



**UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO DE MANABÍ”
FACULTAD DE ARQUITECTURA**

INFORME FINAL DE TRABAJO DE TITULACIÓN

PREVIO A LA OBTENCION DEL TITULO DE:

ARQUITECTA

TEMA:

**“ANÁLISIS CRÍTICO DE LA DISPERSIÓN DE LA CIUDAD DE
MANTA COMO EFECTO DEL PROCESO DE URBANIZACIÓN.”**

AUTOR(A):

HOLGUÍN BERMELLO AMARILIS CRISTINA

DIRECTOR:

ARQ. JUAN SOLANO MACHUCA

MANTA – MANABI – ECUADOR

2017

2. CERTIFICACION DEL TUTOR

Quien suscribe, Arq Juan Solano Machuca, a través el presente y en calidad de tutor de trabajo de titulación designado por el consejo de facultad de arquitectura de la “Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí” para dirigir el desarrollo del proyecto elaborado por la Srta. Cristina Amarilis Holguín Bermello.

CERTIFICO: Que la Srta. Cristina Amarilis Holguín Bermello portador cedula de ciudadanía # 131143683-4 ha elaborado bajo mi tutoría el informe final correspondiente a su trabajo de titulación denominado “**ANÁLISIS CRÍTICO DE LA DISPERSIÓN DE LA CIUDAD DE MANTA COMO EFECTO DEL PROCESO DE URBANIZACIÓN.**” previo a obtener el título de Arquitecta, 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, 24 de octubre del 2017.

Arq. Juan Solano

DIRECTOR TRABAJO DE TITULACION

3. DECLARACION DE AUTORIA

Yo, CRISTINA AMARILIS HOLGUÍN BERMELLO, portador de cédula de identidad #131143683-4 egresada de la facultad de arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí

DECLARO que: Este trabajo de titulación es original, de mi autoría, certificando que se ha cumplido con todas las recomendaciones realizadas por los expertos del tema

Egresada

CRISTINA HOLGUIN BERMELLO

C.I. # 131143683-4

4. CERTIFICACION DE APROBACION DEL TRABAJO DE TITULACION

En referencia al trabajo de Titulación “ANÁLISIS CRÍTICO DE LA DISPERSIÓN DE LA CIUDAD DE MANTA COMO EFECTO DEL PROCESO DE URBANIZACIÓN”, desarrollado por la estudiante egresada HOLGUIN BERMELLO AMARILIS CRISTINA, se cumple en informar, que una vez revisado por los miembros del tribunal de tesis el documento presentado, se ha comprobado el cumplimiento de los objetivos del mismo, del cual se han realizado sugerencias para una mejor presentación.

Una vez que estas observaciones han sido cumplidas, por la egresada HOLGUIN BERMELLO AMARILIS CRISTINA, se aprueba el trabajo de fin de carrera antes mencionado para conforme con el reglamento de graduación para obtener el título de ARQUITECTA.

Arq. Hector Cedeño Zambrano
Miembro del Tribunal

Arq. Fernando Ostaiza Lucas
Miembro del Tribunal

Ing. Julio Castro Moreira
Miembro del Tribunal

5. DEDICATORIA

A Dios por darme las fuerzas necesarias para culminar este proceso importante en mi vida.

A mi familia por ser mi mentor diario, mi fortaleza e impulso en este proceso, de manera especial a mi padre quien siempre me aconsejó, apoyó, direccionó en cada paso y nunca dejó de confiar en mí.

A mi hijo por ser parte de motivación y lucha diaria en este proceso universitario y en mi vida.

6. AGRADECIMIENTO

Agradecida eternamente con Dios, todas mis victorias se las debo a él, sin su guía y apoyo nada hubiera sido posible.

Agradecimientos totales a mi familia quienes apoyaron cada paso, cada semestre y cada mala noche de la carrera, y a mi hijo de manera especial por cada sonrisa en momentos de preocupación, por esperarme el tiempo que sea necesario hasta poder culminar mis estudios y siempre recibirme con el mismo amor y cariño.

Agradecida con mi Tutor Arq. Juan Solano Machuca por su paciencia, motivación, orientación y guía en este proceso de culminación de carrera, que sin sus conocimientos impartidos no lo hubiera logrado. Muy agradecida con la facultad, con cada profesor que compartió sus conocimientos y formaron una profesional integral; a mis compañeros quienes siempre me apoyaron y me brindaron la mano.

7. INDICE

2. CERTIFICACION DEL TUTOR	II
3. DECLARACION DE AUTORIA	III
4. CERTIFICACION DE APROBACION DEL TRABAJO DE TITULACION	IV
5. DEDICATORIA	V
6. AGRADECIMIENTO	VI
7. INDICE	VII
8. RESUMEN	XIII
9. INTRODUCCIÓN	XIV
10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	XV
10.1. Marco Contextual	XV
10.1.1. Situación Actual de la Problemática	XVII
10.2. Justificación	XVII
10.2.1. Justificación Social	XVII
10.2.2. Justificación Urbano – Arquitectónica	XVIII
10.2.3. Justificación Ambiental	XVIII
10.2.4. Justificación Académica	XIX
10.3. Formulación del Problema	XIX
10.3.1. Definición del Problema	XIX
10.3.2. Problema central y Subproblemas	XXI
10.3.3. Formulación de la pregunta clave	XXI
10.4. Definición del objeto de estudio	XXI
10.4.1. Delimitación sustantiva del tema	XXI
10.4.2. Delimitación espacial	XXII
10.4.3. Delimitación temporal	XXII
10.5. Campo de Acción de la Investigación	XXII
10.6. Objetivos	XXII
10.6.1. Objetivo General	XXII
10.6.2. Objetivos específicos	XXIII
10.7. Identificación de variables	XXIII
10.7.1. Variable Independiente (Causa):	XXIII
10.7.2. Variable dependiente (Efecto):	XXIII
10.8. Operacionalización de las variab	XXIII
10.9. Formulación de idea a defender	XXV
10.10. Tareas científicas desarrolladas	XXV

10.10.1.	Elaboración del marco teórico referencial inherente al tema _____	XXV
10.10.2.	Sistematización teórica pertinente y actualizada sobre el tema _____	XXV
10.10.3.	Elaboración del diagnóstico y pronóstico de la situación problemática _____	XXVI
10.11.	Diseño de la investigación _____	XXVI
10.11.1.	Fases del estudio, Métodos teóricos y empíricos y técnicas e instrumentos utilizados	XXVI
10.11.1.1.	Metodología: _____	XXVI
10.11.1.2.	Métodos _____	XXVII
10.11.1.3.	Tipos de investigación _____	XXVII
10.11.1.4.	Técnicas de investigación _____	XXVIII
10.11.2.	Población y muestra _____	XXVIII
10.11.3.	Resultados esperados _____	XXX
10.11.3.1.	Fundamentación Teórica de la Investigación _____	XXX
10.11.3.3.	Lineamiento Centrales _____	XXX
10.11.4.	Novedad o innovación de la investigación _____	XXX
11.	CAPITULO 1.- Marco referencial de la investigación _____	1
11.1.	Marco Antropológico histórico _____	1
11.2.	Marco Conceptual _____	9
11.2.1.	Cronología _____	9
11.2.2.	Antropología _____	9
11.2.3.	Identidad _____	10
11.2.4.	Ciudad _____	10
11.2.5.	Ordenamiento territorial _____	10
11.2.6.	Área de expansión urbana _____	11
11.2.7.	Integración urbana _____	11
11.2.8.	Crecimiento urbano _____	11
11.2.9.	Área urbana _____	12
11.2.10.	Forma o morfología urbana _____	12
11.2.11.	Estructura vial _____	12
11.2.12.	Traza (o trazado) urbana(o) _____	12
11.2.12.1.	Barrios _____	13
11.3.	Marco Teórico _____	14
11.3.1.	Proceso de Urbanización _____	14
11.3.1.1.	El fenómeno urbano: delimitaciones conceptuales y realidades históricas _____	14
4.3.1.2.	La aceleración del crecimiento urbano en las sociedades “subdesarrolladas” del sistema capitalista.	17
4.3.1.3.	Urbanización y sociedad urbana de hoy _____	19
4.3.1.4.	La urbanización dependiente _____	21
4.3.1.5.	Los generadores de diversidad _____	24
4.3.1.6.	Necesidad de la combinación de usos primarios _____	26
4.3.1.7.	Necesidad de manzanas pequeñas _____	28
4.3.1.8.	Modernización y reforma interior de poblaciones _____	29
4.3.1.9.	Principios del nuevo urbanismo _____	30
11.4.	Marco Jurídico y/o normativo _____	32
11.4.1.	Plan Nacional del Buen Vivir _____	33
11.4.2.	Cootad _____	35

11.4.3.	Lotus: Ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión del suelo _____	37
11.4.4.	Constitución de la República del Ecuador _____	38
11.5.	Modelo de repertorio realizado _____	38
11.5.1.	Análisis del crecimiento urbano de la ciudad de Manizales-Colombia _____	38
11.5.1.1.	Factores de crecimiento urbano _____	38
11.5.1.2.	Evolución de la trama y sus causas _____	39
11.5.1.3.	Resultados _____	43
11.5.1.4.	Conclusiones _____	44
12.	CAPITULO 2.- Diagnóstico de la investigación _____	45
12.1.	Información Básica _____	45
12.1.1.	ANTECEDENTES HISTÓRICOS _____	46
12.1.1.1.	Manta en la época aborígen _____	46
12.1.1.2.	Chorrera, la primera evidencia. (800 a 600 años a.C) _____	46
12.1.1.3.	La cultura Bahía en manta (400 a.C a 1.000 d.C) _____	47
12.1.1.4.	Época de contacto. (1526 – 1548) _____	53
12.1.1.5.	Época colonial (1535-1820) _____	55
12.1.1.6.	Época Republicana (1820-1920) _____	59
12.1.1.7.	Llegada del tren (1910) _____	65
12.1.1.8.	Principales productos y su rol en el despegue económico de Manta _____	66
12.1.1.9.	Cantonización de Manta _____	68
12.1.2.	ASPECTOS FÍSICOS _____	68
12.1.2.1.	Características generales físicas del Cantón Manta _____	68
12.1.2.1.1.	Límites territoriales del Cantón Manta _____	69
12.1.2.1.2.	Componente Biofísico del Cantón _____	70
3.1.2.1.1.	Suelo _____	70
3.1.2.1.4.	Relieve _____	71
12.1.2.1.3.	Amenazas y Riesgos del cantón Manta _____	72
12.1.2.2.	Características físicas específicas de la ciudad de manta _____	75
12.1.2.2.1.	Topografía y relieve. _____	75
12.1.2.2.2.	Hidrología _____	79
12.1.3.	ASPECTOS SOCIO-ECONÓMICOS _____	84
12.1.3.1.	Características socio-económicas _____	84
12.1.3.1.1.	Condiciones de vida _____	84
12.1.3.1.2.	Componentes demográficos _____	89
12.1.4.	USOS Y OCUPACIÓN DEL SUELO _____	96
12.1.4.1.	Introducción _____	96
12.1.4.2.	Análisis espacial de la Parroquia Manta _____	98
12.1.4.3.	Análisis espacial de la Parroquia Tarqui _____	102
12.1.4.4.	Análisis espacial de la Parroquia Los Esteros _____	105
12.1.4.5.	Análisis espacial de la Parroquia Eloy Alfaro _____	108
12.1.4.6.	Análisis espacial de la Parroquia San Mateo _____	110
12.1.5.	VIALIDAD Y MOVILIDAD _____	112
12.1.5.1.	Flujos y sentidos de las vías _____	112
12.1.6.	TRANSPORTE PÚBLICO _____	116
12.1.7.	TRAMA Y MORFOLOGÍA URBANA _____	118
12.1.7.1.	Evolución y análisis de la trama urbana de Manta _____	118

13. CONCLUSIONES	131
14. RECOMENDACIONES	133
15. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	134
16. ANEXOS	136
PLANOS	153

Fotografía 1: En la esquina la primera casa-hotel de Manta (Actual Banco del Austro).	3
Fotografía 2:: Antigua Casa Aduana	4
Fotografía 3: Casa Tagua Alemana	4
Fotografía 4: Fábrica INALCA – Tarqui y La Ensenadita	6
Fotografía 5: Sector del terminal terrestre- Deterioro del paisaje y ocupación del espacio público.	136
Fotografía 6: Embotellamiento en el sector del actual terminal terrestre.	136
Fotografía 7: Avenida 2 – Nodos urbanos	137
Fotografía 8: Actual Calle 13	137
Fotografía 9: Comercio de la Calle 12.	138
Fotografía 10: Avenida 24	138
Fotografía 11: Calle 23 o sector del Mall del Pacífico	139
Fotografía 12: Sector Tarqui - Antiguo pulmón comercial de la parroquia Tarqui.	139
Fotografía 13: Industrias al borde costero – Parroquia Tarqui.	140
Fotografía 14: Sector Los Esteros - Avenida 103	140
Fotografía 15: Sector Los esteros- Industrias al borde costero.	141
Fotografía 16: Industrias – Parroquia Eloy Alfaro.	141
Fotografía 17- Calle América- Actual Avenida 3	142
Fotografía 18 - Avenida Colón- Actual Avenida 2 - 1890	142
Fotografía 19 - Cauce del Río Manta, con un puente peatonal que dirige desde Parroquia Manta hasta Fábrica CIMA Y LA SIRENA (Actual Bahía) 1925	143
Fotografía 20 - Vista aérea desde donde se observa la Fábrica INALCA	143
Fotografía 21 - Estación de Ferrocarril en Manta 1912.	144
Fotografía 22 - Muelle de 50 metros en 1935 y al costado derecho parte de la Casa de Aduana.	144
Fotografía 23 - Antiguo mercado central (Actual plaza cívica)	145
Fotografía 24 - Municipio 1950	145
Fotografía 25 - Casa de Aduana con Reloj Público y Casa Azua o actual Cancebí	146
Fotografía 26 - Vista aérea de la división Manta – Tarqui - 1925	146
Fotografía 27 - Población sobre el antiguo cauce del Río Manta- Primer Hotel de Manta	147
Fotografía 28 - Manta estructurada como ciudad.	147
Fotografía 29 - Fotografía hacia el perfil costanero desde Los Esteros.	148
Fotografía 30 - Vista aérea urbana de Manta después de 1980.	148
Fotografía 31 - Vista aérea de Manta en 1990	149
Fotografía 32 - Vista aérea de Manta en 2005	149
Fotografía 33 - Vista aérea de Manta en 2017	150
Fotografía 34 – Entrevista con el Historiador Lic. Joselías Sánchez.	150
Fotografía 35 - Entrevista con el Historiador Lic. Joselías Sánchez.	151
Fotografía 36 – Plano del año 1988.	151
Fotografía 37 – Plano del año 1992.	152

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Operacionalización de variables.....	XXIV
Tabla 2: Padrón de los Indios de Manta en la Colonia.....	59
Tabla 3: Padrón de productos de exportación en Manta XIX.	67
Tabla 4: Análisis ambiental de los Ríos y Borde costero de Manta.	81

Tabla 5: Imagen de las principales actividades económicas y productivas	85
Tabla 6: Porcentaje de ocupación laboral por géneros.	87
Tabla 7: Operadores de transporte público y asignación de rutas	117

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Ubicación de la ciudad de Manta.....	XXIX
Ilustración 2: Se observa la decadencia de largos bloques en relación a la fluidez de uso que una calle extra es capaz de producir.....	28
Ilustración 3: Período de crecimiento 1924 a 1935.	40
Ilustración 4: Período de crecimiento 1966 a 1979.	41
Ilustración 5: Período de crecimiento 1980 a 1999.	41
Ilustración 6: Período de crecimiento 1999 a 2003.	42
Ilustración 7: Vías en 1885 y en 2003.	43
Ilustración 8: Mapa de Emilio Estrada donde se identifican los sitios excavados por él en la década de 1950.	47
Ilustración 9: Planos de las plataformas de la cultura Bahía encontradas por Jacinto Jijón y Caamaño en Manta.....	49
Ilustración 10: Pinturas del Museo que intentan aproximarse a lo que debió ser la vida cotidiana en el período prehispánico	50
Ilustración 11: Pinturas del Museo que intentan aproximarse a lo que debió ser la vida cotidiana en el período prehispánico	51
Ilustración 12: Pinturas del Museo cuando los aborígenes huyen de sus tierras.	53
Ilustración 13: La encomienda, sistema de abuso contra los indígenas	56
Ilustración 14: Mapa de la Época Colonial que ubica a Manta junto a la Costa.	57
Ilustración 15: pequeñas lanchas cerca de la playa dejando mercancía, se aprecia la fuerza del hombre para trasladar la mercadería.....	61
Ilustración 16: Casa Aduana Antigua- Ubicada en la Av. América (Actual Avenida 2-Fybeca)	62
Ilustración 17: Estación del tren en Tarqui-1924.....	65
Ilustración 18: Ubicación de Manta	68
Ilustración 19: Límites territoriales de Manta.	69
Ilustración 20: Usos de suelo Manta.....	70
Ilustración 21: Cuencas hidrográficas de Manta.....	71
Ilustración 22: Relieves básicos del cantón Manta.	72
Ilustración 23: Mapa de riesgos por inundaciones.	73
Ilustración 24: Amenazas sísmicas Ecuador.....	74
Ilustración 25: Zonas potencialmente expuesta a sequía.....	75
Ilustración 26: Cortes de Manta – topografía irregular.	77
Ilustración 27: Imagen 3D en simulación de relieves topográficos de Manta.	78
Ilustración 28: Manta intervenido por tres ríos Manta, Burro y Muerto	79
Ilustración 29: Mapa por afectación de tsunami.	83
Ilustración 30: Principales actividades económicas y productivas ubicadas en el espacio territorial Manta.	85
Ilustración 31: Imagen de mapa de densidad poblacional por sectores en la ciudad de Manta.....	90
Ilustración 32: Imagen de mapa de densidad poblacional y trayectoria de transporte público en la ciudad de Manta.....	92
Ilustración 33: Imagen de mapa de densidad poblacional muy baja de la ciudad de Manta.	94
Ilustración 34: Imagen de mapa de densidad poblacional baja de la ciudad de Manta.	94

Ilustración 35: Imagen de usos de suelo de la Parroquia Manta	98
Ilustración 36: Imagen de usos de suelo de la Parroquia Tarqui.	102
Ilustración 37: Imagen de usos de suelo de la Parroquia Los Esteros.	105
Ilustración 38: Imagen de usos de suelo de la Parroquia Los Esteros con barrios mejor conformados. .	106
Ilustración 39: Imagen de usos de suelo de la Parroquia Los Esteros.	108
Ilustración 40: Imagen de usos de suelo de la Parroquia Los Esteros.	110
Ilustración 42: Imagen de mapa de puntos de conflicto.....	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 41: Imagen de flujos y sentidos de vías principales de Manta	114
Ilustración 43: Imagen de cronología de Manta. Período 1830-1910	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 44: Imagen de cronología de Manta. Período 1910-1950	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 45: Tipología de Manzanas.	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 46: Tipología de Manzanas- Tarqui.	123
Ilustración 47: Tipología de Manzanas- Manta.....	123
Ilustración 48: Imagen de cronología de Manta. Período 1950-1980. Y estudio de la morfología de la trama.	124
Ilustración 49: Antiguo Cauce del Río Manta.....	125
Ilustración 50: Imagen de cronología de Manta. Período 1980-2005.	127
Ilustración 51: Imagen de cronología de Manta. Período 2005-2017.	128

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Imagen de las principales actividades económicas y productivas	¡Error! Marcador no definido.
Gráfico 2: Imagen de las principales actividades económicas y productivas	¡Error! Marcador no definido.
Gráfico 5: Proyección de la población del Cantón Manta 2010- 2020	95

INDICE DE PLANOS

Plano 1: Plano topográfico de la ciudad de Manta.
Plano 2: Plano topográfico con cortes transversales y longitudinales .
Plano 3: Elevaciones en perfiles referente a cortes transversales del plano de Manta.
Plano 4: Elevaciones en perfiles referente a cortes longitudinales del plano de Manta.
Pano 5: Mapa de inundación por período de lluvia en Manta.
Plano 6: Mapa de densidad poblacional.
Plano 7: Plano del flujo de transporte público en relación a las densidades altas .
Plano 8: Plano de uso de suelo de la Parroquia Manta.
Plano 9: Plano de uso de suelo de la Parroquia Tarqui.
Plano 10: Plano de uso de suelo de la Parroquia Los Esteros.
Pano 11: Plano de uso de suelo de la Parroquia Eloy Alfaro.
Plano 12: Plano de uso de suelo de la Parroquia San Mateo.
Plano 13: Plano del flujo de transporte público.
Plano 14: Planos cronológicos de Manta período 1830-1910 y del período 1910-1950.
Plno 15: Planos cronológicos de Manta período 1950-1980 y del período 1980-2005.
Plano 16: Plano cronológico de Manta período 2005-2017.
Plano 17: Plano cronológico general de Manta

8. RESUMEN

La presente investigación, es un trabajo analítico que inicia en el marco teórico donde se aborda las principales características del estudio de la estructura urbana de las ciudades a través del tiempo, los cambios en la infraestructura física, la incidencia de la topografía, la organización de las ciudades, los tipos de uso y ocupación del suelo, etc., que son producto de la constante intervención de diversos actores sociales.

Posteriormente se demarca el área de estudio, con el objetivo de comprender mejor el proceso de expansión urbana de Manta, donde se han abordado diversas dinámicas de crecimiento y la posible evolución en la gestión de estrategias y lineamientos adecuados para un modelo de actuación al acelerado proceso expansivo y disperso de la ciudad.

Consecutivamente se procede a realizar el respectivo diagnóstico para entender el fenómeno y sus patrones espaciales y temporales como el estudio de los usos de suelo, topografías, vialidad, movilidad transporte público, etc, como resultado el conjunto de la estructura urbana del área de estudio que ha generado una ocupación irregular del suelo, en esquemas desordenados, causando problemas de conectividad y deficiencia en su utilización dentro del contexto urbano.

Los resultados obtenidos se representan de manera gráfica, para un mejor entendimiento en el espacio territorial y donde finalmente los resultados cumplen con el objetivo del trabajo de tesis generando lineamientos, estrategias y recomendaciones para un futuro modelo de actuación en las zonas de expansión de la ciudad de Manta, enmarcado por un importante crecimiento de tipo horizontal en los últimos años.

9. INTRODUCCIÓN

La importancia de identificar los diferentes fenómenos que han causado la dispersión espontánea sobre un territorio, se relaciona directamente con lograr casi de forma efectiva la reducción de las deficiencias de infraestructura, servicios de mejor calidad, mayor porcentaje espacios públicos y áreas verdes y mejorar las relaciones comunitarias observadas en la realidad.

El presente estudio consistió en la realización de un amplio análisis crítico acerca de los diferentes aspectos que inciden negativamente en el crecimiento desordenado de una ciudad y sin previa planificación, tomando como referencia el desarrollo de la ciudad de Manta desde su nacimiento y cuyo objeto de estudio se orientó en analizar desde los antecedentes de implantación de esta ciudad hasta los asentamientos actuales y con ello su morfología en el trazado urbano y demás parámetros hasta llegar a la diversificación en la configuración actual.

Para el estudio se bosquejó la cronología de la ciudad, puntualizando los eventos más influyentes que contribuyeron a este crecimiento y diversidad de los usos de suelo, también un inventario de equipamientos en la ciudad, lo mismo que permitió conocer el actual estado y una base teórica que posee información pertinente que oriente la determinación de acciones y estrategias que busquen reducir los impactos negativos del fenómeno urbanizador no planificado.

finalmente, se recopilaron bases teóricas e investigación relacionada con el objeto de estudio, cuyo procedimiento brindó el conocimiento necesario para el análisis crítico de la realidad observada, y donde las conclusiones y recomendaciones apuntan a realizar nuevas investigaciones y a la vez sirvan de línea base para desarrollar estrategias que anticipen los efectos negativos observados en esta realidad.

10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

10.1. Marco Contextual

Manta denominada ciudad puerto pesquero comercial y turístico, ubicándose como uno de los cantones de la provincia de Manabí con mayor desarrollo y crecimiento poblacional en la última década con una tasa de 1,80% y una población de 226.477 habitantes según datos del INEC al año 2010.

Desde su estructuración colonial la ciudad se conformó por la predominancia de dos ejes principales sobre un espacio intersticial, actuando como centros articuladores de las actividades económicas, que en efecto gracias a la destreza de los pobladores se convirtió en una ciudad de importante progreso e identificada por su gran capacidad productiva, ingresando al nuevo tercer milenio con un desarrollo acelerado en todas sus actividades.

Por otra parte, goza de ventajas como el turismo, comercio, industrias, gastronomía y otros aportes que han sido importantes para su desarrollo urbano, económico y social, sin embargo, es preciso conocer el funcionamiento de la ciudad como un todo, para poder intervenir en su forma y su estructura física-espacial.

Hasta el presente según datos proyectados por el GADM – en el año 1978 la superficie del área urbana del cantón Manta correspondía a 4,95 km²; en 1990 a 14,66 km²; en 1977 a 38,91 km²; en 2002 a 54,51 km²; en 2007 a 65,17 km², y en el año 2014 a 306 km².

Si bien la superficie urbana de Manta actualmente no se encuentra consolidada en su totalidad, debido a que su desarrollo ha sido en algunos casos el resultado de la planificación y en otros la acción espontánea de diversos agentes, es posible que actualmente se desarrollen nuevas áreas urbanas en las periferias de la ciudad, siendo objeto de un permanente proceso urbanizador.

Sin embargo, la consolidación y crecimiento urbano de la ciudad hacia las periferias obedecen a intervenciones de promotores inmobiliarios y de particulares, involucrándose también la proyección de la vía de acceso perimetral a la ciudad que atraviesa tres cantones (Jaramijó, Montecristi y Manta), construida en el 1998 “vía Circunvalación”, manifestando otra forma de desarrollo urbano, basada en la dependencia del crecimiento urbanístico de la ciudad de las inversiones públicas en infraestructuras. Consecuentemente estos sectores se han desarrollado como piezas aisladas y autónomas, principalmente con un fenómeno que se está reiterando en un conjunto de ciudades latinoamericanas, que es el de las urbanizaciones cerradas con extensos cerramientos perimetrales, resultando actualmente este tipo de configuración espacial en la ciudad, descuidando en su totalidad la planificación conjunta e integral del espacio urbano en estas zonas donde las posibilidades de revertir este proceso disminuyen progresivamente.

Las consecuencias ante estas situaciones han sobrepasado el ámbito físico espacial para ampliarse hacia el ámbito económico social y ambiental, generando una ciudad diseminada que fomenta la segregación social, donde la brecha entre ricos y pobres se acentúa cada vez más.

La finalidad de esta investigación se proyecta a determinar los conflictos que causa esta desintegración en la ciudad y cuáles han sido los factores influyentes que dieron paso a este proceso acelerado de urbanización dispersa, esporádica, impulsada desde la iniciativa de particulares intereses que aparentemente ayudan al progreso urbano o en contraparte pensar en la urgencia de plantear lineamientos o parámetros bajo aspectos sostenibles en el tiempo y en el espacio que dicte el crecimiento y desarrollo de la ciudad, que sean técnicamente posibles, socialmente aceptables, económicamente viables y ambientalmente que puedan garantizar la preservación de sus recursos naturales, así como su uso eficiente equitativo y equilibrado del suelo que permitan a las futuras generaciones acceder a ellos sin riesgo de su limitación extinción.

No corresponder a una visión desde la planificación urbana enmarca a los territorios en una mayor problemática que limitan a la población al derecho

goce y disfrute de un hábitat adecuado seguro y saludable como lo dicta la Constitución de la República del Ecuador, la LOOTUGS, el Plan Nacional del Buen Vivir y demás normas legislativas.

10.1.1. Situación Actual de la Problemática

Bajo el contexto anterior y observar la problemática urbana, se exige una reflexión previa sobre la conceptualización respecto de los fenómenos que intervienen en el análisis del estudio.

En consecuencia, este espacio se define como el producto de un conjunto de interacciones que se van estableciendo a través del tiempo y por parte de grupos humanos, permitiendo formar a la ciudad como una estructura, que además de sus relaciones tienen en cuenta el proceso que las agrupa, conformando así un elemento de la estructura urbana

Uno de los problemas con los que se comenzará la investigación es en el inadecuado entendimiento en la comprensión de los usos de suelo que lleva a tener más de una dificultad en el momento de su regulación.

10.2. Justificación

10.2.1. Justificación Social

Conocer a través de este estudio como ha sido la evolución de la expansión urbana de Manta, sus habitantes, ocupaciones, crecimiento y transformaciones en diferentes factores durante el proceso migratorio que sufrió la ciudad, el análisis desde el punto de vista social nos direcciona a concebir la modalidad de una ciudad compacta, refiriéndonos a una trama y estructura urbana conectada, tomando en consideración que se muestre cohesionada socialmente, origine espacios de sociabilidad, que conciba territorios con cercanía a los servicios, que incentive al encuentro de actividades y que

finalmente posibilite el desarrollo de la vida en comunidad generando ambientes y espacios funcionales en la urbe.

10.2.2. Justificación Urbano – Arquitectónica

Bajo la determinación de la realidad el análisis nos va a permitir determinar los factores en una ciudad con particularidades concretas, que detonaron el fenómeno de dispersión urbana y sobre ellos realizar próximos estudios donde se definirán alternativas y soluciones; con la finalidad de crear y fortalecer un ambiente urbano adecuado que contenga amenidades para los habitantes de la ciudad, para establecer un fuerte sentido de identidad y atractivo en la imagen urbana, direccionándolo hacia la integración del desarrollo territorial y armónico e integral de la población.

En este estudio se determinarán sus tramas, sus conglomerados, su morfología urbana, su emplazamiento, etc., identificando cada uno de ellos y otros que en proceso se reflejarán en este estudio.

10.2.3. Justificación Ambiental

¹La salud ambiental se convierte en el mejor indicador de la habitabilidad de las ciudades compactas. Una ciudad con menos polución, con una movilidad más eficiente, con más calidad en sus espacios públicos, con menor consumo energético y más integrada en su entorno territorial es, a la vez, una ciudad más acogedora.

Por lo tanto, resaltar las vulnerabilidades y riesgos que presenta la ciudad, que han provocado desastres ambientales y en consecuencia daños humanos,

¹ <https://www.doccity.com/> Universidad Mayor-Urbanismo, Arquitectura.

analizando ciertos recursos naturales que no han sido aprovechados de manera favorable y que han formado parte de este fenómeno de dispersión.

10.2.4. Justificación Académica

La intervención activa de las Instituciones son quienes propagan una acertada vinculación de los estudiantes para con la sociedad, este tipo de proyectos investigativos involucran a la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí y por su intermedio a la Facultad de Arquitectura a ser un organismo de investigación académica y científica, de conocimiento y de cultura en los procesos de desarrollo de la comunidad a través de sus recursos tecnológicos y humanos existentes dentro de esta unidad Académica.

Consecuentemente los resultados de la investigación propuesta contribuirán a la determinación de una línea de base académica para crear proyectos integradores que involucren especialidades multidisciplinares en el campo de la arquitectura, urbanismo y ordenamiento territorial.

10.3. Formulación del Problema

10.3.1. Definición del Problema

Si bien es cierto, la creación de dos centros urbanos en Manta-Tarqui enriqueció la experiencia humana con nuevos estilos de vida y nuevas dimensiones. Pero en la actualidad, en contraste, el deterioro urbano, social y ambiental de la ciudad ha logrado que la civilización se debilite. Puesto que la crisis urbana tiene un efecto penetrante en los factores sociales, urbanos, económicos y políticos provocando la dispersión de la ciudad y un proceso acelerado de expansión territorial incitado por la productividad comercial a lo largo de los años, el mismo que debe resolverse atacando estos aspectos en forma simultánea.

Según el Plan Nacional del Buen Vivir en su segundo eje del “derecho, libertades y capacidades para el Buen Vivir” y en sus 6 objetivos Nacionales con miras a lograr el Sumak Kawsay.

“Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial, en la adversidad”.

“Mejorar la calidad de vida de la población”.

“Fortalecer las capacidades y potencialidades de la ciudadanía”.

“Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad”.

“Consolidar la transformación de la justicia y fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos”.

“Garantizar los derechos de la naturaleza y promover la sostenibilidad ambiental territorial y global”.

Bajo estas premisas y más, especificamos que la ciudad no debe definirse solamente como un lugar de la vida colectiva, sino que debe considerarse más bien como un derecho a vivir comfortable, en comunidad, con buen servicio de infraestructura, ambiental y percibiendo seguridad en un sitio digno y bajo cualquier circunstancia.

La ciudad actual en la que habitamos es evidenciada por la presencia de continuos conflictos de movilidad urbana, deficiencia en la infraestructura, asentamientos y falta de integración en la trama urbana, lo que resulta un hábitat nada deseable ni compatible a las exigencias actuales propias del presente siglo.

10.3.2. Problema central y Subproblemas

El problema central a ser analizado parte de la dispersión espacial provocada por el crecimiento acelerado territorial de Manta; problema que deriva en los siguientes subproblemas que se plantean a continuación:

- Excesiva movilidad y largas distancias en recorridos de vehículos.
- Segregación social: Se origina desde la época colonial, por la creación de dos centros urbanos ambos con fines productivos, donde en la actual parroquia Manta se sitúan las personas de altos recursos económicos y en contra parte en la parroquia Tarqui se establecen las personas con menores recursos.
- Adquisiciones de mega lotes: Para uso de promotores inmobiliarios.
- Deterioro del paisaje urbano.
- Deficientes servicios urbanos.
- Deficiencia de espacios públicos.

10.3.3. Formulación de la pregunta clave

Este fenómeno nos lleva a plantear la siguiente interrogante que se enfocará hacia el desarrollo de la investigación: ¿Cuáles son los factores que originaron el crecimiento disperso de la ciudad de Manta?

10.4. Definición del objeto de estudio

10.4.1. Delimitación sustantiva del tema

El objeto de estudio de la investigación se basa en la extensión territorial de la ciudad de Manta, en la cual se identificaron las problemáticas del territorio, la espacialidad del hábitat y los factores que condicionan la funcionalidad de la ciudad.

Por lo consiguiente la investigación formula los siguientes alcances:

- Efectuar un estudio del tejido urbano y su desarrollo desde la época colonial hasta los últimos años donde ha sido proyectado su mayor porcentaje de crecimiento.
- Causas principales del crecimiento que ha tenido la ciudad.
- Investigación de las causas sobre los asentamientos aledaños a los centros urbanos que se han originado en los últimos ochenta años.

10.4.2. Delimitación espacial

El trabajo de investigación se va a realizar como punto de enfoque central en Manta – Manabí – Ecuador.

10.4.3. Delimitación temporal

El análisis Territorial y Urbano de Manta, tomara como tiempo de investigación y observación desde el periodo precolonial, colonial y republicana hasta los actuales momentos.

10.5. Campo de Acción de la Investigación

La línea de investigación en la que se encuentra la intervención en cuestión, es la de Ordenamiento territorial, vulnerabilidad y gestión de riesgos.

10.6. Objetivos

10.6.1. Objetivo General

Determinar los factores y consecuencias del crecimiento de la ciudad, en base a una recopilación de datos que se visualice hacia los cambios efectuados en la ciudad desde la época colonial hasta la actualidad.

10.6.2. Objetivos específicos

- Proporcionar un conocimiento sobre los primeros asentamientos de la ciudad de Manta y sus efectos en la trama urbana.
- Obtener información sobre los fenómenos que contribuyeron al crecimiento urbano, que nos permitan interpretar los procesos de transformación de la ciudad, con la finalidad de realizar una línea cronológica demostrativa.
- Definir las fuentes de información e instrumentos de análisis urbano como sustento teórico del presente tema de investigación

10.7. Identificación de variables

10.7.1. Variable Independiente (Causa):

- Crecimiento disperso de la ciudad.

10.7.2. Variable dependiente (Efecto):

- Dotación deficiente de servicios de infraestructura, áreas verdes, equipamientos comunitarios y espontánea expansión urbana.

10.8. Operacionalización de las variab

VARIABLE	CONCEPTO	CATEGORÍAS	INDICADORES	INSTRUMENTO
V.I				
Crecimiento disperso de la ciudad	La fragmentación de la ciudad que se genera por el uso de suelo desordenado, donde se evidencia desinterés.	Planes, proyectos y programas habitacionales discontinuados.	Desorganización espacial	<ul style="list-style-type: none"> •Fotografías •Entrevistas •Resultado de observaciones •Planos •Fichas bibliográficas
			Desintegración social	
			Diferencia de densidades sectoriales.	
			Contaminación	
		Exclusión social, y la incapacidad de poder participar de la vida económica y cultural en una misma sociedad.	Desigualdades socioeconómicas	
			Segregación territorial	
Desigualdades en inserción laboral				
VARIABLE	CONCEPTO	CATEGORÍAS	INDICADORES	INSTRUMENTO
V.D				
Dotación deficiente de servicios de infraestructura, áreas verdes, equipamientos comunitarios y espontánea expansión urbana.	Carencia en la satisfacción de servicios básicos, espacios públicos, equipamientos y necesidades sociales para satisfacer a la urbe.	Infraestructura, equipamiento y desarrollo urbano	Distintas posibilidades de movilidad.	<ul style="list-style-type: none"> •Fotografías •Entrevistas •Resultado de observaciones •Planos •Fichas bibliográficas
			Calidad del espacio público.	
			Irregularidad de los servicios.	
			Estado de conservación.	
			Desinterés en la zonificación.	

Tabla 1: Operacionalización de variables

Fuente: Investigación

Elaborado: Tesista

10.9. Formulación de idea a defender

El crecimiento disperso es nocivo para el carácter de la ciudad, debido a que no garantiza la sostenibilidad de la calidad de vida del colectivo social.

10.10. Tareas científicas desarrolladas

10.10.1. Elaboración del marco teórico referencial inherente al tema

La formulación del marco teórico referencial se fundamentará en la teoría de la cuestión urbana de Manuel Castell, además del espacio público, ciudad y ciudadanía de Jordi B. y los principios del nuevo urbanismo, complementado a la revisión y selección de trabajos similares empíricos relacionados al tema caso de estudio, como crecimiento de ciudades dispersas y sus adversidades.

El producto de este marco teórico referencial fundamentará los aspectos conceptuales y generará una línea de base descriptiva en la revisión bibliográfica de fuentes secundarias.

10.10.2. Sistematización teórica pertinente y actualizada sobre el tema

La revisión y análisis bibliográfico se realizará de fuentes oficiales y de trabajos de investigación científicas publicadas y actualizadas; la sistematización teórica partirá desde la teoría general, teoría sustantiva y trabajos relacionados a Planes de desarrollo y Ordenamiento territorial en relación al Urbanismo en el marco de la fundamentación de los principios y normativas de diseño arquitectónico – urbano.

10.10.3. Elaboración del diagnóstico y pronóstico de la situación problemática

Mediante la técnica de análisis crítico se identifica la problemática con toda la información integral pasada que permita describir el diagnóstico de la situación actual, evidenciando la necesidad insatisfecha mediante la relación causa – efecto.

10.11. Diseño de la investigación

10.11.1. Fases del estudio, Métodos teóricos y empíricos y técnicas e instrumentos utilizados

10.11.1.1. Metodología:

Con la finalidad de desarrollar las tareas científicas planificadas para el avance del estudio se proyectó hacia la siguiente metodología de trabajo:

Fase 1: Fundamentación teórica: Basada en la primera etapa de la investigación, mediante la cual se realizó la respectiva revisión de fuentes secundarias a través de la bibliografía de la teoría general, teoría sustantiva sobre el Urbanismo y Ordenamiento Territorial y complementarla con trabajos empíricos en temas relacionados.

