

Guayaquil, 11 de julio del 2025

Señor:

Aquiles David Álvarez Henriques

Alcalde y representante legal del G.A.D. Municipal de Guayaquil

Abogado:

Francisco Mendoza Vélez

Procurador Sindico del G.A.D. Municipal de Guayaquil

Señor:

Carlos Vásquez Chang

Director General de Obras Públicas del G.A.D. Municipal de Guayaquil (Encargada del departamento de Urbanismo Vial)

Asunto: Denuncia ¹respecto a la emisión del informe EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208, de fecha 13 de septiembre de 2023, correspondiente a la aprobación del Estudio de Impacto Vial (E.I.V) para el mega proyecto "Blue Town Center", el mismo que fue otorgado vulnerando derechos constitucionales, normas del debido proceso, ordenanzas municipales y normas internas de la ciudadela cerrada Puerto Azul, determinando acciones y obras imposibles de ejecutar que afectan directa a la infraestructura existente, derechos adquiridos, propiedad privada y participación de los 11.500 residentes de la urbanización .

1.- IDENTIFICACIÓN DE LA PARTE QUE PRESENTA LA DENUNCIA:

COMITÉ PUERTO AZUL, sociedad civil sin fines de lucro, identificado con Registro Único de Contribuyentes No. 0992161191001, domiciliada en el km 10 ½ de la Vía a la Costa, en la urbanización denominada Puerto Azul, de la ciudad de Guayaquil, provincia del Guayas; Legal y debidamente representada por el doctor **JOSE DE LA GASCA** en su calidad de **Presidente y Representante Legal** y el abogado **DIEGO MAURICIO MONTENEGRO PERALVO**, en su calidad de **Síndico y Representante Judicial**, de conformidad a lo establecido en los art. 27 y 37 del estatuto del comité, ante usted respetuosamente comparecemos, exponemos y solicitamos :

2.- NARRACIÓN DE LOS HECHOS DETALLADOS Y PORMENORIZADOS QUE SIRVEN DE FUNDAMENTO:

El informe EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208, emitido el 13 de septiembre de 2023, por la Empresa Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP., a través de la Ing. Laura Manzinni, jefa de autorizaciones y servicios (e) y la Arq. Gabriela Giler M., técnico de seguridad vial, mediante el cual se aprueba el Estudio de Impacto Vial del Proyecto "Blue Town Center" de propiedad de Promotora Shiva S.A., fue emitido de manera irregular, ilegal e ilegítima, por las siguientes consideraciones:

¹ Código Organico Administrativo COA: **Art. 187.- Denuncia.** La denuncia es el acto por el que cualquier persona pone en conocimiento, de un órgano administrativo, la existencia de un hecho que puede constituir fundamento para la actuación de las administraciones públicas.

2.1.- AFECCIÓN A OBRAS PREEXISTENTES DEBIDAMENTE APROBADAS y VULNERACION AL DERECHO A LA PROPIEDAD PRIVADA:

El Estudio de Impacto Vial (E.I.V.) aprobado para el megaproyecto BLUE TOWN CENTER, contiene **una verdadera barbaridad (si cabe emplear el término)** que resulta extremadamente preocupante y cuestionable desde un punto de vista legal, técnico y comunitario, ya que el mismo aprueba el E.I.V del proyecto “siempre y cuando” (**bajo la condición**) se realicen varias medidas de mitigación **IMPOSIBLES DE CUMPLIR O EJECUTAR**, ya que resultan en modificaciones drásticas a la infraestructura existente de propiedad privada del Comité Puerto Azul y de uso público como:

a) **ELIMINACIÓN Y REUBICACION DE LA GARITA DE SEGURIDAD No. 2, a 130 metros HACIA EL INTERIOR DE LA AVENIDA PÚBLICA ANA VILLAMIL ICAZA (AV. 59 SO) DE PROPIEDAD DE LA CIUDADELA CERRADA PUERTO AZUL:**

En el punto 3. literal a) y b) en las conclusiones del informe EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208, emitido el 13 de septiembre de 2023, se indica:

“ (...) para tal efecto, el promotor del proyecto deberá **implementar a su costo y gestionar con las instituciones pertinentes los permisos respectivos para** lo siguiente:

a) Reubicar la garita de control de la Puerta No.2, en la calle Ana Villamil Icaza a 130,00 m. (hacia la parte posterior del proyecto); para el efecto, el promotor donará 84,00 m2 de su terreno útil para la reubicación de la garita a la Urbanización Puerto Azul. Ver imagen No.7.

b) Implementar una garita de control para el ingreso y salida (por la vía interna Victoria Concha de Valdés) de vehículos de abastecimiento hacia el centro comercial interno, la cual brinde seguridad a la ciudadela. Ver imagen No.8.”



Imagen 07 - Imagen 08.- Área a ceder a Puerto Azul para reubicación de Garita de Control (PUERTA #2) e implementación de puesto de control - Fuente: EIV

En otras palabras, se aprueba el Estudio de Impacto Vial (EIV), con la **condición** (supuesto) de que el promotor del proyecto implemente a su costo y gestione los permisos para reubicar la garita situada en la Puerta N.º 2, que es **de propiedad del comité de Puerto Azul**, eliminando y reubicando la misma a 130 metros al final de la **avenida pública Ana Villamil Icaza** (Av. 59 SO). Ya que con esta acción se buscaba evitar el intenso tráfico que el megaproyecto con más de 800 parqueaderos originaría en la vía de servicio de la Vía a la Costa E-40. Sin contar que, para cumplir esta condición, esto es, la reubicación de la garita N.º 2, requiere la respectiva autorización de su propietario, que es el Comité de Puerto Azul, como lo establecen sus estatutos internos.

Adicionalmente y como lo estipula la norma, no se realizó la debida socialización en los predios vecinos en un radio de 300 metros y a quienes afectaría directamente esta reubicación, como son los 200 residentes de la urbanización “Costa Plaza” y el colegio “InterAmerican Academy”, quienes actualmente se encuentran dentro de la ciudadela y con esta reubicación de la Garita No. 2, quedarían fuera de la misma, vulnerado su derecho a la seguridad y al uso de la calle pública perpendicular Victoria Concha de Valdez (calle 1 SO), ubicada dentro de la urbanización, conforme lo establece el Art. 6 de la Ordenanza para la Factibilidad de los Estudios de Impacto Vial.

b) DEMOLICIÓN y/o DERROCAMIENTO DEL MURO PERIMETRAL ubicado en la vía de servicios de la vía a la Costa E-40, que protege y brinda seguridad a la urbanización:

En el punto 2.7 del informe **EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208**, emitido el 13 de septiembre de 2023, se indica:

*“ Según el EIV muestra las maniobras de giro de ingreso y salida con mejoras geométricas que se desarrollaran en la implementación del proyecto, considerando la topografía del área de estudio, **debido a que la vía interna está a una cota inferior que la vía de servicio, por lo que el proyecto contara con la, nivelación de la vía interna (Calle Victoria Concha de Valdés) a la altura del ingreso del proyecto, para que se disponga de una adecuada transición vehicular con pendientes que no dificulten la movilidad peatonal y vehicular.**”*

Es decir, se aprueba un I.E.V, sin considerar que implicaría la demolición y/o derrocamiento de una parte del muro perimetral que brinda seguridad a una ciudadela que tiene la característica de **CIUDADELA CERRADA**, y que además es **PROPIEDAD PRIVADA** de los residentes de Puerto Azul y adicionalmente sin tener la competencia, aprueba el EIV con la condición de que el megaproyecto se tome y haga uso de una calle pública como es la Victoria Concha de Valdez (Calle 1 SO) para obtener **el supuesto ingreso independiente al megaproyecto BLUE TOWN CENTER, que se encuentra dentro de una Urbanización cerrada.**

