



UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ

**Centro de Estudios de Postgrado, Investigación,  
Relaciones y Cooperación Internacional**

**(CEPIRCI)**

**MAESTRIA EN ADMINISTRACION PORTUARIA**

## **Tesis de Grado**

Previo a la obtención del Título de:

**MAGISTER**

**EN ADMINISTRACION PORTUARIA**

**TEMA:**

**“CRITERIOS DE ARMONIZACIÓN PARA EL  
DESARROLLO DE LA  
CIUDAD PUERTO DE MANTA”**

**AUTORA:**

**Ing. Dannys Patricia Paladines García**

**DIRECTOR DE TESIS: Ing. Rubén Castro Hurtado**

**2007**



# **UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ**

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO,  
INVESTIGACIÓN, RELACIONES Y COOPERACIÓN  
INTERNACIONAL  
(CEPIRCI)**

**MAESTRIA EN ADMINISTRACION PORTUARIA**

**TESIS DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO  
DE:**

**MAGISTER EN ADMINISTRACION PORTUARIA**

**TEMA:**

**“Criterios de Armonización para el desarrollo de la  
Ciudad Puerto de Manta”**

**AUTORA:**

**Ing. Dannys Patricia Paladines García**

**DIRECTOR DE TESIS:**

**Ing. Rubén Castro Hurtado**

**2007**

**UNIVERSIDAD LAICA “ELOY  
ALFARO” DE MANABÍ**  
**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO,  
INVESTIGACIÓN, RELACIONES Y COOPERACIÓN  
INTERNACIONAL**  
**(CEPIRCI)**

**MAESTRIA EN ADMINISTRACION PORTUARIA**

Los Honorables Miembros del Tribunal Examinador aprueban el informe de investigación sobre el tema:

**“CRITERIOS DE ARMONIZACIÓN PARA EL  
DESARROLLO DE LA CIUDAD PUERTO DE MANTA”**

**PRESIDENTE DEL TRIBUNAL**

---

**MIEMBRO DEL TRIBUNAL**

---

**MIEMBRO DEL TRIBUNAL**

---

**MIEMBRO DEL TRIBUNAL**

---



Viña del Mar, Diciembre 2007

Señor  
Jorge Rodríguez  
Director General Cepirci  
Presente

De mi mayor consideración:

La presente tiene por objeto comunicar a usted mi opinión como Asesor Técnico de la Tesis desarrollada por el alumno **Ing. Patricia Paladines García** de la maestría en Administración Portuaria dictada en convenio de colaboración con la Universidad Marítima de Chile para optar al grado de Magíster otorgado por la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabi.

La Tesis denominada "**Criterio de Armonización para el Desarrollo de la Ciudad Puerto de Manta**", ha sido desarrollada de acuerdo al marco de referencia teórica entregado en el Programa de la Maestría y sus aspectos técnicos concuerdan con los antecedentes, alcances y precisiones entregados por el suscrito.

Razones por las cuales no veo inconveniente que esta tesis continúe su proceso de desarrollo en concordancia con los objetivos de la Maestría en Administración Portuaria, el reglamento del Cepirci y las precisiones de fondo y forma que pueda hacerle el profesor tesista de vuestra Universidad para su posterior evaluación.

Atentamente,

  
Ing. Rubén Castro

## INDICE

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	iii
<b>SUMMARY EXECUTIVE</b>	iv
<b>I INTRODUCCIÓN</b>	1
<b>II PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION</b>	2
2.1 Delimitación del problema e interrogantes del estudio.-	3
2.2 Justificación del estudio.-	5
2.3 Objetivos del estudio.-	6
Objetivo General:	6
Objetivos Específicos:	6
<b>III ELEMENTOS CENTRALES DEL MARCO REFERENCIAL</b>	7
3.1 Fundamentos filosóficos.-	7
3.2 Fundamentos teóricos a partir de las categorías básicas.-	9
<i>Ciudad puerto de manta actual</i>	9
<i>La red vial interna.-</i>	9
<i>Condiciones Aeroportuarias.-</i>	11
<i>Condiciones de las zonas francas.-</i>	12
<i>Condición de la Zona Industrial.-</i>	13
<i>Condiciones Portuarias.-</i>	13
<i>Desarrollo Inmobiliario.-</i>	15
<i>Condiciones Turísticas.-</i>	15
<i>Capacidad Hotelera.-</i>	16
<i>Museos.-</i>	16
<i>Iglesias .-</i>	17
<i>Playas.-</i>	17
<i>Deportes Acuáticos.-</i>	17
<i>Malecón Escénico.-</i>	17
<i>Parque del Marisco.-</i>	17
<i>Centros Comerciales.-</i>	17
<i>Vida nocturna.-</i>	18
<i>Zonas de recreación.-</i>	18
<i>Zonas de recreación rurales.-</i>	18
3.3 Fundamento legal.-	19
3.4 Hipótesis.-	20
<b>IV METODOLOGIA DEL TRABAJO</b>	20
4.1 Tipo de investigación y diseño que se empleará.-	20
4.2 Descripción operacional de las variables del estudio.-	21
4.3 Características de la población y de la muestra.-	24
4.4 Descripción de todos los procedimientos que se emplearan para la recolección de datos.-	24
4.5 Descripción de las técnicas y análisis de datos que se utilizarán.-	24
<b>V RESULTADOS ESPERADOS</b>	25
5.1 <i>Borde costero.-</i>	25
<i>Ordenamiento Territorial.-</i>	25

<i>Rescate de la poza.-</i>	26
<i>Reordenamiento de la Playa de “El Murciélago”.-</i>	28
<i>Restauración de la playa de Tarqui “Playita Mía”.-</i>	28
<i>Reordenamiento de la Playa de Barbasquillo, Piedra Larga y La Tiñosa.-</i>	30
<i>Playa de Santa Marianita.-</i>	30
<i>Reubicación del Astillero.-</i>	31
<i>Parroquia San Mateo.-</i>	31
<i>Cabo San Lorenzo, Bosque de Pacoche y el Sitio el Aromo.-</i>	32
<b>5.2 Hinternald:</b>	33
<b><i>Modernización y reordenamiento interno de la ciudad puerto de manta.-</i></b>	33
<i>Servicios básicos de infraestructura y equipamiento urbano.-</i>	33
<i>Reubicación del Terminal Terrestre.-</i>	34
<i>Reubicación de los Mercados de Carnes y Legumbres.-</i>	35
<i>Ubicación Portuaria.-</i>	36
<i>Aeropuerto.-</i>	36
<i>Sistema vial de primer orden.-</i>	37
<i>Sistema de Ferries.-</i>	39
<i>Zonas Francas.-</i>	40
<i>Parque Industrial.-</i>	41
<b>5.3 Megapuerto:</b>	41
<i>Objetivos del MegaPuerto de Manta.-</i>	41
<i>Fases de construcción del Megapuerto de transferencia internacional de carga para Sudamérica en Manta.-</i>	43
<i>Estadísticas Portuarias.-</i>	46
<i>Posibles competidores.-</i>	49
<b>5.4 Impacto ambiental:</b>	49
<b>5.5 Impacto vial:</b>	52
<i>Conteo de tránsito diario y Proyecciones de tránsito.-</i>	52
<i>Datos de origen, destino y distribución de los viajes.-</i>	52
<i>Recomendaciones Viales.-</i>	53
<b>5.6 Proyectos en marcha:</b>	53
<i>El Proyecto Manta – Manaos.-</i>	54
<i>Línea Ferroviaria.-</i>	56
<b>VI CONTRIBUCION DEL ESTUDIO</b>	56
Conclusiones:	58
Recomendaciones	60
<b>VII REFERENCIA BIBLIOGRAFICA</b>	61
<b>VIII CRONOGRAMA DE TRABAJO</b>	62
<i>Recepción y respuesta a consultas, observaciones y comentarios por parte de la comisión examinadora</i>	63

## RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo investigativo está diseñado para enfrentar el impacto que trae consigo un megapuerto, se ha tomado en cuenta la regeneración, reordenamiento y planificación del Hinterland, buscando que el diseño sea eficiente, moderno y arquitectónico de acuerdo con las necesidades actuales y futuras, se realizó un estudio de las principales falencias existentes en la Ciudad, y sobre este diseño se planificó la reorganización del Hinterland, dándole una proyección de desarrollo urbanístico paralelo al avance de la infraestructura portuaria, considerando armonía con el modus vivendi de la población.

Se reorganizó el borde costero, aprovechando espacios ociosos, como es el caso de la poza en donde se construirá un gran complejo turístico con zonas de esparcimiento y distracción como los parques y el acuario submarino, las construcciones hegemonizan su arquitectura con el ambiente marino, que tomará el nombre de “Ciudad Acuarium”; además, de la reorganización de las playas de “Tarqui” y “Los Esteros”.

Se consideró de mucha importancia el reordenamiento y ampliación de la red vial interna, y las vías de evacuación para transferencia de carga terrestre.

Se observó también la ampliación de los servicios básicos y de telecomunicaciones para poder albergar el crecimiento demográfico local y foráneo que la ciudad va a experimentar, además, se contempló especial cuidado en los diferentes tipos de contaminación del agua, aire y tierra, con la finalidad de mantener equilibrio entre el hombre y su entorno.

## SUMMARY EXECUTIVE

The present investigative work this designed to face the impact that the brings it get a megaport, it has taken into account the regeneration, rearrangement and planning of the Hinterland, looking for that the design is efficient, modern and architectural of agreement with the current and future necessities, it was carried out a study of the main existent fallacies in the City, and on this design the reorganization of the Hinterland was planned, giving a projection of development parallel urbanisation to the advance of the port infrastructure, considering harmony with the population's *modus vivendi*.

You reorganizes the coastal bode, taking advantage of spaces idlers, like it is the case of the puddle where a great tourist complex will be built with disperse areas and distraction like the parks and the submarine aquarium, the constructions hegemonizan its architecture with the marine atmosphere that it will take the name of “Ciudad Acuarium”; also, of the reorganization of the beaches of “Tarqui” and “Los Esteros”.

It was considered of a lot of importance the rearrangement and amplification of the net internal vial, and the evacuation roads for transfer of terrestrial load.

It was also observed the amplification of the basic services and of telecommunications to be able to harbor the local and strange demographic growth that the city will experience, also, special care was contemplated in the different types of contamination of the water, air and earth, with the purpose of maintaining balance between the man and its environment.



## **I INTRODUCCIÓN**

El presente trabajo investigativo esta diseñado para enfrentar el impacto que un Megapuerto trae consigo, sea ha tomado muy en cuenta la regeneración, reordenamiento y planificación del Hinterland, buscando que este diseño sea dinámico, presente flexibilidades en alternativas viales y de transporte, reestructurando una interconexión logística que brinde un servicio eficiente, proyectando un diseño urbanístico arquitectónico y de servicio que preste a los habitantes locales y foráneos el mayor confort y seguridad posible, poniendo a su consideración alternativas turísticas culturales y sociales, acordes a la categoría de una ciudad puerto.

Manta se convertirá en la principal zona de inversión por la diversidad de oportunidades de negocio que se van a crear, por lo tanto es necesario mejorar la distribución urbana y los servicios ya sean estos públicos y turísticos.

Realizar la planificación, organización, ejecución y promoción de las obras complementarias y de infraestructura que se genera en beneficio del Puerto de Transferencia Internacional de Carga del Ecuador, en Manta y en la Provincia de Manabí, con aplicación a la Ley de Desarrollo del Puerto de Manta.

El impacto ambiental que se genera por el desarrollo urbanístico, turístico, marítimo y aeroportuario, debe ser regulado evitando que se produzcan efectos colaterales sobre el medio natural, tratando de preservar la biodiversidad cultural de la región.

El impacto vial y de transporte que un proyecto de la envergadura de un Megapuerto genera, debe ser regulado por prácticas ambientales, agregando un

rediseño sobre la infraestructura instalada, que permita una mayor agilidad de la circulación vehicular local y foránea; se pretende minimizar el impacto optando por alternativas de transporte más económicas y menos contaminantes como es la férrea, la misma que deberá cubrir el 80% de la carga de trasbordo, que la capacidad operativa del Megapuerto de transferencia pueda producir.

Debido a las limitaciones físicas, las instalaciones portuarias no podrán almacenar toda la carga de trasbordo, mercadería en tránsito o interacción temporal, para ello es necesario la creación de una zona franca adyacente al aeropuerto y la principal vía de evacuación de carga pesada, la misma que debe estar interconectada con el Aeropuerto y el Megapuerto a través de líneas férreas.

Esta zona franca prestará los servicios de bodegaje, transformación, nacionalización de mercaderías, además contará con un Terminal de transporte pesado evitando que estos ingresos al área urbana.

Para que los Objetivos de modernización se cumplan existirá un comité de desarrollo liderado por el municipio apoyado por entidades públicas o privadas como autoridad Portuaria de Manta, CEIPPTICEPM, la Cámara de Comercio, Cámara de Industrias, Cámara de Construcción, juntas parroquiales barriales, Consejo Provincial y medios de comunicación, éste organizará, planificará, presupuestará y ejecutará, dando prioridad a las obras de regeneración urbana que se originan a partir de la concesión del puerto de transferencias, estas irán paralelas a las necesidades de la construcción del puerto de Transferencia y las obras portuarias.

