

Memorando Nro. GADDMQ-AZQ-DAJ-2020-0872-M

Quito, D.M., 16 de julio de 2020

**PARA:** Sra. Abg. Monica Alexandra Flores Granda  
Administradora Zonal Quitumbe

**ASUNTO:** INFORME LEGAL

**INFORME LEGAL DE LA MODIFICATORIA DEL TRAZADO VIAL (ABS: 0+000 A 0+171) Y APROBACIÓN DE LA PROLONGACIÓN (ABS: 0+171 A 0+258), DE LA VÍA DENOMINADA “CALLEJÓN B”, Y APROBACIÓN DE LA VÍA DENOMINADA “PASAJE 1”, BARRIO ESPEJO, PARROQUIA LA ECUATORIANA.”**

**ANTECEDENTES:**

1. La Comisión de Uso de Suelo en sesión Nro. 048 - ordinaria de 13 de julio de 2020, luego de conocer la propuesta de modificatoria del trazado vial (ABS: 0+000 a 0+171) y aprobación de la prolongación (ABS: 0+171 A 0+258), de la vía denominada “Callejón B”, y aprobación de la vía denominada “Pasaje 1”. Barrio Espejo, parroquia La Ecuatoriana, resolvió:

“Solicitar a la Administración Zonal Quitumbe remita para conocimiento de la comisión en el plazo de 3 días, la actualización del informe legal Nro. 17-DAJ-2018, de 05 de septiembre de 2018, corrigiendo el nombre, conforme se desprende del informe técnico actualizado Nro. AZQ-DGT-UTV-IT-2020-046, siendo lo correcto: “Modificatoria del trazado vial (ABS: 0+000 a 0+171) y aprobación de la prolongación (ABS: 0+171 A 0+258), de la vía denominada “Callejón B”, y aprobación de la vía denominada “Pasaje 1”, Barrio Espejo, parroquia La Ecuatoriana.”

Así mismo, se sugiere que dicho informe sea concluyente, emitiendo un criterio legal favorable o no y se pronuncie sobre la aplicabilidad de la nota 6 del cuadro Nro. 1 del Anexo Único de Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, tanto sobre la vía denominada “Pasaje 1” como de la vía denominada “Callejón B”.

Dada en la sala virtual de sesiones de las comisiones del Concejo Metropolitano, el lunes 13 de julio de 2020”.

2. Mediante informe técnico No. AZQ-DGT-UTV-IT-2020-046, de 1 de julio de 2020, el Ing. Santiago Manosalvas, Responsable de la Unidad de Territorio y Vivienda, emite la siguiente conclusión:

“Las vías mencionadas en el presente informe, constituyen el único acceso con el que

**Memorando Nro. GADDMQ-AZQ-DAJ-2020-0872-M**

**Quito, D.M., 16 de julio de 2020**

disponen los moradores de los predios aledaños a las vías en el barrio Espejo de la parroquia La Ecuatoriana; dichas vías se encuentran situadas en torno a complejas e irregulares condiciones topográficas, por la presencia de desniveles y taludes pronunciados que limitan la implantación de la mesa asfáltica; por tal motivo se ha debido generar una propuesta de modificatoria y aprobación vial, acorde a las condiciones comprobadas en sitio mediante las inspecciones de campo, y que han sido detalladas en el análisis técnico.

De acuerdo a la base legal mencionada, la propuesta de modificatoria del trazado vial (abscisado: 0+000 a 0+171) y aprobación de la prolongación (abscisado: 0+171 a 0+258), de la vía denominada "callejón b"; y aprobación de la vía denominada "pasaje 1"; cumplen con la normativa vigente; acogiéndose a la NOTA 6, del Anexo 02.- Anexo Único de Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, donde consta el cuadro N° 1.- Especificaciones mínimas para vías urbanas; que determina: "(...) Las vías existentes para su regularización deberán acogerse a las características de las tipologías señaladas en el presente cuadro independientemente de su longitud, caso contrario será el Concejo Metropolitano quien autorice los casos específicos (...)". Por lo tanto se concluye con **CRITERIO TÉCNICO FAVORABLE** para que se proceda conforme corresponda con la aprobación de la propuesta vial detallada; salvo diversa decisión del Concejo Metropolitano de Quito".

