

2.b. DESARROLLO URBANÍSTICO DE LA CIUDAD DE MANTA. DESARROLLO PLANIFICADO, ESPONTÁNEO Y CONDUCTA DE MERCADO

José Luis Sáinz Guerra, Dr. Arquitecto.
Miguel Camino Solórzano, Dr. Arquitecto.
Jonathan Orozco Cobeña, Arquitecto.

Universidad de Valladolid, UVA. España.
Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, ULEAM. Ecuador

1. LOS ORÍGENES DE LA CIUDAD

Sin lugar a dudas el origen de la ciudad de Manta se encuentra en el pequeño puerto de pescadores en la costa del océano Pacífico, formado al abrigo de una pequeña dársena, que ofrece un poco de resguardo a las embarcaciones pesqueras. La costa en ese lugar se orienta al norte, estando protegida del oleaje, de esta manera se forma un área de playas que en conjunto a la desembocadura de los ríos Manta y Burro permitían un acceso mejor a tierra desde pequeñas embarcaciones. El nombre de Ensenadita, que recibe la zona donde desembocan los ríos en la actualidad, no es ajeno a la función que tuvo en el pasado, cuando las embarcaciones tenían menor tamaño y una pequeña ensenada era suficiente para abrigar a todas las embarcaciones de la población. También hay que señalar que en el pasado esos ríos serían más estables en su caudal, y no tendrían las irregularidades presentes, producidas por la actual deforestación.

La dependencia hacia la pesca se manifiesta desde el origen de la población, esta se establece en los dos núcleos urbanos iniciales, lo que hoy es el centro de Manta y uno más pequeño llamado Los Esteros y que a la postre creció en conjunto la zona comercial de Tarqui. No obstante ya en la época de los Mantas se sabe que existía una población llamada Jocay, cuyo nombre significa casa de peces.

Muy seguramente es la conjunción de varios factores la causa del nacimiento de la ciudad; por un lado el recurso natural de la pesca, y la existencia de un pequeño entrante del mar que facilitaba cierta protección para barcas y canoas de menor calado; por otro lado, en la proximidad de esa dársena se encuentra un área elevada semiplana, adecuada para el asentamiento de una población, con buenas condiciones defensivas gracias a su altura. Esa dualidad del asentamiento, la zona de pescadores y la zona defensiva, tan cerca la una de la otra, pudiera ser la clave del nacimiento de la ciudad de Manta.

Manta o Jocay siempre fue una ciudad importante con miles de habitantes, pero durante la Colonia pierde un poco de protagonismo debido a que se funda la ciudad española mestiza al interior de la provincia cuyo nombre fue Villa Nueva de San Gregorio de Portoviejo, capital de la zona, dependiente

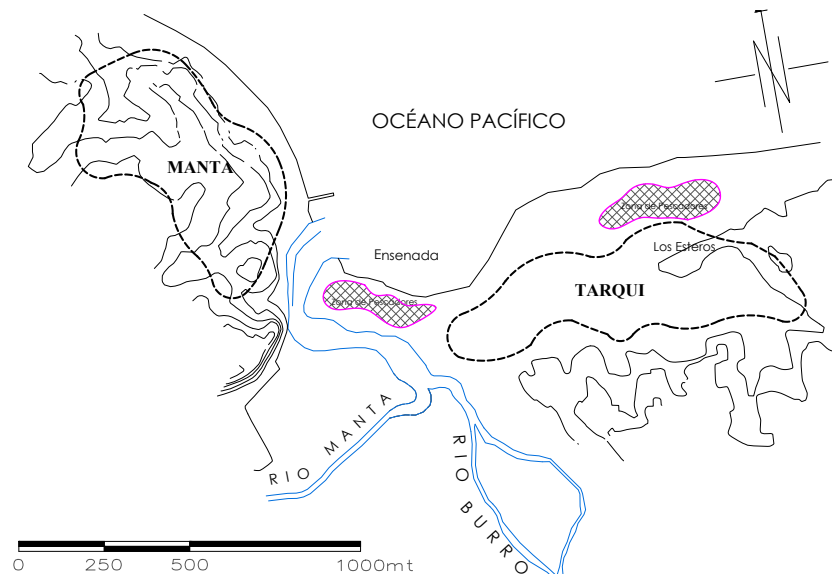


Figura 01. Esquema que muestra el doble asentamiento manteño, la zona alta y la zona baja (pesquera).



Figura 02. Antiguo edificio de Autoridad Portuaria, expresa la tipología constructiva de la época.

del departamento de Guayaquil. Paralelamente aparecieron otros poblados como Montecristi y Jipijapa (ciudad de indios). Lugares que servían de resguardo para muchos habitantes de Manta por motivos de saqueos e incendios provocados por piratas. En ese contexto la antigua Jocay sería una caletita de pescar de los indios ubicados en la zona alta y en Montecristi; pues los españoles tenían prohibido fundar ciudades al filo del mar justamente para evitar las incursiones de piratas. La información que nos da hoy día el yacimiento arqueológico del Cerro Jaboncillo, nos permite imaginar cómo pudo ser el asentamiento primitivo en la colina que hoy ocupa la moderna Manta.

