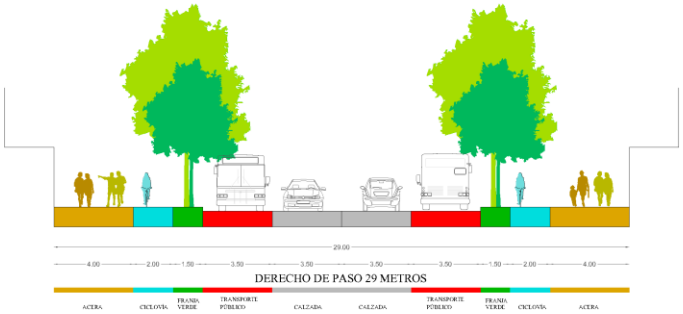
FUNCIÓN:
Vías de tráfico general interurbano, generalmente con dos carriles para circulación en velocidad media(40-60 km/h), con prioridad para el transporte público y privado

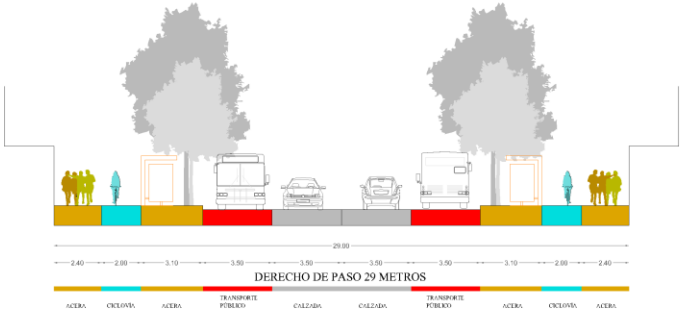
SECCIÓN DE DISEÑO:
Multimodal 4 carriles, 3.50 para transporte público, 3.00 para transporte privado, con aceras mín. 2.40 m y ciclovía

ESPECIFICACIONES:
Derecho de vía: 25-30 m
Velocidad: 40-60 km/h
Pendiente máx: 8%
Distancia entre intersecciones: 300-500 m

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti





GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO
Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	**Jerarquía vial:** **VIARIO PRIMARIO VÍA EXPRESA**
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial
Elaborado por: Arq. Patricio Mora Galiano	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:200	**Lámina:** **10/16**

Ubicación del distrito:

Simbología:

Descripción de la Vía:

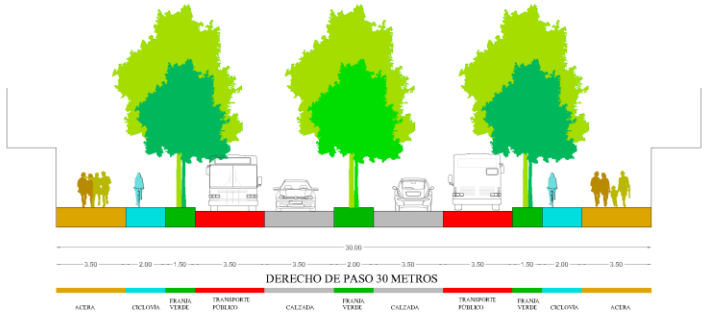
VIARIO PRIMARIO - VÍA EXPRESA

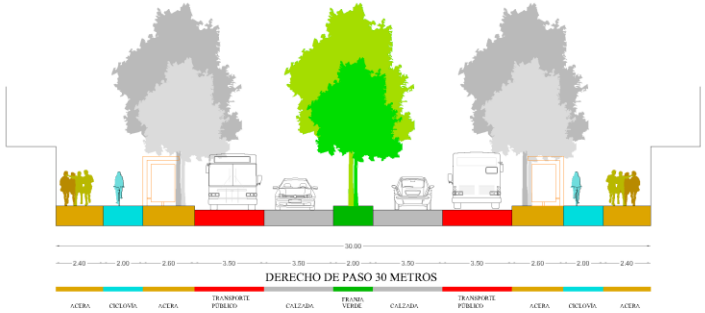
FUNCIÓN
Destinados al tránsito vehicular para recorridos largos y circulación rápida (40-90 Km/h), con prioridad para el transporte motorizado público y Privado.

ESPECIFICACIONES
Derecho de vía: variable según diseño vial
Velocidad: 40-60 Km/h
Pendiente máxima; 4%

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti





GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO
Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	**Jerarquía vial:** **VIARIO PRIMARIO VÍA EXPRESA**
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial
Elaborado por: Arq. Patricio Mora Galiano	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:200	**Lámina:** **11/16**

Ubicación del distrito:

Simbología:

Descripción de la Vía:

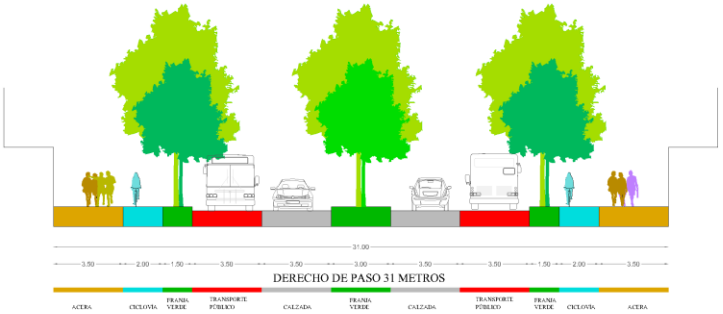
VIARIO PRIMARIO - VÍA EXPRESA

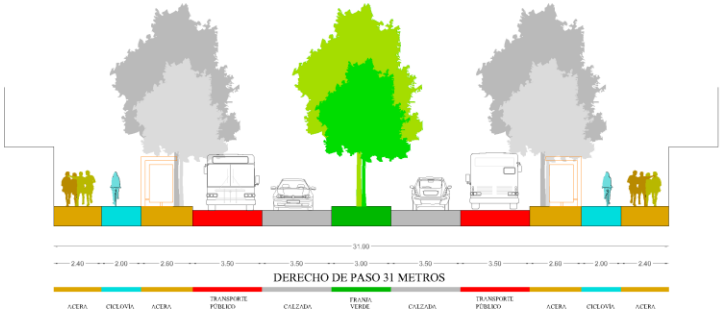
FUNCIÓN
Destinados al tránsito vehicular para recorridos largos y circulación rápida (40-90 Km/h), con prioridad para el transporte motorizado público y Privado.

ESPECIFICACIONES
Derecho de vía: variable según diseño vial
Velocidad: 40-60 Km/h
Pendiente máxima; 4%

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti





GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO
Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	**Jerarquía vial:** **VIARIO PRIMARIO VÍA EXPRESA**
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial
Elaborado por: Arq. Patricio Mora Galiano	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:200	**Lámina:** **12/16**

Ubicación del distrito:

Simbología:

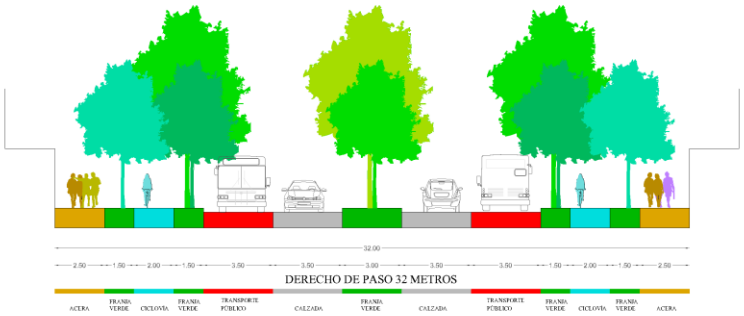
Descripción de la Vía:

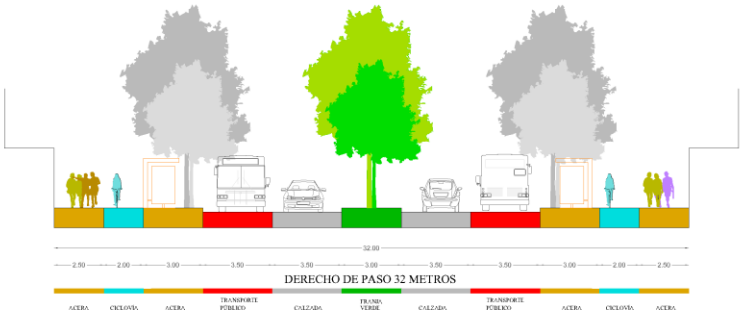
VIARIO PRIMARIO - VÍA EXPRESA
Función
Destinados al tránsito vehicular para recorridos largos y circulación rápida (40-90 Km/h), con prioridad para el transporte motorizado público y Privado.