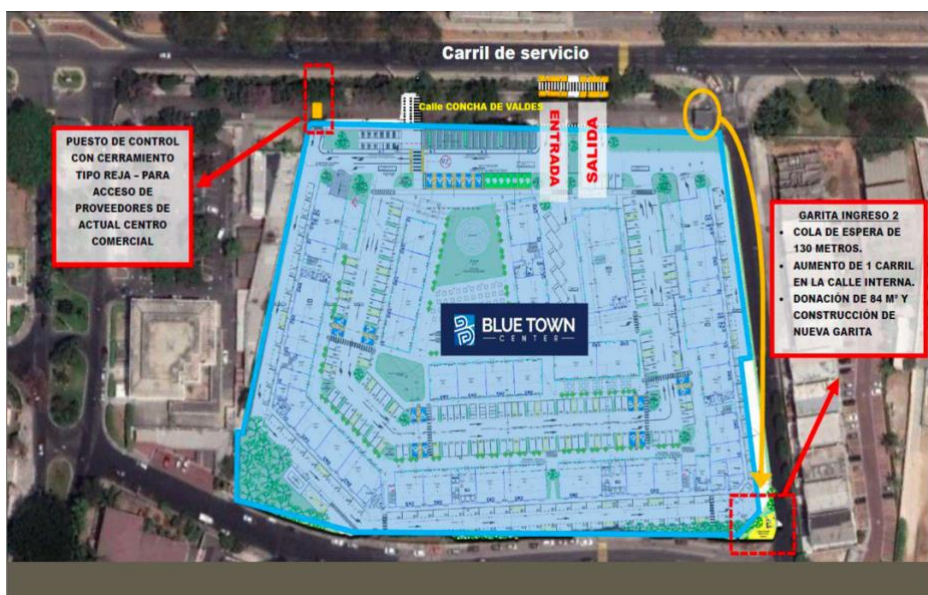
Adicionalmente, la **“nivelación de la vía interna (Calle Victoria Concha de Valdés) a la altura del ingreso del proyecto”**, es decir la nivelación de calle pública Victoria Concha de Valdez (calle 1 SO), **UBICADA DENTRO DE LA CIUDADELA PUERTO AZUL** a la altura de la vía de servicio de la vía a la Costa, causaría que los residentes no puedan transitar libremente por la mencionada calle pública que actualmente se encuentra dentro de la urbanización y es utilizada por sus residentes. Hecho que vulneraría el derecho constitucional establecido en el Art. 23 de la Constitución de la Republica del Ecuador que indica que: *“Las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de la igualdad en la diversidad (...)* “

- c) Es importante destacar, que como se menciona en el punto 2.1 del informe **EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208**, emitido el 13 de septiembre de 2023, los dos (2) predios identificados con códigos catastrales 97-112-4-0-0-0 y 97-112-5-0-0-0 donde se pretende construir el mencionado megaproyecto BLUE TOWN CENTER, **ESTÁN UBICADOS EN EL INTERIOR DE LA CIUDADELA PUERTO AZUL**, que tiene la característica de ser una **CIUDADELA CERRADA** y los dos predios están circundados/rodeados por calles públicas en todos sus linderos, es decir sin acceso directo a la vía de servicios actual de la Vía a la Costa E-40.
- d) Las condiciones descritas en el informe **EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208**, emitido el 13 de septiembre de 2023, establecen que el promotor **“deberá implementar a su costo y gestionar con las instituciones pertinentes los permisos respectivos...”** para obtener la aprobación vial del proyecto. **Dichas condiciones representan una alteración significativa y potencialmente perjudicial para la PROPIEDAD PRIVADA del comité, vulnerando los derechos establecidos en la Constitución de la República del Ecuador, específicamente en los artículos 66² y 321³ que “Garantizan el derecho a la propiedad en todas sus formas pública y privada (...)”** , lo que incluye la vulneración a los derechos adquiridos por los propietarios en cualquier desarrollo urbano y también compromete la seguridad y la integridad del entorno residencial y sus habitantes. Como se justifica de la Diligencia notariales de constatación de las tres (3) garitas de acceso de propiedad del Comité de Puerto Azul, y de la Diligencia notarial de constatación del muro perimetral de propiedad del Comité de Puerto Azul, que brinda seguridad a los residentes de la urbanización cerrada y que agrego como Anexos.
- e) El informe **EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208**, emitido el 13 de septiembre de 2023, no considero que la garita No. 2 así como el muro perimetral, forman parte de los tres (3) ingresos y/o accesos que tiene la **URBANIZACIÓN CERRADA** con controles de accesos y sistemas electrónicos instalados en cada una de las garitas y que están regulados bajo la normativa del Reglamento Interno de Puerto Azul que en su art. 1 respecto “De la entrada de los residentes” indica:
- “1.1. - Para precautelar la seguridad de los habitantes de la urbanización Puerto Azul, es obligación del residente y/o propietario, realizar el ingreso y salida en su vehículo por la puerta # 1; para ello, es necesario que adquiera la tarjeta magnética que se utiliza para abrir y cerrar la barrera electrónica instalada en esa puerta. Respecto de las otras puertas 2 y 3, el Comité comunicará mediante boletines y señalizaciones, el servicio de entrada y salida que estas brindaran a residentes y visitantes”. Instrumento de orden privado y de obligatorio cumplimiento para todos los propietarios de bienes inmuebles dentro de la urbanización.*

² CRE: Art. 66 núm. 26.- El derecho a la propiedad en todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental. El derecho al acceso a la propiedad se hará efectivo con la adopción de políticas públicas, entre otras medidas.

³ CRE: Art. 321.- El Estado reconoce y garantiza el derecho a la propiedad en sus formas pública, privada, comunitaria, estatal, asociativa, cooperativa, mixta, y que deberá cumplir su función social y ambiental.

* Detallo plano presentado y publicitado por la promotora del proyecto Blue Town Center, con las condiciones indicadas por la EPMTMG para la aprobación del **Estudio de Impacto Vial I. E.V.** las mismas que no se pueden ejecutar y son inviables:



2.2.- FALTA DE CONSENTIMIENTO COMUNITARIO Y VULNERACIÓN AL DERECHO CONSTITUCIONAL A LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y A LA SEGURIDAD JURÍDICA:

- a) El informe **EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208**, emitido el 13 de septiembre de 2023, en el punto 2.8 hace referencia a la realización de un “**supuesto proceso de sociabilización**” que fue llevado a cabo por el promotor del proyecto durante los días 28, 29 y 30 de marzo de 2023. Sin embargo, dicho proceso **no cumplió con los requisitos mínimos de representatividad ni vinculación jurídica**, al no haberse realizado con la participación efectiva de al menos el 51% (1.300 predios) de todos los propietarios y/o residentes de Puerto Azul.

Adicionalmente, el informe **EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208**, emitido el 13 de septiembre de 2023, no dio cumplimiento con la obligación de notificar a todos los propietarios en el radio de 300 metros en el entorno inmediato directamente afectados por la ejecución del megaproyecto, para la sociabilización del proyecto, como lo establece el art. 6 punto 1.2 de a Ordenanza para la Factibilidad de los Estudios de Impacto Vial.

- b) De acuerdo con el informe de la supuesta socialización entregado por la empresa promotora, se habría convocado a un grupo mínimo absurdo de aproximadamente 50 personas y además no todos estuvieron de acuerdo, lo cual representa una **muestra estadísticamente irrelevante** frente al total de propietarios (2,548 predios) que integran la urbanización Puerto Azul. Por tanto, este proceso **no puede ser considerado válido ni legítimo** para sustentar una decisión administrativa que tiene impactos estructurales sobre los accesos, la seguridad y la movilidad de toda una comunidad de 11.000 personas, así como el uso de calles públicas y nivelaciones de calles públicas con la vía de servicio interior de la Vía a la Costa E-40.
- c) Además, el “**supuesto proceso de sociabilización**” indicado en el punto 2.8 del informe **EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208**, emitido el 13 de septiembre de 2023, **vulneró el derecho a la seguridad jurídica y al debido proceso**, ya que omitió el requisito establecido en el artículo 29, literal g) del estatuto de Puerto Azul (vigente en esa época) se establece **que: ÚNICAMENTE la Asamblea General puede “Autorizar la enajenación o gravamen de los bienes raíces del Comité y cualquier otra limitación al dominio de los mismos”**. En otras palabras, se aprobó el E.I.V sin que se haya requerido por parte de la entidad o presentado por parte de la promotora, la autorización legalmente necesaria para derrocar una parte del muro y la reubicación de la garita No. 2, que es la Acta de Asamblea General o Extraordinaria del Comité, que autorice la demolición del muro perimetral y el traslado o reubicación de la garita No. 2.

ARTÍCULO 29.- ATRIBUCIONES DE LA ASAMBLEA GENERAL.- La Asamblea General tiene todas las atribuciones que le son inherentes como máximo órgano de gobierno del Comité Puerto Azul, estando facultada para conocer y resolver cualquier asunto no atribuido en este Estatuto a ningún otro órgano o autoridad. Tiene las siguientes atribuciones específicas:

- a) Elegir a los miembros del Directorio.
- b) Conocer y aprobar la reforma del Estatuto, a pedido del Directorio.

