

DE LA CENTRALIDAD BARRIAL A LA CENTRALIDAD METROPOLTANA

Análisis morfológico-espacial de las estructuras de centralidad de Manta, Ecuador

FROM THE BARRIAL CENTRALITY TO THE METROPOLITAN CENTRALITY

Morphological-spatial analysis of the central structures of Manta, Ecuador

Zambrano Loor, Fernando Javier;

Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Universitat Politècnica de Catalunya)
jlnandofer1@hotmail.com

RESUMEN

El presente trabajo busca entender las lógicas del funcionamiento de la ciudad para comprender la conexión inevitable entre los centros barriales con el resto del territorio. Mediante el análisis empírico que nos da el conocimiento de los casos de estudio, se categorizan los diferentes ámbitos de influencia en los barrios en los que se observa centralidad. Se parte del estudio de las lógicas de emplazamiento, la funcionalidad de la malla urbana y el cambio en su tejido social que le otorgan características de centralidad; mediante el uso de fotos históricas aéreas se pudo evidenciar la construcción de la estructura urbana y así determinar cuando aparecieron las distintas actividades que le dieron el carácter de centralidad emergente; en contraposición, se analizó el cambio de escala de estas estructuras, se evidenciaron cuáles de éstas tienen una influencia en el resto del territorio y empiezan a formar relaciones más fuertes con las ciudades conurbadas de Montecristi y Jaramijó.

Palabras clave: Centralidad, centralidad emergente, barrio.

Bloque temático: Morfologías urbanas

ABSTRACT

This paper seeks to understand the logic of the operation of the city to understand the inevitable connection between the neighborhood centers with the rest of the territory. Through the empirical analysis that gives us the knowledge of the case studies, the different movements of influence in the neighborhoods where centrality is observed are classified. It is based on the study of the location logics, the functionality of the urban network and the change in its social fabric that give it characteristics of centrality; through the use of historical aerial photos the construction of the urban structure could be evidenced and thus determine when the different activities that gave it the character of emerging centrality appeared; In contrast, the change in the scale of these structures was analyzed, the risk of having an influence on the restoration of the territory and the strongest relations with the conurbation cities of Montecristi and Jaramijó were evidenced.

Keywords: Centrality, emergent centrality, neighborhood.

Topic: Urban morphology

Introducción

La ciudad de Manta, ubicada en la costa ecuatoriana, cuenta con una posición estratégica en la costa del Pacífico sur que la ha convertido en uno de los puertos de carga y comercialización de mayor importancia del país para los mercados internacionales; estas dinámicas de comercialización la han llevado a tener un crecimiento acelerado durante los primeros 90 años de conformación en el ámbito económico, social y sobre todo urbano. Todo esto sin una planificación de su territorio que se ha visto caracterizado por un proceso empírico por el cual se denota la desarticulación existente en su crecimiento urbano.

La ciudad a primera vista cuenta con un único centro, el primero en consolidarse en una suerte de centro histórico representativo, que es donde convergen las actividades más importantes, dejando al resto de la ciudad compuesta por una malla urbana principalmente residencial de distintos estratos sociales que no se relacionan entre sí. Esto es producto de una expansión urbana acelerada debido a varios sucesos que se dieron a la largo de su historia, los que han motivado un flujo migratorio en la ciudad, principalmente dado por la creación de un puerto pesquero de 50 metros de longitud en los años 60's, la ubicación de las fábricas pesqueras en los años 70's hasta la ampliación de un puerto de aguas profundas en los años 90's.

Hasta entonces se lograba evidenciar dos centros potencialmente consolidados, el ya mencionado centro histórico y el casco comercial de la parroquia Tarqui, el cual se vio fortalecido con la presencia del mercado a finales de los años 60, siendo el segundo de mayor importancia. En principio, los comerciantes ocuparon el edificio que se encontraba ubicado en la avenida 108 y calle 103, que luego empezó a atraer mayor número de comerciantes informales que empezaron a ubicarse en las aceras y las calles del sector, convirtiéndolo en un punto de concentración de comercios de todo tipo al que gran parte de la ciudadanía acudía para hacerse de los productos que el sector ofrecía.

El crecimiento comercial de este punto de la ciudad se empezó a dar de forma desorganizada y sin ningún control, y hasta el año 2016 concentraba ya 1.800 comerciantes entre los que pertenecían a la Asociación de Comerciantes Minoristas, los Comerciantes Mayoristas y un gran número de comerciantes informales que dificultaban la regularización del sector y descongestionan las calles de Tarqui. Fue el terremoto del 16 de abril del 2016 que, al devastar el centro de Tarqui, cambio por completo la realidad del sector.

Hoy se encuentra en proceso de reconstrucción, y es que después del terremoto, los comerciantes lo perdieron todo; las edificaciones en las que arrendaban sus puestos de trabajo sufrieron graves daños estructurales por lo que tuvieron que ser demolidas, muchas personas quedaron atrapadas entre los escombros de las edificaciones por lo que las labores de rescate y recuperación de las víctimas llevó a cerrar el casco comercial y empezó a denominarse 'Zona Cero'.

Las dinámicas de la ciudad cambiaron, produciéndose el fortalecimiento de los centros comerciales barriales y generando actividades en una malla urbana que hasta ese punto era residencial. Son estos lugares, que se encuentran consolidándose, en los que se trata de dar valor a las características que hicieron que se convirtieran en alternativas de localización, y su relación con las grandes infraestructuras viarias, para rescatar la función integradora que poseen en el ámbito tanto local como territorial.

