

**UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO DE
MANABI”**



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES

CARRERA ARQUITECTURA

**INFORME FINAL DE TRABAJO DE TITULACION
PREVIO A LA OBTENCION DEL TITULO DE ARQUITECTA**

MODALIDAD:

ENSAYO ACADÉMICO

CAMPO DE ACCION:

ORDENAMIENTO TERRITORIAL VULNERABILIDAD O GESTION DE RIESGO

TEMA:

ANÁLISIS DE LA RELACIÓN PUERTO-CIUDAD, SU INFLUENCIA E IMPACTO EN LA CONFIGURACION VIAL DE LA CIUDAD DE MANTA DESDE LOS AÑOS 60 HASTA LA ACTUALIDAD.

AUTORA:

STEFANY CINDY SANCHEZ ROSERO

DIRECTORA:

ARQ. NEMAR TORRES

MANTA - MANABI – ECUADOR

JULIO – 2022

UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABI
FACULTAD DE ARQUITECTURA

CERTIFICACIÓN

Quien suscribe, Arq. Nemar Acacia Torres Reyes, Mg. A través del presente y en calidad de directora de trabajo de titulación designada por el consejo de Facultad de Arquitectura y Arte de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí para tutelar el desarrollo del proyecto de grado elaborado por la estudiante Stefany Cindy Sanchez Rosero, **CERTIFICO:**

Que la estudiante **Stefany Cindy Sanchez Rosero** portadora de la cedula de ciudadanía N.º 131649089-3 , ha elaborado bajo mi dirección el informe final correspondiente a su trabajo de titulación en la modalidad ensayo científico de tema : **“Análisis de la relación puerto-ciudad, su influencia e impacto en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad”** , cumpliendo para el efecto con la reglamentación correspondiente, con la estructura y los plazos determinados por la carrera, reuniendo en su informe final validez científica y metodológica, por lo cual autorizo la presentación de dicho informe ante la autoridad competente para los fines pertinentes.

Manta, 22 de julio del 2022.

Arq. Nemar Acacia Torres Reyes, Mg.

DIRECTORA DE TRABAJO DE TITULACIÓN.

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Stefany Cindy Sanchez Rosero portadora de la cédula de ciudadanía N.º 131649089-3 declaro ser la autora y responsable del contenido del presente informe de título **“Análisis de la relación puerto-ciudad, su influencia e impacto en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad”** y exonero a la Universidad Laica “Eloy Alfaro de Manabí” de toda acción legal por la omisión involuntaria de créditos de autorías que podrían tener lugar en este ensayo.

Así mismo expreso que conozco la disposición de la Universidad, de que todo Trabajo Final de Carrera pasa a formar parte de los recursos bibliográficos institucionales como material de apoyo al desarrollo del conocimiento.

Stefany Cindy Sanchez Rosero

CI. 1316490893

Autora

CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE TRABAJO DE TITULACIÓN

El tribunal evaluador certifica.

Que el trabajo de fin de carrera, denominado: **“Análisis de la relación puerto-ciudad, su influencia e impacto en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad ”**, ha sido realizado y concluido por la Srta. SANCHEZ ROSERO STEFANY CINDY, egresada de la facultad de arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, cumple con todos los requerimientos referente a la investigación y diseño señalados en el Reglamento Interno de Graduación, por lo cual ha sido revisado y consideramos aprobado.

Para dar testimonio y autenticidad, firmamos:

Atentamente,

Arq. Juan Solano Machuca, Mg.

MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Arq. Tatiana Cedeño Delgado, Mg.

MIEMBRO DEL TRIBUNAL

CERTIFICADO DE PORCENTAJE DE SIMILITUD DE SISTEMA ANTIPLAGIO



Document Information

Analyzed document	Cindy Sanchez Rosero .pdf (D142415214)
Submitted	2022-07-26 00:00:00
Submitted by	Nemar Torres
Submitter email	nemar.torres@uleam.edu.ec
Similarity	10%
Analysis address	nemar.torres.uleam@analysis.orkund.com

Arq. Nemar Acacia Torres Reyes, Mg.
DOCENTE TUTOR

DEDICATORIA

A mis Padres.

Guido Sánchez y Prisila Rosero por su amor, apoyo incondicional y motivación.

A mis abuelos.

Raúl y Benita por su ejemplo de trabajo y sacrificio.

A mis queridos.

Manuel Sanchez (+) y Benedicta Choez (+) por su cariño, los llevo siempre en mi mente y corazón.

Stefany Sánchez

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por ser mi guía, darme fuerzas, y colocar personas maravillosas en mi camino.

A mi madre por ser mi motor, por su amor, trabajo, sacrificio y apoyo incondicional para no desfallecer en aquellos momentos donde todo parecía difícil e imposible.

A la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, por haberme permitido formarme como profesional en sus aulas durante estos años y convertirse en mi casa de estudio, a cada uno de los que conforman el personal académico de los cuales llevaré por siempre las enseñanzas que me brindaron.

A mis amigos Omar V, Majo T, Michael M; por su apoyo constante, por reír, llorar y superar los obstáculos juntos.

Y un agradecimiento especial a la Arq. Nemar Torres Reyes, Mg. quien me brindó su paciencia, y dedicación a lo largo de este trabajo de titulación, gratitud sincera.

Stefany Sánchez

INDICE GENERAL

Contenido

CERTIFICACIÓN.....	2
DECLARACIÓN DE AUTORÍA	3
CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE TRABAJO DE TITULACIÓN.....	4
CERTIFICADO DE PORCENTAJE DE SIMILITUD DE SISTEMA ANTIPLAGIO	5
DEDICATORIA.....	6
AGRADECIMIENTO	7
INDICE GENERAL	8
TEMA: “Análisis de la relación puerto-ciudad, su influencia e impacto en la en la configuración vial de la Ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad.”	9
RESUMEN.....	9
ABSTRACT	10
Introducción	11
Metodología	13
RESULTADOS	19
Discusión final	36
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	38

TEMA: “Análisis de la relación puerto-ciudad, su influencia e impacto en la en la configuración vial de la Ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad.”

TOPIC: “Analysis of the Port-City relationship, its influence and impact on the road configuration of the City of Manta from the 60s to the present.”

AUTORES: Stefany Cindy Sánchez Rosero
Nemar Acacia Torres Reyes

RESUMEN

El análisis de la relación Puerto-Ciudad, su influencia e impacto en la configuración vial de la Ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad, produjo la revisión bibliográfica de fuentes históricas que permitieron describir cómo ha sido el devenir del desarrollo del puerto y su incidencia en la dinámica de la ciudad. En tal sentido, la relación generada entre las instalaciones del puerto y la ciudad que le circunda se desenvuelve de manera armoniosa y equilibrada, pues tal reciprocidad, se basa en la conectividad de tipo funcional y espacial: el primero, producto de la relación debido a las actividades industriales, comerciales y de transporte y el segundo, producto de la proximidad geográfica de los dos. Se concluye que es indudable la incidencia a nivel provincial de la evolución que en los últimos años ha tenido el puerto de Manta, considerado el primer motor económico de crecimiento y desarrollo de esta importante localidad y para el país ecuatoriano. Es significativo en cuanto al aporte en la generación de plazas de trabajo directo e indirecto, además de los servicios portuarios que brinda a las industrias instaladas en la provincia, especialmente, para la industria pesquera.

Palabras clave: puerto- Manta- desarrollo portuario.