ESTATUTO COMITÉ PUERTO AZUL
2021

Página 9



- c) Conocer y resolver sobre los informes que presente el Auditor Externo, como paso previo a conocer los informes y resultados mencionados en los literales d) y e) que siguen.
- d) Conocer y resolver sobre los informes que deben ser presentados en su respectiva oportunidad por el Presidente del Directorio.
- e) Conocer y resolver sobre el balance del ejercicio económico anterior; los estados financieros y sobre el presupuesto (incluido el plan de inversiones del periodo), que deba regir para el siguiente ejercicio.
- f) Designar al Auditor Externo, que se encargue de la revisión de las cuentas y manejo económico – financiero, así como de los procesos de adquisiciones a cargo del Directorio; y autorizar al Presidente del Directorio la contratación de este auditor.
- g) Autorizar la enajenación o gravamen de los bienes raíces del Comité y cualquiera otra limitación al dominio de los mismos.
- h) Remover por causas graves y/o atentatorias contra los intereses de Puerto Azul, a cualquiera de los integrantes del Directorio.
- i) Resolver cualquier asunto no previsto en este Estatuto.

Adicionalmente, el informe **EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208**, emitido el 13 de septiembre de 2023, en el punto 3 literal f) de las conclusiones indica:

*“La aprobación del presente estudio **NO AUTORIZA UTILIZAR LA VÍA PÚBLICA** como zona de espera, estacionamientos, realizar actividades de carga y descarga o **PARA EL INGRESO DE LOS USUARIOS COMO VISITANTES A LAS ÁREAS DE ESTACIONAMIENTOS DEL PROYECTO "BLUE TOWN"**.*

Es decir que la entidad por una parte aprueba el E.I.V, condicionando su aprobación con la toma, uso y nivelación de la vía pública Victoria Concha de Valdez (calle 1 SO), ubicada dentro de la urbanización de Puerto Azul, que separa el terreno de la constructora de la vía de servicio y por otro lado la misma entidad indica que *“La aprobación del presente estudio **NO AUTORIZA UTILIZAR LA VÍA PÚBLICA** como zona de espera “*. Contradiéndose de manera evidente. Cuando lo legal y lógico era que la entidad antes de aprobar el E.I.V. debió solicitar el permiso de uso de espacio público el cual no existe.

Contradicción y omisión que ha ocasionado que el promotor, sin contar con la autorización de la asamblea general de socios del Comité y tampoco la autorización para el uso y/o ocupación de la calle pública, anunciado **FALSAMENTE** en su publicidad, que contará con una entrada independiente a la urbanización cerrada Puerto Azul donde está ubicada sus predios, contravenido lo establecido en el art. 6 de la Ley Orgánica de Defensa al Consumidor que indica: **“Publicidad Prohibida. Quedan prohibidas todas las formas de publicidad engañosa o abusiva, o que induzcan a error en la elección del bien o servicio que puedan afectar los intereses y derechos del consumidor”**.

pág. 7



BLUE
TOWN CENTER

PROYECTO BENEFICIOS COMPROMISO DESCARGAS UBICACIÓN CONTACTO

NUESTRO COMPROMISO SOCIAL

- El acceso será totalmente independiente, entre la puerta 1 y 2 (No tendrá contacto con Puerto Azul).
- Reubicación de la garita de control de la puerta 2.
- Entrega de 84 m² de terreno para nueva garita.
- Regeneración de un parque adoptado por el proyecto.
- No afectará el servicio sanitario del sector.



- d) En cumplimiento de lo establecido por el Reglamento Interno de la Ciudadela Puerto Azul, instrumento de carácter privado y vinculante para las construcciones y desarrollos inmobiliarios **dentro de la urbanización**, cualquier proyecto propuesto debe adherirse estrictamente a la normativa vigente. Por ello, cualquier modificación a la infraestructura o propiedad del comité debe gestionarse bajo los procedimientos normativos estipulados en el estatuto, respetando los principios de autorregulación y autogestión reconocidos por la normativa local, así como por el GAD Municipal de Guayaquil.
- e) Esta omisión por parte del promotor y falta de constatación por parte de la EPMTMG respecto de los requisitos legales de autorización, para conceder viabilidad al proyecto **“siempre y cuando” (bajo la condición)**, configura una vulneración directa al derecho constitucional a la seguridad jurídica y la participación ciudadana de todos los residentes, garantizados por los artículos 82⁴ y 95⁵ respectivamente de la Constitución de la República del Ecuador, así como a los principios establecidos en la Ley Orgánica de Participación Ciudadana y Control Social, en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y en las ordenanzas municipales de planificación y control urbano, que en su normativa establece que: “La participación de la ciudadanía en todos los asuntos de interés público es un derecho, que se ejercerá a través de los mecanismos de la democracia representativa, directa y comunitaria”, y que: “ Para la planificación y gestión de construcciones en el suelo urbano y rural, cualquier desarrollo o modificación debe respetar los planes de ordenamiento territorial y los derechos de los propietarios”.
- f) Además, cabe destacar que el Estudio de Impacto Vial para el proyecto “Blue Town Center” **fue inicialmente considerado como no factible por la EPMTMG, como se justifica de los oficios Nos. EPMTMG-DPM-2023-1477 y EPMTMG-DPM-JEPM-001, de fecha 17 de abril de 2023), justamente por no haber subsanado observaciones sustanciales, entre ellas la falta de respaldo comunitario al mencionado proyecto.**
- g) Por tanto, **resulta improcedente y deja en tela de duda**, que la institución pública sostenga que el “supuesto proceso de socialización de 60 personas” haya servido como base para una aprobación posterior, mucho menos en un contexto donde el rechazo a la construcción de este megaproyecto es evidente y considerablemente en la actualidad, como se evidencia de las tres Asambleas Generales Extraordinarias realizadas el 09 abril del 2024 , 30 octubre del 2024 y la ultima el 25 de junio del 2025, en donde se resolvió:

“RECHAZAR categóricamente la construcción del proyecto denominado BLUE TOWN CENTER como está planteado actualmente, de propiedad de la COMPAÑÍA INMOBILIARIA SHIVA CONSTRUCCIONES SHICONS S.A., quien pretende construir un MEGAPROYECTO dentro de una urbanización residencial cerrada, por vulnerar el derecho a la propiedad privada, seguridad jurídica, participación de sus residentes “

“Autorizar al comité la presentación de todas las acciones judiciales y administrativas que la Constitución y la Ley prevén a fin de defender los derechos de los propietarios y residentes de la urbanización cerrada Puerto Azul y que se acojan al derecho a la resistencia establecido en la Constitución para, por medio de las acciones legales y plantones cívicos, hagan conocer el

⁴ CRE: **Art. 82.-** El derecho a la **seguridad jurídica** se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas **jurídicas** previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.

⁵ CRE: **Art. 95.-** (...) **La participación de la ciudadanía en todos los asuntos de interés público es un derecho**, que se ejercerá a través de los mecanismos de la democracia representativa, directa y comunitaria.

rechazo a la construcción del proyecto Blue Town Center como está planteado actualmente”

*“Que se prohíba el inicio de construcciones y el ingreso de maquinaria a los predios de la Inmobiliaria Shiva Construcciones S.A., propietaria del proyecto Blue Town Center, hasta que, considerando que los predios se encuentran dentro de Puerto Azul que es una urbanización cerrada sujeta a normas y reglamentos internos, se presenten los siguientes documentos: **a)** levantamiento de las medidas cautelares, **b)** permisos de la autoridad competente para la toma y realización de trabajos en la calle pública Victoria Concha de Valdez (ISO), **c)** autorización de la Asamblea Extraordinaria de socios del Comité para el derrocamiento del muro perimetral de propiedad de la urbanización cerrada Puerto Azul y **d)** autorización de la Asamblea Extraordinaria de socios del Comité Puerto Azul para el traslado de la garita a 130 metros hacia la vía pública Ana Villamil Icaza (59 SO), conforme lo establece el artículo 29 literal g) del Estatuto constitutivo del Comité Puerto Azul vigente al momento de la aprobación del Estudio de Impacto Vial (EIV) y otorgamiento del permiso de construcción por parte del Municipio de Guayaquil”.*

Así como de la encuesta realizada por el comité a los residentes de la urbanización Puerto Azul, en donde el 87% de la comunidad SE OPONE al desarrollo y ejecución del Proyecto Blue Town Center, ESPECIALMENTE los residentes ubicados a 300 metros a la redonda del proyecto.