## II PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION

### 2.1 Delimitación del problema e interrogantes del estudio.-

**Hinterland.-** Las Mega-Empresas transportadoras de Asia, tienen la necesidad de establecer un punto estratégico para la transferencia internacional de carga en Sudamérica y es por ello que el puerto de Manta se promocionó y posteriormente se logró la concesión portuaria, con la compañía Asiática **HUTCHISON PORT HOLDINGS LTD.**, quien para operar en nuestro país creó una compañía nacional denominada **TIDE** (Terminales Internacionales del Ecuador), que es la que se encarga de la administración y el desarrollo portuario, gracias a la estratégica ubicación del puerto de Manta en el centro de la Costa ecuatoriana, facilita la comunicación rápida con todas las ciudades y regiones situadas a lo largo del corredor formado por la línea equinoccial y el paralelo 1° del territorio nacional.

El propósito de este Megaproyecto portuario es servir de desembarque de los contenedores a puertos foráneos mediante buques de menor tonelaje, ser reconocido como el principal puerto especializado en el manejo de carga en el Ecuador y convertirse en el primer puerto de transferencia de carga para la cuenca del Pacífico Sur, además, se convertirá en un nuevo polo de desarrollo económico regional que impacte tanto a la provincia como al país.

Pero para lograr todos estos propósitos, nos encontramos con la dura realidad que la ciudad no está preparada para enfrentar tal afluencia demográfica y vehicular.

El problema que actualmente enfrenta la ciudad de Manta es la carencia de amplias vías, y que a su vez estén diseñadas para soportar un significativo

incremento de la locomoción local y foránea, así como la movilización de carga de los diferentes puntos de producción y/o consumo desde o hacia el puerto, ya que responden a un diseño no concebido para afrontar las necesidades de una ciudad puerto debido al desinterés del gobierno seccional y la falta de iniciativa de la inversión privada.

El principal inconveniente que enfrenta la ciudad es que el Puerto de Transferencia se encuentra ubicado en medio de la zona costera urbana de Manta, la ciudad cuenta con vías laterales que sirven para la movilización de carga sin cruzar por áreas urbanas lo que disminuiría el efecto del impacto vial, pero para acceder a ellas desde el puerto es necesario ampliar avenidas que cruzan zonas muy pobladas, dividiendo la ciudad, aumentando el riesgo peatonal, y a su vez congestionando la locomoción interna, la vía mas apropiadas para éste propósito es la Puerto-Aeropuerto de cuatro carriles, es la arteria principal de la ciudad y cerca del muelle de operaciones portuarias de carga internacional une tres parroquias importantes “Manta, Tarqui y Los Esteros”, es muy transitada y actualmente padece congestión por su diseño anacrónico, esta junto al borde costero lo que impide la ampliación de nuevos carriles al mismo tiempo que deteriora el atractivo costero que tanto caracteriza a la ciudad e imposibilita al desarrollo turístico en la ribera del pacifico por la falta de transitabilidad por el borde costero.

El Megapuerto de Transferencia en Manta, enfrentará una falta de espacio que dificultará las operaciones portuarias y necesita un área de almacenamiento que cubra sus necesidades en expansión de régimen mercadería en transito, trasbordo de mercadería e internación temporal, que esencialmente es la carga

que generará el impacto vial en la ciudad, esta superficie debe ser una zona franca cerca del aeropuerto, de la principal vía de salida y entrada a la ciudad con infraestructura apropiada para el transporte pesado y además debe estar fuera del área urbana.

De tal manera que se nos presentan las siguientes interrogantes:

- Como mejoraremos las vías para transporte de carga pesada en la ciudad?
- Serán necesarias otras alternativas para el transporte de carga pesada?
- Cual será el impacto del puerto sobre la ciudad?
- Donde deben ser organizadas las nuevas alternativas viales?
- Donde se pueden instalar nuevas áreas de zonas francas y bodegaje?
- Será necesario un Terminal de trasbordo de mercadería para aquellas que están en transito, o que están bajo régimen de internación temporal?
- Cuenta el Aeropuerto de Manta con una infraestructura adecuada para brindar un servicio que se pueda complementar con las necesidades portuarias?
- Existe planificación y están respetándose los bordes costeros?
- Como debe constituirse y quienes deben participar en un comité para minimizar el impacto del Megapuerto en la ciudad de Manta?

## **2.2 Justificación del estudio.-**

Este estudio es importante ya que el puerto de Manta se enfrenta a un megaproyecto portuario que la convierte en una ciudad puerto y en poco tiempo será una metrópolis portuaria abierta al mundo, ya que cuenta con condiciones naturales privilegiadas en la cuenca de pacifico sur.

La ciudad se debe dotar de un proyecto urbano a gran escala para revitalizar este territorio y proporcionarle el dinamismo a la economía de toda una región, catequizándola como la punta de lanza de la producción interna para el comercio exterior.

Es imperante el equipamiento urbano y de infraestructura capaz de ser una interfaz ciudad/puerto, reuniendo al mismo tiempo las condiciones de un desarrollo armónico, sustentable y sostenido de las funciones económicas, en especial, portuarias, pesqueras e industriales.

Esta ciudad puerto no tiene potenciada sus ventajas en el desarrollo turístico ecológico como reserva de flora y fauna; y la de una metrópolis oceánica.

El desarrollo portuario implica un impacto socio-económico muy prolífico que exige un planeamiento urbano organizado generado por la oferta de alternativas de trabajo directo e indirecto que incrementará la densidad poblacional migratoria tanto transitoria como permanente, misma que promoverá el desarrollo de bienes raíces y la oferta de servicios de hospedaje.

### **2.3 Objetivos del estudio.-**

#### **Objetivo General:**

Describir las necesidades de desarrollo de la infraestructura urbana de la ciudad de Manta que permitan afrontar el impacto social, comercial y económico que el crecimiento del puerto de Manta traerá consigo.

#### **Objetivos Específicos:**

- Proponer un ordenamiento de los espacios públicos y del sistema vial

- Efectuar un análisis de las demandas de interconexión logística que permitirán articular la ciudad con la región y el País mediante vías de primer orden que aseguren la movilidad de la carga y pasajeros a los centros de consumo y producción
- Satisfacer a la ciudad de Manta con los servicios básicos de infraestructura y de equipamiento urbano.
- Determinar los requerimientos de nuevas áreas de almacenaje aduanero en régimen de internación temporal.
- Potenciar zona franca.
- Proponer medidas para minimizar el impacto de las operaciones portuarias en la ciudad de Manta.
- Prever acciones para defender el Medio Ambiente.
- Incorporar al Aeropuerto Internacional de Manta como eje fundamental en el desarrollo del comercio Internacional.

### **III ELEMENTOS CENTRALES DEL MARCO REFERENCIAL**

#### **3.1 Fundamentos filosóficos.-**

Manta, Ciudad Puerto Internacional de carga, dotada de excelentes condiciones anfitrionas, con tecnología en comunicaciones propias de un mundo globalizado y con una gama de hoteles de primer orden, gran variedad de atractivos turísticos, ya que posee un borde costero natural con playas muy amplias de arena blanca que se puede disfrutar todo el año, dotado de plazas y parques rodeados de abundante vegetación, en una ciudad moderna con las mejores oportunidades de negocios, se proyecta como la ciudad modelo, por

sus modernas obras de desarrollo urbanístico y arquitectónico que permiten un equilibrio entre lo moderno y lo autóctono, con el nuevo diseño se consideren centros de convenciones y exposiciones de toda índole.

La ciudad para obtener esta hegemonía, se reorganizará en su totalidad empezando por la red vial, servicios hidrosanitarios, alumbrado público en todos los sectores, modernizando el parque automotor para servicio de locomoción pública, estandarizar normas urbanísticas e instituir prácticas ambientales.

La Construcción de obras a nivel del borde costero serán en un corto plazo el atractivo turístico más importante de la ciudad, reordenando vías existentes, construyendo puentes elevados e intercambiadores en lugares de congestión vehicular que por consiguiente agilitan el desplazamiento a sitios de difícil acceso o que quedaría aislados producto de la regeneración urbana, cumpliendo con estandarizaciones internacionales tanto en el diseño, la estructura y su señalización.

Disponer de alternativas para el transporte de la carga pesada portuaria, con la finalidad de obtener fluidez vehicular interna y agilidad en la transportación.

Las condiciones que la ciudad debe prestar a la inversión extranjera promoverá la internación temporal de la mercadería para su transformación, la que genera por sí amplias fuentes de trabajo.



### 3.2 Fundamentos teóricos a partir de las categorías básicas.-

#### CIUDAD PUERTO DE MANTA ACTUAL

El Puerto de Manta cuenta con excelentes condiciones naturales para lograr con gran éxito un desarrollo competitivo para la prestación de servicios portuarios eficientes, para lo cual, dispone de ventajas comparativas como el tener un acceso de mar abierto a 25 millas náuticas de la ruta internacional de tráfico marítimo, sin canales y con profundidades naturales que mantienen un puerto hábil todo el año, sin tiempos de espera, que lo hacen un puerto atractivo para las inversiones. Además, de ser una ciudad Puerto es industrial pesquera y artesanal encontrándose en ella el 90% de la flota pesquera y la mayor cantidad de procesadoras de pescado del pacífico sur.

**La red vial interna.-** Debido a este notable movimiento industrial, comercial y turístico el parque automotor es muy significativo con relación al tamaño de la ciudad, constantemente hay congestión vehicular especialmente en las horas pico.

- Vía Puerto–Aeropuerto, tipo expresa 6 y 4 carriles, longitud 8,5 Km.

*Esta obra une al Puerto con el sector industrial de Tarqui - Los Esteros y el aeropuerto Eloy Alfaro, hasta llegar a*



*formar el eje perimetral con el paso lateral de Manta, en la carretera Manta - Rocafuerte.*

- Avenida de la cultura, tipo expresa – colectora 8 carriles, longitud 2,5 Km.



- Vía circunvalación, tipo expresa, longitud 18 Km,

*Paso Lateral que conecta al Puerto con la Vía Manta - Rocafuerte - Quito – Guayaquil.*



- Vía Inter-barrial , tipo arterial, de acceso.
- Avenida “311“, tipo expresa 4 carriles, longitud 3,10 Km.



- Vía costanera Manta – Salinas,  
*A lo largo de esta vía se aprecia un desarrollo dinámico de nuevas urbanizaciones y zonas de interés turístico.*

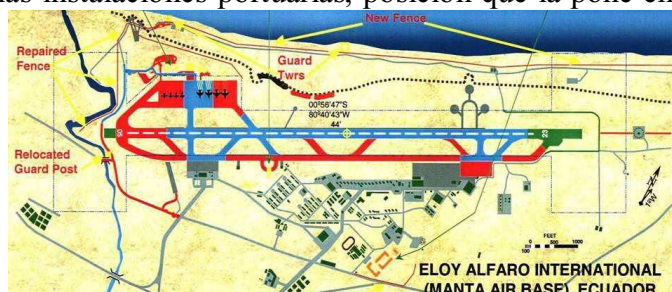


- Malecón y Avenida 4 de noviembre,  
*Conecta al Puerto con las vías a Quito y  
Guayaquil, longitud 5,1 kilómetros.*



Conjuntamente con la imperante necesidad de incrementar nuevas vías, tenemos la falta de intercambiadores viales en los lugares de mayor afluencia vehicular y la insuficiencia de una correcta señalización vial con estándares internacionales.

**Condiciones Aeroportuarias.-** La ciudad goza de un aeropuerto internacional a menos de 5 kilómetros de las instalaciones portuarias, posición que la pone en ventaja en comparación con otros aeropuertos ya que sus costos de operación son muy bajos,



misma que ostenta una de las mejores pistas de Sudamérica ya que es el aeródromo mas occidental de América del sur, con gran espacio para maniobras sin obstáculos en aterrizajes y despegues, la pista es de 3.200m x 45m, y por tanto con menor congestión de tráfico aéreo y plataforma, brindando mayor eficiencia en servicios a las aeronaves y a la carga, permitiendo el arribo de naves de gran tonelaje como por ejemplo el “Antonov”.

### *Condiciones de las zonas francas.-*

También cuenta con dos zonas francas, que aseguran la existencia de grandes extensiones de áreas de almacenaje, y que se ubican a pocos kilómetros del puerto, en las principales vías de acceso a la ciudad.



Se pueden realizar las siguientes actividades:

- a) Industriales: para el procesamiento de bienes destinados a la exportación, reexportación y nacionalización.
- b) Comerciales: para la importación, exportación y reexportación de bienes.
- c) Servicios:
  - Para el funcionamiento de la zona y desde ésta a otras compañías en cualquier parte del mundo.
  - Ingreso en el territorio ecuatoriano, libre de tributos y control de divisas de toda clase de materias primas.
  - Exportar o reexportar, libres de tributos y control de divisas, los bienes finales, las materias primas, los bienes intermedios y los bienes de capital que utilicen, produzcan o comercialicen.
  - Almacenar.