ESPECIFICACIONES
Derecho de vía: variable según diseño vial
Velocidad: 60-90 Km/h
Pendiente máxima; 4%

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti





GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO
Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	**Jerarquía vial:** **VIARIO PRIMARIO VÍA EXPRESA**
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial
Elaborado por: Arq. Patricio Mora Galiano	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:200	**Lámina:** **13/16**

Ubicación del distrito:

Simbología:

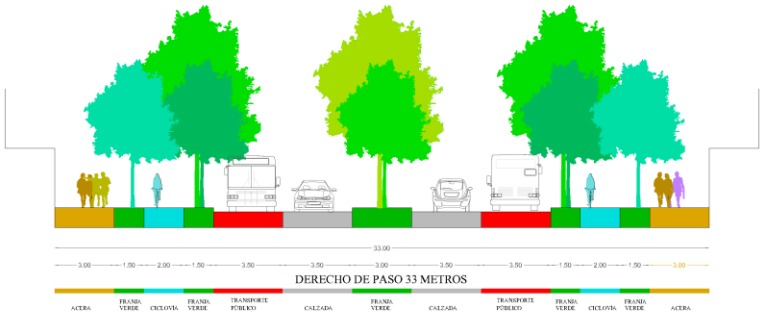
Descripción de la Vía:

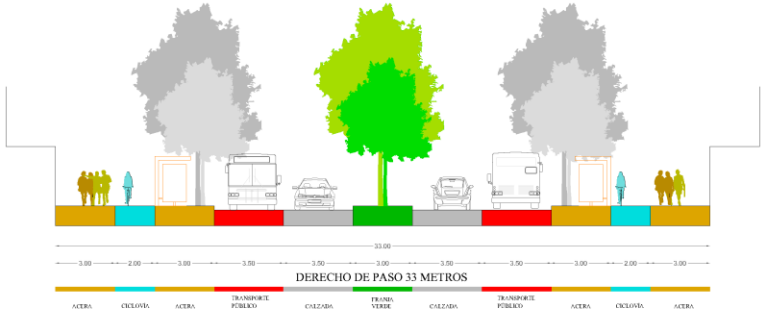
VIARIO PRIMARIO - VÍA EXPRESA
FUNCIÓN
Destinados al tránsito vehicular para recorridos largos y circulación rápida (40-90 Km/h), con prioridad para el transporte motorizado público y Privado.

ESPECIFICACIONES
Derecho de vía: variable según diseño vial
Velocidad: 60-90 Km/h
Pendiente máxima; 4%

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti





GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO
Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	**Jerarquía vial:** **VIARIO PRIMARIO** **VÍA EXPRESA**
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial
Elaborado por: Arq. Patricio Mora Galiano	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:200	**Lámina:** **14/16**

Ubicación del distrito:

Simbología:

Descripción de la Vía:

VIARIO PRIMARIO - VÍA EXPRESA

FUNCIÓN

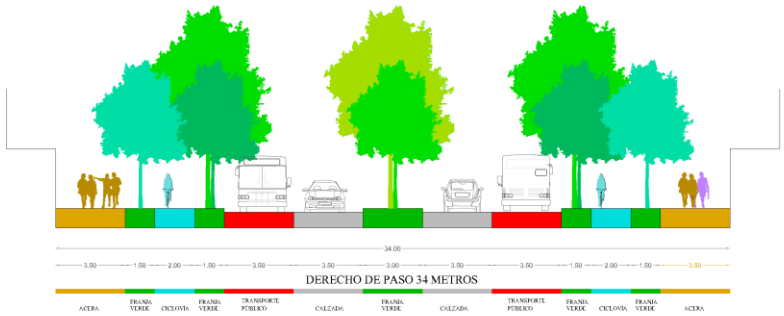
Destinados al tránsito vehicular para recorridos largos y circulación rápida (40-90 Km/h), con prioridad para el transporte motorizado público y Privado.

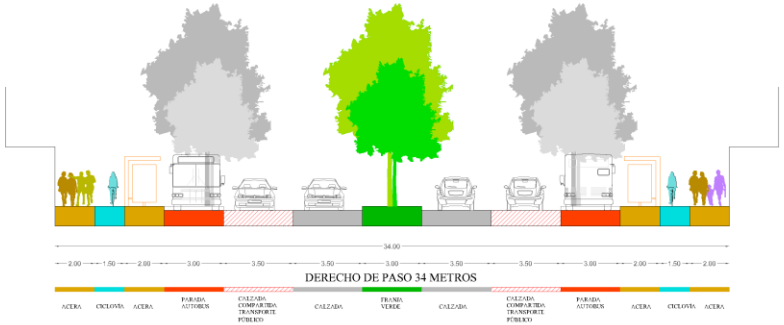
ESPECIFICACIONES

Derecho de vía: variable según diseño vial
Velocidad: 60-90 Km/h
Pendiente máxima: 4%

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti





GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO
Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	**Jerarquía vial:** **VIARIO PRIMARIO** **VÍA EXPRESA**
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial
Elaborado por: Arq. Patricio Mora Galiano	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:200	**Lámina:** **15/16**

Ubicación del distrito:

Simbología:

Descripción de la Vía:

VIARIO PRIMARIO - VÍA EXPRESA

FUNCIÓN

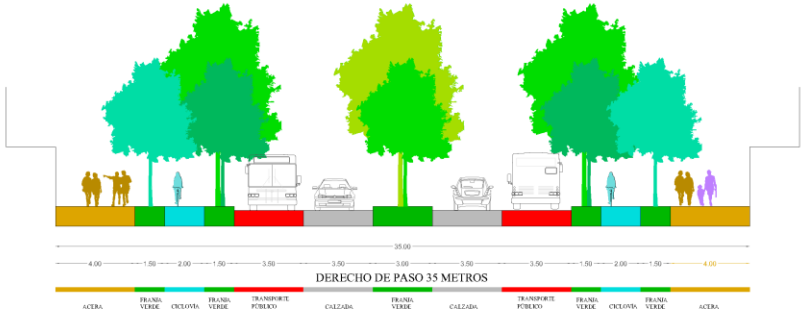
Destinados al tránsito vehicular para recorridos largos y circulación rápida (40-90 Km/h), con prioridad para el transporte motorizado público y Privado.

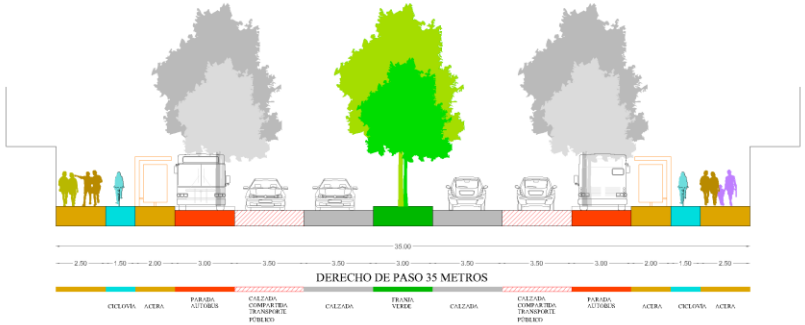
ESPECIFICACIONES

Derecho de vía: variable según diseño vial
Velocidad: 60-90 Km/h
Pendiente máxima; 4%

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
PORTOVIEJO

PORTOVIEJO
nace de ti





GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO
Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial

ING. AGUSTÍN CASANOVA CEDEÑO
ALCALDE DEL CANTÓN PORTOVIEJO

TRAZADO DEL SISTEMA VIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

Responsable: Arq. Eriko Bernal Chancay Coordinador de Planeamiento y Gestión Urbanística	**Jerarquía vial:** **VIARIO PRIMARIO VÍA EXPRESA**
Revisado por: Arq. Rosa Fernández Romero Subdirectora Cantonal de Planificación Urbanística y Ordenamiento Territorial	**Revisado por:** Geog. Lupe González González Directora de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial
Elaborado por: Arq. Patricio Mora Galiano	**Aprobado por:** Concejo Municipal
Escala: 1:200	**Lámina:** **16/16**

Ubicación del distrito:

Simbología:

Descripción de la Vía:

VIARIO PRIMARIO - VÍA EXPRESA

FUNCIÓN

Destinados al tránsito vehicular para recorridos largos y circulación rápida (40-90 Km/h), con prioridad para el transporte motorizado público y Privado.