2.3.- INVIABILIDAD DEL PROYECTO POR EL INCREMENTO DESPROPORCIONADO DE LA CARGA VEHICULAR Y AFECTACIÓN A LA SEGURIDAD VIAL EXISTENTE:

- a) El informe EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208, emitido el 13 de septiembre de 2023, que aprobó el megaproyecto BLUE TOWN CENTER indica en su punto 2.5 que, el proyecto generará una carga estimada de 899 viajes vehiculares por hora en el periodo de máxima demanda, lo cual RESULTA INCOMPATIBLE con las actuales condiciones de saturación de la vía a la Costa y especialmente del carril de servicio, especialmente en los horarios de entrada y salida escolar.
- b) La aprobación del Estudio de Impacto Vial (E.I.V.) en punto 2.6 respecto del estudio de los carriles de servicio proyectados (B y C) para los años 2023 y 2033 ignora la realidad de circulación caótica actualmente documentada por este Comité mediante registros visuales y testimonios comunitarios; así como los reportajes y escritos en medios de prensa, lo cual es público y notorio en la actualidad.
- c) Es particularmente alarmante que el Estudio de Impacto Vial (E.I.V.) aprobado para el megaproyecto BLUE TOWN CENTER, presente datos inexactos e irreales sobre el volumen vehicular proyectado, puesto que este estudio se lo realizó antes de la puesta en marcha del Puerto de Posorja, sin tener en cuenta el significativo incremento en el tráfico por la vía a la costa debido al transporte de carga de las empresas navieras de Guayaquil.
- d) A fin de justificar la **inviabilidad de la construcción del Proyecto “Blue Town Center” por la afectación e impacto vial a vías externas y a la Urbanización cerrada**, se adjunta a la presente petición de inicio de procedimiento administrativo de nulidad, el **ESTUDIO DE IMPACTO VIAL Y MOVILIADA DE PUERTO AZUL**, realizado por el Ing. Jaime Acevedo Gutiérrez, Especialista en Tránsito y Transporte, donde se puede evidenciar que los datos obtenidos difieren de los presentados por el promotor:

- b) Mientras que el 17%, es decir 149 viajes/hora (entrada y salida) se los realizará en los parques de propietarios (residentes u oficina).
c) A las instalaciones del proyecto ingresarán 413 veh/h (47%) y saldrán 473 veh/h (53%) durante la hora pico.

2. Se ha determinado 742 estacionamientos necesarios por ordenanza, que comparado con los 896 estacionamientos que ofrece el proyecto se puede concluir que el proyecto cumple la ordenanza y que ofrece un 20% adicional de estacionamientos.

Con los datos de generación de viajes y el número de estacionamientos del proyecto, se procederá a realizar la simulación para la situación con proyecto, con el fin de poder determinar los impactos que se presentarán en el tránsito por la operación del NUEVO PROYECTO.

El nuevo tráfico generado y atraído, necesariamente tendrá que utilizar cualquiera de las calzadas de la Avenida 56 (Vía a la Costa), ya sea que este provenga de cualquier sitio de la ciudad, por ser la única vía existente en el sector.

5.3 AJUSTE DE LOS VOLUMENES PARA LA CONDICION CON PROYECTO

Con el PROYECTO, se está creando un nuevo punto de generación y atracción de viajes a este sector de la ciudad, el cual se puede determinar en un número aproximado de 886 vehículos (entrada y salida), pertenecientes a los propietarios, empleados, y usuarios del nuevo proyecto.

El nuevo tráfico generado y atraído, necesariamente tendrá que utilizar el sistema vial del sector en la zona de influencia, y específicamente los siguientes tramos o puntos de interferencia, entre otros:

1. Calzada de velocidad de la avenida 56 (vía a la Costa)
2. Primer Retorno de la vía a la Costa.
3. Calzada de servicio de la vía a la Costa.
4. Intersección de ingreso a la Urbanización Puerto Azul "Garitas 1 y 2"
5. Ramal de incorporación de calzada de servicio a Calzada de Velocidad ubicada diagonal a la salida de Puerto Azul "Garita".
6. Ramales del intercambiador vial de la avenida Perimetral.
7. Continuación de la avenida 56 (vía a la costa) en el tramo desde Puerto Azul hasta la avenida del Bombero.

62

5.4 DETERMINACION DE IMPACTOS EN EL TRANSITO PARA LA SITUACION CON PROYECTO, DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA MOVILIDAD.

Como se mencionó al inicio del capítulo, con la implementación de este proyecto, se espera que se presente un incremento en el número de vehículos que circularan por esta vía y que necesariamente ingresaran a los estacionamientos del proyecto.

Por otro lado, de acuerdo a los viajes generados por el nuevo proyecto, y considerando los volúmenes y viajes presentes en la actualidad, en la intersección de ingreso a Puerto Azul para las diferentes horas pico, de acuerdo a lo siguiente:

1. En la hora pico de la mañana (07:00 a 08:00), se tiene un volumen de 986 veh/hora.
2. En la hora pico de medio día (14:00 a 15:00), se tiene un volumen de 1390 veh/hora.
3. En la hora pico de la tarde (17:00 a 18:00), se tiene un volumen de 1501 veh/hora.

Como se mencionó anteriormente, estos nuevos viajes generados necesariamente tienen que circular por las únicas vías e intersecciones de este sector, por lo que estos volúmenes deben ser asignados y sumados a los actuales, con el fin de poder realizar el proceso de simulación. Bajo la anterior premisa se obtiene que se van a presentar un incremento en los volúmenes de tráfico, los cuales están en el orden de:

1. Para el periodo pico de la mañana se incrementa en un 89.9%, los volúmenes vehiculares.
2. Para el periodo pico del medio día se incrementa en un 63.74%, los volúmenes vehiculares.
3. Para el periodo pico la tarde se incrementa en un 59%, los volúmenes vehiculares.
4. Se puede indicar que el valor medio que se incrementa en los volúmenes de tráfico, está en el orden de 70.88%.

Con el fin de realizar las asignaciones de tránsito, se parte de la siguiente premisa:

Considerando que este proyecto es de uso múltiple, se puede establecer que se mantendrán dos (2) condiciones fijas, en cuanto al incremento en los volúmenes, así:

1. Una que se puede presentar en los periodos pico de la mañana y tardes (hora de salida y regreso a los trabajos), que puede estar en los periodos de 8:00 a 9:00 y 17:30 a 18:30.
2. Y Otra condición que se puede presentar en los periodos de medio día y la hora de la tarde – noche, por efecto de las actividades comerciales.

Bajo estas premisas, en cualquiera de los casos se puede esperar un incremento del volumen 886 veh/h para la situación más crítica, lo que conlleva un aumento del 70.88% en cuanto a

63

las demandas vehiculares, valor bastante significativo para la movilidad del sector y específicamente en los ingresos Puerto Azul "Garita 1 y 2."

Con este incremento se procede a realizar la reasignación del tránsito dentro del sistema vial, de la zona de influencia del proyecto.

Así, es que con base en los resultados de las estimaciones realizadas para el año base se tiene que los volúmenes actuales de tránsito en la intersección de ingreso a Puerto Azul "Garita 1" se aumentan en 70.88%. Con esta premisa se procede nuevamente a ajustar los volúmenes, pero en este caso, se incrementarán el volumen de simulación en 886 vehículos, los cuales se cargarán en los enlaces de conexión hacia el nuevo proyecto, como consecuencia del tránsito atraído y generado, por el nuevo proyecto.

Considerando los incrementos en el tránsito en este sector, por la ejecución de este proyecto, se procede a realizar la simulación para esta condición de operación "Situación Con Proyecto"

Terminado este proceso se tienen caracterizados los volúmenes de tránsito para la situación con proyecto.

5.4.1 SIMULACION CONSIDERANDO SITUACION CON PROYECTO

Bajo esta premisa, se realiza la simulación, para el periodo más crítico y de mayor demanda vehicular, el cual debe corresponder a la misma franja horaria en la que se realizó la simulación para la situación actual. en este caso la hora pico de la mañana, asumiendo la condición más crítica, es decir asumir los 886 viajes generados por el proyecto.

Del análisis de los resultados, para esta situación CON PROYECTO se obtiene que algunos tramos de vía en función de la velocidad pasan a operar con NIVEL DE SERVICIO entre D Y F, velocidades inferiores a 25 km/h. En cuanto a la operatividad en las intersecciones pasan a operar con NIVEL DE SERVICIO entre E Y F, demoras superiores a los 60 segundos/vehículo (Figura N° 37, 38, 39 Y 40 (**Cuadro N°1)) donde se puede observar que las condiciones de operación se ven afectadas por el aumento de los nuevos viajes generados. Respecto a la comparación de resultados para la situación actual y la situación con proyecto esta se ve en la tabla 3.

NOTA ACLARATORIA: Como se indicó en el numeral 5.2 solo se reasignaron los nuevos viajes. No se realiza modificación o ningún tipo de adecuación vial de ingreso a proyecto. Solo se consideran como si los viajes fueran solo de paso.

