

## **ORDENANZA QUE INCORPORA A LA NORMATIVA MUNICIPAL EL PLAN URBANÍSTICO COMPLEMENTARIO (PLAN PARCIAL) QUE REGULA EL USO Y GESTIÓN DEL SUELO DEL POLO DE DESARROLLO PARQUE URBANO Y DE NEGOCIOS VILLANUEVA DE PORTOVIEJO, PRIMERA FASE.**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

En el año 2011, por disposición del gobierno nacional, el aeropuerto Reales Tamarindos de la ciudad de Portoviejo cesó sus operaciones dejando una área de aproximadamente 80 hectáreas ubicadas en una de las principales zonas de desarrollo inmobiliario de la capital manabita sin usos determinados.

Es por esto que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo (GAD Portoviejo), a partir del año 2014, considerando las posibilidades de este significativo espacio para el desarrollo inmobiliario de la ciudad, inició un proceso de diseño, planificación y estudios arquitectónicos, técnicos y financieros para darle el aprovechamiento correcto convirtiéndose en el principal proyecto de expansión y modernización urbana del cantón.

Es así como surge en el año 2015 el plan masa al que se denominó Parque Urbano y De Negocios VillaNueva de Portoviejo, constituido sobre los terrenos del ahora ex-aeropuerto Reales Tamarindos y parte de lo que hoy en día es la Laguna de Oxidación de la ciudad, en el que se presentó el diseño base de la ocupación del suelo, así como el trazado de vías transversales y longitudinales que permitirían disminuir el volumen del tráfico en vías como la Avenida Reales Tamarindos y la Avenida Manabí, y también facilitar el flujo del tráfico vehicular entre sectores de la ciudad.

Luego del terremoto del 16 de abril de 2016, y de haber priorizado la reactivación de la infraestructura pública y productiva afectada, el GAD Portoviejo en el año 2020 resolvió contratar los estudios de planificación estratégica del anteproyecto del Parque Urbano y de Negocios Villanueva de la ciudad de Portoviejo, en el que se actualiza la distribución del suelo propuesta, estableciendo zonas de desarrollo especializada en diferentes sectores económicos comprendiendo áreas destinadas a la administración pública; comercial y empresarial; salud; cultura; gestión inmobiliaria residencial, entre otros.

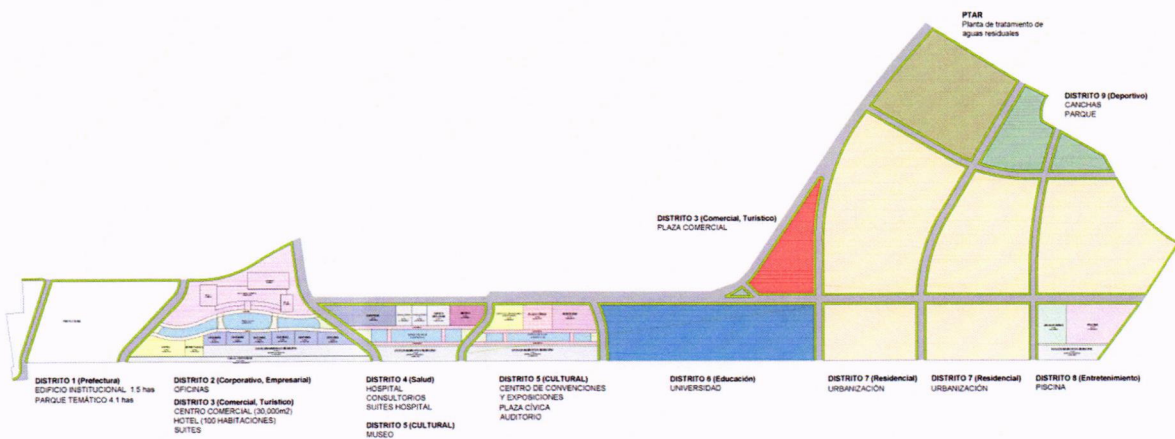
En el informe de sustentabilidad financiera y legal de los estudios contratados, se indica que a efectos de generar la máxima rentabilidad para el GAD Portoviejo en calidad de Promotor, se desarrolla el diseño arquitectónico buscando la mayor eficiencia en áreas vendibles/útiles, las mismas que representan mayores ingresos para el Municipio de Portoviejo.