Y recomienda lo siguiente:

"Al conocerse que para la década de los 80's y 90's; las zonas no consolidadas de la ciudad, fueron sujetas a lineamientos de planificación a través de las elaboración de hojas topográficas, diseñadas por el Instituto Geográfico Militar junto con la aprobación de la Comisión de Planificación de Distrito Metropolitano de Quito; las cuales son reconocidas como hojas de trazado y regularización vial u hojas catastrales, las mismas que presentan la planificación de los sectores no consolidados para la época antes mencionada. Al transcurrir los años, el normal proceso de consolidación y expansión urbana de la ciudad, provocó que varios barrios y asentamientos humanos se consoliden sin un seguimiento adecuado; generando por un lado modificatorias en el eje de las vías planificadas, y en otros casos variando la sección transversal total planificada.

Para el año 2003, se sanciona la Ordenanza Metropolitana No. 3457, que contiene las "Normas de Arquitectura y Urbanismo", con la cual se cuenta con una normativa técnica para el diseño vial; la cual previamente a esta fecha no había sido considerada. Debido a estos antecedentes, es necesario que cada una de estas hojas disponga de un informe de Concejo Metropolitano y/o Resolución de Concejo, que ratifique la aprobación de las diferentes vías que consten en las hojas mencionadas, confirmando a aquellos ejes viales que se encuentren bien implantados; o caso contrario proceder con las modificatorias pertinentes según los casos de consolidación o conflictos con la topografía del lugar y

**Memorando Nro. GADDMQ-AZQ-DAJ-2020-0872-M**

**Quito, D.M., 16 de julio de 2020**

omisiones a la normativa vigente.

En este sentido, es importante considerar que ciertas vías fueron aprobadas en su momento tal y como constan en las hojas de trazado y regularización vial, sin embargo actualmente necesitan de modificatorias que se ajusten a la realidad actual, tal y como se encuentran en sitio consolidado y topográficamente configuradas. Por ello, se generan varios conflictos ya que varias secciones de las vías planificadas en las hojas de trazado vial en la década de los 80's y 90's no se ajustan al cuadro N° 1.- Especificaciones mínimas para vías urbanas que fue oficializado en el año 2003 mediante la Ordenanza Metropolitana No. 3257 y que consta en el actual Código Municipal; de tal manera que se identifican variaciones entre las secciones transversales totales, así como la sección de aceras de las mismas, según lo que correspondería por la longitud de las vías.

En tal virtud, se recomienda considerar que las propuestas de aprobación y/o modificatorias viales, procedentes de vías que consten en hojas de trazado y regularización vial, sean aprobadas con propuestas que en lo posible, mantengan los anchos de aceras planificados y cuya sección total sea modificada según lo pertinente y correspondiente a la configuración de consolidación y topografía del lugar”.

3. Mediante memorando Nro. GADDMQ-AZQ-DGT-UTV-2020-0283-M, de 15 de julio de 2020, el Ing. Nelson Santiago Manosalvas Cedeño, Jefe Zonal de la Unidad de Territorio y Vivienda, remite a la Dirección de Asesoría Jurídica el informe técnico No. AZQ-DGT-UTV-IT-2020-046, de 1 de julio de 2020, a fin de que se realice la actualización de informe legal y posteriormente mencionada información se remita a la comisión de uso del suelo, a fin de dar cumplimiento a lo resuelto por la Comisión de Uso de Suelo en sesión Nro. 048 – ordinaria, de 13 de julio de 2020.

**BASE LEGAL:**

**CODIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.**

Ordenanza Municipal 001, sancionado el 29 de marzo de 2019 y publicado en el Registro Oficial, Edición Especial No. 902 de 7 de mayo de 2019.

**LIBRO IV DEL EJE TERRITORIAL**

**SECCION VI DEL DESARROLLO URBANISTICO**

**PARAGRAFO I: DE LA HABILITACION DEL SUELO**

**SUB PARAGRAFO II: CONSIDERACIONES GENERALES PARA HABILITAR EL**

**Memorando Nro. GADDMQ-AZQ-DAJ-2020-0872-M**

**Quito, D.M., 16 de julio de 2020**

**SUELO**

**Art. IV.1.73.- Sistema vial.-**

(...) 3. Para los efectos de la presente normativa en relación con el sistema vial y para un manejo adecuado de los planes viales zonales contenidos en el Plan Maestro de Transporte y Red Vial, se establece la siguiente clasificación:

a. Sistema Vial Urbano, correspondiente a las zonas definidas como urbanas en el PMOT.

b. Sistema Vial Rural, correspondiente a las zonas definidas como rurales en el PMOT. Las especificaciones funcionales y técnicas de las vías urbanas y rurales se encuentran previstas en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo.