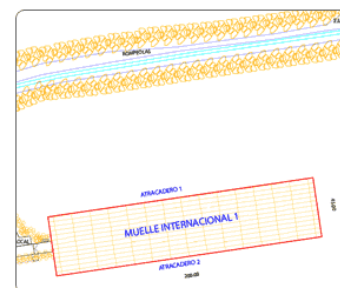
**Condición de la Zona Industrial.-** Esta superficie años atrás estaba perfectamente delimitada, pero debido el crecimiento demográfico acelerado los espacios que quedaban vacíos fueron poblados, formando urbanizaciones y obligando a los industriales a buscar nuevas zonas, excepto el parque del atún que alberga a unas cuantas empresas procesadoras de atún; Esta desorganización en el desarrollo urbano provoca inconvenientes en la circunscripción de la Zona Industrial.



**Condiciones Portuarias.-** Por ser un Puerto abierto y de profundidad natural de 12 metros en la marea más baja (MLWS), no presenta problemas al ingreso de las naves a los muelles internacionales y marginales; su rada interior es de 300 has; a 150m. de las instalaciones portuarias tiene profundidad de 15m y a 400m. tiene 18m. en MLWS, permitiendo el ingreso de naves de gran calado las 24 horas del día y los 365 días al año.

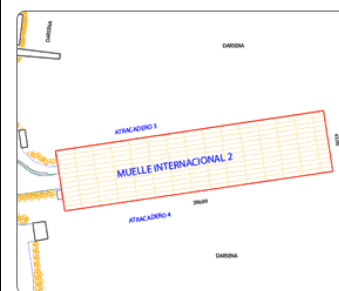


<b>Longitud de muelles y profundidad con marea baja</b>			
<b>Muelle Internacional No. 1</b>	<b>Longitud</b>	<b>Ancho</b>	<b>Profundidad</b>
Atracadero No. 1	200 mts.	45 mts.	12 mts.
Atracadero No. 2	200 mts.	45 mts.	12 mts.

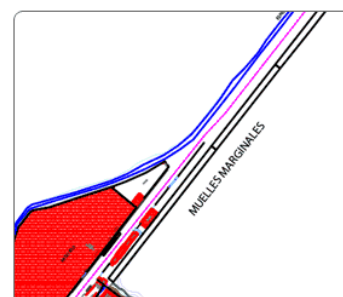




<b>Longitud de muelles y profundidad con marea baja</b>			
Muelle Internacional No. 2	Longitud	Ancho	Profundidad
Atracadero No. 3	200 mts.	45 mts.	12 mts.
Atracadero No. 4	200 mts.	45 mts.	11 mts.
Rampa No. 1 Int	12 mts.	6 mts.	9 mts.
Rampa No. 2 Int	12 mts.	6 mts.	9 mts.



<b>Muelle marginal (pesquero y cabotaje) Profundidad</b>		
Abscisa de	0 a 100 mts.	2,00 - 5,40 mts.
Abscisa de	100 a 200 mts.	5,40 - 5,70 mts.
Abscisa de	300 a 400 mts.	5,90 - 5,90 mts.
Abscisa de	400 a 500 mts.	5,90 - 9,20 mts.
Abscisa de	500 a 620 mts.	9,20 - 970 mts.



<b>Patios Abiertos para Almacenar Mercadería 10 has. Bodegas cubiertas en Muelles y Patios 0.23 has</b>	
Longitud	Metros cuadrados
200	5.782
300	23.667
400	8.366
500	56.220
600	32.040
700	5.524
800	10.347
<b>Total Patios</b>	<b>136.945</b>



<b>El muelle presta los siguientes servicios</b>	
•	Menores niveles tarifarios
•	Control antinarcóticos, Asistencia de los EE.UU
•	DUTY FREE
•	Fibra óptica
•	Telefonía internacional AT& T

**Desarrollo Inmobiliario.-** Este negocio ha crecido con la construcción de edificios, hosterías, grandes hoteles y toda suerte de iniciativas, muchas de ellas por cuenta de extranjeros que vinieron a establecerse atraídos por el clima, la gente y las posibilidades.

**Condiciones Turísticas.-** La ciudad de Manta, además de su posicionamiento como destino turístico final, es un sitio de tránsito obligado para los turistas que quieren disfrutar de los atractivos de la provincia y del Ecuador, debido a la comodidad que ofrece la infraestructura de alojamiento en la ciudad, que se convierte en una gran ventaja que genera un valor agregado a esta ciudad.

En los últimos años, se ha convertido en una



de las paradas obligadas de los cruceros internacionales, que cada año se incrementan y en consecuencia aumenta la afluencia de turistas extranjeros en nuestro país a través del ingreso por Manta. A pesar de que este turismo en su mayoría no necesita de servicios de hospedaje, la ciudad los atrae con sus

hoteles, restaurantes, bares, discotecas, preciosas playas y lugares de visita sorprendentes en sus cercanías, que cautiva al más exigente de los turistas.

El Puerto de Manta, junto con 5 puertos argentinos, 6 puertos chilenos y un puerto uruguayo, se encuentran afiliados a la Asociación de Puertos de Cruceros del Cono Sur que trabaja en pos de lograr que los países del Cono Sur sean el destino turístico del nuevo milenio.

En muchas ocasiones, la ciudad les sirve como base logística de los cruceros, para quienes desean disfrutar de los encantos turísticos de nuestro país, ubicados en la sierra y oriente ecuatoriano, así como en las Islas Galápagos, mediante vía terrestre y/o vía aérea.

El flujo turístico de la ciudad es permanente, durante todo el año, con épocas de mayor afluencia en los meses de julio, agosto, septiembre y feriados como el de Navidad, Año Nuevo, Carnaval y Semana Santa.

**Capacidad Hotelera.-** La imagen dada por las autoridades municipales, la comunidad y el sector empresarial local, ha permitido que Manta haya sido privilegiado con la construcción de Hoteles de Cadenas Internacionales como el hotel cinco estrellas Oro Verde, Howard Johnson, entre otros, según datos de la Cámara de Turismo de Manta, sus establecimientos afiliados brindan una capacidad hotelera de 1.500 habitaciones, para alojamiento de aproximadamente 5.000 personas. Se cuenta con 60 establecimientos de alojamiento, en donde se encuentran 5 hoteles de primera categoría y 1 de lujo.



**Museos.-** El Museo del Banco Central cuenta con una sala permanente de "Arqueología de la Antigua Provincia de Manabí", allí podrá conocer sobre las siete culturas que existieron en la provincia: Valdivia, Machalilla, Chorrera, Guangala, Bahía, Jama-Coaque, Manteña.

**Iglesias .-** Desde la más antigua, la Iglesia de Nuestra Señora de la Merced, hasta la más reciente, la Iglesia "La Dolorosa", construida en 1996.

**Playas.-** La ciudad de Manta cuenta con once playas, entre las principales y más acogedoras dentro de la ciudad tenemos: Murciélago, Playa de Tarqui, Barbasquillo y Los Esteros; en la zona rural de Manta, se encuentran hermosas playas que por su tranquilidad y clima se han transformado en una opción más para el turista que busca disfrutar de un lugar apartado del movimiento de la ciudad: Playas de San Mateo, San Lorenzo, Santa Marianita, Liguique y Santa Rosa.

**Deportes Acuáticos.-** Sus aguas son propicias para la práctica del surf, windsurf, kite surf, velerismo, esquí acuático, buceo, pesca, y otros deportes acuáticos y en general.

**Malecón Escénico.-** Se encuentra en la playa Murciélago, y es una gran infraestructura turística con más de 20 locales de comida, artesanías e información.



**Parque del Marisco.-** Ubicado en la Playa de Tarqui, con una variedad de restaurantes que brindan un ambiente rústico y 100% mantense, el turista tiene la oportunidad de disfrutar los platos más exquisitos de mariscos.

**Centros Comerciales.-** Los principales centros comerciales de la ciudad son "Paseo Shopping", "Manicentro" y "Mantacentro", y últimamente "Plaza del Sol", en los que se encuentran oficinas, servicios bancarios, de cafetería, comida rápida, cybercafés, tiendas, perfumerías, comisariatos, entre otros.

**Vida nocturna.-** Negocios como bares, restaurantes, discotecas, salones, casinos, bingos, dan la bienvenida cada noche a turistas nacionales y extranjeros. La gama de actividades permite satisfacer los gustos más diversos; un concierto en alguno de los bares, una exposición en el Banco Central, una fiesta en el techo de una chiva o simplemente una caminata por el malecón.

**Zonas de recreación.-** La ciudad de manta carece de lugares de esparcimiento los que existen son muy pocos, uno en el centro provisto de juegos infantiles y áreas verdes, la Plaza Cívica y algunos en las ciudadelas pero en mal estado.

**Zonas de recreación rurales.-** Manta, al estar ubicada en el centro de Manabí, es un excelente punto de partida para conocer la



belleza de la provincia, hacia el sur de Manta se encuentra el bosque húmedo de Pacoche, a una distancia de 26 km., este es un hermoso rincón

manabita, se aprecia exuberante vegetación, donde se respira aire puro, adentrándose en la naturaleza se encuentran variedad de árboles como: laurel,

guaba, higuerón, caña guagua, paja toquilla, cafetal, etc. También para alegrar el ambiente hay animales como: monos, micos, conejos, venados, ardillas, tigrillos, zorros, perico ligero, culebras, guacharacas, palomas, loros, pericos y diferente variedad de pájaros, los campesinos cuentan que hasta hace pocos años existió el tigre.

La presencia de la flora y la fauna, es lo que le otorga vida a este hermoso paisaje.

De Pacoche, 11km. más adelante está la parroquia San Lorenzo, ubicada frente al mar, 8 km. Antes de llegar al bosque de Pacoche se pasa por el sitio El Aromo, lugar muy húmedo.

### **3.3 Fundamento legal.-**

- La ley de Desarrollo del Puerto de Manta, fue sancionada por el Congreso Nacional el 17 de septiembre de 1997, y publicada en el Registro Oficial # 159 de septiembre 24 de 1997, donde se declara definitivamente al Puerto de Manta, "Puerto de Transferencia Internacional de Carga".
- Ley reformativa a la ley que permite el desarrollo del Puerto de Manta: En su Art.1) dice: El puerto de Transferencia Internacional de Carga en la Ciudad de Manta, tendrá el financiamiento anual del 1% del monto total de las recaudaciones aduaneras CIF, recursos que serán destinados para los estudios y obras que posibiliten la ejecución, los mismos que serán administrados por la Autoridad Portuaria de Manta.

- Esta ley que concede recursos financieros al Puerto de Transferencia fue sancionada por el Congreso Nacional el 29 de abril de 1998, y publicada en el Registro Oficial #223 del 22 de mayo de 1998.
- El Ilustre Concejo Cantonal de Manta, reunido en sesión ordinaria el 10 de Mayo del año en curso, resolvió: “Reiniciar los trabajos de construcción del Malecón Escénico de Tarqui”, amparados en la Ley Orgánica de Régimen Municipal”.
- Segundo debate: a la ley interpretativa del artículo 1 de la ley 88, publicada en RO. 323 de 23 de mayo de 1988, reformatoria a la ley de desarrollo del puerto de manta, 27-1060, aprobado el Agosto/08/2006

### **3.4 Hipótesis.-**

La concesión del Megapuerto en Manta convierte a la ciudad y la provincia en la zona más atractiva para la inversión privada, tanto nacional como extranjera, transformándola en la Punta de lanza de desarrollo económico del País.

## **IV METODOLOGIA DEL TRABAJO**

Debido a la complejidad del tema en estudio, la falta de información, la falta de proyectos ejecutados y la carencia de una estructura urbana propia de una ciudad puerto, el trabajo es íntegramente descriptivo, presentando criterios y alternativas de armonización que la ciudad debe tomar para enfrentar el reto de convertirse en uno de los principales Megapuertos del pacifico sur.

#### **4.1 Tipo de investigación y diseño que se empleará.-**

Para realizar el trabajo y para obtener mejores resultados, se utilizarán los siguientes métodos, técnicas e instrumentos.

El presente trabajo investigativo es descriptivo de campo para la toma de decisiones, delimitando el estudio al estado actual de la ciudad de Manta, y proyectando mejoras urbanas en los puntos mas críticos que la ciudad esta enfrentando.