En este sentido, la administración municipal ha catalogado a este, junto a otros proyectos de relevancia para el progreso de la capital, como un polo de desarrollo, y zona de regulación especial definida dentro del Plan de Uso y Gestión del Suelo de Portoviejo, norma que expresamente regula la ejecución de este proyecto a través de la aprobación de un plan urbanístico complementario (plan parcial) conforme a la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Usos y Gestión del Suelo.

El Plan Parcial tiene por objeto la regulación urbanística y de gestión del suelo detallada para los polígonos de intervención territorial, en suelo urbano y en suelo rural de expansión urbana. Es el instrumento que planifica y regula el desarrollo urbanístico y la gestión del suelo en el área de aplicación.

El Plan Parcial Parque Urbano y de Negocios Villanueva es un planteamiento estratégico que tiene el objeto de habilitar y dar un aprovechamiento urbanístico al suelo no consolidado que corresponde al ex aeropuerto Reales Tamarindos.

El Plan Parcial Parque Urbano y de Negocios Villanueva conforme a la planificación estratégica se desarrollará mediante dos fases. Se iniciará con la primera fase (denominada FASE 1), localizada en los predios de propiedad municipal y predios privados, donde se encuentra el ex aeropuerto "Reales Tamarindos", establecidos en el gráfico siguiente:



Las condiciones actuales del polígono están definidas en el diagnóstico desarrollado a continuación:

## Diagnóstico

El Diagnóstico es el levantamiento de la información preexistente, responde a lo dispuesto en el Plan Portoviejo 2035, a los insumos técnicos generados posterior a la aprobación del Plan Portoviejo 2035 y a las condiciones actuales del entorno urbano. Estos aspectos dan la pauta para la formulación de condiciones de habilitación del suelo.

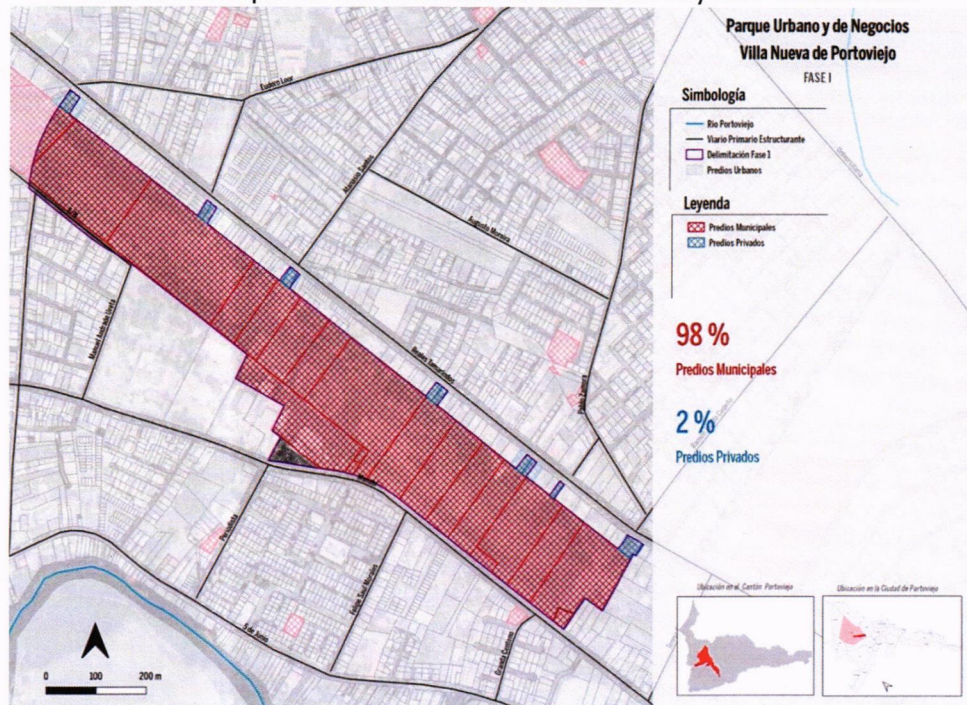
## Caracterización de la situación actual