Estos lugares empiezan a denominarse como centralidades emergentes las cuales son aquellos agregados de funciones centrales distintas, dotadas de un alto grado de accesibilidad que atraen y estimulan a sus propios usuarios y consumidores (Paris, 2017). El concepto de centralidad emergente es tomado del estudio de Nuno Portas, Alvaro Domingues y Joao Cabral (2003) en el que se fijan de forma especial en aquellos ámbitos que tienen altos niveles de accesibilidad y que concentran más funciones centrales de escala supralocal, es decir, que atraen a grandes flujos de usuarios.

En territorios como Manta es más propenso la aparición de estos centros emergentes, y es que los efectos de este movimiento de las funciones centrales en el territorio se hacen evidentes en la geografía dispersa,

articulada e inestable de los lugares centrales, resultado de la nueva estructura de la temporalidad y de la movilidad (Secchi, 1998).

Pero estos centros, ¿En qué momento de la línea temporal aparecieron para ser una alternativa de localización de una nueva centralidad? ¿Cómo funcionan estos nuevos centros en relación a grandes infraestructuras y equipamientos de la ciudad? ¿Son acaso ejes vertebradores de posibles redes de centralidades que cambian de escala a nivel de provincia? Estas son las principales cuestiones que pretende abordar la presente ponencia en un territorio que ha cambiado paulatinamente de una pequeña caleta de pescadores a un puerto internacional de carga.

Partiendo de las preguntas que nos genera el nacimiento y fortalecimiento de estas estructuras de centralidad me planteo las siguientes objetivos generales y específicos a lograr:

Objetivos generales:

- Analizar la transformación de la malla urbana y el tejido social de la ciudad de Manta para interpretar la aparición de los centros emergentes (económicos, históricos, comerciales, tradicionales) que siguen transformando su territorio a lo largo del tiempo.
- Analizar el cambio de escala de las estructuras de centralidades a nivel territorial.

Objetivos específicos:

- Poner en valor las actividades sociales, comerciales y de ocio de los barrios más trascendentales
- Identificar posibles centros emergentes que no estén consolidados y que puedan contener funciones centrales
- Buscar lógicas de articulación que logren un crecimiento urbano más eficiente de la ciudad frente al territorio
- Descubrir el carácter y la relación de las diferentes estructuras de centralidad con los tejidos urbanos y poner en evidencia su relación con las ciudades conurbadas.

Los objetivos planteados buscan demostrar que los lugares de centralidad en la ciudad de Manta han pasado de un ámbito local a una nueva estructura de centralidades de carácter territorial a partir de las estructuras viarias. Hipótesis que queda demostrada al analizar los diferentes ámbitos en una escala mayor, en la que se desprenden de los ejes viarios de conexión con el resto del territorio, se parte del centro histórico y se organiza mediante dichos ejes.

Resultados

Existen entonces dos extremos que se abarcaron dentro de la investigación; el primer extremo de los lugares de las formas urbanas y el extremo de la formación de redes:

1. Mediante un análisis de los barrios más trascendentales ubicados fuera del centro de la ciudad, en los que se puso en valor sus actividades sociales y económicas como puntos alternativos de concentración de personas; con estos tipos de centralidad urbana lo que se buscaba era rescatar su valor y su a lógica de articulación que lograrse un crecimiento urbano más eficiente de la ciudad frente al territorio
2. Descubrimos el carácter y la relación de las diferentes estructuras de centralidad con los tejidos urbanos, su evolución histórica que han permitido poner en evidencia como todas las centralidades se relacionan con la infraestructura viaria en una red más urbana de centralidades que se extiende sobre el territorio hacia las otras ciudades conurbadas creando una posible metrópolis.

1. Ámbito de Estudio

Un centro, es un espacio que se formaliza de diferentes maneras, es un área de concentración de actividades y de relación con otras áreas, y que atrae flujos, o sea se trata de una condición espacial que está implícitamente vinculada a las lógicas de conectividad. En lo referente a la relación centros-infraestructura esto empieza a tomar relevancia, por lo cual la manifestación de una relación estructural para la ciudad y el territorio influye tanto en su forma como en su organización funcional (Lynch, 1960) y es el desarrollo de la infraestructura viaria lo que se ve reflejado en la construcción de estos espacios de centralidad en Manta.

Para describir estos nuevos ámbitos, producto de la conjunción de estas características, se ha propuesto la definición de “lugar de centralidad”, en oposición a centro. Bajo esa premisa los lugares de centralidad son aquellos espacios alternativos a los del urbano consolidado— donde se aglutinan las funciones centrales. Encontrarlas en ámbitos hasta hoy poco considerados (áreas de reciente urbanización, espacios fragmentarios a lo largo de las infraestructuras o dentro de contenedores creados por la ciudad moderna) denota cómo han cambiado tanto la estrategia como las lógicas de localización de estas funciones. (Paris, 2017)

La dispersión de las funciones centrales se han dado gracias a un aumento extraordinario de la movilidad privada y de las inversiones públicas en infraestructuras, lo cual ha dado lugar a fenómenos que se pueden explicar solo a través del estudio de la centralidad como condición, desvinculándola de sus caracteres posicionales y geométricos; y relacionándola con aquellos otros que marcan su papel en el espacio y en la vida social, económica y laboral de la sociedad contemporánea (Paris, 2017)