Fase 2: Determinación de diagnóstico: Compuesta por la fundamentación teórica que previamente es organizada y sistematizada para lograr realizar un análisis y determinación del proceso de expansión, sus causas y efectos.

Fase 3: La elaboración de lineamiento y conclusión: Adquiriendo la fundamentación respectiva luego de los análisis y recopilaciones, posteriormente se llegó a proyectar lineamientos de la investigación y culminando con una conclusión general del proyecto.

10.11.1.2. Métodos

De acuerdo a las fases de estudio se utilizaron los siguientes métodos detallados así:

Fase 1: Método Deductivo/Inductivo/Histórico

Se caracterizó porque a partir de la observación de los fenómenos se pudieron deducir principios explicativos, y en una segunda etapa, sobre aquellos principios se establecieron enunciados y continuamente se analizaron los fenómenos.

Fase 2: Método analítico/sintético

Este método de investigación se refiere a desmembrar un todo, descomponiéndolo para percibir causa, origen y efecto.

Fase3: Método de la Abstracción y Comparación

Mediante este proceso se especificó la propiedad o la relación de las cosas y fenómenos, intentando mostrar el nexa fundamental oculto e inasequible al conocimiento empírico, con la finalidad de comprender el objeto.

10.11.1.3. Tipos de investigación

Para un correcto estudio del área fue necesario utilizar los siguientes tipos de investigación:

Investigación de campo, me permitió extraer datos e informaciones de la objetividad del sector en estudio, mediante el uso de técnicas de recolección en este caso la entrevista, a fin de transportarme hacia una realidad histórica que me permita conocer a profundidad desde donde nacen los cambios tanto urbanos como demográficos o socio-económicos de la ciudad y previo a esto las problemáticas urbanas existentes en la actualidad.

Investigación bibliográfica, constituyendo estudios para una introducción en mi proceso de investigación, proporcionándome conocimientos de indagaciones ya existentes-teorías, instrumentos, relatos, apreciaciones casi reales y algunos hechos vividos.

Aplicando para este proceso diferentes técnicas aplicadas a esta investigación conocidas posteriormente como:

10.11.1.4. Técnicas de investigación

- Observación
- Recopilación de Datos
- Entrevista

Técnicas documentales:

- Literarias:
 - libros
 - Revistas
- Gráfica:
 - Dibujos
 - Diagramas
 - Mapas
 - Planos

10.11.2. Población y muestra

Este trabajo investigativo está orientado hacia la población de Manta, la misma que cuenta con aproximadamente 226.477 habitantes a la fecha, según datos del último censo que registra el INEC (CENSOS, 2010), y de acuerdo a la

dimensión del universo de estudio se ha realizado un muestreo para facilitar la investigación.



Ilustración 1: Ubicación de la ciudad de Manta.

Fuente: Google Earth

Elaborado: Por tesista

10.11.3. Resultados esperados

10.11.3.1. Fundamentación Teórica de la Investigación

Los resultados que se obtuvieron en la investigación, se basan en conocimientos de factores que incentivaron la expansión, desarrollo de la ciudad, direccionamiento urbano, factores que incidieron en la forma del trazado urbano existente y fundación de los diferentes sectores de la urbe, que se presentó paulatinamente hasta el trazado actual, junto con la elaboración de un lineamiento cronológico de los sucesos más importantes que contribuyeron al crecimiento de la ciudad.

10.11.3.2. Diagnóstico de la Realidad Observada

Se diagnosticó los sucesos en el proceso de urbanización incidentes en el desarrollo territorial de la ciudad desde la colonia hasta los últimos años como línea base, se realizó un análisis que permita conocer el estado actual de los asentamientos y hacer una comparación con las pasadas.

10.11.3.3. Lineamiento Centrales

Se pudo concebir una documentación teórica y recopilación de información pasada y fundamentada con la finalidad de acceder a la elaboración de un estudio apto para fundamentar próximos proyectos y llegar a una conclusión sobre la expansión urbana de la ciudad.

10.11.4. Novedad o innovación de la investigación

Esta indagación se considera novedosa ya que se enfoca en orígenes y cambios urbanísticos de Manta, con una

integración del todo con el todo, permitiendo presentar innovaciones dentro de las líneas de investigación de la Facultad de Arquitectura.

11. CAPITULO 1.- Marco referencial de la investigación

11.1. Marco Antropológico histórico

²Según los cronistas de Indias, los primeros asentamientos urbanos que aparecieron hacia las ciudades costeras, específicamente hacia el sector de Manta se conoce cómo la cultura Chorrera, sector de los Esteros, desde aquí nace el paso hacia el urbanismo en Manta, basado en el concepto del uso de los espacios de manera ordenada y más o menos planificada, unos años después emerge la cultura bahía señalados como pueblos ordenados, justos y con una jerárquica social administrativa, esta agrupación se sitúo en estas zonas debido al gran desarrollo productivo que esta tierra conservaba.

Desde entonces los asentamientos se mostraron en La Ensenada y Los Esteros, cuyas características manifestaban las bases de una identidad local, los primeros aborígenes se establecieron aprovechando el desnivel natural del terreno, debido a la tipología de sus grandes casas colectivas.

Se perciben entonces asentamientos humanos ya con un criterio urbanístico, pero que parte desde la esencia de jerarquizar el sector y de mantener una estructura para explotar de la mejor forma estas tierras.

³Se observan casas grandes y medianas con paredes anchas hechas de planchas de piedra, con bases de piedra y ya algunas divididas, y otras eran de adobe, como efecto de que los aborígenes ya poseían un sentido común de protección y elevación de viviendas acorde a las necesidades humanas.

⁴Después del primer encuentro con los conquistadores, la mayoría de estos pueblos de siquiera 20.000 almas, fueron desamparados e incluso quemados por los propios nativos, mostrando resistencia, evitando mostrar sus

²Expresiones del Lcdo. Joselías Sánchez Ramos-Historiador de Manta / Entrevista.

³Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I.

⁴Expresiones del Lcdo. Joselías Sánchez Ramos-Historiador de Manta / Entrevista.

características urbanas y pretendiendo dejar a los españoles sin abastecimientos. Los indios se refugiaron en las montañas huyendo de los invasores y del esclavismo de esos tiempos.

Décadas después los manteños destruyeron barreras y empezaron a radicarse nuevamente en sus espacios propios pero distanciados de los españoles (Zona de Tarqui y la ensenadita actualmente), por otro lado los conquistadores se asentaron hacia la actual parroquia Manta, desde este suceso nacen los asentamientos urbanos en la ciudad y notoriamente de manera dispersa debido al intercambio de culturas (cholos y blancos) y a sus propios intereses, pero que al situarse en una misma población se relacionan y se puede evidenciar inmediatamente un desarrollo local, cantonal, nacional e internacional ya que exportaban productos para otros países, aunque este procedimiento se daba bajo el régimen de poder que esclavizaba a los manteños.

Cuando los españoles se integraron hacia tierras andinas, su primer objetivo fue fundar ciudades, su estructura imperial se basaba en lugares centralizados para dirigir, demarcación de una plaza, levantamiento de principales símbolos de orden como casas de cabildo y la Iglesia.

⁵El comercio de este pueblo se desarrollaba a través de medios terrestres y marítimos, ya que ambas actividades se complementaban. Cuando se habla de Manta se ve a los Indios prestar sus servicios para transportar mercadería o pasajeros en sus mula, por las rutas de Jipijapa hasta llegar al río Daule y así acceder a Guayas o a los pueblos interandinos; se ve también el servicio de “aguada” que consiste en abastecer a los navíos de agua dulce y así mismo se proveían de víveres que vendían los indios en sus balsas o en dos ventas españolas ubicadas en el pueblo.

Por otro lado, se desarrollaba también la pesca que es una actividad primitiva de los indígenas que certificaba un activo comercio de este producto debido a que se exportaba.

⁵Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I

Manta también era el punto desde donde salía la producción de maíz y hortalizas especialmente en los años lluviosos cuando se incrementaba la producción, que salían sobre todo por tierra firme.

Por último, cuando se habla de Manta se piensa directamente en las actividades portuarias, cuya economía era notoriamente mejor que la de Puerto Viejo ya que la ubicación estratégica de este pueblo de antiguos indios fue explotada satisfactoriamente, constituyendo verdaderas cadenas productivas y comerciales pero acompañada de una compleja sociedad de blancos, indios y mestizos.

Este empuje de crecimiento económico a raíz de que Manta se convierte en el segundo puerto de la República en 1861, provoca un crecimiento poblacional teniendo según el censo de 1864, una población en Montecristi donde se incluía a Manta de 4.484 habitantes.



Fotografía 1: En la esquina la primera casa-hotel de Manta (Actual Banco del Austro).

Fuente: Ing. Jamie Marrasquin

Hacia 1866 era claro el despegue naciente del poblado debido a que el asentamiento ya poseía una estructura clara urbana, implantada por inmigrantes regionales y nacionales, basada en un eje alargado denominado “Malecón” proveniente de la época de la colonia , ya por 1887 el

crecimiento urbanístico de Manta era impresionante para los extranjeros, donde entonces ya funcionaba la primera casa-hotel y para 1890 ya tenía un mercado público ícono importante para el movimiento comercio local de la ciudad.

Ya para 1903 funcionaba el edificio de aduana, donde Manta se convierte en un punto importante para el mundo de importaciones y exportaciones, saliendo

productos importantes y en grandes cantidades de cacao, tagua, caucho, cuero, café, almidón, piola, lama y los famosos sombreros de Montecristi.



Fotografía 2: Antigua Casa Aduana
Fuente: Ing. Jamie Marrasquin

⁶Para 1908 Manta se mostraba como una agradable y pequeña urbe compuesta por las calles: Ecuador, Libertad y Calle Balda. Y años más tarde Manta vuelve a sufrir una transformación poblacional debido a que los

inversionistas europeos dejaron su continente después de la guerra y llegaron a tierras costeras con nuevos edificios, almacenes, fisonomías modernas y un activo movimiento portuario.



Fotografía 3: Casa Tagua Alemana
Fuente: Ing. Jamie Marrasquin

La exportación de la tagua también provocó un rápido crecimiento de la población, que se inicia alrededor de 1870 y se extiende hasta 1960, éxito que obtuvo por estar inmediata a las montañas que la producen.

De ahí que los propios extranjeros que inicialmente compraban la tagua en Italia y

Alemania, abrieron en Manabí empresas comercializadoras. De esta forma, buena parte del beneficio de la exportación quedó en los propios capitalistas europeos.

⁶Identidad Manteña segunda edición / Rossy Cedeño Rengifo.

Creando las casas comerciales como La Casa Tagua Handelsgellschaft, que fue fundada en Manta en 1898, y en 1921 Juan Zanchi, ciudadano de origen italiano, fungía como propietario y administrador de La Casa Tagua Italiana en Manta.

Este claro empuje de crecimiento económico provoca la expansión poblacional en el territorio mantense teniendo en el año 1922 un poco más de 4000 habitantes siendo visible que cuatro de cinco personas eran inmigrantes, aunque no se trataba de un censo formal.

Alrededor de esta primera época se realizó el primer censo con un total de 4.161 habitantes en Manta con un peso de población blanco mestiza, para 1950 Manta contaba ya con 19.028 habitantes y en 1990 sus habitantes eran 125.505. Demostrando que el mayor crecimiento de Manta se produjo entre 1922 y 1950, quintuplicando su población y provocando naturalmente asentamientos territoriales, donde a principios del siglo XX ya Manta se proyectaba como un puerto predominante exportador e importador e incluso de servicios heterogéneos, donde no sólo atiende al movimiento mercante, sino también al pesquero.

⁷A principios del siglo 20, la tagua logra incentivar a la participación de Alfaro, para que los capitalistas como Alemanes inviertan en la construcción del Ferrocarril ya que la finalidad era que circulara desde Santa Ana, Portoviejo y Montecristi mejorando el proceso de exportación y desarrollo del pequeño pueblo.

Se construye el Ferrocarril y consigo no sólo trae tagua o productos, sino que también comienza una segunda oleada de inmigración a Manta, construyendo un amplio satélite de actividad comercial, el Ferrocarril llegaba hasta a lo que actualmente es Reina del Camino en este tramo realizaba un proceso de cambio de dirección orientándose hacia el actual Tarqui (Frente al antiguo Edificio Felipe Navarrete) donde era su real estación para desembarcar. Posterior a esto en la actual 114 y 109 del mismo Tarqui se construyó la

⁷Expresiones del Lcdo. Joséías Sánchez Ramos en Entrevista.

poderosa fábrica IBE (Industria Botonera Ecuatoriana), que se estableció ahí con la finalidad de descargar fácilmente la materia prima que trasladaban en el tren y pronto por el mismo motivo se implanta también la fábrica de INALCA.



Fotografía 4: Fábrica INALCA – Tarqui y La Ensenadita
Fuente: Ing. Jaime Marrasquin

Con la llegada del ferrocarril en 1913, también se establecieron las primeras fonditas, ya que en los vagones también trasladaban a personas, y con el paso del tiempo emerge la plaza de Tarqui, el mercado de Tarqui, denominándose desde esa época el pulmón comercial de Manta, hasta el terremoto del 2016, así analizamos que en cualquier lugar donde desembarcaría el ferrocarril por primera vez, es exactamente ahí donde hubiera nacido el centro urbano comercial, es decir si su estancia era hacia otra dirección, también se hubiera producido el mismo efecto urbano.

La expansión natural de la ciudad desde entonces se produjo hacia Montecristi, poblado ubicado junto a la ciudad de Manta desde donde se obtenía la materia prima para dirigirla al puerto.

Este crecimiento hacia el Este se originó como consecuencia de la topografía, ya que naturalmente preexiste una llanura que se extiende entre las dos ciudades lo que facilita la circulación y relación entre ambas, de esta manera la urbanización se extendió hacia esta dirección.

Hacia el sector del Oeste se observa una topografía bastante irregular y accidentada, lo que obstaculiza el espontáneo crecimiento de la ciudad hacia este sentido.

Los caminos más acentuados entre ambas ciudades se encuentran entre la llanura de Tarqui y Montecristi conocidas como la avenida 4 de noviembre y la avenida 113, ambos se originan desde el puente de la avenida 24 de mayo, y transitan de forma paralela hasta hallarse en el sector de La Aurora, donde se unen en una sola vía para dirigirse hacia Montecristi.

En consecuencia, de esta expansión urbana, aparecen zonas centralizadas y urbanizadas aledañas a estas dos avenidas principales, las mismas que se considerada prolongación de la calle llamada malecón, que se ubicaba en el casco antiguo de la ciudad.

Para 1980 y 1990, después de un declive en la pesca, aparece la nueva industria “la vivienda”, y como en el año 2000 aparece el puerto de transferencia, y junto a ella se extiende la vía circunvalación que empieza a andar en 1998, fue diseñada como solución de vía rápida y segura para que los camiones que salen del puerto se orienten rápidamente y se agiliten, pero lamentablemente esta carretera no ocupo su debido uso ya que los intercambiadores se presentaban como un obstáculo al tránsito rápido de estos vehículos, frente a esta carretera nace otro fenómeno urbano que consiste en el emplazamiento de inmigrantes campo-ciudad, donde los trabajadores se empiezan a situar aledaños a esta vía, siendo la infraestructura que juega un papel importante en la comodidad de los mismos, y de la mano crece la demanda de los promotores inmobiliarios, con grandes mega lotes y el afán de fundar urbanizaciones.

Manta entonces ya poseía un aeropuerto internacional de primera, un puerto de transferencia internacional de carga de la compañía naviera proveedora más grande del mundo, la Hutchinson, tenía un equipamiento atractivo, la universidad, y así se convierte en un plus mundial donde a raíz de inicios del siglo XX Manta empieza a tener otras inversiones, con un concepto más claro de ciudad, compuesta por pequeños fragmentos, denominados barrios que incluso algunos funcionan en forma independiente y con características formales diferentes. Sin tiempo de analizar ni ordenar se trata de conjuntos autónomos que se insertan en redes viales existentes y que prácticamente poseen una forma lógica interna, es decir, la ciudad se origina debido a que

sus condiciones naturales son tan poderosas para su crecimiento y que realmente no importa donde vallan sus autoridades, la ciudad crece y no por decisión de su gente, crece porque sus condiciones naturales en el territorio están hechas para crecer y por estas condiciones se ha generado el conglomerado actual.

11.2. Marco Conceptual

11.2.1. ⁸Cronología

Cronología es una palabra derivada del griego que significa "estudio del tiempo" y que el diccionario de la Real Academia Española precisa como "ciencia que tiene por objeto determinar el orden y fechas de los sucesos históricos".

La razón principal de la necesidad de tal disciplina es la enorme variedad de modos de calcular el tiempo que se desarrollaron en las diferentes sociedades a lo largo de la historia, algo con mayor lógica cuando es imposible la existencia de un calendario perfecto que atienda a los diferentes ciclos del sol y de la luna. Por ello es evidente la necesidad de homologarlos al estándar internacional para poder ubicarlos en un eje temporal.

11.2.2. ⁹Antropología

La Antropología es una ciencia social cuyo principal objeto de estudio es el individuo como un todo, es decir, la antropología aborda la temática del ser humano a través de los diversos enfoques que ofrecen disciplinas tales como las ciencias naturales, sociales y humanas.

La antropología, entonces, es aquella ciencia que nos permite conocer al hombre en el marco de la sociedad y la cultura a la cual pertenece y también verlo como producto de estas, algo así como una radiografía aguda, extensa y detallada acerca del proceso bio social que comprende la existencia de la raza humana.

⁸ <http://conscriptio.blogspot.com/2012/03/que-es-la-cronologia-la-ciencia-que.html>

⁹ <https://www.definicionabc.com/ciencia/antropologia.php>

11.2.3. ¹⁰Identidad

La palabra Identidad tiene una dualidad. Por una parte, se refiere a características que nos hacen percibir que una persona es única (una sola y diferente a las demás). Por otro lado, se refiere a características que poseen las personas que nos hacen percibir que son lo mismo (sin diferencia) que otras personas.

En arquitectura, define que Identidad son las características que distinguen a un pueblo de otro es decir es la que nos da una pertenencia, un valor dentro de la sociedad e historia.

11.2.4. ¹¹Ciudad

La ciudad no es un simple conjunto de edificios enlazados por espacios públicos, sino, por el contrario, es producto de la interacción de situaciones sociales y culturales en un mismo espacio físico. Su forma es la consecuencia espacial de la vida que en ella se realiza. Allí, “se da una suerte de ritual social por el que se produce una identidad perfecta entre el individuo y la colectividad” (Rob Krier).

11.2.5. ¹²Ordenamiento territorial

El Ordenamiento Territorial comprende un conjunto de políticas democráticas y participativas de los gobiernos autónomos descentralizados que permiten su apropiado desarrollo territorial, así como una concepción de la planificación con autonomía para la gestión territorial, que parte de lo local a lo regional en la interacción de planes que posibiliten la construcción de un proyecto nacional, basado en el reconocimiento y la valoración de la diversidad cultural y la proyección espacial de las políticas sociales, económicas y ambientales,

¹⁰ <http://adrenalaradio.com/2014/03/3349/>

¹¹ Fratarelli, Nicolás. Acerca de la ciudad antigua y medieval: principios de la cultura urbana. Buenos Aires, AR: Editorial Nobuko, 2010. ProQuest ebrary. Web. 11 July 2017. Pág 12.

¹² Ordenanza de urbanismo, arquitectura, uso y ocupación del suelo en el cantón manta pág 18.

proponiendo un nivel adecuado de bienestar a la población en donde prime la preservación del ambiente para las futuras generaciones.

El Plan de Ordenamiento Territorial orientará el proceso urbano y territorial del cantón o distrito para lograr un desarrollo armónico, sustentable y sostenible, a través de la mejor utilización de los recursos naturales, la organización del espacio, la infraestructura y las actividades conforme a su impacto físico, ambiental y social con el fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes y alcanzar el buen vivir.

11.2.6. ¹³Área de expansión urbana

Área periférica a la ciudad y a cabeceras parroquiales con usos urbanos en diferentes grados de consolidación. Sus límites están condicionados por proyectos de infraestructura y pueden ser incorporadas al área urbana por etapas.

11.2.7. ¹⁴Integración urbana

Acción dirigida a lograr la unidad y homogeneidad de un sector que ha perdido las características compositivas originales.

11.2.8. ¹⁵Crecimiento urbano

Fenómeno de ampliación geográfica-espacial y demográfica del área urbana. Este se puede dar por extensión física territorial del tejido urbano (expansión) o por incremento de las densidades de construcción y población (redensificación). Esta expansión puede darse en forma espontánea o en forma planificada.

¹³ Ordenanza de urbanismo, arquitectura, uso y ocupación del suelo en el cantón manta pág 8.

¹⁴ Ordenanza de urbanismo, arquitectura, uso y ocupación del suelo en el cantón manta pág 15.

¹⁵ Alfredo Plazola Cisneros - Enciclopedia de Arquitectura Plazola, Volumen 10 pág 426.

11.2.9. ¹⁶Área urbana

Es el área habitada o urbanizada, es decir, la ciudad misma más el área contigua edificada, con usos del suelo de naturaleza no agrícola y que, partiendo de un núcleo central, presenta continuidad física en todas direcciones hasta ser interrumpida, en forma notoria, por terrenos de uso no urbanos, como bosques, sembríos o cuerpos de agua. La población que allí se localiza es calificada como urbana.

11.2.10. ¹⁷Forma o morfología urbana

Características particulares o de conjunto que adopta la ciudad, en un determinado momento histórico mediante el proceso de conformación de los elementos de su estructura en un espacio dado. Se pueden distinguir, entre otras, las morfologías lineales, las radiales, las polinucleares, las irregulares, etc.

11.2.11. ¹⁸Estructura vial

Conjunto de elementos de distintos tipos y jerarquía cuya función es permitir el tránsito de vehículos y peatones, así como facilitar la comunicación entre las diferentes áreas o zonas de actividad. Puede tener distinto carácter en función del medio considerado: local, urbana o regional.

11.2.12. ¹⁹Traza (o trazado) urbana(o)

Estructura básica de una ciudad o parte de ella, en lo que se refiere a la vialidad y demarcación de manzanas o predios limitados por la vía pública.

¹⁶Ferro Bayona, Jesús, and Llanos Díaz, Rossana, eds. Memorias de El Prado: arquitectura y urbanismo. Barranquilla, COLOMBIA: Universidad del Norte, 2016. ProQuest ebrary. Web. 11 July 2017. Pág 182.

¹⁷Ferro Bayona, Jesús, and Llanos Díaz, Rossana, eds. Memorias de El Prado: arquitectura y urbanismo. Barranquilla, COLOMBIA: Universidad del Norte, 2016. ProQuest ebrary. Web. 11 July 2017.

¹⁸Alfredo Plazola Cisneros - Enciclopedia de Arquitectura Plazola, Volumen 10 Pág 418.

¹⁹ Ferro Bayona, Jesús, and Llanos Díaz, Rossana, eds. Memorias de El Prado: arquitectura y urbanismo. Barranquilla, COLOMBIA: Universidad del Norte, 2016. ProQuest ebrary. Web. 11 July 2017. Pág 185.

Representación gráfica de los elementos mencionados para un medio urbano existente o en proyecto.

11.2.12.1. ²⁰Barrios

Los barrios o distritos son las secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes, concebidas como de un alcance bidimensional, en el que el observador y que con reconocibles como si tuvieran un carácter común que los identifica.

La mayoría de las ciudades se estructura hasta cierto punto de esta forma, quedando margen para las diferencias individuales en cuanto a si las sendas o los barrios son los elementos preponderantes.

²⁰La imagen de la ciudad Kevin Lynch. Pág 84.

11.3. Marco Teórico

11.3.1. Proceso de Urbanización

11.3.1.1. El fenómeno urbano: delimitaciones conceptuales y realidades históricas

²¹“Parece claro que el proceso de formación de las ciudades está en la base de las redes urbanas y condiciona la organización social del espacio. Sin embargo, la mera presentación global y sin especificación de una tasa de crecimiento demográfico, tan sólo conduce a fundir en un mismo discurso ideológico la evolución de las formas espaciales de una sociedad y la difusión de un modelo cultural a través de una denominación política”. (Manuel Castells).

Según esta teoría existe la problemática concerniente de que el proceso de urbanización parte desde teorías evolucionistas, donde también las formaciones sociales se van produciendo a partir de las anteriores. Desde este punto, notablemente las formas de implantación espacial son las más visibles, incluso estas etapas ayudan a clasificar la cronología y producción de formas espaciales a partir de una estructura social.

²²El enriquecimiento de definiciones sobre el concepto de “urbanización” estudiadas por sociólogos, nos orientan hacia dos percepciones diferentes:

- 1. La concentración espacial de la población a partir de unos determinados límites de dimensión y densidad.*
- 2. La difusión del sistema de valores, actitudes y comportamientos que se resume bajo la denominación de “cultura urbana”. (Manuel Castells).*

Por lo tanto, la primera definición se basa en el apoyo de un tipo de técnica de producción donde se considera la actividad industrial, el modernismo definido

²¹ Manuel Castells. La cuestión urbana.

²² Manuel Castells. La cuestión urbana.

como un sistema de valores y la forma usual de asentamiento espacial: caracterizado por densidad y dimensión; definido como “ciudad”.

Mientras que la cultura urbana, prevalece en base a un sistema cultural dentro de una sociedad industrial bajo el sistema capitalista; de la mano, una comparación equivalente entre urbanización e industria, los mismos que nos sirven de indicadores para diferenciar entre la ocupación industrial y la ocupación agrícola y también la separación de lo rural y lo urbano.

Desde la perspectiva anterior, el término de “urbanización” no se definiría entonces entre la forma espacial y el tema cultural.

²³*Según la definición de H.T. Eldrige. Caracteriza a la urbanización como un proceso de concentración de la población en dos niveles:*

- 1. La multiplicación de los puntos de concentración.*
- 2. El aumento en la dimensión de cada uno de sus concentraciones.*

Desde la designación de estas teorías se considera entonces a la terminología “urbano” como la ocupación del espacio por una colectividad, que resulta de la invasión aglomerada como efecto de una fuerte centralización y de una alta densidad poblacional que deriva una elevada diferencia social y funcional.

Las conceptualizaciones de los primeros asentamientos urbanizados se originan desde el período neolítico, donde su medio de subsistencia se basó en las condiciones sociales y naturales de trabajo, porque los agricultores producían más de lo que se predecían, y como efecto a través de la producción y repartición de los productos aparece un nivel de organización social con una visible capacidad técnica o actividad industrial.

²⁴*Las primeras aglomeraciones urbanas según V. Gordon Childe y sus conocimientos empíricos se conformaban por los especialistas no productivos a*

²³ Manuel Castells. La cuestión urbana.

²⁴ Manuel Castells. La cuestión urbana.

tiempo completo como sacerdotes o funcionarios; población y densidad suficiente; existencia de arte, escritura y números; actividades científicas; excedentes de producción manejados por sistemas tributarios; comercios a largas distancias; existencias de clases sociales; Estado y arquitectura pública monumental.

Desde este enfoque, teóricamente la Ciudad se define como un lugar geográfico con una sociedad desarrollada técnica y socialmente, dirigida por una organización política-administrativa. Que en efecto ha creado sistemas para diferenciar entre la reproducción simple y ampliada de la fuerza de trabajo, originando un sistema de distribución basada en: clases sociales, estructuras políticas, sistema institucional de inversión y un método de intercambio exterior.

Mediante diferentes análisis se puede observar la historia humana del espacio y realizar algunas comparaciones sobre la posible lectura de los diferentes tipos urbanos significativos.

²⁵*Cuatro principios fundamentales definen la problemática actual en la urbanización:*

- 1. Aceleración del ritmo de urbanización.*
- 2. Concentración de crecimiento urbano.*
- 3. Aparición de nuevas formas urbanas.*
- 4. La relación del fenómeno urbano con nuevas formas de articulación social nacidas del modo de producción. (Manuel Castells).*

²⁵ Manuel Castells. La cuestión urbana.

4.3.1.2. La aceleración del crecimiento urbano en las sociedades “subdesarrolladas” del sistema capitalista.

²⁶En una indagación de Brian J. L. Berry se observa como el desarrollo económico y la urbanización están estrechamente correspondidos, ya que analizó factores relacionados en noventa y cinco países repartidos en dos dimensiones, donde finalmente a mayor progreso tecnológico y mejor nivel económico, habrá menor crecimiento demográfico y viceversa, finalmente los diferentes países se desarrollan sobre una misma escala dimensional.

Paralelo a esto, J.P. Gibbs y W. T. Martin realizan un análisis desde donde se expresa para cuarenta y cinco países algunos designios empíricos verificables y muestran que el porcentaje de urbanización depende del desarrollo de industrias, tecnologías y pluralidad de los cambios externos de la sociedad, es decir que si existe mayor porcentaje de estos parámetros será mayor la población en áreas metropolitanas.

Esta investigación se refiere a la co-variación histórica que existe entre el nivel de urbanización y el nivel de técnico-económico; pero contradice una variable importante, que es la aceleración del crecimiento urbano en las regiones subdesarrolladas, las mismas que no presentan un crecimiento económico contaminante y que tienen un alto empuje con relación a los países industrializados; aunque tampoco da un fundamento teórico acerca del proceso de la misma.

En base a estos relatos empíricos se define a la urbanización como un término relacionado con el crecimiento económico procedente por el campo de la industria, conceptuando entonces que en el nivel inferior del proceso se encuentra en los países subdesarrollados, como efecto de un alto porcentaje de urbanización y un desarrollo empresarial que tarde o temprano encamina hacia el crecimiento.

²⁶ Manuel Castells. La cuestión urbana.

Cuando existe una alta tasa de desempleo y una baja calidad de vida en una concentración espacial se considera una amenaza al sector, debido a que puede favorecer al sistema político, que propone una diferenciación entre ciudad parásito o generadora de acuerdo al impulso del crecimiento económico.

²⁷La dificultad del proceso fue analizado por Davis y Golden, donde N.V Sovani emite reacciones ya que la relación entre lo urbano y lo industrial no es lineal, aunque el proceso no se debe globalizar en todos los países, sino que al contrario deben ser divididos en dos grandes grupos según sus niveles de desarrollo para identificar su complejidad; por lo tanto la relación entre industrialización y urbanización es alta para los países subdesarrollados, pero disminuye para los “desarrollados”, concluyendo que en una sociedad menor urbanizada, el impacto de industrialización es mayor.

Finalmente, la determinación de “hiperurbanización” se basa en detener la movilidad de recursos, para usar de mejor manera el capital que se emplea en servicios públicos a fin de que sea más productivo el proceso, ya que el subdesarrollo es conocido por la falta de recursos causado por la desorganización social y sin mostrar un desarrollo hacia la colectividad.

El dato fundamental se basa que en los países que no son desarrollados tienen diferentes niveles económicos debido a que se dedican a la agricultura, transporte, comercio y otros varios servicios, y también se presenta la industria permanentemente, con un porcentaje mínimo de desempleo, mientras que, las ciudades desarrolladas basan su economía solo en la industria, donde la otra parte de la población casi el cincuenta por ciento no tienen empleo y tratan de una población flotante.

²⁸A continuación, se subrayan la especificidad de este proceso de urbanización sin equivalencia:

²⁷ Manuel Castells. La cuestión urbana.

²⁸ Manuel Castells. La cuestión urbana.

- *Concentración en grandes ciudades, sin integrarse en una red urbana, es decir diferenciar la aglomeración grande de países subdesarrollados, con regiones metropolitana de países desarrollados*
- *La inexistencia de una continuidad en la jerarquía urbana*
- *Diferencia social y cultural entre la agrupación urbana y región rural*
- *La relación ecológica de dos ciudades, la indígena y la occidental. (Manuel Castells).*

4.3.1.3. Urbanización y sociedad urbana de hoy

²⁹La ciudad del pasado no era casi nunca ni equilibrada territorialmente, ni cohesionada socialmente, ni integrada culturalmente, ni democrática políticamente. El hecho es que la ciudad metrópolis región urbana actual adolece de enormes desigualdades, disfunciones y despilfarros que por su escala y naturaleza merecen ser considerados específicos de la actual revolución urbana.

La literatura urbana actual, por lo menos la más crítica, coincide en tres líneas de análisis respecto a la llamada “nueva revolución urbana”: la fragmentación espacial, la desestructuración social y el debilitamiento del rol del Estado.

No existe la ciudad “emergente”, difusa y discontinua como única realidad. Sí que hay una tendencia a la fragmentación del territorio, con zonas muy articuladas y otras marginadas, con áreas densas y polivalentes y otras de baja densidad y alta homogeneidad, con lugares fuertes y otros débiles. Es decir, la ciudad urbana es muy compleja y está cometida, como ya se dijo, a dinámicas contradictorias. La revalorización de la ciudad “densa”, del ambiente urbano, de la mixtura social y funcional, de la interculturalidad... es la otra cara de la ciudad dispersa y segmentada.

Tampoco vale la confusión entre las muy reales dinámicas de segregación social en el espacio, de desestructuración de relaciones sociales construidas

²⁹ Manuel Castells. La cuestión urbana.

en la ciudad moderna, con la tesis de la inevitable dualización de la ciudad del siglo XXI.

En la presente ponencia y frente a los diversos contextos a escala mundial y a los múltiples ejemplos relatados de fracaso urbano, se promueve la nueva llamada revolución urbana con paradigmas propios que se han utilizado para designar diferentes momentos históricos en que las ciudades nacieron o se expandieron y su pronta transformación.

Existe un desfase entre la ciudad-territorio, la ciudad-población y la ciudad-gobierno. El gobierno local es múltiple y, con respecto a los roles que debería asumir, débil y confuso. Las administraciones son numerosas y se solapan. La población, diversa y segregada, oscila entre la vocación de apropiación particularista del espacio y la acción depredadora de un territorio que no siente suyo. El territorio y la población se desbordan mutuamente. En unas áreas el territorio urbanizado no está estructurado por la población, como ocurre en la llamada ciudad emergente, en la cual la población residente particulariza su parcela o su "comunidad" y se aísla del conjunto.

En otros casos la población no reconoce las demandas de sostenibilidad del territorio y convierte su instalación en él en una agresión al medio que puede acabar convirtiéndose en una herida de muerte.

Una paradoja de esta relación entre sociedad y urbanización es que por una parte actúa una lógica productivista que explota el territorio y genera altos costes sociales y por otra la organización de esta región urbana no viene dada en su conjunto por la organización de la producción, como sucedía en la sociedad urbana industrial.

Los centros de producción, el trabajo asalariado, las culturas de clase no estructuran la nueva complejidad urbana, solamente fragmentos de ella, donde las regiones urbanas, las dinámicas segregadoras y tribales, el peso de las exclusiones de una parte y de los poderes decisorios externos de otra conducen a formas conflictivas, dispersas y asimétricas, difíciles de encuadrar

en procesos negociadores, que pueden derivar en expresiones de violencia anómica. (Jordi Borja).

Las relaciones que se plantearon anteriormente apuntan a que para precisar la construcción de un nuevo mundo urbano justo, eficaz y equilibrado tanto territorialmente como poblacionalmente y gubernamentalmente, debemos mantener un sistema de relación entre los agentes urbanos estructurantes, reducción de exclusiones y exponer pautas comunes básicas para la convivencia.

Estas premisas también requieren una gestión voluntaria de “hacer ciudad como espacio público” a una nueva escala. En efecto no se debe originar algo nuevo sin ninguna creatividad formal, y es importante crear un urbanismo diferente para una nueva escala física y relaciones sociales en estos espacios.

4.3.1.4. La urbanización dependiente

³⁰La evolución de las ciudades en los países dependientes depende de la articulación concreta de las relaciones políticas y económicas manifestadas en sus ritmos y en sus formas, estas ciudades dependientes, presentaban un papel significativo en la estructura política y administrativa, donde la gestión productiva en la parte agrícola y de servicios era de clase dominante.

Para conocer el panorama de una urbanización dependiente es necesario realizar un previo análisis y hacer un seguimiento del porque se constituyen así, a simple vista pareciera que al referirse a países subdesarrollados se hablara de niveles de crecimiento, pero en cambio es parte del proceso en la cual el desarrollo también forma parte de esta estructura, en efecto, no quiere decir que el subdesarrollo aparece por un continuo desarrollo sino por una

³⁰ Manuel Castells. La cuestión urbana.

expansión de estructura básica, distintas formas sociales de producción y diferente articulación entre una y otra producción social.

³¹*El sistema de análisis de dominación se organiza en dos variantes básicas:*

1) La implantación de tipo colonial, que se caracterizó por su función administrativa y por la conformación de zonas urbanas circunscriptas que tiene una similitud con la ciudad metropolitana, en donde su máximo de reproducción se dio en América, en donde la nueva dominación presenta un acrecentamiento en número y dimensión espacial y las características de trazado del tratado de indias.

2) Centro de negocios, que establece las rutas comerciales, que en su mayoría es por un puerto, y de centros comerciales como mercados que es para el comercio interno de la sociedad, implantado por el tratado de indias, en donde regía el comercio local burocrático con los negocios imperiales, que se daba con la protección de soldados encargados. (Manuel Castells).

En conclusión, acorde crecen los modelos de producción capitalista, el modelo industrial se hace más fuerte y se presenta con notoriedad en la mayoría de los países latinoamericanos, como efecto se muestran cambios espaciales y diversificaciones demográficas en la sociedad dominada, la transformación se basa en los impactos que crea el proceso de industria, en el territorio definido a través de una correlación de dependencia específica.

³²*Se implanta una correlación entre la industrialización dominante y la urbanización dependiente, partiendo de las reseñas de la estructuración social en el proceso de urbanización, exponiendo las siguientes hipótesis:*

- *El crecimiento acelerado de las aglomeraciones se debe a dos factores; el aumento de la tasa de crecimiento vegetativo es decir el descenso de*

³¹ Manuel Castells. La cuestión urbana.

³² Manuel Castells. La cuestión urbana.

la mortalidad provocado por la difusión repentina del proceso de la medicina, en su mayor parte en la zonas urbanas, más que en la rural, y el segundo factor es la migración rural urbana, en donde por cambiar de nivel de vida promovida por los medios de comunicación, se encuentra con una realidad distinta debido a que los empleos en la parte urbana son inferiores a la movilidad migratoria, y haciendo una variación en los gastos que se presentan en la urbe, como lo son la renta, transporte, comida y educación que se incrementan drásticamente, además que sin recurso agrarios en los sectores alimentarios rurales, creando un desbalance en la economía del país.

- *Una urbanización dependiente provoca una concentración en las aglomeraciones, una distancia considerable entre ellas y el resto del país y la ruptura o inexistencia de una red urbana de interdependencias funcionales en el espacio, en efecto dicha inarticulación no es sino el resultado de la estrecha ligazón de los primeros centros urbanos, articulación en una jerarquía urbana con una política en desarrollo de la pequeña industria promoviendo puestos de trabajo y sus repercusiones sociales, por otra parte la migración a las ciudades no responde a una demanda de mano de obra, sino a la búsqueda de una mayor probabilidad de supervivencia en un medio más diversificado, el proceso no puede ser más que acumulativo y desequilibrado.*
- *La migración a la ciudad es producto de la desintegración de las estructuras rurales, parece normal el que no sea asumida por el sistema productivo urbano y por consiguiente débilmente mostrando los inmigrantes a los procesos de combinación en el sistema social. (Manuel Castells).*

Éste es uno de los temas que más profundamente aborda el estudio acerca de la urbanización. El espacio, como consecuencia de un crecimiento desorganizado y mal distribuido, el crecimiento de estos espacios ha de ser muy acelerado y, como tal, poco planificado y muy desordenado, pero

provocado por todas las hipótesis expuestas anteriormente.