ABSTRACT

The analysis of the Port-City relationship, its influence and impact on the City of Manta from the 1960s to the present, produced a bibliographic review of historical sources that allowed us to describe how the development of the port has been and its impact on the city dynamics. In this sense, the relationship generated between the port facilities and the city that surrounds it develops in a harmonious and balanced way, since such reciprocity is based on links of a functional and spatial nature: the first, product of the relationship due to industrial, commercial and transportation activities and the second, product of the geographical proximity of the two. It is concluded that there is no doubt the incidence at the provincial level of the evolution that the port of Manta has had in recent years, considered the first economic engine of growth and development of this important locality and for the Ecuadorian country. It is significant in terms of the contribution in the generation of direct and indirect jobs, in addition to the port services it provides to the industries installed in the province, especially for the fishing industry.

Keywords: port, Manta, port development

Introducción

Gilson (1996) manifiesta que el transporte marítimo es el medio más común hoy en día para transportar mercancías, esta capacidad que tiene hace que su costo sea bajo, especialmente en largas distancias que ha sido uno de los motivos principales para que algunos países crecieran en el transporte marítimo. El comercio de contenedores tiene una tasa media de crecimiento anual del 10% lo que ha generado un efecto considerable en los principales puertos a nivel mundial.

Con los avances en tecnología, comercio, infraestructura y gestión, los puertos marítimos han ido evolucionando para permitir no solo espacios de carga y descarga de mercaderías y pasajeros, sino que además del comercio, son lugares de recreación y defensa costera.

En este sentido Cabrera (2016) expresa los puertos del Cono Sur, en su conjunto, se encuentran situados entre los menos eficientes del mundo, lo que dificulta sobremanera que cumplan su principal función de facilitadores del comercio, pero también que se constituyan en centros de prestación de servicios logísticos y en pilares del sistema de transporte con el resto del mundo.

En el país los puertos cumplen y han cumplido un papel fundamental, orientados especialmente al flujo de mercancías, personas e información, donde están encaminados a cumplir objetivos que ayuden a facilitar el comercio exterior de acuerdo a las potencialidades que cada uno de ellos tienen Ruiz (2016), indica que “entre los principales puertos ecuatorianos se encuentran; el de Bolívar que es bananero y cacaotero, el de Guayaquil que opera con carga general de exportación

e importación, el de Manta que es pesquero, turístico; y el de Esmeralda especializado en petróleo”.

Ahora bien, al realizar una línea histórica de la evolución del desarrollo marítimo, se tiene que Ricardo y otros (2015) en su publicación de 20 años de Desarrollo Marítimo del Ecuador afirma que: el desarrollo y el uso del mar del Ecuador se evalúa en tres Etapas: Primera etapa que va desde la época colonial hasta 1958, año en que se fundó la Autoridad Portuaria de Guayaquil y con ella el despertar al mundo de los puertos y mares. Mientras tanto en esta etapa el desarrollo marítimo del país prácticamente era cero, no había un solo metro lineal de muelle para atraque. Los buques eran fondeados frente a Guayaquil o en la isla Puná y descargadas por medio de barcazas.

Alava & Garcia (2018) plantea una segunda etapa: que va “desde 1958 hasta 1970, año en que se crean y se emiten casi todas las leyes de Desarrollo Marítimo (incluyendo la Reserva de Carga), durante esta fase se adquiere experiencia marítima y se forman profesionales en la materia” (p.1). En 1963, con un gran préstamo del Banco Mundial, la Autoridad Portuaria de Guayaquil construyó el primer Puerto Nuevo de 935 m. Una terminal que atiende buques de transporte internacional. En 1970, el puerto se vino abajo por falta de organización y corrupción, y la armada tuvo que intervenir y reorganizar la administración. En estas épocas se crearon las Autoridades Portuarias de Esmeraldas, Manta y Puerto Bolívar.

La tercera etapa: va desde 1970 hasta la actualidad y se caracteriza por el desarrollo de casi todos elementos que componen el medio marítimo del país;

excluyendo la Construcción Naval. De acuerdo con Boix (2017) se emitieron las leyes de desarrollo marítimo que son: la Ley General de Puertos, la Ley de Régimen Administrativo Portuario, la Ley de Reserva de Carga, la Ley de Fomento a la Marina Mercante, la Ley de Desarrollo Pesquero; incluyendo los reglamentos, normas y disposiciones pertinentes.

En este sentido, la Autoridad Portuaria de Manta es una entidad de derecho público con personería jurídica, la cual funciona desde 1966, es el primer puerto marítimo turístico y pesquero del Ecuador, su ubicación geo estratégica por otra parte privilegiada, lo hace el puerto más cercano de Asia en la costa oeste de Sudamérica, lo cual será el punto de partida para el comercio exterior y la integración con el resto del mundo, ofreciendo servicio de muellaje a los buques pesqueros (artesanales o industriales) por ende de carga.

Partiendo de lo anterior, el presente artículo se enmarca en analizar la relación Puerto-Ciudad, su influencia e impacto en el crecimiento de la Ciudad de Manta desde los 60 Años hasta la actualidad.

Metodología

Este trabajo de titulación ha sido desarrollado bajo la modalidad de ensayo académico contemplando las particularidades de un artículo de revisión, llevado a cabo bajo un enfoque cualitativo, de tipo documental, donde se hace referencia a un análisis descriptivo bibliográfico sobre la relación que se generan entre las instalaciones portuarias y la ciudad, en cuanto a su influencia e impacto en su

desarrollo, tomando como línea base para contextualización del caso a la ciudad de Manta.

Como fuentes primarias, se emplearon libros y artículos de revistas arbitradas, documentos institucionales, repertorios, censos poblacionales, entre otras, tanto de carácter local, regional, nacional como internacional, planteando para el efecto un marco teórico referencial con base en las características que presenta la ciudad de Manta, la relación puerto-ciudad, su influencia e impacto en la configuración vial desde los años 60 hasta la actualidad, lo que permite determinar y describir información esencial sobre la temática, y detallar con valoraciones teóricas los resultados alcanzados.

Se realiza una tabla sobre la evolución de la superficie ocupada en Manta entre los años 1961 y 2020 con ayuda de fórmulas y tomando como referencia datos de crecimiento urbano de la ciudad del Gad Manta, a través de la interpretación de mapas de Google Earth (2022).

En este caso cabe señalar que los procedimientos metodológicos para abordar este trabajo se apoyan, por un lado, en la verificación de fuentes de información como libros y artículos de revista para determinar la línea de tiempo en cuanto al desarrollo vial de la ciudad de Manta. Por otra parte, se realizaron visitas de campo en los sitios de interés tales como: La avenida malecón, avenida 4 de noviembre, vía Circunvalación y vía Puerto- Aeropuerto para recolectar imágenes mediante el uso de dron que nos sirvan posteriormente para realizar gráficos que mejoren el ámbito visual de la investigación.

De igual manera se referencian materiales cartográficos de la ciudad de Manta del año 1965 extraído de la Revista anual de la Junta de Agua Potable de Manta y del año 1974 extraído de Cartografía histórica del INEC, a los cuales se les añade simbología del puerto de la ciudad para referenciar de mejor manera el gráfico.

En cuanto a los datos demográficos se hace uso de indicadores del Censo Nacional de Población y Vivienda del Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INEC). Así mismo, se realiza un gráfico donde se refleja los principales ejes viales estructurantes de la ciudad de Manta año 2022 mediante las visitas de campo realizadas, fotointerpretación y herramientas digitales.

Se realiza un mapa sobre el trazado urbano de la ciudad de Manta con el apoyo del material visual obtenido de Pico Alonso sobre los patrones de conformación del trazado urbano a través de foto representación.

Población: Para nuestro estudio se considera como población de estudio la ciudad de Manta que cuenta con 264.281 habitantes y dado que existe una conurbación con los cantones Montecristi y Jaramijó es preciso mencionar que de acuerdo con las proyecciones poblacionales del INEC cuentan con 107.785 y 28.439 habitantes respectivamente.