Es en el análisis de estos espacios que generan centralidad en los barrios de la ciudad de Manta dónde parte el estudio de este trabajo; analizando su transformación, actividades, funciones, accesibilidad y su infraestructura tanto natural como construida. El estudio del núcleo central de la ciudad, y las actividades en los ejes principales de la ciudad que llevan a sus pobladores a desplazarse a diario hasta este sector es la otra parte que se encuentra inherente dentro de este análisis con el cual se espera poner en evidencia la importancia de estas centralidades emergentes, su valor en el ámbito urbanístico y aquella suerte de articulación que promueva el desarrollo sostenible de la ciudad y el futuro pueda lograr reducir la huella ambiental en los procesos de urbanización.

Los tres asentamientos históricos de la ciudad se han desarrollado de manera diferente y al día de hoy parecen tener suertes muy distintas; la zona de Los Esteros, muy arraigada a su actividad dirigida a la pesca hoy vive en una relación constante con las fábricas de pescado que se ubican, de forma concentrada, en la desembocadura del río Muerto y la costa del Pacífico; la zona de Tarqui, azotada por el terremoto hace un par de años, era el casco comercial de la ciudad y motor principal de desarrollo para comerciantes minoristas; y la cabecera cantonal y centro de la ciudad de Manta, que actualmente está pasando por procesos de revitalización, es la más favorecida de los 3 asentamientos en términos de obra pública, accesibilidad y regeneración urbana.

Para el año 1997 la ciudad pasa por una transformación en la que se pretendió mejorar la calidad de vida de los ciudadanos mediante la realización de trabajos de revitalización dentro de la ciudad, esto se dio a través de un plan de ordenamiento territorial denominado “Plan de Desarrollo Estratégico Cantonal de Manta (PDECM)” el cual tenía una visión sostenible de la ciudad deseada y proyectó su desarrollo hasta el año 2020.

Dentro de los proyectos a realizar se contemplaba la reestructuración tanto de la zona urbana como de la zona rural de la ciudad; se planteó la revitalización de espacios públicos, la recuperación del mar como catalizador turístico, la descentralización de funciones por el territorio mediante la creación de nuevas

centralidades, la preservación del bosque de Pacoche, la creación de un sistema articulado de transporte público eficiente, la realización de proyectos de vivienda para familias ubicadas en zonas de riesgo, entre otros puntos de vital importancia.

Los trabajos de regeneración en la actualidad han llegado a las calles principales del centro de la ciudad generando ejes viales con amplias aceras y caminos para el peatón que hacen del centro de la ciudad más atractivo y fortalecen la ubicación de nuevos proyectos inmobiliarios en altura. La regeneración de la calle 13 y la avenida 24 fortalecieron el comercio en el centro de la ciudad reactivando una de las centralidades que hoy se convierte en un paseo comercial importante de la ciudad.

La regeneración de la vía Barbasquillo reafirma la explosión inmobiliaria en una de las playas más atractivas de la ciudad, generan una nueva centralidad de ocio y diversión al potenciar el sector de restaurantes de la ciudad. La regeneración de la Avenida Flavio Reyes tiene el mismo objetivo y revitalizará la zona lúdica de la ciudad, bares, discotecas y comedores.

Estas regeneraciones de avenidas y calles articuladas entre sí permiten al peatón recorrer la ciudad a pie y restan espacio al vehículo propio, redireccionando el recorrido de las líneas de buses por otras calles de la ciudad, descongestionan el sector de automóviles estacionados.