4.3.1.5. Los generadores de diversidad

³³*La diversidad, de cualquier clase, generada por las ciudades se fundamenta en el hecho de que en éstas hay muchas personas muy juntas, y entre ellas reúnen muchos gustos, conocimientos, necesidades, preferencias y provisiones.*

Incluso los establecimientos más sencillos compuestos por el propietario y un empleado; ferreterías, quioscos, tiendas, bares, etc pueden florecer en número y presencia en los distritos urbanos animados, porque hay gente suficiente para mantenerlos en cortos y cómodos intervalos; a su vez esta comodidad y esta cualidad interpersonal vecinal es en buena parte el género que venden estos establecimientos. En cuanto dejan de ser frecuentados en cortos y cómodos intervalos, pierden ese activo. En un determinado ámbito geográfico, la mitad de la gente no mantendría la mitad de empresas semejantes repartidas en el doble de terreno. Cuando surge la incomodidad de la distancia, los establecimientos pequeños, diversificados y personales se marchitan.

Conforme hemos pasado a ser, de una zona rural con sus pueblos y pequeñas ciudades, una zona urbana, tanto en términos absolutos como relativos. Con la urbanización, lo grande se agranda todavía más, pero lo pequeño se multiplica numéricamente.

Por supuesto, lo pequeño y lo diverso no son sinónimos. La diversidad de las empresas urbanas tolera todos los grados de tamaño pensables, pero una gran variedad requiere un alto porcentaje de elementos pequeños. Un escenario urbano animado lo es en buena parte en virtud de su enorme colección de pequeños elementos.

³³ Jacobs. (1967). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Ediciones Península..

Por otro lado, la diversidad comercial, en sí misma, da una enorme importancia para las ciudades, tanto social como económicamente. La mayoría de los usos diversos dependen directa o indirectamente, de la presencia de un comercio urbano abundante, cómodo y diverso.

Es decir que en los distritos urbanos donde exista variedad de comercios, también habrá más diversidad de otros usos, como diferencias culturales, variedad de personas y usuarios, diferentes ambientes y escenarios, ya que las mismas condiciones económicas y físicas que crean la diversidad comercial están relacionadas con la producción, o a la presencia, de otras clases de variedad urbana.

A las ciudades se las conoce como entes económicos naturales de diversidad y generadores económicos de nuevas empresas, pero no quiere decir que en realidad se cumplan estas definiciones por la simple razón de ser llamadas ciudades, sino que deben estar compuestas por diferentes núcleos económicos y eficientes con diferentes usos, donde no se consiguen aquellos núcleos no preexistiría la diversidad mejor que en las urbes pequeñas.

³⁴Para generar una diversidad exuberante en las calles y distritos de una ciudad son indispensables cuatro condiciones:

- El distrito, y sin duda cuantas partes del mismo como sean posible, ha de cumplir más de una función primaria; preferiblemente, más de dos. Éstas han de garantizar la presencia de personas que salen de sus hogares en horarios diferentes y que están allí con fines distintos, pero capaces de usar muchos equipamientos en común.*
- La mayoría de las manzanas han de ser pequeñas, es decir, las calles y las ocasiones de doblar esquinas deben ser abundantes.*
- El distritito ha de mezclar edificios de distintas épocas y condiciones, incluyendo una buena proporción de casas antiguas, de forma que*

³⁴ Jacobs. (1967). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Ediciones Península..

presenten una gran variedad en su rendimiento económico. Esa mezcla ha de ser necesariamente bastante compacta.

- *Una concentración humana suficiente densa, sean cuales fueran los motivos que los lleve allí. Esto requiere una densa concentración de personas presentes en dichos lugares por ser su residencia habitual.*

Luego de este breve análisis acerca de la diversidad favorable en un distrito, se estudia que las combinaciones de estos cuatro componentes crean núcleos eficientes y económicos de uso en cada barrio con la finalidad de crear variedad urbana; y donde sus potencialidades pueden diferir por diversas razones, pero cuando se desarrollan de manera favorable se ven explotadas, cualesquiera que sean estas.

4.3.1.6. Necesidad de la combinación de usos primarios

³⁵Los usos primarios, son aquellos que, por sí mismos, llevan la gente a un sitio determinado; son como anclas. Son usos primarios las oficinas y las fábricas. También las viviendas, algunos lugares destinados a esparcimiento, educación y recreo son igualmente usos primarios. En cierto grado lo son también los museos, bibliotecas y exposiciones de arte, pero no todos.

Un uso primario cualquiera es, por sí mismo, relativamente ineficaz en tanto creador de diversidad urbana. Si se le combina con otro uso primario que impulse a la gente a entrar y salir de un sitio, ir o venir por la calle a un mismo tiempo, nada habremos conseguido. En términos prácticos, ni si quiera podemos considerar diferentes esos dos usos primarios. No obstante, cuando se combina eficazmente un uso primario con otro capaz de sacar a la gente a diferentes horas a la calle, entonces el resultado puede ser estimulante desde el punto de vista económico, un ambiente fértil para la diversidad secundaria.

³⁵ Jacobs. (1967). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Ediciones Península..

Diversidad secundaria es una expresión para definir las empresas que surgen como respuesta a la previa presencia de usos primarios, para atender a la gente a la que atraen los usos primarios.

Si la diversidad secundaria florece suficientemente y es capaz de ofrecer servicios desacostumbrados o únicos, puede convertirse por vía acumulativa en uso primario. La gente acude específicamente a ello. Esto es lo que sucede en los buenos distritos comerciales.

Es claro que muy pocas veces un uso primario se convierte en diversidad secundaria por sí solo, es decir, para que ocurra este fenómeno con eficacia se deben combinar muchos usos primarios con la finalidad de generar diversidad. La eficacia en los usos primarios se logra cuando un usuario usa una misma calle en diferentes usos horarios sin problemas ni retrasos o; cuando las personas usan las mismas calles a diferentes horas y también existirá más personas que usarían los mismos servicios o finalmente cuando concurre una cantidad de personas en la misma hora del día y en una misma calle que deberían tener una relación de proporciones razonables con la gente que está allí en horas distintas.

En efecto lo primordial de las combinaciones primarias en los centros urbanos se basa en relacionar gente en núcleos de apoyos económicos concretos, en el caso de que la combinación sea insuficiente que es lo que normalmente sucede termina siendo el fallo principal de estos centros y también se basa en ser un efecto directo sobre otras partes de la ciudad, ya que esta centralidad siempre se considera el corazón de una urbe y cuando éste se para o desintegra, el tejido social de la ciudad en su conjunto sufre desde lo social, cultural, económico hasta lo urbano.

4.3.1.7. Necesidad de manzanas pequeñas

³⁶La mayoría de las manzanas deben ser cortas; es decir, las calles y las oportunidades de doblar esquinas tienen que ser frecuentes.

En las grandes manzanas, las personas presentes en la vecindad por las mismas razones primarias están muy apartadas unas de otras para poder formar núcleos razonablemente complejos de usos cruzados. Las manzanas grandes son lo más apropiado para reprimir ferozmente una eficaz combinación de usos primarios. Automáticamente reparten a la gente en cambios que pocas veces se encuentran, aunque muy cercanos geográficamente están bloqueados.

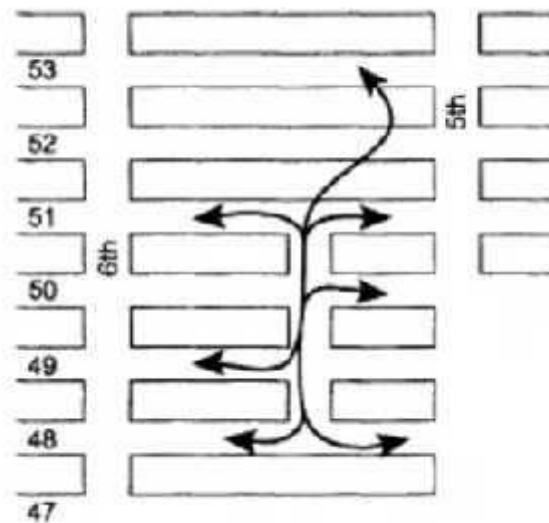


Ilustración 2: Se observa la decadencia de largos bloques en relación a la fluidez de uso que una calle extra es capaz de producir.

Fuente: Muerte y vida de las ciudades- Jane Jacobs.

Otros diseños más hábiles en otros aspectos no conseguirán constituir este núcleo, pues lo que convierte a los barrios en núcleos de uso urbano es la fluidez de uso y el trenzado de caminos, no la homogeneidad arquitectónica, ya sean barrios residenciales o barrios dedicados al trabajo.

³⁶ Jacobs. (1967). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Ediciones Península..

El estudio de Jacobs analiza que las manzanas y calles pequeñas son permitidas por el tejido de indefinida utilización diversificada que permite la relación entre el distrito o barrio y la población del mismo. Las calles frecuentes no se generan para un fin en sí mismas, sino son medios para obtener un fin, es decir, que la concurrencia de calles compone un elemento eficaz que ofrece diversidad solamente por la manera en que operan.

4.3.1.8. Modernización y reforma interior de poblaciones

³⁷La modernización de ciudades y pueblos es un deber común de los organismos nacionales, regionales, municipales, cuya finalidad es la modificación de las formas de utilización de suelo y de la estructura urbana, así como también la renovación del tráfico. En este ámbito se llevan a cabo las diferentes reformas interiores para determinadas zonas urbanas. “La modernización y reforma interior comprende: rectificaciones parcelarias, fomento de necesarias instalaciones públicas, programas para la reorganización de la estructura de pueblos en crecimiento, además de evitar la expansión no planificada de la anti económica edificación de casas aisladas.”

Es importante notar que un Plan de Reforma Interior se debe plantear a través de las diferentes necesidades de la ciudad, tomando en cuenta el previo análisis y diagnóstico urbanístico para acordar soluciones óptimas a las características existentes, en ciertas ocasiones se deberá modificar las bases urbanas; en otras ciudades sólo conservar lo edificado y tratar de compactar con lo nuevo que se va a plantear, también solucionar el tráfico, etc.

³⁷ Mausbach, Introducción al Urbanismo, 1977, pág. 65).

4.3.1.9. Principios del nuevo urbanismo

³⁸El urbanismo se define ante todo por su voluntad de orientar la acción sobre la ciudad, «hacer ciudad», mejorar o reformar la ciudad existente, ordenar su desarrollo, proponer diseños, inventar formas, establecer dialécticas positivas entre espacios contruidos y vacíos, y entre éstos los comportamientos y las aspiraciones sociales. Los sociólogos, como cualquier otra profesión que estudia la vida social, si se ocupan de la ciudad, no diseñarán las formas definitivas, ni formularán las normativas jurídicas, pero tienen la oportunidad de descubrir estos comportamientos y aspiraciones, de evaluar la adecuación del funcionamiento de la ciudad a las demandas colectivas e individuales y de proponer nuevos modos de gestión, nuevas actividades y nuevas formas urbanas.

El crecimiento de las ciudades ha estado vinculado, a lo largo de la historia, al desarrollo de los medios de transporte y almacenamiento de bienes necesarios para abastecer a poblaciones cada vez más numerosas en cualquier época del año. También ha estado unido a las técnicas de transporte y almacenamiento de la información necesarias para la organización de la división del trabajo y de los intercambios, como demuestra el nacimiento conjunto de la escritura y la contabilidad. Por último, el tamaño de las ciudades ha dependido de los medios de transporte y de «almacenamiento» de las personas, especialmente de las técnicas de construcción en altura, de gestión urbana de los flujos y de abastecimiento (vías públicas, alcantarillado, suministro de agua, etc.), así como de las necesidades de protección y de control. (Jordi Borja)

Por tanto, las distintas formas que se han adecuado a las ciudades, son el resultado espontáneo de diferentes dinámicas que se reflejan y que la sociedad acoge, en consecuencia, las ciudades antiguamente se expresaban en conceptos militares y religiosos que justificaban a la parte social de la población aborígen que habitaba, que más tarde la nueva sociedad en su progreso y

³⁸ Borja, J.. Los nuevos principios del Urbanismo.

desarrollo aplicó nuevas lógicas de funcionamiento y concepciones contemporáneas a la ciudad.

En efecto, desde el origen de las ciudades, existió una división social, espacial y técnica y que involucra intercambios de naturaleza diversas entre los agentes que producen los bienes.

³⁹*Los siguientes son principios del urbanismo sustentable o nuevo urbanismo, los cuales se pueden aplicar desde un conjunto de edificios hasta toda una comunidad o ciudad:*

- . *Peatonalización de las ciudades.*
- . *Conectividad urbana.*
- . *Diversidad en uso del suelo.*
- . *Diversidad en materia de vivienda.*
- . *Calidad en arquitectura y diseño urbano.*
- . *Estructura tradicional de barrios y colonias.*
- . *Incremento en la densidad urbana.*
- . *Transporte inteligente.*
- . *Sustentabilidad urbana-arquitectónica.*
- . *Calidad de vida.*

Los principios del nuevo urbanismo nacen con la finalidad de una planificación urbana integrada, desde donde estos diez principios se orientan hacia los planes urbanísticos y diseños urbanos en una ciudad para integrar y ajustar inconvenientes que emergen en la misma.

Estos principios se basan en sostenibilidad, conservación, infraestructura eficiente, tecnología, accesos sociales, vialidad, integración, entre otras importantes.

Analizando la primera premisa, diseñar espacios con preferencia para peatones ayuda a mejorar la interconexión y accesibilidad a las actividades humanas ya

³⁹ Borja, J.. Los nuevos principios del Urbanismo.

sean económicas, residenciales, culturales o urbanas, y se lograría jerarquizando las calles estrechas, corredores peatonales y bulevares.

De la mano del anterior principio, se muestra la conectividad urbana que se logra articulando las diferentes zonas de la ciudad, con la finalidad de no generar tráfico, logrando rapidez en la comunicación, evitando contaminación y tráfico y por supuesto beneficiar al peatón.

Dentro de estas zonas que se lograrán conectar deberán existir diversidades de usos ya sean comerciales, habitacionales, pero dependiendo de la tipología del sitio y del uso de suelo, consecuentemente se podrían lograr en estas diversidades, diferentes tipologías arquitectónicas en edificaciones, pero demostrando siempre identidades, confort y funcionalidad, de esto se refiere el principio cuarto y quinto, ya que todo forma parte de un conjunto.

En respuesta al incremento de población nace el principio siete, que menciona el aumento de densidad lo más cercano a las centralidades o equipamientos con la finalidad de evitar la contaminación y promover las accesibilidades caminando, en bicicleta o motocicleta, o aprovechar la tecnología para crear nuevas formas de transporte público que eviten la contaminación actual, finalmente todos los anteriores puntos tienen como único objetivo nuestro último y más importante principio que es la calidad de vida de los ciudadanos, mediante la generación de sitios y espacios públicos sanos para gente sana.

11.4. Marco Jurídico y/o normativo

Los reglamentos de las instituciones en general y las ordenanzas municipales establecen capítulos que son indispensables para la práctica del urbanismo.

Las bases sobre las cuales las instituciones construyen y determinan alcances de la participación política y donde se encuentra mayoritariamente un buen número de provisiones regulatorias y leyes relacionadas se las obtiene en el marco legal.

Con el propósito de fundamentar de manera legal las acciones destinadas presente estudio se citan las siguientes consideraciones:

11.4.1. Plan Nacional del Buen Vivir

El Plan Nacional del Buen Vivir se aprueba el 24 de junio del 2013 y es instrumento legal que ampara a la comunidad y el amparo para el cumplimiento de los derechos ciudadanos de la ciudad, este plan propone 12 objetivos Nacionales y los lineamientos Estratégicas Territoriales Nacionales con miras a lograr el Sumak Kawsay, en la investigación nos centraremos en 5 objetivos que respaldan el presente trabajo:

OBJETIVO 2: *“Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial, en la diversidad”.*

Este objetivo propone la aplicación de políticas integrales, capaces de abordar la complejidad de la exclusión y de promover nuevas lógicas de cohesión y (re)distribución, en el marco del reconocimiento de la diversidad. Los mecanismos de inclusión, protección social e integración territorial de este nuevo modelo se sustentan en una lógica basada en los derechos, que identifica y valora a las personas y grupos de atención prioritaria, y reconoce la diversidad de comunidades, pueblos y nacionalidades.

OBJETIVO 3: *“Mejorar la calidad de vida de la población”.*

Este objetivo propone, por tanto, acciones públicas, con un enfoque intersectorial y de derechos, que se concretan a través de sistemas de protección y prestación de servicios integrales e integrados. En estos sistemas, los aspectos sociales, económicos, ambientales y culturales se articulan con el objetivo de garantizar los derechos del Buen Vivir, con énfasis en los grupos de atención prioritaria, los pueblos y nacionalidades.

OBJETIVO 4: *“Garantizar los derechos de la naturaleza y promover la sostenibilidad ambiental territorial y global”.*

Este enfoque obliga, además, a impulsar la desconcentración efectiva en los territorios, y articularla a la gestión de la nueva estructura estatal, bajo el principio de reconocimiento de la diversidad poblacional, cultural y ambiental, y sin olvidar que el Ecuador forma parte de una comunidad mundial.

OBJETIVO 7: “Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad”.

Es fundamental disponer de una infraestructura física de fácil y amplio acceso, en la que se pueda deliberar, conocer y disfrutar experiencias que refuercen el desarrollo espiritual, físico e intelectual de la población; eliminar barreras de acceso a personas con discapacidad; mejorar el transporte público y la seguridad ciudadana (sin «securitizar» los espacios públicos); descriminalizar el trabajo autónomo y de economía popular; promover la circulación de expresiones culturales y creaciones artísticas diversas; y democratizar progresivamente el acceso al ciberespacio.

OBJETIVO 11: “Consolidar el sistema económico social y solidario, de forma sostenible”.

Tiene relación con la soberanía energética y las energías limpias; la protección y potenciación de la biodiversidad y de la diversidad cultural, como base de actividades alternativas al extractivismo –entre ellas el ecoturismo y la biomedicina–; y el rescate e innovación de tecnologías que favorezcan procesos de producción en los que el trabajo adquiera valor, maximicen el rendimiento de los recursos y minimicen impactos y afectaciones al ambiente.

11.4.2. Cootad

- **Artículo 295.- Planificación del desarrollo.**

Los gobiernos autónomos descentralizados, con la participación protagónica de la ciudadanía, planificarán estratégicamente su desarrollo con visión de largo plazo considerando las particularidades de su jurisdicción, que además permitan ordenar la localización de las acciones públicas en función de las cualidades territoriales.

Los planes de desarrollo deberán contener al menos los siguientes elementos:

- a) Un diagnóstico que permita conocer las capacidades, oportunidades y potencialidades de desarrollo, y las necesidades que se requiere satisfacer de las personas y comunidades;*
- b) La definición de políticas generales y particulares que determinen con claridad objetivos de largo y mediano plazo;*
- c) Establecimiento de lineamientos estratégicos como guías de acción para lograr los objetivos; y,*
- d) Programas y proyectos con metas concretas y mecanismos que faciliten la evaluación, el control social y la rendición de cuentas.*

Este artículo se refiere a realizar un previo estudio o diagnóstico del crecimiento para posteriormente producir planes y seleccionar proyectos de desarrollo. Teniendo como producto final un informe que contiene planes, proyectos y programas de desarrollo recomendados, y correspondientes a los antecedentes.

- **Artículo 296.- Ordenamiento territorial.**

El ordenamiento territorial comprende un conjunto de políticas democráticas y participativas de los gobiernos autónomos descentralizados que permiten su apropiado desarrollo territorial, así como una concepción de la planificación con

autonomía para la gestión territorial, que parte de lo local a lo regional en la interacción de planes que posibiliten la construcción de un proyecto nacional, basado en el reconocimiento y la valoración de la diversidad cultural y la proyección espacial de las políticas sociales, económicas y ambientales, proponiendo un nivel adecuado de bienestar a la población en donde prime la preservación del ambiente para las futuras generaciones. La formulación e implementación de los correspondientes planes deberá propender al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y fundamentarse en los principios de la función social y ambiental de la tierra, la prevalencia del interés general sobre el particular y la distribución equitativa de las cargas y los beneficios.

Los instrumentos de planificación complementarios serán definidos y regulados por la ley y la normativa aprobada por los respectivos órganos de legislación de los gobiernos autónomos descentralizados.

Este artículo señala hacia planes o proyectos que mejoren la calidad de vida de la población, con la finalidad de respaldarse en los aspectos sociales y condiciones territoriales actuales, complementándose con apoyos o instrumentos de planificación buscando la equidad y beneficios

- ***Artículo 297.- Objetivos del ordenamiento territorial.***

El ordenamiento del territorio regional, provincial, distrital, cantonal y parroquial, tiene por objeto complementar la planificación económica, social y ambiental con dimensión territorial; racionalizar las intervenciones sobre el territorio; y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible, a través de los siguientes objetivos:

a) La definición de las estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo en función de los objetivos económicos, sociales, ambientales y urbanísticos:

b) El diseño y adopción de los instrumentos y procedimientos de gestión que permitan ejecutar actuaciones integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio; y,

c) La definición de los programas y proyectos que concreten estos propósitos.

Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, en la ejecución de su competencia de uso y control del suelo, tendrán en cuenta los objetivos contenidos en este artículo.

Este artículo se refiere al correcto uso y ocupación de suelos con la finalidad de no explotar los territorios y orientarse hacia un desarrollo sostenible, mejorando la calidad de vida.

11.4.3. Lotus: Ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión del suelo

- Dentro del Título V de la Constitución de la República del Ecuador (2008), se pone de manifiesto en el artículo 241 que: “La planificación garantizará el ordenamiento territorial y será obligatoria en todos los gobiernos autónomos descentralizados”; así como también le otorga a los Consejos Municipales, la competencia para: *“Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.”*
- PNBV: *“el desarrollo territorial (entendido como proceso continuo) requiere planificarse técnica y participativamente, con el propósito de alcanzar el equilibrio entre las unidades territoriales subnacionales. Se basa en los principios de coordinación, concurrencia, complementariedad, subsidiariedad, descentralización y productividad. Su gestión privilegia la equidad y la inclusión, la sustentabilidad ecológica y la estabilidad económica, la precaución y la prevención, la transparencia, la solidaridad y la corresponsabilidad”_.*

11.4.4. Constitución de la República del Ecuador

Considerando:

Art. 14 de la sección segunda correspondiente a “Ambiente sano”. Art. 30 y Art. 31, de la sección sexta correspondiente a “Hábitat y vivienda”

11.5. Modelo de repertorio realizado

11.5.1. Análisis del crecimiento urbano de la ciudad de Manizales-Colombia

El presente trabajo investigativo está basado en aproximaciones al estudio de los factores de crecimiento de la ciudad de Manizales como aporte a la planificación, analizando aspectos referentes al tema.

11.5.1.1. Factores de crecimiento urbano

Con el estudio del crecimiento de una ciudad, se pueden apreciar los cambios de la estructura y la cantidad de población que esta posee. Los factores que atribuyen al crecimiento urbano son variados, hasta ahora se destacan autores como Wallner (1975), quien dice que el aumento demográfico de la ciudad se debe a las migraciones, al abandono precipitado e indiscriminado del campo, a la incorporación de municipios limítrofes, o la erección de las ciudades satélites que se hallan vinculadas funcionalmente a las grandes ciudades.

Otros autores como Haig (1927); Clark (1947); y Hoyt (2005) afirman que las vías se convierten en factores importantes de crecimiento urbano, y Parrado (2001) dice que un factor importante de crecimiento urbano es el surgimiento de nuevas zonas residenciales, comercios, equipamientos y servicios. En

Manizales se lograron identificar los factores más influyentes en su crecimiento, a partir de las propuestas de los autores mencionados anteriormente y de la información extraída; sin embargo, esta ciudad posee unas características particulares que merecen ser tomadas en cuenta a la hora de analizar su crecimiento tales como:

- Topografía, Manizales al encontrarse en la región centro-occidente de la cordillera central de Colombia a 2.150 msnm, condición que la hace particular por su implantación en un contexto natural abrupto de fuertes pendientes y suelos volcánicos, además está expuesta a actividades sísmicas, procesos erosivos, deslizamientos e inundaciones.
- La planificación y el ordenamiento territorial en Colombia son incipientes.
- El crecimiento y la expansión de Manizales se dio bajo el legado de la Colonización Antioqueña a partir de la ortogonalidad del trazado en damero y la plaza principal. La implantación de esta tipología como un sello en los primeros años de fundación de la ciudad obligó a realizar rellenos y banqueos para continuar con este trazado durante algunos años, hasta que finalmente, dejaron de implantarse estos sistemas durante los años 30/s debido a las elevadas pendientes sobre las cuales se desarrolla su crecimiento.

11.5.1.2. Evolución de la trama y sus causas

En esta ciudad se destacan especialmente tres periodos de crecimiento urbano más acelerado influenciado por diferentes aspectos:

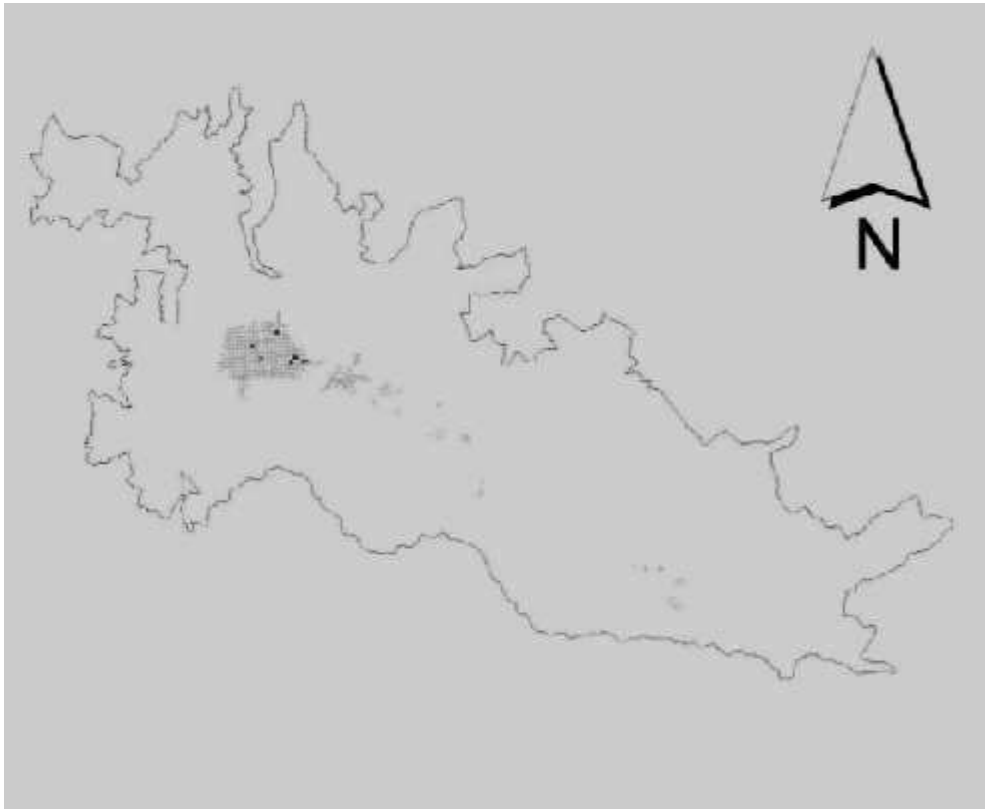


Ilustración 3: Período de crecimiento 1924 a 1935.

Fuente: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=169419998004>

Desde 1924 a 1925 se presenta un rápido crecimiento de la malla urbana: en solo 11 años, la ciudad había crecido el doble de área urbanizada, correspondiente a la época de primera bonanza cafetera, cuando la ciudad ofrecía oportunidades de empleo y mejora de la calidad de vida, lo que provocaba la migración continua y masiva desde las zonas rurales del país.

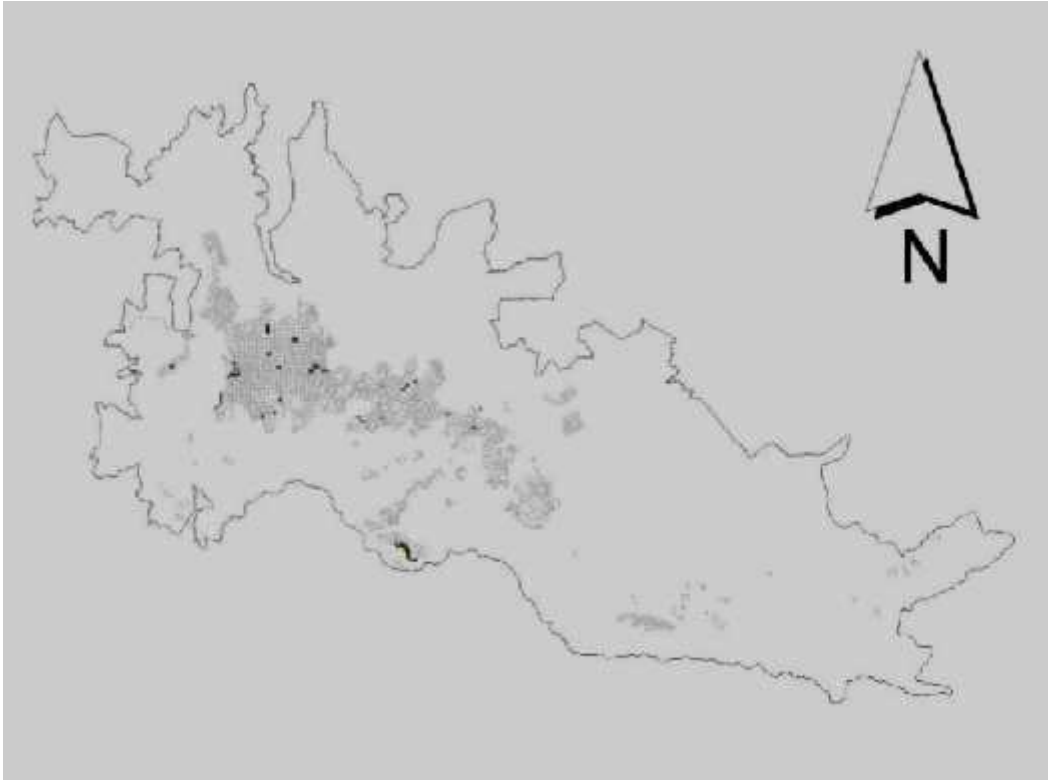


Ilustración 4: Período de crecimiento 1966 a 1979.
Fuente: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=169419998004>

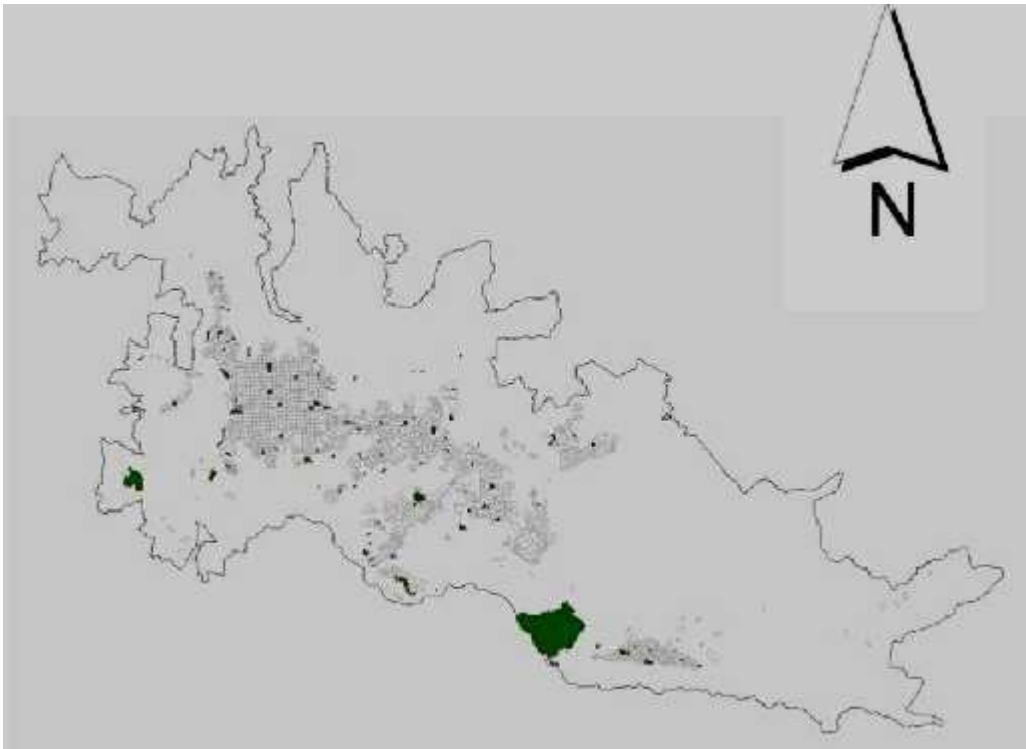


Ilustración 5: Período de crecimiento 1980 a 1999.
Fuente: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=169419998004>

En el segundo período (1966 a 1999) se observa un crecimiento urbano explosivo en el cual la ciudad con mayor área urbanizada como resultado de la generación de urbanizaciones para la clase obrera promovida y subsidiada por el Instituto de Crédito Territorial, ICT, la Caja de la Vivienda Popular y el Banco Central Hipotecario.

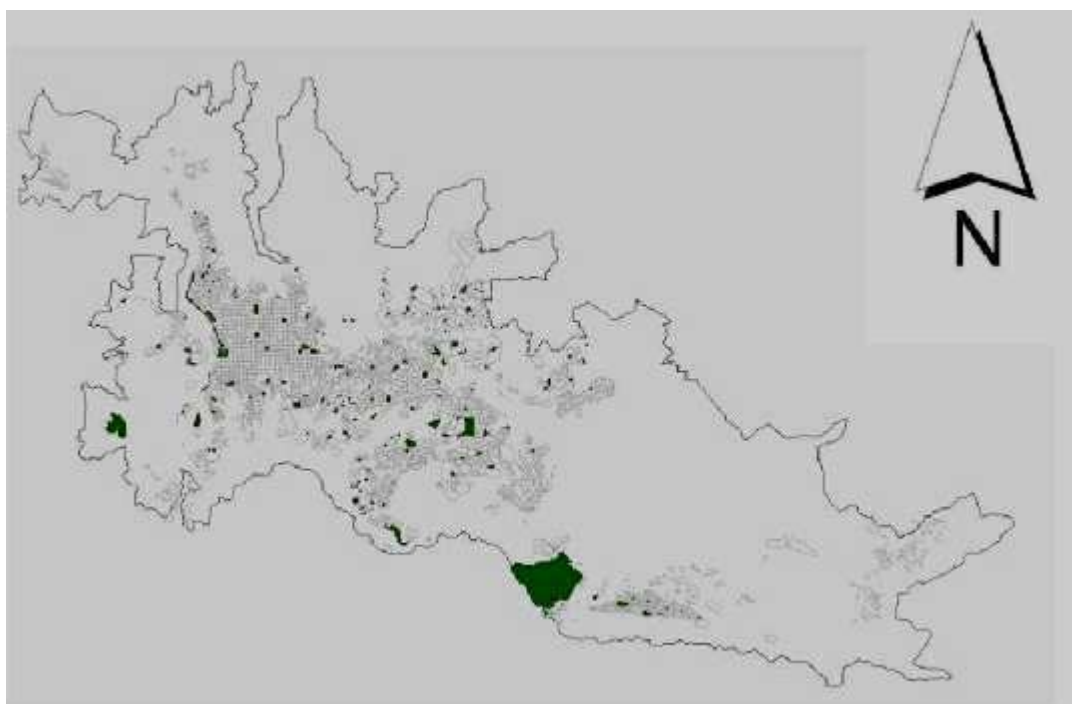


Ilustración 6: Período de crecimiento 1999 a 2003.

Fuente: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=169419998004>

En el tercer período de 1999 a 2003, la ciudad experimenta un aumento significativo de la población, por diversas causas entre las cuales se pueden citar: el crecimiento natural por nacimientos, las migraciones del campo a la ciudad, el desplazamiento de población para estudiar en las universidades de Manizales por su calidad, dando un carácter propio a la ciudad y cobrando gran importancia para la economía.

Y otro aspecto significativo en este período de crecimiento urbano se atribuye principalmente al aumento de localización de urbanizaciones en la periferia, por la consolidación de nuevos barrios con viviendas para trabajadores y por la construcción de viviendas en conjuntos cerrados para grupos de población de mayor poder adquisitivo, los cuales se interesan por vivir en la periferia y la

identifican como un buen lugar, alejados del ruido, la contaminación e inseguridad del centro.

11.5.1.3. Resultados

- Se toma en cuenta en el estudio que las variables más influyentes tienen relación directa con distancia a equipamientos y vías, lo cual lleva a pensar que la cercanía a equipamientos es un factor clave para establecer lugares compactos, pero sucede al contrario en la ciudad de Manizales donde la aparición de los equipamientos en diferentes puntos de la ciudad genera nodos tensores de urbanización y a la vez consolida esos puntos como hitos o nodos jerárquicos que son referencias dentro de la trama urbana.
- El crecimiento de Manizales ha sido marcado por sus vías. En la siguiente ilustración se puede ver como se conserva la vía que atraviesa la ciudad de forma longitudinal (Av. Santander), la cual existe desde los inicios de la ciudad (Calle Real) y hoy se conserva como una de las vías principales y de mayor tránsito.

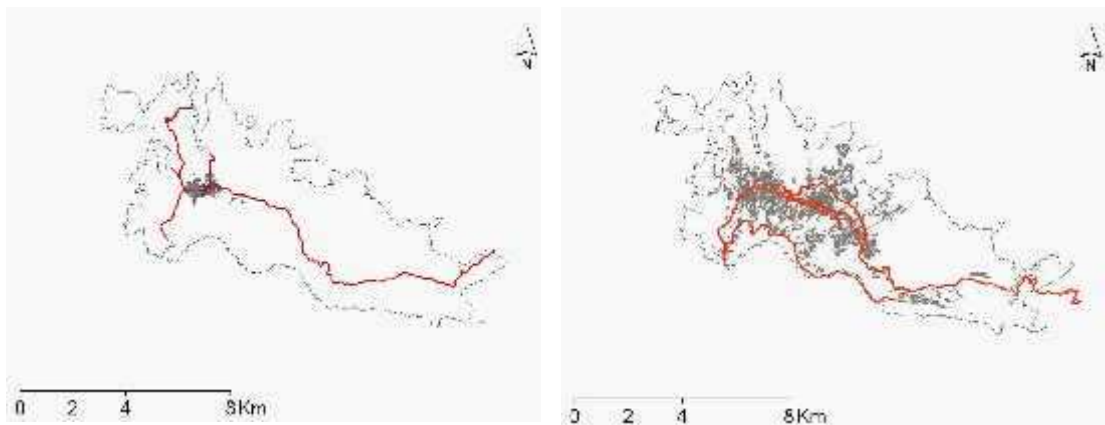


Ilustración 7: Vías en 1885 y en 2003.

Fuente: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=169419998004>

- Hasta el año 1990, el crecimiento urbano de Manizales estaba asociado a la asimilación de una mayor población, sin embargo a partir de 1990 se comienza a observar un incremento del área urbanizada no correspondiente

al de población, es decir, aparentemente hay más oferta de vivienda que en años anteriores.

- La búsqueda de un crecimiento de las actividades económicas la ciudad y la posterior expansión de población hacia los límites, provocarán mayor demanda de servicios, vivienda, infraestructura, etc., y en consecuencia un extenso consumo de materia y energía.

11.5.1.4. Conclusiones

Este modelo de repertorio nos muestra que desde años pasados esta ciudad carece de un modelo de urbanización y empezándose a estructurar de manera flexible a los factores que se presentaban, ajustándose a las dimensiones y direcciones en su trama de acuerdo a las exigencias topográficas y espontáneamente, este modelo de crecimiento espontáneo marcó un contraste notorio puesto que se observa una expansión de urbanización divididos en segmentos o subcentros urbanos y por otro lado contribuye a la generación de desequilibrios debido a la presión urbanística y a una planificación inadecuada o inexistente.