Planteamiento del núcleo problemático

Entorno: El lugar o entorno de estudio, se enfoca en la ciudad de Manta en la provincia de Manabí.

Núcleo Problemático: La ciudad de Manta de la provincia de Manabí se encuentra asentada en una bahía de la costa centro-sur de Ecuador, según INEC (2010) cuenta con más de 220 mil habitantes, Jaramillo y Garcia (2022) comentan que la ciudad ha experimentado un gran crecimiento tanto en su población como en su expansión territorial, a partir de la segunda mitad del siglo pasado, debido a las migraciones recibidas por la disminución de la actividad agrícola y la explotación del puerto de aguas profundas a finales de los años sesenta. Así también, el desarrollo de la industria manufacturera, el aumento de las exportaciones de pescado, el avance del turismo, los servicios y la actividad inmobiliaria a principios de este siglo, razones por las cuales la distribución del suelo urbano al momento evidencia en algunos casos asentamientos informales que devienen en barrios marginales en el imaginario popular, como aquellos generados en torno a la vía Circunvalación, vía Interbarrial y la avenida de la Cultura dada sus influencias e importancia como ejes de interacción y comunicación entre los diversos sectores de la urbe.

Este modelo de crecimiento, por ende tiene efectos contraproducentes propios del desarrollo de las periferias, como la desorganización y deficiencia del transporte colectivo, servicios públicos insuficientes e ineficientes, ausencia de equipamientos urbanos, invasión de zonas no edificables, segregación socio espacial, y degradación del paisaje urbano (Pico Alonso, 2019); no obstante el desarrollo de la ciudad de Manta en su parte central también es resultado de la influencia directa de varios factores que contribuyeron a caracterizar su morfología, entre los cuales están las instalaciones portuarias que datan de la década de los años 60.

En dicho contexto, la expansión urbana requiere del entendimiento de sus orígenes y de aquellos elementos que significan un punto de quiebre en su proceso, donde se puedan identificar aquellos nuevos requerimientos de infraestructura que demandan un perfeccionamiento de los servicios para adecuarlos al acelerado ritmo de expansión.

Considerando que en el presente caso han predominado las iniciativas individuales y que sin duda alguna han direccionado el crecimiento y la forma del trazado urbano de la ciudad de Manta, resulta pertinente identificar si existe un orden o unos patrones que dieron origen a una composición aparentemente irregular del centro de la ciudad donde las instalaciones portuarias marcan un antes y un después en este devenir.

Problema de investigación identificado: En función de lo expuesto el problema de investigación identificado para el presente caso, está relacionado con el impacto sobre la transformación, desarrollo y configuración de la red urbana que ejercen las instalaciones e infraestructuras portuarias en ciudades puertos, como es el caso de la ciudad de Manta, provincia de Manabí.

Pregunta de investigación: El presente ensayo responde a la siguiente interrogante que permitirá orientar y delimitar su desarrollo: ¿Cuál ha sido la influencia de las instalaciones portuarias de la ciudad de Manta en cuanto a su configuración vial y desarrollo urbano?

Objeto de estudio: Configuración urbana de la ciudad desde el año 1960 hasta la actualidad, como consecuencia de la influencia de sus instalaciones portuarias.

Objetivo general: Identificar los patrones bases de conformación del trazado urbano en la ciudad de Manta en función de la influencia ejercida por sus instalaciones portuarias.

Análisis estadístico:

Método de cálculo: Para determinar el porcentaje de incremento de la superficie ocupada en la ciudad de Manta por periodos se utilizó la fórmula en la que, teniendo la superficie por año, dividimos la cantidad de aumento por la cantidad de aumento del periodo anterior a este y luego la convertimos en un porcentaje multiplicando por 100. Y para determinar el incremento de la superficie ocupada en la ciudad de Manta por número de veces se utilizó la fórmula en la que teniendo el valor inicial de superficie dividiremos la cantidad de aumento de cada año por la cantidad de superficie original. Los resultados los podemos observar en la siguiente tabla:

Tabla N° 1

Evolución de la superficie ocupada en Manta entre 1961 y 2020.

Año/ Periodo	Superficie (Ha)	Incremento de superficie entre periodos (%)	Incremento superficie/ Número de veces de 1961
1961	284,19	-	-
1965	288,19	101%	1,01
1977	521,07	181%	1,83
1978	523,33	100%	1,84
1986	1051,81	201%	3,70

1990	1474,97	140%	5,19
2000	2096,81	142%	7,38
2012	2998,48	143%	10,55
2014	5185,56	173%	18,25
2020	6011,13	116%	21,15

Fuente: Elaboración propia a partir de fuentes documentales consultadas.

RESULTADOS

Como expresan Pacheco y Pacheco (2015) el desarrollo o crecimiento de la ciudad de Manta estuvo impulsado por la modernización de las vías y la tenencia de la tierra, lo que propició la ocupación, pero también por la migración del campo a la ciudad. Así, el entorno está caracterizado por bosques que son reemplazados por áreas residenciales de crecimiento, con muchas viviendas improvisadas. Este crecimiento de la ciudad ha trascendido los límites políticos de Jaramijó y Montecristi, ocurriendo el crecimiento de manera difusa y disperso.

En el devenir del tiempo se ha puesto de manifiesto la importancia de la infraestructura portuaria para el desarrollo económico y comercial de las naciones, destacándose aún más en la dinámica que impone las interrelaciones del mundo de los negocios en el contexto de la globalización y el auge cada vez mayor de las tecnologías. Desde esta perspectiva Grindlay (2008) afirma que históricamente, el puerto ha constituido un elemento urbano y territorial de primer orden por las ricas relaciones que se han tejido, y que tienen lugar, en sus entornos urbanos y territoriales. En la era actual los Puertos se configuran para cualquier país y ciudad costera del mundo como una infraestructura vital para establecer actividades de

expansión económica, comercial y turística orientada a lograr el crecimiento y desarrollo.

En atención a lo anterior, señala Eraso (2009) la relación del puerto y la ciudad que le rodea debe emprenderse de manera armoniosa y equilibrada, pues tal reciprocidad, está basada en vínculos de tipo funcional y espacial: el primero, producto de la relación debido a las actividades industriales, comerciales y de transporte y el segundo, producto de la proximidad geográfica de los dos. Por tales motivos, Boix (2017) estima que a causa del dinamismo que envuelve las relaciones comerciales y económicas, los puertos deben diferenciarse y mostrarse competitivos, hecho que depende de la calidad de su sistema de transportes y conexiones integradas en el sistema portuario que permitan el desarrollo fluido, seguro y económico del transporte de las mercancías.

González (2018) plantea dentro de las funciones de los puertos marítimos en el comercio internacional, se establecen las siguientes: a) Conservar y custodiar las mercancías; b) Llevar el inventario físico y electrónico en tiempo real y de manera permanente; c) Permitir la salida de las mercancías una vez cumplidas las formalidades; d) Facilitar las labores de control de la Administración Aduanera y; e) Informar las mercancías que se encuentran en abandono.