La situación actual de espacio físico del proyecto Parque Urbano y de Negocios Villanueva de Portoviejo corresponde a una caracterización de su entorno en temas de accesibilidad, movilidad y vialidad; uso de suelo predominante, ocupación edificatoria y poblacional; sistemas urbanos (equipamientos y áreas verdes); capacidad y soporte de servicios básicos hidrosanitarios y calidad ambiental / relictos ambientales que ameriten conservación.

### 1. Tenencia del Suelo

El proyecto se emplaza en predios de dominio público a nombre del GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE PORTOVIEJO que corresponden al 98 % del área, y predios privados que corresponden a 2 % del área del proyecto urbanístico, estos últimos se encuentran colindantes a la Av. Reales Tamarindos, de jerarquía de vía Arterial de 14 metros de ancho, y son los que brindan salida a las proyecciones viales del proyecto.

**Gráfico 2:** Mapa de Tenencia del suelo en el Proyecto Urbanístico



Fuente: Coordinación de Catastros y Permisos Municipales – GAD Municipal de Portoviejo (Capa de Geo predios consultado en la Geodatabase Municipal - 02 de Feb del 2022)

## 2. Delimitación del Proyecto

El proyecto en la Fase uno (1) tiene un perímetro de 3.95 km los cuales se dividen en cuatro (4) tramos que bordean el área de análisis.

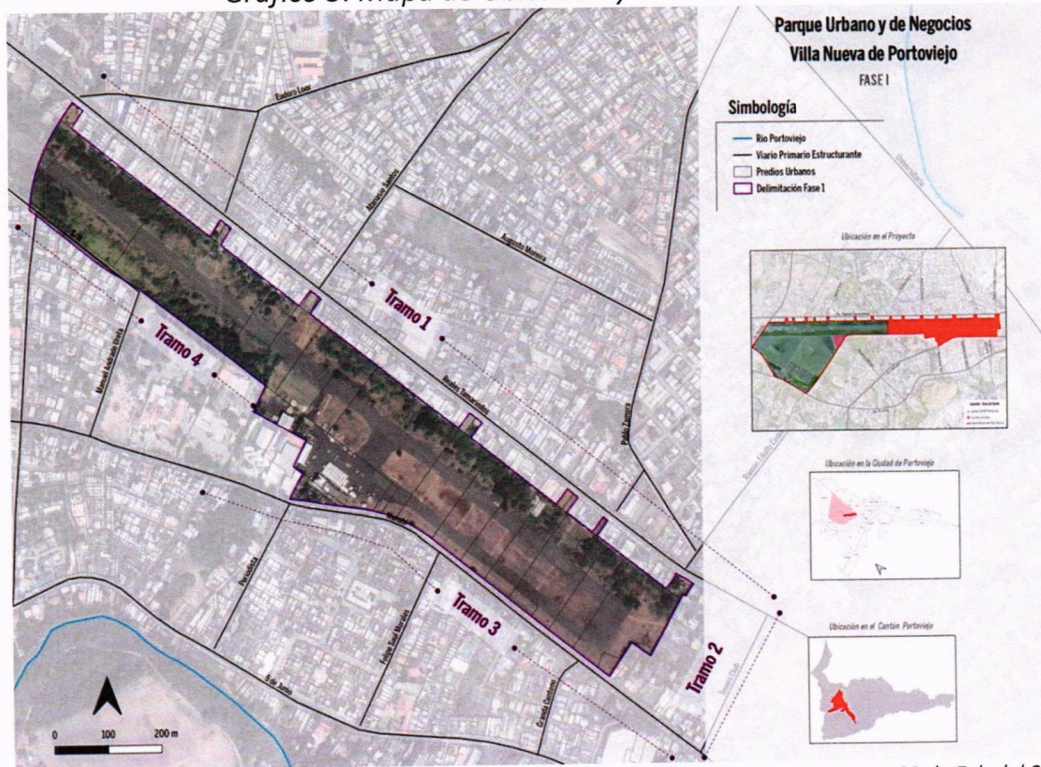
El **tramo uno** (1) tiene en su lado más largo (Av. Reales Tamarindos) 1.44 km de longitud, que en la actualidad representa un desafío para la movilidad urbana, ya que impide una adecuada conectividad entre la zona este (E) y oeste (W) de la ciudad. El **tramo dos** (2) ubicado al sur-este (SE) del polígono se encuentra la Calle Tennis Club, unidireccional de jerarquía de vía Colectora de 12 metros de ancho, y que tiene una gran carga de movilidad por dar conexión a dos espacios urbanos aislados por el aeropuerto.