4. Las Secretarías responsables del territorio, hábitat y vivienda, y de la movilidad, diseñarán de manera conjunta, la estructura vial principal en la circunscripción del Distrito Metropolitano de Quito, mediante los respectivos instrumentos de planificación territorial.

5. Las administraciones zonales diseñarán, en su jurisdicción respectiva, todas las vías locales, peatonales, escalinatas y además las vías colectoras rurales. Este diseño será realizado por las administraciones zonales, validado por la secretaría responsable del Territorio, Hábitat y Vivienda y enviado para conocimiento de la Comisión competente en materia de uso de suelo, previa la aprobación del Concejo Metropolitano.

**Art. IV.1.74.- Elementos del sistema vial.-** Las vías en función del sistema al que pertenecen y sus características, están constituidas por los siguientes elementos: calzadas y carriles, aceras, parterres, vegetación y elementos adicionales, curvas o elementos que faciliten el retorno, derechos de vía, áreas de protección especial, facilidades de tránsito y cruces peatonales. Las especificaciones de estos elementos se encuentran previstas en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo.

Cabe mencionar que el Circular Nro. STHV-2020-0065-C, ratifica “De lo expuesto, me permito aclarar que en virtud de la disposición general quinta y de la disposición transitoria señaladas en párrafos anteriores del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, los anexos no se encuentran derogados y están vigentes de conformidad a una interpretación literal de la norma.”

Mediante Oficio Nro.GADDMQ-PM-2020-1267-O Quito, D.M., de fecha 10 de junio de 2020, suscrito por Abg. Fernando Andre Rojas Yerovi, SUBPROCURADOR

**Memorando Nro. GADDMQ-AZQ-DAJ-2020-0872-M**

**Quito, D.M., 16 de julio de 2020**

METROPOLITANO, en el cual emite criterio legal sobre la vigencia o no de los anexos técnicos de las ordenanzas codificadas en el Código Municipal, mismo que en su numeral 13 indica textualmente lo siguiente: “13. En relación con lo manifestado, según el informe jurídico de la Secretaría y la ordenanza aprobada por el Concejo, de 9 de junio de 2020, se desprende que no existiría duda de que, en general, los anexos técnicos de las ordenanzas codificadas, en su momento, en el Código Municipal no han sido derogados.”

**ANEXO REGLAS TÉCNICAS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO.**

**1.2. SISTEMA VIAL.**

**1.2.1. SISTEMA VIAL URBANO**

El Sistema Vial Urbano se clasifica funcionalmente de la siguiente manera: Vías Expresas (Autopistas - Viaductos), Vías Arteriales, Vías Colectoras Principales, Vías Colectoras Secundarias, Vías Locales, Vías Peatonales, Escalinatas y Ciclo vías, cuyas especificaciones se establecen en el cuadro No. 1 y sus secciones típicas constan en los gráficos del 6 al 17.

(...) Vías Locales.- Se constituyen en el sistema vial urbano menor y se conectan con las vías colectoras. Estas vías deben observar las siguientes características:

Permiten la movilidad al interior de sectores urbanos.

Tiene prioridad la circulación peatonal.

Permiten una velocidad de operación de hasta 30 km/h.

Admiten medidas de moderación de tráfico.

Excepcionalmente permiten tráfico pesado de media y baja capacidad.

Excepcionalmente permiten la circulación de transporte colectivo.

Dan acceso a los predios frentistas.

Todas las intersecciones son a nivel.

Permiten el estacionamiento lateral.

Sistema de Vías Peatonales (referencia NTE INEN 2 243: 2000).- Estas vías son para uso exclusivo del tránsito peatonal, y deben observar las siguientes características:

Permiten la movilidad no motorizada al interior de sectores urbanos.

Excepcionalmente permiten el paso de vehículos de residentes para acceso a sus predios.

Dan acceso a los predios frentistas.

Todas las intersecciones son a nivel.

No permiten el estacionamiento de vehículos.

**Memorando Nro. GADDMQ-AZQ-DAJ-2020-0872-M**

**Quito, D.M., 16 de julio de 2020**

Deben permitir el acceso de vehículos de emergencia y de servicio: recolectores de basura, emergencias médicas, bomberos, policía, mudanzas, etc.