En Ecuador, la infraestructura portuaria por su condición física se clasifica en puertos en mar abierto o cargaderos libres y puertos en canales. En relación con los primeros, Rúa (2006) argumenta que son aquellos cuya estructura se encuentra expuesta a las distintas condiciones climáticas que se registran en la zona como

oleaje, vientos fuertes u otros, puesto que carecen de defensas ya sean artificiales o naturales. Por su parte, los puertos en canales se conectan con el mar a través de una vía navegable. La ventaja de este tipo de puertos es que pueden operar sin depender de condiciones climáticas adversas. Como señala, Novillo (2014) una de las dificultades fundamentales de este tipo de puertos es la capacidad máxima de calado, que restringe el ingreso de ciertos buques con capacidad de carga. De acuerdo con el listado de puertos ecuatorianos en mar abierto y centrando la atención en el contexto de esta investigación en la ciudad de Manta, se tiene:

Tabla N° 2

Puertos y terminales portuarios en mar abierto de Manta. Ecuador

Ubicación	Puertos y terminales portuarios	Calado máximo
Manta	Autoridad Portuaria de Manta	11 m
	Induatun S. A	12 m

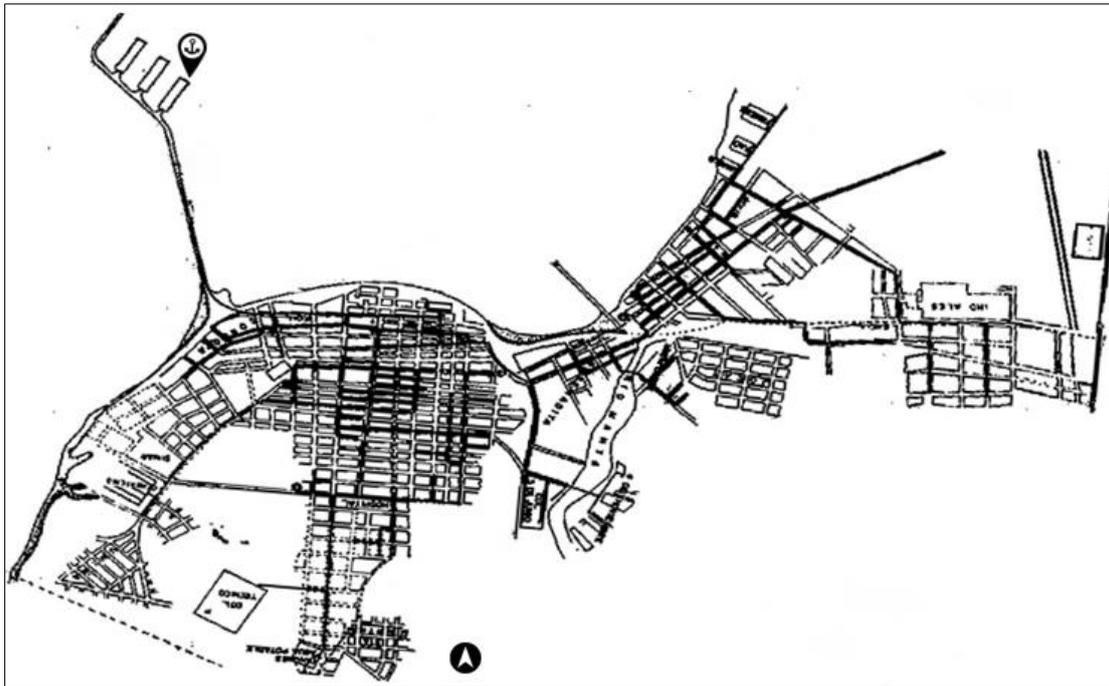
Fuente: (Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, 2012)

Evolución de la Relación Puerto-Ciudad en Manta

APM (2022) describe que el sistema portuario ecuatoriano se ha desarrollado paulatinamente, llegados al siglo XX en 1966, a través del Decreto Supremo número 1373, se crea Autoridad Portuaria de Manta (APM) como entidad que administra y que opera el puerto de Manta. Además, con la realidad del puerto de Manta, se inauguró los nuevos servicios portuarios con el primer arribo a sus muelles del buque “Ciudad de Buenaventura” de bandera colombiana en el año de 1968.

Figura N° 1.

Plano de la ciudad de Manta en 1965.



Fuente: Modificado de Revista anual de la Junta de Agua Potable de Manta, 1965.

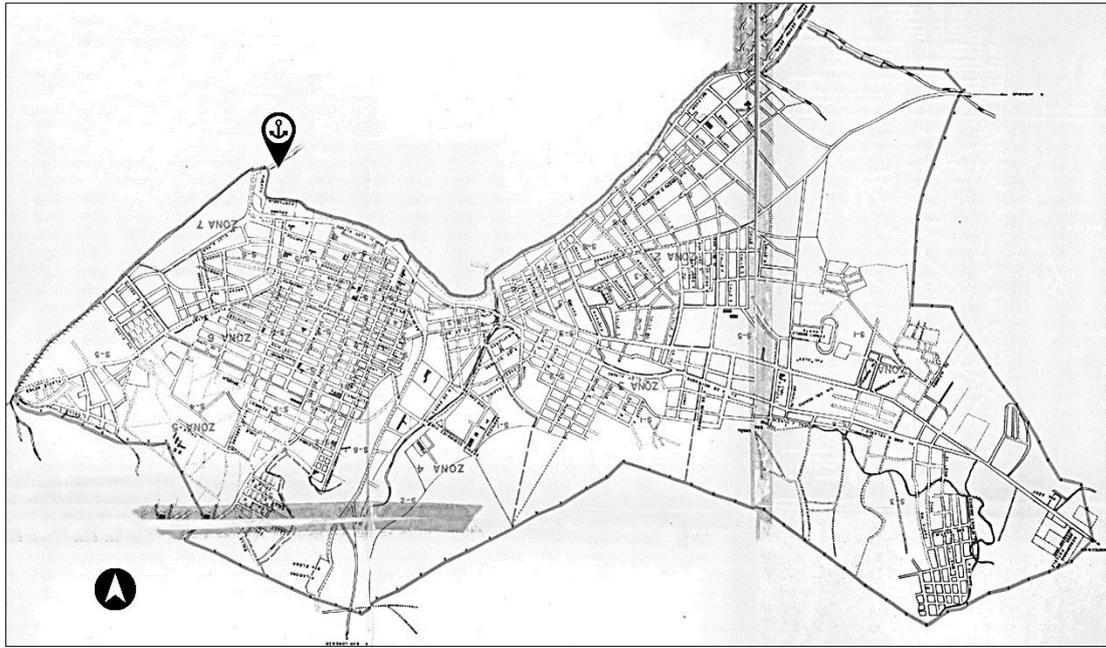
Avenida 4 de noviembre

De acuerdo con APM (2022) la Autoridad Portuaria de Manta ha contribuido significativamente en el desarrollo de la ciudad y la provincia. Justo después de haber posesionado su directorio, contribuyó en la construcción de obras para Manta desde el año 1969. Ese año APM entregó 6,300.00 sucres para la construcción de 5 kilómetros de la avenida 4 de noviembre, anteriormente llamada “Velasco Ibarra”. Su costo total fue finalmente de 27,690.000 sucres.

La avenida 4 de noviembre y la avenida Jaime Chávez Gutiérrez (malecón) son las vías principales que conectan el puerto de la ciudad con las vías Quito y Guayaquil.

Figura N° 2.

Cartografía histórica de la ciudad de Manta año 1974



Fuente: (INEC)

Durante el primer año de operación, se construyó un segundo muelle de aguas profundas con un calado de 32 pies. En 1970 con la vigencia de la primera Ley de Puertos, se culminó la construcción del muelle marginal 3 de 150 metros de longitud para buques de hasta 25 pies de calado (APM, 2022). Como dice Sánchez (2015) en esta misma década el puerto que incentiva la producción cafetalera en general los distritos de Manabí y Manta se convierte en uno de los primeros puertos de exportación de café en Ecuador con alrededor de 60.000 toneladas por año generando grandes divisas.

Para 1980, la crisis internacional del café y el incremento del precio del combustible que aumenta el precio de la transportación le hacen perder dinamismo al puerto. Además, en las dos décadas subsiguientes la actividad pesquera convierte a Manta en el primer puerto pesquero del Ecuador.