El **tramo tres** (3) va por el lado este (E) del proyecto en la Avenida Manabí, de jerarquía vial Arterial de ancho de 21 metros de ancho, que va en dirección noroeste (NE) hasta interceptar con la Avenida Periodista de jerarquía de vía Arterial de 26 metros de ancho vial. A partir de ello se encuentran cuatro (4) equipamientos: Hospital del IESS, Distrito Zonal 4 del MIES, Institución Educativa de Capacidades Especiales del MIES y el Colegio de Ingenieros Civiles de Manabí.

El **último tramo** (4) de límite del proyecto urbanístico empieza al final de la calle Manuel Andrade Ureta de jerarquía vial Eje de Barrio con ancho de 12 metros, que está colindante al equipamiento de salud – Hospital del IESS, que interseca con una vía proyectada de jerarquía vial Colectora con rango de ancho de 22 metros hasta llegar a la intersección de la vía Ulbio Alcívar de jerarquía de Eje de Barrio con ancho de 12 metros.



Gráfico 3: Mapa de Ubicación y Linderos Viales



Fuente: Coordinación de Diseño Urbano – GAD Municipal de Portoviejo (Polígono de Fase 1 - 03 de Feb del 2022)

### 3. Uso de Suelo

El proyecto urbanístico tiende, por su ubicación y condiciones, a transformarse en un elemento que genere integración social, demandada por las circunstancias de ciudad actual. A lo largo del límite del proyecto urbanístico de la Fase uno (1) con perímetro de 3.95 km, existen edificaciones destinadas a residencias, comercios, equipamiento funerario, equipamiento cultural y equipamiento educativo, la mayoría de las edificaciones oscilan alturas de 2 a 3 pisos considerándose una zona mixta de comercio y residencias.

El tramo uno (1) se encuentra consolidado edificatoriamente con una densidad poblacional de 113 habitantes por hectárea, tomando en cuenta la población con frente a la avenida principal. Esta vía principal presenta una alta ocupación de urbanizaciones y comercio general, en los cuales destaca plazas comerciales, entidades bancarias y restaurantes.

El tramo dos (2) en la vía Tennis Club se encuentra al igual que el tramo uno (1), consolidado edificatoriamente con mayor presencia de residencias unifamiliares en el sector próximo a la Av. Reales Tamarindos, y presencia de comercios y bares en el sector próximo a la Av. Manabí; la densidad poblacional del sector se estima en 82 personas por hectárea<sup>1</sup> tomando como referencia la vía principal.