64

Figura N°37 Flujo CON PROYECTO



Figura N°38 Tiempo demora simulada. SITUACION CON PROYECTO



** Cuadro N°1. Nivel de servicio (HCM):
En función de las demoras.

NIVEL DE SERVICIO				
Nivel	Demora (s)	Velocidad (km/h)	Clase	Descripción
A	0-10	100-120	1	Óptimo
B	10-20	80-100	2	Buena
C	20-30	60-80	3	Regular
D	30-40	40-60	4	Poco Buena
E	40-50	20-40	5	Poco Buena
F	50-60	10-20	6	Poco Buena

En función de Velocidad

Nivel	Velocidad (km/h)	Clase	Descripción
A	100-120	1	Óptimo
B	80-100	2	Buena
C	60-80	3	Regular
D	40-60	4	Poco Buena
E	20-40	5	Poco Buena
F	10-20	6	Poco Buena

65

ESTUDIO IMPACTO VIAL PUERTO AZUL

Figura N°39 Velocidad Y Nivel de Servicio.



Fuente: Elaboración propia a partir de la simulación con AIMSUN, de la situación CON Proyecto

Figura N°40 Demoras Y Nivel de Servicio por tramos.



Fuente: Elaboración propia a partir de la simulación con AIMSUN, de la situación CON Proyecto

Figura N°41 Demoras Y Nivel de Servicio en intersecciones.



Fuente: Elaboración propia a partir de la simulación con AIMSUN, de la situación CON Proyecto

66

ESTUDIO IMPACTO VIAL PUERTO AZUL

Análisis y comparación de resultado de la Simulación, para situación con Proyecto.

Una vez realizada la simulación para cada uno de los escenarios: situación actual y situación con proyecto (Tabla N°3), se obtiene los diferentes parámetros de tráfico, que permitirán identificar las condiciones de operación.

TABLA N°3. Comparativo de resultados de la simulación.

PARAMETRO DE MEDICION	Unidades	COMPARATIVO DE RESULTADOS (SIT. ACTUAL VS MDTOWN 100)			
		ACTUAL	SIT. CON PROYECTO	DIFERENCIA	%
Cola Media - Todos	veh	125,87	252,47	126,6	100,58%
Consumo de Combustible - Todos	l	1425,38	1617,44	192,06	13,47%
Densidad - Todos	veh/km	45,3	53,26	7,96	17,57%
Distancia Total de Viaje - Todos	km	10959,37	10041,84	-917,53	-8,37%
Emisión IEM - CO2 - Todos	g	4597655,83	4799258,2	201602,37	4,38%
Flujo - Todos	veh/h	6543,33	6271	-272,33	-4,16%
Número Total de Paradas - Todos	0	9123,71	15099,87	5976,16	65,50%
Tiempo de Demora - Todos	seg/km	139,35	257,17	117,82	84,55%
Tiempo de Parada - Todos	seg/km	39,58	158,72	119,14	301,01%
Tiempo de Viaje - Todos	seg/km	206,22	329,41	123,19	59,74%
Velocidad - Todos	km/h	19,86	14,55	-5,31	-26,74%

En términos generales, se puede observar que, para la situación con proyecto, la mayoría de parámetros se verán afectados y se empieza a aumentar la congestión, como resultado en el aumento de los nuevos viajes generados.

Respecto a los parámetros de comparación de los parámetros de tránsito obtenidos de la simulación se obtiene:

- La longitud de las colas se aumenta en un 100.58%.
- El consumo de combustible se aumenta en un 13.47%.
- La densidad se aumenta en un 17.57%.
- Las emisiones de gases CO2 se aumentan en un 4.38%.
- Las paradas aumentan un 65.50%.
- El tiempo de las demoras se aumenta en un 84.55%.
- Las paradas se aumentan en un 301.01%.
- El tiempo de viaje se aumenta en un 59.74%.
- La velocidad se reduce en un 26.74%.
- Se aumenta el flujo simulado en un 2.59 %
- En cuanto a los volúmenes simulados (-4.16%) y las distancias de viaje (-8.37%), estas se reducen. Debido a la congestión, por tal razón no puede circular mayor cantidad de vehículos, este parámetro es el más significativo, pues, aunque se aumenten los viajes generados, estos no pueden ser atendidos.

67

Esta contradicción entre los datos presentados por el promotor del proyecto, que incluyen acciones imposibles de ejecutar como el derrocamiento de parte del muro, la reubicación de la garita y el uso de vías públicas, y los datos reales de afectación, evidencian la urgente necesidad de que la Dirección General de Obras Públicas revoque de oficio el informe EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208, de fecha 13 de septiembre de 2023, correspondiente a la aprobación del Estudio de Impacto Vial (E.I.V.).

2.4.- INCOMPATIBILIDAD CON EL ORDENAMIENTO URBANO PREEXISTENTE Y LOS DERECHOS ADQUIRIDOS DE LOS COPROPIETARIOS

- a) Las medidas de mitigación planteadas en el informe **EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208**, emitido el 13 de septiembre de 2023, como condición “siempre y cuando” para la aprobación del megaproyecto BLUE TOWN CENTER tales como:

- **Cortes al parterre central (sin permiso legal)**
- **Reubicación e Implementación de nuevas garitas (sin el permiso legal)**
- **Derrocamiento del muro perimetral privado del Comité (sin el permiso legal)**
- **Construcción de cruces peatonales (sin permiso legal)**
- **Alteración de flujos**

Implican una modificación sustancial del entorno urbano **CONSOLIDADO** y vulneración de los derechos adquiridos de los propietarios y el comité de Puerto Azul, establecidos en la Constitución de la República del Ecuador en su art 31 que reconoce: “*el derecho al disfrute pleno de la ciudad y sus espacios públicos*” basado en la gestión democrática, la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, lo cual implica que cualquier modificación urbana debe considerar la participación ciudadana y el impacto en la comunidad.

En concordancia con el Artículo 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) que establece que: “*los gobiernos autónomos descentralizados municipales tienen competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte, y la seguridad vial dentro de su territorio*”, **lo cual implica que deben considerar las modificaciones al entorno urbano que afecten la movilidad y la seguridad de los residentes, y con la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial que señala: Art. 5.- Principios rectores. Son principios para el ordenamiento territorial, uso y la gestión del suelo los siguientes:**

- 1. La sustentabilidad.** *La gestión de las competencias de ordenamiento territorial, gestión y uso del suelo promoverá el desarrollo sustentable, el manejo eficiente y racional de los recursos, y la calidad de vida de las futuras generaciones.*
- 2. La equidad territorial y justicia social.** *Todas las decisiones que se adopten en relación con el territorio propenderán a garantizar a la población que se asiente en él, igualdad de oportunidades para aprovechar las opciones de desarrollo sostenible y el acceso a servicios básicos que garanticen el Buen Vivir.*
- 4. La coherencia.** *Las decisiones respecto del desarrollo y el ordenamiento territorial, uso y gestión del suelo deben guardar coherencia y armonía con las realidades sociales, culturales, económicas y ambientales propias de cada territorio.*
- 5. La concordancia.** *Las decisiones territoriales de los niveles autónomos descentralizados de gobierno y los regímenes especiales deben ser articuladas entre ellas y guardarán correspondencia con las disposiciones del nivel nacional en el marco de los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad, integración y participación ciudadana, ejercicio concurrente de la gestión, y colaboración y complementariedad establecidos en los artículos 260 y 238 de la Constitución de la República.*
- 6. El derecho a la ciudad.** *Comprende los siguientes elementos:*
 - a) El ejercicio pleno de la ciudadanía** *que asegure la dignidad y el bienestar colectivo de los habitantes de la ciudad en condiciones de igualdad y justicia.*
 - b) La gestión democrática de las ciudades** *mediante formas directas y representativas de participación democrática en la planificación y gestión de las ciudades, así como mecanismos de información pública, transparencia y rendición de cuentas.*
 - c) La función social y ambiental de la propiedad** *que anteponga el interés general al particular y garantice el derecho a un hábitat seguro y saludable. Este principio contempla la prohibición de toda forma de confiscación.*
- 7. La función pública del urbanismo.** *Todas las decisiones relativas a la planificación y gestión del suelo se adoptarán sobre la base del interés público, ponderando las necesidades de la población y garantizando el derecho de los ciudadanos a una vivienda adecuada y digna, a un hábitat seguro y saludable, a un espacio público de calidad y al disfrute del patrimonio natural y cultural.*

- b) Con relación al desarrollo del megaproyecto BLUE TOWN CENTER, en los dos solares con uso comercial (C2,) cabe indicar que en el Reglamento Interno de Uso de Suelo vigente de la urbanización Puerto Azul, concretamente en el ARTÍCULO 12 ZONA C-2 (COMERCIO LOCAL) y el ARTÍCULO 12/1 se dispone:

“Usos en la zona C-2.- “En la zona C-2, solamente se permitirá la construcción, reconstrucción o modificación de edificios destinados a los siguientes usos: a) Los permitidos en la zona C-1 y b) Instalaciones comerciales en general relacionado con las actividades mercantiles y profesionales de la comunidad tales como (...)” ...