ESPECIFICACIONES

Derecho de vía: variable según diseño vial
Velocidad: 60-90 Km/h
Pendiente máxima; 4%

PARÁGRAFO III
MANUAL DE IFORMACIÓN DEL SISTEMA DE CONECTIVIDAD

ARTÍCULO INNUMERADO (77).-INFORMACION DEL PROYECTO.- Para manejo del proyecto del Sistema de conectividad, se ha elaborado la información en formato *shp (shapefile),* la misma que estará disponible en el Sistema de información geográfica municipal**. Archivo *shp* (shapefile).**

Corresponde a información alfanumérica y gráfica, ejecutable en el programa ArcGIS, que contiene datos necesarios para la interpretación del proyecto del sistema de conectividad de la Ciudad Portoviejo, la tabla de atributos tiene información referente a todos los Distritos, con los siguientes datos:

Clasificación general, es la clasificación principal de la jerarquía vial propuestas por el Plan Maestro Urbano de Portoviejo.

Ancho de vías, corresponde a las secciones de vías previstas en el territorio y anchos viales planificados.

Nombre, este campo describe la identificación de las calles que poseen nombres de la Ciudad de Portoviejo.

Clasificación específica, es la subclasificación otorgada por el Plan Maestro Urbano de Portoviejo para la denominación y uso de la jerarquía vial.

Table

jerarquia_vial_D3_D1

FID	Clasificacion general	AnchoVial	Nombre	Clasificacion especifica
897	VIA DE BARRIO	9	TNT. OLMEDO VACA JURADO	VIA DE BARRIO
1012	VIA DE BARRIO	12	RIO AMAZONAS	EJE DE BARRIO
576	VIA DE BARRIO	6	PEDRO ZAMBRANO	VIA PEATONAL
971	VIA DE BARRIO	4	PASO DE SERVIDUMBRE 1	VIA PEATONAL
427	VIA DE BARRIO	10	PASAJE LUTERO SANTANA	VIA DE BARRIO PROYECTADA
1099	VIA DE BARRIO	8	PASAJE LUTERO SANTANA	VIA DE BARRIO
810	VIA DE BARRIO	4	PASAJE LOS PANCHOS	VIA PEATONAL
833	VIA DE BARRIO	6	PASAJE LOS ALAMOS	VIA COMPARTIDA
104	VIA DE BARRIO	10	PASAJE LA DOLOROSA	EJE DE BARRIO
602	VIA DE BARRIO	10	PASAJE LA DOLOROSA	EJE DE BARRIO
502	VIA DE BARRIO	7	PASAJE EL SEGURO	VIA COMPARTIDA
884	VIA DE BARRIO	4	PASAJE 3 DE ABRIL	VIA PEATONAL
154	VIA DE BARRIO	10	PABLO NERUDA	VIA DE BARRIO
482	VIA DE BARRIO	11	CALLE YOGOSLAVIA	VIA DE BARRIO
176	VIA SECUNDARIA	12	CALLE VICTOR VELEZ	VIA COLECTORA
842	VIA SECUNDARIA	12	CALLE VICTOR VELEZ	VIA COLECTORA
1041	VIA DE BARRIO	12	CALLE JULIO ALCIVAR	EJE DE BARRIO

0 (0 out of 1132 Selected)

jerarquia_vial_D3_D1

Figura 28. *Tabla de atributos (capa de jerarquía vial)*

La información del sistema de conectividad de todos los distritos y cortes tipo, son partes de la presente ordenanza en formato A4, tipo de archivo pdf y la información digital que estará disponible en el Sistema de información geográfica municipal.

ARTÍCULO INNUMERADO (78).- Para efectos de la presente ordenanza considérense los siguientes cuadros de construcciones afectadas por el proyecto de sistema de conectividad***:***

Hoja 1: CUADRO CONSOLIDADO DE CONSTRUCCIONES AFECTADAS POR EL PROYECTO DE SISTEMA DE CONECTIVIDAD este contiene información del número de construcciones afectadas, los m2 de construcción total y el avalúo de la construcción de cada distrito y el consolidado de todos los distritos.

CUADRO CONSOLIDADO DE CONSTRUCCIONES AFECTADAS POR EL PROYECTO DE SISTEMA DE CONECTIVIDAD			
DISTRITO	**CONSTRUCCIONES AFECTADAS**	**NUMERO DE CONSTRUCCIONES**	**M2 CONTRUCCIÓN TOTAL**
1	CATASTRADAS	6	564.81
	NO CATASTRADAS	4	0.00
	SUBTOTAL	**10**	**564.81**
2	CATASTRADAS	2	96.97
	NO CATASTRADAS	3	0.00
	SUBTOTAL	**5**	**96.97**
3	CATASTRADAS	6	504.2
	NO CATASTRADAS	0	0.00
	SUBTOTAL	**6**	**504.2**
4	CATASTRADAS	0	0.00
	NO CATASTRADAS	3	0.00
	SUBTOTAL	**3**	**0.00**
5	CATASTRADAS	1	36
	NO CATASTRADAS	0	0.00
	SUBTOTAL	**1**	**36**

6	CATASTRADAS	0	0.00
	NO CATASTRADAS	0	0.00
	SUBTOTAL	**0**	**0.00**
7	CATASTRADAS	2	313
	NO CATASTRADAS	1	0.00
	SUBTOTAL	**3**	**313**
8	CATASTRADAS	0	0.00
	NO CATASTRADAS	0	0.00
	SUBTOTAL	**0**	**0.00**
10	CATASTRADAS	1	138.9
	NO CATASTRADAS	0	0.00
	SUBTOTAL	**1**	**138.9**
11	CATASTRADAS	0	0.00
	NO CATASTRADAS	1	0.00
	SUBTOTAL	**1**	**0.00**
12	CATASTRADAS	0	0.00
	NO CATASTRADAS	0	0.00
	SUBTOTAL	**0**	**0.00**
13	CATASTRADAS	8	921.86
	NO CATASTRADAS	5	0.00
	SUBTOTAL	**13**	**921.86**
14	CATASTRADAS	7	500.88
	NO CATASTRADAS	0	0.00
	SUBTOTAL	**7**	**500.88**

	TOTAL AFECTACIONES CATASTRADAS	**33**	**3076.62**
	TOTAL AFECTACIONES NO CATASTRADAS	**17**	
	TOTAL	**50**	**2964.62**

Hoja 2: DETALLE DE CONSTRUCCIONES AFECTADAS POR EL PROYECTO DE SISTEMA VIAL, contiene el código con el que se identifica en el plano la construcción afectada, los m2 de construcción y el avalúo de la construcción de cada vivienda de cada distrito.

DETALLE DE CONSTRUCCIONES AFECTADAS POR EL PROYECTO DE SISTEMA DE CONECTIVIDAD								
DISTRITO 1							***COORDENADAS***	
	CÓDIGO (VER PLANO	***CLAVE CATASTRAL***	***M2 DE CONSTRUCCIÓN***	***AVALÚO DE LA CONSTRUCCIÓN***	***PROYECCIÓN DE VIA***	***OBSERVACIÓN***	***X***	***Y***
AFECTACIONES CATASTRADAS	*D1-1*	*119028216*	*33.22*	*11697.9*	*VIA AGRICOLA PROYECTADA*			
	D1-2	*113024045*	*101.25*	*35835.41*	*VIA DE BARRIO*			
	D1-3	*113042186*	*338.64*		*VIA DE BARRIO PROYECTADA*	*NO REGISTRA CONSTRUCCION EN SISTEMA*		
	D1-4	*113019010*	*36*	*30115.00*	*VIA DE BARRIO*			
	D1-5	*113019009*	*36*	*2433.20*	*VIA DE BARRIO*			
	D1-6	*113024100*	*19.7*	*6350.69*	*VIA DE BARRIO*			
AFECTACIONES NO	*D1-1 (NR)*				*VIA DE BARRIO PROYECT*		*559539.71*	*9888281.54*