· Pisos en vías peatonales o espacios de circulación peatonal (Referencia NTE INEN 2 301: 2000). - Los pisos de las vías peatonales deberán observar las siguientes características:

Las superficies de los pisos deben ser homogéneas, libres de imperfecciones y antideslizantes en mojado. Si el piso es de pavimento y está compuesto de piezas, los materiales empleados no deben tener una separación mayor a 11 mm en una profundidad máxima de 3 mm.

La diferencia de los niveles generados por el grano de textura no debe exceder a 2 mm.

Si los espacios de circulación peatonal son lisos, la señalización de piso debe realizarse mediante un cambio de textura.

Las rejillas, tapas de registro, etc., deben estar rasantes con el nivel del pavimento, con aberturas de dimensión máxima de 10 mm.

La compactación para vías de suelo natural o tierra apisonada no debe ser menor al 90% del ensayo proctor estándar en condiciones climatológicas desfavorables, y la densidad no será menor al 75% de su valor en seco. Las texturas direccionables tienen por objetivo conducir al peatón hacia un fin determinado, y éstas deben tener un recorrido no mayor a 3.00 m de longitud, mientras que los canales o líneas de dirección no deben tener un espaciamiento mayor a 11 mm.

· Ciclo vías.- Están destinadas al tránsito de bicicletas. Conectan generalmente áreas residenciales con paradas o estaciones de transferencia de transporte colectivo. Además, pueden tener funciones de recreación e integración paisajística. Pueden ser exclusivas (vías ciclísticas), combinadas con la circulación vehicular (faja ciclística), combinadas con la circulación peatonal (acera-bici). Al interior de las vías del sistema vial local pueden formar parte de espacios complementarios (zonas verdes, áreas de uso institucional). Las ciclo vías observarán las siguientes especificaciones:

En los puntos de cruce con vías vehiculares o peatonales, se deberán prever mecanismos de control de prioridad de circulación (señalización, semaforización, plataformas a nivel, etc.).

En caso de que se contemple una acera o sendero peatonal junto con la ciclo vía, éstos se separarán mediante: señalización horizontal, textura o color diferente de piso, bolardos, bordillos, etc.

El sistema de ciclo vías debe estar provisto de facilidades y dispositivos de control como ciclo parqueaderos, señalización, semaforización, elementos de protección.

Memorando Nro. GADDMQ-AZQ-DAJ-2020-0872-M

Quito, D.M., 16 de julio de 2020

· Escalinatas.- Son aquellas que permiten salvar con gradas la diferencia de nivel entre vías o permiten el acceso a predios que se encuentran a desnivel de las aceras. La Circulación es exclusivamente peatonal y deberán incluir canaletas para facilitar el traslado de bicicletas. Si son laterales, cada una deberá tener 15 cm de ancho, separándose 15 cm del muro vertical, o una canaleta central (bidireccional) de 40 cm.

Cuadro N° 1.- Especificaciones mínimas para vías urbanas

TIPO	DIMENSIONES MÍNIMAS DE VÍAS URBANAS										CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS		
	N° de carriles por sentido	Ancho de carril m.	Pavimento m.	Aceras m.	Espaldón Interno m.	Espaldón Externo m.	N° Carriles estacionam.	Ancho carriles de estacionam. m.	Ancho total de Vía m.	Distancia paralela entre ejes viales m.	Longitud de la Vía m.	Velocidad de proyecto Km/h.	Velocidad Máxima de operación Km/h.
Expresal	3	3.65	6		1.85	2.5			35	3001 ó >	Variable	90	80
Semi-Expresa	2	3.65	6		0.5	2			23.6	1500-3000	Variable	70	70
Arterial	3	3.65	4	3					33.9	1500-3000	Variable	70	60
Colectoras <sup>4</sup>													
A	2	3.65	4	3.5			2	2.2	30	500-500	1001 ó >	70	50
B	2	3.5		2					18	400-500	500-1000	50	40
Locales <sup>4</sup>	N° total carriles												
C	2	3		3			2	2	16		400-500		
D	2	3		3			1	2	14		300-400		
E	2	3		3					12		200-300		
F	2	3		2					10		100-200		
G	2	2.8		1.2					8		Hasta 100		
Escalinatas <sup>3</sup>		3				1.5			6				