12. CAPITULO 2.- Diagnóstico de la investigación

12.1. Información Básica

La información en esta fase se basa en la fundamentación teórica sistematizada y organizada que previamente nos permita realizar una lectura a profundidad sobre la causa de la dispersión de la ciudad y posteriormente determinar los efectos de la misma.

Se analizarán varios aspectos tales como:

- Antecedentes históricos
- Aspectos físicos.
- Aspectos socioeconómicos.
- Condiciones de vida de la población.
- Usos de suelo.
- Densidad y ocupación del suelo.
- Vialidad, movilidad
- Transporte público.
- Evolución de la trama y Morfología urbana

12.1.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

12.1.1.1. Manta en la época aborígen

12.1.1.2. Chorrera, la primera evidencia. (800 a 600 años a.C)

⁴⁰ El área próxima donde se realizaron investigaciones está situada hacia el sur, en Salango, donde se reportan presencias de grupos de la cultura Valdivia, desde los 3700 a 3500 años a.C.

Sobre la evidencia que muestra que los pobladores del formativo prefirieron los estuarios, se infiere que los primeros habitantes de lo que hoy es Manabí central, se abrían ubicado tierras adentro del estuario del Río Portoviejo o del lecho del río Manta, que probablemente hace unos 2000 años era más caudaloso, según afirma Emilio Estrada. Sin embargo, las evidencias concretas más antiguas halladas en el actual asiento de la ciudad de Manta, pertenecen a la cultura Chorrera.

a. Arquitectura

⁴¹De acuerdo a la cronología más reciente, elaborada por el arqueólogo Jorge Marcos, en la zona central de Manabí existe Chorrera desde el 800 hasta los 600 años antes de Cristo. Las excavaciones de las evidencias de esta cultura se hicieron concretamente en canteras, el cementerio viejo de Manta, en la propiedad del señor Muentes, cerca de la desembocadura del río Manta y en los esteros.

De las excavaciones realizadas en Manta por Emilio Estrada, obtuvimos pruebas conclusivas de la civilización Manteña, bahía 1, bahía II y ligeros indicios de Chorrera dice el arqueólogo.

⁴⁰ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 93.

⁴¹ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 94.

El pequeño poblado de chorrera en manta, habría estado sobre un montículo, de acuerdo al patrón de asentamiento de esa cultura. Las casas serían de materiales biodegradables, cuadradas, con techo de dos aguas muy característicos en Manabí. A pesar que desde Valdivia ya hay evidencias de aldeas más o menos complejas, es en chorrera donde se produce un pasó al urbanismo como concepto de uso de espacio de manera ordenada y más o menos planificada.

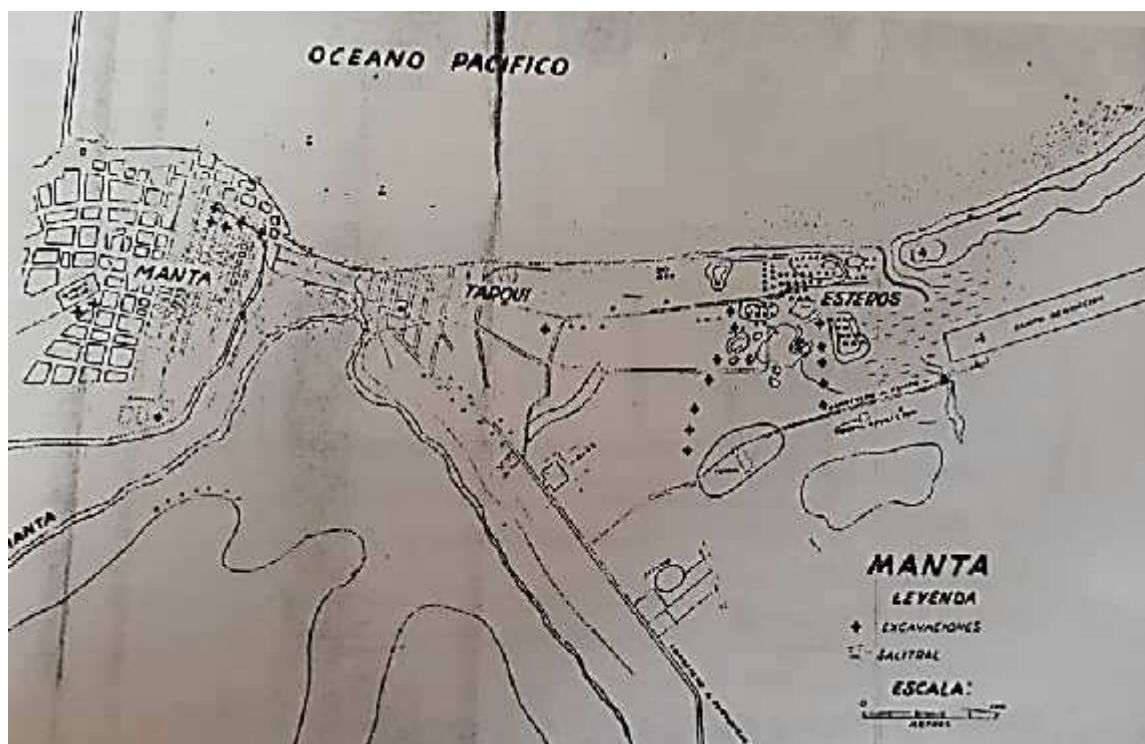


Ilustración 8: Mapa de Emilio Estrada donde se identifican los sitios excavados por él en la década de 1950.

Fuente: Emilio Estrada. Arqueólogo de Manabí.

12.1.1.3. La cultura Bahía en manta (400 a.C a 1.000 d.C)

⁴²Las evidencias de Saville, Jijón y Estrada, demuestran que durante el periodo de desarrollo regional florecieron en manta, Tarqui y Los Esteros, importantes núcleos humanos, cuyas características sentaron las bases de una identidad local.

⁴² Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 96.

a. Arquitectura

En el año 1917 y 1923 Jacinto Jijón y Caamaño realizaron excavaciones y encontraron montículos con muros de piedra en el sector central del actual manta, pertenecientes a la cultura bahía. Estos montículos tenían dimensiones de 50- 175 metros por 20- 50 metros, en las que estaban grandes casas colectivas. Los montículos artificiales no tenían una dirección específica y para acceder a ellas usaban rampas o escaleras para el acceso, que permite recrear un poblado vistoso. Se cree que en ellas también habitaban las personas, pues no se encontraban casas pequeñas en los alrededores. La descripción de este gran complejo es la siguiente:

Manta está llena de montículos de un tipo especial, están hechos aprovechando un desnivel del terreno, que ha sido exagerado y aprovechado de tal modo, que la plataforma superior quede a mayor altura de la superficie del terreno, por el Oeste, mientras que se eleva poco por el este; estos son los lados menores de un cuadrilátero alargado, rodeado de 3 o 4 Terrazas, sostenidos como la plataforma, por muros de cantos (no trabajados), colocados de filo, sin haber sido trabajados. Las Terrazas hacia el este se reúnen y reducen, a veces, a sólo una; en el frente occidental, se desprende la plataforma una escalinata, dividida en dos o más tramos por amplios descansos y encerrada entre dos pilones de corte de pirámide truncada. En el interior de estos montículos se encuentra la misma cultura que en la capa profunda de los corrales, que acabamos de mencionar" (se refiere a la cultura bahía).

Las plataformas observadas por Jijón y Caamaño, tenían un portal en la parte anterior y una escalera monumental. En los alrededores del Llano que rodeaba a otros pequeños montículos, se encontró mucha cerámica de esta fase.

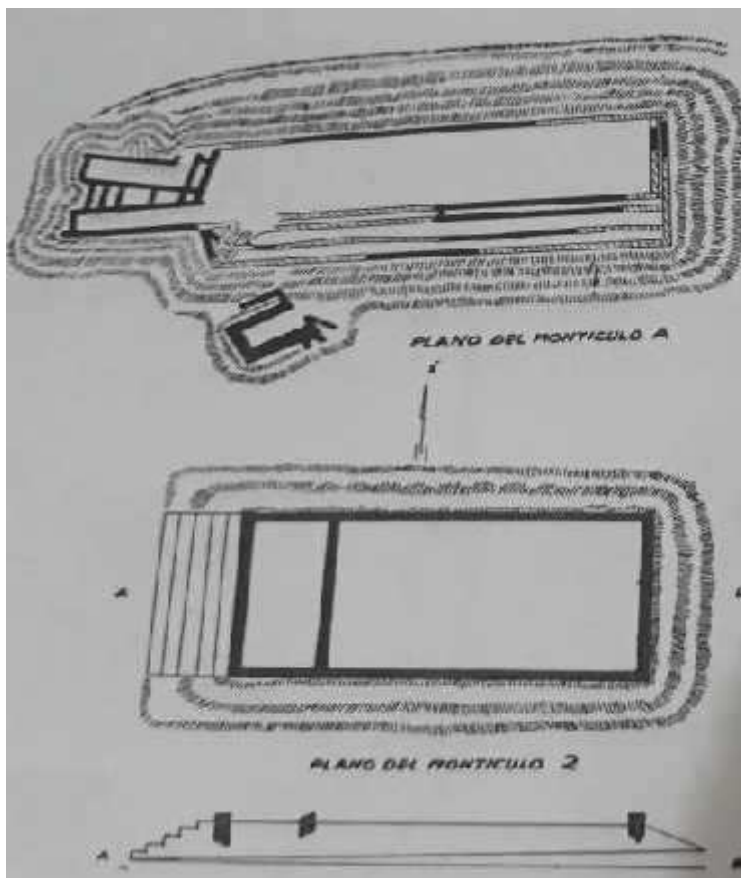


Ilustración 9: Planos de las plataformas de la cultura Bahía encontradas por Jacinto Jijón y Caamaño en Manta.
Fuente: Emilio Estrada. Arqueólogo de Manabí.

43" la casa Bahía, era rectangular con techo a dos aguas, con las ventanas y la puerta en los extremos. El piso fue de piedra, las paredes de bahareque y el techo de paja. Se presume que en ellas había chimeneas. Según reflejan las maquetas dejadas en cerámica, algunas de estas grandes casas tenían aplicaciones o pintura en la parte frontal, o en los techos interiores, indican que eran lugares de ceremonias, pues así mismo en las pequeñas

modelos que dejaron se ve a un personaje muy ataviado presidiendo su entrada. En la cultura Bahía de Caráquez existe un urbanismo definido, esto es, no sólo la planificación de la población con plazas, casas, lugares de reunión y culto, sino además la creación de reglas sociales y económicas para el buen funcionamiento de la comunidad, una élite sacerdotal; centros urbanos administrativos; especialización productiva; desarrollo de la producción agrícola que produjo excedentes agrícolas controlados por la élite; navegación a distancia gracias a nuevas tecnologías de navegación, una particular religiosidad y producción cerámica, lítica y metalúrgica."

⁴³ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 97.

b. Producción de los cacicazgos de Cancebí

⁴⁴Cancebí estaba integrado por un conjunto de pueblos donde existían varios grupos especializados en determinados trabajos. Por una parte, sobresale el



grupo de los **alfareros**, cuyas evidencias son recogidas por el arqueólogo Estrada, quien da su testimonio de la existencia de tuestos en un área de dos kilómetros a lo largo de la costa de lo que hoy es Manta (1962).

Por otro lado, están los **pescadores**; varios cronistas destacan la habilidad de la gente de Cancebí y específicamente Jocay, para la pesca.

⁴⁵Luego la existencia de una gran cantidad de fusayolas o pepas de

huso en la zona de La Sequita y Pepa de Huso, alrededor de Picoazá y los

Cerro de Hojas y Jaboncillos, son el testimonio de un amplio complejo de

tejedores, en una zona donde

además se da las condiciones para el cultivo del algodón.

Cancebí también era una zona esencialmente maicera, lo que muestra la existencia de otro grupo de especialistas que cultivaban el producto.

⁴⁴ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 110.

⁴⁵ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 110.

Estrada en sus investigaciones también reporta la existencia de fragmentos de cerámica en una extensión de dos kilómetros a lo largo de la costa, lo que demuestra por otra parte que la zona fue un área de producción de cerámica en grandes cantidades. Actualmente, cerca de Manta existe un pueblo llamado

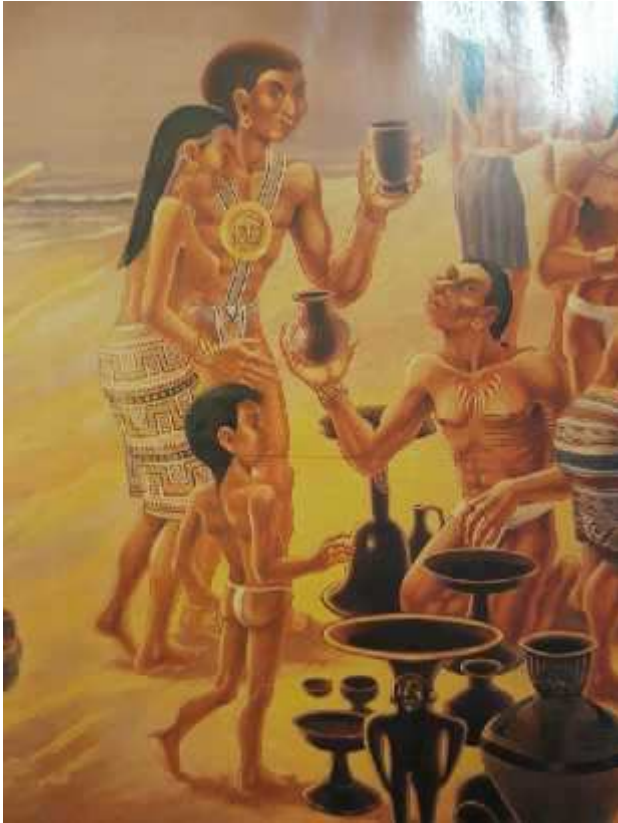


Ilustración 11: Pinturas del Museo que intentan aproximarse a lo que debió ser la vida cotidiana en el período prehispánico

La Pila, que mantiene la tradición.⁴⁶ Olaf Holm, otro eminente arqueólogo encontró a fines de 1970 unos grandes hornos que podían alcanzar altas temperaturas. Entonces, otra de las actividades productivas pudo haber sido la elaboración de piezas de metal. Sin embargo, las excavaciones no reportan elementos de esa naturaleza.

Finalmente, los rastros arqueológicos son testimonio de la existencia de grupos encargados del **tallado en piedra** tan propio de los manteños del norte, revelando otras de las especialidades productivas de

Cancebí.

se puede deducir que la tradición de ocupación del espacio ciudad – Manta, está históricamente relacionada con una actividad portuaria-mercantil y pesquera que se mantienen a través del tiempo, aunque varía en su impulso, según el momento, pues mientras en la Época Aborígen manejaban la exportación de textiles a escala, en la subsiguiente etapa colonial deviene en un colapso.

⁴⁶ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 114.

c. Primeros asentamientos

⁴⁷Poco después del primer encuentro, la mayoría de los pueblos de Cancebí fueron abandonados, e incluso quemados por los propios aborígenes, como una forma de resistencia, lo que impediría la descripción de sus características urbanas. No obstante, arqueólogos como Saville e historiadores como Carmen Dueñas de Anhalzer, advierten la rareza de que pueblos supuestamente tan urbanizados y complejos no hayan sido detallados.

Pocos cronistas hablan del asentamiento de “Manta”, que sabemos era el antiguo Jocay. La referencia más directa de la complejidad urbanística de “Manta”, la da el cronista Inca Gracilaso de la Vega, cuyo padre estuvo en 1534 en el territorio acompañando a Alvarado. Según Gracilaso Manta “era como una metrópolis de toda aquella comarca”.

⁴⁸Las observaciones hechas alrededor de 1907 por Saville; los estudios realizados poco después por Jijón y Caamaño y los más avanzados efectuados por Estrada, coinciden en que en el lugar estuvo un gran asentamiento. Saville dice que vio centenares de casas grandes y medianas de los antiguos indios, cuya base era de piedra sobre las que se levantaban dos filas de paredes de hasta 122 centímetros de espesor, hechas de planchas de piedra.

Unas construcciones tenían un solo compartimiento, otras poseían hasta siete divisiones, algunas de las cuales eran de adobe. Un edificio medía 59,9 metros por 11,9 y 11,3 metros y se encontraban también graderíos que Saville Consideró que podían ser tumbas. Añade el arqueólogo norteamericano que los habitantes del lugar le informaron que el antiguo templo indígena se encontraba en el lugar donde se situaba en 1907 el cementerio de Manta, pero puntualiza que “no hay menor huella en el terreno de que sea verdadera tal tradición”.

En lo que era la Casa Tagua, Saville vió dos esculturas curiosas, parecidas a una llama, y dentro de los vestigios de las casas observó innumerables

⁴⁷ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 119.

⁴⁸ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 120.

fragmentos de esculturas de piedra. Una escultura hallada medía 1,83 centímetros de alto. La existencia de estas grandes esculturas mostraría centros monumentales.

Una ciudad como Jocay debió tener distintos tipos de construcciones según su jerarquía, calles, almacenes para guardar alimentos, centros de producción y templos. Jocay tenía además pozos de agua tallados en roca viva, de 12,8 metros de profundidad y 91 centímetros de diámetros, que se reducían hacia el fondo. De este pozo extraían agua dulce.

12.1.1.4. Época de contacto. (1526 – 1548)

⁴⁹El tiempo que abarcará esta parte del estudio transcurre desde 1526, cuando los primeros españoles husmearon el territorio de Cancebí, hasta 1548, cuando concluyen las guerras civiles entre los encomenderos pizarristas y la Corona Española.

a. Comportamiento de los Cancebíes ante la conquista.

⁵⁰La respuesta manteña ante la invasión española, es otro elemento que permite comprender la diferencia de los patrones políticos, sociales y económicos, de los manteños, con respecto a otros grupos andinos.



Ilustración 12: Pinturas del Museo cuando los aborígenes huyen de sus tierras.

A diferencia de lo ocurrido en 1526, en 1531 los manteños optaron por dejar abandonados sus asentamientos, quemar sus poblados y desaparecer sus reservas de maíz. No sólo se puede atribuir

esta conducta al miedo, sino por el contrario a toda una respuesta que

⁴⁹ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 141.

⁵⁰ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 167.

pretendía dejar a los españoles sin abastecimientos, lo cual ocasionó el desgaste de las huestes en su avance a Perú.

Ya para 1535 parece una fecha aún temprana para justificar la desaparición de sociedades como la de Jocay, con 20.000 habitantes, o de otros pueblos de concentraciones masivas como Coaque o Salangome.

La diáspora manteña, la huída hacia el interior, fue al mismo tiempo una estrategia de resistencia, pero así mismo de debilidad puesto que finalmente la estructura de poder no pudo rearticularse rápidamente.

El panorama en 1534 era desolador. Donde antes se mostraban poblaciones coloridas y dinámicas, quedaban sólo pueblos solitarios, devastados, quemados, sin alimentos ni comercio alguno.

⁵¹En 1547, las fórmulas de resistencia eran tan radicales en algunos casos, que los indígenas de la región preferían asesinar a sus hijos antes de que entraran a servir a los españoles, a quienes consideraban invasores de sus tierras.

Décadas después los manteños habían destruido barreras e identificado espacios propios y separados y aun tomando formas de resistencia, agresión o el ocultamiento de información.

b. Fundación de una ciudad de españoles en territorio manteño.

⁵²Cuando los españoles ingresaron al territorio andino, lo primero que hicieron fue fundar ciudades, es decir enclaves territoriales desde donde dirigieron el avance de la conquista. Las ciudades españolas cumplían el rol de asociar a los españoles y organizarlos para la defensa frente a un mundo nuevo e inestable, cuya geografía y comunidades humanas eran absolutamente desconocidas e impredecibles.

La estructura imperial demandaba de lugares centralizados desde donde se pudiera dirigir el proyecto colonial. De alguna manera esto perfiló el nacimiento de sociedades blancas preferentemente urbanizadas. La ciudad o villa al modo

⁵¹ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 169.

⁵² Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 174.

de los españoles, era a su vez una institución, legitimada no sólo por su espacio urbano, sino también por el cabildo.

La categoría de Ciudad en la estructura colonial, se basó en una serie de repartimientos, es decir tierras otorgada a los conquistadores en premio a sus servicios, las cuales pertenecían ancestralmente a los aborígenes; esto implicó un nuevo concepto de propiedad privada, que no conocían como tal los confederados manteños.

⁵³Las ciudades fueron constituidas a través de todo un andamiaje legal: el fundador debía estar avalizado por el Gobernador o representante de la Corona. La primera tarea era la constitución del cabildo, similar al europeo; la demarcación de la plaza, el levantamiento de los principales símbolos del orden y cultura hispana: la casa del cabildo y la Iglesia. Los cabildos de españoles, tan pronto se fundaba la ciudad, procedían a realizar los “repartimientos”.

Así mismo la fundación de ciudades hispanas cumplía el rol de demarcar los territorios de blancos, es decir la “república de españoles” con relación a la “república de indios”.

⁵⁴El modelo de poblamiento de los españoles, previa que el asentamiento estuviera en un lugar donde debía tener abrigo y elementos básicos para subsistencia, además de controlar una zona productiva y demográficamente interesante. Así mismo, tener un circuito que la relacionase con un puerto.

12.1.1.5. Época colonial (1535-1820)

Esta parte de la investigación transcurre desde mediados del siglo XVI hasta 1820, cuando se produce la independencia política.

⁵³ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 175.

⁵⁴ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 176.

a. Población y características socio-económicas en la época colonial



Ilustración 13: La encomienda, sistema de abuso contra los indígenas

mantienen su modelo de producción interna y su modelo social, pero debían tributar un excedente al encomendero, y este a su vez una parte al estado colonial. Los tributos se recababan dos veces al año y el modelo fue paulatinamente incidiendo en la estructura ancestral de las culturas andinas. Por otra parte, para recabar el tributo el eslabón entre el encomendero y los indios era el cacique de cada etnia, a cambio de ciertos privilegios, tales como el de no pagar tributo.

En términos sociales, desde el principio la sociedad quedó claramente dividida en la república de blancos y la república de indios, es decir, en las etnias blancas de origen europeo y en las etnias indígenas. Sin embargo, este aspecto tiene que ser mirado independientemente en cada área colonial, pues en algunos lugares la nobleza indígena formalizó matrimonios con blancos, especialmente al inicio del proceso.

⁵⁵Dentro del modelo colonial que impuso Europa a partir del siglo XVI, se identificaron dos tipos de colonias: las colonias de Nueva Inglaterra en América del Norte; y la de explotación, que básicamente se dedicaban a la extracción de riquezas, que se llevó a cabo en la zona andina, encontrándose la zona tropical costera, donde se situaba el antiguo puerto de Manta.

⁵⁶Los indígenas continuaban establecidos en su territorio, producían en sus antiguas tierras,

⁵⁵ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 198.

⁵⁶ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 202.

Evidentemente las antiguas etnias manteñas habían sufrido un proceso de reconfiguración a partir de su ancestral base cultural; las dos culturas se entrelazaban y remodelaban sin lograr imponerse una sobre otra de manera total, y menos aún borrar los sedimentos de las antiguas identidades, que por supuesto tampoco seguían siendo las mismas.

b. El asentamiento de Manta en la Época Colonial

⁵⁷Las desventajas para el proyecto del asentamiento de blancos en Manta, fue la vulnerabilidad del lugar en relación a los piratas, pues era una zona de mar abierto, con muchas entradas, según decían los funcionarios de la corona, y otro problema fue la falta de agua, recurso que debía buscarse a dos leguas, según testimonios de españoles.

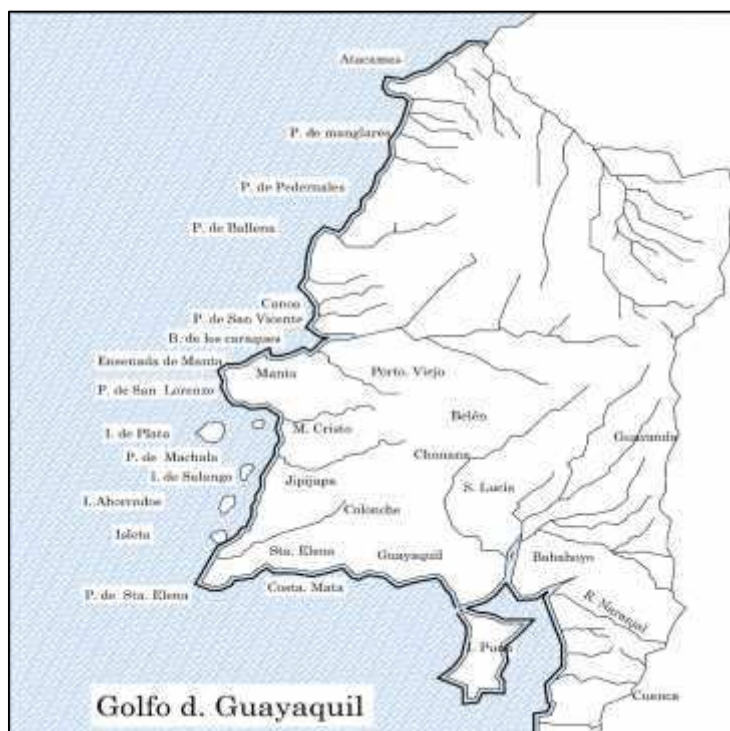


Ilustración 14: Mapa de la Época Colonial que ubica a Manta junto a la Costa.

⁵⁸En todo caso, San pablo de Manta se convierte en San Pablo de Montecristi, pues en 1765, Juan Antonio Zelaya, presidente de la Real Audiencia de Quito, recuerda que “San Pablo de Monte Christi, inmediato al Puerto de Manta, su antigua población quemada dos veces por piratas, tiene una Parroquia de madera y está compuesta de 600 personas”.

Reconociendo también a Montecristi como “Manta la Nueva”. Juan de Velasco en su versión del siglo

⁵⁷ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 220.

⁵⁸ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 223.

XVIII asegura que Montecristi se había formado con los residuos de la ciudad de Manta, cuyos habitantes se retiraron a lo alto de la montaña, por el problema de los piratas.

Si bien el proyecto de la Ciudad de blancos no prosperó, el espacio de Manta sí continuó siendo el asentamiento de las antiguas etnias de Jocay, aunque muy reducidas demográficamente, y sin el esplendor de la antigua urbe manteña.

c. Urbanismo de Manta en la Época Colonial

⁵⁹En 1547 – 1553, Benzoni habla de un pueblo de indios apostados en Manta de unos cincuenta individuos. A fines del siglo XVI o principios del XVII, Fray Reginaldo de Lizárraga habla igualmente de la existencia de un asentamiento indígena en el “puerto” de Manta. En 1605 Manta era un pueblo de indios, integrado por las antiguas parcialidades de Jaramijó, Camilloa y Cama, reducidas hacía 33 años, es decir en 1572. Estos tres pueblos pertenecían al antiguo cacicazgo de Jocay, pues compartían lengua propia.

A pesar que las reducciones debían respetar la traza hispana, en la misma época se afirma que “La forma del pueblo es una calle larga, en que hay 27 casas cubiertas de madera y paja, una Iglesia y una ermita” En Manta se cumplía la disposición del Vireey Toledo y los pueblos de indios tenían su cabildo, alcalde y regidores, alguacil mayor y menor y escribano, y existía un Gobernador de todos los pueblos indios, que residía en Manta.

d. Demografía en la colonia.

⁶⁰En 1591 el padrón de indios tributarios, muestra la crisis demográfica: al terminar el siglo XVI sólo había propiamente en Manta 29 indios tributarios, a los que había que agregar sus mujeres e hijos; y en la zona alrededor de 41 indios tributarios más sus familias. En 1605 la totalidad de la población de

⁵⁹ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 227.

⁶⁰ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I, Pág 236.

indígenas en Puerto Viejo ascendía a 1.037 incluyendo niños y niñas y considerando las parcialidades de Manta, Jaramijó, Levique y Capil.

En cambio, en las cuatro parcialidades que formaban Manta, habitaban 180 indígenas, de las cuales 69 eran niños. A partir de la relación anónima de 1605 se puede reconstruir el siguiente padrón para el caso de los indios de Manta:

Tributarios	18
Reservados	9
Casados	26
Viudos	6
Niños	15
Niñas	28

Tabla 2: Padrón de los Indios de Manta en la Colonia

Fuente: Identidad Manteña- Segunda Edición

Elaborado: Tesista

A finales del siglo XVIII la población indígena empieza a recuperarse. En Montecristi, dentro del cual se encontraba Manta, Tosagua, Charapotó y Chone, contaba con 600 habitantes, de los cuales aproximadamente 440 eran indígenas. Estas cifras no revelarían la totalidad de la población indígena, que seguramente no fue censada por encontrarse en áreas de montaña.

12.1.1.6. Época Republicana (1820-1920)

El objetivo de este largo proceso es conocer a través del cual se fue haciendo la localidad de Manta y configurando sus identidades socio-culturales, en el contexto de la región de Manabí.

El siglo XIX es un período particular, porque los blancos mestizos empiezan a recolonizar el lugar, que durante la Época Colonial fue usado básicamente

como puerto, mientras los antiguos grupos étnicos continuaban asentados en los alrededores.

a. Lucha por el puerto Mayor en Manta

⁶¹En la Época Colonial, Manta fue tradicionalmente un fondero de avituallamiento y lugar de arribo de barcos de cabotaje dedicados al comercio regional. Así mismo, punto ocasional de actividades clandestinas a través de las cuales se introducía apetecidas y prohibidas mercaderías. Los barcos que arribaban a esta rada en dicha época, provenían casi todos del actual Perú, pues desde Manta se negociaba básicamente con Lima.

Si bien es cierto que Manta ocupaba un rol secundario en términos cuantitativos, era uno de los puertos naturales de una vasta zona donde se extraían y elaboran productos exóticos casi exclusivos de la región.

⁶²Varios factores, tales como las condiciones ambientales para producir frutos exóticos y artesanía especiales; la expansión del capitalismo mundial, y la formación de la República del Ecuador, con su nuevo orden político ya que en 1821 disponían que los comerciantes de Puerto Viejo se trasladan a Guayaquil para pagar los derechos de aduana, promovieron la idea de convertir al antiguo fondero de Manta en un puerto mayor. Esta jerarquía permitiría legítimamente importar y exportar y contar con instituciones portuarias que hasta entonces estaban en Guayaquil.

El diputado León Febres Cordero y el Doctor Francisco Marcos también diputado, sostuvieron que apoyaban la moción de abrir puertos para la exportación, pero no para la importación, actividad que debía ser exclusiva de Guayaquil.

⁶¹ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO II, Pág 45.

⁶² Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO II, Pág 46.

En esas circunstancias se apoyó la apertura de Manta y Bahía, para la exportación, el ingreso de comestibles (mercado interno) pero no para la importación de productos manufacturados.

⁶³En 1837, tras un largo proceso que mantuvo el tema varias veces en el Congreso, se aprobó finalmente la ley por la cual se creaba un puerto mayor en Manabí, que finalmente fue Manta.

⁶⁴En 1850 se designó a un sujeto de apellido Paredes como el primer Administrador de Aduana; y a otro de apellido Escobar, como el primer Capitán del Puerto.

En 1858 una relación geográfica de Manuel Villavicencio, describía al puerto de Manta así:

“Es el principal puerto del cantón y toda la provincia; es el más concurrido, tiene su aduana y los privilegios de puerto principal; el desembarque es bueno, pero en los días del viento es molesto por los tumbos de agua que mojan los botes en que se desembarca; en Manta hay unas poblacioncitas con casas de paja”



Ilustración 15: pequeñas lanchas cerca de la playa dejando mercancía, se aprecia la fuerza del hombre para trasladar la mercadería.

Uno de los problemas básicos del puerto de Manta, fue la falta de un muelle para facilitar el acoderamiento de los barcos.

Manta servía como puerto a pesar de la falta de muelle, debido a la profundidad de la rada, lo

que facilitaba que a poca distancia de la playa, anclaran barcos mayores, desde donde se transportaba la mercadería a tierra o viceversa, a través de las

⁶³ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO II, Pág 50.

⁶⁴ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO II, Pág 52.

pequeñas lanchas, creando toda una estampa típica y además un circuito laboral para los más necesitados.

Es importante acotar también, que el puerto de Manta tenía además un ritmo estacional, es decir que las actividades portuarias variaban entre la época seca o la época lluviosa, cuando decaían ostensiblemente, como se reporta por ejemplo en 1886.

En 1910 parte de las recaudaciones de aduanas manabitas como la de otros lugares, servía para el pago de la deuda externa.

Manta comerciaba en 1914 con Londres, París, Hamburgo y Nueva York. En 1909 existía en Manta un agente consultar de Alemania, de EE.UU y de Gran Bretaña; y de Colombia y EE.UU en Bahía de Caráquez.



Ilustración 16: Casa Aduana Antigua- Ubicada en la Av. América (Actual Avenida 2-Fvbeca)

Para 1850 Manta ya era un caserío “de escasa importancia, veinte casuchas habitadas por pescadores mestizos” víctima poco después, de un pavoroso incendio que devoró casi todo el pueblo. Sin embargo, la intensa actividad mercantil permitió la rápida recuperación del lugar. Esto muestra claramente el momento de inflexión y expansión de la urbe local, que se inició sobre todo

después de la segunda mitad del siglo XX y tuvo un momento trascendente durante las primeras décadas del siglo XX.

En relación en el censo de 1864, aparece contabilizada la población de Montecristi, y sus parroquias Canoa, Pedernales y Charapotó, pero no se menciona por separado a Manta. Se totalizaba 4.484, de los cuales 2.126 eran hombres y 2.358 eran mujeres.

El despegue del naciente poblado era una realidad en 1866, porque para la fecha el nuevo asentamiento blanco mestizo de Manta ya tenía una estructura claramente urbana, levantada por inmigrantes regionales y nacionales, a juzgar por el nombre de los vecinos. Un mapa de esa época que reporta el área nuclear del asentamiento, deja ver un poblado largo cuyo eje era lo que se llamaba “Malecón”, conservando su patrón de la época de la Colonia.

Los advenedizos blancos mestizos que empezaron a llegar a Manta después de la segunda mitad del siglo XIX, adquirieron sus terrenos por posesión, y más tarde los legalizaron.

En aquella época (1887) ya funcionaba en el lugar la que probablemente sería la primera casa que servía como hotel, la misma que tenía teja de hierro y piso de madera, lo cual habla de la categoría de su construcción. En 1890 Manta tenía un mercado público, y en 1903 estaba vigente el “edificio antiguo de la aduana”. Para 1907 según el arqueólogo Marschall H. Saville, quien llegó a realizar exploraciones a Manabí, Manta era quizás el más floreciente asentamiento urbano de la provincia

⁶⁵En 1914 y 1922 Manta sufrió una transformación. Después de terminada la guerra aparecieron inversionistas europeos que dejaban su continente; y se veían los visos de la ciudad, nuevos edificios, almacenes, con fisonomía moderna, perchas, vitrinas, “la sugestión de novedades” y un activo movimiento portuario. Otro dato interesante en el intento de inferir sobre el desarrollo urbanístico de Manta, es el que se rastrea en 1919, cuando se empieza a

⁶⁵ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO II, Pág 66.

denominar al lugar con el título de “Ciudad de Manta” otorgando jerarquía que mostraba al claro avance urbanístico logrado poco antes de la cantonización.

c. Características de las viviendas (actual sector de la parroquia Manta).

⁶⁶1908: Se reporta por primera vez una casa con su primera planta construida a base de cemento, lo que claramente significaba la llegada de la modernidad arquitectónica: La vivienda tenía cubierta de zinc, esquinchada y blanqueada por dos costados y pertenecía a José Flavio Gamboa.

1916: Aparece una nueva influencia de nueva arquitectura, al denominarse a ciertas casas de un piso con el nombre de “chalet” o casa de suelo, mostrando además una alternativa a la tradición de construir viviendas elevadas o de dos plantas. (Las viviendas estaban concebidas como lugares de residencia, en su parte alta, y grandes bodegas y almacenes en la parte baja).

1918: Aparecen las primeras casas cuyas paredes eran de hierro, tratándose de planchas importadas de hierro repujado, con el cual se tapizaba las paredes externas direccionado hacia lo estético y decorativo.

1922: Predominaba el Chalet y continuaba vigente desde la época Colonial la antigua tradición de construir la cocina fuera de la vivienda, con la finalidad de evitar la contaminación de fuego, en caso de que se produjera un incendio en la cocina, como era usual.

d. ⁶⁷Características de las viviendas (actual sector de la parroquia los Esteros)

⁶⁶ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO II, Pág 69.

⁶⁷ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO II, Pág 70.

Hacia los pueblos de los alrededores, como el de La Ensenadita, mostraban otras características: los antiguos indios de la Colonia asentados ancestralmente en el lugar conservando:

- Casas de caña
- Tipología: casas elevadas del piso
- Techos de cani.

e. Creación del Cuerpo de Bomberos en Manta.

Es de imaginar lo que significaría para Manta la creación de su Cuerpo de Bomberos el 6 de agosto de 1890, ya que en la época Colonial los incendios fueron concebidos como desastres mayúsculos que ocasionaban crisis económicas.

Debido a los patrones de asentamientos urbanos traídos de España, donde promovían la construcción de las casas en hileras y en forma sucesiva, y más las construcciones costeras hechas de base de madera y materiales fungibles se producía entonces la vulnerabilidad de la ciudad con una rápida contaminación al fuego.

12.1.1.7. Llegada del tren (1910)



Ilustración 17: Estación del tren en Tarqui-1924
Fuente: Ing. Jaime Marrasquín.

⁶⁸En noviembre de 1895, a poco tiempo de transcurrido el triunfo de la Revolución Liberal, el Gobernador de turno de Manabí, José Moreira, propuso al General Alfaro la construcción de un ferrocarril de vía angosta en Manabí, el proyecto no se concretó inmediatamente, en

⁶⁸ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO II, Pág 79.

beneficio del ferrocarril nacional y debido a los problemas políticos de entonces.

No obstante, los empresarios manabitas propusieron pagar un impuesto adicional por la exportación de tagua para financiar el problema económico del proyecto y finalmente el 29 de abril de 1911 se inauguraron los trabajos de construcción del Ferrocarril en Manta, con dirección a Montecristi.

El tren llegó a Montecristi el 15 de Agosto de 1912. A Portoviejo el sábado 19 de Abril de 1913 y, posteriormente, en 1914, a Santa Ana.

⁶⁹La locomotora tuvo una escasa vida, pues en la década del cuarenta ya empezaban a circular los vehículos motorizados, y la prioridad era la construcción de carreteras.

Sin embargo, el tren marcó también la identidad local, traducida no sólo en el carácter de la gente, y en lo que esta hacía, sino también en los referentes físicos que construían el escenario urbano, en los sonidos emblemáticos como el del tren, que determinaba los tiempos en función de las horas de salida y llegada de ese gran monstruo mecánico, marcando un tiempo especial.

12.1.1.8. Principales productos y su rol en el despegue económico de Manta

Las exportaciones de Manta se sustentaron en el comercio de productos artesanales, aunque tuvo sus altibajos.

⁷⁰El período de la tagua se inicia desde 1870, pero es en el siglo xx, cuando alcanza su máximo en la curva de niveles, aunque entre 1886 y 1887, y aún en 1890, el principal producto de exportación a través de Manta nuevamente fue el sombrero de paja toquilla , seguido a distancia por la tagua, el caucho y los cueros de res.

⁶⁹Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO II, Pág 80.

⁷⁰ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO II, Pág 83.

Manta siempre se mostraba de tal manera que el movimiento portuario estaba en franco crecimiento, como consecuencia de la diversificación de la exportación regional.

⁷¹Para 1909 el movimiento portuario de Manta, frente a los otros puertos del país, lo ubicaba en tercer lugar después de Guayaquil y Bahía de Caráquez, aunque las cifras aduaneras no mostraban la realidad, pues existía una sistemática evasión de impuestos por la exportación de productos.

PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN EN MANTA			
Año	1886	1887	1890
	Café	Sombreros	Almidón
	Sombreros	Almidón	Cacao
	Cueros de res	Café	Café
	Caucho	Tagua pelada	Cascarilla
	Paja toquilla	Tagua en cáscara	Caucho
	Taguas	Habas	Cueros
	Cacao	Carne	Chocolates
		Camote	Hamacas
		Achiote	Maíz
		Paja mocora	Maní
		Caucho	Mocora
		Pieles	Orchilla
		Cueros de res	Sombreros
			Tagua
			Zarza

Tabla 3: Padrón de productos de exportación en Manta XIX.

Fuente: Historia de Manta en la Región de Manabí.

Elaborado: Tesista.

⁷²A pesar de las sucesivas crisis, a fines del siglo XIX las cifras muestran que los sombreros de paja toquilla seguían siendo el rubro más importante de

⁷¹ Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO II, Pág 85.

⁷² Historia de Manta en la región de Manabí / Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO II, Pág 94.

exportación a través del puerto de Manta, en relación a la tagua. En 1912 A través de este puerto se exportaban 100.000 sucres en sombreros de paja toquilla.

12.1.1.9. Cantonización de Manta

Mientras Manta demostraba un creciente desarrollo, Montecristi, la capital cantonal, se quedó atrás. El centro económico se había trasladado a Manta; la sede del Puerto mayor y principal exportador de tagua, café, cueros, perlas, sombreros y cacao.

En 1888 comienzan los intentos por la cantonización de Manta con personajes que dieron todo de sí para luchar por el objetivo propuesto, intentos fallidos, reuniones frustradas, entrevistas en secreto; fueron parte de la trama que se vivió para finalmente conseguir la cantonización el 4 de noviembre de 1992 cuando entra en vigencia y se naturaliza el Decreto de Cantonización.

12.1.2. ASPECTOS FÍSICOS

12.1.2.1. Características generales físicas del Cantón Manta



Ilustración 18: Ubicación de Manta
Fuente: Equipo técnico GAD Manta.

Manta está ubicada en la saliente más occidental de América del Sur sobre el Océano Pacífico. Se extiende a ambos lados de la línea equinoccial, de 0°25 minutos de latitud norte hasta 1°57 minutos de latitud sur y de 79°24 minutos de longitud oeste a los 80°55 minutos de longitud oeste.

Coordenadas:	0°57 0.08 S 80°42 58.32 O / -0.9500222, -80.7162
Idioma Oficial:	Español
Entidad:	Ciudad
País:	Ecuador
Provincia:	Manabí
Cantón:	Manta
Alcalde:	Ing. Jorge Zambrano Cedeño
Superficie total:	306 km²
Altitud media:	6 m.s.n.m.
Población total:	247463 proy. Inec 2010
Densidad:	657 hab/km²
Gentilicio:	Mantense
Moneda:	Dólar estadounidense
Huso Horario:	UTC-5
Parroquias Urbanas:	Manta, Tarqui, Eloy Alfaro, Los Esteros, San Mateo.
Parroquias Rurales:	San Lorenzo, Santa Marianita

12.1.2.1.1. Límites territoriales del Cantón Manta

Norte: Limita con el Océano Pacífico.

Sur: Limita con el Cantón Montecristi.

Este: Limita con los cantones de Jaramijó y Montecristi.

Oeste: Océano Pacífico.

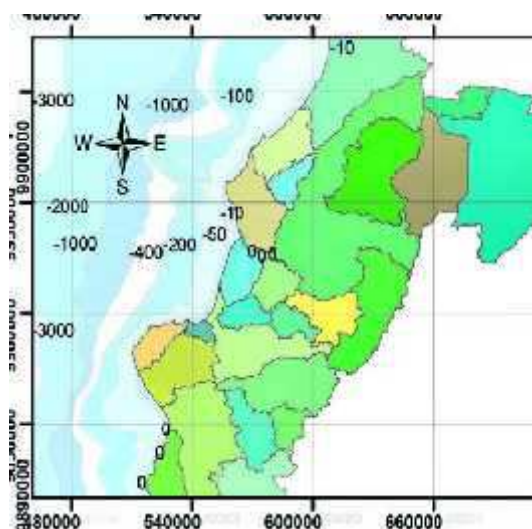


Ilustración 19: Límites territoriales de Manta.
Fuente: Equipo técnico GAD Manta.

12.1.2.1.2. Componente Biofísico del Cantón

3.1.2.1.1. Suelo

De la superficie total de Manta (29.265,96 ha), el 70,60% es cobertura Vegetal Natural, el 15,44 % tiene un uso antrópico, el 3,96 % es de uso pecuario, el 5,27 % corresponde a un uso agrícola y agropecuario mixto, mientras que el restante 4,73 % son tierras improductivas, en descanso o espacios correspondientes a cuerpos de agua.

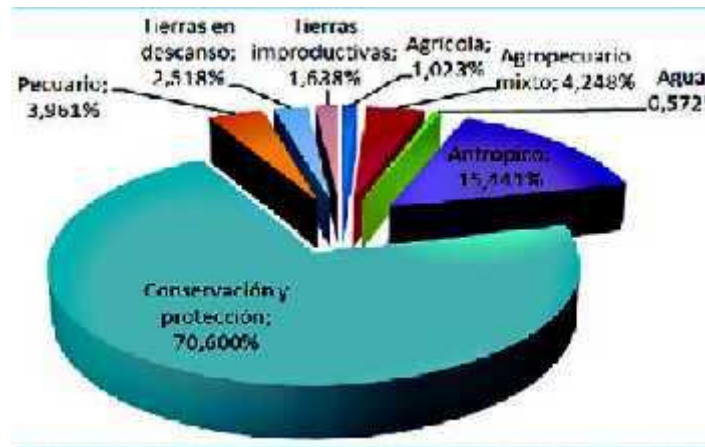


Ilustración 20: Usos de suelo Manta.
Fuente: Equipo técnico GAD Manta.

3.1.2.1.2. Clima

En la ciudad de Manta, existe una variedad de climas, desde tropical mega térmico semiárido, a tropical mega térmico semi-humedo. La pluviosidad promedio anual oscila entre 200 y 4000msnm y su temperatura esta entre los 18°C y 36°, existen dos estaciones la de invierno entre enero y abril y verano de mayo a diciembre.

3.1.2.1.3. Hidrología

El cantón tiene 3 cuencas hidrográficas principales: La cuenca del río Manta, la cuenca del río San Mateo y la cuenca del río Cañas, de las cuales las dos primeras atraviesan el perímetro urbano de la ciudad acompañadas en una

pequeña porción en la parte noreste del cantón por la cuenca del río Jaramijó. La cuenca del río Cañas se encuentra al sur del cantón, en la parroquia de San Lorenzo, por lo que su influencia es nula en el perímetro urbano. **(Ver ilustración #21)**

Entre los ríos con los que cuenta el cantón son: Manta, Muerto, Burro, San Mateo, Cañas, Pacoche, Piñas y Liguique.

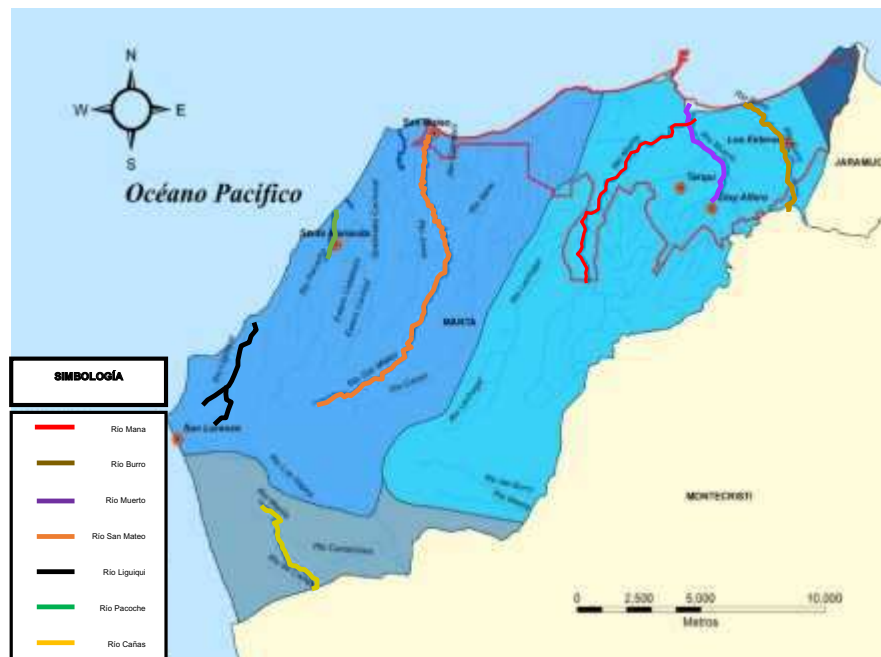


Ilustración 21: Cuencas hidrográficas de Manta.
Fuente: SNRG e INEC

3.1.2.1.4. Relieve

⁷³Según WINKEL, 1997 el Limite Oriental de la Península de Manta son los cerros de Portoviejo, Montecristi y el tramo sur de la cordillera costanera.

En toda la región, solo Manta y Jaramijó poseen una topografía muy simétrica con altitudes no mayores a los 50 m.

Al oeste de la carretera Manta-Montecristi toda la zona presenta un relieve bastante accidentado y elevaciones de hasta 300-320 m de altitud a lo largo de

⁷³ Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

una dirección Este-Oeste que atraviesa el cabo San Lorenzo y el Aromo lugar donde está ubicado el punto culminante y de máxima altura a 365 m.

Desde el punto de vista físico, se pretende conocer las diferentes características topográficas del área de estudio que notoriamente han influido en su forma y evolución, esto nos permitirá entender la relación entre el crecimiento de la ciudad y el entorno geográfico presentes en el análisis.



Ilustración 22: Relieves básicos del cantón Manta.
Fuente: Dirección Gestión de Riesgos Gadm Manta.

12.1.2.1.3. Amenazas y Riesgos del cantón Manta

Amenazas de origen natural

Son aquellas que son imposibles de evitar o prevenir, son expresiones propias de la dinámica de la naturaleza; son todos los fenómenos atmosféricos, hidrológicos y geológicos, que forman parte de la historia y de la coyuntura de la dinámica geológica, geomorfológica, climática y oceánica del planeta, y que por ubicación, severidad y frecuencia, tienen el potencial de afectar adversamente al ser humano o a sus estructuras y actividades.

Por tanto, se concluye que algunos desastres de origen natural, no pueden ser evitados por el hombre, pero sí es posible mitigar y reducir sus efectos adversos.

Las inundaciones, aunque debidas a causas climáticas naturales, suelen ser riesgos dependientes de la presencia y calidad de infraestructuras como las presas que regulan el caudal, o las carreteras que actúan como diques, que pueden agravar sus consecuencias.

En el Cantón Manta se presentan las siguientes:

Riesgos por inundaciones

Las inundaciones producidas están ligadas al fenómeno de El Niño. Estos sucesos ejercen incidencia directa, son de tipo lento y provocados por alteraciones en los cauces de los drenajes y/o la existencia muy fuerte de procesos erosivos, que ocasionan azolvamiento en las vertientes naturales y nuevas zonas afectadas por este fenómeno. (MANTA D. D., 2014).



Ilustración 23: Mapa de riesgos por inundaciones.
Fuente: Unidad de Diseño y Planificación Urbana

12.1.2.1.3.1. Amenaza Sísmica

La Zona de Planificación 4 que incluye el Cantón Manta, se encuentra ubicada sobre el área de influencia del cinturón de subducción de las placas de Nazca y Sudamérica. El mapa de sismicidad presenta zonas de amenaza alta, media y baja. El Cantón Manta está catalogado como zona de Amenaza de categoría 4, es decir crítica o de mayor peligro.

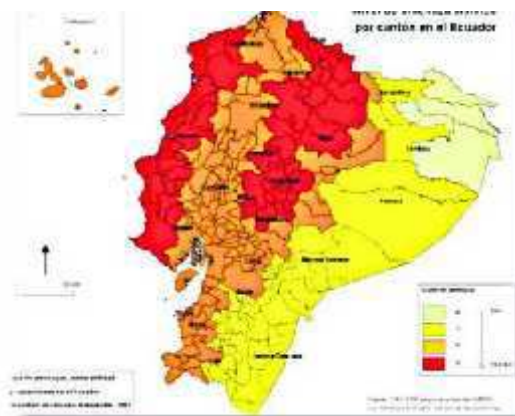


Ilustración 24: Amenazas sísmicas Ecuador.
Fuente: Equipo técnico GAD Manta

Históricamente se conoce que el territorio de la Zona de Planificación 4 ha sido afectado por tsunamis, y es considerado el de mayor amenaza en los filos costeros y cordones litorales del Pacífico.

Se considera al Cantón Manta dentro de un nivel medio para este tipo de amenaza, sin embargo, estos eventos se han registrado en la parroquia urbana de Tarqui de nuestro Cantón y en Jaramijó en 1953, definiéndose como la primera zona de riesgo.

12.1.2.1.3.2. Amenaza por sequía

El balance hídrico de la Zona de Planificación 4 establece que la provincia de Manabí, durante todos los meses del año, incluidos los de la etapa lluviosa, puede presentar en las zonas costeras un déficit hídrico superior a los 1.000mm, y disminuir progresivamente en la medida que se adentra en la provincia, hasta desaparecer en la zona de bosque húmedo trópico.

Este evento se ha localizado con mayor incidencia en Manta, Portoviejo, San Vicente, Sucre y Olmedo, como se puede observar en el Mapa, donde Manta se cataloga como de mayor peligro por sequía, tal como se indica en el mapa.

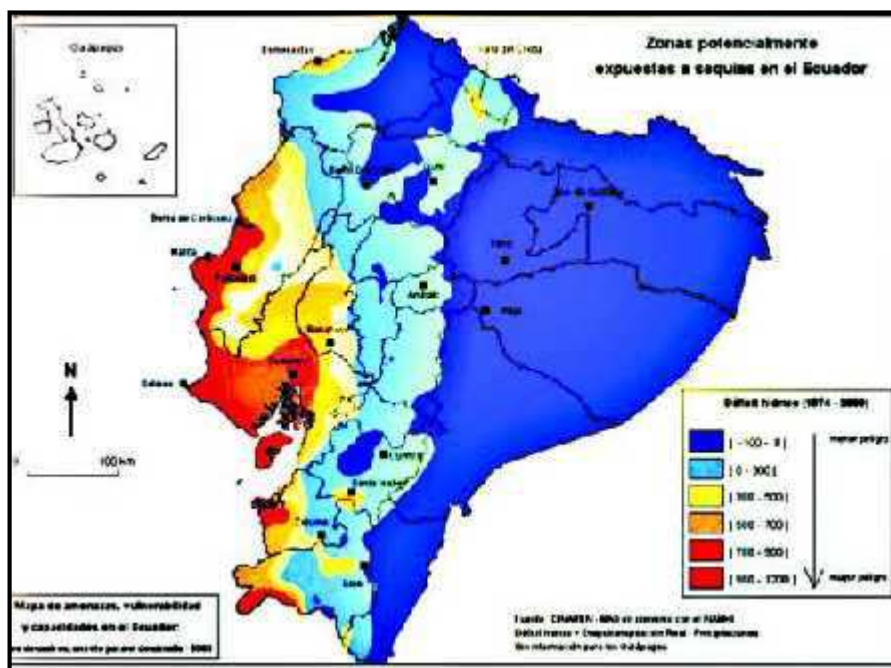


Ilustración 25: Zonas potencialmente expuesta a sequía
Fuente: Equipo técnico GAD Manta

12.1.2.2. Características físicas específicas de la ciudad de manta

12.1.2.2.1. Topografía y relieve.

Una de las características que marcan su topografía, es la presencia de dos cauces naturales que atraviesan la ciudad de Sur a Norte, el Burro y el Manta, lo que determina cortes transversales de consideración. La topografía se muestra difícil hacia el Oeste y el Sur de la ciudad y por ende, limita el desarrollo de la parroquia Manta, mientras que hacia el Sureste y Este, la topografía presenta facilidades de expansión, beneficiando el desarrollo de la parroquia Tarqui.

La topografía de la ciudad, determina a su vez, una zona alta con elevadas pendientes, correspondiente a las estribaciones de los macizos montañosos en el Oeste y Sur tanto en la parroquia Manta como en la parroquia Tarqui; y otra zona baja con pendientes menores correspondientes a los 5 msnm con sectores planos hacia la parroquia Tarqui y el Aeropuerto. **(Ver ilustración #26) (Ver planos #1).**

A continuación, se muestran las curvas de nivel de la ciudad, la altura va subiendo a medida que se va alejando de la zona costera en este caso Tarqui, y parte del centro de Manta que se encuentran en zona baja, llegando a los puntos más altos en las estaciones del barrio Las Cumbres, Santa Martha, Manta 2000, entre otros; donde hacia el sur comienza a bajar nuevamente, y esto debido al sistema montañoso que posee cerros de máximo 150m de altura. **(Ver ilustración #26 y 27) (Ver planos #2, #3 y #4).**

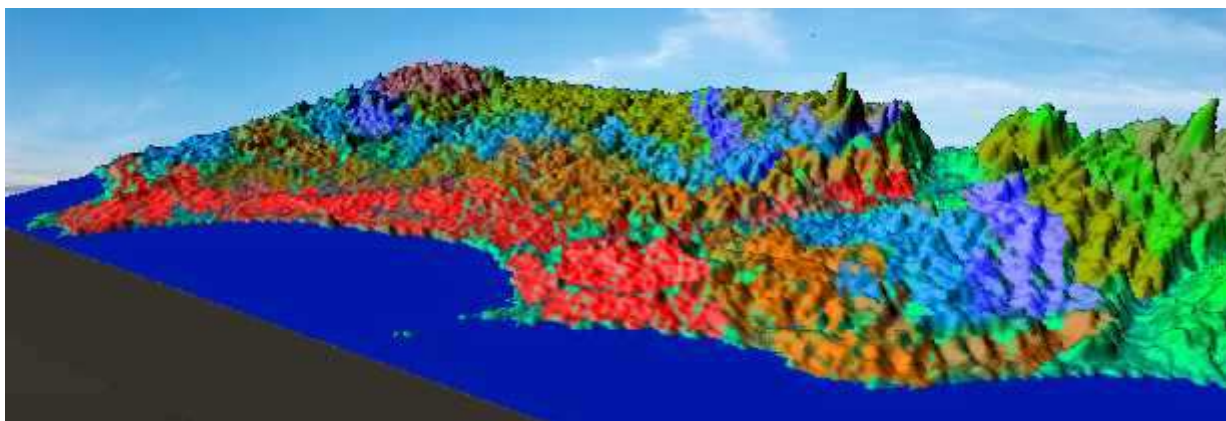










Ilustración 27: Imagen 3D en simulación de relieves topográficos de Manta.
Fuente: Global Mapper- Investigación.
Elaborado: Por tesista.

SIMBOLOGIA		Plataforma llana 20m		Plataforma 60m – 80m
		Plataforma 30m		Plataforma 80m – 90 m
		Plataforma 30m – 50m		Plataforma 90m – 100m
		Plataforma 50m – 60m		Plataforma 100m – 120m

Análisis

El estudio de la topografía irregular de la ciudad se ve afectada por grandes colinas y también por depresiones formadas por los cauces de ríos que atraviesan la ciudad, este fenómeno natural conlleva a que el territorio pierda la mayor parte de conexión urbana entre sectores, y es la razón por la cual la parroquia Manta y la parroquia Tarqui son divididas naturalmente y limitan mediante este.

Por otro lado en las extensiones regulares observadas anteriormente formadas por plataformas llanas y frente al mar, se consideran las primeras en ser pobladas por los aborígenes y una vez copado este sector, el crecimiento continuó a distintas alturas, según las expresiones espaciales del territorio, provocando esta evolución de ciudad inclusive hacia los bordes y en algunas zonas formando tejidos independientes provocados por la poca conexión que se presentan al adaptarse en aquellas curvas de nivel del territorio,

presentándose como pequeñas montañas o colinas que se pueden observar en los planos topográficos hacia el Suroeste.

Desde otro punto de vista se observará en los siguientes análisis que la topografía también influye en el porcentaje de densidad poblacional, debido a que si existen estas irregularidades como consecuencia se asentará menos población y se observarán vacíos o manchas en la trama urbana de la ciudad.

12.1.2.2.2. Hidrología

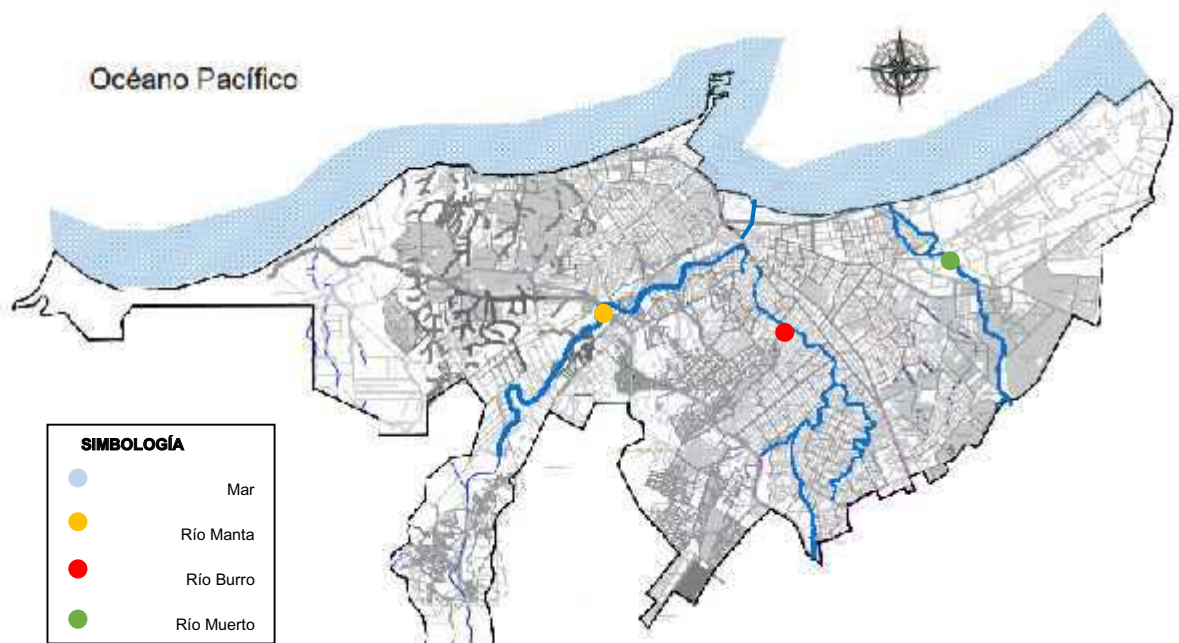


Ilustración 28: Manta intervenido por tres ríos Manta, Burro y Muerto
Elaborado: Por tesista.

El sistema de drenaje que presenta la ciudad de Manta muestra relieves colinados integrados por cauces permanentemente secos excepto en el invierno o en las áreas de la desembocadura en el mar influenciadas por las mareas. El sistema principal de drenaje de la ciudad lo constituye la cuenca del río Manta con la presencia de la cuenca del río Burro hacia el límite de la ciudad localizado en el sector Noreste de la misma.

La cuenca hidrográfica del Río Burro tiene una superficie de drenaje de 44.47 Km² y está conformada por una serie de esteros pequeños, desembocando en el Océano Pacífico con el nombre de Estero Seco al noreste de la Ciudad de Manta. El cauce principal drena en sentido sureste.

Solamente en la época de invierno, cuando éste es riguroso, aparecen torrentosos arroyos que corren por los cauces arcillosos y salitrosos hasta que sus aguas salen al Océano Pacífico. Pasando el invierno, los cauces se secan.

El río Muerto tiene siete kilómetros de recorrido y nace como una quebrada en Montecristi. Se alimenta de las descargas domiciliarias y aguas residuales de empresas y al final desemboca en la playa de Los Esteros.

Estos ríos Manta, Burro y Muerto que cruzan la ciudad de Manta, no presentan un caudal permanente, a la vez que son aguas no aptas para el consumo humano ya que contienen altas concentraciones de sales en disolución, adicionalmente sus aluviales tienen predominio de sedimentos finos y sus cursos medios y bajos están severamente contaminados por la presencia de descargas directas industriales y domésticas. **(Ver Tabla 4).**

RIO	LONGITUD	IMAGEN	SITUACION ACTUAL
RIO MUERTO	Nace en el cantón Montecristi tras la fabril En recorrido de 2940 metros, y en el cantón Manta, tiene un recorrido de 4290 metros, hasta la desembocadura en la playa de los Esteros del Cantón Manta, total 7230 m.		Se determina que tiene una muy alta contaminación, ya sea por aguas servidas domésticas, principalmente en la parte más cercana a la desembocadura del río, e importantemente por descargas de aguas residuales de industrias, de pescado y oleaginosas en la parte alta del río.
RIO BURRO	Nace en el cantón Montecristi, tras Urb. Cielito Lindo hasta la desembocadura en la playa de Tarqui del Cantón Manta, total 8868 m.		EL río Burro tiene contaminación exclusivamente por aguas servidas domésticas, no se detectó descargas de industrias directamente a su cauce.



<p>RIO MANTA</p>	<p>Nace en el Sitio San Juan, hasta la desembocadura en la playa de Tarqui del Cantón Manta Total 10963 m de longitud</p>		<p>El Rio Manta tiene contaminación exclusivamente por aguas servidas domésticas, no se detectó descargas de industrias directamente a su cauce, tiene un flujo permanente de aguas, conformado prácticamente por la descarga de aguas tratadas desde las lagunas de tratamiento, y por la consecuente dilución, se hace poco visible alguna descarga irregular, que esté no visible.</p>
<p>RIO BURRO</p>	<p>El área en estudio se encuentra delimitado entre 80°45'20" latitud oeste y 80°41'39" latitud oeste, todo esto a la altura de 0°56'57".</p>		<p>Se determina que este tiene contaminación directa, exclusivamente por aguas servidas domésticas, no se detectó descargas de industrias directamente al mar, si de forma indirecta a través de ríos. Cabe señalar que la descarga industrial de IROTOP, se consideró como descarga al río Muerto. Luego, el borde costero, se ve seriamente contaminado, de forma indirecta, primero por la descarga de las aguas del río Muerto, que arrastran aguas servidas domésticas y de origen industrial. En menor medida, el río Burro descarga aguas servidas domésticas y el río Manta, es el que descarga un mayor caudal, pero mayoritariamente con aguas tratadas desde el sistema de tratamiento.</p>

Tabla 4: Análisis ambiental de los Ríos y Borde costero de Manta.
Fuente: Dirección Gestión Ambiental -GAD Manta / Elaborado: Equipo Técnico de PD y OT.

Análisis

Definitivamente el espacio territorial de Manta se origina desde una pequeña dársena que abriga a un pequeño puerto de pescadores, protegida del oleaje y formando naturalmente playas acompañadas de desembocaduras del río Manta, río Burro y río Muerto, a partir de esta Ensenada se muestran las superficies más bajas, desde donde se emplazó inicialmente la población, y señalando que los ríos anteriormente tenían un caudal más estable y no tenían la irregularidad actual que ha producido la deforestación a causa de la construcción de carreteras y población.

En el análisis se observa claramente (**Ver ilustración # 28**) que el río Manta es uno de los que más influye en la configuración de dos territorios; Parroquia Tarqui y Parroquia Manta, por el cual se limitan y se observa a simple vista dos

zonas bien diferenciadas, y esto debido a que cruza de forma transversal a través de vías urbanas de mucha importancia en sentido Sur – Norte y se junta con el río Burro desembocando en el sector conocido como La Poza, mientras que el río Muerto atraviesa la ciudad, pero en sentido Sureste – Norte hasta desembocar en el sector de los Esteros, actualmente los 3 cauces son considerados como perjudiciales y más en épocas de invierno debido a que se encuentran contaminados por la existencia de asentamientos humanos próximos a estos, pero en mayor intensidad cerca de las riberas del río Burro y la inconciencia de hacer de estos un botadero de basura.

Otra influencia de este fenómeno natural en época de invierno son las inundaciones que se generan por la conjunción de varios factores; las condiciones geográficas como la correntía de una serie de riachuelos, que como se observa atraviesan la ciudad y tienen su origen en quebradas formadas por ríos que se activan en época de lluvias y de la mano factores físicos como viviendas en quebradas y lechos de ríos secos, no aptos para asentamientos; ya que carecen de redes de alcantarillado, insuficiente limpieza y manejo de desechos sólidos, los cuales se acumulan contribuyendo al estancamiento de las aguas.

Esta amenaza que afecta a los barrios más vulnerables de Manta, genera un riesgo que se ve incrementado por la estructura de las viviendas, por sus ubicaciones, lo que torna más compleja la condición de vida de los habitantes que circundan los cauces de los ríos. **(Ver plano #5).**

De la mano a esta amenaza la ciudad de Manta también tiene un nivel de exposición ante la presencia de eventos costeros tipo tsunami, que en caso de presentarse afectaría al sector turístico, Puerto Marítimo, Aeropuerto y centros bancarios, oficinas públicas y privadas, principales actores de desarrollo de la ciudad, es decir se afectaría aún con mayor impacto las zonas en riesgo de inundaciones observadas anteriormente y otros sectores. **(Ver ilustración #29).**

Finalmente se analiza que la presencia de estos cauces-ríos observados anteriormente generan un pasaje urbano singular, pero que lamentablemente

no han sido aprovechados, al contrario, se han degradado generando un sin número de problemas y dificultades, tomando en cuenta que estos recursos naturales en otras ciudades son potencializados, de tal manera que forman parte de espacios públicos de calidad.

MAPA DE AFECTACIÓN POR TSUNAMI



FUENTE: Dirección de Gestión de Riesgo. / ELABORADO POR: EQUIPO TECNICO PDDT - GAD MANTA

AMENAZA	CASA	DEPART	CASA-INO	RANCHO	COVACHA	HOTEL	HOSPITAL	TOTAL
ALTA	24772	5919	580	11603	411	8	1	11027
BAJA	15176	3117	508	918	317	53	1	22286
TOTAL								55307

Tamaño de la Ola	Zonas Inundable y Edificaciones que podrían verse afectados
5 M.	Todas las Playas. Barrios: 5 de Junio, Miraflores, 8 de Enero, El Mirador de los Esteros y 4 de Noviembre. Empresa e Instituciones Públicas y privadas: Autoridad Portuaria, CNT, Municipio de Manta, EPAM, Mercado de Tarqui, INEPACA, CNEL, Conservas Isabel, Colegio 5 de Junio, Escuela Pedro Fermín Ceballos y Colegio San José.
Entre 5 y 7 M.	Barrios: Miraflores, Jocay, florita, 9 de Octubre, La Pochita, Nueva Sirena y Jaime Chávez Gutiérrez. Empresas e Instituciones Públicas y privadas: Servicio de Vigilancia, IESS, Patronato Municipal, Campo Santo Los Jardines INEPACA, Olimar, Centro de Salud los Esteros, Colegio Stella Maris, Escuela Jorge Washington, Central Térmica Miraflores, la Bloguera, Escuela San Martín de Porres.
Entre 7 y 15 M.	Barrios: Pequeña parte de Barbasquillo, parte de Umiria, el Barrio Córdova en parte, Ursa, Por Venir Bajo, Lazareto y San Juan. Empresa e Instituciones Públicas y privadas: IESS de los Esteros, Colegio Bahía de Manta, Escuela 12 de Octubre y Aeropuerto.

Ilustración 29: Mapa por afectación de tsunami.
Elaborado: Dirección de Gestión de Riesgo – GAD Manta

12.1.3. ASPECTOS SOCIO-ECONÓMICOS

12.1.3.1. Características socio-económicas

Es necesario identificar las principales actividades que permiten el desarrollo económico y social de los habitantes en la ciudad, resaltando aspectos como:

CONDICIONES DE VIDA

COMPONENTES DEMOGRÁFICOS

12.1.3.1.1. Condiciones de vida

a) Componentes económicos

Manta se considera como eje comercial, portuario industrial y pesquero, cuyas actividades están concentradas en la zona urbana. Estas actividades se desarrollan con la presencia del puerto marítimo como principal frente económico.

Dentro de las actividades productivas tiene la pesca artesanal e industrial, constituyéndose en la mayor flota pesquera del Ecuador y teniendo como primer producto la pesca del atún.

En el siguiente gráfico se analizan las actividades que realiza la población económicamente activa de Manta, donde se obtiene que la actividad principal es el Comercio con un 28%, la Manufactura con 19%, y en un tercer lugar la construcción con un 10%, y en el 8% están las actividades turísticas y de transporte, por lo que se podría concluir que el sector productivo de Manta corresponde al Terciario.

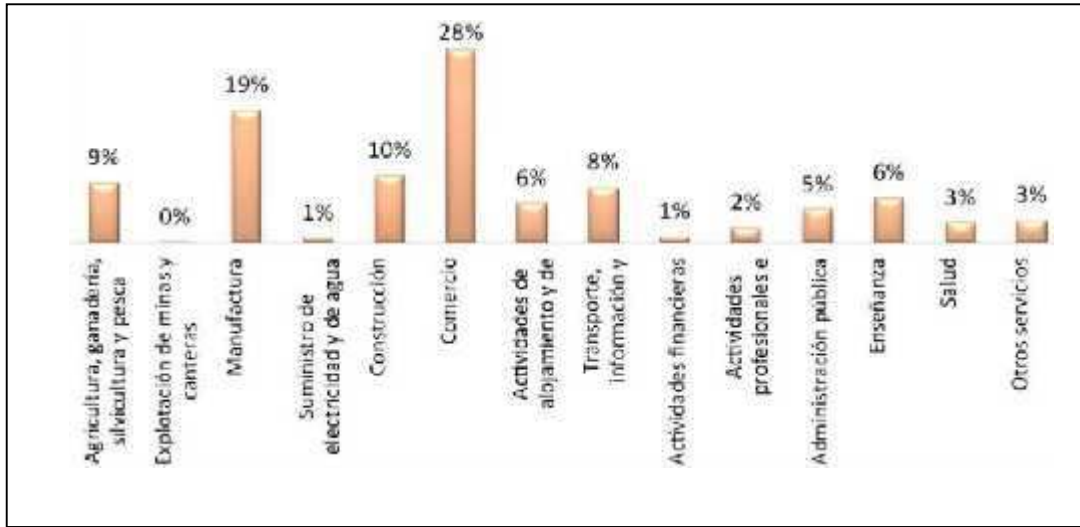


Tabla 5: Imagen de las principales actividades económicas y productivas
Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial- PDOT.

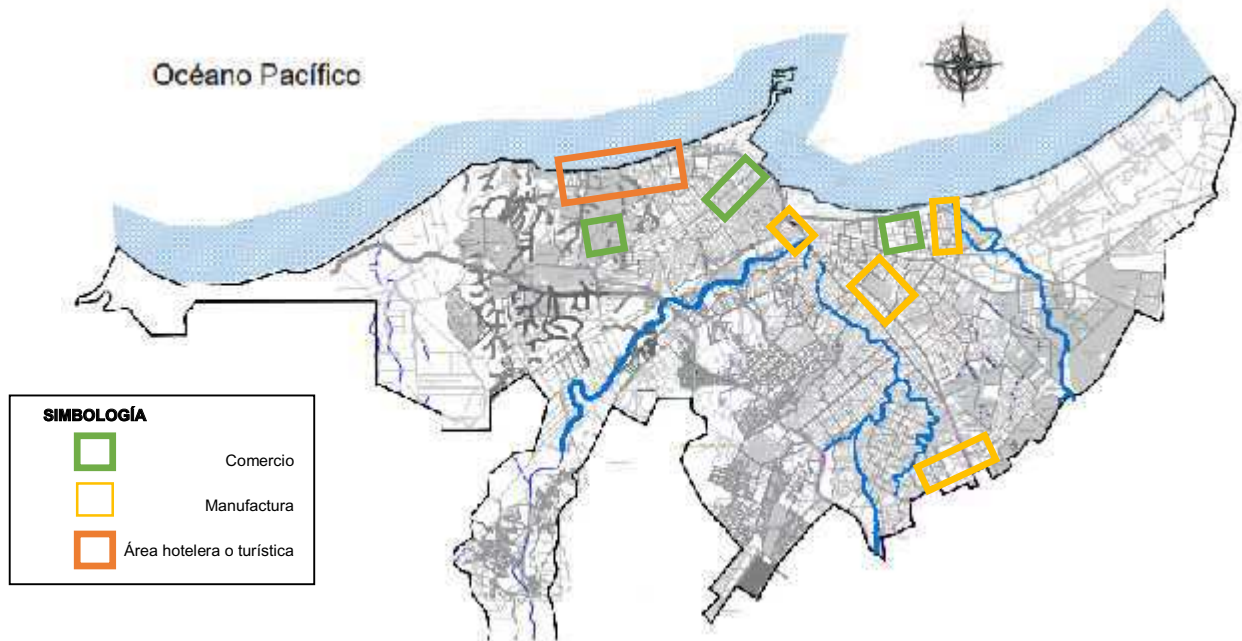


Ilustración 30: Principales actividades económicas y productivas ubicadas en el espacio territorial Manta.
Elaborado: Por tesista.

Análisis

La expansión urbana de Manta ha generado un complejo y dinámico sistema de interrelaciones e interdependencias que demanda solventar prioritariamente la redistribución espacial de las actividades comerciales y de equipamientos urbanos.

Definitivamente desde la historia Manta se ha caracterizado por poseer la actividad pesquera y su expansión ha generado el respectivo proceso de industrialización siendo principal fuente de ingreso de la ciudad, incentivando así a un mayor porcentaje de comercio.

Por lo tanto, se considera que la industria manabita se ve concentrada en Manta, aunque su mayoría se encuentra implantada en la parroquia Tarqui y los Esteros, aunque también existen ciertas industrias ubicadas de manera dispersa en toda la ciudad, lo que genera contaminación ambiental y desorden vial y urbano.

Luego el comercio se ubica hacia la parroquia Manta y Los Esteros en la actualidad **(Ver ilustración #30)**, este factor ha influido en el crecimiento económico y de la mano al aumento acelerado de la población, por el amplio campo de actividades de trabajo.

b) Ocupación laboral

La ocupación de la población es un componente dispensable para definir las condiciones de vida de los habitantes de la ciudad, ya que nos orienta a conocer las diferentes actividades económicas a las que se dedican sus habitantes, el porcentaje de personas que se dedican a ellas y cuál es el medio mayor por el que se ha proyectado la ciudad. **(Ver tabla #5)**.