Manta no fue fundada por españoles, por eso no tiene plaza mayor, sin embargo ya en la República crece espontáneamente por sentido común, siguiendo el modelo de la cuadrícula adaptando las fachadas al frente del mar e incorporando el soportal como elemento importante que definió la tipología en aquella época. Esta disposición en las colinas centrales adoptó una solución muy funcional que otorgó al lugar morfología propia, similar a lo que sucedía en Montecristi. No obstante, en Manta se aprovecharon las vistas al mar, conformando las calles perpendiculares como balcones hacia el océano.

2. EL ASENTAMIENTO REGULAR

El núcleo regular de la ciudad de Manta se encuentra comprendido entre la costa al norte, y unos 400 mts al sur, en un área ligeramente elevada y plana. En esa zona podemos identificar el primer asentamiento regular, muy seguramente asentado sobre el espacio que inicialmente ocupó el poblado indígena, cuya existencia data mucho antes de la colonización española.

Las calles forman una cuadrícula homogénea en una pequeña área de unas 30 Ha. Se trata de calles paralelas entre sí, y forman manzanas rectangulares de diverso tamaño, entre las que podemos encontrar desde 21 por 84 metros hasta los 35 por 49 metros. El grupo de manzanas más regular se encuentra comprendido entre las calles 9 y 12 y las avenidas 10 y 15. La retícula proviene sin dudas, de la cultura hispana, pues se venía utilizando en toda la península ibérica a lo largo de la Edad Media. No

obstante, por las razones dichas anteriormente, el plano de la ciudad regular carece de los elementos propios de otras ciudades latinoamericanas, como la plaza mayor o la iglesia. La ciudad que inicialmente tendría unas pocas manzanas, fue creciendo hasta completar toda la superficie llana en función de la prolongación del mismo trazado regular. Las calles originales de la trama regular fueron prolongadas más allá de su original diseño, hasta ocupar toda la plataforma natural. Esas calles rectas concluyen en las zonas donde cambia el relieve del suelo o en el área en el que la plataforma llana desciende hacia la costa.

Por la extensión que tiene en la actualidad la zona regular, de más de 90 Ha. se puede decir que la matriz regular original ha servido para el crecimiento de la ciudad hasta la ocupación completa de la plataforma llana. Una vez agotada la zona llana colmada por la edificación, la ciudad ha seguido creciendo ocupando los bordes inmediatos. En los márgenes se han adoptado otros sistemas de ordenación. En las zonas periféricas del área histórica aparecen tejidos independientes, en algunos casos siguiendo la línea de los antiguos caminos de acceso a dichas áreas, en otros adoptando las líneas estructurales que marca la costa, en otros casos aceptando las curvas de nivel. Así, como ejemplo podemos ver que la zona donde se implanta el actual Cementerio central obedece ya a operaciones urbanísticas independientes que abandonan la directriz de la trama regular histórica, para adoptar otra orientación, que tiene como base la adaptación posterior a la pendiente de la ladera que cae hacia la costa. Se trata claramente de áreas de crecimiento espontaneo vinculado a la trama regular únicamente por servicios que salen del centro.

La zona histórica de Manta tiene su fachada principal al mar en el Malecón, donde se encuentran los edificios más altos, y los más representativos, entre otros el edificio de la Municipalidad y donde podemos encontrar pequeños jardines urbanos inicialmente llamados Eloy Alfaro y de la Madre, que posteriormente mediante un proceso de intervención urbana se convierte en el Parque Central de la ciudad. Estos equipamientos hacen de transición entre la cuadrícula regular y la forma curva del Malecón. Se trata de la configuración de la fachada principal de la ciudad, en contacto directo con el puerto.