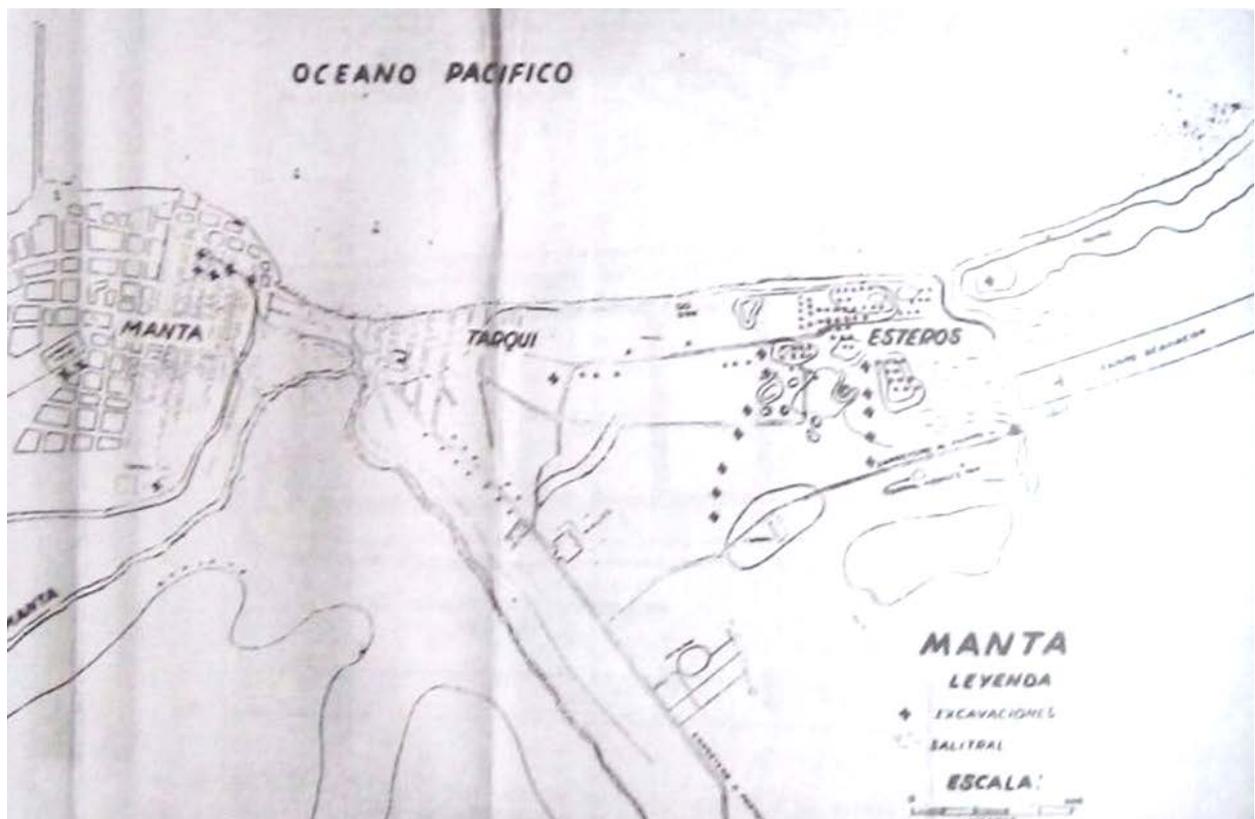


Fig. 01. Imagen de la ciudad de Manta en 1950 realizada por Emilio Estrada. Arqueología de Manabí. Fuente: Historia de Manta, Tomo I. (T. Hidrovo, 2005)

2. Estructuras de centralidad en la ciudad de Manta

Como parte del proceso para entender las lógicas de la ciudad y sus funciones, son varios los autores que han usado el tema de la centralidad para explicar su funcionamiento, y además han clasificado de diferentes formas a los centros según sus características.

Para Panerai y Mangin, existen tres grandes categorías de centros: **los centros históricos**, que básicamente están conformados por los centros tradicionales y mantienen su vitalidad cuando su identidad en el tiempo prevalece; están también los **centros corredor**, que son aquellos que están ubicados en barrios modernos, dispuestos a lo largo de las grandes vías de acceso y son los que de cierta manera se encuentran estructurando relaciones urbanas mediante usos comerciales y de ocio; y por último están los grandes **centros comerciales**, que se encuentran ubicados de forma estratégica y buscan competir con los centros corredor.

Según los mismos autores, en los centros son más reconocibles sus cualidades urbanas ya que están intrínsecamente relacionadas con la mezcla de usos y la superposición y coexistencia de actividades variadas (comercial, institucional, administrativa y asociada a equipamientos culturales, de ocio y educativas). Por ello explican que la definición de espacios centrales parte de algunos usos principales, en los cuales el comercio es el que ejerce un papel aglutinador, al que se añaden la presencia institucional, administrativa y simbólica del poder, y los equipamientos educativos, de cultura y ocio que también actúan como espacios de atracción en el espacio urbano (Panerai & Mangin, 1999)

Para Manuel Castells (1974) la centralidad urbana tiene una significancia en el entendimiento de la estructura de una ciudad, para él los centros urbanos son el resultado de un proceso social de organización del espacio urbano. Por ese motivo, realiza una triple caracterización del centro: el **centro simbólico**, en tanto que resultado de un proceso mediante el cual una determinada sociedad se organiza con respecto a los valores expresados en el espacio; el **centro punto de intercambio**, en tanto que expresión de un proceso de expansión de la urbe en vías de industrialización, de la división social del trabajo, de la especialización funcional y de la ocupación del suelo según la ley de mercado; y el **centro lúdico**, en tanto que expresión del proceso de formación de una sociedad que valoriza cada vez más el consumo, correspondiendo a una separación definitiva entre "hábitat" y trabajo y a la organización horizontal de la cultura, privatizada y masificada. (González Bereziartua, 2017)

Para Portas et al. (2006), a diferencia de Castells y Panerai & Mangin, las centralidades emergentes pueden ser clasificadas por **tipologías** (como centros, nudos y polos), por su **localización** (en núcleos densos, dispersos en el territorio o en cruces de infraestructuras) y en función de su tendencia a la **agrupación** (funciones aisladas, agregados de funciones centrales homogéneas o heterogéneas).

Partiendo de estas formas de clasificar los centros de la ciudad y extrapolándolo a la ciudad de Manta, es necesario entender que la conjunción de varios factores son la causa de su nacimiento; 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, 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. (CAMINO & SAINZ, 2013)

Es por ello que en la construcción de un plano y clasificando los lugares de centralidad que se encontraron en el proceso los cuales nos permitieran leer la ciudad desde la perspectiva de las centralidades era de esperar que estos primeros acercamientos nos llevaran a un centro bastante bien conectado entre sí, con una serie de actividades y edificaciones importantes del cual empiezan a desprenderse, por las vías conectoras con el territorio, una serie de estructuras de centralidad que empiezan a fortalecerse y mientras más se alejan del centro simbólico (como lo hemos denominado), más empieza a decaer el carácter de urbanidad en estos nuevos centros, salvo algunos barrios que parecen flotar de estas infraestructuras.