CATASTRADAS					ADA			
	D1-2 (NR)				VIA DE BARRIO PROYECTADA		559791.66	9888072.64
	D1-3 (NR)				VIA DE BARRIO PROYECTADA		559790.86	9888085.34
	D1-4 (NR)				VIA DE BARRIO		559497.70	9889254.46
			564.81	**86432.20**				
DISTRITO 2								
	CÓDIGO	**CLAVE CATASTRAL**	**M2 DE CONSTRUCCIÓN**	**AVALÚO DE LA CONSTRUCCIÓN**	**PROYECCIÓN DE VIA**	**OBSERVACIÓN**		
AFECTACIONES CATASTRADAS	D2-1	41207000 2	31.27	9579.56	VIA DE BARRIO PROYECTADA			
	D2-2	41301503 9	65.7	15294.3	VIA DE BARRIO PROYECTADA			
AFECTACIONES NO CATASTRADAS	D2-1 (NR)				VIA COMPARTIDA		555577.90	9884621.12
	D2-2 (NR)				VIA COMPARTIDA		555604.59	9884624.02
	D2-3 (NR)				VIA COMPARTIDA		555509.51	9884627.53
			96.97	**24873.86**				
DISTRITO 3								
	CÓDIGO	**CLAVE CATASTRAL**	**M2 DE CONSTRUCCIÓN**	**AVALÚO DE LA CONSTRUCCIÓN**	**PROYECCIÓN DE VIA**	**OBSERVACIÓN**		
AFECTACIONES CATAST	D3-1	10706411 1	38.39	4341.14	EJE DE BARRIO PROYE			

RADAS					*CTADO*			
	D3-2	*11500167 1*	*199.35*	*18067.09*	*EJE DE BARRIO PROYECTADO*			
	D3-3	*11602800 1*	*74.33*	*2119.15*	*VIA DE BARRIO*			
	D3-4	*11603502 7*	*76.85*	*5252.70*	*VIA COLECTORA PROYECTADA*			
	D3-5	*11300208 5*	*115.28*	*26456.76*	*VIA DE BARRIO PROYECTADA*			
	D3-6	*11500172 5*			*VIA COLECTORA PROYECTADA*	*SIN DATOS CATASTRALES*		
			504.2	***56236.84***				
DISTRITO 4								
	CÓDIGO	***CLAVE CATASTRAL***	***M2 DE CONSTRUCCIÓN***	***AVALÚO DE LA CONSTRUCCIÓN***	***PROYECCIÓN DE VIA***	***OBSERVACIÓN***		
AFECTACIONES NO CATASTRADAS	*D4-1 (NR)*				*VIA DE BARRIO PROYECTADA*		*556742.96*	*9883868.55*
	D4-2 (NR)				*VIA COMPARTIDA*		*557511.84*	*9883364.26*
	D4-3 (NR)				*VIA COMPARTIDA*		*557499.96*	*9883326.76*
			0	***0.00***				
DISTRITO 5								
	CÓDIGO	***CLAVE CATASTRAL***	***M2 DE CONSTRUCCIÓN***	***AVALÚO DE LA CONSTRUCCIÓN***	***PROYECCIÓN DE VIA***	***OBSERVACIÓN***		

AFECTACIONES CATASTRADAS	*D5-1*	*40600101 3*	*36*	*1770.21*	*VIA DE BARRIO*			
			36	***1770.21***				
DISTRITO 7								
	CÓDIGO	***CLAVE CATASTRAL***	***M2 DE CONSTRUCCIÓN***	***AVALÚO DE LA CONSTRUCCIÓN***	***PROYECCIÓN DE VIA***	***OBSERVACIÓN***		
AFECTACIONES CATASTRADAS	*D7-1*	*40900109 3*	*155*	*14061.6*	*VIA DE BARRIO PROYECTADA*			
	D7-2	*40900109 3*	*158*	*14333.76*	*VIA DE BARRIO PROYECTADA*			
AFECTACIONES NO CATASTRADAS	*D7-1 (NR)*				*EJE DE BARRIO*		*5582 60.90*	*98830 93.76*
			313	***28395.36***				
DISTRITO 10								
	CÓDIGO	***CLAVE CATASTRAL***	***M2 DE CONSTRUCCIÓN***	***AVALÚO DE LA CONSTRUCCIÓN***	***PROYECCIÓN DE VIA***	***OBSERVACIÓN***		
AFECTACIONES CATASTRADAS	*D10-1*	*30101700 3*	*138.9*	*28538.65*	*VIA DE BARRIO PROYECTADA*			
			138.9	***28538.65***				
DISTRITO 11								
	CÓDIGO	***CLAVE CATASTRAL***	***M2 DE CONSTRUCCIÓN***	***AVALÚO DE LA CONSTRUCCIÓN***	***PROYECCIÓN DE VIA***	***OBSERVACIÓN***		
AFECTACIONES NO CATAST	*D11-1 (NR)*				*VIA COMPARTIDA*		*5628 99.64*	*98815 85.47*

RADAS								
			0	***0.00***				
DISTRITO 13								
	CÓDIGO	***CLAVE CATASTRAL***	***M2 DE CONSTRUCCIÓN***	***AVALÚO DE LA CONSTRUCCIÓN***	***PROYECCIÓN DE VIA***	***OBSERVACIÓN***		
AFECTACIONES CATASTRADAS	*D13-1*	*30901902 7*	*65.95*	*4484.60*	*VIA DE BARRIO PROYECTADA*			
	D13-2	*30600902 4*	*400*	*35332.00*	*VIA COMPARTIDA PROYECTADA*			
	D13-3	*30604100 3*	*90*	*22217.40*	*VIA COMPARTIDA PROYECTADA*			
	D13-4	*31300600 3*	*34*	*991.44*	*VIA COMPARTIDA PROYECTADA*			
	D13-5	*31300600 4*	*38*	*1108.08*	*VIA COMPARTIDA PROYECTADA*			
	D13-6	*31303107 9*	*26.52*	*1369.49*	*VIA COMPARTIDA PROYECTADA*			
	D13-7	*31303106 1*	*100.22*	*6414.08*	*VIA COMPARTIDA PROYECTADA*			
	D13-8	*31303106 1*	*55.17*	*3575.02*	*VIA COMPARTIDA PROYE*			

					CTADA			
AFECTACIONES NO CATASTRADAS	D13-1 (NR)				CALLE PEATONAL		558260.90	9883093.76
	D13-2 (NR)				VIA DE BARRIO PROYECTADA		560088.43	9880963.01
	D13-3 (NR)				VIA DE BARRIO PROYECTADA		560055.71	9880936.73
	D13-4 (NR)				VIA COMPARTIDA PROYECTADA		559806.90	9880659.45
	D13-5 (NR)				VIA COMPARTIDA PROYECTADA		562284.90	9880350.25
			921.86	**87543.31**				
DISTRITO 14								
	CÓDIGO	**CLAVE CATASTRAL**	**M2 DE CONSTRUCCIÓN**	**AVALÚO DE LA CONSTRUCCIÓN**	**PROYECCIÓN DE VIA**	**OBSERVACIÓN**		
AFECTACIONES CATASTRADAS	D14-1	306024023	69.71	23280.96	VIA DE BARRIO PROYECTADA			
	D14-2	306027015	96.87		EJE DE BARRIO PROYECTADO	SIN DATOS CATASTRALES		
	D14-3	308009003	146.64	33702.27	VIA DE BARRIO PROYECTADA			
	D14-4	310022025	60	15163.20	EJE DE BARRIO PROYECTADO			
	D14-5	310007005	32	1814.40	VIA DE BARRIO			

	D14-6	*3100007066*	*59.66*	*4963.71*	*VIA DE BARRIO*			
	D14-7	*310008049*	*36*	*2433.24*	*VIA DE BARRIO PROYECTADA*			
			500.88	***81357.78***				
Nota: la Columna "CÓDIGO" contiene la numeración de cada afectación, misma que se encuentra en cada plano PDF del sistema de conectividad. Para la obtención de los m2 de construcción y avalúo de construcción se tomó como referencia los datos del sistema catastral municipal. Los datos del presente cuadro fueron tomados con fecha Enero de 2018								

ARTÍCULO INNUMERADO (79).-CONSIDERACIONES GENERALES PARA EL DISEÑO DE VÍAS.- Se tomará en consideración lo siguiente:

a) Que, su sección y elementos, se desarrollarán en base a los niveles de jerarquías y anchos determinados en este título.