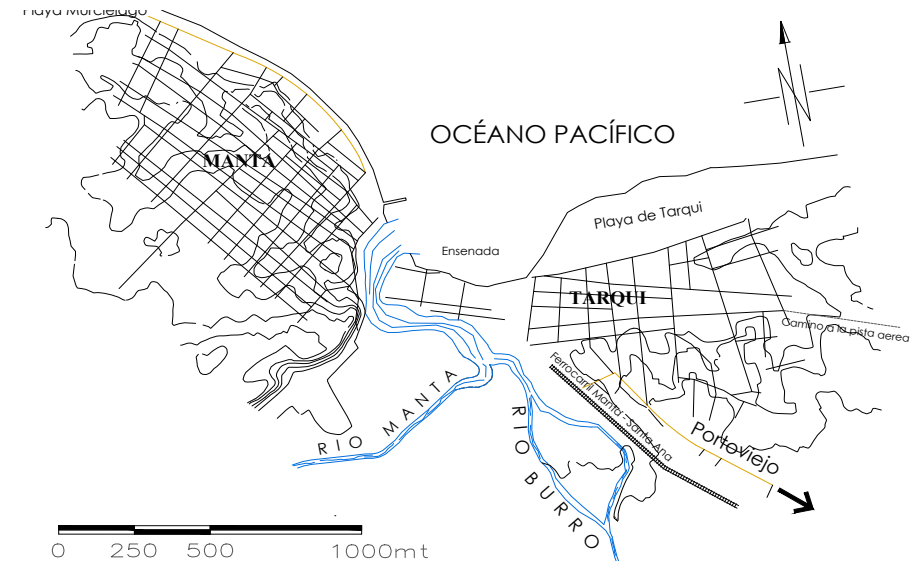


Figura 03. Manta 1930. Plano con las calles principales del recinto histórico, hipótesis de extensión y relación con el entorno a través de los caminos.

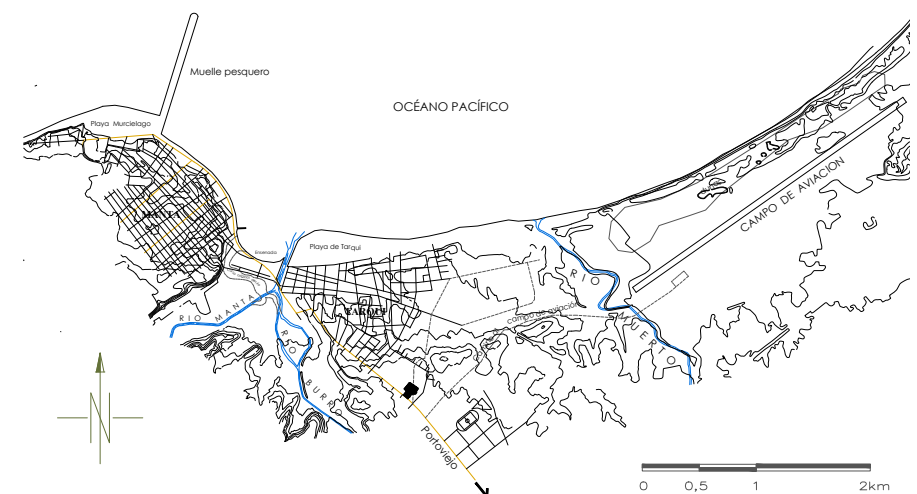


Figura 04. Esquema de la trama urbana de Manta en 1950 Aparición del primer muelle artesanal y pesquero.

La edificación en toda la zona regular se caracteriza por las viviendas unifamiliares en parcelas de tamaño variable, las más pequeñas de 60 m², las más grandes de más de 400 m² en promedio. Hacia la zona del Malecón se encuentran los edificios más altos, poniendo de manifiesto la importancia comercial y las actividades administrativas y de negocios que allí se desarrollan.

3. EL ASENTAMIENTO PESQUERO Y ZONA DE COMERCIO

Es difícil entender la población de Manta, con su forma regular y asentada en la colina, sin tener en cuenta aquel asentamiento pesquero. Efectivamente, más al este, se encuentran los poblados de Los Esteros y Tarqui, al otro lado del río Manta, ubicados en una zona más baja y más cercana al puerto primitivo. Los Esteros nace como una caleta de pescadores nativos, las condiciones físicas de seguro facilitaron este tipo de actividades que para ese entonces fue la mayor forma de subsistencia familiar. Tarqui, gracias a su gran plataforma baja se convierte en un puerto seco de intercambio actividades comerciales.

Con la construcción del ferrocarril se potencia el comercio en Tarqui constituyéndose hasta la fecha en la zona comercial más importante de la ciudad. En la zona de Tarqui se aprecia el fraccionamiento del suelo y la diversidad de directrices que adopta el tejido urbano. La zona más cercana al río es el barrio de Miraflores, por el que atraviesa también un pequeño arroyo, llamado Burro, que viene del sureste alimentado de varias quebradas de la zona. El río Burro desembocaba en un extremo del río Manta cerca del barrio Miraflores, posteriormente por los años 50 la desembocadura de ambos es desviada de su curso original. Es de destacar que el tejido edificatorio de ambas orillas del río Manta pudiera ser el que congrega las parcelas más pequeñas y la edificación más humilde de todo el núcleo urbano.

4. LA LLANURA ENTRE MANTA Y MONTECRISTI

El área de expansión natural de Manta ha sido en dirección a Montecristi. Hay que tener en cuenta, por un lado, que la llanura que se extiende entre ambas poblaciones es de fácil acceso, de esta forma facilitaba la urbanización y

edificación; por otro lado, hacia el oeste el terreno presenta una orografía muy irregular, lo que ha dificultado el crecimiento de la población en esa dirección. La evolución de la ciudad de Manta ha estado determinada por la expansión de la población alrededor de barrios en las zonas más llanas, que se han construido junto a las vías de comunicación.