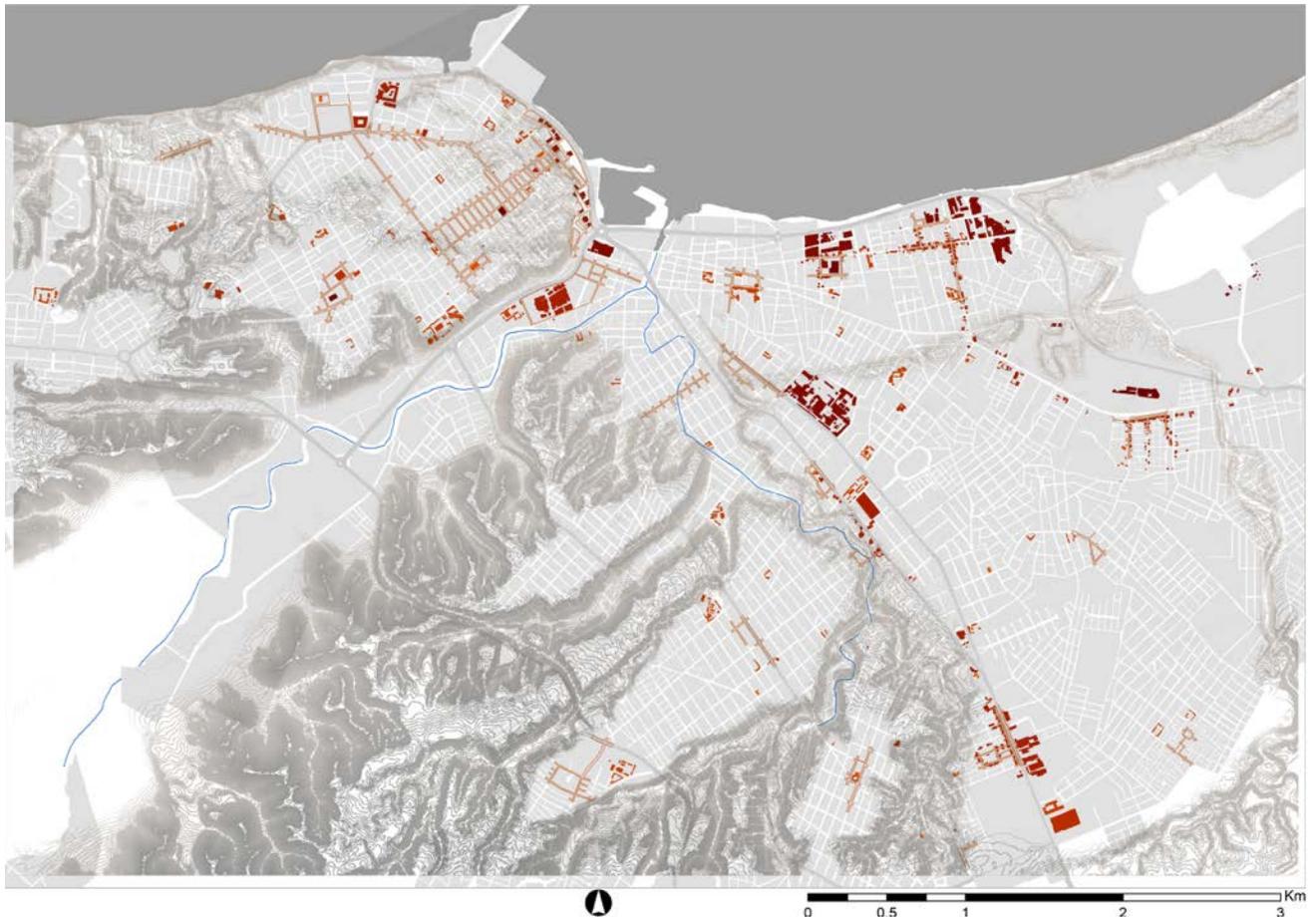


Fig. 02. Mapa de centralidades de la ciudad Manta. Fuente: Elaboración propia

En base a este criterio se clasifican como centros urbanos tradicionales y centros regionales. Los primeros tienen una clara vocación de influencia sólo al propio sector y los tejidos urbanos continuos con un valor más de urbanidad. Los segundos, en mayor o menor grado, ejercen una capacidad de atracción de personas que supera los límites de su entorno propio y local, siendo en muchos casos regional.

Estudios de centralidades similares como lo es el caso de Barcelona, considera los márgenes fluviales, las playas y los grandes parques geográficos. Hecho que hace atención a la valoración de las actividades vinculadas a estos espacios como concentradores de centralidad. El hecho de limitar con el Océano Pacífico y contar con 12 playas turísticas en su perfil costanero hace que sean generadores de centralidad inclusive a escala regional.