Rama de Actividad	% Hombres	% Mujeres	% Total
1. Agricultura, ganadería, caza y selvicultura	3,41	0,47	2,60
2. Pesca	9,28	2,15	7,33
3. Explotación de minas y canteras	0,13	0,06	0,11
4. Industrias manufactureras	12,51	13,88	12,88
5. Suministros de electricidad, gas y agua	0,77	0,43	0,67
6. Construcción	11,34	0,65	8,42
7. Comercio al por mayor y al por menor	22,82	20,67	22,23
8. Hoteles y restaurantes	2,32	4,35	2,87
9. Transporte, almacenamiento y comunicaciones	8,98	1,43	6,92
10. Intermediación financiera	0,36	1,10	0,57
11. Actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler	4,37	4,39	4,38
12. Administración pública y defensa	4,37	2,67	3,91
13. Enseñanza	2,33	10,26	4,50
14. Actividades de servicios sociales y de salud	1,06	5,31	2,23
15. Otras actividades comunitarias sociales y personales de tipo servicios	2,86	8,32	4,35
16. Hogares privados con servicio domestico	0,69	10,46	3,36
18. No declarado	11,68	12,54	11,91
19. Trabajador nuevo	0,71	0,85	0,75
Total	100	100	100

Tabla 6: Porcentaje de ocupación laboral por géneros.
Fuente: Subsecretaría Regional del MICIP en el Litoral

Análisis:

Según se observa la tabla se calcula que la industria extractiva de la pesca genera empleo para aproximadamente 250.000 personas de manera directa e indirecta, en términos generales, la población económicamente activa de Manta se dedica a las actividades económicas pesqueras y manufactureras lo que genera otras actividades económicas fuertes interrelacionadas entre sí, como lo es el comercio al por mayor y al por menor, seguida de las industrias manufactureras, construcción, transporte, almacenamiento y comunicaciones.

c) Tenencia de vivienda

“La tenencia se mira desde un punto de vista que mistifica las virtudes de la propiedad privada – fuente de seguridad – y le da el espaldarazo como la única forma socialmente valida de la apropiación del objeto vivienda; poco importa que se le considere en ciertas situaciones como inconveniente o no esencial; pues en definitiva se convierte en un objeto indispensable a la consolidación de la vivienda. No hace falta escarbar muy profundo en la historia para descubrir otras formas de apropiación que se da, colectivamente, esa seguridad sin necesidad del recurso a la propiedad privada” **Emilio, (1983) tres estudios sobre el problema de la vivienda, pag 106.**

Resulta importante definir mediante este ítem la posible población flotante, que se define como aquella que no tiene la posibilidad de ser acreedora de vivienda propia y que en algún tiempo podría emigrar, mediante el siguiente gráfico se observará la tenencia de la vivienda en la ciudad de Manta, (según datos del Censo INEC), donde tenemos que existen 57.884 unidades de vivienda con un promedio de 3,91 habitantes por hogar, obteniendo resultados de que el 0,323% de la vivienda se obtuvo en anticresis; el 22,660% arrienda un lugar para vivir; un 0,856% es obtenida por servicios; existe un 17,882% que vive en casa prestada; el 13,611% posesionó o heredó la vivienda; también el 5,633% vive en casa propia pero la está pagando y el 39,031% de viviendas es propia.

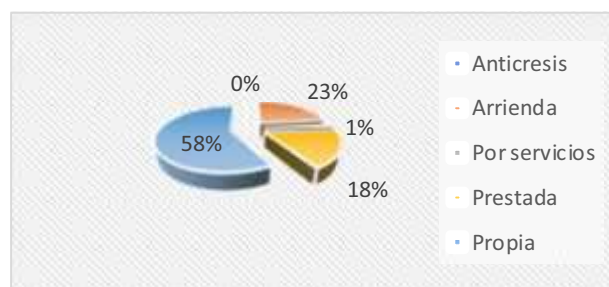


Gráfico 1: Tenencia o propiedad de vivienda.

Fuente: INEC Censo 2010.

Elaborado: Por tesista.

Análisis:

Según el análisis más del 50% de la población posee su vivienda propia, es decir el porcentaje de población flotante se enfoca casi hacia el otro 50%, por lo tanto, en el estudio se debe considerar que la ciudad seguirá expandiéndose según el análisis de este fenómeno.

12.1.3.1.2. Componentes demográficos

a) Densidad poblacional

Tomando en consideración los objetivos del análisis, donde se busca estudiar la dispersión territorial de Manta, es importante destacar que el concepto de densidad de población es utilizado como una herramienta para describir la distribución poblacional en una zona determinada; y comprobar qué áreas se encuentran más pobladas y cuáles menos despobladas, también nos dirige a conocer las dimensiones del espacio físico ocupado por la población, proporcionándonos una referencia acerca del crecimiento, estimando las necesidades espaciales en las distintas clases de uso de suelo.

Desde otra perspectiva este conocimiento nos permite también observar cual es el grado de densificación de la población sobre el territorio, y de qué manera se ha consolidado el espacio con respecto a este parámetro, es decir, más que un simple cúmulo de edificios, calles y gente, con relaciones sociales, se trata de tomar una fotografía, en donde se plasma la dinámica territorial.

Según el censo del año 2011, la población de Manta creció a un ritmo del 3.4%, con una población de 192.322 habitantes, quiere decir que para ese entonces su crecimiento fue rápido, debido a la migración de habitantes desde todos los cantones de la provincia. Hace décadas hasta la actualidad, Manta se ha convertido en la ciudad referente de esta región, prueba de ello es que el 80% de la población que reside allí nació en otros cantones de Manabí, sobresaliendo el cantón Santa Ana.

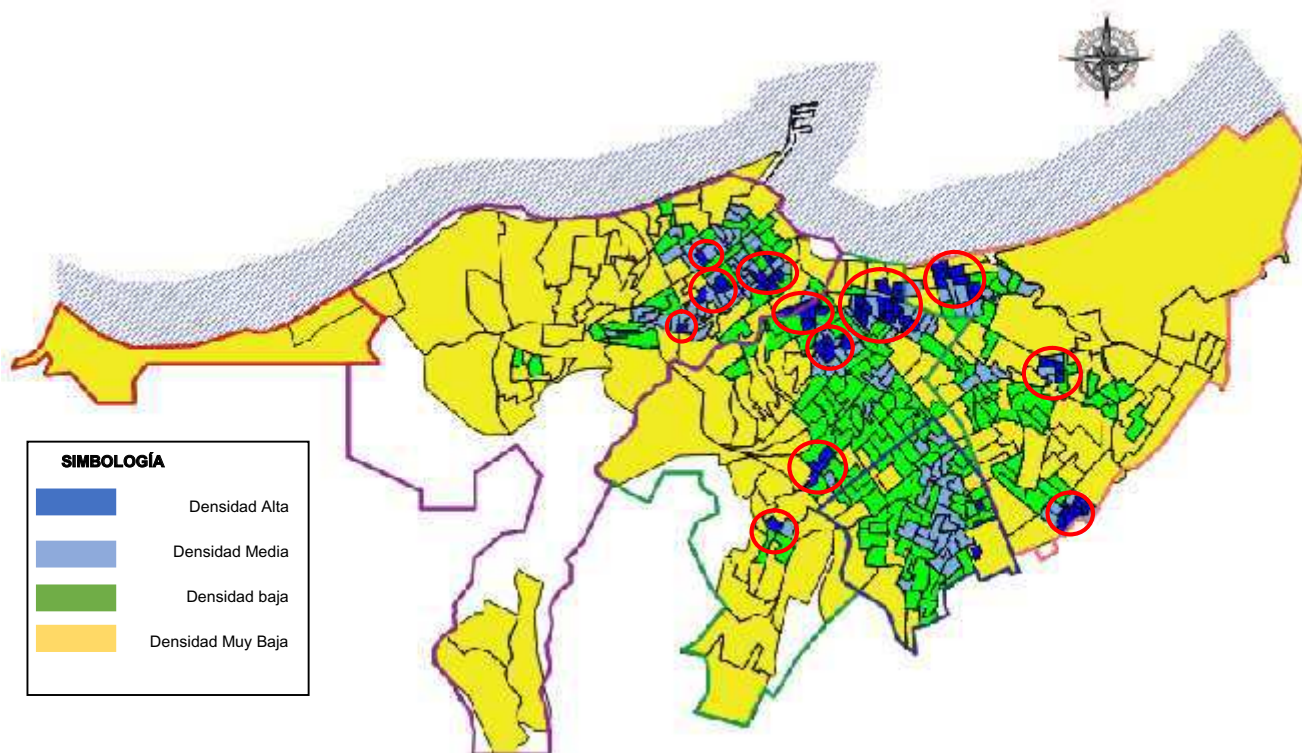


Ilustración 31: Imagen de mapa de densidad poblacional por sectores en la ciudad de Manta.
Fuente: Cartografía Base SNGR e INEC
Elaborado: Por tesista

Análisis:

Referente al análisis **(Ver plano #6)** se observa que la densidad muy baja que indica el color amarillo corresponde al 1,3-61 habitantes/Ha, consecuentemente la densidad baja con color verde corresponde desde 62-120 habitantes/Ha, la densidad media de color celeste con 130-200 habitantes/Ha y por último la densidad alta de color azul correspondiente a 210-240 habitantes/Ha, estas cantidades ⁷⁴en relación al indicador de ciudades grandes y medianas sostenibles de España, donde se ha establecido un rango de densidad de población equilibrado entre los 220-350 habitantes/Ha según investigación, nos orienta a que la densidad alta que se define en los planos de Manta, es considerada la óptima para conseguir un tejido urbano que alcance cierta tensión organizativa.

⁷⁵Las densidades que se encuentran muy por encima o por debajo de estos valores no son deseables en un escenario más sostenible. El primer caso ocasiona problemas de congestión y supone un coste para la población en términos de espacio público y de servicios; el segundo (tejidos dispersos), ocasiona problemas de aislamiento y conlleva un mayor consumo de recursos.

Se puede diferenciar fácilmente en el análisis que la densidad poblacional alta se encuentra dispersa en pequeños segmentos del territorio en la ciudad y principalmente se presentan en los sectores donde hay mayor actividad comercial, hacia la parroquia Tarqui se implantan en cinco sectores pero en pequeños fragmentos de los barrios Miraflores, Jocay, 20 de mayo, Urbirrios y se ha considerado la antigua y mayor zona comercial conocida como Tarqui o actual "Zona Cero", que está en proceso de regeneración.

La parroquia Los Esteros con tres sectores de densidad alta, en pequeños fragmentos de los barrios los Esteros, La Pradera y El Palmar.

⁷⁴ http://www.mapama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/medio-ambiente-urbano/INDICADORES_CIUDADES_GRANDES_Y_MEDIANAS_tcm7-177731.pdf

⁷⁵ http://www.mapama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/medio-ambiente-urbano/INDICADORES_CIUDADES_GRANDES_Y_MEDIANAS_tcm7-177731.pdf

Y por último en la parroquia Manta con cuatro sectores también en pequeños segmentos y conocidos como el centro de la ciudad, la ciudadela Naval, Santa Martha y Santa Mónica y por último en la parroquia Eloy Alfaro con sólo un sector de densidad alta en un fragmento de La Aurora. **(Ver ilustración #31).**

Luego al analizar las rutas de buses urbanos se puede verificar **(Ver ilustración #32 y plano #7)** que efectivamente los buses circulan en su mayoría por las áreas específicamente pobladas, las mismas que han sido señaladas anteriormente en la ilustración 32, esta variada disposición de la población no es casualidad, sino que se dio progresivamente a través del tiempo por medio de procesos tanto históricos como industriales.

Según el análisis solo en estos sectores de densidad poblacional alta se concentra el 15% de la población urbana de la ciudad, es decir que el otro 83% se distribuye por todo el espacio territorial urbano de Manta hacia diferentes sectores, de acuerdo a las necesidades de cada quien y tomando en cuenta la existencia de grandes terrenos vacíos que ocupan grandes espacios.

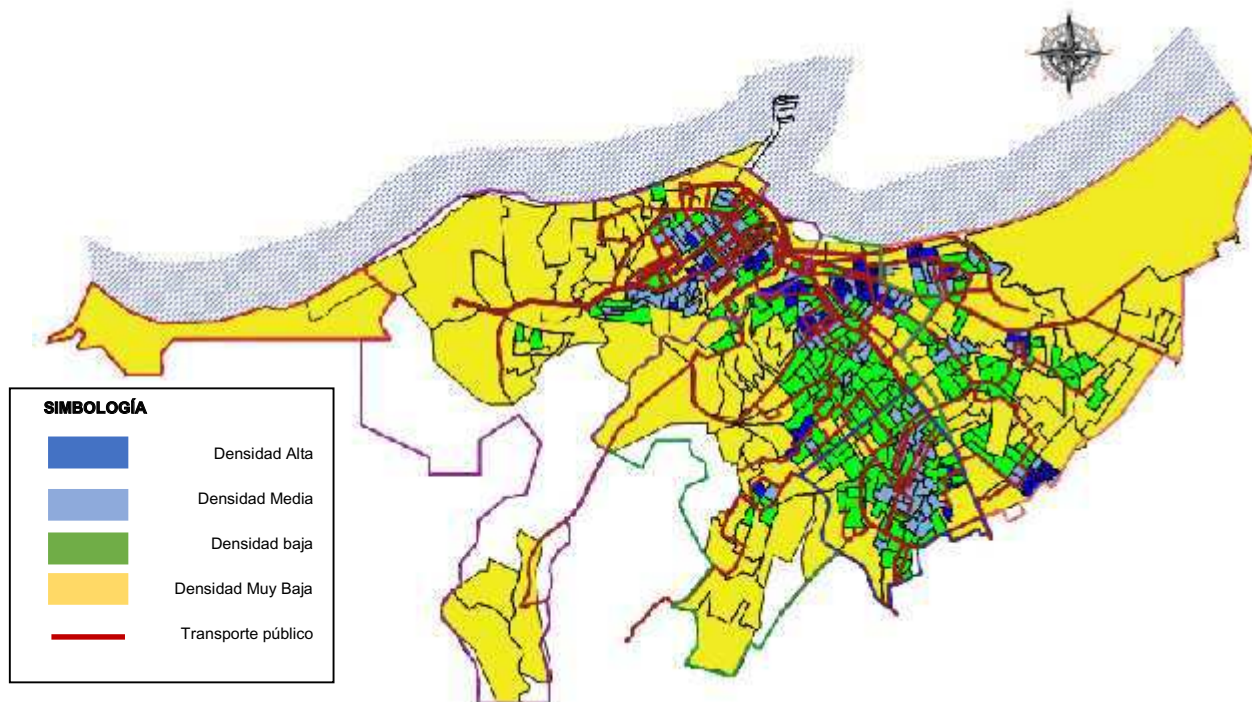


Ilustración 32: Imagen de mapa de densidad poblacional y trayectoria de transporte público en la ciudad de Manta.

Fuente: Cartografía Base SNGR e INEC – Dirección de transporte terrestre tránsito y seguridad vial.

Elaborado: Por tesista

En consecuencia, las densidades medias se sitúan rodeando a la densidad alta, como respuesta a las actividades comerciales que se presentan en estos sectores, representando el 25% de población urbana.

En contraparte las densidades muy bajas y bajas se muestran en mayor porcentaje por toda la ciudad, y éste fenómeno se ha manifestado como primer aspecto porque el territorio ha crecido de forma alargada hasta con apariencia de un cuerpo con 3 brazos, y donde sus habitantes se han implantado en estas direcciones. En efecto, se ven largos kilómetros desde estos sectores hasta los centros urbanos o áreas donde están los equipamientos importantes de Manta. **(Ver ilustración #33).**

Por otra parte, la topografía antes mencionada causará que los sectores que circundan por quebradas existentes tengan menos población, mientras otro aspecto relevante que se involucra en las bajas densidades son las zonas industriales, debido a el uso de grandes terrenos para estos fines, disminuyendo zonas habitacionales y por ende menos población y más territorio. **(Ver ilustración #33).**

Por último, se analiza que otro factor que influye en las muy bajas densidades son las adquisiciones sobre grandes terrenos por los promotores inmobiliarios, se trata de abundantes hectáreas que quedan encerrados, siendo esta la tendencia de la ciudad actual, la que nos está transportando cada vez más a concebir una ciudad desintegrada, en donde el espacio público cada vez es más desapacible y restringido, y donde las formas de estas urbanizaciones en su mayoría se adaptan hacia la dirección del mar, formando manzanas poligonales o formas físicas no compatibles a el tejido urbano. **(Ver ilustración #33).**

Este tipo de propuestas urbanas (urbanizaciones cerradas) ha impulsado aún más a la dispersión de Manta, ya que actualmente existen urbanizaciones que se han ubicado por fragmentos hacia todo el perímetro de la extensión territorial de la ciudad desde el Este hacia el Oeste, y en consecuencia, el espacio territorial de Manta por naturaleza a este fenómeno pierde su compacidad.

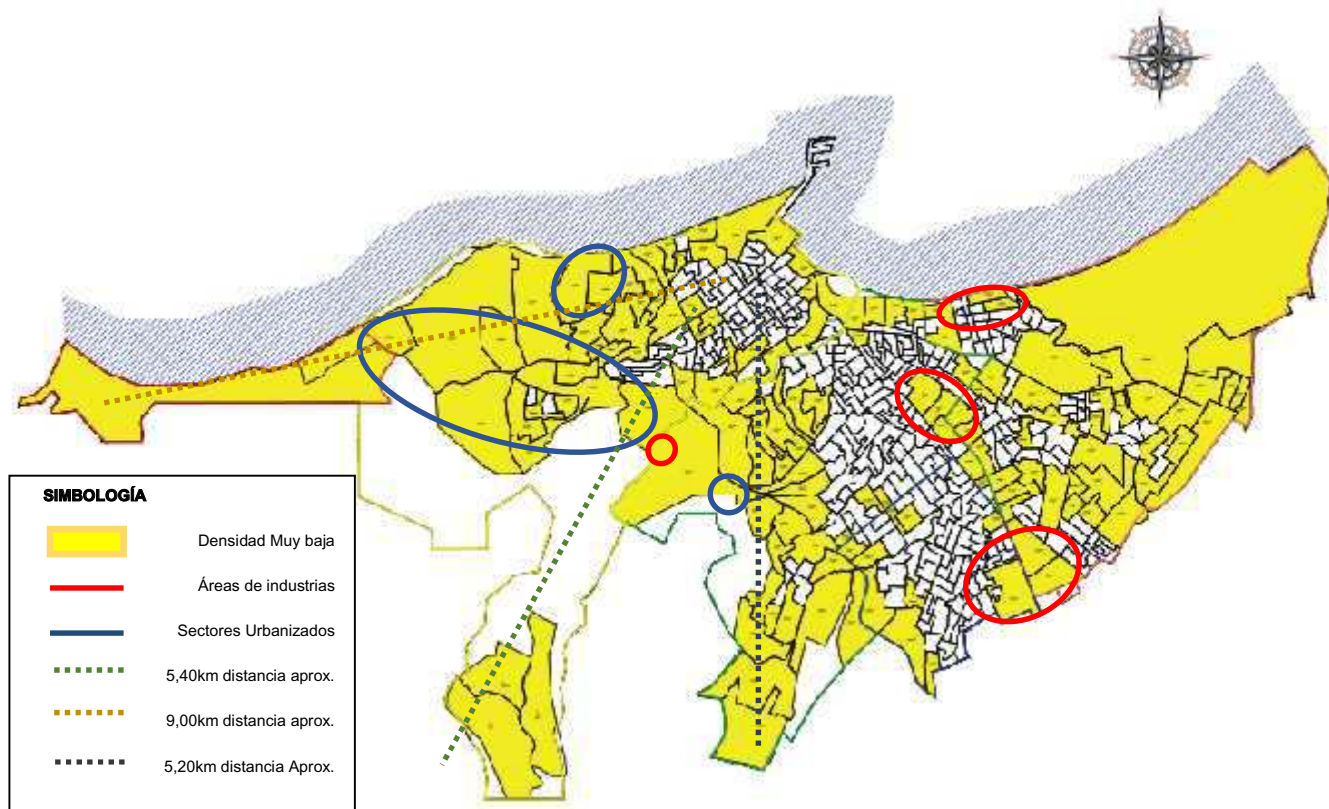
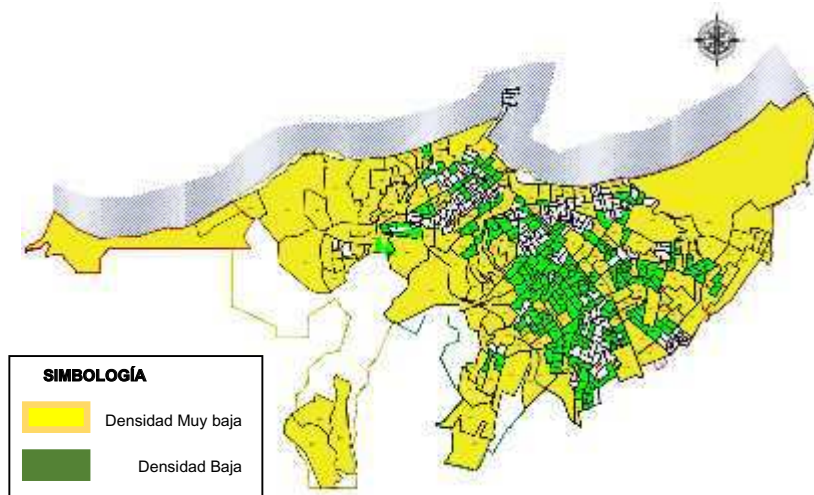


Ilustración 33: Imagen de mapa de densidad poblacional muy baja de la ciudad de Manta.

Fuente: Cartografía Base SNGR e INEC

Elaborado: Por tesista

El parámetro de densidad baja va de la mano con la densidad anteriormente estudiada, se asume que se ubican a menos distancias de las centralidades de la ciudad, donde la infraestructura es más favorable y algunas dentro de las zonas comerciales, también se observa que ocupa el segundo mayor porcentaje de espacio físico en el territorio.



(Ver ilustración #34)

Ilustración 34: Imagen de mapa de densidad poblacional baja de la ciudad de Manta.

Fuente: Cartografía Base SNGR e INEC

Elaborado: Por tesista

b) Proyección de la población de Manta

Por información proporcionada por la Dirección de Gestión Social y Comunitario, área de Sistema de Información Local, se obtiene que en el año 2010, se presenta una tasa de crecimiento del 1.8 %, a diferencia del año 2011, donde la tasa de crecimiento correspondía al 3.4 %.



Gráfico 2: Proyección de la población del Cantón Manta 2010- 2020
Fuente: INEC Censo 2010. Elaboración: equipo técnico Gad Manta.

Análisis:

Bajo el estudio que realiza el Gad Manta, resulta interesante en este contexto realizar un monitoreo continuo del crecimiento de la población urbana que con el pasar de los años reflejará más densidades poblacionales en la ciudad y como consecuencia crecimientos territoriales con la finalidad de satisfacer las necesidades de quienes empiezan a frecuentar la ciudad, tomando como propósito el advertir acerca de la poca conexión entre sectores de la ciudad que se va formando, considerando también los tejidos independientes que se están manifestando en las periferias a causa de las urbanizaciones cerradas y

también de los barrios alejados que en algunos casos se han formado siguiendo la línea de los antiguos cambios de acceso a dichas zonas, o en otros casos adaptándose las curvas de nivel del territorio.

Manta en la actualidad se ve como una ciudad compuesta por varias piezas, donde sorprende el análisis de su morfología urbana, compuesta por fragmentos con características formales diferentes, es importante tomar en consideración cada aspecto que se está analizando para contribuir a la construcción de una urbe donde gobierne el buen vivir y donde se trate de incorporar todo de mejor manera al espacio urbano.

12.1.4. USOS Y OCUPACIÓN DEL SUELO

12.1.4.1. Introducción

Podríamos entender al uso de suelo, como la especificación a nivel del espacio de funciones y actividades que desarrolla el hombre al relacionarse como parte social y parte de una comunidad, que ocupa un espacio urbano.

La planificación del uso de suelo urbano, se ocupa básicamente de la situación, intensidad y cantidad de desarrollo del suelo que se requiere para los distintos usos del espacio para las distintas funciones y actividades de la vida en la ciudad.

En Manta los Usos de Suelo corresponden a la conformación de una ciudad intermedia, compuesta por tres actividades predominantes que son el comercio derivado de la compra, venta o intercambio de productos, los servicios turísticos derivados de las condiciones naturales como sus playas y como último punto importante, la industria derivado del sector pesquero, contribuyendo a roles específicos en la ciudad, por otro lado, a parte de estos usos principales, se observa también la vivienda como parte importante de las actividades diarias urbanas de la población, con su respectivo equipamiento,

gestiones, servicios y usos complementarios, que inciden directamente en los usos de la ciudad.

Los desajustes en la estructura urbana se pueden contemplar a simple vista, la misma que atraviesa por serios problemas de diferente índole y escala y que van desde la falta de una infraestructura básica, para los sectores poblacionales marginados, hasta una desordenada implantación del uso del suelo urbano, causados por la diversidad de usos en el perfil costero, por embotellamientos presentes en la ciudad debido a la combinación de usos a cortas distancias, y en otros casos por la presencia de usos dispersos en todo el territorio, entre otros.

La ciudad de Manta está dividida en cinco parroquias urbanas las mismas que serán analizadas en este estudio de forma individual ya que los usos de suelo requieren de una interpretación desde la economía urbana, ya que las actividades productivas son las que generan puestos de trabajo y esto ofrece oportunidades de empleo que atraen población a nuestra área de estudio, con la finalidad de entender el funcionamiento interno de cada parroquia y el rol que desempeñan como parte de la ciudad.

Cada parroquia presenta su diversidad y diferentes dinámicas de actividades, y la finalidad es resaltar las más sobresalientes, que muchas veces están contenidas en un solo sector o compartiendo dos o más sectores.

Manifestando también que la población localizada demanda suelos y espacios por ubicarse, vale decir un stock edificado, si estos espacios existen dentro de la ciudad son ocupados por viviendas, servicios y empresas, si no existen, se produce una presión por localizarse sea al interior de la ciudad mediante el aumento de la densidad edificada o una expansión hacia la periferia.

12.1.4.2. Análisis espacial de la Parroquia Manta

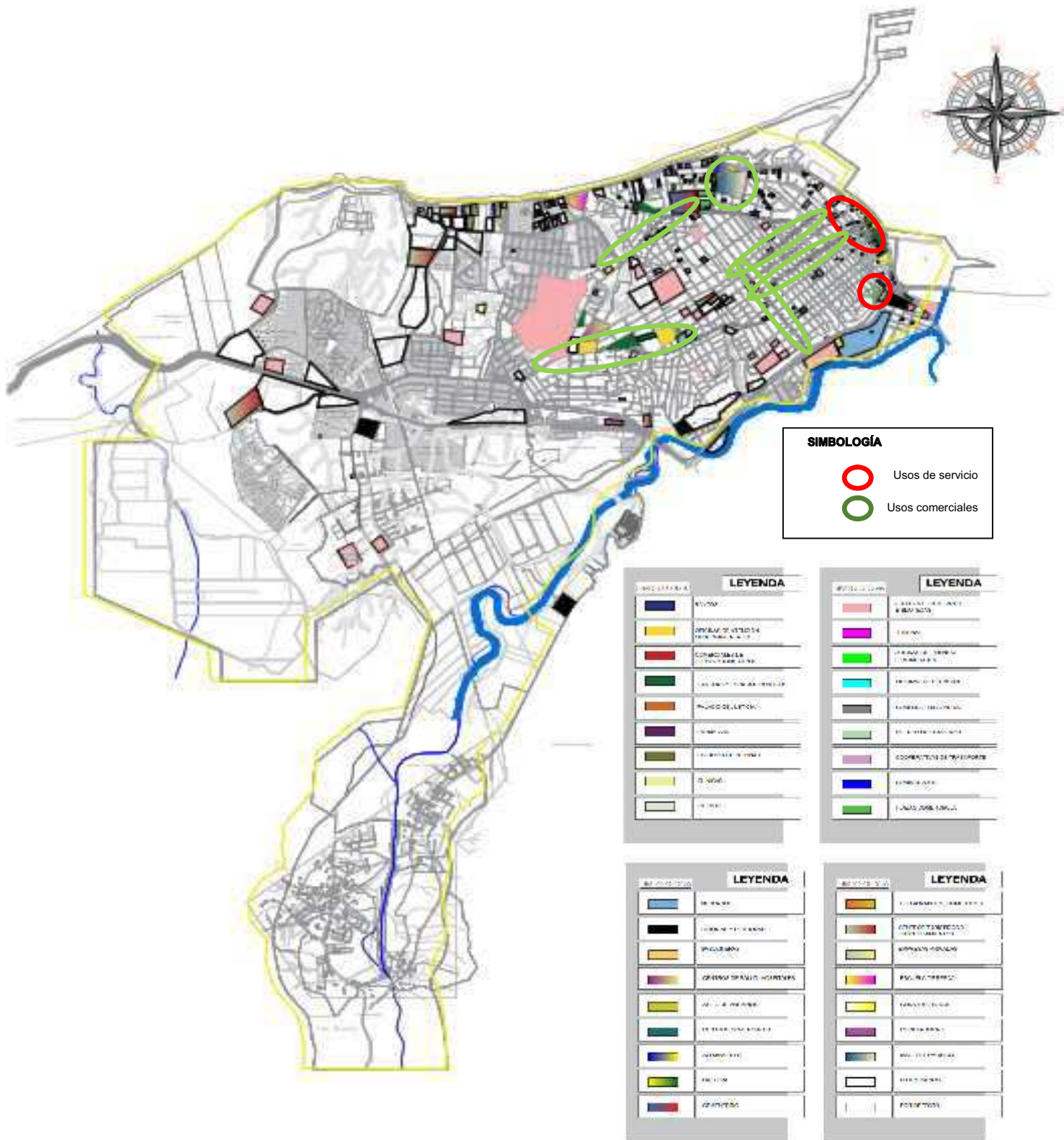


Ilustración 35: Imagen de usos de suelo de la Parroquia Manta
Elaborado: Por tesista

Análisis:

Dentro de la parroquia urbana Manta es predominante la presencia de lotes sin urbanizar o vacíos, la mayoría de estas áreas se encuentran ubicadas en dirección Suroeste.

Estas áreas denominadas Lotes vacíos (**Ver ilustración #35 y plano #8**), algunas corresponden a cárcavas o zonas de afectación o conservación ambiental o a proyecciones de políticas de desarrollo urbano, áreas de expansión, grandes lotes sin construir, etc.

En el mapa también podemos observar que el uso residencial ocupa el mayor porcentaje dentro de los usos del suelo urbano de la parroquia. La zona más importante en extensión territorial de ubicación de viviendas está comprendida en dirección a la vía circunvalación y vía spondylus con grandes extensiones de tierra compuestas enteramente por viviendas individuales, ya que se han desarrollado proyectos habitacionales cerrados provocado por las inmobiliarias, a estos se suman los barrios de generación espontánea, ubicados en su mayoría en la periferia de la ciudad que aprovechan la infraestructura urbana presente y cuyo impulso lento también han causado la existencia de lotes urbanizados pero sin construcción, aunque en su mayoría se notan dispersos y aislados uno de otros; también se aprecian los barrios de antigüedad en la ciudad ubicados hacia el centro de Manta donde principalmente existen usos mixtos, es decir, uso comercial-residencial. Y otras zonas de ubicación netamente residenciales que se perciben en la Ciudadela Universitaria, Umiña, Los eléctricos, Abdón Calderón, 24 de Mayo, entre otros.

En cuanto al uso institucional planteados con manchas amarillas en el mapa, se comprueba que la mayor parte de las instituciones de la ciudad se encuentran concentradas en el centro de Manta, causando una gran presión física sobre sus infraestructuras, vías y en general provocando el deterioro urbano porque que la población circula masivamente hacia estos equipamientos institucionales; además sabiendo que un gran porcentaje de los

habitantes laboran en estas instituciones, especialmente en las entidades públicas.

Los usos educativos representan un uso significativo dentro de la ciudad, no solamente por su extensión en el territorio, sino porque la población estudiantil presente en la ciudad constituye aproximadamente un 33% de la población total; estos equipamientos y áreas educativas actualmente se encuentran dispersos, aunque el mayor porcentaje de ellos se encuentra en la zona céntrica de la parroquia.

La zona de mayor extensión territorial actualmente de uso educativo que se observa en el mapa corresponde a los predios de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, junto con los predios del Colegio Técnico, que conforman una gran extensión dentro del territorio urbano.

En los usos de servicio se encuentran los establecimientos que venden algún tipo de servicio. Se puede analizar el desarrollo de este uso sobre el centro de Manta, especialmente en:

- Sector del actual terminal **(Ver fotografías #5 y #6 – Ilustración #35):**
En este sector se sigue desarrollando el servicio de transporte Intercantonal y junto a ella una gran plaza comercial conocida como “La Bahía” y en sus alrededores otros usos mixtos, esta diversidad de usos genera nodos urbanos, embotellamientos, hasta invasión del espacio público, y una grave contaminación visual en el sector.
- Sector de servicios bancarios **(Ver fotografías #7- Ilustración #35):**
Ubicados en la Av. Malecón, Av. 2 y Av. 3; es exactamente en esta zona donde la mayoría de la población frecuenta, debido a que no sólo se presentan entidades bancarias, sino así mismo usos mixtos e inclusive comercio en un alto porcentaje, por eso se denomina el centro de la Ciudad por la concentración de actividades, pero donde también se

genera tráfico vehicular, nodos urbanos, deterioro del paisaje, etc, a consecuencia de la diversidad de usos.

Finalmente, el uso comercial se ubica en esta parroquia a lo largo de la calle 13, de la Avenida 24, Calle 12, Calle 15, Av. Flavio Reyes y Av. Malecón. Los principales núcleos del comercio se pueden ubicar en:

- Centro de Manta, en su mayoría se ubican en la Calle 15 y Calle 13. **(Ver fotografía #8 - Ilustración #35).**
- El comercio de barrio en la Calle 12: Esta situación se presenta por la necesidad de comprar en forma inmediata o también se puede atribuir a la única alternativa de trabajo para la familia. Presenta un flujo vehicular alto, que se debe a la frecuencia hacia La Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, otros centros educativos y equipamientos, y también por esta calle se pueden direccionar hacia los sectores urbanizados por ciudadelas, ubicados en el Suroeste de la Parroquia. **(Ver fotografía #9 - Ilustración #35).**
- Existen casos particulares en donde a pesar del predominio de la vivienda, existe un alto porcentaje de comercio o servicios que es el caso de la Av. Flavio y Reyes y Av. 24, en este caso también existe un alto flujo vehicular y embotellamientos. **(Ver fotografía #10 - Ilustración #35).**
- El comercio sobre los ejes viales: Se encuentra en forma notoria sobre el eje de la Avenida Malecón, en donde existe la tendencia en los últimos años de construir centros comerciales de importancia, sobre éste y a la altura de la calle 23, se implantó el “Mall del Pacífico”, el mismo que ha causado nodos urbanos, embotellamientos, diversidad de usos, ya que lo ubicaron cerca de la zona habitacional y turística de Manta. **(Ver fotografía #11 - Ilustración #35).**

- En la actualidad también se ha manifestado la gran plaza comercial post terremoto denominado “Nuevo Tarqui”, que aunque tuvo previos estudios pero a corto plazo, también ha generado problemas urbanos.

12.1.4.3. Análisis espacial de la Parroquia Tarqui

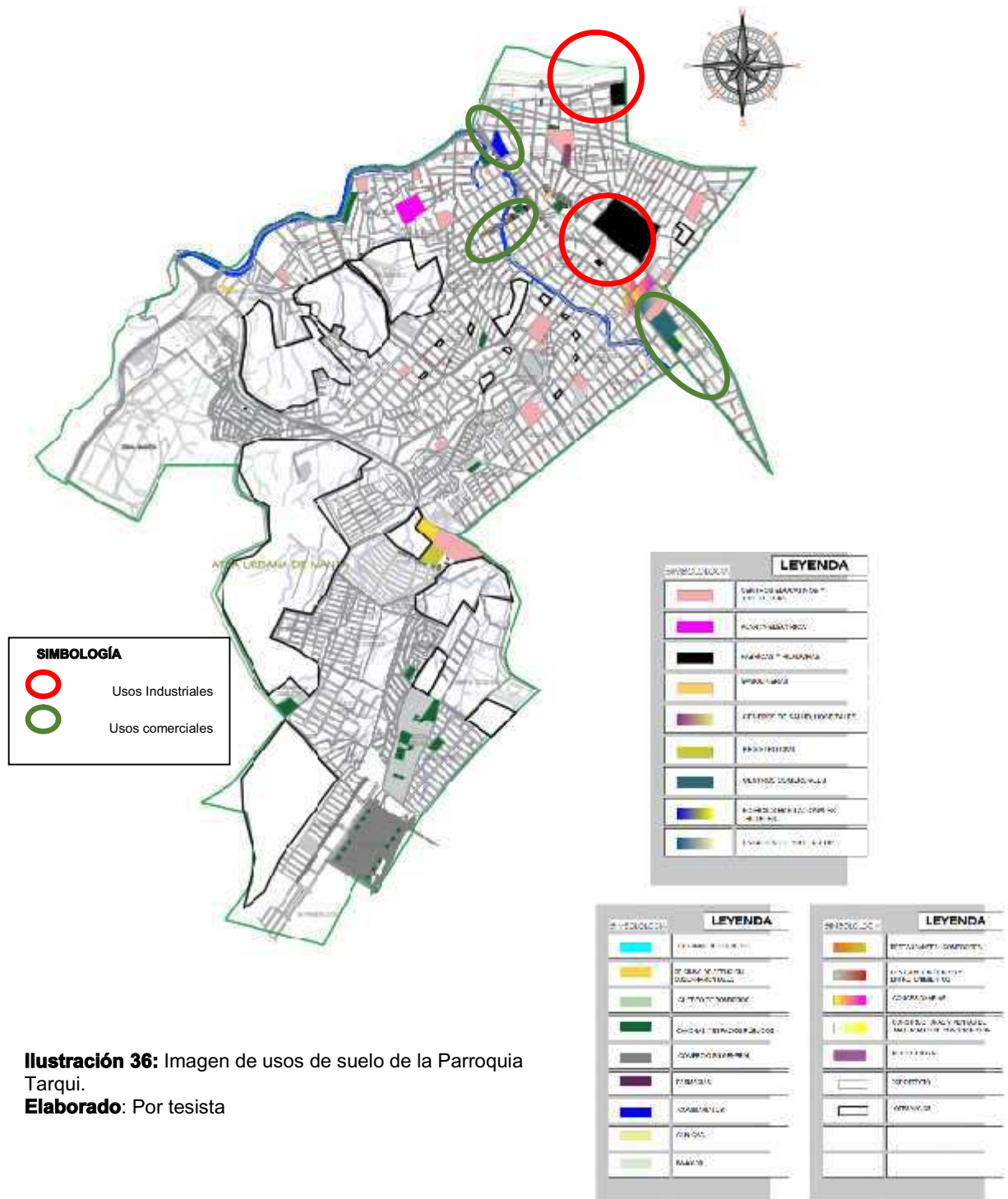


Ilustración 36: Imagen de usos de suelo de la Parroquia Tarqui.
Elaborado: Por tesista

Análisis:

En el territorio de la Parroquia Tarqui también se aprecia un alto porcentaje de lotes sin construir o lotes vacíos, la mayoría de estas áreas se encuentran ubicadas en el Sur y Suroeste de la Parroquia, y de igual manera que en la parroquia estudiada anteriormente muchas de ellas corresponden a zonas de afectación o conservación ambiental, terrenos municipales o área de expansión urbana de Manta. **(Ver plano #9).**

El uso residencial también ocupa el primer lugar en importancia dentro de la clasificación de los usos del suelo urbanos. La zona más importante en extensión territorial de ubicación de la vivienda estaba identificada en el centro de Tarqui, ya que según su historia aquí se asentaron los primeros habitantes debido a que en esta zona se empezó a generar el comercio y desde ahí, los habitantes construían sus viviendas entorno a la misma, sector que actualmente se encuentra en regeneración y los usos de suelo se han paralizado, aunque anteriormente esta diversidad de usos en una sola zona causaba complicaciones urbanas como deterioro del paisaje, comercio informal, falta de parqueadero, congestión vehicular, déficit de áreas verdes y espacios públicos, etc, tomando en cuenta que también existían usos hoteleros y educativos. **(Ver fotografía #12)**

Otra zona de ubicación de la residencia que es la que pudiera llamarse “del nuevo urbanismo”, localizada hacia el Suroeste de la parroquia y aledaños al eje de la Vía circunvalación en forma de tejidos independientes, que como se muestra en el plano, estos desarrollos también se encuentran dispersos y en su mayoría aislados unos de otros, muchas veces algunos de estos barrios también se plantean en forma incompleta, es decir, solo a modo de planes de loteo.