La relación de Manta con su entorno se apoyaba necesariamente en caminos, que provenían de los núcleos de población más cercanos y que conectaban los poblados entre sí y éstos con los campos de cultivo. Destaca entre todos los caminos que cruzan la llanura entre Tarqui y Montecristi como la avenida 4 de Noviembre y la avenida 113, cuyo origen se encuentra en caminos que parten de un punto común, el puente de la avenida 24 de Mayo que cruza el río Manta. Estas dos avenidas discurren casi paralelas entre sí hasta encontrarse en la zona de la Floresta, donde se juntan en una sola vía hasta Montecristi. El trazado actual de estas dos vías paralelas en muchos tramos, proviene sin duda de los caminos que cruzaban la llanura, cuando esta se encontraba libre de edificación.

En la zona de la llanura entre Manta, Tarqui y Montecristi existen algunos accidentes naturales que han determinado la forma de extenderse la ciudad en la planicie. Hay que citar la existencia de varias quebradas que atraviesan la llanura. Estas quebradas poseen un trazado sinuoso y son de muy pequeño tamaño, pero con cauces a veces profundos, que requieren de puentes y a veces de diques de contención. El tejido urbano se adapta a la presencia de las quebradas y genera como resultado un mosaico de tejidos, que actúan de forma autónoma unos de otros. La accesibilidad que daban estas dos calles y los espacios libres que formaban los cauces de las quebradas han posibilitado la creación de pequeños barrios, que con una ordenación de retícula la mayor parte de las veces han ido ocupando el territorio con una partición de la tierra en parcelas y calles a modo de mosaico. De esa forma en la llanada comprendida entre Tarqui y la vía de Circunvalación encontramos diversos tejidos de muy diversos tipos que dependen todos ellos de la accesibilidad de estas dos avenidas y que ocupan finalmente la totalidad del territorio.

Como consecuencia de esta forma de desarrollo, nos encontramos con áreas de gran centralidad, que son las que dan fachada a las dos avenidas

más importantes, las citadas 4 de Noviembre y avenida 113. Estas dos avenidas son una forma de prolongación de las funciones centrales que se encuentran en el Malecón y que en el pasado se ubicaban exclusivamente en la Manta histórica. En ellas encontramos las oficinas, las tiendas, los centros comerciales más grandes de Manta. Por ejemplo, El Centro Comercial “El Paseo Shopping”, ubicado sobre la avenida 4 de Noviembre. Este representa un moderno centro urbano, ofreciendo el comercio de gran superficie al que le acompañan las extensas áreas de aparcamiento y otros servicios como patios de comidas y cines, tal cual ocurre en las más modernas capitales de todo el mundo. Y en el otro extremo, a poca distancia de allí nos encontramos con áreas marginales, las que en su mayoría dan su fachada a las quebradas, donde las calles en fondo de saco finalizan y donde podemos encontrar las viviendas más pobres de la ciudad.

Como suele ser habitual en numerosas ciudades, los espacios que han quedado libres por su inadecuación a la urbanización, son finalmente ocupados por las infraestructuras de conexión, como es el caso de la vaguada entre Manta y Tarquí. Hoy esa zona se ha transformado totalmente. La transformación que se ha producido ha sido generada por una intervención pública al construir la avenida de la Cultura. Un espacio que era originalmente de transición, vacío y sin uso, se ha transformado en un corredor estructurador de la ciudad, siendo hoy en día uno de los principales accesos al casco urbano.

En la zona al sur del Aeropuerto se encuentran varias promociones habitacionales de muy baja densidad, con viviendas unifamiliares, como los sectores Costa Azul, El Palmar, Divino Niño, etc. En estos asentamientos se observa una gran fragmentación del terreno. Son terrenos que han sido parcelados por sus propietarios y vendidos simplemente como lotes, a partir de una ordenación que nace de la forma original del terreno y de la vía de acceso, que para estos ejemplos suele ser determinante. Dentro de esta zona hay excepciones a esta regla de la baja densidad, como la promoción de vivienda social, llamada El Palmar, con una tipología de vivienda colectiva y que se repite en el barrio La Aurora. Hacia la población de Jaramijó la densidad de esta zona se reduce y aumentan las parcelas sin edificar.



Figura 05. Foto de la fachada de El Paseo Shopping. Equipamiento ubicado sobre la Avenida 4 de Noviembre.



Figura 06. Foto de la fachada de El Paseo Shopping. Equipamiento ubicado sobre la Avenida 4 de Noviembre.



Figura 07. Club social y de equipamientos de la urbanización privada “Ciudad del Mar”, con el acceso controlado, construida en ladera, aprovechando el valor del paisaje de los terrenos a pie de mar.