2.1. Centro simbólico

Manta no fue fundada por españoles, por eso no tiene plaza mayor; sin embargo, ya en la República crece espontáneamente, siguiendo el modelo de la cuadrícula adaptando las fachadas al frente del mar e incorporando el soportal como elemento importante de 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. (CAMINO & SAINZ, 2013)

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, 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. (CAMINO & SAINZ, 2013)

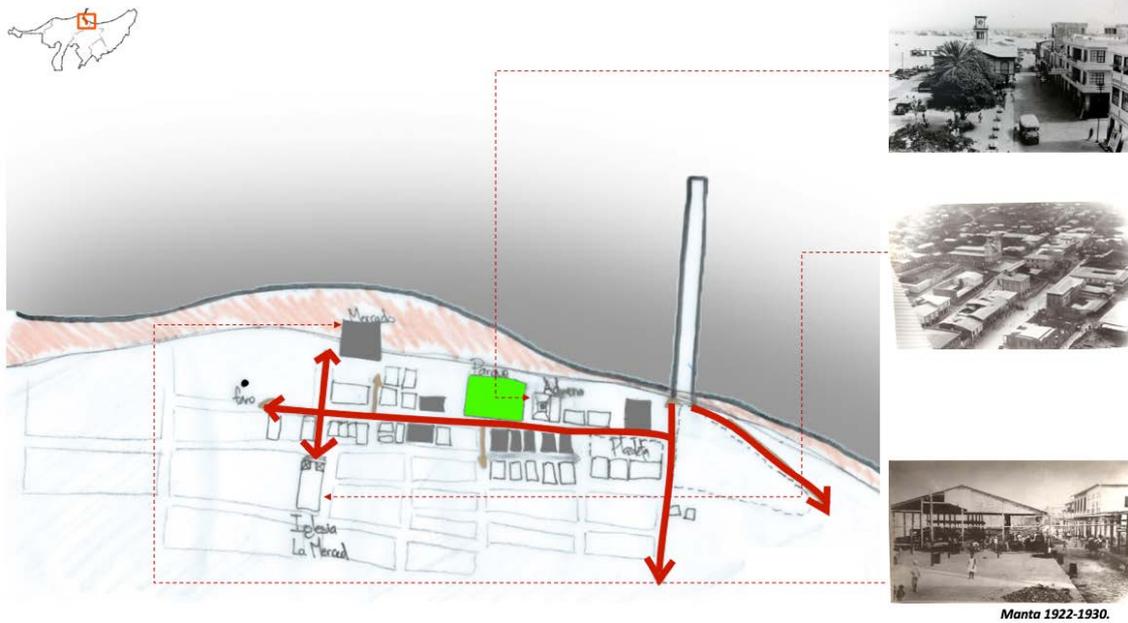


Fig. 03. Fotografía del centro de Manta de los años 1950. Fuente: Museo Cancebí

El centro simbólico se fortalece por la presencia del pequeño espigón de 50 metros que lo convierte en la puerta de entrada y salida de productos como el agua y el café, del cual se crea una primera calle perpendicular llamada Calle Colon (hoy Avenida 2) donde aún pueden observarse los elementos arquitectónicos como el soportal y balcones en las fachadas de estos primeros edificios. Es en estos soportales donde se ubican los comercios que fueron mutando con el tiempo y hoy dan lugar a edificios de oficinas, la cámara de comercio de Manta, bancos y el municipio de la ciudad. Estas actividades siempre tienen al parque central como protagonista del intercambio social y de urbanidad del sector.

El PDECM (1997) da lugar a los trabajos de embellecimiento de la ciudad en los que parten de la creación del parque central de la ciudad, elaborado mediante un Plan de Reforma interior que contempla la peatonización de dos de las calles del centro de la ciudad para unir el antiguo parque de la madre, el parque Eloy Alfaro y la Plaza Cívica de la ciudad.

El parque central articularía la zona bancaria, zona de comercio del casco central de la parroquia Manta, y terminaría en los edificios públicos del Palacio de Justicia, la municipalidad del cantón y las empresas de agua y luz de la ciudad, dando así carácter al centro de la ciudad.



Manta 1922-1930.

Fig. 03. Construcción del asentamiento del centro simbólico. Fuente: Elaboración propia



Manta 2016

Fig. 04. Construcción del centro simbólico actual. Fuente: Elaboración propia

2.2. Eje ciudad

Manta se caracteriza por poseer un eje lineal vertebrador que ha ido variando según como la escala de la ciudad y los proyectos de regeneración se han venido dando. En principio la Av. 113 era la puerta principal de entrada a la ciudad, donde inicialmente se accedía por tren la mercadería de exportación proveniente del interior del territorio. Hasta 1961 en las postrimerías de este eje solo existían grandes extensiones de lotes vacíos y se evidenciaba lo que a la postre sería el acceso vehicular a la ciudad, el cual fue ganando fuerza con la realización de proyectos habitacionales en las zonas periféricas. Es en 1986 cuando se evidencian ya las primeras tramas urbanas, especialmente con la creación del proyecto habitacional “La Aurora” que dio lugar a la urbanización de todo este sector.