b) Los anchos de las vías, se ajustarán al diseño del sistema de conectividad de la ciudad de Portoviejo y se respetará la jerarquía asignada al proyecto. (Ver planos 01/15 a 15/15).

c) Criterios para adaptabilidad de diferentes anchos viales, se deberá enlazar los tramos a y b para mantener el ancho propuesto en el sistema de conectividad, sin variar su jerarquía.

d) El diseño de las vías planificadas que cuenten con recursos para su construcción, deberá apegarse al proyecto del sistema de conectividad siguiendo los criterios del presente manual de uso.

e) Para los predios que se encuentren afectados en su perímetro por el ancho de vía propuesto, deberán allanarse a la proyección vial y considerarla en cualquier trámite municipal.

f) Para las viviendas afectadas total y parcialmente por vías proyectadas, deberán ser consideradas en el proyecto de construcción de la nueva vía.

g) El presente manual será de uso municipal y deberá ser la guía para los proyectos a elaborarse, planificarse y ejecutarse, así como para las aprobaciones y trámites de las distintas áreas a fines a la planificación y desarrollo de la ciudad.

h) Previo a la aprobación de permisos de fraccionamientos o permisos de construcción, se deberá revisar en el sistema municipal los archivos shapes cargados.

i) Para los predios, en los que se proyecten vías y soliciten permisos de construcción, la propuesta de construcción deberá no afectar la proyección del Sistema de Conectividad.

ARTÍCULO INNUMERADO (80).-CONSIDERACIONES GENERALES PARA ACERAS.-

Los anchos de las acera se ajustarán al diseño del sistema de conectividad de la ciudad de Portoviejo y se respetará la jerarquía asignada al proyecto.

Así mismo, tomando como referencia la ordenanza que regula el desarrollo urbano de Portoviejo en su capítulo de la accesibilidad universal en el cantón Portoviejo. Se establecen las siguientes acotaciones:

a) Cualquier tipo de desnivel que se quiera salvar para el acceso al predio, deberá hacerse dentro del predio, no en la acera.

b) Se añadirá el mobiliario urbano, que corresponda para cubrir esta necesidad. Pequeñas rampas, que sean desmontables, y serán colocadas en la calzada solo para el ingreso o salida vehicular, las mismas que deberán ser desmontadas una vez cumplido el objetivo. (Ver imagen adjunta)

Se prohíbe:

c) Rebajar del nivel de la franja de circulación peatonal de la acera para hacer rampas para vehículos.

d) Construir rampas sobre la franja de circulación peatonal.

ARTÍCULO INNUMERADO (81).- CONDICIONAMIENTOS Y OBLIGACIONES EN LOS FRACCIONAMIENTOS, SUBDIVISIONES Y PARTICIONES DE SUELO.-

Fraccionamientos, subdivisiones y particiones.- Los procesos de fraccionamientos, subdivisiones y particiones respetarán la jerarquía del sistema de conectividad vial en los siguientes niveles:

• Vía expresa

• Vía arterial

• Vía colectora

• Eje de barrio

En caso de ser necesario, sólo se realizarán ajustes al sistema de conectividad vial, dispuesto en esta ordenanza, mediante el procedimiento elaborado para el efecto, en los siguientes niveles:

• Vía de barrio

• Vía compartida

• Vía peatonal

• Vía agrícola

ARTÍCULO INNUMERADO (82).-TERRENOS CON PROYECCIÓN DE VÍAS.-

En casos de terrenos, sobre los cuales se proyecten vías a partir de la jerarquizaciones de vía de barrio, de acuerdo al Mapa de Conectividad Vial y que se desarrollen con un mejor aprovechamiento urbanístico, que no vaya en detrimento del uso racional de los sistema públicos de soporte, siempre y cuando estén sustentados a nivel de plan masa propuestos por el proyectista. Serán aprobados por la Dirección de Urbanismo y Sostenibilidad Territorial, o quien haga sus veces, siempre y cuando no se vulnere el derecho de propiedad consagrado en la constitución y demás normas que nos rigen.

ARTÍCULO INNUMERADO (83).- Para efectos de la presente normativa, considérese el siguiente cuadro de guía para el diseño del sistema de conectividad vial:

1. GUIA PARA EL DISEÑO DEL SISTEMA DE CONECTIVIDAD VIAL (Consideraciones específicas)

Las secciones de vías analizadas están en el rango de un metro, por tal razón en las dimensiones intermedias variables se deberá ajustar a lo que indique el presente cuadro.

CUADRO 1: GUIA PARA EL DISEÑO DEL SISTEMA DE CONECTIVIDAD					
CLASIFICACIÓN	SUB CLASIFICACIÓN	FUNCIÓN *(PMUP)	DERECHO DE VIA	SECCIÓN DE DISEÑO	OBSERVACIÓN
VIARIO PRIMARIO	VÍA EXPRESA	Destinadas al tránsito vehicular para recorridos largos y circulación rápida (40-90 km/h), con prioridad para el transporte motorizado público y privado. Pendiente máxima 4%.	29 - 35 m	Multimodal, 2 carriles de 3.50 m para transporte público compartido con transporte privado, 2 carriles centrales de 3.50 metros para transporte privado, con franja de área verde arborizada a cada lado de 1.50 metros (actúa de amortiguamiento y protección para peatones y ciclistas), ciclovía de 2.00 metros mínimo y aceras de 2.40 metros mínimo a cada lado. En la sección de 30 metros se incluye franja verde central de 2.00 metros y en las secciones posteriores la franja verde central será de 3.00 metros. En cada caso se incluye sección con paradas de autobús de 2.00 metros mínimo, donde se cambia el recorrido de la ciclovía por detrás de las zonas de las paradas, las franjas verdes laterales de amortiguamiento en estos tramos será suspendida de acuerdo al emplazamiento del diseño de cada caso.	Ver Láminas de la 9 a la 15 de los Cortes de Vía Tipo

	VÍA ARTERIAL	Vías de tráfico general interurbano, generalmente con dos carriles para circulación en velocidad media (40-60 km/h), con prioridad para el transporte público y privado. Pendiente Máxima 8%	15 - 30 m	Multimodal, 4 carriles; 2 carriles para transporte público de 3.50 m, 2 carriles para transporte privado de 3.00 m , con aceras de min. 2.75 m y 1.75 m min de ciclovía	Ver Láminas 7 y 8 de los Cortes de Vía Tipo
VIARIO SECUNDARIO	VÍA COLECTORA	Conectan las vías primarias con la red de barrios y permiten la conectividad entre las diferentes zonas y el centro de la ciudad, multimodal con prioridad para el transporte público. Pendiente Máxima 10%. Velocidad 30-40 km/h	12 - 25 m	Multimodal, 2 o más carriles, 3.50 m para transporte público, 3.00 m para transporte privado, con aceras de min. 1.50 m, mas franja de área verde lateral de min 1.00m a cada lado, dependiendo de la sección vial se usa ciclovía de min 1.75m.	Ver Láminas 5 y 6 de los Cortes de Vía Tipo
VIARIO DE BARRIO	EJE DE BARRIO	Destinadas al tránsito multimodal interior barrial en coexistencia de corta distancia y baja velocidad (10-30 km/h), con prioridad para los no motorizados y el transporte público. Pendiente Máxima 12%	12 - 14 m	Multimodal, prioridad para el transporte no motorizado, dos carriles de 3.50 m para transporte público compartido con transporte privado; admiten estacionamiento lateral donde el ancho de vía lo permita. Aceras min. 1.50 m y cruces peatonales a nivel de acera.	Ver Lámina 4 de los Cortes de Vía Tipo
	VÍA DE BARRIO	Destinadas al tránsito multimodal interior barrial en coexistencia de corta distancia y baja velocidad (10-20 km/h), con prioridad para los no motorizados, permiten el acceso a las zonas residenciales. Pendiente Máxima 12%	8 - 12 m	Multimodal, prioridad para el transporte no motorizado, dos carriles de 3.00 m para transporte privado, admite estacionamiento a uno de sus lados donde el ancho de vía lo permita; Aceras min. 1.50m y cruces peatonales a nivel de acera.	Ver Lámina 3 de los Cortes de Vía Tipo

	VÍA COMPARTIDA	Destinada al uso compartido entre vehículos motorizados y no motorizados en baja velocidad con prioridad para el peatón. Pendiente Máxima 12%. Velocidad de 10 km/h.	7 - 11 m	Plataforma única, permite circulación controlada de vehículos y estacionamiento; un carril 2,80 m para transporte privado, acera mínima 1.60 m.	Ver Lámina 2 de los Cortes de Vía Tipo
	VÍA PEATONAL	Destinadas a facilitar las relaciones sociales, turísticas, comerciales y patrimoniales además de dar prioridad al tránsito peatonal se diseñaran en plataforma única y se controlara el acceso vehicular solo en condiciones excepcionales como emergencia o transporte de bienes. Pendiente Máxima 12%. Velocidad de 10 km/h.	1.50 - <7 m	Sección variable de acuerdo a función en la ciudad. Plataforma única. En peatonales de 1.50 hasta 4 metros solo contiene acera, mientras que de 5.00 a 7.00 m se incorpora franja verde de 1.50 m.	Ver Lámina 1 de los Cortes de Vía Tipo
	VIA AGRICOLA	Son caminos vecinales de acceso al suelo urbano de protección, su función consiste en servir a las áreas de producción agrícola, acceso a zonas turísticas y de recreación. El tratamiento de estas vías deberá considerar estrategias que limiten la expansión urbana hacia el suelo de protección, además se deberán utilizar materiales de recubrimiento que mantengan la permeabilidad de los suelos por estar en zonas inundables.			