5. LA VUELTA DE LA CIUDAD HACIA LA COSTA

A mediados del siglo XX la ciudad de Manta inició su giro hacia la costa. El borde marítimo, que había sido un área un poco abandonada, destinada casi siempre para actividades pesqueras y labores de reparación de los barcos, se transformó paulatinamente en un espacio codiciado. El perfil costanero no fue ocupado por la edificación hasta esa época. El mar, origen de peligros, había sido evitado a la hora de construir. Solo las cabañas de los pescadores habían estado en su proximidad. Sin embargo, a mediados de siglo pasado cambió el criterio de rechazo social de la costa como área de asentamiento y se pusieron de moda las viviendas con vistas al mar y acceso directo a la playa. A partir de esa época empezaron a colonizarse las áreas costeras, inclusive las próximas a Manta. Por un lado se prolongó el Malecón del Murciélago y Tarqui, creándose una vía perimetral que bordea la ciudad. Al mismo tiempo se consolidó estos espacios como áreas de eventos cívico - social y hotelera, mejorando su imagen urbana. De esa forma

la ciudad histórica creció hasta ocupar el borde definido por el Malecón; de hecho la forma de las manzanas de esa banda junto a la costa muestra una forma que ya no es la manzana regular, sino que se adapta a la dirección del Malecón, y a través de manzanas poligonales se produce la transición entre uno y otro tejido. Tampoco se ha mantenido la tipología edificatoria, siendo este área de la costa hacia el noroeste la que ha congregado el mayor número de torres y bloques de gran altura, aprovechando sus vistas al mar.

Alguno de los ejemplos más llamativos de este tipo de propuesta urbana que utiliza la revalorización de la costa es la urbanización “Ciudad del Mar”, ubicada en el borde oeste de la ciudad Manta, sector Piedra Larga en la ladera que da al mar. En un área de 30 Ha se oferta un tipo parcelas y viviendas de lujo, utilizando la fórmula de las urbanizaciones cerradas, también llamadas condominios, que se han generalizado en toda América Latina. En este caso la ladera se ha utilizado para generar un parcelamiento aterrazado con viviendas orientadas al mar. Varios desarrollos residenciales de ese tipo se han creado recientemente en esta zona, todos ellos con un esquema similar.

6. LA CIUDAD DE MANTA ENTENDIDA COMO LA SUMA DE OPERACIONES URBANÍSTICAS

La ciudad de Manta en sus inicios fue un poblado dependiente administrativamente de Montecristi. En 1922 se separa de la ciudad de Montecristi, y forma un nuevo cantón. A partir de ese momento la ciudad no ha dejado de crecer hasta adelantar a la que fue su primitiva capital. Ese proceso de desarrollo y expansión está en relación con el aprovechamiento de sus condiciones naturales y la construcción de infraestructuras que han generado finalmente crecimiento económico, atracción de inversiones foráneas y captación de nueva población. Manta es una ciudad de tamaño intermedio, que constituye el centro de un amplio territorio con el que se relaciona. Su desarrollo ha sido en algunos casos el resultado de la planificación y en otros la acción espontánea de diversos agentes, que han ido ocupando el territorio. Es decir, una parte ha sido planificada según diversas fórmulas (el plano regular, la incorporación de piezas completas destinadas al servicio de toda la ciudad, la creación de infraestructuras viarias de conexión), la otra parte es pues el resultado de la adaptación

al terreno y la voluntad de uno o múltiples agentes, que han parcelado y vendido por trozos la tierra para edificar. Finalmente el resultado es la suma de numerosas piezas que en la actualidad interactúan entre sí y que forman un mosaico articulado por las infraestructuras de la ciudad actual.

Manta es una ciudad compuesta por piezas, muchas de las cuales son barrios, que funcionan casi de forma autónoma. Es sorprendente el análisis de su trama urbana, constituida por piezas que tienen características formales diferentes. Se trata de paquetes autónomos, que parten de una propiedad del suelo que se repara y se engancha con la red viaria que existe. Estos se convierten en fragmentos que poseen una lógica interna, de piezas urbanas que se han ido construyendo desde la conexión de una infraestructura pública existente, incorporándose al espacio urbano y que han formado finalmente el aglomerado que constituye la ciudad hoy en día.

7. SÍNTESIS DE LA CIUDAD

Manta, al igual que otras ciudades ha sufrido cambios en su forma de expresión y estética urbana que están relacionados al desarrollo social y operaciones urbanísticas. A continuación una breve descripción de la ciudad.

1534.- Llegada de los españoles, no fundan la ciudad pues ya existía una.

1543.- Se conoce su cultura, la navegación ya era una actividad común.

1736.- Visitada por la misión geodésica. Conocida como San Pablo de Montecristi, tiene una población aprox. de 600 personas.

1741.- Saqueada y quemada en dos ocasiones por piratas. Se traslada al interior de la provincia cerca del cerro Montecristi.

1776.- Visitada por el presidente de la Real Audiencia de Quito, Juan Antonio Zelaya.