#### 4.2 Descripción operacional de las variables del estudio.-

VARIABLES	DEFINICION OPERATIVA	DIMENSION	INDICADORES	ESCALA
<b>Borde Costero</b>	Franja del territorio que comprende los terrenos de playa fiscales situados en el litoral, la playa, las bahías, golfos, estrechos, y canales interiores, y el mar territorial de la República, que se encuentran sujetos al control, fiscalización y supervigilancia del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zona Turística</li> <li>• Zona Portuaria</li> <li>• Zona construcción y reparación de naves</li> <li>• Zona pesca artesanal</li> <li>• Zona reservada para Fuerzas Armadas.</li> <li>• Zona de Conservación de la Naturaleza.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ordenamiento territorial</li> <li>• Rescate de la Poza</li> <li>• Playa Murciélago</li> <li>• Playa Tarqui.</li> <li>• Playa de los Esteros</li> <li>• Playa Barbasquillo</li> <li>• Playa Piedra larga</li> <li>• Playa La tiñosa</li> <li>• Reubicación Astillero Naval</li> <li>• Caleta San Mateo.</li> <li>• Integración de los espacios marítimos y terrestres.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonificación del Borde Costero</li> <li>• Uso del Borde Costero</li> <li>• Cobertura espacial del Borde Costero</li> </ul>
<b>Hinterland</b>	Es el territorio o distrito tras los bordes de una costa o un río. Específicamente, según la doctrina del hinterland, este concepto se aplica a la región interna situada tras un puerto, reclamada por el estado a quien le pertenece la costa.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planificación Urbanística y de servicios.</li> <li>• Infraestructura vial</li> <li>• Ubicación Portuaria</li> <li>• Aeropuerto</li> <li>• Parque Industrial</li> <li>• Zonas Francas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliación de vías.</li> <li>• Alternativas viales</li> <li>• Vías férreas internas</li> <li>• Interconexión Logística</li> <li>• Equipamiento Urbano</li> <li>• Red Hidro-sanitaria</li> <li>• Red Termo-eléctrica</li> <li>• Telecomunicaciones.</li> <li>• Participación Comunitaria en proyectos.</li> <li>• Comité de planificación Urbana.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dinámico</li> <li>• Flexible</li> <li>• Eficiente</li> <li>• Estable</li> </ul>

<b>MegaPuerto</b>	Megapuerto puerto marítimo es un área de tierra y mar, unida al mar por una conexión navegable, siendo considerada en esencia una entidad con sus medios o instalaciones naturales y artificiales.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infraestructura Portuaria</li> <li>• Vías de Ingreso</li> <li>• Capacidad Operativa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Áreas de Almacenaje</li> <li>• Áreas de Tránsito</li> <li>• Áreas de Mercadería en Tránsito.</li> <li>• Vías de transporte para transferencia e Internación Temporal.</li> <li>• Muelle Internacional</li> <li>• Muelle Marginal (pesquero y cabotaje)</li> <li>• Fases de Construcción.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento de recursos económicos.</li> <li>• Crecimiento económico en la zona: comercio, turismo y servicios.</li> <li>• Desarrollo económico aledaño al aeropuerto.</li> <li>• Inversiones en el sector turismo e inmobiliario en la zona.</li> </ul>
<b>Impacto Ambiental</b>	Es el efecto que produce una determinada acción humana sobre el medio ambiente en sus distintos aspectos, motivados por la consecución de diversos fines y que provocan efectos colaterales sobre el medio natural o social, técnicamente, es la alteración de la línea de base (medio ambiente), debido a la acción antrópica o a eventos naturales.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo Social</li> <li>• Desarrollo del Sector Productivo</li> <li>• Desarrollo Urbanístico</li> <li>• Desarrollo Marítimo</li> <li>• Desarrollo Aeroportuario.</li> <li>• Desarrollo Turístico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suelo, Agua, Aire</li> <li>• Salud Humana</li> <li>• Desequilibrio de las tradiciones locales culturales</li> <li>• Normas urbanísticas</li> <li>• Practicas Ambientales</li> <li>• Contaminación sónica</li> <li>• Cambios en la composición química y circulación del agua</li> <li>• Degradación de los recursos marinos.</li> <li>• Modificación de la batimetría.</li> <li>• Períodos de reproducción y migración de la biota autóctona.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I.A Irreversible</li> <li>• I.A Temporal</li> <li>• I.A Reversible</li> <li>• I.A Persistente</li> </ul>

<p><b>Impacto Vial</b></p>	<p>Es la evaluación cualitativa y cuantitativa de los efectos que se produce sobre el entorno vial y del transporte, el desarrollo urbanístico o el proceso de renovación de zonas o lotes de terreno, procurando poder prever y mitigar sus efectos negativos mediante medidas administrativas y técnicas adecuadas, de manera que sea posible recuperar o alcanzar al menos el nivel de servicio establecido por la municipalidad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transporte Público de Pasajeros</li> <li>• Vialidad Local</li> <li>• Vialidad Colectora</li> <li>• Vialidad Arterial</li> <li>• Vialidad Expresa</li> <li>• Vialidad Transporte Pesado de carga</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conteos de tránsito diario.</li> <li>• Conteos clasificados direccionales en las intersecciones cruciales.</li> <li>• Proyecciones de tránsito.</li> <li>• Datos de origen, destino y distribución de los viajes.</li> <li>• Características físicas de la red vial.</li> <li>• Características de los dispositivos de control de tránsito.</li> <li>• Inventario de las áreas de estacionamiento y su capacidad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Severo</li> <li>• Grave</li> <li>• Mediano</li> <li>• Moderado</li> <li>• Leve</li> <li>• Insignificante</li> </ul>
----------------------------	--	---	---	--



#### **4.3 Características de la población y de la muestra.-**

##### **Universo.\_**

El estudio se lo realizará en el Cantón San Pablo de Manta.

##### **Muestra.\_**

Los principales organismos gubernamentales, cívicos y las cámaras que están directamente involucrados en la organización y desarrollo de infraestructura y servicios urbanos del puerto de Manta.

#### **4.4 Descripción de todos los procedimientos que se emplearan para la recolección de datos.-**

La recolección de los datos se la realizó mediante entrevista directa y la revisión de proyectos de reorganización urbana ya sean estos en materia turística, vial, portuaria, de desarrollo industrial y de medio ambiente, en los cuales se pretendió identificar las políticas y metas que estos organismos pretenden alcanzar y la existencia de un plan del gobierno seccional para mejoramiento urbano frente a la magna proporción que un Megapuerto implica.

#### **4.5 Descripción de las técnicas y análisis de datos que se utilizarán.-**

La información se la proceso por computadora, se obtuvieron cuadros estadísticos debidamente analizados, alternativas viales y de desarrollo de servicios, alternativas turísticas, alternativas de bodegaje portuario, zonas francas y la integración con proyectos gubernamentales complementarios al desarrollo del este megaproyecto.

## V RESULTADOS ESPERADOS

### 5.1. BORDE COSTERO.-

**Ordenamiento Territorial.-** El ministerio de Desarrollo y Vivienda del Ecuador es el organismo encargado de esta función, y actualmente esta elaborando un Plan Estratégico de Desarrollo del Cantón Manta, donde se considera fundamentalmente las interrelaciones y complementariedades territoriales, sociales, ambientales y económicas que tienen los cantones que son parte del área Metropolitana, (Manta, Portoviejo, Montecristi, Jaramijó, Rocafuerte, Santa Ana, Olmedo y Junín).

También se estima que la necesaria actualización de la organización espacial del país en relación al desarrollo de las potencialidades, sociales y culturales; económico productivas, territoriales ambientales y político institucionales, se hace imprescindible establecer procesos participativos de decisión que configuren las líneas estratégicas del Área Metropolitana, y en especial Manta y su relación con la región central del país además de sus relaciones internacionales.

Es imprescindible considerar la zonificación del borde costero desde San Lorenzo, hasta Punta Blanca, ya que contamos con:

- **Zonas turísticas:** Cabo de San Lorenzo, Bosque seco de Pacoche, Sitio el Aromo, las playas de la Tiñosa, Santa Marianita, San Mateo, Piedra Larga, Barbasquillo, el Murciélago y Tarqui, Los Esteros y Punta Blanca, cuyo

borde ribereño es apto para los bañistas y practicantes de deportes acuáticos.

- **Zona Portuaria:** Esta comprendida en el centro urbano de la ciudad de Manta.
- **Zona de reconstrucción y reparación de naves:** El astillero artesanal esta ubicado en las playas de Tarqui, y el dique para barcos atuneros esta ubicada muy cerca del aeropuerto.
- **Zona de Pesca Artesanal:** En esta zona están ubicadas las caletas de San Lorenzo, Santa Marianita y San Mateo, mismas que su economía local proviene de la pesca artesanal.
- **Zona Reservada para las Fuerzas Armadas:** Tenemos el área comprendida por el Aeropuerto que esta junto a mar, la Base Aérea Ecuatoriana y la Base Naval en Jaramijó.
- **Zona de Conservación de la Naturaleza:** Esta comprendida por el Bosque Seco de Pacoche un bosque que esta regulado bajo una ordenanza municipal.

**Rescate de la poza.-** Este era un atracadero para pequeñas embarcaciones artesanales y que por algún tiempo dejó de utilizarse, con la reorganización urbana que Manta debe ejecutar; en éste lugar ganado al mar se edificaran obras civiles con una temática marina, manteniendo total armonía entre todo su entorno, donde habrá un hotel cinco estrellas, un gran Centro Comercial con servicio de bares y restaurantes, que tendrá la forma de un barco velero, y a sus

costados disfrutará pasillos con barandas o pasamanos que servirán para el ingreso hacia las tiendas que estarán ubicadas con vista a la orilla, contará con escaleras eléctricas y ascensores para el desplazamiento interno del recinto, y en la cubierta del último piso irán las imponentes velas blancas del barco, que lo dotara de un ambiente marino exótico y muy seductor incluso para el turismo local; Además, contará con un centro de eventos adyacente que conserva la arquitectura marina y un edificio de cuatro pisos para parqueadero que mantenga hegemonía con el centro comercial, un parque de áreas verdes con ornamentación muy colorida, áreas infantiles y paseos peatonales con vista al mar provistos de asientos y monumentos que representen la identidad cultural de la Ciudad de Manta, además, un fascinante acuario de cristal que será el centro de atención turística del lugar, mismo que posea un arrecife marino artificial, que albergara una gran variedad de especies tropicales propias de nuestra zona, con corredores panorámicos subacuáticos, para observar verdaderamente la vida marina natural, además, contará con iluminación especial para darle un mayor esplendor al acuario y a las áreas peatonales, todo el complejo ocupará un espacio de veinte y cuatro hectáreas, donde el respeto a la naturaleza marina será al inspiración del parque, éste es el lugar perfecto para proporcionar al visitante un encuentro con la naturaleza, experimentar el roce de la brisa marina en el rostro mientras descansa cómodamente en una banca frente al mar o haciendo ejercicio o quizás viendo la caída del sol, éste sitio es ideal para alcanzar una entrega total al relax, romper la rutina y el stress, compartir un momento agradable en familia o con los amigos harán de este placentero paraje un rincón inolvidable.

Además será dotado de seguridad policial en toda la plaza y sus alrededores, y se la llamará “**Ciudad Acuarium**”.

***Reordenamiento de la Playa de “El Murciélago”***.- Hay que adicionar a las actuales instalaciones hacia el muelle, áreas verdes, paseos peatonales y canchas múltiples, procurando las playas exclusivamente para los bañistas, y para los visitantes que deseen efectuar algún deporte al aire libre lo hagan en las áreas destinadas para dicho propósito, estos espacios deben estar perfectamente delimitadas con pequeñas áreas verdes y vegetación ornamental, con bancas para descanso y con vías de desplazamiento interna tipo karting para la sana recreación de ciclistas y patinadores.

Se debe dotar de alumbrado público en las áreas recreacionales, con seguridad policial en el balneario y sus alrededores, clínicas móviles de emergencia, personal y puntos salvavidas a lo largo de toda la playa, debidamente equipados.

***Restauración de la playa de Tarqui “Playita Mía”***.- Este sector comprenderá desde el borde del río Manta, el actual parque del marisco, el mercado de mariscos y el malecón de Los Esteros.

Todas sus instalaciones guardaran una arquitectura con materiales típico en perfecta conjunción con edificaciones modernas, siempre preponderando un homenaje a la identidad pesquera artesanal de Manta, actividad que ha sido el sustento económico de nuestro pueblo desde épocas ancestrales.

“Playita Mía” de Tarqui, inicia con un paseo peatonal adornado con vegetación tropical, aquí se establecerán las instalaciones y los servicios propios de un balneario como lo son vestidores y duchas públicas, ya que ésta es una playa natural, limpia y libre de contaminación, lista para el uso de los bañistas, seguido se conservará el actual parque del marisco, como un sitio representativo para degustar de los platos típicos del mar, sus instalaciones guardaran un ornato distintivo con materiales tradicionales, además, debe contar con un parqueadero ubicado entre las actuales instalaciones y la vía Puerto–Aeropuerto con un único acceso al anillo vial de la avenida 110, y a su vez también conectará a otro parqueadero ubicado entre el centro comercial del marisco y la vía Puerto-Aeropuerto; A continuación del parque del marisco se construirá un Malecón escénico provisto de áreas verdes, áreas infantiles y paseos peatonales, que terminarán en un centro comercial donde se expenderán bajo estrictas normas de higiene y conservación mariscos recién pescados del mar, este edificio se constituirá en un pequeño pero moderno mercado que además dispondrá de almacenes que comercialicen productos relacionados con la pesca deportiva y artesanal, mismo que pretenderá convertirse también en un atractivo turístico.