Vía Circunvalación

APM (2022) sostiene que en la década de los 80, Autoridad Portuaria de Manta aportó en la construcción de la vía Circunvalación, con 18.2 kilómetros de longitud, permitiéndola conexión con las vías Manta -Jipijapa -Guayaquil, por el sureste; y Manta-Quito, por el noreste.

Novillo (2014) refiere que en el año de 1993, ante la falta de organización y prestación de servicios portuarios, la fijación de las tasas y tarifas únicas que no cubrían el costo real de los servicios y la escasa inversión en infraestructura, se produjo una reestructuración de este sistema, dando lugar a la adecuación del marco legal existente, para dar paso a la modernización de los puertos, estimulando principalmente la inversión del sector privado con la participación de capitales nacionales y extranjeros. Como lo hacen notar Aguas y Cevallos (2012) el objetivo es que las instalaciones que comprenden los puertos de Guayaquil, Manta, Bolívar y Esmeraldas se modernicen y presten un mejor servicio.

Malecón escénico

Tal como indica APM (2022) a partir de julio de 1997 se ejecutó la construcción del Malecón Escénico con fondos propios de la Autoridad Portuaria de Manta a un costo de 3.060 millones de sucres, con una superficie de construcción de 25.742 m², bordeado de áreas verdes conformado por palmeras y un gran equipamiento turístico con locales destinados a la venta de artesanías, ropa, locales de comida y otros; lo que la convierte en zona turística de primer orden del cantón.

Aeropuerto Eloy Alfaro de Manta

Según Delgado (2015) antes de la apertura del Aeropuerto de Manta, cuando no había carretera para llegar a Quito, las personas que querían llegar a esta ciudad tenían que ir por mar desde Manta a Guayaquil, en lancha o motovelero, durante dos días, acompañadas de animales, y productos agropecuarios, etc. Continuando al día siguiente en tren, de Guayaquil a Quito, lo cual demoraba dos días más. Además, acotó que, con el servicio aéreo, el viaje a Quito se reduce en una hora, por lo que a los estudiantes que continúan estudiando en el colegio o la universidad les encanta usar el servicio de Panagra.

De acuerdo con Zavala (2020) durante los años de mayor crecimiento del aeropuerto, no sólo se incrementaron las operaciones a nivel técnico, sino también las operaciones de carga, embarcando los productos de exportación que suministran a la ciudad, así como pescado fresco, a los Mercados de Europa y Estados Unidos. De igual forma la provincia de Manabí, y en especial la ciudad de Manta, ha tenido un desarrollo notable en comparación con otras zonas, antecedentes que permiten pronosticar la importancia que tiene el aeropuerto internacional, sirviendo de apoyo al puerto, así como para la explotación turística de la zona.

Vía Puerto- Aeropuerto

En 2003 debido al crecimiento acelerado en el ámbito industrial en la ciudad Autoridad Portuaria de Manta (APM) propone ganarle 15 metros al mar en una longitud aproximada de 500 metros, en el diseño original de la vía Puerto-Aeropuerto, la cual constituirá en un circuito rápido de 8,5 kilómetros con el objetivo de enlazar a las terminales marítima y aérea (Aeropuerto Eloy Alfaro) de este cantón manabita, con ese proyecto en funcionamiento se estima que entre el 10 y 15% de toda la carga

que ingresa a la ciudad de Manta por vía marítima será trasladadas rápidamente desde el aeropuerto hacia otros destinos del continente. (eluniverso.com, 2004)

Figura N° 3.

Vía Puerto- Aeropuerto de la ciudad de Manta año 2022.



Fuente: Elaboración propia

De acuerdo con Macías y otros (2016) el puerto de Manta es el segundo en importancia dentro del sistema portuario nacional. Así también es considerado como el primer puerto pesquero del Ecuador y de Sudamérica, desde esta localidad se

producen derivados de los productos del mar y se exportan a los diferentes mercados nacionales e internacionales.

Siguiendo esta orientación Osejos y otros (2022) también consideran necesario el puerto de Manta para el desarrollo de la ciudad gracias a su gran economía en varios sectores, y uno de los más fuertes es la pesca, también está vinculado a los mercados asiáticos más grandes, incluidos China, Hong Kong y Japón.

Desde el punto de vista de Alava y Garcia(2018), en el año del 2006, el estado ha otorgado una concesión por 30 años al Puerto de Manta como parte de una licitación correspondiente. a la empresa de origen chino “Hutchison Port Holdings” a través de la subsidiaria TIDE con sede en el país, Siendo esta la mejor opción para el desarrollo económico y funcional de la terminal portuaria.

En el año 2009, se interrumpió la concesión por desacuerdos entre las partes. En este mismo periodo retornó nuevamente la administración completa del puerto con su empresa pública Autoridad Portuaria de Manta (APM). Posteriormente Osejos y otros (2022) en el año 2016, “como parte de un proceso de Iniciativa Privada, la operación del Terminal Internacional del Puerto de Manta fue delegada al consorcio chileno AGUNSA, mediante concurso público” (p.23) , a través de la “Terminal Portuaria de Manta, TPM S.A, por un periodo de 40 años, en el contrato se establecía la inversión para modernizar y construir nuevos proyectos ubicados en las rutas internacionales de la estación del terminal.

Según Osejos y otros (2022) Dentro de los trabajos realizados por la empresa AGUNSA en el puerto de Manta, se tiene “el dragado del canal, mismo que permitirá que atraquen buques de gran eslora, logrando así impulsar la actividad portuaria y ser un factor estratégico para el desarrollo del puerto” (p.53). Asimismo, se han realizado grandes inversiones en equipos para la correcta carga y descarga de mercancías; el edificio antinarcóticos compone también uno de los grandes cambios del puerto; también se ha visto mejoras en el rápido despacho de las mercancías, logrando que sean más ágiles para la satisfacción en los usuarios del puerto de Manta (Osejos y otros, 2022).

Sánchez (2015) menciona que, en 2011, el Gobierno Nacional declara de manera excepcional la delegación mediante concesión de los servicios de infraestructura y facilidades del puerto de Manta.

En el año 2012 se publica la convocatoria pública internacional para la concesión de la gestión de los servicios públicos portuarios mediante la infraestructura y facilidades en la terminal multipropósito de aguas profundas del puerto de Manta. Asimismo, Sánchez (2015) señala que, en la infraestructura portuaria ecuatoriana, Manta está asignada como puerto multipropósito.

Sánchez (2015) sostiene que en el año 2014 se suprimen los Directorios de las Autoridades Portuarias se suprimen los Directorios de las Autoridades Portuarias de Guayaquil, Manta y otros puertos, competencias que las asume el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Subsecretaría de puertos y transporte sobre la alianza público–privada con la compañía AGUNSA de Chile para concesionar

el puerto de Manta marítimo y fluvial. (Registro Oficial, Suplemente No. 231). En el año 2015, se informa sobre la alianza público–privada con la compañía AGUNSA de Chile para concesionar el puerto de Manta.

Vía Manta- Colisa

Mella (2020) destaca que meses después del terremoto del 16 de abril de 2016, la empresa pública Ecuador Estratégico adjudicó un contrato por USD 83,6 millones para la construcción de la vía Manta-Colisa con la intención de reactivar las zonas afectadas.

Dicha obra es parte del proyecto multimodal Manta- Manaos la cual prometía ocho puentes a desnivel, el ensanche de la vía, 6 kilómetros de ciclovía y 7.2 kilómetros de carriles de servicio nuevos, mismos que debían estar listos en marzo del 2019, sin embargo, hasta la actualidad nada de esto se ha cumplido.

Desde esta perspectiva APM (2018) agrega que es un proyecto de suma importancia, no solo para la ciudad, sino también para el país, con la intención de adaptar un eje vial que fuera capaz de transportar una cantidad importante de cargas (productos y mercancías) desde el puerto de Manta hacia diversas partes del país de manera más eficaz.