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO

PORTOVIEJO nace de ti

CUADRO 2: CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS PARA GUÍA DEL DISEÑO DEL SISTEMA DE CONECTIVIDAD VIAL

CLASIFICACIÓN	SUB CLASIFICACIÓN	RANGOS	VARIABLES A MODIFICAR						
			ACERA	FRANJA VERDE (CENTRAL)	FRANJA VERDE	FRANJA VERDE-PARQUEO	CICLOVIA	TRANSPORTE PUBLICO	CALZADA
VIARIO PRIMARIO	VÍA EXPRESA	32 A 35 Metros	X	3.00	1.50	-	2.00	3.50	3.50
		31 A 32 Metros	X	3.00	1.50	-	2.00	3.50	3.50
		30 A 31 Metros	X	X	1.50	-	2.00	3.50	3.50
		29 A 30 Metros	X	2.00	1.50	-	2.00	3.50	3.50
	VÍA ARTERIAL	27 A 29 Metros	X	-	1.50	-	2.00	3.50	3.00
		25 A < 27 Metros	X	-	1.50	-	1.75	3.50	3.00
VIARIO SECUNDARIO	VÍA COLECTORA	24 A < 26 Metros	X	-	1.50	-	1.75	3.50	3.00
		23 A < 24 Metros	2.25	-	X	-	1.75	3.50	3.00
		20 A < 23 Metros	X	-	1.50	-	-	3.50	3.00
		19 A < 20 Metros	2.00	-	X	-	-	3.50	3.00
		18 A < 19 Metros	X	-	1.50	-	1.75	3.50	-
		16 A <18 Metros	X	-	1.00	-	1.75	3.50	-

		14 A <16 Metros	X	-	1.50	-	-	3.50	-
		12 A < 14 Metros	X	-	1.00	-	-	3.50	-
VIARIO DE BARRIO	EJE DE BARRIO	12 A <14 Metros	X	-	1.00	-	-	3.50	3.00
	VÍA DE BARRIO	9 A <11 Metros	X	-	-	-	-	-	3.00
		8 A < 9 Metros	X	-	-	2.00	-	-	3.00
	VÍA COMPARTIDA	8 A 11 Metros	X	-	-	2.00	-	-	2.80
		7 A < 8 Metros	X	-	1.00	-	-	-	2.80
	VÍA PEATONAL	4.5 A 7 Metros	X	-	1.50	-	-	-	-
		1.5 A < 4.5 Metros	X	-	-	-	-	-	-

NOTA: SE TOMARÁ LA SIMBOLOGÍA “X” COMO EL ITEM VARIABLE A AUMENTAR EN CASO QUE NO SE ENCUENTRE LA SECCIÓN VIAL REQUERIDA

ARTÍCULO 2.- *Incorpórese al Título XIV de la Ordenanza que Regula el Desarrollo y el Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo, en orden alfabético, las siguientes definiciones:*

- **"Centro, centro de Portoviejo o centro de la ciudad:** El espacio geográfico identificado como Distrito 9, delimitado por las coordenadas que forman parte integrante de esta norma.

- **Centro histórico o centro antiguo:** Se refiere al sector delimitado en la ordenanza de la materia que se encuentra vigente.

- **Ciclovía**: Carril destinado exclusivamente a la circulación de bicicletas.

- **Ciudad a escala humana:** Una ciudad a escala humana es aquella en la que para acceder a sus amenidades y servicios se puede caminar, o moverse usando otros medios sin invertir mucho tiempo ni recursos. En su entorno la escala de los edificios permite ver el cielo, el peatón se siente contenido como en una habitación, pero sus paredes no son tan altas como para transmitirle una sensación de opresión.

- **COOTAD:** Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

- **Componente Estructurante:** Abarca los temas de clasificación y subclasificación del suelo. Se divide al cantón según elementos estructuradores urbanos – rurales a partir de características físicas específicas que distinguen entre sí el suelo urbano del suelo rural, independientemente de su delimitación político administrativa. El siguiente proceso es subclasificar el suelo urbano y suelo rural de acuerdo a la superposición de parámetros (capas) como la cobertura de Sistemas Públicos de Soporte (SPS), la Capacidad de Uso de la Tierra (CUT), las reservas de áreas patrimoniales y la protección por riesgos multiamenaza (movimientos en masa, inundaciones y *microsismicidad*).

- **Curtiembre**: Sitio o taller donde se curten y trabajan las pieles.

- **Decibel (dB):** Unidad de intensidad acústica equivalente a la décima parte de un belio.

- **Dominio hídrico público**: Es el conformado por los elementos naturales establecidos en la "Ley Orgánica de Recursos Hídricos, Usos y Aprovechamiento del Agua", y su Reglamento.

- **Distritos:** Sectores de ordenación urbanística definidos a partir de la identificación de características homogéneas de tipo geomorfológico, ambiental, paisajístico, urbanístico, socio-económico e histórico-cultural.

- **Establecimientos de servicios especializados:** Se refiere a actividades que generan impactos por descargas líquidas no domésticas, emisiones de combustión, emisiones de procesos, emisiones de ruido, residuos sólidos, además de riesgos inherentes a sus labores. Podrán funcionar si así lo determina una evaluación ambiental para el manejo adecuado de emisiones, descargas, y otras molestias ambientales.

- **Fachada:** Es el plano vertical que limita una edificación, sea con el espacio urbano o con espacios abiertos interiores.

- **INEN:** Instituto Ecuatoriano de Normalización.

- **LOOTUGS:** Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo.

- **Manufacturas:** Comprende la elaboración de productos que no requieren maquinaria o instalaciones especiales; son actividades dedicadas al trabajo artesanal domiciliario, normalmente familiar, cuyos movimientos de carga no rebasen el uso de vehículos tipo camioneta.

- **Material particulado**: Son partículas sólidas o líquidas dispersas en la atmósfera como polvo, cenizas, hollín, partículas metálicas, cemento y polen, entre otras, cuyo diámetro es igual o inferior a los 10 micrómetros. Su tamaño hace que sean 100% respirables, por lo que penetran el aparato respiratorio y se depositan en los alveolos pulmonares. Pero además de ser más agresivas para la salud, su tamaño hace que también sean más livianas y por eso generalmente permanecen por más tiempo en el aire, lo cual facilita el que sean transportadas por el viento a grandes distancias y formen parte de la contaminación de distintos lugares.

- **Plan Especial:** Instrumentos de planificación territorial de gran versatilidad para abordar aspectos específicos de la ordenación urbanística. El alcance puede ser muy diverso y cada plan deberá adoptar la expresión normativa adecuada.

- **Plan de Manejo Ambiental**: Se refiere al plan que, de manera detallada, establece las acciones que se requieren para prevenir, mitigar, controlar, compensar y corregir los posibles efectos o impactos ambientales negativos causados en el desarrollo de un proyecto, obra o actividad.