Seguido habrá un pequeño parque dotado de plantas, áreas verdes, bancas, pileta multicolor y un monumento en honor al Pescador Mantense, este parque conectara con la edificación de un museo de cera y artesanías que narren la riqueza histórica de nuestro pueblo desde la época pre-incásica hasta nuestros días, destacando la pesca y su importancia en el desarrollo socio-económico de nuestro pueblo en homenaje al pescador artesanal “Cholo Mantense”; A la

altura de la parroquia “Los Esteros”, habrán áreas verdes, paseos peatonales, un parque infantil y canchas de patinaje, fútbol, básquet, boleyball y boley playero. Además será dotado de alumbrado total en las playas y las áreas recreacionales, con seguridad policial en todo el paseo y sus alrededores, clínicas móviles de emergencia, personal y puntos salvavidas a lo largo de toda la playa, debidamente equipados, y se la llamará **“El paseo del pescador”**.

***Reordenamiento de la Playa de Barbasquillo, Piedra Larga y La Tiñosa.-*** A estas playas se las mantendrá en estado natural, tal como están hasta el momento, donde no intervenga la modernización de la ciudad, y se les dará la categoría de playas vírgenes.

***Playa de Santa Marianita.-*** Esta es una hermosa playa de gran extensión de arena fina con calidas y pacificas aguas, bañadas por un sol radiante todos los días del año, se la debe de proveer de agua potable, moderno alumbrado eléctrico, redes hidrosanitarias, vía de acceso de cuatro carriles de primer orden desde y hacia el balneario, hoteles de primera clase y seguras área de camping para fomentar una cultura de turismo ecológico aprovechando su gran extensión y el permanecer libre de delincuencia.

Como atractivo turístico y brindar mayor bienestar al visitante, habrán cuadras de caballos de paso fino para practicar la equitación en la zona rocosa no apta para el usuario bañista; también se construirá un pequeño muelle para yates, que brinden servicios turísticos marinos, como son paseos en el mar, excursiones hacia la Isla de la Plata, Isla de los pájaros y buceo.

**Reubicación del Astillero.-** El astillero Artesanal que actualmente se encuentra en la Playa de Tarqui será trasladado a la playa de Punta Blanca en los terrenos que pertenecen a la Base Aérea de Manta, junto al Astillero privado para barcos atuneros, deben proveer de facilidades para el acceso por tierra y mar.



**Parroquia San Mateo.-** Aquí se construirá un muelle alternativo de pescadores, y una moderna edificación que sirva como centro de acopio, comercialización y distribución de productos del mar, se la aprovisionará de modernos frigoríficos, y vías de primer orden de cuatro carriles que enlace a la parroquia San Mateo con la ciudad Puerto de Manta y otras comunidades, descongestionando de esta manera al muelle de Artesanal de Manta, además, debe ser dotado de un Cuerpo de Bomberos suficientemente equipado, que en una emergencia pueda cumplir a cabalidad su tarea.



**Cabo San Lorenzo, Bosque de Pacoche y el Sitio el Aromo.-** La importancia del Bosque de Pacoche para el futuro de Manta, demanda acordar acciones estratégicas de manejo y conservación de la zona rural de este cantón, por ello dentro de la elaboración del Plan Estratégico de Desarrollo de Manta 20/20, se desarrollan talleres con miras a definir un plan de intervención para Pacoche. El primero se cumplió en San Lorenzo y el segundo en Pile, el 7 de junio del 2007.



En la actualidad Pacoche es un bosque municipal, regulado bajo una ordenanza, la propuesta de las organizaciones es que este se convierta en un área de conservación que tenga estatus nacional, para que sea regulado por el Ministerio del Ambiente y el Municipio; con esta categoría se ganan muchas cosas; primero, un reconocimiento internacional y nacional del bosque, lo que implica que tentativamente habrá más posibilidades y recursos para el manejo del mismo, además se conseguiría que exista el apoyo técnico, en este caso del Ministerio del Ambiente, recordando que actualmente no se tiene, además los propietarios podrán tener una mayor seguridad sobre sus territorios donde están asentados.

En la actualidad hay el problema de quienes están asentados en el Bosque de Pacoche, sobre la propiedad, y con la declaratoria de zona protegida, podría coadyuvar a solucionar el inconveniente.

Al declararse bosque protector a Pacoche, los comuneros van a ganar mucho, el turismo podría potenciárselo de manera técnica. Además hay otros beneficios, como para quienes siembran café, porque si se logra el estatus, se lo puede vender este producto como cosechado en zona protegida, su valor se puede duplicarse o triplicarse. Hay que hacer conciencia, que si se termina el bosque se termina la posibilidad de sobrevivencia de gran parte de la población en la zona rural, Manta se caracteriza por tener pocas áreas verdes y si se pierde el Bosque de Pacoche, que es una verdadera joya, se pierde el futuro ecológico de Manta.

## 5.2. HINTERNALD:

### **MODERNIZACIÓN Y REORDENAMIENTO INTERNO DE LA CIUDAD PUERTO DE MANTA.-**

*Servicios básicos de infraestructura y equipamiento urbano.-* La Ciudad de Manta, como Ciudad Puerto debe ofrecer servicios básicos de primer orden con calidad internacional, mejorando sustancialmente la calidad de vida de sus habitantes y la comodidad al turista. Para lo cual se pondrá en marcha el plan maestro hidrosanitario, esta obra deberá empezarse antes de ampliar y reestructurar las vías de articulación interna.

El sistema de energía eléctrica, deberá cubrir las necesidades de todos los sectores de la ciudad con instalaciones modernas, regidas con estándares internacionales de calidad.

Los servicios de comunicación y telecomunicación, serán ampliados acorde con el crecimiento demográfico y las necesidades requeridas por el sector empresarial privado.

Para que estas obras de trascendental importancia para el desarrollo sostenido y sustentable de la ciudad se realicen en el menor tiempo posible, se debe convocar a la iniciativa privada la gestión de servicios y la ejecución de las mismas.

*Reubicación del Terminal Terrestre.-* El Terminal terrestre intercantonal e



Interprovincial, será reubicado a continuación de la Ciudadela el Palmar, en la vía a Manta-Rocafuerte, la ubicación facilita el acceso por medio de locomoción colectiva, ya que cuenta con varias líneas de buses y a su vez tiene acceso a una vía de primer orden, la transportación será desviada hasta el anillo vial que conecta al tramo oeste de de la vía circunvalación, avanzando hasta el anillo vial de Colorado y conectándose a la vía Manta – Montecristi.

El Terminal terrestre contara con un centro de información turística, y oficinas de todas las cooperativas, además de agencias de turismo que promocionen recorridos por los múltiples sitios obteniendo un mejor aprovechamiento de las potencialidades turísticas de Manabí, para que los visitantes efectúen turismo guiado, escogiendo alternativas acordes a su presupuesto e interés.

***Reubicación de los Mercados de Carnes y Legumbres.-*** Los actuales mercados de la Ciudad de Manta, Mercado Central de Manta, el mercado de los Esteros, Mercado de Tarqui, y en especial este último deben ser demolidos y en su lugar se construirán un moderno edificio de cinco pisos climatizado, todos deben tener una arquitectura espiral en forma de caracol, donde el usuario pueda visualizar la gama de productos que ella se expendan, donde cada piso este organizado para el expendio de víveres, carnes, frutas y legumbres, equipados con frigoríficos, para unir los pisos habrán escaleras eléctricas tipo rampa para los clientes con sus carritos de mercaderías, y facilitando el libre acceso a los discapacitados, baterías sanitarias concesionadas, y parqueadero subterráneo para descongestionar el casi imposible transito vehicular en el sector, además,

se debe eliminar a los vendedores informales que apostan su comercio en la vía pública.

Se debe crear un nuevo mercado en la parroquia Eloy Alfaro, con la misma arquitectura de los anteriores, ya que ésta es la parroquia más grande del cantón, y todavía no cuenta con un sitio moderno para el expendio de productos de consumo de primera necesidad, y la modalidad de comercio son las famosas ferias.

El colapsado sistema de alcantarillado del sector del mercado de Tarqui se cambiará en su totalidad en la zona.

**Ubicación Portuaria.-** Las instalaciones portuarias se encuentran ubicadas en el centro de área urbana de Manta, como lo demuestra claramente la foto satelital, y la vía mas apropiada para el transporte de la carga portuaria, es a través de la ruta marcada, pero pasa por el bode costero, y es la arteria vial mas importante para la locomoción urbana, esta vía es la ruta mas cerca entre el puerto y el aeropuerto, es una vía de cuatro carriles de primer orden, pero que necesita ser readecuada para evitar congestión vehicular especialmente en la zona marcada con un circulo, donde hace congruencia con otras arterias importantes.

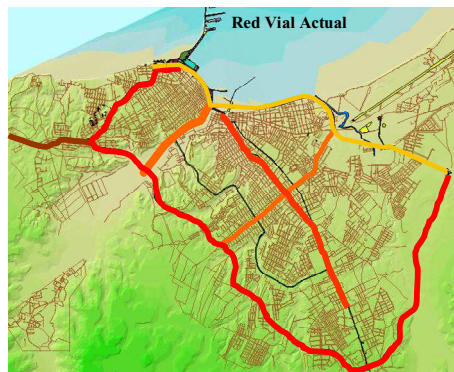


**Aeropuerto.-** Una vez concluido el convenio con la Base Norteamericana, debe declararse al Aeropuerto de Manta como Aeropuerto Internacional alternativo del Aeropuerto de Guayaquil, y al mismo tiempo solicitar frecuencias aéreas, sobre todo para la exportación de productos de fácil descomposición, como mariscos.

Se requiere urgentemente la certificación de operatividad del aeropuerto Eloy Alfaro, misma que avala la seguridad de naves y usuarios, y que esta a cargo del Municipio de la Ciudad de Manta y la CORPAM

La pista que ofrece el Aeropuerto de Manta, construida por el gobierno norteamericano, es la mejor que posee el país; y gracias a la importancia que tiene a nivel nacional el tráfico aerocomercial de la provincia de Manabí y específicamente la ciudad de Manta, su Administración debe ser concesionada, y de esta manera; como un aeropuerto con amplias y modernas instalaciones lograr afrontar la gran cantidad de carga y pasajeros que se presentará, con la Concesión del Megapuerto Internacional de carga.

***Sistema vial de primer orden.-*** La planificación de la infraestructura vial esta organizada y coordinada por un comité compuesto por la Empresa de Ferrocarriles del Estado, la Dirección Nacional de Transito, Dirección de Aviación Civil, la Capitanía del Puerto, la Dirección de Marina Mercante, Autoridad Portuaria de Manta, el I. Municipio de Manta y posteriormente la CEIPPTICEPM, mismas que velan por las necesidades urbanas que requiere el desarrollo de la ciudad.



Para que la Ciudad Puerto de Manta pueda ser de fácil acceso vial, se ampliara la principal vía de entrada y salida a ocho carriles, también se ampliará a ocho carriles la vía Manta – Rocafuerte, esta es la vía que servirá de enlace entre la

vía Puerto-Aeropuerto y la carretera principal al interior del país para el transporte pesado.

Construcción de un descongestionador en el anillo vial de la Av. Malecón, que intersecciona la vía Puerto-Aeropuerto y la Av. de la Cultura, por medio de un trébol que nos permita un flujo de locomoción pesada desde la vía circunvalación o desde el aeropuerto al muelle o viceversa, sin obstaculizar con la locomoción liviana que debe tener un paso elevado que incluso nos conduzca al sector poza “Ciudad Acuarium”, dotar de pasos peatonales a desnivel en los tramos a la altura del municipio, otro a la altura de la plaza cívica y “playa del murciélago”.

En la Vía Puerto-Aeropuerto se debe poner un paso elevado peatonal a la altura del balneario “playita mía”, otro ubicado en el edificio de expendio de mariscos y otro a la altura del área recreativa en la parroquia “Los Esteros”.

En el anillo vial ubicado en el tramo final de la Av. Puerto-Aeropuerto, que conecta la vía Manta-Jaramijo, vía Manta-Rocafuerte y la entrada al aeropuerto se debe colocar un trébol con pasos elevados que distribuya el libre tránsito y evite las colisiones vehiculares, permitiendo que la locomoción pesada fluya con agilidad.

En las aproximaciones de estos intercambiadores de tránsito se deben colocar rompe velocidades que con señal audible responsablemente disminuyan las velocidades, eliminar totalmente



los muros en estas vías y limitar las velocidades a 110Km/h para la locomoción liviana, 90Km/h para la locomoción colectiva y a 80Km/h para la locomoción pesada en los tramos más rápidos, y en los tramos urbanos 40Km/h, 50Km/h y 60Km/h respectivamente, todas las vías deben estar totalmente señalizadas con estándares internacionales y alumbradas.

Las principales vías intercantonales deben ofrecer las mejores seguridades a los conductores, deben estar separadas y con barras de seguridad y lo mas



importante que no haya ganado vacuno o equino en las carreteras, y de ser así, que estén señalizados los sectores donde existan, es importante considerar estos complementos viales por

la cantidad de transito de circulará una vez concesionado el Megapuerto de transferencia.