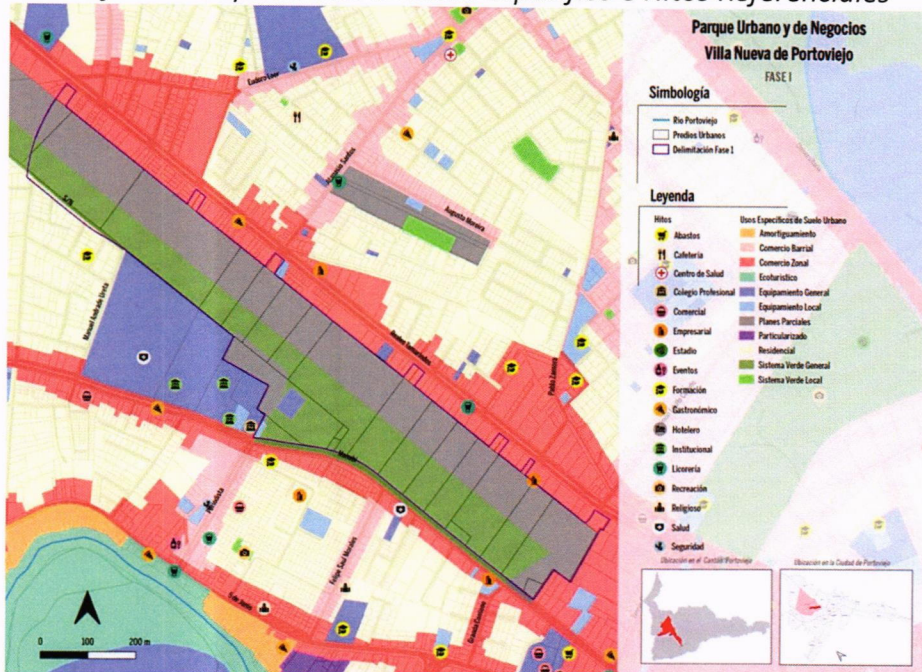
El tramo tres (3) en la Av. Manabí tiene uso de suelo comercial más consolidado por la presencia de centro comercial, entidades bancarias, bares, restaurantes, y tiene menor presencia de residencias, por tal motivo la densidad poblacional no es tan alta como en la Av. Reales Tamarindos, siendo de 86 habitantes por hectárea tomando como referencia los sectores colindantes a la vía principal del tramo.

<sup>1</sup> Cálculo de densidad poblacional con fuente del Censo de Población y Vivienda 2010 – Proyección al 2020 – Capa de Amanzamiento del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)



En lo que respecta al tramo cuatro (4) de la vía proyectada colectora que van limitando con el área del proyecto, este sector es netamente residencial con pocos comercios de barrio y la presencia de urbanizaciones; este sector presenta 75 habitantes por hectárea y se encuentra en proceso de consolidación urbana.

Gráfico 4: Mapa de Uso de Suelo Específico e Hitos Referenciales



Fuente: Coordinación de Diseño Urbano – GAD Municipal de Portoviejo (Capa de Normas Urbanas - 03 de Feb del 2022)