Figura N° 4.

Acceso vial de Manta - Colisa



Fuente: Municipio de Manta

Terminal de Pasajeros de Cruceros en Manta

AGUNSA (2018) manifiesta que en 2018 se inaugura la nueva Terminal de Pasajeros de Cruceros en Manta, que a su vez funcionará como un Centro de Convenciones y un área que mejorará la imagen de la ciudad como resultado de la Alianza Público Privada (APP) en Ecuador.

APM (2018) destaca La nueva terminal es un elemento de suma importancia para el desarrollo de la ciudad ya que pretende otorgar un mejor servicio a los pasajeros, avivando y fortaleciendo el turismo y la economía de la zona. Esta obra cuenta con un área total de 7.064 m², de los cuales 1.317,20 m² constituyen la edificación y 5.746,80 m² fueron destinados a áreas verdes y parqueos.

Rehabilitación vía Manta- Colisa

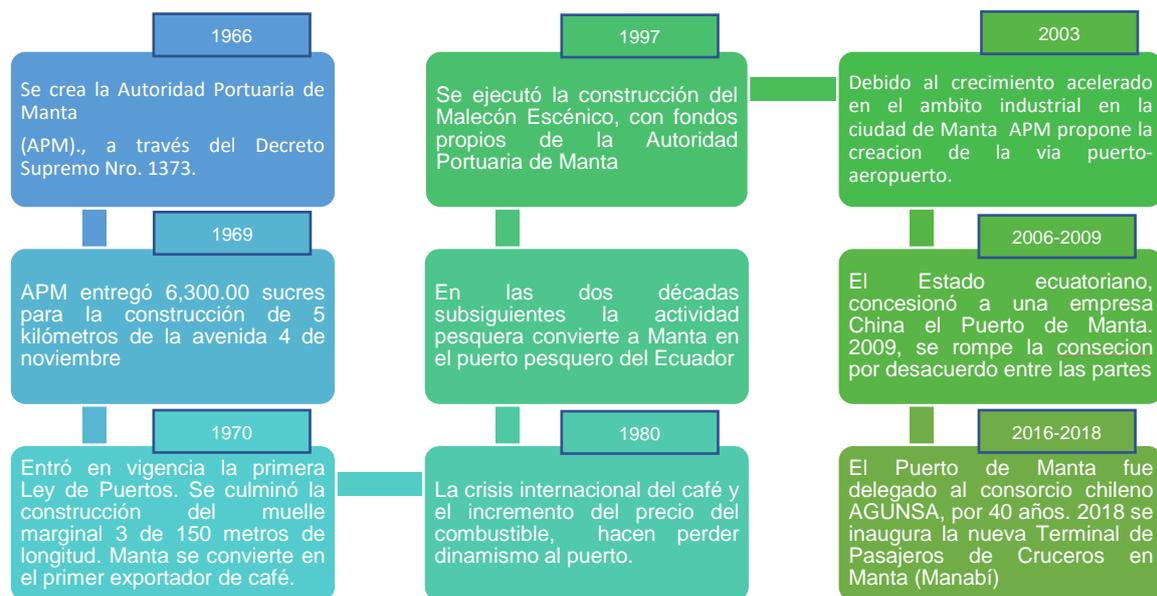
El 31 de marzo de 2022, se suscribe un convenio entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE) y el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Municipal de la ciudad de Manta ante la necesidad de la rehabilitación y mantenimiento de 21 kilómetros de la vía Manta- Colisa requiriendo una inversión de USD 4 millones. (MTOPE, 2022).

El abandono de esta vía ha causado un creciente número de accidentes de tránsito que han enlutado a diversas familias manabitas; por otro lado, tenemos la necesidad de optimizar las condiciones de infraestructura vial en esta zona de la ciudad.

Como lo señala Romero (2014), es indudable que, en muchos casos, el Puerto de Manta ha sido un generador de crecimiento económico, el impacto a nivel provincial es significativo y visible generando plazas de trabajo directo e indirecto, además de ofrecer servicios portuarios para las industrias instaladas en la provincia de Manabí, especialmente, la industria pesquera. No obstante, desde la perspectiva de la referida autora Romero (2014) se precisa de una relación mucho más armónica en los que se ponga de manifiesto la firme decisión de promover el desarrollo de la ciudad mediante la promoción, inversión y ejecución de proyectos orientados a la sustentabilidad, donde se vislumbre el progreso y la calidad de vida de todos sus habitantes, con fuertes raíces ancladas en su principal motor que es su puerto.

Figura N°5.

Relación Puerto- ciudad Puerto-Ciudad, Manta, Ecuador Desde los 60 Años Hasta la Actualidad