***Sistema de Ferries.-*** No es recomendable ampliar más la vía que conecta el puerto con el aeropuerto debido a que afecta directamente el uso del borde costero y el desarrollo turístico ribereño, por consiguiente, se estimó conveniente la incorporación de un sistema férreo local, que debe funcionar a dos vías paralelas a la Puerto-Aeropuerto, misma que transporte la mayor parte de carga desde o hacia el puerto, especialmente la carga de trasbordo aéreo o



terrestre y la carga de régimen de internación temporal, de tal forma que la red vial planteada no colapse por el volumen de contenedores a transportar por la zona urbana ciudad, y sistema de transporte alternativo deberá tener una estación de ferries cerca del aeropuerto, misma que también se propone como área de bodegaje, zona franca y Terminal terrestre de carga, donde cuente con la infraestructura necesaria para realizar el trasbordo.

**Zonas Francas.-** Potencializar las zonas francas existentes, **Zoframa S.A.** con una extensión de 300 hectáreas, aumentará su extensión fácilmente ya que se encuentra ubicada en una gran explanada en el área metropolitana Eloy Alfaro, cuenta con suficiente infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria y los servicios básicos requeridos para la industria y el comercio.

**Zomanta** esta ubicada en la vía costanera a 20 minutos del Puerto, se aumentará su extensión y brindará servicios de internación temporal de mercaderías y maquilado.

Se requiere entrelazar las actuales Zonas Francas, y establecer nuevas zonas logísticas, mejorando el sector servicios, a lo largo del eje multimodal.

Es necesario la creación de otra zona Franca que funcionará en el mismo sector de Zoframa S.A., que se llamara **Zona Franca Eloy Alfaro**, donde las empresas que laboren en ella se dediquen a la comercialización VIP, es decir que sean colocados en los terminales internacionales libres de impuestos, además, a la nacionalización de mercaderías y productos, que vayan directamente en beneficio de los consumidores tanto minoristas como

mayoristas, como es el caso de la ciudad de Colón en Panamá, la ciudad de Tacna en Perú o la ciudad de Iquique en Chile, donde bajo un marco legal y jurídico es posible el comercio y consumo interno de mercaderías libres de impuestos en un región perfectamente delimitada, ubicando aduanas en los límites del sector, para realizar el respectivo control de nacionalización evitando el contrabando.

***Parque Industrial.-*** El Parque Industrial se reubicará a lo largo y ancho de la vía Manta-Rocafuerte, en terrenos de fácil acceso y que a su vez facilite la movilización para la mano de obra disponible, esta ubicación es estratégica ya que está a 5 minutos del Aeropuerto y a 10 minutos del Puerto de Transferencia, y de las vías de entrada y salida de Manta.

### **5.3. MEGAPUERTO:**

#### ***Objetivos del MegaPuerto de Manta.-***

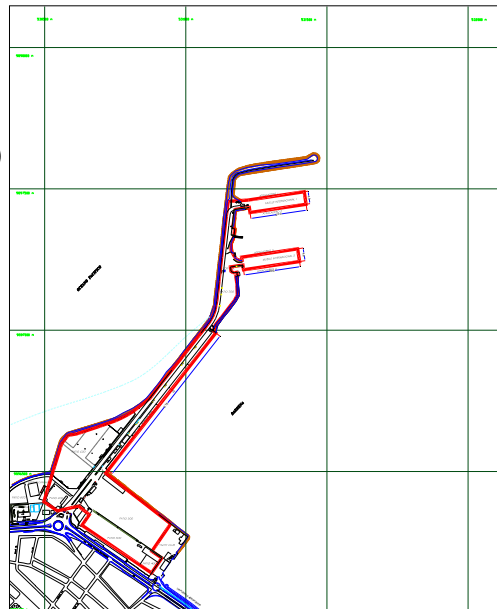
- 1) Servir de puerto de desembarque de los contenedores a puertos foráneos, mediante buques de menor tonelaje.
- 2) Minimizar costos y maximizar el transporte de carga desde distintos puertos de origen, tanto de Asia, Europa, Estados Unidos, para y desde América del Sur.
- 3) Crear un nuevo polo de desarrollo económico regional, que impacte positivamente, no solo a la provincia de Manabí sino al país en general.
- 4) Desarrollar la imagen y presencia de los puertos ecuatorianos en el ámbito internacional de los negocios navieros.

- 5) El impacto socio-económico de la inversión de 65 millones de dólares en obras civiles y de estudios, se estima que un 70% de este valor se invertirá en la adquisición de bienes y servicios nacionales, y el 30% en la adquisición de bienes y servicios extranjeros.
- 6) Se calcula un ingreso de 227.5 millones de dólares, que se distribuirán no solo en el puerto, sino en el resto de la república, mediante demanda de bienes y servicios ofrecidos en los mercados locales.
- 7) Durante el período de construcción de la obra (60 meses) se crearía 4.333 plazas de trabajo.
- 8) La construcción con dinero extranjero aumenta realmente la riqueza del país, y permite la creación de una nueva instalación de servicios portuarios, que incrementará la exportación de servicios generando divisas en beneficio de la balanza de pagos y del producto interno bruto.

*Fases de construcción del Megapuerto de transferencia internacional de carga para Sudamérica en Manta.-*

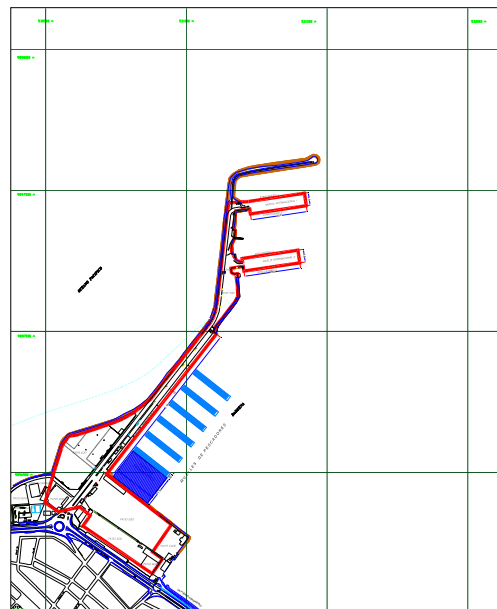
**FASE INICIAL**

- **Capacidad:** 80.000 Teus/año
- **Longitud de muelle:** 400 m (200 c/u)
- **Área de concesión:** 15.47 Has



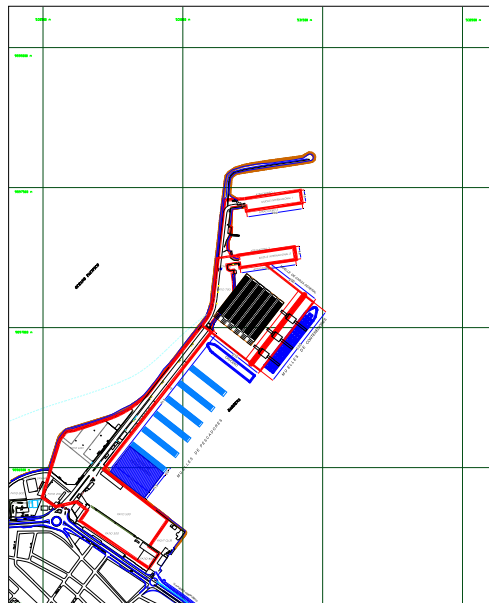
**FASE 1 : Muelle de Pescadores (Año 1-2)**

- **Longitud de muelle:** 1680 m



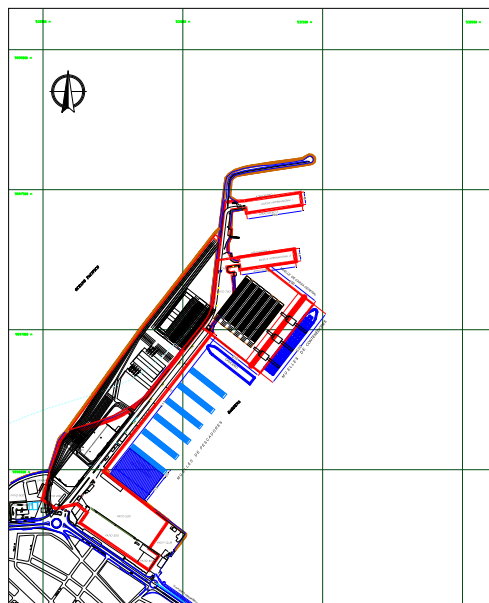
<b>FASE 1A :</b>	<b>Ampliación 1 (Año 1-4)</b>
------------------	-------------------------------

- **Capacidad:** 150.000 Teus/año
- **Longitud de muelle:**
  - 300 m (contenedores)
  - 200 m (carga general)
  - 600 m (muelles viejos)
- **Área de concesión:** 23.30 Has



<b>FASE 1A.2 :</b>	<b>Ampliación 2 (Año 2-6*)</b>
--------------------	--------------------------------

- Capacidad:** 520.000 Teus/año
- Longitud de muelle:**
  - 300 m (contenedores)
  - 200 m (carga general)
  - 600 m (muelles viejos)
- Área de concesión:** 34.07 Has



<b>FASE 1B :</b>	<b>Ampliación 3 (Año 8-11*)</b>
------------------	---------------------------------

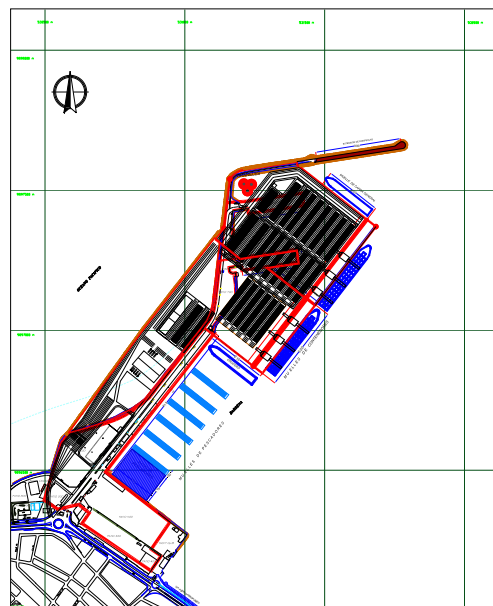
**Capacidad:** 800.000 Teus/año

**Longitud de muelle:**

650 m (contenedores)

200 m (carga suelta)

**Área de concesión:** 48.35 Has



<b>FASE II :</b>	<b>Ampliación 4 (Año 18-22*)</b>
------------------	----------------------------------

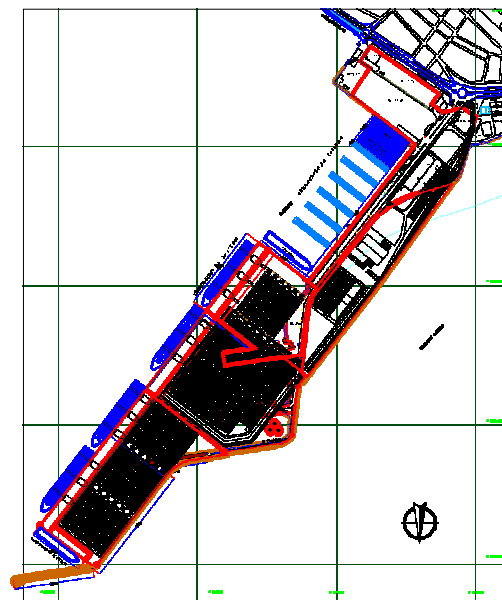
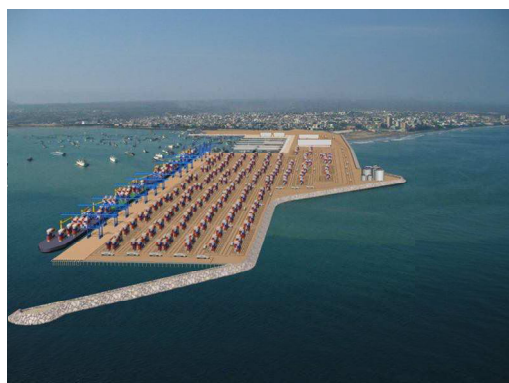
**Capacidad:** 1'800.000 Teus/año

**Longitud de muelle:**

1.250 m (contenedores)

200 m (carga suelta)

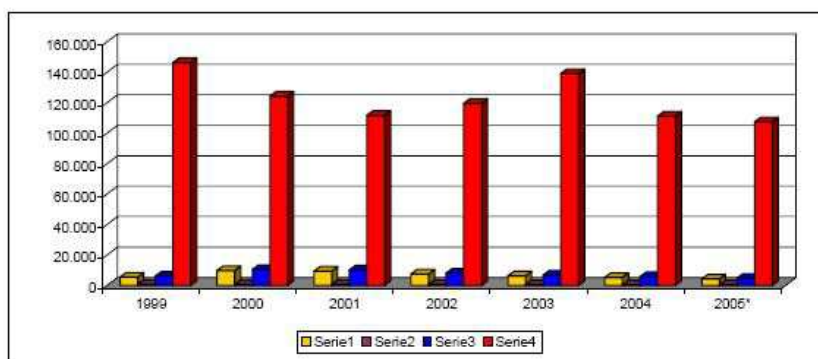
**Área de concesión:** 63.32 Has



## Estadísticas Portuarias.-

AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA  
BUQUES Y CARGA DE CABOTAJE MOVILIZADOS EN LOS MUELLES DE A.P.M.  
PERIODO: 1999-2005 (Oct). En toneladas.