En concordancia con el art. 2 de la norma Ibidem, vigente en esa época que indica:

Para este efecto se considerará que la Ciudadela Puerto Azul fue creada como zona de desarrollo urbanístico de la ciudad de Guayaquil, con el propósito de otorgar a familias y personas en general, un lugar para habitar en un ambiente dotado de todos los servicios básicos, medidas de seguridad, con suficientes, áreas de esparcimiento y rodeado de la naturaleza; y que fue diseñada para evantar en ella edificaciones tipo villa, de carácter unifamiliar o bifamiliar, así como complejos multifamiliares que cuenten con exclusivas áreas recreacionales y verdes. El mantenimiento y embellecimiento de los espacios verdes es un objetivo primordial del Comité Puerto Azul.”

Claramente se especifica que el desarrollo comercial en estos terrenos debe estar relacionado **con las necesidades y requerimientos de la comunidad**, es decir zona comercial de servicios **UNICAMENTE para los propietarios de inmuebles y residentes de Puerto Azul**, lo cual se confirma físicamente con el hecho de que los terrenos C2 están dentro de interior a la ciudadela, cerrada y están rodeados en todo su perímetro (linderos) por calles publicas ubicadas de la urbanización.

- c) En este contexto, no es lógico, procedente y menos aún legal, que el informe **EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208**, emitido el 13 de septiembre de 2023, que aprobado el Estudio de Impacto Vial (E.I.V.), no haya considerado que el megaproyecto pretende tener de maneral ilegal e ilegítima, un **“supuesto acceso directo y exclusivo”** a la calle de servicio de la Vía a la Costa, es decir para que puedan ingresar personas que no son propietarias de inmuebles o residentes de Puerto Azul.
- d) El proyecto, en las prefactibilidades dadas, está condicionado a derrocar el muro perimetral, reubicar la garita #2 y usar dos calles públicas ubicadas en el interior de nuestra urbanización, todo lo cual ya está siendo utilizado por los propietarios y residentes de la urbanización Puerto Azul y sus invitados y autorizados a ingresar con códigos QR desde un sistema electrónico de control de acceso, vehículos pesados que ingresan a la ciudadela, así como los vehículos de logística que ingresan a los centros comerciales internos existentes en nuestra urbanización.
- e) Con relación a los accesos, el mega proyecto BLUE TOWN CENTER, que se pretende realizar en los 2 terrenos comerciales, por ser los dos (2) predios terrenos con uso C-2 interiores a la urbanización, circundados/rodeados por calles públicas interiores en todo su perímetro, y su uso destinado a “Instalaciones comerciales en general relacionado con las actividades mercantiles y profesionales de la comunidad...” (artículo 12/1), no podrá tener accesos diferentes a los autorizados por el comité, en base a lo indicado en el art. 2 del actual Reglamento, en el permiso que es de obligatorio cumplimiento.

Consecuentemente el informe **EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208**, emitido el 13 de septiembre de 2023, que aprobó el Estudio de Impacto Vial (E.I.V.), no tomo en cuenta su obligación como Institución Pública, de garantizar la condición de una urbanización cerrada, consolidada y con controles de acceso monitoreados a la misma.

En resumen, cualquier Estudio de Impacto Vial (E.I.V.) para el desarrollo de cualquier proyecto en esos dos (2) predios, debe ser de servicios **UNICAMENTE** para los residentes y sus invitados, por ser terrenos proyectados y desarrollados, desde el inicio de la urbanización, como interiores a la urbanización cerrada.

2.3.- CONCLUSIONES:

El Informe EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208, emitido por la Empresa Pública Municipal de Tránsito de Guayaquil (EPMTG), relacionado con la aprobación del Estudio de Impacto Vial (E.I.V.) para el proyecto inmobiliario “Blue Town Center”, carece de validez legal e ilegitimidad por las siguientes consideraciones:

- a) **Modificación de Infraestructura Existente:** El informe sugiere la viabilidad del proyecto bajo la condición de realizar modificaciones significativas a la infraestructura de la urbanización Puerto Azul, incluyendo: el traslado de la garita de seguridad No. 2, la demolición del muro perimetral que brinda seguridad a la ciudadela, el uso de dos calles públicas y la nivelación de una calle pública, para un supuesto ingreso independiente del proyecto con la vía de Servicio de la Vía a la Costa. Estas modificaciones afectan la propiedad privada, la seguridad de la comunidad y la normativa interna de Puerto Azul, una ciudadela con acceso restringido.
- b) **Proceso de Socialización y Seguridad Jurídica:** El informe del supuesto proceso de socialización llevado a cabo los días 28, 29 y 30 de marzo de 2023, es ilegal e ilegítimo por las siguientes razones: a) no cumple con los requisitos de representatividad y participación ciudadana; b) se realizó fuera del marco normativo y debido proceso **establecido en el estatuto de Puerto Azul**, el cual establece que la aprobación de lo indicado debe realizarse única y exclusivamente mediante una Asamblea General extraordinaria de residentes y socios; y c) no involucra a una mayoría significativa de propietarios y/o residentes dentro del radio de influencia de 300 metros.
- c) **Impacto Vehicular:** El Estudio de Impacto Vial (E.I.V.) aprobado contiene datos que difieren de los datos y estudios realizados por el comité de Puerto Azul, a través del Ing. Jaime Acevedo Gutiérrez, especialista en Tráfico y Transporte. En estos estudios se evidencia de manera técnica el alto impacto vial que el proyecto ocasionaría a las vías externas, así como a los residentes dentro de Puerto Azul.
- d) **Incompatibilidad con el Entorno Urbano:** El Estudio de Impacto Vial (E.I.V.) aprobado no considera que el proyecto propone modificaciones que no se alinean con el ordenamiento urbano preexistente de la urbanización Puerto Azul. Estas modificaciones afectan los derechos adquiridos de los propietarios y la gestión comunitaria, al no respetar el uso comercial local destinado a servir **únicamente a los residentes** de la urbanización cerrada Puerto Azul.

Asimismo, no contempla la ocupación y uso de las calles públicas que se encuentran dentro de la coudadela cerrada Puerto Azul.

La planificación urbana responsable requiere criterios técnicos rigurosos, pero también el respeto a los principios de gobernanza local, legalidad y participación de la comunidad organizada. En virtud de lo anterior, este Comité, en nombre de más de 11,000 residentes de Puerto Azul afectados directamente, exhorta a la revisión urgente y su consecuente revocatoria del acto administrativo mencionado.

3.- FUNDAMENTOS DE DERECHO:

3.1.- Constitución de la República del Ecuador:

Art. 23.- Las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de la igualdad en la diversidad. El derecho a difundir en el espacio público las propias expresiones culturales se ejercerá sin más limitaciones que las que establezca la ley, con sujeción a los principios constitucionales.

Art. 30.- Las personas tienen derecho a un hábitat seguro y saludable, y a una vivienda adecuada y digna, con independencia de su situación social y económica.

Art. 31.- Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía.

Art. 66.- Se reconoce y garantizará a las personas:

23. El derecho a dirigir quejas y peticiones individuales y colectivas a las autoridades y a recibir atención o respuestas motivadas. No se podrá dirigir peticiones a nombre del pueblo.

25. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características.

26. El derecho a la propiedad en todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental. El derecho al acceso a la propiedad se hará efectivo con la adopción de políticas públicas, entre otras medidas.

27. El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza.

Art. 82.- El derecho a la **seguridad jurídica** se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas **jurídicas** previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.

Art. 95.- (...) La participación de la ciudadanía en todos los asuntos de interés público es un derecho, que se ejercerá a través de los mecanismos de la democracia representativa, directa y comunitaria.

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.
2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.
3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.
4. Prestar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental y aquellos que establezca la ley.
6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Art. 276.- El régimen de desarrollo tendrá los siguientes objetivos:

1. Mejorar la calidad y esperanza de vida, y aumentar las capacidades y potencialidades de la población en el marco de los principios y derechos que establece la Constitución.
2. Construir un sistema económico, justo, democrático, productivo, solidario y sostenible basado en la distribución igualitaria de los beneficios del desarrollo, de los medios de producción y en la generación de trabajo digno y estable.
6. Promover un ordenamiento territorial equilibrado y equitativo que integre y articule las actividades socioculturales, administrativas, económicas y de gestión, y que coadyuve a la unidad del Estado.