1790.- El Obispo de Cuenca. José Calama

1796.- Gobernador de Guayaquil. Juan de Urbina

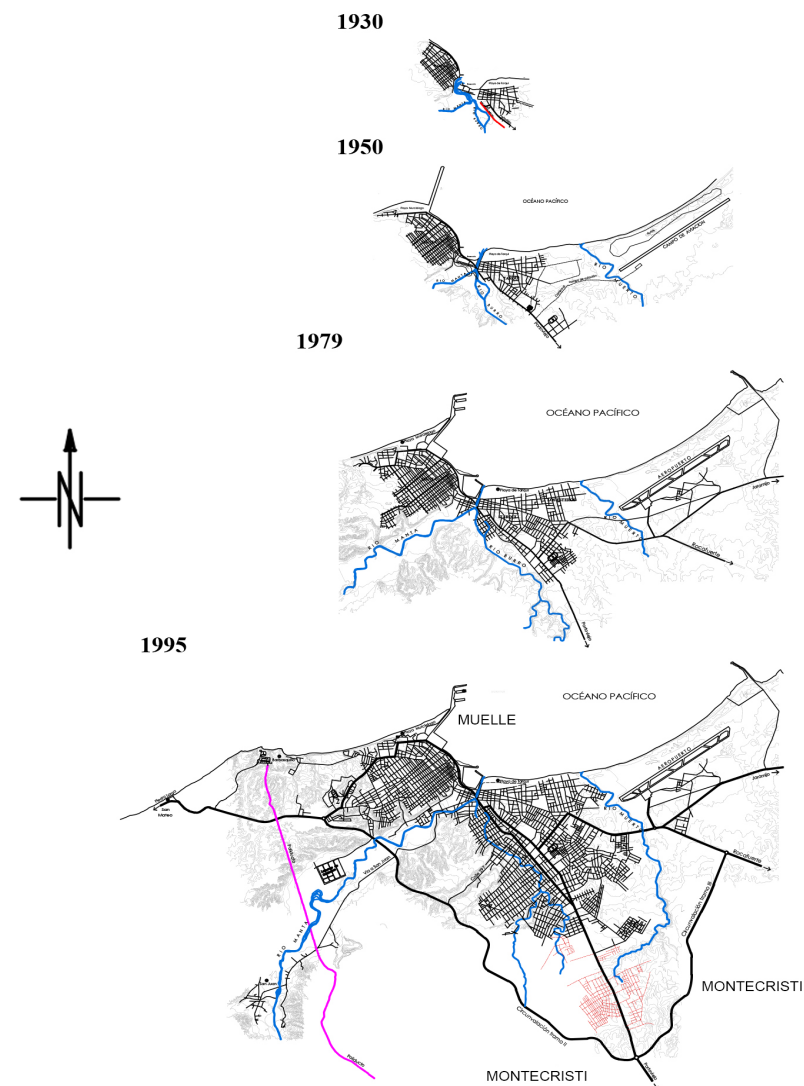


Figura 08. Manta, planos de crecimiento. Se aprecia la proporcionalidad en tiempos y la direccionalidad de su expansión.

1824.- Se crea la provincia de Manabí, pertenece al departamento de Guayaquil. Manabí tiene tres cantones: Jipijapa, Montecristi y Portoviejo.

1835.- La Asamblea Nacional establece el provincialismo. Manabí se separa de Guayaquil.

1837.- En la época de la Gran Colombia por el afán del centralismo quitan el uso del puerto pero con la lucha de los manabitas lo recuperan. En estos años Montecristi se vuelve la capital económica, centro de comercio, de importación, exportación y cabotaje. Funcionan los puertos de Manta, Bahía y Jaramijó, Manta es el puerto mayor.

1841.- Se cierra nuevamente el puerto argumentando introducción clandestina de mercancías.

1861.- Con la primera ley de división territorial del Ecuador Manabí tiene cuatro cantones: Portoviejo, Montecristi, Jipijapa y Rocafuerte.

El puerto de Manta es elevado a parroquia de Montecristi. Si bien la industria del sombrero comienza a declinar desde 1860, esta sigue ocupando hasta 1981 el primer lugar como ocupación productiva en la provincia. El incendio de Montecristi y su declinación comercial influye mucho en el futuro de la parroquia Manta.

1883.- El puerto ya cuenta con casas comerciales. El ejército atraca o salen. Se evidencia un alto movimiento en la parroquia.

1900.- Manta consolida su condición de puerto de cabotaje para tres décadas de puerto comercial y futuro de transferencia. Transformación de sus casas comerciales exportadoras en emporios de comercio, industria, exportación y pesquería.

1909.- Se empieza a construir el ferrocarril a Santa Ana pasando por Montecristi y Portoviejo.

1911.- La parroquia Manta es considerada el segundo puerto de la República.

1922.- Se firma la cantonización el 29 de septiembre pero es hasta el 4 de

noviembre que rige el decreto. Manta cuenta con 4161 hab.

1923.- Se conforma el primer concejo cantonal.

1927.- Aparece la cámara de Comercio.

1943.- Durante la II guerra mundial se implanta la factoría de jabones, aceites, velas siendo la mas productiva de Manabí, luego es vendida y se instala como Ales.

1930.- Se construye el primer puerto de hormigón de 50 ml, se usa hasta 1965.

1939.- Aeropuerto (Cia. Ecuatoriana transportes aéreos).