MUELLES				
AÑOS	MARGINALES	AGUAS PROFUNDAS	TOTAL BUQUES	TONELADAS
1999	5.512	702	6.214	146.550
2000	9.758	638	10.396	124.389
2001	9.431	682	10.113	111.803
2002	7.498	674	8.172	119.688
2003	6.336	535	6.871	139.247
2004	5.308	522	5.830	111.302
2005*	4.256	492	4.748	107.531



\*Datos al 31 de Octubre del 2005.

Departamento de Operaciones APM  
CONTROL DE OPERACIONES Y ESTADÍSTICAS

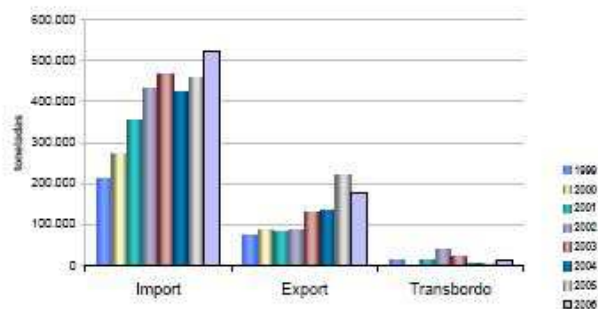
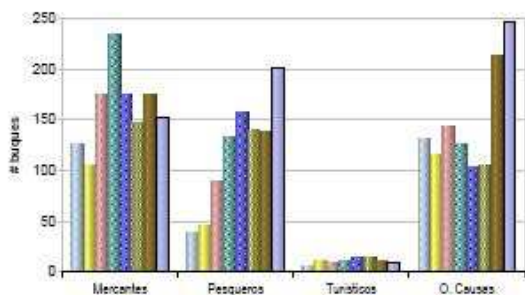
## PUERTO INTERNACIONAL DE MANTA TOTAL DE BUQUES Y CARGA DEL PUERTO Periodo anual 1999-2006 y Enero del 2007. En número de arribos y Toneladas.

### BUQUES INTERNACIONALES

Año	Mercantes	Pesqueros	Turísticos	O. Causas	total
1999	127	39	6	131	303
2000	105	46	11	115	277
2001	175	90	9	143	417
2002	235	133	12	126	506
2003	175	158	14	104	451
2004	147	140	14	105	407
2005	175	139	11	213	538
2006	153	202	9	245	610
2007*	11	7	5	12	35

### TOTAL CARGA (toneladas)

Año	Import	Export	Transbordo	Total
1999	210.187	72.172	14.089	296.448
2000	271.705	86.567	1.747	360.019
2001	352.521	81.656	10.964	445.141
2002	431.245	86.473	40.824	558.542
2003	466.819	130.958	23.185	620.962
2004	424.164	133.412	3.805	561.381
2005	457.037	219.321	3.680	680.038
2006	521.217	179.429	12.625	713.271
2007*	30.747	6.763	350	39.860



(\*) Datos a Enero del 2007.

Fuente: Control de Operaciones y Estadísticas.

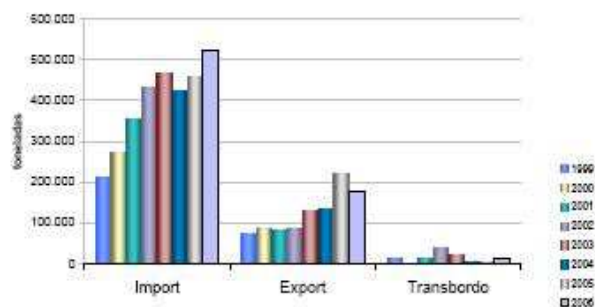
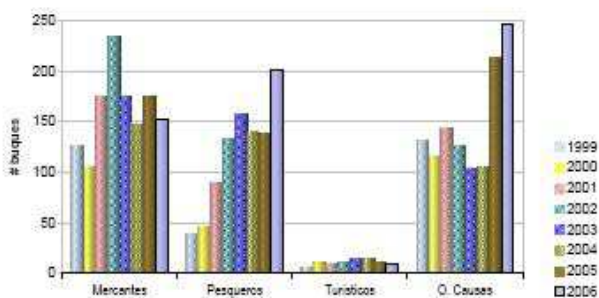
**PUERTO INTERNACIONAL DE MANTA**  
**TOTAL DE BUQUES Y CARGA DEL PUERTO**  
 Periodo anual 1999-2006 y Enero del 2007. En número de arribos y Toneladas.

**BUQUES INTERNACIONALES**

Año	Mercantes	Pesqueros	Turísticos	O. Causas	total
1999	127	39	6	131	303
2000	105	46	11	115	277
2001	175	90	9	143	417
2002	235	133	12	126	506
2003	175	158	14	104	451
2004	147	140	14	106	407
2005	175	139	11	213	538
2006	153	202	9	245	610
2007*	11	7	5	12	35

**TOTAL CARGA (toneladas)**

Año	Import	Export	Transbordo	Total
1999	210.187	72.172	14.089	296.448
2000	271.705	86.567	1.747	360.019
2001	352.521	81.856	10.964	445.341
2002	431.245	86.473	40.824	558.542
2003	466.819	130.958	23.185	620.962
2004	424.164	133.412	3.805	561.381
2005	457.037	219.321	3.680	680.038
2006	521.217	179.429	12.625	713.271
2007*	30.747	8.763	350	39.860



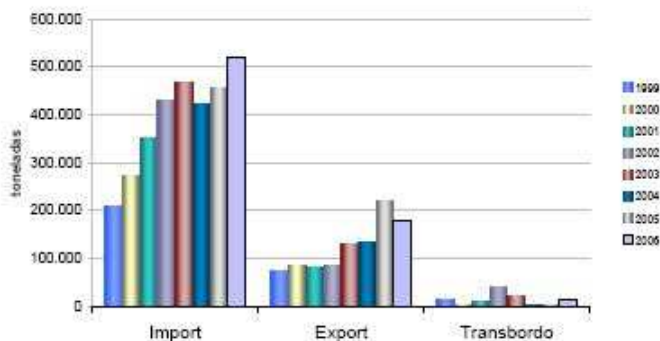
(\* Datos a Enero del 2007.

Fuente: Control de Operaciones y Estadísticas.

**PUERTO INTERNACIONAL DE MANTA**  
**CARGA TOTAL MOVILIZADA**  
 Periodo anual 1999-2006 y Enero del 2007. En número de Toneladas.

**TOTAL CARGA (toneladas)**

Año	Import	Export	Transbordo	Total
1999	210.187	72.172	14.089	296.448
2000	271.705	86.567	1.747	360.019
2001	352.521	81.856	10.964	445.341
2002	431.245	86.473	40.824	558.542
2003	466.819	130.958	23.185	620.962
2004	424.164	133.412	3.805	561.381
2005	457.037	219.321	3.680	680.038
2006	521.217	179.429	12.625	713.271
2007*	30.747	8.763	350	39.860



\*Datos a Enero/2007.

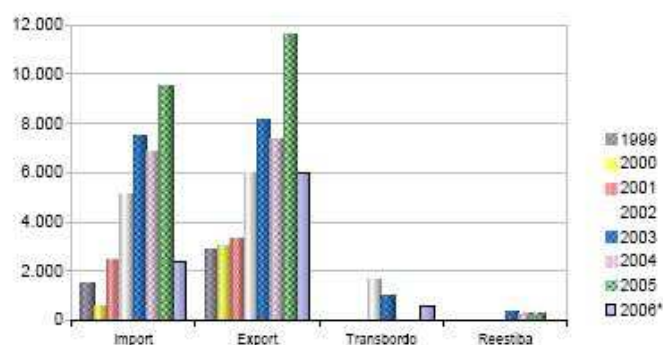
Fuente: Control de Operaciones y Estadísticas.



**PUERTO INTERNACIONAL DE MANTA**  
**CONTENEDORES MOVILIZADOS**  
 Período anual 1999-2006. En número contenedores.

**CONTENEDORES**

Año	Import	Export	Transbordo	Reestiba	Total
1999	1.539	2.861			4.400
2000	545	3.035			3.578
2001	2.466	3.293		19	5.778
2002	5.136	5.972	1.678	10	12.796
2003	7.524	8.136	1.041	383	17.084
2004	6.828	7.320	1	260	14.409
2005	9.535	11.643	1	265	21.444
2006*	2.408	5.997	540		8.945



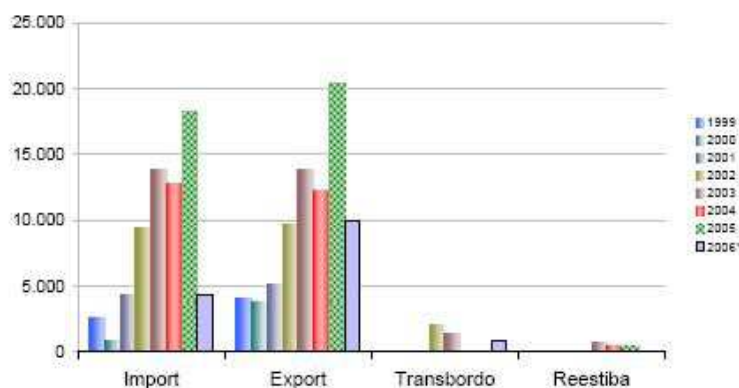
\*Datos provisionales del 2006 sin reestiba.

Fuente: Control de Operaciones y Estadísticas.

**PUERTO INTERNACIONAL DE MANTA**  
**CONTENEDORES (TEUS) MOVILIZADOS POR EL PUERTO DE MANTA**  
 Período anual 1999-2006. En número de TEU's

**TEUS**

Año	Import	Export	Transbordo	Reestiba	Total
1999	2.560	4.091			6.651
2000	851	3.820			4.671
2001	4.321	5.160		32	9.513
2002	9.353	9.694	1.988	13	21.048
2003	13.796	13.804	1.395	635	29.630
2004	12.807	12.226	1	424	25.458
2005	18.283	20.455	1	484	39.233
2006*	4.360	9.909	850		15.119



\*Datos provisionales del 2006 sin reestiba.

Fuente: Control de Operaciones y Estadísticas.

TEUS: UNIDAD EQUIVALENTE A UN CONTENEDOR DE 20 PIES

***Posibles competidores.-***

Todos los puertos principales del Pacífico desean convertirse en puertos de transferencia:

- 1) Guayaquil, tiene limitantes como la falta de mayor calado.
- 2) Esmeraldas, tiene necesidad de dragar su puerto cada dos años en un volumen de 750 mil metros cúbicos, cuyo costo de operaciones encarece las operaciones portuarias.
- 3) Buenaventura, situado en Colombia, no tiene condiciones naturales, porque su calado máximo es de 12 metros.
- 4) Callao, en Perú, se encuentra en proceso de modernización, pero no como un puerto de transferencia, porque su calado va de 10 a 12 metros de profundidad.
- 5) Antofagasta, en Chile, se encuentra a 1.550 millas náuticas más al sur que Manta de Centro América y América del Norte, distancia que lo pone en desventaja.

**5.4. IMPACTO AMBIENTAL:**

El desarrollo marítimo puede ocasionar problemas ambientales locales, sin embargo no hay que descartar posibles trastornos a escala regional.

La Ciudad Puerto de Manta debe conservar la calidad del medio ambiente, misma que se va a ver afectada por el incremento del parque automotor, las

industrias y el crecimiento demográfico, por ello se deben realizar planes y políticas de control proactivas, que garanticen un medio ambiente libre de contaminación, para lograr este objetivo es necesario que las autoridades de Medio Ambiente pongan en práctica las leyes y normativas ya establecidas, realizando estrictos controles permanentes de los desechos líquidos, sólidos y gaseosos de las industrias, ser enérgicos en el control de la emanación de gases provenientes de la combustión de los vehículos del parque automotor local y foráneo, mediante permisos de circulación exhibidos en los parabrisas de los vehículos, emitidos por la jefatura de tránsito y realizados en talleres autorizados.

Realizar un constante monitoreo en el cauce de los ríos que cruzan y circundan la ciudad, la evaluación de la calidad del agua de los mismos y su posterior descontaminación si es el caso, ya que es otro de los entes contaminantes de la ciudad.

Recuperar áreas deterioradas y peligrosas, convertirlas en pulmones naturales, mediante una efectiva regeneración urbana, y transformándolas a su vez en sitios de atractivo turístico.

Modernizar el equipamiento de saneamiento ambiental.

Alentar al reciclaje de desechos.

Otra forma de descontaminación efectiva es elevar la conciencia ciudadana para proteger el ecosistema, mediante programas, charlas y videos a todos los sectores de la comunidad.

Poniendo en práctica estos elementos, mantendremos una ciudad menos contaminada.

Además, como impacto ambiental también debemos considerar que existirá un desequilibrio de las tradiciones culturales locales, étnicas, históricas y religiosas, mismas que se verán afectadas por la introducción de nuevas culturas y costumbres.

Es muy probable que exista mayor turbiedad en el agua marina, ocasionando una disminución a corto plazo del nivel del oxígeno disuelto y afectando recursos marinos como playas, arrecifes de coral, peces y mariscos, incluso alterando la diversidad de las especies y estructuras de las comunidades bénticas, y fluctuaciones en la composición química del agua.