Art. 321.- El Estado reconoce y garantiza el derecho a la propiedad en sus formas pública, privada, comunitaria, estatal, asociativa, cooperativa, mixta, y que deberá cumplir su función social y ambiental.

3.2.- COOTAD. -

Art. 4.- Fines de los gobiernos autónomos descentralizados. - Dentro de sus respectivas circunscripciones territoriales son fines de los gobiernos autónomos descentralizados:

- a) El desarrollo equitativo y solidario mediante el fortalecimiento del proceso de autonomías y descentralización;
- b) La garantía, sin discriminación alguna y en los términos previstos en la Constitución de la República de la plena vigencia y el efectivo goce de los derechos individuales y colectivos constitucionales y de aquellos contemplados en los instrumentos internacionales;
- c) El fortalecimiento de la unidad nacional en la diversidad;
- d) La recuperación y conservación de la naturaleza y el mantenimiento de medio ambiente sostenible y sustentable;
- e) La protección y promoción de la diversidad cultural y el respeto a sus espacios de generación e intercambio; la recuperación, preservación y desarrollo de la memoria social y el patrimonio cultural;
- f) La obtención de un hábitat seguro y saludable para los ciudadanos y la garantía de su derecho a la vivienda en el ámbito de sus respectivas competencias;
- g) El desarrollo planificado participativamente para transformar la realidad y el impulso de la economía popular y solidaria con el propósito de erradicar la pobreza, distribuir equitativamente los recursos y la riqueza, y alcanzar el buen vivir;

- h) La generación de condiciones que aseguren los derechos y principios reconocidos en la Constitución a través de la creación y funcionamiento de sistemas de protección integral de sus habitantes; e,
- i) Los demás establecidos en la Constitución y la ley.

Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte. - El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma: A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

3.3.- Código Orgánico Administrativo:

Art. 103.- Causas de extinción del acto administrativo.

El acto administrativo se extingue por:

1. Razones de legitimidad, cuando se declara su nulidad.
2. Revocatoria, en los casos previstos en este Código.

Art. 104.- Nulidad. Es válido el acto administrativo mientras no se declare su nulidad. El acto administrativo puede ser anulado total o parcialmente.

La declaración de nulidad puede referirse a uno, varios o a todos los actos administrativos contenidos en un mismo instrumento.

Art. 105.- Causales de nulidad del acto administrativo. Es nulo el acto administrativo que:

1. Sea contrario a la Constitución y a la ley.
2. Viole los fines para los que el ordenamiento jurídico ha otorgado la competencia al órgano o entidad que lo expide.

El acto administrativo nulo no es convalidable. Cualquier otra infracción al ordenamiento jurídico en que se incurra en un acto administrativo es subsanable.

El acto administrativo expreso o presunto por el que se declare o constituyan derechos en violación del ordenamiento jurídico o en contravención de los requisitos materiales para su adquisición, es nulo.

Art. 106.- Declaración de nulidad. Las administraciones públicas anularán de oficio el acto administrativo, mediante el ejercicio de la potestad de revisión.

La persona interesada puede solicitar la declaración de nulidad del acto administrativo a través de la interposición de una reclamación o un recurso administrativo.

La o el interesado que se crea lesionado en un derecho subjetivo amparado en el ordenamiento jurídico, puede solicitar la declaración de nulidad del acto administrativo, aunque no haya comparecido al procedimiento administrativo, previamente.

Art. 107.- Efectos. La declaración de nulidad tiene efecto retroactivo a partir de la fecha de expedición del acto declarado nulo, salvo que la nulidad sea declarada con respecto a los vicios subsanables.

La declaración de nulidad con respecto a los derechos de terceros, adquiridos de buena fe, generará efectos desde su expedición.

La declaración de nulidad de un acto administrativo afecta exclusivamente al acto viciado, salvo en los casos en que el procedimiento administrativo deba también ser declarado nulo de conformidad con este Código.

Cuando se trata de la declaración de nulidad del procedimiento administrativo, este debe reponerse al momento exacto donde se produjo el acto administrativo viciado.

El órgano que declare la nulidad del procedimiento administrativo dispondrá la conservación de aquellos actos administrativos, diligencias, documentos y más pruebas cuyo contenido se ha mantenido igual de no haberse incurrido en el vicio que motiva la declaración de nulidad del procedimiento.

Art. 132.- Revisión de oficio. Con independencia de los recursos previstos en este Código, el acto administrativo nulo puede ser anulado por la máxima autoridad administrativa, en cualquier momento, a iniciativa propia o por insinuación de persona interesada.

El trámite aplicable es el procedimiento administrativo.

El transcurso del plazo de dos meses desde el día siguiente al inicio del procedimiento de revisión de oficio sin dictarse acto administrativo, produce la caducidad del procedimiento.

Artículo 183.- Iniciativa. El procedimiento administrativo puede iniciarse de oficio o a solicitud de la persona interesada. A solicitud de la persona interesada de la forma y con los requisitos previstos en este Código. De oficio, mediante decisión del órgano competente, bien por iniciativa propia o como consecuencia de orden superior, a petición razonada de otros órganos administrativos o por denuncia.

Art. 187.- Denuncia. La denuncia es el acto por el que cualquier persona pone en conocimiento, de un órgano administrativo, la existencia de un hecho que puede constituir fundamento para la actuación de las administraciones públicas.

Art. 181.- Procedencia. El órgano competente, cuando la ley lo permita, de oficio o a petición de la persona interesada, podrá ordenar medidas provisionales de protección, antes de la iniciación del procedimiento administrativo, siempre y cuando concurren las siguientes condiciones:

1. Que se trate de una medida urgente.
2. Que sea necesaria y proporcionada.
3. Que la motivación no se fundamente en meras afirmaciones

Art. 189.- Medidas cautelares. El órgano competente, cuando la ley lo permita, de oficio o a petición de la persona interesada, podrá ordenar medidas cautelares, pudiéndose adoptar las siguientes:

- 5.- Suspensión de la actividad

Art. 190.- Procedencia. Iniciado el procedimiento, si existen elementos de juicio suficientes para ello, el órgano administrativo competente puede adoptar, de oficio o a petición de persona interesada, las medidas cautelares proporcionales y oportunas para asegurar la eficacia de la resolución.

3.4.- Ordenanza para la Factibilidad de los Estudios de Impacto Vial.

Art. 6.- Requisitos para obtener la factibilidad del Estudio de Impacto Vial: La persona natural o jurídica deberá presentar dentro de su solicitud, la memoria técnica del proyecto arquitectónico y urbanístico, que incluya el Estudio de Impacto Vial, mismo que contendrá lo siguiente:

1.2 .- Situación actual, aspectos generales y determinación del área de influencia (300 m radio mínimo) donde se desarrollara el proyecto, su entorno urbano, usos de suelo e infraestructura vial.

3.5.- Estatuto de Puerto Azul

Artículo 2. - DEL OBJETO. - El Comité Puerto Azul tiene por principal objeto, propender al mejoramiento material y comunitario de la Ciudadela denominada “PUERTO AZUL”, ubicada en el sector Noroeste de la ciudad de Guayaquil, a la altura de los kilómetros diez y medio al once y medio de la vía primaria Guayaquil – Salinas (parte de la Transversal Austral E40).

Para este efecto se considerará que la Ciudadela Puerto Azul fue creada como zona de desarrollo urbanístico de la ciudad de Guayaquil, con el propósito de otorgar a familias y personas en general, un lugar para habitar en un ambiente dotado de todos los servicios básicos, medidas de seguridad, con suficientes áreas de esparcimiento y rodeado de la naturaleza; y que fue diseñada para levantar en ella edificaciones tipo villa, de carácter unifamiliar o bifamiliar, así como complejos multifamiliares que cuenten con exclusivas áreas recreacionales y verdes. El mantenimiento y embellecimiento de los espacios verdes es un objetivo primordial del Comité Puerto Azul.

Artículo 29. - ATRIBUCIONES DE LA ASAMBLEA GENERAL.- La Asamblea General tiene todas las atribuciones que le son inherentes como máximo órgano de gobierno del Comité Puerto Azul, estando facultada para conocer y resolver cualquier asunto no atribuido en este Estatuto a ningún otro órgano o autoridad:

g) Autorizar la enajenación o gravamen de los bienes raíces del Comité y cualquiera otra limitación al dominio de los mismos.