#### 4. Sistema de Equipamientos y Áreas Verdes

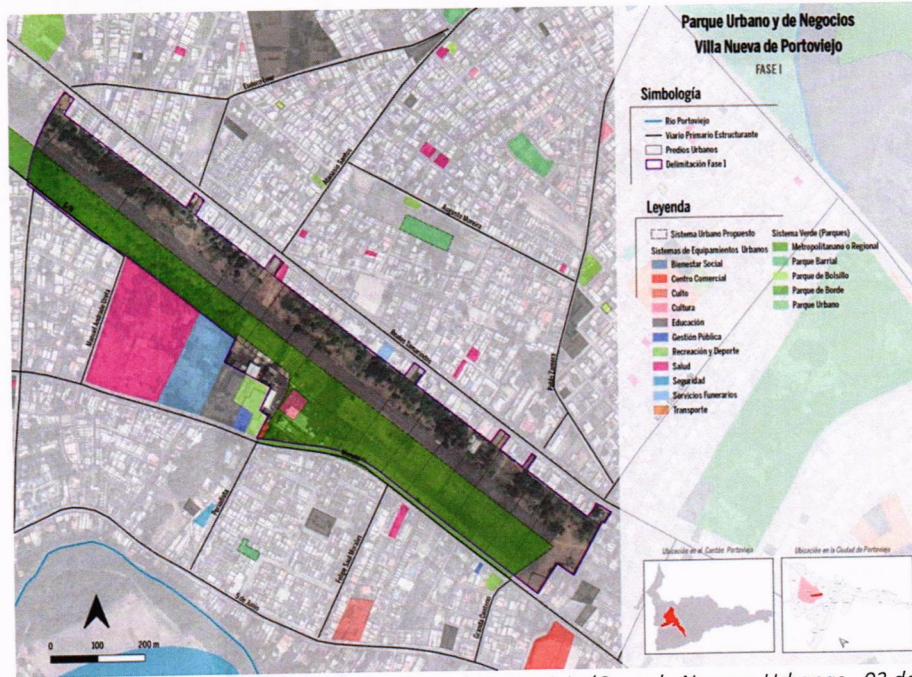
Los sistemas urbanos comprendidos en equipamientos y áreas verdes en diferentes escalas y funciones son las que determinan las actividades existentes y prospectivas en el entorno de los proyectos urbanísticos. Considerando las más relevantes los sistemas de escala ciudad, se evidencia equipamientos de salud, educativos, institucionales y en el ámbito recreativo la proximidad al Parque la Rotonda puede generar un fortalecimiento de la centralidad urbana de Villanueva.

Al entorno del proyecto se identifican equipamientos y áreas verdes recreativas proyectadas que, en correspondencia del proyecto urbanístico tienen el potencial de dinamizar la movilidad y los aprovechamientos de los espacios públicos existentes y propuestos.

En el área de influencia directa del proyecto se identifican tres (3) equipamientos propuestos: el primero es un equipamiento cultural de escala local (infocentro / biblioteca) por la cercanía a instituciones educativas; y las otras dos (2) corresponden a predios con proyección de áreas verdes de escala "Parque Barrial" que coadyuvan a la integración y cohesión social de un estimado de 12 mil personas en la zona directa de los parques propuestos.

Por el número de equipamientos existentes y las dinámicas que ocasionan actualmente, será necesario que los equipamientos que se implanten en el proyecto contemplen el impacto en la movilidad y definan estrategias para mitigarlo.

Gráfico 5: Mapa de Sistemas Urbanos de Equipamiento y Áreas Verdes



Fuente: Coordinación de Diseño Urbano – GAD Municipal de Portoviejo (Capa de Normas Urbanas - 03 de Feb del 2022)

## 5. Sistema de Conectividad y Movilidad

El sistema público de soporte dinamiza la zona de emplazamiento del proyecto urbanístico. Este se caracteriza principalmente por estar en suelo urbano consolidado, es decir presenta la mayor densidad de comercios y servicios especializados, además que en sus vías perimetrales cuentan con adecuada capa de rodadura (asfalto, hormigón, adoquín) y servicios hidrosanitarios (agua potable, alcantarillado pluvial y sanitario) para dar cobertura a los usos y densidades preexistentes.

Por otro lado, los sistemas públicos de soporte incluyen los sistemas de movilidad y conectividad urbana en los cuales destacan dos (2) variables: la primera es la jerarquía de la conectividad vial, que está enfocada a dilucidar las principales articulaciones viales que son consideradas vías estructurante; y por otra parte, se encuentra el servicio de transporte público que principalmente tiene la competencia de la movilidad pública en la ciudad.

Gráfico 6: Mapa de Sistemas de Conectividad Vial