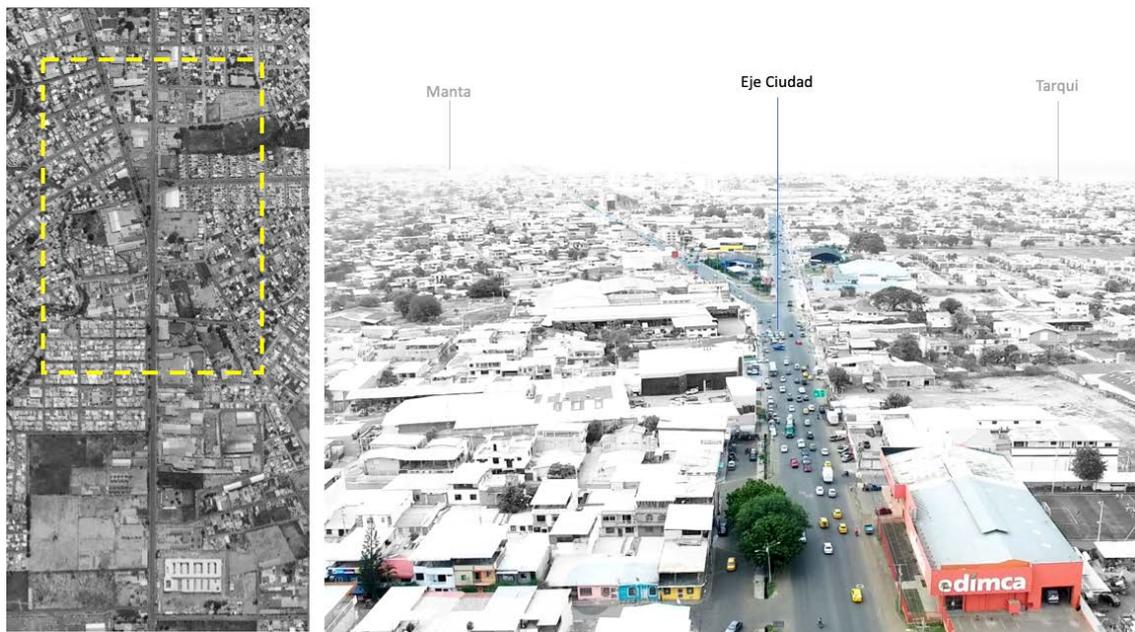


Fig. 05. Fotografía del eje ciudad tomada desde un dron. Fuente: Elaboración propia

Es el barrio “La Aurora” el que empieza a dar movimiento a este sector, un asentamiento que se desprende de la infraestructura viaria y no se relaciona con el entorno que hasta ese entonces estaba compuesto por lotes vacíos pero que sin lugar a dudas le da el carácter de “puertas de la ciudad”, generando una Y de acceso en donde la Av. 113 pasa a un segundo plano y la Av. 4 de Noviembre gana protagonismo. Esto debido a su condición de accesibilidad directa al puerto de carga y de conexión directa con los barrios de la ciudad.

En la actualidad, el eje ciudad se caracteriza por tener grandes almacenes de proveedores de materiales de construcción, acabados, empresas de mensajería y centros comerciales de abastos de líneas de supermercados de importancia nacional, manteniendo así su carácter de paso y de centralidad intrínseca en la infraestructura pero que no deja de estar fuera del imaginario colectivo.

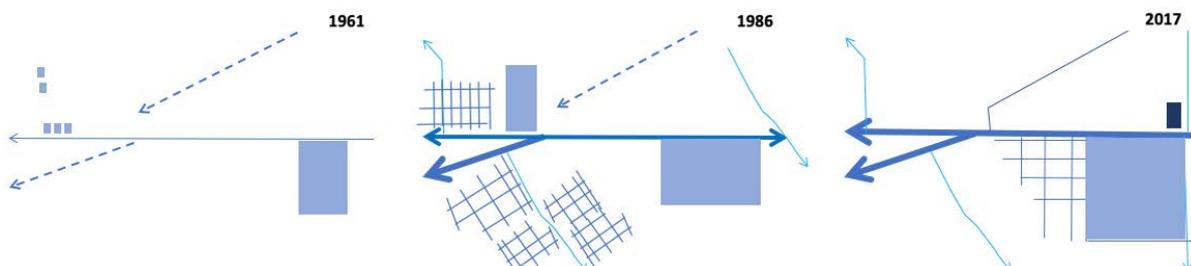


Fig. 06. Interpretación del crecimiento del eje ciudad. Fuente: Elaboración propia