Memorando Nro. GADDMQ-AZQ-DAJ-2020-0872-M

Quito, D.M., 16 de julio de 2020

Continuación Cuadro No. 1.- Especificaciones mínimas para vías urbanas.-

Ciclo vía *	Nº carriles	Ancho carril m.	Banda de protección <sup>12</sup> m.	Acera m.	Espaldón m.	Ancho Total Mínimo m.	Velocidad de proyecto km/h.	Velocidad mínima de operación km/h.	Radio mínimo de esquinas al bordillo m.
A (Acera-bici)	1	1,50	0,75	Según tipo de vía	—	1,85	25,00	20,00	3,00
	2	1,50	0,75		—	2,95	25,00	20,00	3,00
B (Faja Ciclistas)	1	1,50	—		—	1,50	25,00	20,00	3,00
	2	1,50	—		—	2,60	25,00	20,00	3,00
C (Vía Ciclistas)	1	1,20	0,75		—	1,95	30,00	25,00	3,00
	2	1,20	0,75		—	3,15	30,00	25,00	3,00
D Reservista	2	1,1	—	—	—	2,2	—	—	

NOTA 1: El número de carriles puede ser menor al mínimo especificado si el estudio de tráfico lo sustenta.  
 NOTA 2: El nivel de la capa de rodadura debe estar al nivel de las aceras colindantes con rampas que permitan el ingreso de vehículos de emergencia.  
 NOTA 3: La sección de las escalinatas incluye cañaleras para el traslado de bicicletas (Ver Art. 22).  
 NOTA 4: En aquellos casos en que la sección total de la vía sea mayor a la sección mínima, el remanente se repartirá entre las aceras.  
 NOTA 5: En áreas históricas se normalizará la calzada entre 4,50 m y 7,0 m como mínimo y las veredas según de ancho variable.  
 NOTA 6: Las vías existentes para su regularización deberán acogerse a las características de las tipologías señaladas en el presente cuadro independientemente de su longitud, caso contrario será el Concejo Metropolitano quien autorice los casos específicos.  
 NOTA 7: Cuando se incluya ciclo vía, banda ciclistas, o acera-bici, la sección total de la vía deberá adicionar el ancho correspondiente a este tipo de vías.  
 NOTA 8: En las intersecciones de vías con carriles de estacionamiento, las aceras se ensancharán hasta el inicio de los carriles de circulación, en una longitud no menor a 6 m. (Ver Gráfico-1).  
 NOTA 9: Con el fin de desarrollar zonas de tráfico calmado y mejoramiento de la imagen urbana, para las vías locales los datos citados en este cuadro son referenciales mínimos y admiten el diseño de propuestas particulares. Ese tipo de diseño deberá tener la revisión de la Empresa Municipal de Morbilidad.  
 NOTA 10: Con el fin de desarrollar zonas de tráfico calmado y mejoramiento de la imagen urbana, para las vías locales los datos citados en este cuadro son referenciales mínimos y admiten el diseño de propuestas particulares. Ese tipo de diseño deberá tener la revisión de la Empresa Municipal de Morbilidad.  
 NOTA 11: Cuando se incluya ciclo vía, banda ciclistas, o acera bici, la sección total de la vía deberá incorporar adicionalmente el ancho correspondiente.  
 NOTA 12: Banda de Protección es la separación entre la vía ciclistas y la calzada.

**ANÁLISIS.**

El Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito se publicó en el Registro Oficial, Edición Especial No. 902, de 7 de mayo de 2019, norma que se encuentra actualmente vigente; de conformidad al **Art. IV.1.73.-** “Sistema vial” en su numeral 5 se desprende que: “Las administraciones zonales diseñarán, en su jurisdicción respectiva, todas las vías locales, peatonales, escalinatas y además las vías colectoras rurales. Este diseño será realizado por las administraciones zonales, validado por la secretaría responsable del Territorio, Hábitat y Vivienda y enviado para conocimiento de la Comisión competente en materia de uso de suelo, previa la aprobación del Concejo Metropolitano”.

En el **Art. IV.1.74.-** “Elementos del sistema vial” se indica que: “Las vías en función del sistema al que pertenecen y sus características, están constituidas por los siguientes elementos: calzadas y carriles, aceras, parterres, vegetación y elementos adicionales, curvas o elementos que faciliten el retorno, derechos de vía, áreas de protección especial, facilidades de tránsito y cruces peatonales. Las especificaciones de estos elementos se encuentran previstas en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo”.