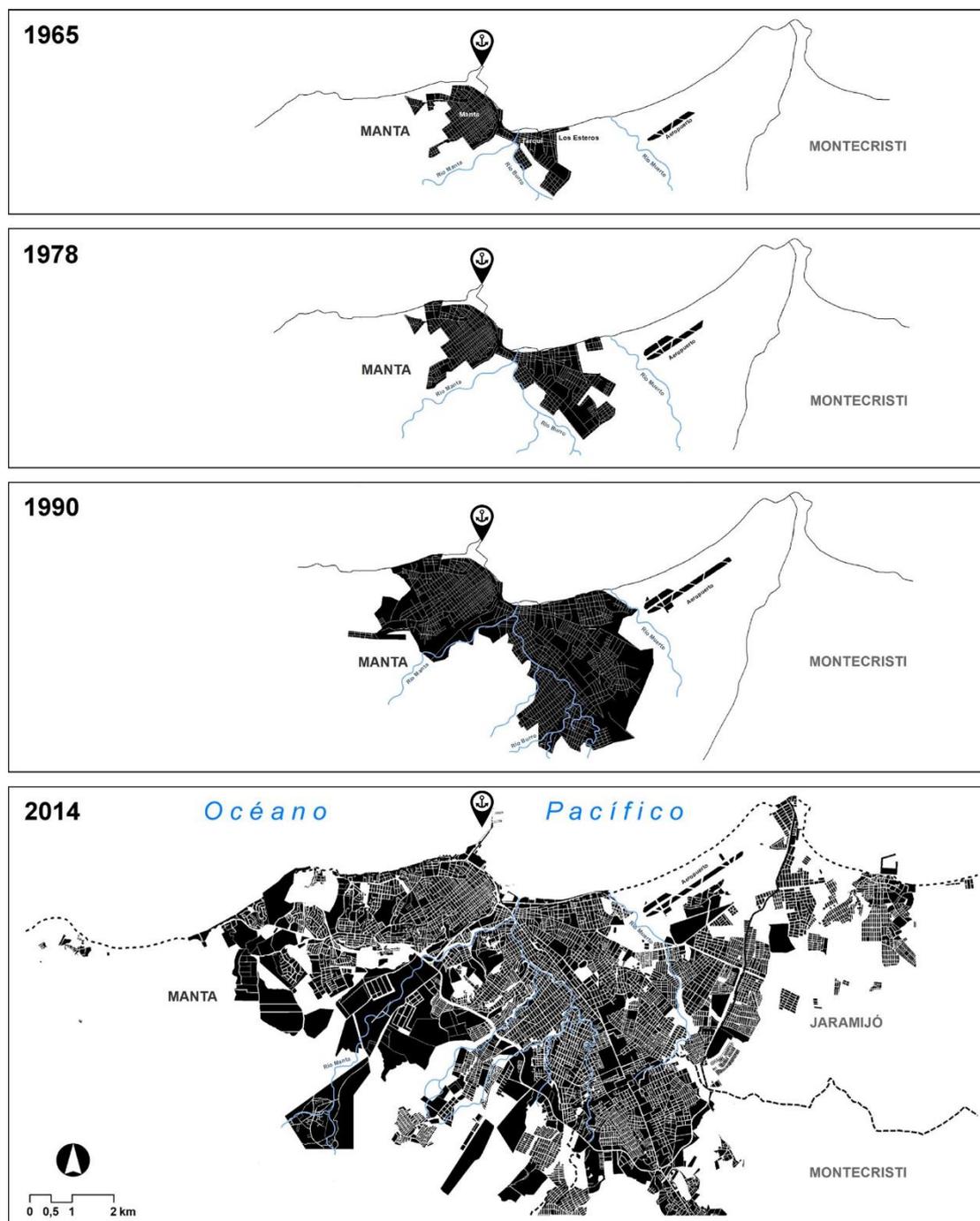


Fuente: Elaboración propia a partir de las fuentes documentales consultadas

En cuanto al desarrollo urbano Pico (2019) establece que en el escenario descrito se puede decir que predominaron las iniciativas individuales que acabaron pautando el crecimiento y la forma del trazado urbano de la ciudad, donde se observa que es a partir de 1968 cuando se asigna infraestructura al puerto, que la extensión de la ciudad de Manta se incrementa de forma paulatina segregándose horizontalmente en función del trazado rectangular del centro, duplicando el tamaño de la mancha urbana por cada década, notablemente en dirección sur-oriente y que tenía como principal eje viario la conexión del puerto con el eje vial Manta-Montecristi, que se constituía en esos momentos como la única vía de primer orden de la ciudad y de la cual se derivaron de cierto modo las ramificaciones que caracterizan a la vialidad porteña.

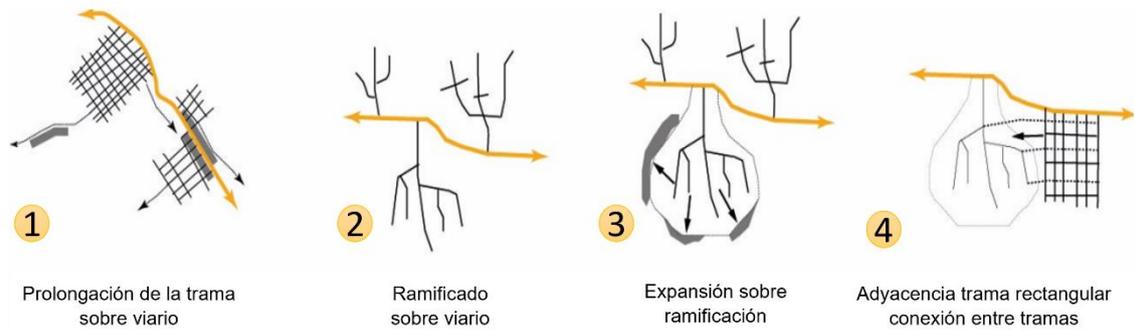
Figura N° 6.

Superficie ocupada por la ciudad en 1965, 1978, 1990 y 2014



Fuente: Crecimiento y estructura de Manta (Ecuador). Modificada de Jaramillo & Garcia (2022).

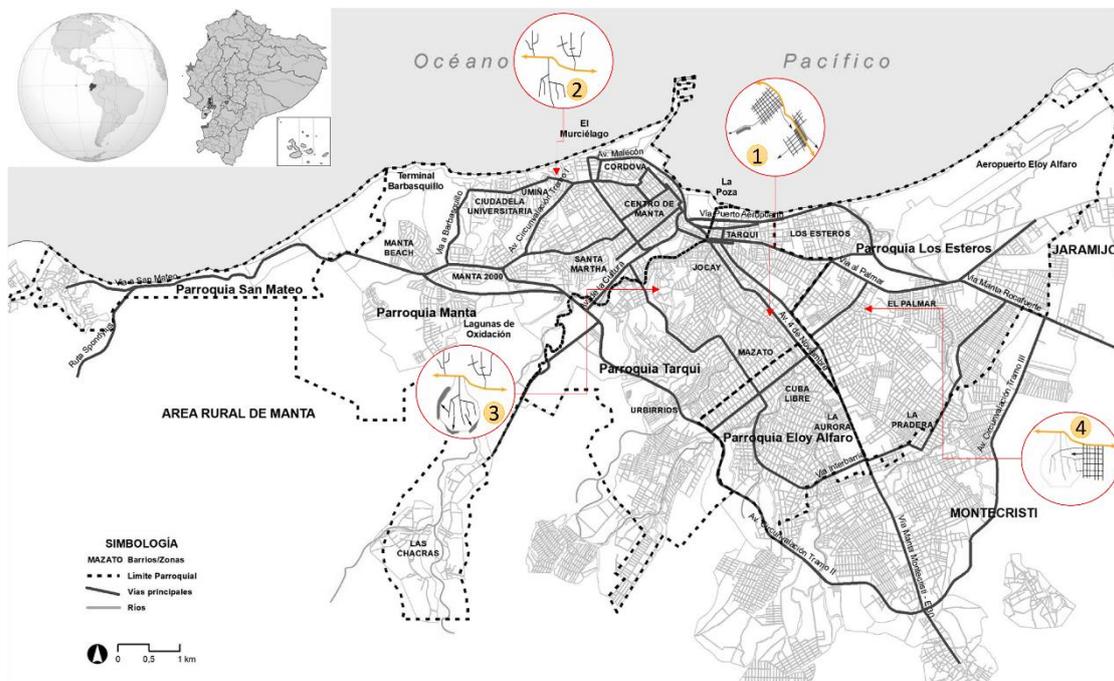
El mismo autor Pico (2019) indica que ha sido evidenciable el modo con el que creció la ciudad en medida que fue agotando el suelo del casco central y aunque los barrios aparecieran progresivamente como piezas independientes en varios sectores aledaños a las áreas consolidadas de la geografía local, acaban conectándose de



Fuente: Pico Alonso (2019).

Figura N° 9.

Mapa sobre los patrones bases de conformación del trazado urbano de la ciudad de Manta



Fuente: Crecimiento y estructura de Manta (Ecuador). Modificada de Jaramillo & Garcia (2022).

Discusión final

Según Pacheco y Pacheco (2015) el dinamismo que ha imperado en Manta y que es el responsable del surgimiento de nuevas áreas de ocupación urbana en esta ciudad, se ha visto reforzado por la construcción del puerto y por lo tanto para actividades inherentes a este.

Es indudable la incidencia a nivel provincial de la evolución que en los últimos años ha tenido el puerto de Manta, considerado el primer motor económico de crecimiento y desarrollo de esta importante localidad para el país ecuatoriano, siendo significativo el aporte en la generación de plazas de trabajo directo e indirecto, además de los servicios portuarios que brinda a las industrias instaladas en la provincia, especialmente, para la industria pesquera.

El análisis de la relación puerto-ciudad y su influencia e impacto en el crecimiento urbano, ayuda a entender cómo se desarrolló la ciudad, donde se identifica un proceso con patrones en la construcción de la trama urbana, que produjo resultados relativamente uniformes, atribuyéndole una cualidad de racionalidad y eficiencia a la distribución sobre el terreno. Es por la presencia misma de los ejes viales, por lo que se prolonga la trama en dos direcciones diferentes, hacia el este y sureste, la mancha urbana se acerca al aeropuerto Eloy Alfaro y se concentra en localidades vecinas como Jaramijó y Montecristi creando interrelación de sus actividades, y como al Suroriente, definiendo de esta forma a los ejes viales como los elementos que estructuran el crecimiento que caracterizan a una ciudad.