- **Planes parciales:** Se refieren a los planes parciales definidos en la LOOTUGS como aquellos que tienen por objeto la regulación urbanística y de gestión de suelo detallada para los polígonos de intervención territorial en suelo urbano y en suelo rural de expansión urbana. Los planes parciales determinarán:

1. La normativa urbanística específica, conforme con los estándares urbanísticos pertinentes.
2. Los programas y proyectos de intervención física asociados al mejoramiento de los sistemas públicos de soporte, especialmente en asentamientos de hecho, y la ejecución y adecuación de vivienda de interés social.
3. La selección y aplicación de los instrumentos de gestión de suelo y la delimitación de las unidades de actuación urbana necesarias, conforme con lo establecido en el plan de uso y gestión de suelo a fin de consolidar los sistemas públicos de soporte y responder a la demanda de vivienda de interés social.
4. La infraestructura necesaria para los servicios de agua segura y saneamiento adecuado.

   Los programas para la regularización prioritaria de los asentamientos humanos de hecho con capacidad de integración urbana, los programas para la relocalización de asentamientos humanos en zonas de riesgo no mitigable y los casos definidos como obligatorios serán regulados mediante plan parcial.

- **Pórtico, portal o soportal:** Superficie cubierta en planta baja, paralela a la línea de fábrica, que se integra con la acera y permite el acceso peatonal; está limitada por pilares de soporte.

- **POT:** Plan de Ordenamiento Territorial.

- **Retiro:** Trata sobre la ubicación de un edificio o una parte de él por detrás de una línea trazada a una cierta distancia de una calle u otras partes del edificio.

- **Riberas:** Son las fajas naturales de los álveos o cauces naturales situadas por encima del nivel de aguas bajas. Las riberas forman parte del dominio hídrico público.

- **Talleres Artesanales:** Comprenden la elaboración de productos que no requieren maquinaria o instalaciones especiales; son actividades dedicadas al trabajo artesanal domiciliario, normalmente familiar, cuyos movimientos de carga no rebasen el uso de vehículos ligeros. En estos talleres se prohíbe el uso y almacenamiento de materiales inflamables, reactivos, corrosivos, tóxicos, patógenos, radioactivos y explosivos, y manufacturas menores que generen impactos nocivos al medio ambiente o riesgos en la salud de la población.

- **Vegetación riparia:** Se denomina de esta manera a los hábitats vegetales y comunidades a lo largo de las márgenes y orillas del río.

- **Zonas inundables:** De acuerdo con el Reglamento a la Ley Orgánica de Recursos Hídricos, Usos y Aprovechamiento del Agua, son los terrenos que pueden resultar inundados durante las crecidas no ordinarias de los lagos, lagunas, embalses y ríos. Estos terrenos conservarán su naturaleza jurídica. Su titularidad no será afectada por la delimitación de dichas zonas.

DISPOSICIONES GENERALES

INNUMERADA PRIMERA: Adaptar la georeferenciación de la base de datos del GIS Municipal de la cartografía del todos los distritos, al proyecto del sistema de conectividad.

INNUMERADA SEGUNDA: Colocar hitos estratégicos para la Ciudad de Portoviejo que permitan una georreferencia constante para los levantamientos entregados por usuarios.

DISPOSICIONES PERMANENTES

INNUMERADA PRIMERA: Es obligación de todos los (las) servidores (as) municipales, cumplir y hacer cumplir las disposiciones establecidas en el presente Título referente al desarrollo urbano, y hacer uso correcto de los lineamientos técnicos contenidos en el mismo.

INNUMERADA SEGUNDA: Las licencias, permisos o autorizaciones otorgadas de conformidad con la norma existente anterior a la fecha de promulgación del Título (…) 1 referente al Plan Maestro Urbano, subsistirán por el tiempo en que fueron concedidas.

INNUMERADA TERCERA: Lo que no esté contemplado en este Título se sujetará a lo establecido por las Subdirección Cantonal de Planificación Urbana y Ordenamiento Territorial, y en las normativas nacionales para el efecto, LOOTUGS, el COOTAD, la normativa municipal vigente, las mismas que se establecerán en el Plan de Uso y Gestión del Suelo.

INNUMERADA CUARTA: El GAD Portoviejo identificará los territorios que por diferentes condicionantes naturales (áreas de riesgo por inundación, áreas de riesgo de deslizamiento, áreas de protección ecológica, condicionantes topográficas) no son aptos para receptar equipamientos; estas zonas serán tomadas de los estudios actualizados de forma constante de la unidad de riesgos municipal.

INNUMERADA QUINTA: Los planos del siguiente listado, contenidos en la presente ordenanza, constituyen sustento las disposiciones establecidas en el presente Título referente al desarrollo urbano, constituyen parte integrante de la misma.

Lámina 1: Sistema de Centralidades.
Lámina 2: Sistema de Verde Urbano.
Lámina 3: Subclasificación del suelo.
Lámina 4: Sistema Estructurante de Jerarquía Vial.
Lámina 5: Sistema de Ciclovías.
Lámina 6: Mapa de Distritos de la ciudad de Portoviejo.

INNUMERADA SEXTA: Todos los proyectos de urbanizaciones, equipamientos y macroproyectos sobre el espacio edificado deberán evidenciar en un plano de situación la articulación del proyecto con el espacio público y la forma urbana, respetando todos los lineamientos del Plan Maestro. Así mismo, los proyectos de edificios nuevos o de rehabilitación de fachadas, deberán evidenciar en un plano de alzados las relaciones de composición arquitectónica que armonicen lo nuevo con lo existente.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

INNUMERADA PRIMERA: Las disposiciones establecidas en la presente ordenanza podrán ser modificadas de acuerdo a la actualización del PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL (PDOT) así como también, con la incorporación del PLAN DE USO Y GESTION DEL SUELO (PUGS) que se realizará de acuerdo al marco normativo de la LOOTUGS, o Ley Orgánica que lo ampare.

INNUMERADA SEGUNDA: Hasta que sea aprobado el Plan de Uso y Gestión del Suelo, en los núcleos urbanos menores, sólo podrán aprobarse desarrollos urbanos pequeños de hasta 60 unidades habitacionales, cohesionados con la trama urbana existente, aplicando los parámetros técnicos establecidos en el presente Título.

INNUMERADA TERCERA.- Para el Sistema de Conectividad en suelo urbano de las Parroquias Rurales del Cantón Portoviejo, en zonas donde no se encuentre desarrollada y/o consolidada la infraestructura vial, se definirán rigiéndose bajo el criterio de interconexión, manteniendo el eje tendencial de la vía, siempre que no suponga un impacto ambiental negativo o se encuentre en zonas definidas como riesgo, y la sección de vía en base a la GUÍA PARA EL DISEÑO DEL SISTEMA DE CONECTIVIDAD de la presente ordenanza, hasta desarrollarse el Sistema de Conectividad en suelo urbano de las parroquias rurales del Cantón Portoviejo.

INNUMERADA CUARTA.- En casos de informes de proyección de vías solicitados antes de la promulgación de la presente ordenanza, y que al ingresar una nueva solicitud varíen en su trazado vial, serán sujetos de actualización y regulación de acuerdo a lo determinado en el Mapa de Conectividad Vial dispuesto en esta ordenanza

INNUMERADA QUINTA.- Las áreas que se hayan cedido y/o expropiado a favor del GAD Portoviejo por concepto de afectación vial, de acuerdo a un trazado anterior a lo determinado en el Mapa de Conectividad Vial dispuesto en esta ordenanza y que en la actualidad no se encuentren consideradas para este uso, continuaran siendo predios de uso municipal, que servían para la compensación de otros terrenos afectados.

INNUMERADA SEXTA.- Para la observación y revisión de la clasificación de usos y descripción de actividades y sus códigos referidos en este Título (Del Plan Maestro Urbano del GAD Portoviejo), corresponderán a los cuadros y

clasificaciones indicadas en los siguientes artículos vigentes del Libro 2 – Componente Territorial:

- Artículo 168 "Zonificación de usos del área de influencia del "Parque la Rotonda" del Título V "Reglamentación del Área Urbana y Rural del cantón Portoviejo";
- Artículo 399 del Título VII "De las zonas de afectación en las áreas de influencia de los mercados y la determinación de las zonas planificadas para el comercio en el espacio público";
- Artículo Innumerado 6, del Título Innumerado "De las zonas de afectación en las áreas de influencia de los centros comerciales".