1959-1969.- Se construye el nuevo puerto de aguas profundas.

1966.- Se crea Autoridad Portuaria de Manta. Financia varias obras denominadas complementarias de vital importancia para el cantón.

1981.- Cae el precio del café, viene la era de la pesca.

1985.- Nace la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí.

1995.- Se dimensiona como puerto de transferencia. Manta – Manaos.

1999.- Primer municipio turístico.

8. LA CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO DE MANTA

Dentro de esas piezas algunas son particularmente determinantes. La construcción del aeropuerto de Manta se remonta entre los años 1930 y 1940, con la construcción de una pequeña pista en un área eminentemente plana y con virtudes naturales para ese uso. Es en 1978 cuando fue inaugurada por las Fuerzas Aéreas Ecuatorianas la Base Aérea Eloy Alfaro, mejorando la pista y las instalaciones. Ya en el año 1994 se habilitan las instalaciones con el nombre de Aeropuerto Internacional Eloy Alfaro. Se trata de una combinación entre aeropuerto civil y militar, ya que a lo largo de su historia albergó instalaciones militares y simultáneamente instalaciones

civiles de pasajeros, que compartían la pista. Durante diez años ese aeropuerto fue utilizado por la Fuerzas Aéreas Norteamericanas, del año 1999 hasta el 2009, con el objetivo declarado de luchar contra el tráfico de drogas en el continente. En la actualidad el aeropuerto ha crecido en pasajeros y mejorando paulatinamente la calidad de sus instalaciones y de su pista. Desde el punto de vista de la ciudad hay que considerar que el aeropuerto tiene un peso de importancia extraordinaria en la economía del territorio. En primer lugar representa una infraestructura de conexión de vital trascendencia con el resto del país. En segundo lugar ha representado desde el inicio una fuente de recursos económicos para la ciudad. A pesar de la excelente calidad de la pista, las conexiones al interior son limitadas lo que reduce su capacidad, de manera que el tráfico en la actualidad sigue siendo bajo, lo que no impide que tenga una gran potencialidad de cara al futuro.

9. EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS

La otra pieza que tiene una gran importancia urbana y territorial es el puerto de Aguas Profundas. La construcción de este Puerto significó un número importante de cambios en la ciudad, a partir de la potenciación de otras actividades portuarias distintas a las pesqueras, relativas al transporte de mercancías y al turismo. El nuevo puerto, que entro a funcionar en 1969 representa una importante transformación urbana a causa de la actividad económica que genera. Por un lado hay que considerar el transporte de mercancías y por otro la presencia de los cruceros turísticos, en relación con el turismo cultural y de naturaleza que forman parte de los itinerarios de las Islas Galápagos.

Hay que considerar que los barcos no han dejado de crecer en el último siglo. Como consecuencia del aumento del tamaño de los navíos, los puertos más pequeños en todo el mundo se han visto obligados a realizar grandes inversiones en la modernización de sus muelles y en el dragado de las bahías o estuarios a causa del aumento del calado de los buques. De modo que barcos cada vez más grandes, con mayor fondo (calado) y longitud (eslora) generaron en numerosos puertos la decadencia de las viejas dársenas, que se habían quedado pequeñas. Basta observar la decadencia del viejo puerto pesquero mantense ubicado en pleno centro de la ciudad,



Figura 09. Vista del Aeropuerto Internacional Eloy Alfaro.



Figura 10. Vista del Puerto de Aguas Profundas.

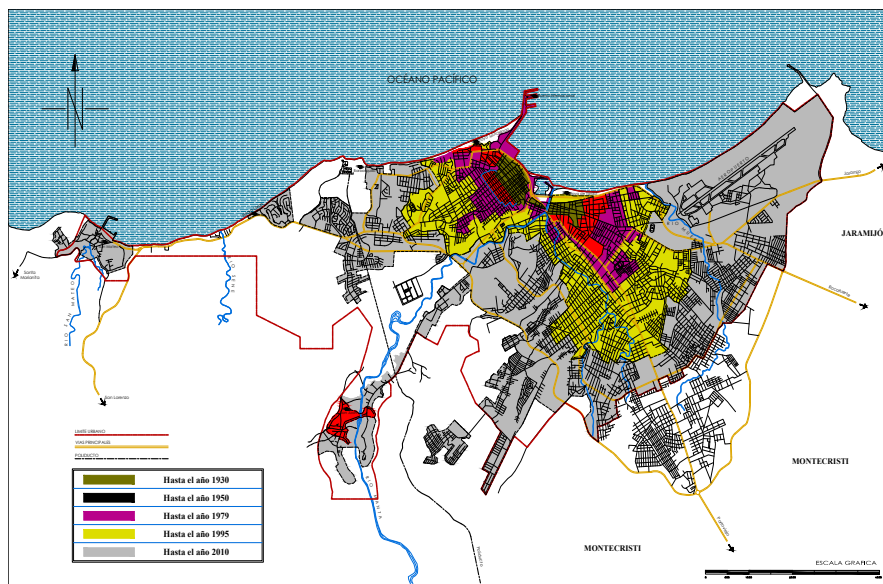


Figura 11. Plano con el trazado de la Vía de Circunvalación y las piezas o paquetes residenciales que cuelgan de ella.

ahora abandonado, y anegado de arena, haciéndolo impracticable para el amarre de los barcos.