4.- PRUEBAS:

- a) Informe EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208, emitido el 13 de septiembre de 2023, por la Empresa Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP., a través de la Ing. Laura Manzinni, jefa de Autorizaciones y Servicios (e) y la Arq. Gabriela Giler M., Técnico de Seguridad Vial, mediante el cual se aprueba el Estudio de Impacto Vial del Proyecto "Blue Town Center" de propiedad de Promotora Shiva S.A.
- b) Actas de asambleas generales extraordinarias de socios del Comité Puerto Azul, realizadas el 09 abril del 2024 y 30 octubre del 2024 y 25 de junio del 2025 en donde se resolvió:

“RECHAZAR CATEGÓRICAMENTE LA CONSTRUCCION DEL PROYECTO denominado BLUE TOWN CENTER como está planteado actualmente, de propiedad de la COMPAÑÍA INMOBILIARIA SHIVA CONSTRUCCIONES SHICONS S.A., quien pretende construir un MEGAPROYECTO dentro de una urbanización residencial cerrada, por vulnerar el derecho a la propiedad privada, seguridad jurídica, participación de sus residentes “
- c) Encuesta realizada por el Comité a los residentes de la urbanización Puerto Azul, en donde se refleja el resultado respecto de que el 87% de la comunidad SE OPONE al desarrollo y ejecución del Proyecto Blue Town Center, ESPECIALMENTE los propietarios ubicados a 300 metros a la redonda del proyecto, a quienes no se le notifico o consulto
- d) Certificación del secretario del Comité Puerto Azul, en la cual se corrobora que **no existe** Acta de Asamblea General o Extraordinaria del Comité, que autorice la demolición del muro perimetral y el traslado o reubicación de la garita No. 2, requisito obligatorio establecido en el

artículo 29, literal g) del estatuto de Puerto Azul (vigente en esa época) se establece **que: ÚNICAMENTE la Asamblea General puede “Autorizar la enajenación o gravamen de los bienes raíces del Comité y cualquier otra limitación al dominio de los mismos”**

Estatutos del Comité de Puerto Azul vigentes al momento del informe y estatutos vigentes a la presente fecha

- e) Reglamento interno del Comité Puerto Azul en donde en el Art. 1 se dispone “*Para precautelar la seguridad de los habitantes de la urbanización Puerto Azul, es obligación del residente y/o propietario, realizar el ingreso y salida en su vehículo por la puerta # 1; para ello, es necesario que adquiera la tarjeta magnética que se utiliza para abrir y cerrar la barrera electrónica instalada en esa puerta. Respecto de las otras puertas 2 y 3, el Comité comunicará mediante boletines y señalizaciones, el servicio de entrada y salida que estas brindaran a residentes y visitantes*”.
- f) Diligencia notarial de constatación de las tres (3) garitas de acceso de propiedad del del Comité de Puerto Azul, que brinda seguridad a los a los residentes de la urbanización cerrada
- g) Diligencia notarial de constatación del muro perimetral de propiedad del Comité de Puerto Azul, que brinda seguridad a los residentes de la urbanización cerrada.
- h) Diligencia notarial de constatación de la asamblea realizad el 25 de junio del 2025, donde se resolvió:

“Autorizar al comité la presentación de todas las acciones judiciales y administrativas que la Constitución y la Ley prevén a fin de defender los derechos de los propietarios y residentes de la urbanización cerrada Puerto Azul y que se acojan al derecho a la resistencia establecido en la Constitución para, por medio de las acciones legales y plantones cívicos, hagan conocer el rechazo a la construcción del proyecto Blue Town Center como está planteado actualmente

“Que se prohíba el inicio de construcciones y el ingreso de maquinaria a los predios de la Inmobiliaria Shiva Construcciones S.A., propietaria del proyecto Blue Town Center, hasta que, considerando que los predios se encuentran dentro de Puerto Azul que es una urbanización cerrada sujeta a normas y reglamentos internos, se presenten los siguientes documentos: **a)** levantamiento de las medidas cautelares, **b)** permisos de la autoridad competente para la toma y realización de trabajos en la calle pública Victoria Concha de Valdez (1SO), **c)** autorización de la Asamblea Extraordinaria de socios del Comité para el derrocamiento del muro perimetral de propiedad de la urbanización cerrada Puerto Azul y **d)** autorización de la Asamblea Extraordinaria de socios del Comité Puerto Azul para el traslado de la garita a 130 metros hacia la vía pública Ana Villamil Icaza (59 SO), conforme lo establece el artículo 29 literal g) del Estatuto constitutivo del Comité Puerto Azul vigente al momento de la aprobación del Estudio de Impacto Vial (EIV) y otorgamiento del permiso de construcción por parte del Municipio de Guayaquil”.

- i) **ESTUDIO DE IMPACTO VIAL Y MOVILIADA DE PUERTO AZUL**, realizado por el Ing. Jaime Acevedo Gutiérrez, Especialista en Transito y Transporte, donde se puede evidenciar que los datos técnicos obtenidos a la presente fecha difieren totalmente de los presentados por el promotor del proyecto Blue Town Center.

5.- PRETENSIÓN CONCRETA:

Con base en los fundamentos de hecho y derecho expuestos de conformidad al art. 187 del COA, en nuestra calidad de interesados directos, solicitamos el inicio del procedimiento administrativo en contra del informe EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208, de fecha 13 de septiembre de 2023, emitido por la Empresa Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP., a través de la Ing. Laura Manzinni, Jefa de Autorizaciones y Servicios (e) y la Arq. Gabriela Giler M., Técnico de Seguridad Vial, mediante el cual se aprueba el Estudio de Impacto Vial del Proyecto "Blue Town Center" de propiedad de Promotora Shiva S.A.

- a) Que de conformidad con el artículo 181 del COA, se dicte como medida provisional la suspensión del permiso de construcción del proyecto denominado BLUE TOWN CENTER, propiedad de Inmobiliaria Shiva Construcciones Shicons S.A., hasta que se resuelva sobre las vulneraciones y vicios de orden técnico-legal alegados en contra del E.I.V. ya que permitir el inicio de la construcción del megaproyecto en las condiciones ampliamente argumentadas up supra, podría generar efectos dañinos irremediables para la comunidad, por lo que está justificada su urgencia, a la vez que es necesaria, proporcional y debidamente comprobada.
- b) Que su autoridad declare la nulidad del Estudio de Impacto Vial aprobado con informe EPMTMG-DPM-JGAS-2023-208, de fecha 13 de septiembre de 2023, emitido por la Empresa Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP., a través de la Ing. Laura Manzinni, Jefa de Autorizaciones y Servicios (e) y la Arq. Gabriela Giler M., Técnico de Seguridad Vial, que lo contiene, otorgado al proyecto "Blue Town Center", **por haberse otorgado vulnerando los derechos constitucionales mencionados, las leyes, ordenanzas municipales y normas internas de la ciudadela, así como por determinar actuaciones imposibles de cumplir conforme lo establecido en el art. 105 del COA.**
- c) Que, dado que el Estudio de Impacto Vial y el Informe que lo contiene, cuya nulidad se pretende, son requisitos previos y habilitantes para la obtención del registro de construcción No. 2024-889, otorgado a la Inmobiliaria Shiva Construcciones Shicons S.A. para la construcción del proyecto denominado BLUE TOWN CENTER, se revoque el mismo por no contener los requisitos previos necesarios para su otorgamiento.

Medidas que son urgentes y necesarias y son solicitadas fundamentadas a fin de garantizar los derechos constitucionales de la comunidad de la Urbanización cerrada Puerto Azul a quienes representamos.

6.- AUTORIZACIONES Y NOTIFICACIONES:

- a) Autorizo a los abogados Dra. Geraldine Martin Arellano y Diego Mauricio Montenegro Peralvo, a fin de que, en representación del comité, ingrese de manera individual o conjunta, los escritos que correspondan en defensa de los intereses de mi representada.
- b) Futuras notificaciones que me correspondan las recibiré en los correos:
- presidente@puertoazul.ec
 - administrador@puertoazul.ec
 - juridico@puertoazul.ec
 - geralmartin@hotmail.com

p. COMITÉ PUERTO AZUL
RUC: 0992161191001



Dr. José De La Gasca Guerra
Cc: 0903310068
PRESIDENTE DEL COMITÉ PUERTO AZUL



Abg. Diego Montenegro Peralvo.
Mat.:17.2013.485
SINDICO COMITÉ PUERTO AZUL

Abg. Geraldine Martin Arellano
F.A. 09-1995-116
PROCURADORA JUDICIA