INNUMERADA SÉPTIMA.- Hasta que no se apruebe las normas urbanísticas que establecerá el Plan de Uso y Gestión del Suelo, el artículo de "Tipología de Lotes, Edificación y Retiros", servirá como modelo de guía para aprobar los permisos de construcción, siendo usada estas referencias de retiro cuando por el tamaño del lote no pueda cumplir lo establecido en las normas urbanísticas publicadas con anterioridad a la presente ordenanza.

DISPOSICIONES REFORMATORIAS

INNUMERADA PRIMERA: Elimínese los literales a, b y c del artículo 146 del Capítulo II "De los Usos de suelo" del Título V denominado "Reglamentación del Área Urbana y Rural del cantón Portoviejo" que establecen la sub-clasificación del suelo urbano "Reglamentación del Área Urbana y Rural del cantón Portoviejo"

INNUMERADA SEGUNDA: Refórmese el Cuadro 3, contenido en el artículo 173 de la Ordenanza que Regula el Desarrollo y el Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo – Libro 2 Componente Territorial, eliminándose las columnas que establecen los "Retiros mínimos". En el cuadro referido, en la parte final se añadirá el siguiente texto:

"El artículo de "Tipología de Lotes, Edificación y Retiros", servirá como modelo de guía para aprobar los permisos de construcción."

INNUMERADA TERCERA: Refórmese el artículo 227 de la Ordenanza que Regula el Desarrollo y el Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo – Libro 2 Componente Territorial, con el siguiente texto:

Art. 227.- Los derechos de vías deberán sujetarse a la Ley de Caminos, a las disposiciones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas mediante Acuerdo, a

los estudios y recomendaciones viales contempladas en el Sistema de Conectividad y a lo que indique la dirección municipal competente.

INNUMERADA CUARTA: Refórmese el artículo 235 de la Ordenanza que Regula el Desarrollo y el Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo – Libro 2 Componente Territorial, con el siguiente texto:

Art. 235.- La vegetación existente tanto en espacio público como en privado, deberá protegerse de acciones que lleven a su destrucción parcial o total. Para el caso de talas o de replantaciones, deberá solicitarse autorización municipal, la que, a través de la Dirección de Gestión Ambiental y Riesgos, o quien haga sus veces; emitirá la respectiva resolución e informe técnico correspondiente.

En todo el cantón Portoviejo se procurará la arborización, implantando las especies nativas de árboles que indica el Plan Maestro Urbano.

INNUMERADA QUINTA: Refórmese la disposición permanente DÉCIMA SEGUNDA de la Ordenanza que Regula el Desarrollo y el Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo – Libro 2 Componente Territorial, con el siguiente texto:

“Lo que no esté específicamente contemplado en el Título VI “Polos de Desarrollo” se sujetará a lo establecido en el Título V “Reglamentación del Área Urbana y Rural del Cantón Portoviejo”, y demás normativa municipal vigente, o en caso de existir duda sobre la correcta aplicación de su normativa en el área urbana del cantón, se acatará lo establecido: primero, en el principios para una forma urbana óptima, y, segundo, en los lineamientos generales para el desarrollo urbano, contenidos en el Título (…) 1 de esta norma, que incorpora el Plan Maestro Urbano de Portoviejo; lo consignado en la LOOTUGS, el COOTAD y demás leyes conexas.”

INNUMERADA SEXTA: Refórmese la disposición permanente QUINTAGÉSIMA PRIMERA de la Ordenanza que Regula el Desarrollo y el Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo – Libro 2 Componente Territorial, con el siguiente texto:

“Se prohíben las autorizaciones de urbanización, parcelación, construcción, aprovechamiento y uso del suelo sobre los predios que conforman el corredor del río, desde el Paso Lateral Autopista Manabí Guillem hasta el sector Barranco Pelado. Se podrá establecer lo contrario, siempre y cuando la SUBDIRECCIÓN CANTONAL DE PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL otorgue, mediante un análisis, la factibilidad para el desarrollo de

algún proyecto que aporte al desarrollo de la ciudad. Se mantendrá la franja de 50 metros a cada margen del río Portoviejo, y zonas inundables en concordancia con lo establecido en el artículo 166 literal c) la Ordenanza que Regula el Desarrollo Ambiental en el Cantón Portoviejo – Libro 5 Componente Ambiental, donde por ningún motivo se permitirán construcciones."

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

INNUMERADA PRIMERA: Deróguese el artículo 151 del Título V "Reglamentación del Área Urbana y Rural del cantón Portoviejo.

INNUMERADA SEGUNDA: Deróguese el artículo 158 del Libro 2 Componente Territorial, contenido en el Título V "Reglamentación del Área Urbana y Rural del cantón Portoviejo".

INNUMERADA TERCERA: Deróguese los artículos 223 al 226, y los cuadros "Cuadro de especificaciones mínimas de las vías, y "Cuadro 12: Cuadro de especificaciones mínimas de vías para el área urbana de la parroquia Picoazá". De la Sección VI del TÍTULO V la Ordenanza que Regula el Desarrollo y el Ordenamiento Territorial (Reglamentación del Área Urbana y Rural del cantón Portoviejo).

INNUMERADA CUARTA: Queda expresamente derogada toda norma de igual o menor jerarquía que se contraponga a lo establecido en este Título.

INNUMERADA QUINTA: Toda ordenanza anterior a la presente, que entre en contradicción al Título (…) "Del Plan Maestro Urbano del GAD Portoviejo", quedará supeditado a lo que indique el Título (…) "Del Plan Maestro Urbano del GAD Portoviejo".

INNUMERADA SEXTA: Deróguese el artículo 167 de la Ordenanza que Regula el Desarrollo y el Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo – Libro 2 Componente Territorial.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en el dominio web de la Institución.

Dado en la sala de sesiones del Concejo Municipal del cantón Portoviejo, a los veinticuatro días del mes de enero del año dos mil diecinueve.

Ing. Agustín Casanova Cedeño
ALCALDE DE PORTOVIEJO

Abg. David Mieles Velásquez
SECRETARIO DEL CONCEJO MUNICIPAL-E

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN: Certifico que la ORDENANZA REFORMATORIA A LA ORDENANZA QUE REGULA EL DESARROLLO Y EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL CANTON PORTOVIEJO E INCORPORA EL TITULO INNUMERADO DENOMINADO "DEL PLAN MAESTRO URBANO DEL GAD PORTOVIEJO" fue debidamente discutida y aprobada por el Concejo Municipal del cantón Portoviejo, en dos sesiones distintas, celebradas los días 06 de septiembre de 2018 y 24 de enero de 2019, de conformidad a lo que dispone el Art. 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, habiendo sido aprobada definitivamente en la sesión del 24 de enero de 2019.

Abg. David Mieles Velásquez
SECRETARIO DEL CONCEJO MUNICIPAL-E

SECRETARÍA DEL CONCEJO MUNICIPAL DE PORTOVIEJO.- En la ciudad de Portoviejo, a los veinticinco días del mes de enero del año dos mil diecinueve, a las 11H00.- De conformidad con lo que dispone el Art. 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, elévese a conocimiento del señor Alcalde del cantón, para su sanción, la ORDENANZA REFORMATORIA A LA ORDENANZA QUE REGULA EL DESARROLLO Y EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL CANTON PORTOVIEJO E INCORPORA EL TITULO INNUMERADO DENOMINADO "DEL PLAN MAESTRO URBANO DEL GAD PORTOVIEJO".

Abg. David Mieles Velásquez
SECRETARIO DEL CONCEJO MUNICIPAL-E

ALCALDÍA DEL CANTÓN PORTOVIEJO.- Portoviejo, 28 de enero de 2019.- 16H00.- De conformidad con lo dispuesto en el Art. 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización vigente, y una vez que se ha cumplido con las disposiciones legales, SANCIONO la ORDENANZA REFORMATORIA A LA ORDENANZA QUE REGULA EL DESARROLLO Y EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL CANTON PORTOVIEJO E INCORPORA EL TITULO INNUMERADO DENOMINADO "DEL PLAN MAESTRO URBANO DEL GAD PORTOVIEJO" y procédase de acuerdo a la Ley.

Ing. Agustín Casanova Cedeño
ALCALDE DE PORTOVIEJO

SECRETARÍA DEL CONCEJO MUNICIPAL.- Proveyó y firmó el Ing. Agustín Casanova Cedeño, Alcalde del cantón Portoviejo, el día lunes 28 de enero de 2019, a las 16h00. Lo Certifico:

Abg. David Mieles Velásquez
SECRETARIO DEL CONCEJO MUNICIPAL-E