Los usos educativos en esta parroquia también tienen una extensión importante dentro del territorio como se observa en el mapa con las manchas color rosadas, donde se muestran varias unidades educativas a pocas distancias de los diferentes barrios; con la finalidad de abastecer las

necesidades educativas de esta población, estos equipamientos actualmente se encuentran dispersos.

En esta parroquia también se reconocen los establecimientos de uso comercial. Se puede apreciar el desarrollo de este uso sobre la vía principal de la Av. 4 de noviembre especialmente sobre:

- Sector de las grandes concesionarias, Gran Akí y Paseo Shopping, este desarrollo también genera alto flujo vehicular y en efecto mayor asistencia masiva de personas.
- Comercio de barrio: Este tipo de comercio se basa en que a pesar del predominio de la vivienda, existe un alto porcentaje de comercio o servicios, esta situación se presenta por la necesidad de comprar en forma inmediata. Algunos casos particulares son el Barrio Jocay, Barrio Urbirrios y sobre la Av. 113. **(Ver ilustración #36).**

Como se refleja en el mapa de usos de suelo de la parroquia Tarqui, La industria es el uso menos representativo dentro del área urbana de la ciudad, esta actividad está dada por:

- La Industria Olimar y Empesec ubicadas en el Barrio Rumiñahui y en todo el perfil costero de la ciudad, este desarrollo ha generado un pésimo aspecto urbano en una de las principales entradas a la ciudad (vía puerto aeropuerto), deterioro del paisaje urbano, incorrecta variedad de usos en el sector y por sobre todo contaminación. **(Ver fotografía #13)**
- Industrias Ales, esta fábrica se encuentra actualmente implantada en un zona residencial, es una de las fábricas más antiguas de la ciudad y seguramente en el tiempo que ésta se inició se ubicaba en la periferia y al mismo tiempo cerca del pulmón comercial de Manta (centro de Tarqui), pero lamentablemente en la actualidad ésta quedó atrapada en las inmediaciones de la ciudad, matando por completo el contexto urbano, fomentando el deterioro del paisaje y favoreciendo la incorrecta variedad de usos en la parroquia.

12.1.4.4. Análisis espacial de la Parroquia Los Esteros

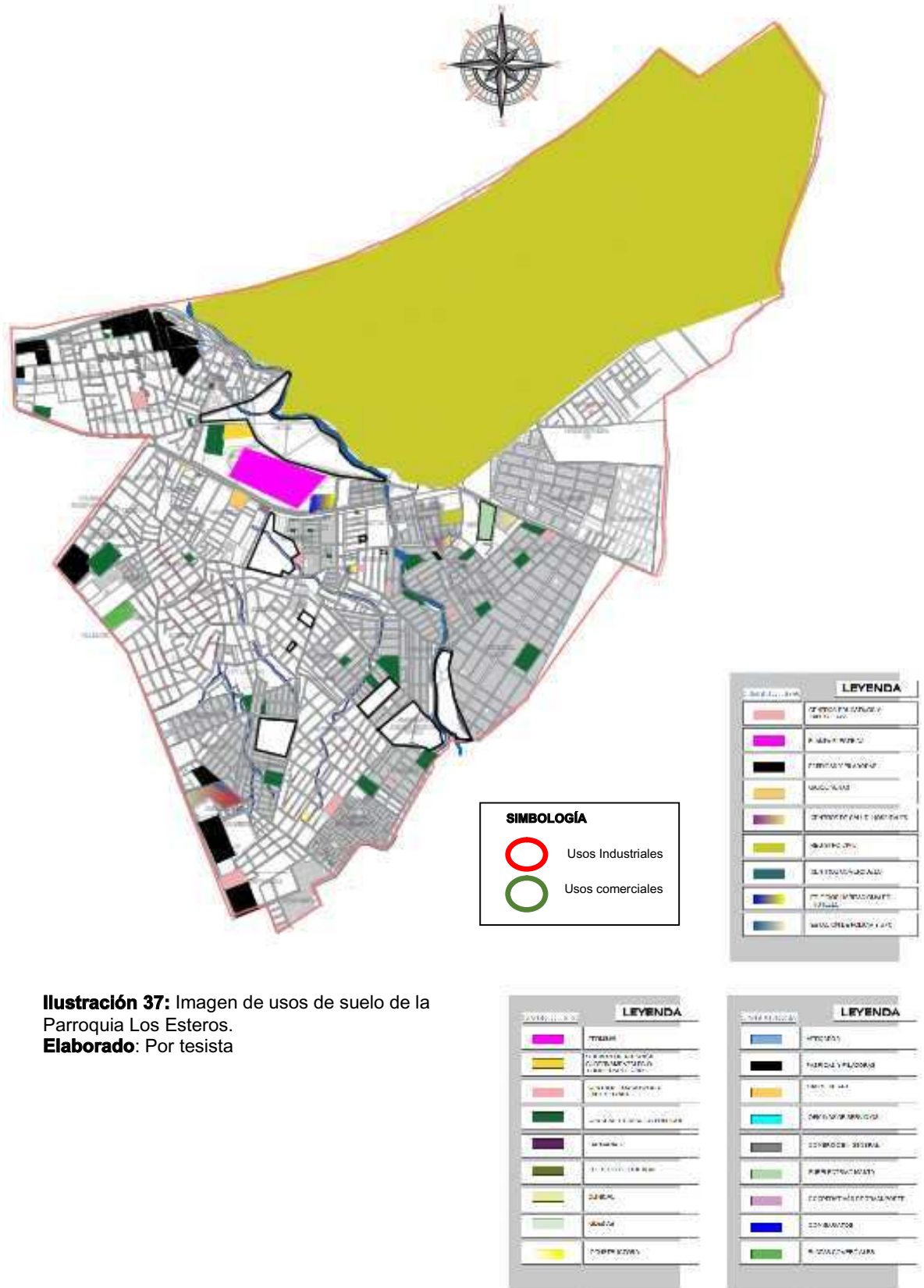


Ilustración 37: Imagen de usos de suelo de la Parroquia Los Esteros.
Elaborado: Por tesista

Análisis:

En la parroquia los Esteros se puede visualizar mayor cantidad de lotes vacíos a comparación de las otras parroquias y esto debido a la extensión territorial que ocupa la Fuerza Aérea Ecuatoriana, por los planes de loteo que se están dando en esta dirección, de la misma forma también por conservaciones naturales y finalmente porque en sentido Este se han considerado áreas de expansión urbana en Manta.

(Ver plano #10).

Así mismo el uso residencial también ocupa bastante territorio en la parroquia, pero en este caso se observan barrios menos compactos y fragmentados debido a la gran cantidad de lotes vacíos, aunque en contraparte las manzanas hacia el sentido Este se ven mejor conformadas y regulares, debido a que son Barrios con pocos años de origen. (Ver



ilustración #38).

Ilustración 38: Imagen de usos de suelo de la Parroquia Los Esteros con barrios mejor conformados.

Elaborado: Por tesista

Al igual que en la parroquia Tarqui, los usos educativos en este sector que se observan en el mapa con manchas color rosa, también se muestran varios equipamientos educativos con la ventaja de ubicarse a pocas distancias de los diferentes barrios; para abastecer las demandas educativas de esta población por barrios, así que en consecuencia estos establecimientos en la actualidad se encuentran dispersos.

En esta parroquia también se reconocen actividades de uso comercial. Se puede apreciar el desarrollo de estos sobre:

- Sector de los esteros: Este barrio también fue uno de los pioneros del comercio de la ciudad, por lo tanto representa un alto plus en actividades comerciales específicamente por la Av- 103 y sus alrededores; aunque en su mayoría se ve reflejado mediante usos mixtos, ya que a pesar del predominio de vivienda se mezclan los comerciantes en las plantas bajas de las viviendas, también existe un mercado ya regenerado que aumentará esta actividad y por lo tanto mayor asistencia masiva de personas y con ello caos vehicular y nodos urbanos.**(Ver fotografía #14- Ver ilustración #38).**

En la parroquia también se refleja en el mapa de usos de suelo, La industria que es considerada como el mayor asentamiento de fábricas de procesamiento de atún, a diferencia de las otras parroquias, la actividad está dada por:

- Inepaca, Mabiosa, Padux, Seafman, Manatun y Conservas Isabel también están ubicadas en sentido Norte hacia el perfil costero de la ciudad, este mismo desarrollo que también se observa en la parroquia Tarqui y de la misma forma ha generado un pésimo aspecto urbano en una de las principales entradas a la ciudad (vía puerto aeropuerto), deterioro del paisaje urbano, incorrecta variedad de usos en el sector y por sobre todo contaminación ambiental. **(Ver fotografía #15 – Ver ilustración #38)**, generando hacia este territorio un tipo de zona industrial por la cantidad de fábricas implantadas aquí.
- Hacia el sector de Arroyo Azul se sitúan diferentes industrias como piladoras, fábricas de Hielo y hasta bodegas de las fábricas, actualmente también implantadas en zonas residenciales en referencia frente a “La Aurora” que resulta un sector bastante concurrido y que así mismo mata por completo el contexto urbano, fomentando el deterioro del paisaje y favoreciendo la incorrecta variedad de usos en la parroquia. **(Ver Ilustración #38)**

12.1.4.5. Análisis espacial de la Parroquia Eloy Alfaro

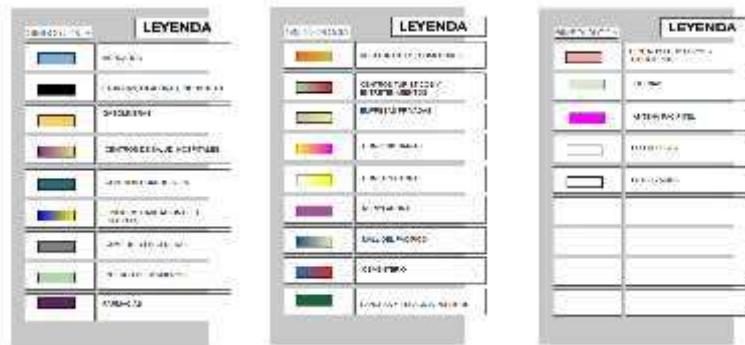
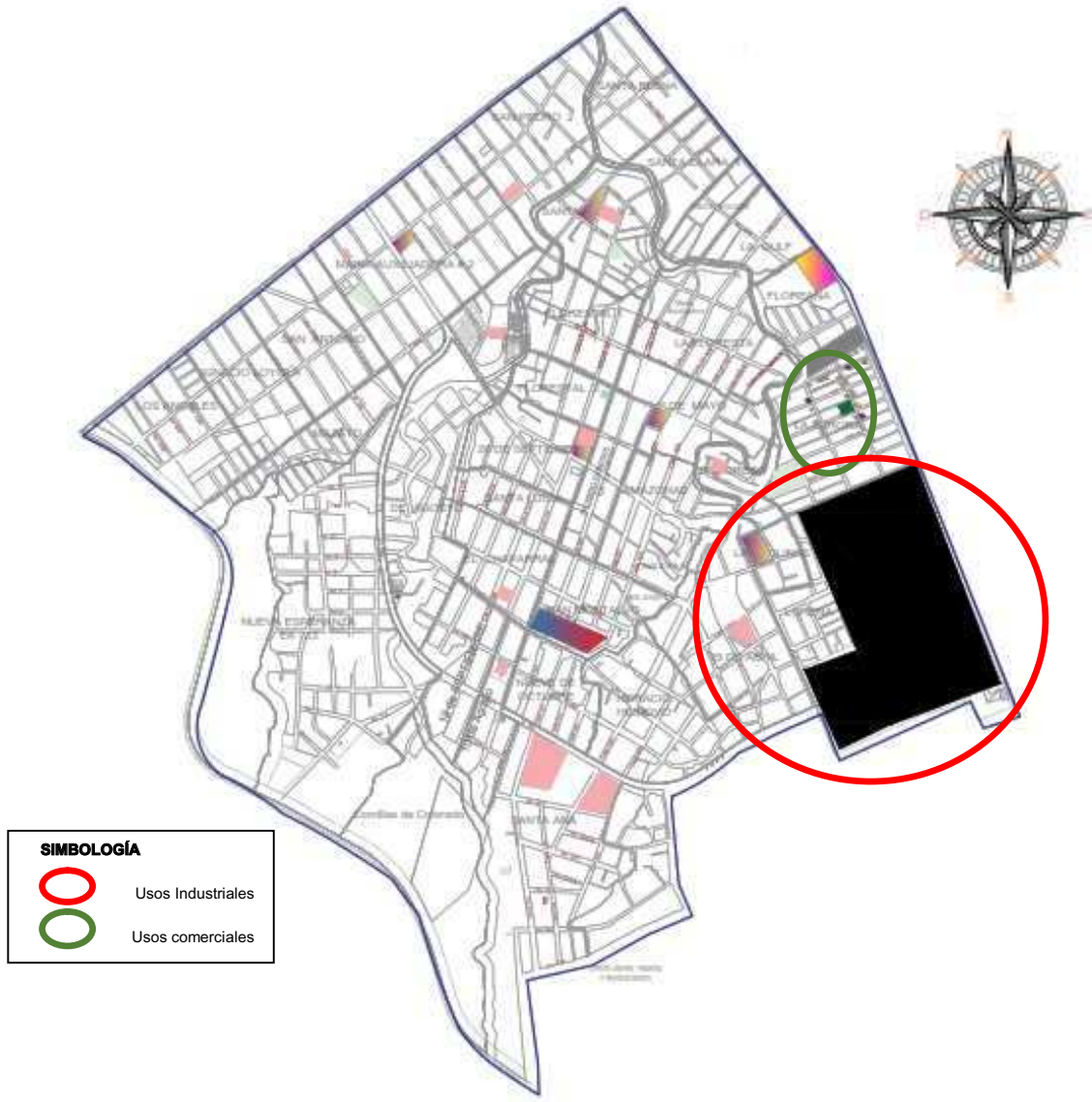


Ilustración 39: Imagen de usos de suelo de la Parroquia Los Esteros.

Elaborado: Por tesista

Análisis:

La parroquia Eloy Alfaro nace por su crecimiento acelerado y a la organización de sus diversas asociaciones de agrupaciones parroquiales.

Esta parroquia urbana de Manta es la más joven del puerto, tiene un acelerado crecimiento en población y desarrollo urbano con alrededor de 35 mil habitantes, no se observan muchos lotes vacíos, por lo que la parroquia se observa más compacta, pero con edificaciones de 1 y 2 plantas en su mayoría y tomando en cuenta que tiene menos extensión territorial que las demás parroquias; la mayor parte del territorio es de uso residencial como se observa en el mapa. **(Ver ilustración #39).**

Al igual que en las demás parroquias, los usos educativos en este sector que se observan en el mapa con manchas color rosa, también se ubican a pocas distancias de los diferentes barrios que lo conforman; para abastecer las demandas educativas de esta población.

El sector más concurrido comercialmente es el barrio “La Aurora”, se ve reflejado mediante usos mixtos, ya que a pesar del predominio de vivienda se mezclan los comerciantes en las plantas bajas de las viviendas, y por lo tanto mayor asistencia masiva de personas.

En el mapa de usos de suelo de la parroquia Eloy Alfaro se muestra una mancha negra que representa a la zona industrial que es el uso menos representativo dentro de esta área urbana, esta actividad está dada por:

- Industrias como: piladora carmelita, Industrias balanceados Manabí, distribuidoras alimenticias y una fábrica Cadisa contextagua, actualmente implantadas en zonas residenciales alado del barrio “La Aurora”, y que así mismo mata por completo el contexto urbano, fomentando el deterioro del paisaje al ingreso de la ciudad de Manta por la Av. 4 de noviembre por las barreras arquitectónicas que se perciben y favoreciendo la incorrecta variedad de usos en la parroquia. **(Ver fotografía #16 - Ver ilustración #39).**

12.1.4.6. Análisis espacial de la Parroquia San Mateo

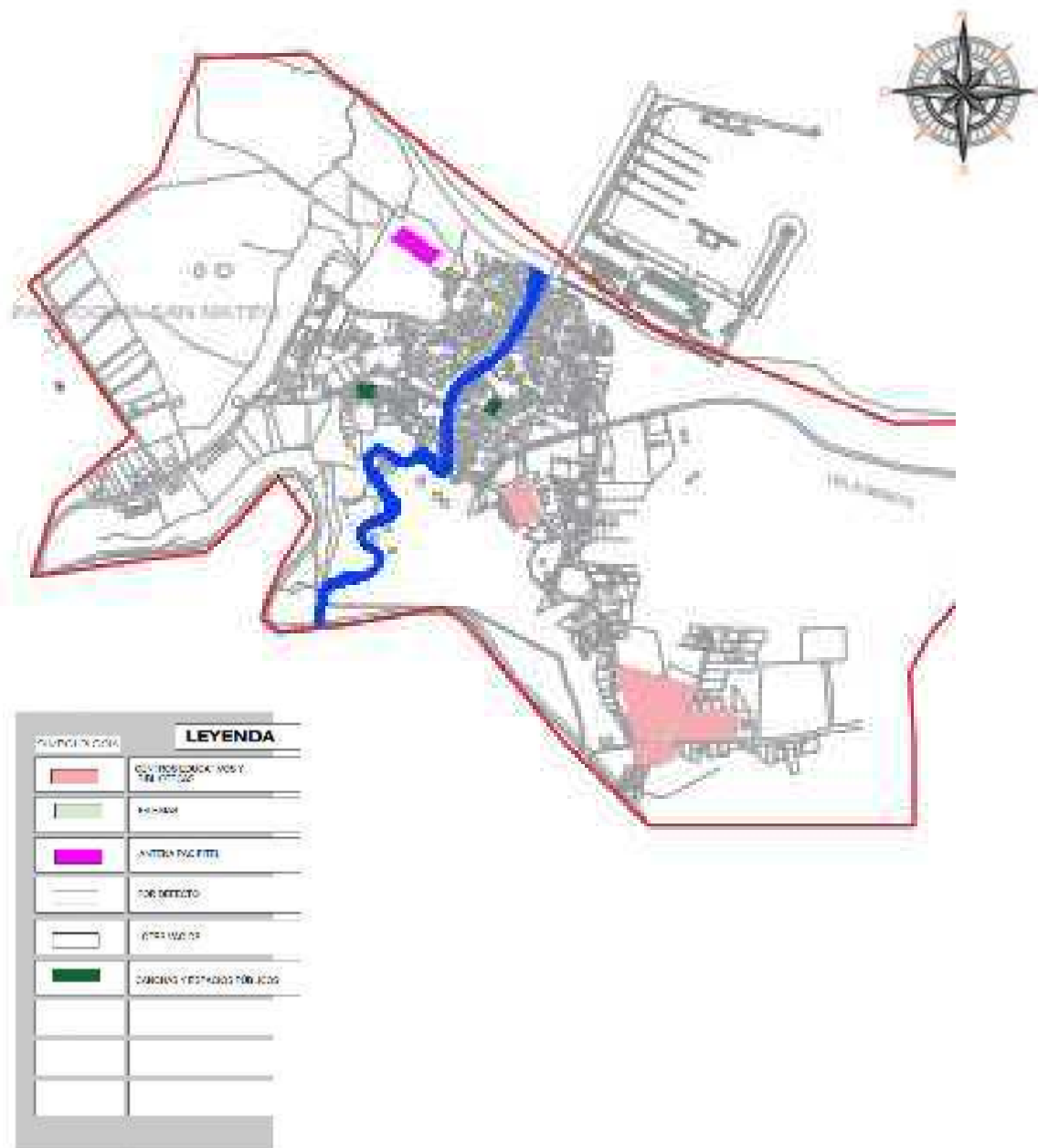


Ilustración 40: Imagen de usos de suelo de la Parroquia Los Esteros.

Elaborado: Por tesista

Análisis:

La parroquia San Mateo está ubicada aproximadamente a 45 minutos del centro de Manta; tiene una playa muy extensa y con aguas muy tranquilas.

Por lo tanto, sus usos son netamente turísticos y habitacionales; además posee un puerto artesanal con pequeños botes anclados cerca de sus playas. Sus habitantes se dedican íntegramente a la pesca.

Se puede observar en el mapa (**Ver ilustración #40**) extensos territorios vacíos con muy pocas viviendas, manifestándose como un territorio disperso y en crecimiento.

Los usos educativos en esta parroquia que se observan en el mapa con manchas color rosa, son sólo tres establecimientos, que abastecen a toda esta población.

Todas las parroquias de Manta se ven caracterizadas por patrones de uso de suelo muy complejos debido a la mezcla y diversidad de las actividades urbanas que las ocupan. Esto constituye un factor importante en las investigaciones relacionadas con la planificación de las áreas urbanas, debido a que la complejidad y naturaleza de las relaciones entre los distintos usos de suelo, resulta algunas veces difícil de ordenar. Esta complejidad generalmente se manifiesta en forma de crecimiento desordenado y disperso producto de la limitada observación a las regulaciones de crecimiento expresadas en los planes de desarrollo urbano.

12.1.5. VIALIDAD Y MOVILIDAD

En este análisis se estudian las principales vías de Manta como espacio de relación, conectores e integradores de los sectores generadores y tractores de viajes y por donde circulan la mayor parte de los flujos vehiculares. Para este análisis se toma en consideración lo siguiente:

- Determinar la funcionalidad de las principales redes viales, a través de secciones transversales y otros factores de incidencia en las vías.

12.1.5.1. Flujos y sentidos de las vías

Entre las vías internas principales tenemos las siguientes (**Ver ilustración #41 – Plano #12**):

- **Av. 4 de Noviembre Y Av. Jaime Chávez.** - El eje vial longitudinal principal que atraviesa la ciudad y que ha estructurado la ciudad, está conformado por la vía que accede desde Montecristi, conecta con la Av. 4 de Noviembre, que discurre así mismo casi de forma paralela con la Avenida 113, desde el sector denominado la “Y” a la altura de la Floreana, hasta encontrarse por el redondel ubicado junto a La Poza, (con 7,63 Km de longitud), para luego continuar con la Av. Jaime Chávez (Malecón, con 1,97 Km de longitud) hasta el Puerto de Manta. Este eje constituye la principal conexión intra-urbana con la provincia y el país, tanto más que se encuentra clasificada como Corredor Arterial Estatal con la denominación de E-30, tiene una longitud de 9,60 Km.
- **Av. Flavio Reyes.** - La calle 23 de 0,35 Km de longitud, comprendida entre el redondel frente al hotel Oro Verde hasta el redondel junto al Centro Comercial Manicentro se reduce la sección transversal a 7,00 m cada calzada. Finalmente la Av. Flavio Reyes, de 0,38 Km de longitud, entre el redondel junto al Centro Comercial Manicentro hasta la intersección con la Av. Circunvalación Tramo 1, corresponde a una vía de 14,60 m de calzada sin parterre y con 2 carriles de circulación por dirección.

- **Vía Manta-Rocafuerte – Av. 108.-** La antigua vía Manta-Rocafuerte (con una longitud de 2,01 Km), se inicia en el redondel de acceso al aeropuerto de Manta, continúa por la Av. 108 (con una longitud de 2,06 Km), hasta conectarse con la Av. 4 de Noviembre. Este eje vial antes del terremoto del 2016 enlazaba sectores densamente poblados de la parroquia Tarqui.
- **Av. Circunvalación Tramo I.-** Tiene una longitud de 1,90 Km, y va desde la Av. Flavio Reyes hasta el redondel de la Universidad, tiene calzada de asfalto de 14m de ancho, con 2 carriles por sentido.
- **La vía Puerto Aeropuerto.-** De 6,50 Km. de longitud, es relativamente nueva y el propósito de su construcción es la de disponer de una conexión intermodal directa y rápida entre el Puerto con el Aeropuerto, como una prolongación de la Av. Jaime Chávez-Malecón de Tarqui.
- **Av. Circunvalación Tramo III y Av. Circunvalación Tramo II.-** de 5,52 Km de longitud, se inicia al este en la vía Manta-Rocafuerte para conectar con la vía E-30 en el redondel El Colorado. La Av. Circunvalación Tramo II, con una longitud de 10,02 Km, se inicia en el Redondel del Colorado para luego dirigirse hacia el oeste hasta el sector de la Universidad Eloy Alfaro.

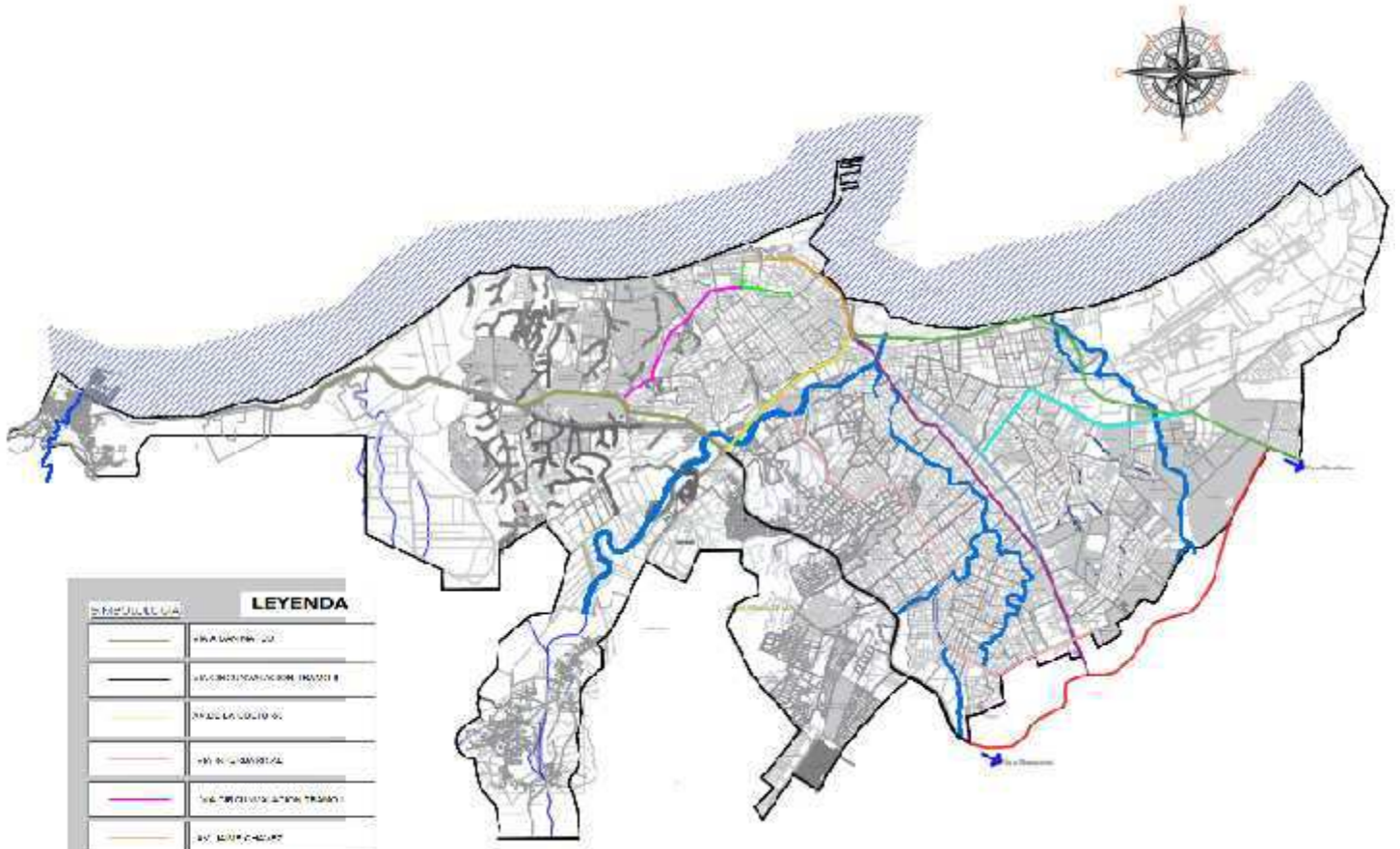


Ilustración 41: Imagen de flujos y sentidos de vías principales de Manta

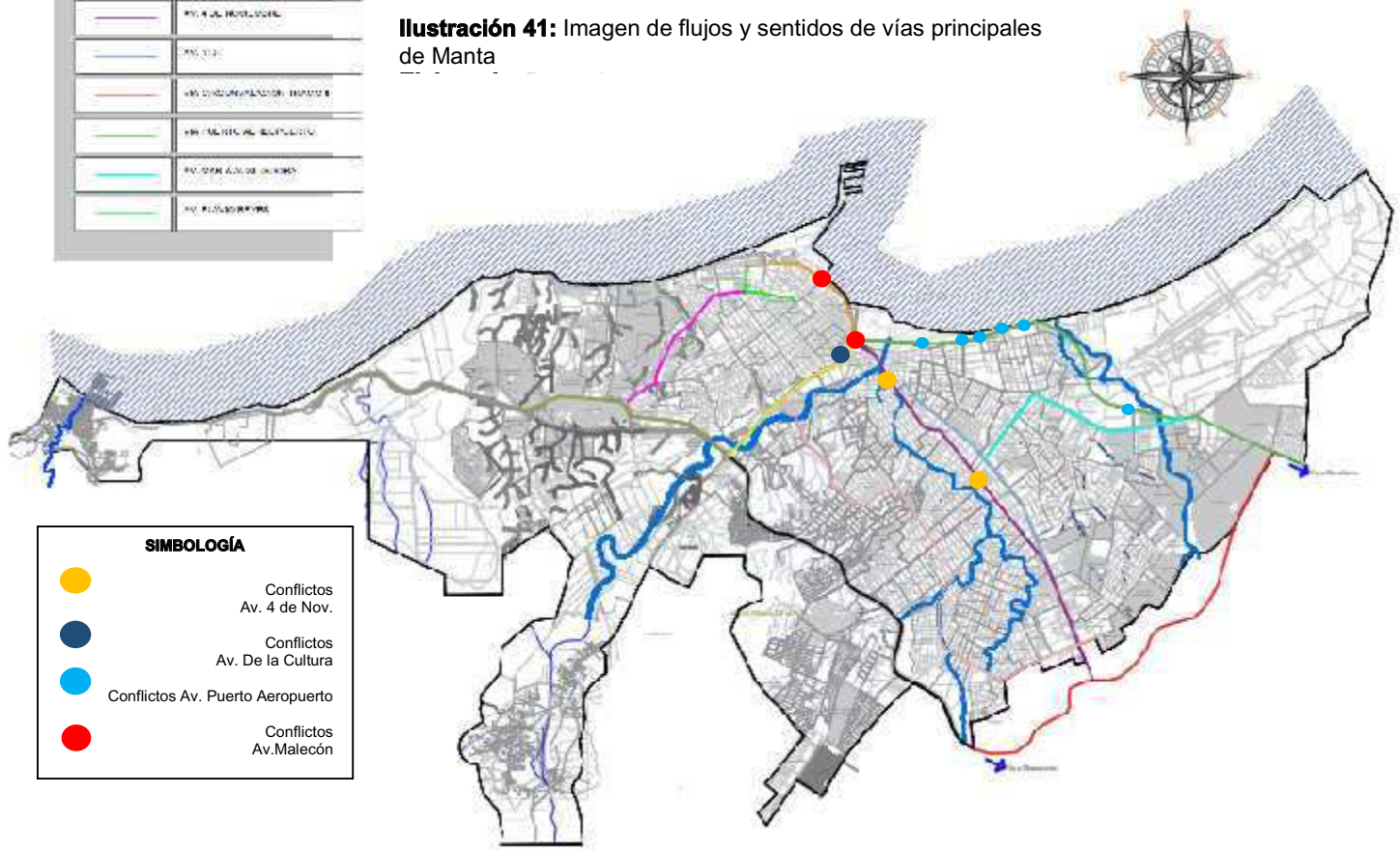


Ilustración 42: Imagen de mapa de puntos de conflicto
Elaborado: Por tesista.

Análisis

Según el análisis de las principales vías de acceso y de flujo vehicular implantados en el espacio territorial, se estudia que la Av. Jaime Chávez es la única vía que se considera tiene conexión directa con el puerto de la ciudad de Manta, esta vía dispone de tres calzadas para el flujo vehicular separadas por parterres, esta avenida importante se ve interceptada a la altura del sector del redondel de La Poza, por tres vías consideradas fundamentales para el proceso de movilidad de la ciudad, que son: la Av. Puerto-Aeropuerto, la Av. 4 de Noviembre y la Av. De La Cultura y a su vez estas tres avenidas se unen con la Av. Circunvalación. En este nodo urbano del redondel de La Poza es donde frecuentemente se presentan puntos de conflictos, es decir, congestión vehicular y frecuentemente en horas pico; y de igual manera sucede en el redondel del Puerto pero de forma más severa.

La vía Puerto Aeropuerto se ha constituido como un eje fundamental de la ciudad de Manta, debido a que su construcción se planificó para beneficiar la conexión directa y rápida entre el Puerto y el Aeropuerto, por lo tanto es una vía de mayor fluidez vehicular y con velocidades desde medias a altas, concebida como una carretera de cuatro carriles sin parterre; aunque debido a las altas velocidades ya que la vía cumple la fluidez requerida, han existido hasta la actualidad atropellamientos y choques en las intersecciones con las otras vías.

La Av. 4 de Noviembre es una vía de doble calzada y dos carriles de circulación por dirección, aunque se perciben calles angostas para la excesiva concentración de tránsito vehicular que fluye, razón por la que se frecuentan embotellamientos en los sectores de el Gran Aki, Paseo Shopping, redondel de Inepaca y por la Policía Nacional.

La Av. De la Cultura conformada por tres carriles de cada sentido, sus usos de suelo aledaños son residenciales, comercio y servicios de transporte, razón por la cual el sector de la calle 24 de mayo se convierte en uno de los puntos

conflictivos de la zona, debido al acceso y salida de los buses cantonales e intercantonales.

La vía circunvalación nace aproximadamente por el año 2000 cuando aparece el puerto de transferencia con la finalidad de ser solución de vía rápida y segura para los vehículos que salían del puerto, lamentablemente esta vía no cumplió su uso, debido a la cantidad de intercambiadores en la vía que se presentaron como un obstáculo y sin seguridad, entonces fue reemplazada por la actual vía Puerto Aeropuerto. En la actualidad la vía circunvalación no tiene un volumen de tráfico alto y la población circula sobre ella para evitar los congestionamientos en las inmediaciones de la ciudad. **(Ver ilustración #42).**

12.1.6. TRANSPORTE PÚBLICO

En este aspecto se analiza como el transporte público es parte esencial de la movilidad de la ciudad, y efectivamente circulan por los sectores con densidades altas estudiadas anteriormente, además que permite el desplazamiento de personas que no tienen auto privado y que necesitan recorrer largas distancias. El transporte público, es visto como una alternativa positiva logrando disminuir la congestión de tráfico y la contaminación.

Este servicio está comprendido por cuatro cooperativas y una compañía de buses urbanos las mismas que conforman la Federación de Transportes Urbanos de Manta (FETUM), las que tienen una distribución de 17 ruta en todo el sector urbano de la ciudad con una estación central ubicada en el sector del coliseo tohallí.

Este modo de servicio de transporte tiene un horario de 06H00 a 22H00 los días de Lunes a Viernes, y hasta las 20H30 los días Sábados, Domingos y feriados.

Sin olvidar que el transporte público de Manta también está compuesto por 17 cooperativas de taxis convencionales y 7 compañía de taxis ejecutivos.

OPERADORAS	SOCIOS	UNIDADES	RUTAS	OBSERVACIONES
Coop. 29 de septiembre	38	41	1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15	Comparten 11 rutas con Coop. Manta y Coop. 24 de Octubre.
Coop. Costa Azul	17	17	14	Tienen caja común
Coop. Manta	45	42	1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17	Comparten 11 rutas con Coop. Manta y Coop. 24 de Octubre.
Coop. 24 de octubre	40	40	1, 2, 3, 4, 7, 9, 10, 11, 12, 15, 16	Comparten 11 rutas con Coop. Manta y Coop. 24 de Octubre.
Coop. Trans Delfines	13	31	5, 6, 13, 17	

Tabla 7: Operadores de transporte público y asignación de rutas
Fuente: Dirección de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
Elaborado: Por tesista

Análisis:

Según el estudio (**Ver plano #13 – Ver tabla #7**) Las Coop. 29 de Septiembre, Coop. Manta y Coop. 24 de Octubre, comparten 11 rutas definidas y la organización para la operación lo realiza repartiéndose por 4 rutas por semana y de esta forma se van intercalando cada una de ellas. Lo cual parece una manera de compartir bastante equitativa, con la finalidad de no agrandar los conflictos vehiculares.

De acuerdo al análisis de la información se considera que de las 17 rutas de transporte público 14 de ellas pasan por la Av.4 de Noviembre, determinando una alta concentración de actividades en este sentido de la ciudad y un alto porcentaje de habitantes hacia los barrios circundante de este eje vial.

Análisis:

Manta se manifiesta a partir de dos núcleos urbanos, originados hacia la actual parroquia Tarqui; intervenido por los nativos, y hacia la actual parroquia Manta intervenida por los extranjeros, mismos que llegaron a las tierras de los pueblos mantenses con la intención de controlar la zona productiva, pero los indios en posición de rechazo se asentaron hacia Tarqui evitando contacto mediante el cauce del río Manta y con la intención de no servirle a los supuestos conquistadores, aunque el interés de ambos pueblos también era aprovechar el recurso natural del mar, razón de sus asentamientos al borde costero. **(Ver plano #14)**

Por otro lado, el nombre del actual barrio Ensenadita nace de la función que tuvo en el pasado este sector territorial cuando las embarcaciones tenían menor tamaño y una pequeña ensenada **(Ver ilustración #43 – Ver fotografía #17)** que era suficiente para abrigar a todas las embarcaciones de la población.

Para el año 1890 **(Ver fotografía #18)** se puede observar el asentamiento de las viviendas aledañas en el eje de la Avenida Colón y América, conformadas por viviendas de caña, algunas con soportal y adecuadas a la topografía del territorio.

Alrededor de este fenómeno comienza a construirse la urbe, esa dualidad del asentamiento, la zona de extranjeros y la zona defensiva, tan cerca la una de la otra, pudiera ser la clave del nacimiento de la ciudad de Manta.