Los puertos en todas las ciudades del mundo ejercen una influencia decisiva en la economía de la ciudad en la que se implantan y esa actividad económica se extiende normalmente a su entorno más próximo y el caso de Manta no es una excepción. La mejora constante del puerto requiere de grandes inversiones que no siempre son posibles, ya que los costes de esas infraestructuras son muy altos. Para Manta es importante mejorar el mismo puerto y sus instalaciones, así como mejorar la relación del puerto con el interior del país a través de vías de comunicación capaces y de calidad. Ambos elementos son decisivos para su desarrollo. Efectivamente,

el barco llega al puerto y necesita un buen muelle, sistemas de carga y descarga, áreas de almacenamiento, zonas de reparación. Pero para poder distribuir la mercancía en el interior del país se requiere también de buenas comunicaciones tierra adentro. Por último, una conexión de vital importancia es la relación entre el puerto y el aeropuerto, relación que en Manta está asegurada.

10. EL CRECIMIENTO POR PAQUETES ALREDEDOR DE LA VÍA DE CIRCUNVALACIÓN

En los últimos años hemos visto un proceso de crecimiento, que ha estado caracterizado por la construcción de barrios, de tamaño variable, a partir de la construcción con fondos públicos de una vía de acceso perimetral a la ciudad, la vía de Circunvalación, construida en el 2005 abraza la ciudad por el este y sur, y se vincula a una de las principales redes viarias del país como es la ruta del Spondylus. Eso ha generado un racimo de piezas aisladas y autónomas, que podemos identificar colgando en los alrededores de la vía de Circunvalación, dependiendo directamente de su trazado. Se trata de una variante del crecimiento por paquetes, si bien en este caso algunos de ellos son de gran tamaño, siguen siendo residenciales de baja densidad y finalmente todos ellos dependen de la misma vía de comunicación. En algunas circunstancias los paquetes residenciales están ligeramente alejados de la vía de Circunvalación, pero son igualmente dependientes de ella para su acceso. Tal es el caso de la urbanización

municipal "Urbirrios", que se encuentra a más de 250 metros de distancia de dicha vía, pero otros se encuentran a más de un kilómetro de distancia. En la actualidad, varios son los paquetes residenciales de baja densidad que cuelgan de esta vía, como los Geráneos, Cristo del Consuelo, Ciudad Azteca y otros. Lo que pone de manifiesto esta forma de desarrollo urbano es la dependencia del crecimiento urbanístico de la ciudad de las inversiones públicas en infraestructuras. Al mismo tiempo señalan la debilidad de los promotores, tanto desde el punto de vista económico, como organizativo, al ser incapaces de desarrollar por sí mismos esas infraestructuras.

11. CONCLUSIÓN

La ciudad de Manta tiene en la actualidad una notable mezcla de formas de desarrollo urbano, dentro de este conjunto existen dos formas que compiten entre sí. Por un lado predomina la morfología de un espacio ciudadano típico en Latinoamérica, en donde la calle se establece por la calzada, aceras y soportales, en el cual se desarrollan importantes formas de convivencia social demostrada a través de actividades comerciales, laborales y de hábitat pues sus vecinos se saludan y se paran a charlar, al lado de los coches que por lo general circulan a baja velocidad entre a vendedores informales y ambulantes que ofrecen servicios, artículos varios y otras ofertas tecnológicas, así como la venta de bocadillos típicos de la costa manabita, el pan de almidón, las tortillas de yucas, el corviche, el ceviche, el famoso encebollado, y cientos de productos más de la cultura gastronómica tradicional. Pero al lado de este espacio tradicional se encuentra la nueva ciudad nacida al calor del vehículo privado y las infraestructuras públicas de comunicación. Con esta forma de ciudad nacen también las grandes cadenas internacionales de comida, los centros comerciales privados y las urbanizaciones periféricas cerradas, en las que solo se puede vivir si se tienen varios automóviles en la familia. Los parques, plazas y bulevares siguen siendo espacios en los que la gente se pasea y se reconoce, lugares de encuentro llenos de vitalidad, que se oponen a la extensa, insostenible e individualista periferia.



Figura 12. Vista aérea de Manta, se observa la ocupación de suelo en forma horizontal con baja densidad y su topografía accidentada. La vía de Circunvalación y la Avenida La Cultura, dos arterias principales de la ciudad. Fuente: Gobierno Autónomo descentralizado de Manta
Después de Quito, Guayaquil y Cuenca, la ciudad de Manta es la ciudad media e intermedia CIME más importante, tanto por su dinámica productiva y de crecimiento como por su conexión internacional por el puerto y aeropuerto que posibilitan relaciones intercontinentales.