No obstante, con relación a lo precedente la ciudad de Manta tiene por delante superar los retos que supone un desarrollo armonioso y sustentable para lograr un verdadero proceso de expansión y transformación de su dinámica urbana anclada en su principal motor que es su puerto.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguas, S., & Cevallos, K. (2012). Modelo De Desarrollo y Aplicación del Cuadro de Mando Integral en Operadoras Portuarias, Caso Puerto de Manta. *Universidad Central Del Ecuador. Trabajo de Titulación*. <https://core.ac.uk/download/pdf/71898195.pdf>, pp.169.
- AGUNSA. (2018). Ceremonia de Inauguración Terminal de Cruceros en Manta - Ecuador. <https://agunsa.com/ceremonia-inauguracion-terminal-cruceros-manta-ecuador/>.
- Alava, H., & Garcia, M. (2018). Análisis de la concesión de Hutchison Port Holding. <https://repositorio.ulead.edu.ec/bitstream/123456789/1508/1/ULEAM-COM-0035.pdf>.
- APM. (2018). *Autoridad Portuaria de Manta*. Manta inaugura la primer Terminal de Pasajeros de Cruceros del país.: <https://www.puertodemanta.gob.ec/manta-inaugura-la-primer-terminal-de-pasajeros-de-cruceros-del-pais/>
- APM. (2018). *PROYECTO DE INVERSIÓN: RECONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN DEL TERMINAL PESQUERO Y CABOTAJE DE LA CIUDAD DE MANTA, UBICADO EN EL CANTON*.
- APM. (2022). Autoridad Portuaria de Manta, cumple 52 años de creación. *Gobierno del Encuentro/ Autoridad Portuaria de Manta (APM)*.<https://www.puertodemanta.gob.ec/autoridad-portuaria-de-manta-cumple-52-anos-de-creacion/>.
- Boix Perea, M. (2017). Análisis Teórico y Práctico del Concepto Puerto-Ciudad. *Universidad Pontificia COMILLAS. Madrid. España. Icade Business School. Trabajo de Fin de Máster*, pp.115.
- eluniverso.com. (14 de JUNIO de 2004). Vía Puerto-Aeropuerto de Manta gana espacio al mar. *EL UNIVERSO. EL UNIVERSO*: <https://www.eluniverso.com/2004/06/12/0001/12/9CE4684CC17D4E0AA47FA7EAE00417FA.html/>
- Eraso, M. (2009). Puerto y Territorio: análisis de lo global y debate de lo local. *REMS-Revista de Estudios Marítimos y Sociales. Año 2 - Nº 2*. https://estudiosmaritimosociales.org/wp-content/uploads/2016/05/rem-s-nc2ba-2-28x21-18-11-09_p125-134-2.pdf, pp.125-134.
- Gilson, G. (1996). *La economía ecuatoriana de la Gran Recesión a la Crisis Bananera*". Quito: Nueva Historia del Ecuador Corporación Editora Nacional.
- González González, R. (2018). Sector Portuario en el Ecuador. *Superintendencia de Control del Poder del Mercado*. <http://www.sela.org/media/3211917/sector-portuario-en-el-ecuador.pdf>, pp.1-17.
- Grindlay, A. (2008). Ciudades y Puertos . *Ciudades (11). Universidad de Granada (España)*. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2738192.pdf>, pp. 53-80 .
- INEC. (s.f.). CARTOGRAFIA HISTORICA: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/cartografia-historica/>
- Jaramillo, J., & Garcia, J. (19 de mayo de 2022). *Crecimiento y estructura de Manta (Ecuador): lógicas y contradicciones del proceso de desarrollo urbano en las últimas décadas (1965-2014)*.
- Macías, M., González, N., & Soler, F. (2016). Estrategia de planificación del puerto de aguas profundas de la ciudad de Manta: inclusión de metodología DaDED (dafo-delphi-estadística

- descriptiva). *Revista Transporte y Territorio*, núm. 14. E-ISSN: 1852-7175. Universidad de Buenos Aires, Argentina. <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307004.pdf>, pp. 39-60.
- Mella, C. (16 de diciembre de 2020). *PRIMICIAS.EC. ECONOMIA*: <https://www.primicias.ec/noticias/economia/empezaron-obras-parche-via-mas-cara-pais/>
- MTOP. (31 de Marzo de 2022). *Ministerio de Transporte y Obras Públicas*. Obras Públicas: <https://www.obraspublicas.gob.ec/mtop-suscribe-convenio-por-usd-4-millones-para-la-rehabilitacion-y-mantenimiento-de-la-via-manta-colisa/>
- Novillo, S. (2014). Evolución de la Infraestructura Portuario del Ecuador. *Valor Agregado. Artículo 3*. <https://docplayer.es/68811883-Evolucion-de-la-infraestructura-portuaria-del-ecuador.html>, pp. 51-68.
- Osejos, A., Lucas, Y., & Villegas, A. (2022). La Concesión del Puerto Marítimo de Manta y su Incidencia en el Comercio Exterior (TPM). *Revista Dominio de las Ciencias. Vol. 8, Núm. 1*. DOI: <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v8i41.2556>. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8383372.pdf>, 2022, pp. 18-38.
- Otero, C. D. (2015). *Desarrollo del Puerto de Manta*. Eskeletra.
- Pachecho, A., & Pachecho, H. (2015). Estudio de la dinámica espacial del eje Manta– Montecristi. *La Técnica*.
- Pico Alonso, K. (2019). *UNA MIRADA A UNA CIUDAD SIN PLANIFICACIÓN. Patrones en la forma de los barrios informales en la ciudad de Manta, Ecuador*. Barcelona/Santiago de Chile: Seminario Internacional de investigación en urbanismo.
- Ricardo, S., Jaimurzina, A., & Wilmsmeier, G. (2015). *Trasporte marito y*. https://www.researchgate.net/publication/289345240_Transporte_maritimo_y_puertos_de_safios_y_oportunidades_en_busca_de_un_desarrollo_sostenible_en_America_Latina_y_el_Caribe.
- Rúa, C. (2006). Los Puertos en el Transporte Marítimo. *Universidad Politécnica de Cataluña*. <http://upcommons.upc.edu/e-prints/bistream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf>.
- Ruiz, T. (2016). *SISTEMA PORTUARIO ECUATORIANO*. <tp://www.sela.org/media/2303887/15-sistema-portuario-ecuadoriano.pdf>.
- Sánchez Ramos, J. (2015). Reseña histórica de la Autoridad Portuaria de Manta 2015. 49 aniversario. *Sesión solemne del cuadragésimo noveno aniversario de la Autoridad Portuaria de Manta*. https://www.academia.edu/18858680/Autoridad_Portuaria_de_Manta_49_a%C3%B1os.
- Silva Romero, M. (2014). La Concesión del Puerto de Manta en el Desarrollo Económico y Social del País . *Universidad de Especialidades Espíritu Santo.Samborondón, Ecuador. Trabajo de Titulación*. <http://repositorio.uees.edu.ec/bitstream/123456789/690/1/TESINA%20-%20PUERTO%20DE%20MANTA%20-%20MARIA%20A.%20SILVA%20PDF.pdf>, pp.132.
- Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (2012). Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuatico 2012. *Ministerio de Transporte y Obras Públicas*: http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/SPTMF_Boletin_Estadistico2011.pdf.
- Tobar Vega, H. (6 de Agosto de 1991). *El Telegrafo* .

Zavala, R. (8 de Octubre de 2020). *Datos del aeropuerto de Manta entre 1950 y el 2011*. lodijeron.wordpress.com: <https://lodijeron.wordpress.com/2020/10/08/datos-del-aeropuerto-de-manta-entre-1950-y-el-2011/#:~:text=Seg%C3%BAn%20dijo%20el%20aeropuerto%20de,hacia%20toda%20Am%C3%A9rica%20del%20Sur>.