CRONOLOGIA DE MANTA, PERIODO 1910 - 1950

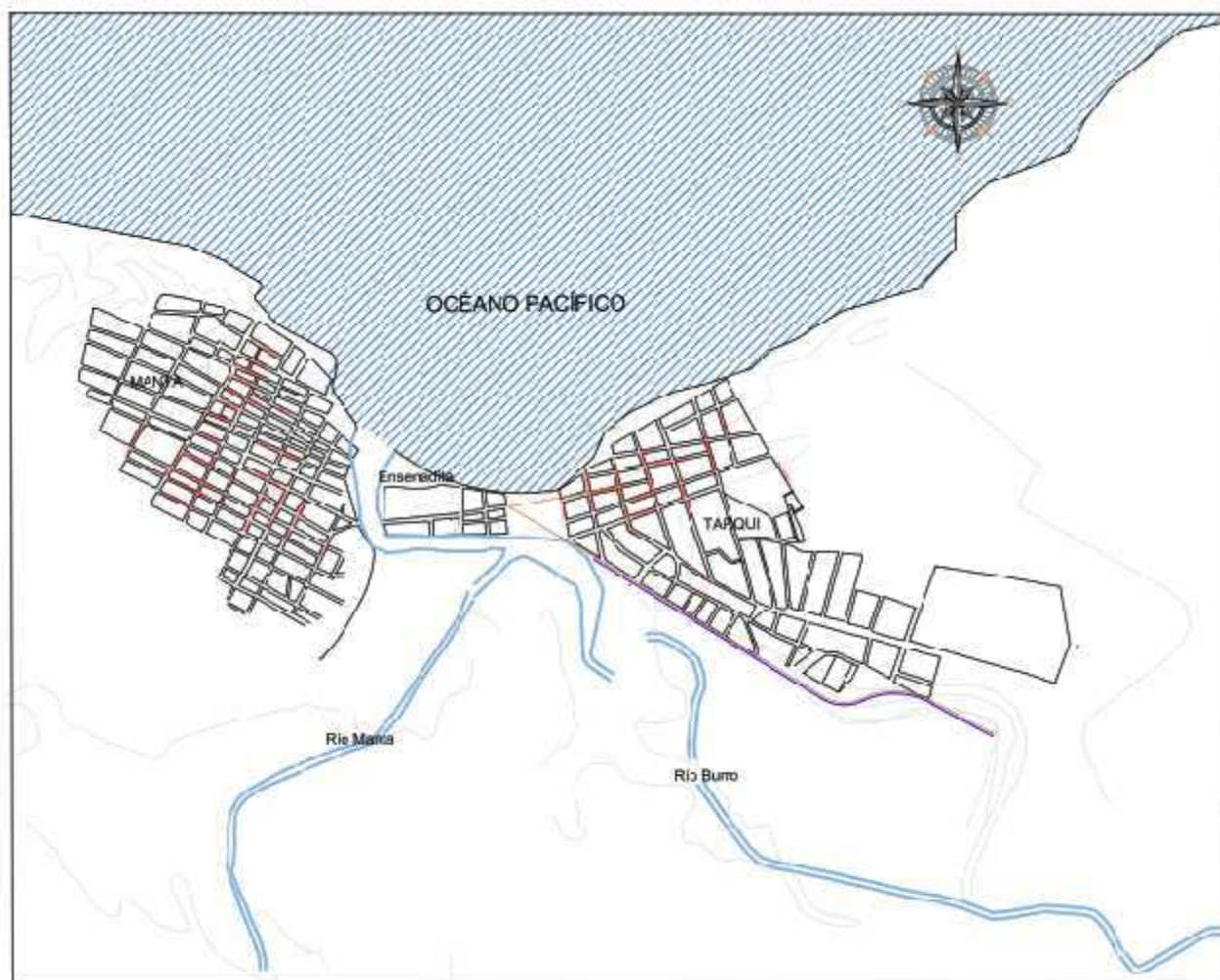


Ilustración 44: Imagen de cronología de Manta.
Período 1910-1950

Elaborado: Por tesista

SIMBOLOGIA		LEYENDA
		Manzanas
		Vías locales
		Vía a Portoviejo
		Cauce del río

Análisis:

Este período provoca a futuro el crecimiento espontáneo de la población de Manta, está marcado por un hito urbano importante que se logró a través de la producción del cacao como se manifestó en el marco histórico anteriormente, “El ferrocarril” el mismo que transportaba productos y personas, tratándose de una población flotante que trabajaba desde ya en las industrias (INALCA, INEPACA, INDUSTRIAS ALES, CIMA, LA SIRENA, IBE) que se situaban en los alrededores de la estación del ferrocarril, ubicado en Tarqui exactamente entre las actuales Avenidas 103 y 109, estas fábricas se establecieron ahí con la finalidad de descargar fácilmente la materia prima con la fuerza del hombre, razón por la cual la población aumentó e inclusive las viviendas hacia este sector, como consecuencia de la amplia actividad comercial. **(Ver fotografías #19, #20 y #21).**

Otro asentamiento de ésta época que podemos destacar es la ubicación del Barrio Lazareto el mismo que nace de un problema sanitario que sacude a la ciudad, una enfermedad contagiosa y muy peligrosa en esa época donde todos se podían contagiar de la peste Bubónica, esta llega a la ciudad por vía marítima contagiando primero a estibadores navales y demás esto por el año de 1910, para evitar más contagios se construyeron viviendas denominadas de cartón en



Ilustración: Barrio Lazareto
Fuente: Ing. Jaime Marrasquin.

las calles 9 y 12 y las avenidas 10 y 15. **(Ver ilustración #45).** Que al comienzo crece prolongando sus generatrices, pero luego se desfigura a causa de obstáculos naturales o equipamientos que ocupan extensos territorios.

Mientras que el resto de tipologías de amanzanamientos que se presentan en este período son de trama urbana irregular formada por calles intrincadas que son propias de las épocas antiguas de la ciudad. Todo ello es consecuencia de la no existencia de una planificación o regulación en el proceso de crecimiento territorial, o como consecuencia de una forma como se empezó a concebir la sociedad y la vida familiar. **(Ver ilustración #46 y #47).**



Ilustración 46: Tipología de Manzanas- Tarqui.
Elaborado: Por tesista

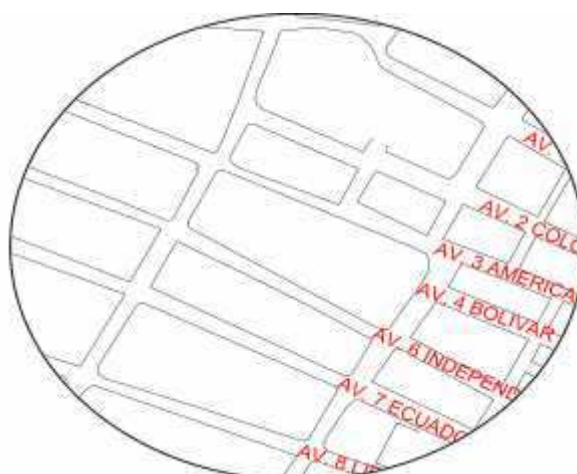


Ilustración 47: Tipología de Manzanas- Manta.
Elaborado: Por tesista

CRONOLOGIA DE MANTA, PERIODO 1950 - 1980

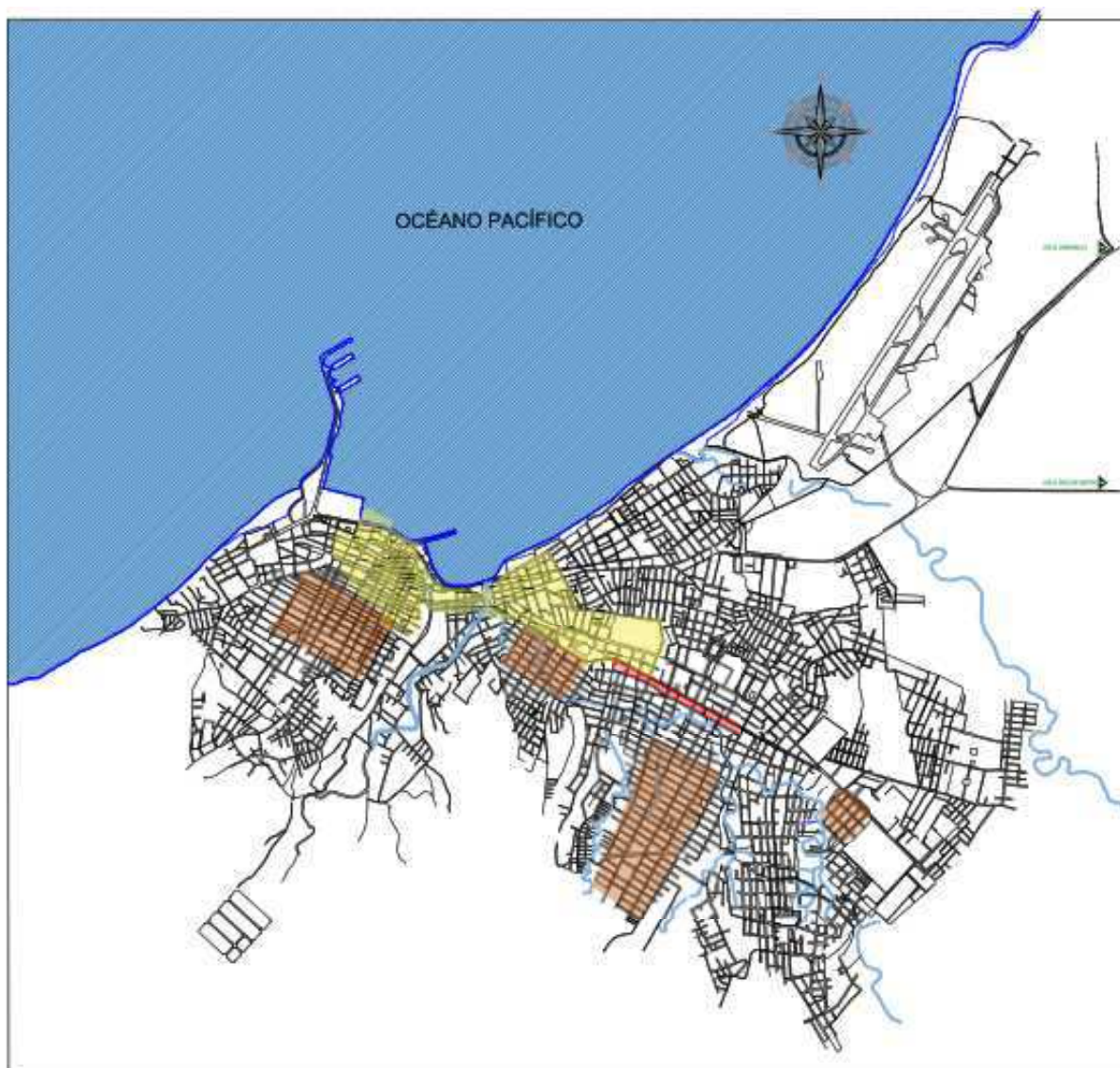


Ilustración 48: Imagen de cronología de Manta. Período 1950-1980. Y estudio de la morfología de la trama.

Elaborado: Por tesista

SIMBOLOGIA		LEYENDA
	Período 1950-1980	
	Cauce del río	
	Trama Cronológica	
	Trama Lineal	
	Por defecto: Trama urbana Irregular	

Análisis:



Ilustración 49: Antiguo Cauce del Río Manta.

Elaborado: Por tesista

La ciudad empezó a crecer con el despegue de las actividades comerciales del período pasado y los exportadores montecristense y extranjeros empezaron a establecer sus oficinas, desde entonces la ciudad compuesta por sus dos centralidades empieza a tener el primer carácter urbano y donde el sentido del cauce del río es forzado a cambiar su dirección, aumentando calles y una nueva estructura urbana. **(Ver fotografía #27 –**

Ilustración 49).

La ciudad que empezó con unas pocas manzanas, fue creciendo hasta completar toda la superficie llana visualizada anteriormente en el estudio topográfico y manteniendo el mismo trazado reticular. Estas calles rectas que se plantean en la ciudad concluyen en las zonas donde cambia la topografía del territorio o en los sectores donde esta plataforma llana desciende hacia la costa. **(Ver fotografía #28).**

A más de las dos zonas diferenciadas, Manta y Tarqui, la presencia del río muerto al Este de la ciudad (Actual barrio Los Esteros), genera una tercera zona que se aprecia en la trama urbana, en la cual se encuentran el Aeropuerto Eloy Alfaro y la Base Militar de la Fuerza Aérea. En esta zona la estructura física únicamente corresponde al equipamiento urbano y regional implantado a grandes áreas libres de protección natural, reglamentaria y estratégica. **(Ver fotografía #29 – Ver plano #15).**

Los principales barrios donde se implantaron centenares de familias foráneas son: el conocido Cuba libre (hoy parroquia Eloy Alfaro), Santa Ana, Nueva Esperanza, Abdón Calderón; 15 de Abril, Miraflores, Barrio Maria Auxiliadora,

El palmar, entre otros lugares que albergaron a oriundos manabitas de todos los cantones.

Por el sector del shopping se implantó en los años 70 el proyecto de las 21 familias, dirigido por la municipalidad, así mismo los asentamientos de la parroquia Eloy Alfaro entre los años 1962 y 1963 con personajes del partido comunista de Fidel Castro, lograron con los campesinos que a consecuencia de la sequía de sus tierras, se reubiquen a manera de invasión en Manta con la finalidad de combatir aquella crisis y prosperar en esta nueva tierra, Manta fue el más grande centro de atracción para ellos por su puerto de transferencia y porque en ese tiempo por 1968 ya se inauguraba el segundo muelle, y se construía la Av. 4 de noviembre, donde esta población dirigida por el partido comunista se implanta a manera de invasiones en el sitio de Cuba Libre.

Con el eje vial de la Avenida 4 de noviembre los barrios aledaños como el Jocay, San Pedro, La Paz, entre otros; comenzaron a poblarse con la finalidad de aprovechar la infraestructura, y así mismo con la vía paralela Av. 113 a la carretera nombrada anteriormente fluyen otros barrios como Jaime Chávez Gutiérrez y El Paraíso 2 se dan por el eminente desplazamiento de gente del campo hacia la ciudad y la creación de Fábricas procesadoras de pescado asentadas en esta parte de la ciudad.

La Parroquia Los Esteros en este periodo tiene un crecimiento muy acelerado, la creación de nuevas calles que conectan lugares importantes como la salida de la ciudad dirigidas hacia el aeropuerto, conectividades directas con las edificaciones de nuevas fábricas procesadoras de pescado los planes habitacionales del Gobierno Central (Villas de la Pradera, El Palmar), hacen que esta Parroquia crezca hacia el sur en conjunto a las vías principales de salida e ingreso a la ciudad.

De la mano de este crecimiento poblacional, la trama urbana de Manta comenzó a extenderse hacia el Sur, Sureste- Este y en menor dimensión hacia el Noroeste y Oeste en áreas ligeramente elevadas y planas.

Estas tramas se fueron desarrollando hacia sectores dispersos en forma ortogonal o reticular, en forma lineal sólo en un sector al borde la Av. 4 de noviembre, y el resto de piezas urbanas resultan de un diseño de plato roto o trama irregular provocada por topografía, invasiones o por un crecimiento espontáneo de la población donde los asentamientos informales se vuelven permanentes y las calles permanecen tal cual se formaron y que desvirtúan el orden básico o amenazan con su futura alteración. **(Ver ilustración #48 – Plano #15).**

CRONOLOGIA DE MANTA, PERIODO 1980 - 2005

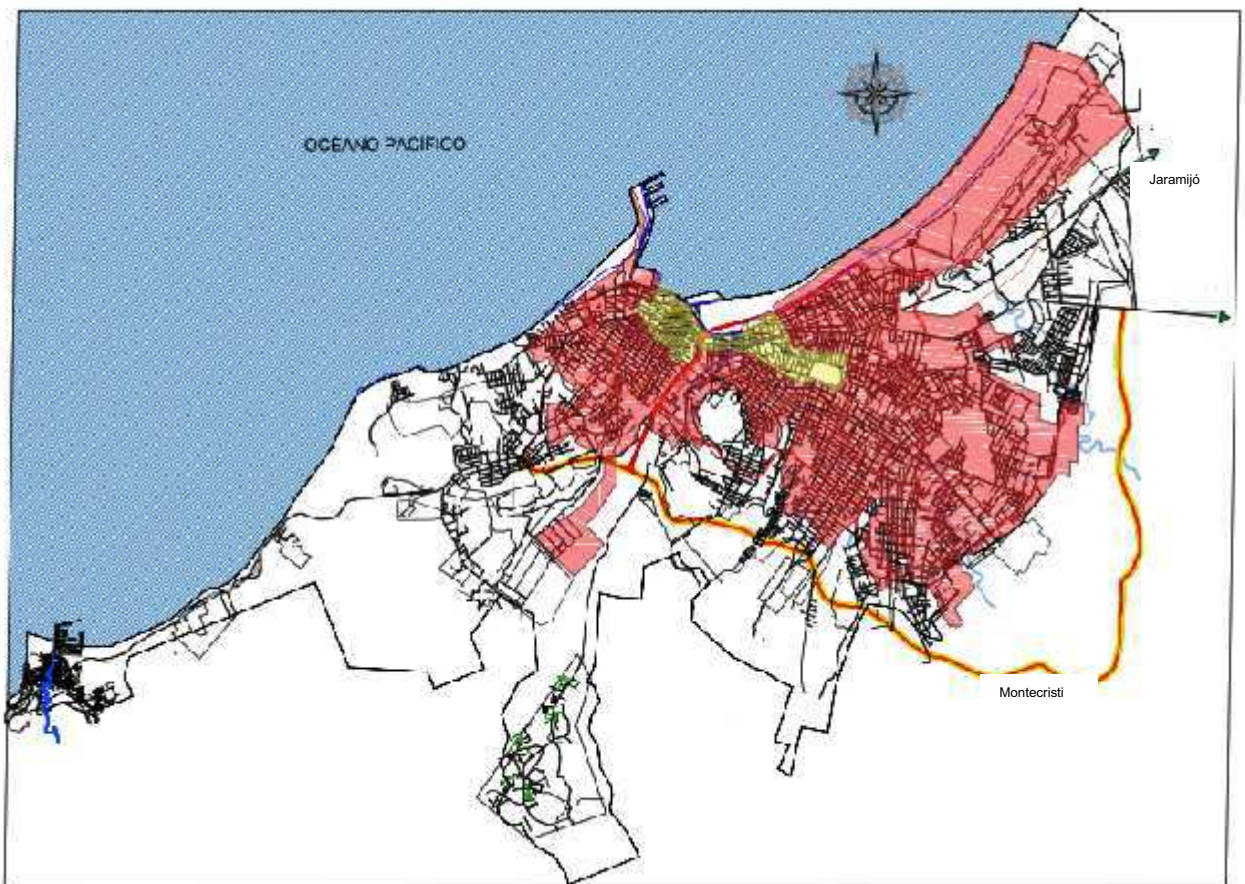
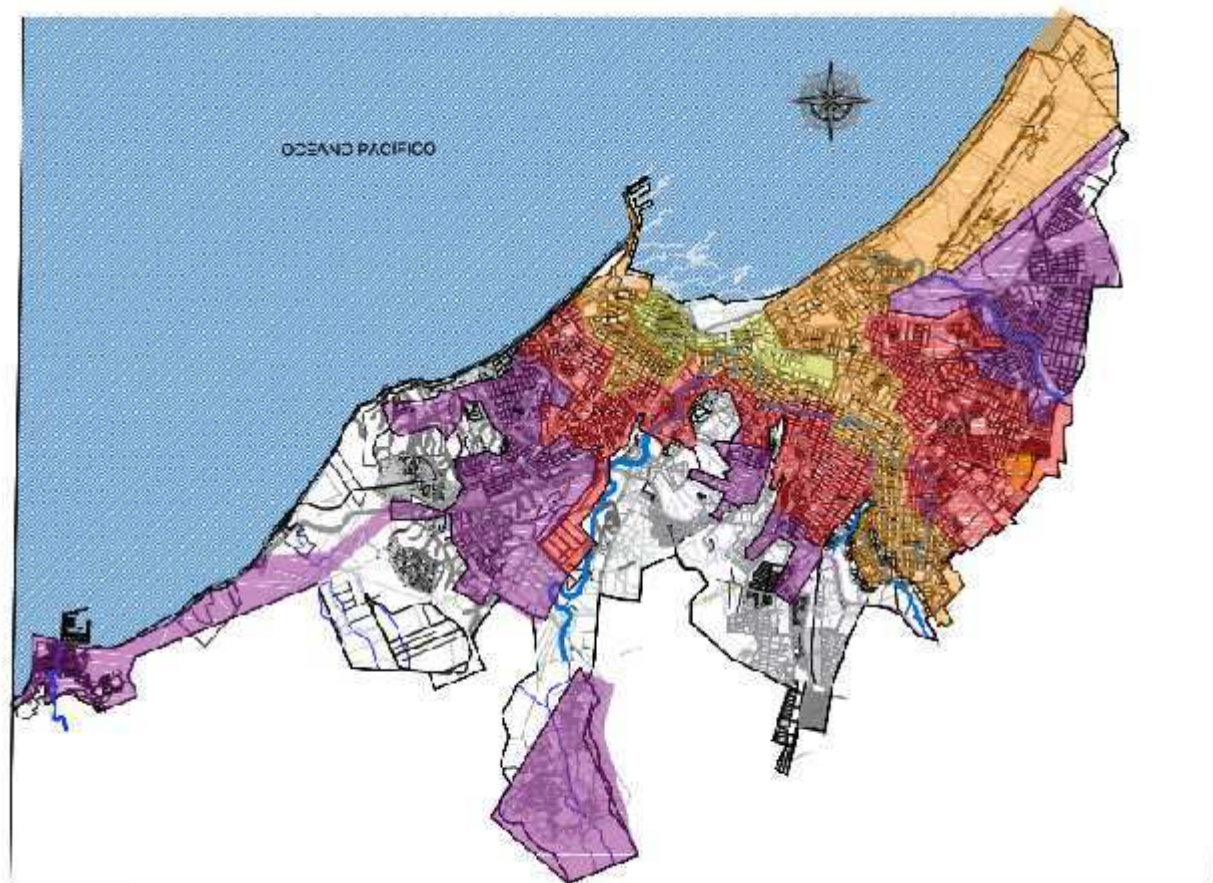


Ilustración 50: Imagen de cronología de Manta. Período 1980-2005.

Elaborado: Por tesista

CRONOLOGIA DE MANTA, PERIODO 2005 - 2017



LEYENDA	
	Periodo: 2005-2007
	Periodo: 2008-2010
	Periodo: 2011-2017
	Cause del río
	Terreno urbano

Ilustración 51: Imagen de cronología de Manta. Período 2005-2017.

Elaborado: Por tesista

Análisis:

En estos períodos la ciudad ha seguido creciendo ocupando los bordes inmediatos, en estos márgenes se han adoptado otros sistemas de asentamientos, los tejidos independientes, en la mayoría de los casos entorno al eje vial de la nueva vía Circunvalación, que la construyeron hacia estos tiempos, la misma que dio paso a un fenómeno urbano “La Conurbación entre Manta, Montecristi y Jaramijó”. **(Ver Ilustración #50- Ver planos #15 y #16).**

La zona de ocupación que se extiende entre estas ciudades es de fácil acceso y sin control alguno, por lo que ha facilitado hasta ahora la urbanización y para favorecer el fenómeno se ve compuesta por zonas llanas que presentan pequeños accidentes geográficos y que en efecto facilitó el desarrollo del tejido urbano generando un mosaico de tejidos que funcionan de forma independientes uno de otros.

Para 1982 se crea la parroquia urbana de San Mateo ubicada a 25 min del centro de Manta, misma que aparece integrada en la trama urbana ya en esta época, conformada por una playa extensa y de aguas tranquila y su población se dedica íntegramente a la pesca.

Posteriormente ya en siglo XX la ciudad da un giro en cuanto a su crecimiento, pero en dirección al perfil costero que parecía ser abandonado hasta esa época, mismo que se fue convirtiendo en un lugar codiciado por los inversionistas nacionales y extranjeros, desde ahí nace una nueva área de asentamientos hacia el Oeste de Manta en forma de urbanizaciones cerradas y priorizando las viviendas con vista al mar y acceso al mismo, mismas que también forman parte de los tejidos independientes, conectadas desde la vía a Barbasquillo. **(Ver Ilustración #51).**

Este crecimiento descontrolado y acelerado ha generado un racimo de piezas aisladas y autónomas, que podemos identificar colgando en los alrededores de

la vía de Circunvalación, barrios que se podrían denominar marginales que dependen directamente de su trazado. En la actualidad, varios son los paquetes residenciales de baja densidad que cuelgan de esta vía. Lo que pone de manifiesto ésta mal llamada forma de desarrollo urbano.

De acuerdo a estos parámetros de análisis podemos identificar de manera general que la ciudad de Manta tiene tres áreas estructurales definidas: un centro urbano, un área envolvente a este centro urbano y otras áreas de expansión o tejidos independientes, las cuales tienen sus propias características de acuerdo al desarrollo urbano, cronología y al rol funcional respecto a la ciudad, estructuras que han ido causando una imagen degradada y deplorable, una trama urbana no tipificada y dispersa. **(Ver fotografías #30, #31 y #32).**

13. CONCLUSIONES

Después del estudio realizado en los capítulos anteriores se ha identificado que la dispersión urbana de Manta, es consecuencia de un conjunto de interacciones que se van desarrollando entre el medio natural del territorio y las diversas actividades sociales de grupos humanos entre ellos tenemos:

- La topografía de Manta accidentada, ya que la ciudad fue creciendo entorno a esta naturaleza, caracterizada por desniveles importantes entre el borde costero y el mar, la presencia de la huella hídrica influyendo a través de los cauces de los ríos que atraviesa la ciudad, la misma que influyó en la trama urbana (destacando la parroquia Manta y Tarqui bien diferenciadas) y en la compacidad y conexión de la urbe configurando un territorio similar a un “papel arrugado”. Esta forma de desarrollo urbano también ha provocado asentamientos en la población ubicadas en zonas de riesgos como laderas, quebradas, etc,

- Las invasiones en la parroquia Eloy Alfaro, los asentamientos informales en el sector La Revancha y otros nuevos programas y proyectos que promueven el crecimiento espontáneo incontrolado de la ciudad han influenciado notablemente, ya que como se observó anteriormente el mayor porcentaje de asentamientos de viviendas y población se manifestó en un solo período, es decir, que en este proceso de evolución la trama estuvo intervenida por invasiones y otros proyectos municipales en menor escala.

- Según el análisis la mayoría del territorio de la ciudad de Manta corresponde a bajas densidades de población contribuyendo a un indicador más de dispersión.

-Diversidad y dispersión de los usos de suelo en la trama urbana de la ciudad.

- La gestión municipal en los años pasados y actuales se ha manifestado de forma débil ante el crecimiento espontáneo y disperso de la ciudad, esto debido a enfocarse en intereses propios y olvidando administrar la ciudad primordialmente desde su territorio, sabiendo que las ciudades que se administran favorablemente son eficientes, efectivas y facilitan las economías.

- La intervención de los promotores inmobiliarios caracterizadas por viviendas individuales de una y dos plantas con retiros, implantadas en el territorio horizontalmente y que efectivamente provocan una variante en el crecimiento por paquetes hacia la periferia de la ciudad, estos asentamientos se observan como grandes fragmentaciones de terrenos aislados que abrazan al casco urbano de Manta, perjudicando su trama y morfología.

-Uno de los factores que más han influido en el crecimiento poblacional y económico de la ciudad, es el desarrollo del sector industrial, que depende principalmente de sus industrias de transformación, extracción y de servicios.

- La expansión urbana se asocia a la construcción de largas carreteras de varios Kilómetros, produciendo una serie de efectos negativos en el medio ambiente y la salud pública, resultado de una mayor dependencia de los automóviles contribuyendo al aumento de los embotellamientos, tráfico en los accesos de la ciudad e impacto ambiental.

- La conurbación entre Manta, Montecristi y Jaramijó hace que las tres ciudades crezcan de forma horizontal, incontroladas y segmentadas,

manteniendo una sola vía como eje conector “Vía circunvalación” y resultando tramas urbanas esparcidas.

14. RECOMENDACIONES

El análisis de esta investigación busca dejar detallado los diversos efectos de la dispersión en Manta, con la finalidad de tener una previa planificación de crecimiento compacto y sustentable, tomando en consideración los principios del nuevo urbanismo, esto implica una integración urbana compacta y sustentable, reorganización del crecimiento en los centros urbanos, basados en sostenibilidad, conservación, infraestructura eficiente, accesos sociales, áreas verdes favorables, usos peatonales, vialidad factible y regularización planificada de los asentamientos humanos en forma prospectiva y control de asentamiento ilegal.

Es clave prever esta tendencia de aumento al momento de revisar el Plan de Ordenamiento Territorial, pensar en una estrategia metropolitana antes que local, fortaleciendo las zonas de protección y de reserva, cuerpos de aguas, dirigir las políticas territoriales hacia la eficiencia energética (proximidad entre los equipamientos), transporte y movilidad eficientes (mayor uso del transporte público y mayor uso de las bicicletas).

Resaltar que los espacios nuevos a urbanizar se deben establecer con una densidad edificatoria suficiente, regulando así los parámetros de ocupación de suelo; considerando reducir la erosión de los suelos y degradación ambiental; y, el deterioro de los recursos naturales por sobre-utilización del suelo de los nuevos asentamientos humano.

En base en el conocimiento de la evolución histórica del crecimiento de la ciudad y su estado actual, se espera abrir nuevos horizontes hacia la identificación de factores y dinámicas de crecimiento a futuro como aporte a la toma de decisiones y a la planificación urbana local.

15. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Borja, J. (2000). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona.

Borja, J.. Los nuevos principios del Urbanismo.

Lynch, K. (1960). The Image of the City. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.

GAD Manta. Ordenanza de urbanismo, arquitectura, uso y ocupación del suelo del cantón Manta.

John Miltón Palma (2012). Manta su Historia y Progreso.

Rossy Cedeño Rengifo (2012). Identidad Manteña

Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO I. Historia de Manta en la región de Manabí.

Tatiana Hidrovo Quiñónez TOMO II. Historia de Manta en la región de Manabí.

Cervero, R. (1998). The transit metropolis a global inquiry. Washington D.C.: Island press.

Edwing, R., Meakins, G., Bjamson, G., & Hilton, H. (2011). Transportation and land use. -: Making healthy places: designing and building for health, well-being and sustainability.

Manuel Castells (1974). La cuestión urbana

Hermida, A., & al., e. (2014). Modelos de Densificación Territorial para las zonas consolidadas de la ciudad de Cuenca. Cuenca: Universidad de Cuenca, Dirección de Investigación de la Universidad de Cuenca.

Jacobs. (1967). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Ediciones Península.

Jan Bazant S. Manual de criterios de diseño urbano.

Lehmann, S. (2010, Octubre 12). Green urbanism: Formulating a series of holistic principles. Retrieved from S.A.P.I.EN.S.: <http://sapiens.revues.org/1057>

Mattos, C. d. (2010). Globalización y metarmofosis urbana en América Latina.

AECID. (2014). Hábitat social digno, sostenible y seguro, de Manta, Manabí, Ecuador. Valladolid, España: ISBN.

MANTA, G. (2016). PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL. MANTA

GAD Manta (2014-2019). Plan de desarrollo y ordenamiento territorial PDOT

COA, C. A. (2012). Estudio de movilidad e impacto de transportes de cargas desde y hacia el puerto de la ciudad de Manta. Manta: CEJPM.

INEC. (2010). Censo de población y vivienda. Ecuador.

Solá Morales, M. (1992). Un nuevo reto: urbanizar lo privado. Espacios públicos y espacios colectivos. -: La Vanguardia

16. ANEXOS



Fotografía 5: Sector del terminal terrestre- Deterioro del paisaje y ocupación del espacio público.



Fotografía 6: Embotellamiento en el sector del actual terminal terrestre.



Fotografía 7: Avenida 2 – Nodos urbanos



Fotografía 8: Actual Calle 13



Fotografía 9: Comercio de la Calle 12.



Fotografía 10: Avenida 24



Fotografía 11: Calle 23 o sector del Mall del Pacífico



Fotografía 12: Sector Tarqui - Antiguo pulmón comercial de la parroquia Tarqui.



Fotografía 13: Industrias al borde costero – Parroquia Tarqui.



Fotografía 14: Sector Los Esteros - Avenida 103



Fotografía 15: Sector Los esteros- Industrias al borde costero.



Fotografía 16: Industrias – Parroquia Eloy Alfaro.

FOTOGRAFÍAS ANTIGUAS



Calle América, una de las más antiguas de Manta

Fotografía 17- Calle América- Actual Avenida 3

Fuente: Ing. Jaime Marrasquin.



Fotografía de Manta, tomada desde el faro en 1890

Fotografía 18 - Avenida Colón- Actual Avenida 2 - 1890

Fuente: Ing. Jaime Marrasquin.



Fotografía 19 - Cauce del Río Manta, con un puente peatonal que dirige desde Parroquia Manta hasta Fábrica CIMA Y LA SIRENA (Actual Bahía) 1925
Fuente: Ing. Jaime Marrasquin.



Fotografía 20 - Vista aérea desde donde se observa la Fábrica INALCA
Fuente: Ing. Jaime Marrasquin.



Fotografía 21 - Estación de Ferrocarril en Manta 1912.
Fuente: Ing. Jaime Marrasquin.



Fotografía 22 - Muelle de 50 metros en 1935 y al costado derecho parte de la Casa de Aduana.
Fuente: Ing. Jaime Marrasquin.



Fotografía 23 - Antiguo mercado central (Actual plaza cívica)
Fuente: Ing. Jaime Marrasquin.



Fotografía 24 - Municipio 1950
Fuente: Ing. Jaime Marrasquin



Fotografía 25 - Casa de Aduana con Reloj Público y Casa Azua o actual Cancebí
Fuente: Ing. Jaime Marrasquin.



Fotografía 26 - Vista aérea de la división Manta – Tarqui - 1925
Fuente: Ing. Jaime Marrasquin.



Fotografía 27 - Población sobre el antiguo cauce del Río Manta- Primer Hotel de Manta
Fuente: Ing. Jaime Marrasquin



Fotografía 28 - Manta estructurada como ciudad.
Fuente: Foto Mendoza



Fotografía 29 - Fotografía hacia el perfil costanero desde Los Esteros.
Fuente: Ing. Jaime Marrasquin



Fotografía 30 - Vista aérea urbana de Manta después de 1980.
Fuente: Ing. Jaime Marrasquin



Fotografía 31 - Vista aérea de Manta en 1990
Fuente: Google Earth



Fotografía 32 - Vista aérea de Manta en 2005
Fuente: Google Earth



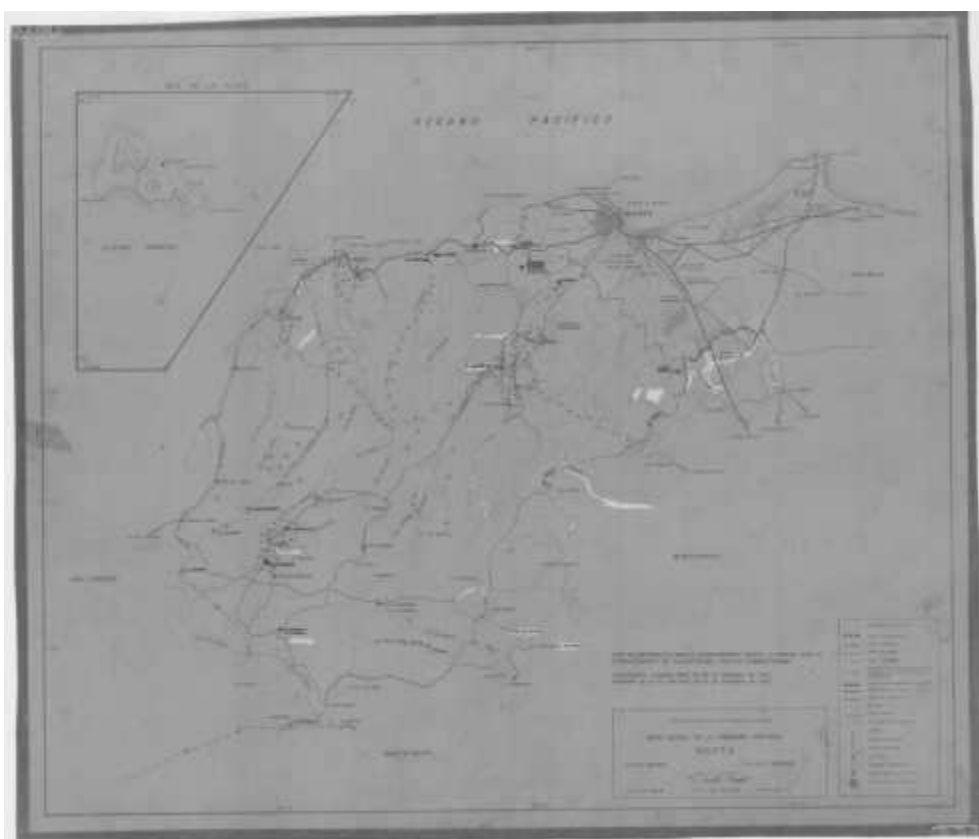
Fotografía 33 - Vista aérea de Manta en 2017
Fuente: Google Earth



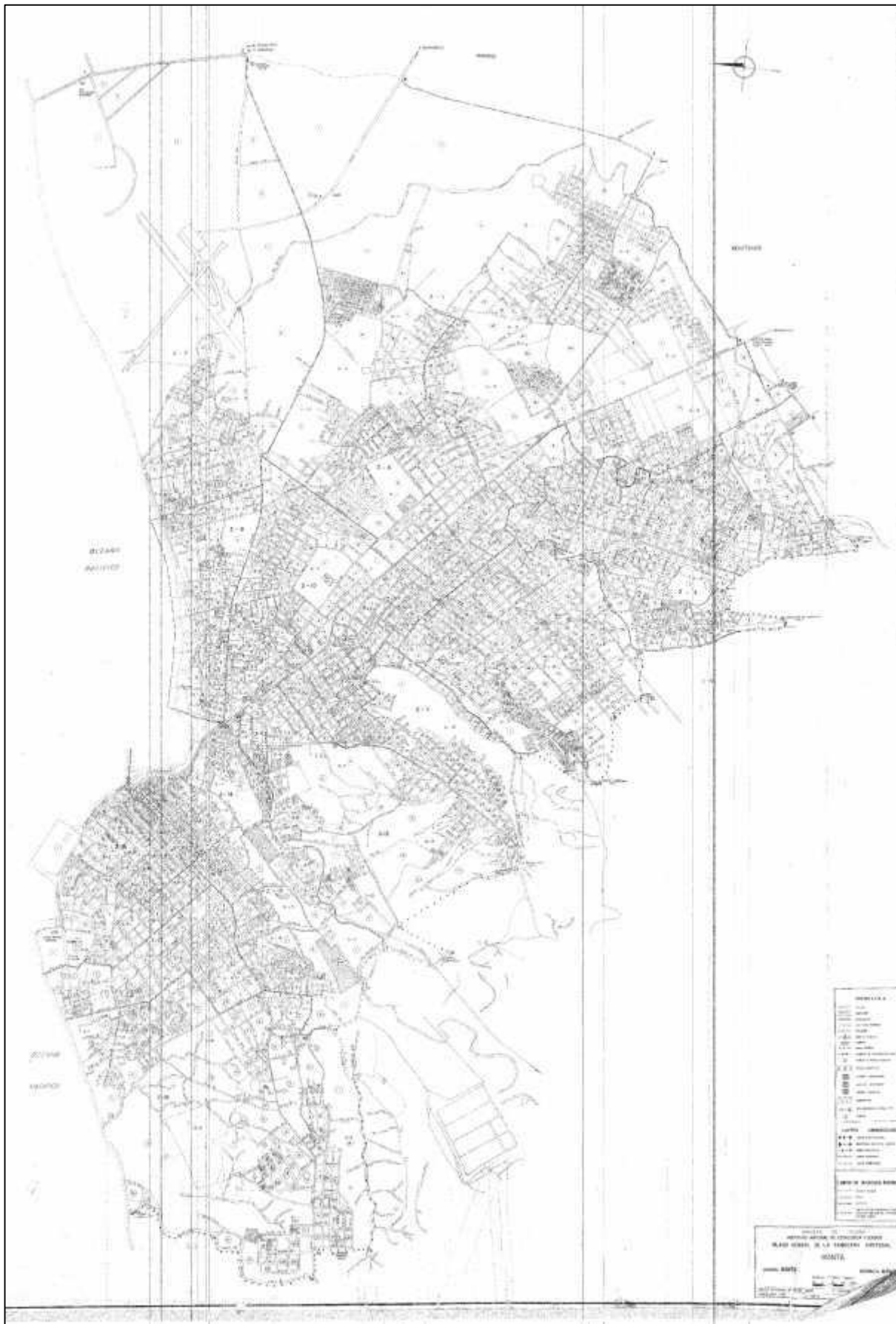
Fotografía 34 – Entrevista con el Historiador Lic. Josefás Sánchez.



Fotografía 35 - Entrevista con el Historiador Lic. Josefías Sánchez.



Fotografía 36 – Plano del año 1988.
Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.



Fotografía 37 – Plano del año 1992.
Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

PLANOS