**Memorando Nro. GADDMQ-AZQ-DAJ-2020-0872-M**

**Quito, D.M., 16 de julio de 2020**

Conforme la promulgación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito y los pronunciamientos emitidos en Circular Nro. STHV-2020-0065-C y Oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-1267-O Quito, D.M., de fecha 10 de junio de 2020, suscrito por Abg. Fernando Andre Rojas Yerovi, SUBPROCURADOR METROPOLITANO, se deja claramente establecido que: "... los anexos técnicos de las ordenanzas codificadas, en su momento, en el Código Municipal no han sido derogados"

En virtud de lo expuesto se desprende que el ANEXO REGLAS TÉCNICAS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO se encuentra vigente, en mencionado documento se desprenden las características de las Vías locales y las especificaciones mínimas para mencionadas vías.

Dentro de las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo se define al:

"PASAJE PEATONAL: Vía destinada a uso exclusivo de peatones, con posible acceso restringido de vehículos"; y,

En el mismo documento indica que el: "Sistema de Vías Peatonales (referencia NTE INEN 2 243: 2000).- Estas vías son para uso exclusivo del tránsito peatonal, y deben observar las siguientes características:

Permiten la movilidad no motorizada al interior de sectores urbanos.

Excepcionalmente permiten el paso de vehículos de residentes para acceso a sus predios.

Dan acceso a los predios frentistas.

Todas las intersecciones son a nivel.

No permiten el estacionamiento de vehículos.

Deben permitir el acceso de vehículos de emergencia y de servicio: recolectores de basura, emergencias médicas, bomberos, policía, mudanzas, etc."

La NOTA 6: determina: "Las vías existentes para su regularización deberán acogerse a las características de las tipologías señaladas en el presente cuadro independientemente de su longitud, caso contrario será el Consejo Metropolitano quien autorice los casos específicos"

En el presente caso conforme el informe técnico se desprende que el trazado vial (abscisado: 0+000 a 0+171) y aprobación de la prolongación (abscisado: 0+171 a 0+258), de la vía denominada "callejón b"; y aprobación de la vía denominada "pasaje 1" es una vía existente para su regularización y cumple con las características de las tipologías establecidas en el anexo 1.

Memorando Nro. GADDMQ-AZQ-DAJ-2020-0872-M

Quito, D.M., 16 de julio de 2020

#### PRONUNCIAMIENTO LEGAL.

Sobre la base de los antecedentes expuestos, así como de la normativa jurídica invocada, toda vez que mediante el informe Técnico No. AZQ-DGT-UTV-IT-2020-046, suscrito por el Ing. Santiago Manosalvas C. Responsable de la Unidad de Territorio y Vivienda ha concluido que: “De acuerdo a la base legal mencionada, la propuesta de modificatoria del trazado vial (abscisado: 0+000 a 0+171) y aprobación de la prolongación (abscisado: 0+171 a 0+258), de la vía denominada "callejón b"; y aprobación de la vía denominada “pasaje 1”; **cumplen con la normativa vigente**; acogiéndose a la **NOTA 6**, del **Anexo 02.- Anexo Único de Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo**, donde consta el **cuadro N° 1.- Especificaciones mínimas para vías urbanas**; que determina: “(...) *Las vías existentes para su regularización deberán acogerse a las características de las tipologías señaladas en el presente cuadro independientemente de su longitud, caso contrario será el Concejo Metropolitano quien autorice los casos específicos (...)*”. Por lo tanto se concluye con **CRITERIO TÉCNICO FAVORABLE (...)**; la Dirección de Asesoría Jurídica emite informe legal FAVORABLE para que se proceda conforme corresponda con la aprobación de la propuesta vial detallada; salvo diversa decisión del Concejo Metropolitano de Quito.

Atentamente,

*Documento firmado electrónicamente*

Abg. Héctor Iván Barahona Rojas

**DIRECTOR JURÍDICO ADMINISTRACIÓN ZONAL QUITUMBE**

Referencias:

- GADDMQ-AZQ-DGT-UTV-2020-0283-M

Anexos:

- Resolución Nro. 081-CUS-2020
- Plano de la propuesta vial Callejón B y pasaje 1
- Oficio GADDMQ-AZQ-2020-1288-O
- Informe Técnico No. AZQ-DGT-UTV-IT-2020-046
- Informe Legal No 17-DAJ-2018