Modificación de la batimetría, ocasionando cambios en la circulación con una posible intrusión del agua salada en las aguas subterráneas y superficiales en el interior de la plataforma continental, contaminando el aflujo superficial, y alterar la fertilidad para el uso de la tierra.

Podemos tener alternaciones en los periodos de población y reproducción de la biota autóctona y errática ocasionando total su migración.

## 5.5. IMPACTO VIAL:

Como respuesta a los problemas, que puede generar la realización de proyectos urbanos de gran envergadura, se impone la realización de estudios de impacto ambiental, determinando la posibilidad de daño al equilibrio existente, y mas aun este proyecto implica una importante generación y/o atracción de vehículos para tránsito y transporte.

***Conteo de transito diario y Proyecciones de tránsito.-*** Las proyecciones de transito con una vía de 4 carriles actualmente son:

Con una frecuencia promedio 90 contenedores diarios, mismos que operan 12 horas/día y tienen una separación entre si de 8 minutos, corresponden a 32850 contenedores/año.

La máxima capacidad de la vía es de 100.000 contenedores/año, con una frecuencia entre si de 5 minutos y operando 24 horas/día.

Según las proyecciones de la concesionaria del puerto el sistema vial actual colapsa en 4 años, por lo tanto es necesario tener operativa una línea férrea paralela a la vía puerto aeropuerto para minimizar el impacto vial.

***Datos de origen, destino y distribución de los viajes.-*** La mayor parte de la carga que ingresa al muelle será para transferencia, la estadística mostrada corresponde a una proyección de importaciones y exportaciones nacionales, al momento que entre a funcionar la carretera modal Manta-Manaos, la afluencia de carga para trasbordo aumentara y la vía férrea ya debe estar implementada

para que preste servicio a esta carga sin aumentar una afluencia vehicular urbana.

***Recomendaciones Viales.\_***

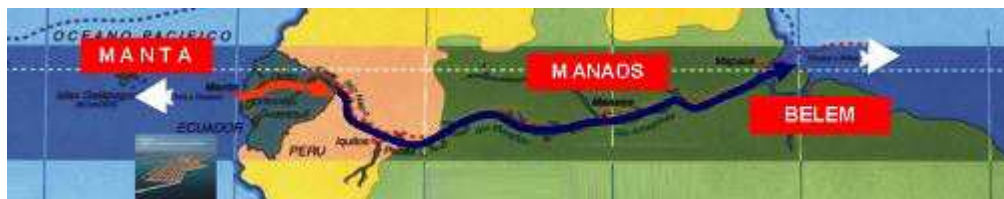
- a. Adición o aumento de la longitud de los canales exclusivos para giros.
- b. Cambios en los dispositivos de control de tránsito.
- c. Rediseño de la infraestructura existente.
- d. Instalación de dispositivos de tránsito.
- e. Medidas operativas en el tránsito.

**5.6. PROYECTOS EN MARCHA:**

Hacia el futuro, Manta se asoma a un proceso de integración suramericana transversal, desde su puerto en el mar Pacífico hasta las ciudades brasileñas próximas al estuario del gran Río Amazonas en el Océano Atlántico.

Esto le abrirá nuevas posibilidades comerciales y culturales, mediante un enlace vial terrestre y fluvial que está en proceso de realización y que se complementará con el mega proyecto de ampliación del puerto mercante, que a mediano plazo será el punto de transferencia internacional de carga de mayor envergadura en la costa noroccidental de Sudamérica.

***El Proyecto Manta – Manaos.- La ruta más corta entre Asia y América***



El proyecto de desarrollo de tráfico internacional entre el Puerto de Manta y Manaos-Brasil, es considerado un proyecto de comunicación terrestre, identificado como el "Corredor Interoceánico", que enlaza a varias provincias de la Costa y de la Región Interandina central.

El Puerto de Manta se desempeñará como puerto de tránsito entre los puertos de Asia y Manaos en el Brasil, dándole una oportunidad a ese país de salir al Océano Pacífico.

Este importante proyecto empezó a tomar fuerza el 14 de enero del 2002 cuando fueron llevados, en primera instancia y vía terrestre, 13 contenedores de Manta hasta Puerto Orellana y luego, vía pluvial, hasta el Puerto de Manaos en el Brasil.

El objetivo del Proyecto Manta - Manaos es afianzar la ruta interoceánica Asia-Pacífico Andino-Brasil; es decir, traer carga de Asia a Manta, llevarla vía terrestre a Orellana y finalmente por el Amazonas llevar la mercadería a Manaos Brasil.

Las ventajas y beneficios que ofrece este proyecto para la transportación de carga son incalculables en lo relacionado con tiempo y dinero.

- Del Puerto de Manta a Puerto Orellana, vía terrestre, se necesita para llegar sólo 48 horas, tiempo en el cual se cubre la ruta de 800 kilómetros de longitud.

- De Puerto Orellana a Manaus en el Brasil, vía fluvial, se necesitan solo 10 días.

Estos factores son determinantes para que la ruta esté en la mira de los empresarios multinacionales que han considerado la utilización de este cordón vial.

Tiempo y beneficios presentados se contraponen con los 45 días que tiene que recorrer las embarcaciones cargueras que van a Brasil, ya que deben navegar por el Océano Pacífico, cruzar el Canal de Panamá y rodear el norte de América del Sur.

El eje es una alternativa al transporte por el Canal de Panamá.

Tiene un alto interés de países como China, Japón, Corea, Canadá, Brasil para concesionar todo o parte del proyecto.

Presenta menores costos y tiempos de transporte entre puertos Asiáticos, Australianos o Neozelandeses (60 % del comercio mundial) y Manaus.

Es una de las más importantes obras de Infraestructura Continental, alineada al Plan de Iniciativa de Integración Regional Sudamericana (IIRSA)

Ahorra 20 días de navegación marítima.

Menor costo del transporte y de inmovilización de capital en cargas de alto valor.

Nuevas oportunidades de negocios:

- Desarrollo turístico.
- Desarrollo de servicios.
- Desarrollo tecnológico.
- Creación de fuentes de trabajo.



Tráficos exitosos de empresarios Ecuatorianos, Colombianos y Brasileños, han probado su efectividad y conveniencia.

**Línea Ferroviaria.-** Otra necesidad prioritaria que nace por la magnitud de flujo de carga proyectado desde y hacia Brasil, que entrará y saldrá por el Mega Puerto, Manta como ciudad de tránsito debe proporcionar gran fluidez a la misma, y para ello como una necesidad prioritaria se construirá una línea ferroviaria paralela a la ruta Manta - Orellana, y otra para movilizar la carga interna desde y hacia Manta-Guayas.



## VI CONTRIBUCION DEL ESTUDIO

Los beneficios que se esperaran del éxito del presente Proceso de Concesión, serían los siguientes:

Permitir al Ecuador, ser parte de “las Ligas Mayores” del transporte marítimo en la región a futuro, y no quedar relegado como país de segunda categoría en este sector.

Disminución del costo del transporte marítimo por la economía de escala obtenible en base al aumento del tamaño de los medios de transporte.

Mejora de los estándares, condiciones y procedimientos de orden técnico y operativo que garanticen una adecuada prestación del servicio portuario.

Modernización de la infraestructura portuaria del Puerto de Manta, acorde con las nuevas exigencias del transporte marítimo mundial, en cuando a la incorporación de nuevas obras físicas y moderna tecnología aplicada al sector.

Transformación en polo de atracción regional como puerto concentrador marítimo, y constituirse en centro de distribución para la costa del Pacífico de Sudamérica, compitiendo con puertos de menor tecnología y eficiencia.

Mejora de la competitividad de nuestras exportaciones en los mercados externos.

Convertirse en facilitador del comercio, capaz de agregar valor a través de la logística, mediante la conformación de una comunidad portuaria profesional, que explote sus oportunidades e integre prácticas modernas de gestión portuaria. Contribución eficaz y eficiente a corto y largo plazo, al desarrollo económico y social nacional, regional y local, mejorando el nivel de vida de la población, mediante la actividad del sector portuario marítimo, como elemento de base en la cadena intermodal.

Mejores condiciones de trabajo y mejores perspectivas de ingresos para una vida digna, beneficios para la propia ciudad de Manta, porque la modernización del puerto, significa más y mejores oportunidades de inversión, empleo y crecimiento económico. Convertir a la Provincia de Manabí en un Cluster Industrial y de Servicios, apoyados en el comercio exterior y en la potencialidad de un puerto que está destinado a crecer, seguramente, muy por encima de las expectativas obligatoriamente conservadoras de su Plan de Negocios para la Concesión.

**CONCLUSIONES:**

Con la concesión del Puerto de Transferencia de la ciudad de Manta; se obtendrán fuentes de trabajo en todos los niveles para un gran número de profesionales:

- Para la fase I de la concesión (año 8/10) se crearán 790 Puestos de Trabajo Fijos Directos.
  - En el largo plazo, a partir del año 15/20 de la Concesión, la generación directa sería de 2.174 Puestos de Trabajo Fijos Directos.
  - El empleo indirecto, generado por actividades económicas inducidas, fácilmente multiplicará por varias veces estas cifras.
- 
- El puerto de Manta es el más cercano del Asia en la costa oeste de Sudamérica, esta a 25 millas de la ruta de tráfico internacional, a 56 millas de la línea equinoccial y a 24 horas del canal de Panamá.
  - El Puerto de Manta cuenta con el Aeródromo más Occidental de América del Sur, con mayor espacio para maniobras sin obstáculos en aterrizajes y despegues, con una pista de 3.200 m. x 45m, que facilita una menor congestión de Tráfico Aéreo y plataforma, logrando una mayor eficiencia en servicios a la aeronave y a la carga a costos muy bajos de operación, Además, cuenta con comunicación rápida con el puerto para transferencia de pasajeros y mercancías (8 Km.).
  - El Aeropuerto de Manta cuenta con la mejor pista del país, optimas condiciones climáticas, sistemas de navegación de ultima generación, redundancia de los sistemas de seguridad y espacio físico suficiente

- Se recibirá mayores ingresos provenientes del 1% CIF de mercaderías que ingresen por el puerto de Manta.
- Con la categoría de Ciudad Puerto Intercontinental que obtendrá, Manta ésta está obligada a modernizarse en su totalidad.
- Se debe normalizar la ampliarán las comunicaciones y telecomunicaciones tanto de Celdas, radiales y satelitales, debido a la demanda de las necesidades del desarrollo industrial y comercial.
- Se potenciara la actividad turística, promocionando internacionalmente los atractivos que ésta posee.
- Unión armoniosa de trabajo y cooperación en beneficio de la ciudad, entre el Municipio, Autoridad Portuaria, Puerto de Transferencia, Consejo Provincial, Ministerio de Obras Públicas, Cámara de Comercio, Cámara de la Construcción, Cámara de Industria, Colegios de Profesionales, Industriales, Asociaciones de Barrios, estudiantes e Instituciones que estén inmersas en desarrollo de la Ciudad.
- El principal problema que afronta de conservación de las áreas reservadas son la deforestación del bosque, destrucción de acuíferos, caza ilegal dentro del bosque, variaciones climáticas, falta concienciación de los ciudadanos, tenencia tierra, cambio en el uso del suelo, vacíos legales referentes al uso y ocupación del suelo.

## **RECOMENDACIONES**

- Demandar que el Gobierno Central dé prioridad a los proyectos de obras complementarias al desarrollo del Puerto Intercontinental de

Carga como el Eje Multimodal Pacífico – Atlántico “ Manta Manaos” y la vía férrea paralela a la carretera Manta – Manaos, Manta Guayas.

- El Municipio como institución en el ente principal para coordinar con todas las Organizaciones públicas y privadas que estén relacionadas con el desarrollo de la ciudad.
- Desarrollar el Hinterland mediante alianzas estratégicas interinstitucionales con la aplicación a la Ley de Desarrollo del Puerto de Manta.
- Establecer convenios de cooperación de desarrollo con APM, gobiernos seccionales, instituciones y organismos de desarrollo sectorial, regional o local, entidades del gobierno central y sectores productivos, que faciliten la ejecución de las obras complementarias y de infraestructura que se requieran.
- Establecer prioridades en obras de regeneración vial; adelantándose a la ejecución de las obras complementarias para el Megapuerto.
- Implantar un marco jurídico-legal para instituir como función del puerto de transferencia la inversión en obras complementarias los recursos excedentes que recibirán del 1% CIF de las importaciones que ingresen a través del puerto de Manta.
- Las obras complementarias de servicio urbano de mayor envergadura deber ser concesionadas.
- El incremento demográfico, obligará a la Municipalidad a desarrollar un plan catastral responsable.

## **VII REFERENCIA BIBLIOGRAFICA**

- Autoridad Portuaria de Manta
- Comisión interinstitucional del proyecto Puerto de Transferencia Internacional de Carga del Ecuador en el puerto de Manta.
- Consejo Provincial.
- Internet.



**RECEPCION Y RESPUESTA A CONSULTAS, OBSERVACIONES, Y  
COMENTARIOS POR PARTE DE LA COMISIÓN EXAMINADORA**