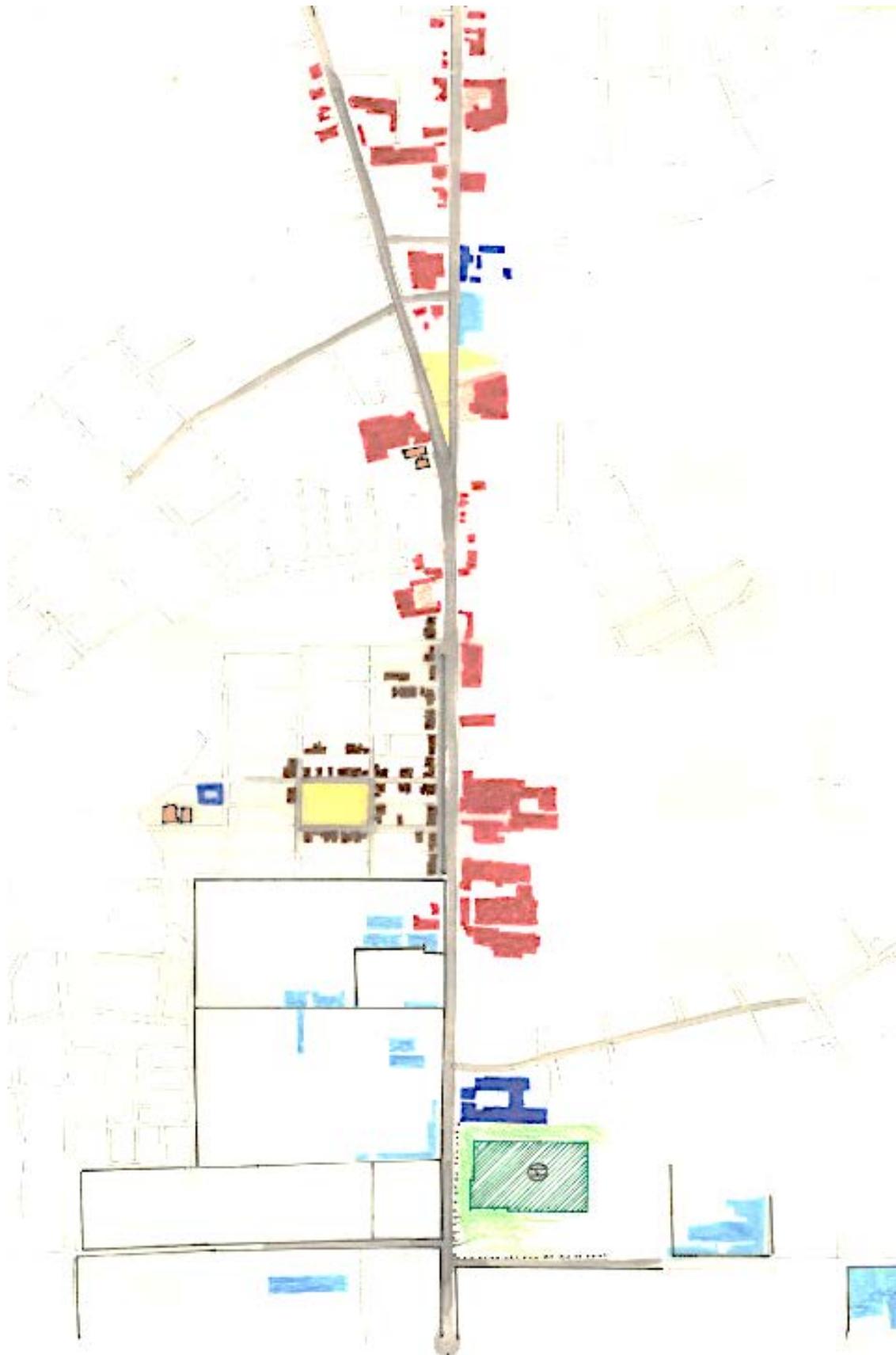


Fig. 07. Interpretación del eje ciudad actual. Fuente: Elaboración propia

2.3. Eje Mercado – Eje Barrial

Los ejes más representativos se encuentran en el norte de la ciudad, que con el paso del tiempo ha ido ganando fuerza con la colocación de infraestructuras de servicios, salud y de transporte. Sin embargo, este análisis nos demuestra que la colocación de dichas infraestructuras son la respuesta a la capacidad de atracción de estos ejes sumado a la existencia de un barrio tradicional. Ya lo vimos en el caso del “eje ciudad” y es una fórmula que se repite en el eje mercado, en el cual se empieza por vías de conexión al aeropuerto, que en principio dominaban los lotes vacíos pero que al colocarse un proyecto habitacional se empieza a consolidar dichas zonas.



Fig. 08. Interpretación del eje ciudad actual. Fuente: Elaboración propia

El comercio barrial empieza a colgar de esta infraestructura vial, y se crea una fachada comercial en la primera línea del barrio, y sobre las vías perpendiculares a este eje vial se multiplican estos comercios vecinales.

Aunque esta vez carece de una plaza barrial que fortalezca su condición de atracción de personas al barrio, es su frente lo que prepondera en el imaginario de las personas, un frente caracterizado por el consumo de platos típicos de la ciudad, realización de almuerzo y venta de abastos como alternativa a los precios de los supermercados.

La fuerza con la que el barrio El Palmar se consolida y la proximidad del aeropuerto es lo que motiva a la administración pública a la colocación del nuevo terminal terrestre de la ciudad, dándole condición de accesibilidad no solo local sino también regional, fortaleciendo los negocios barriales y motivando la colocación de cadenas locales de comida.

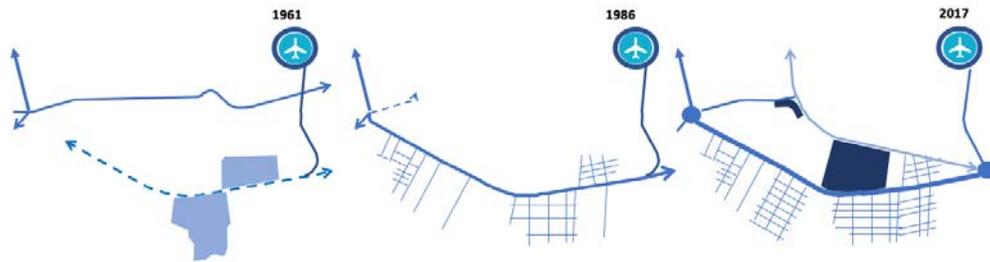


Fig. 09. Interpretación del crecimiento del eje mercado - barrial. Fuente: Elaboración propia



Fig. 10. Fotografías de la fachada principal del barrio el Palmar. Fuente: Elaboración propia

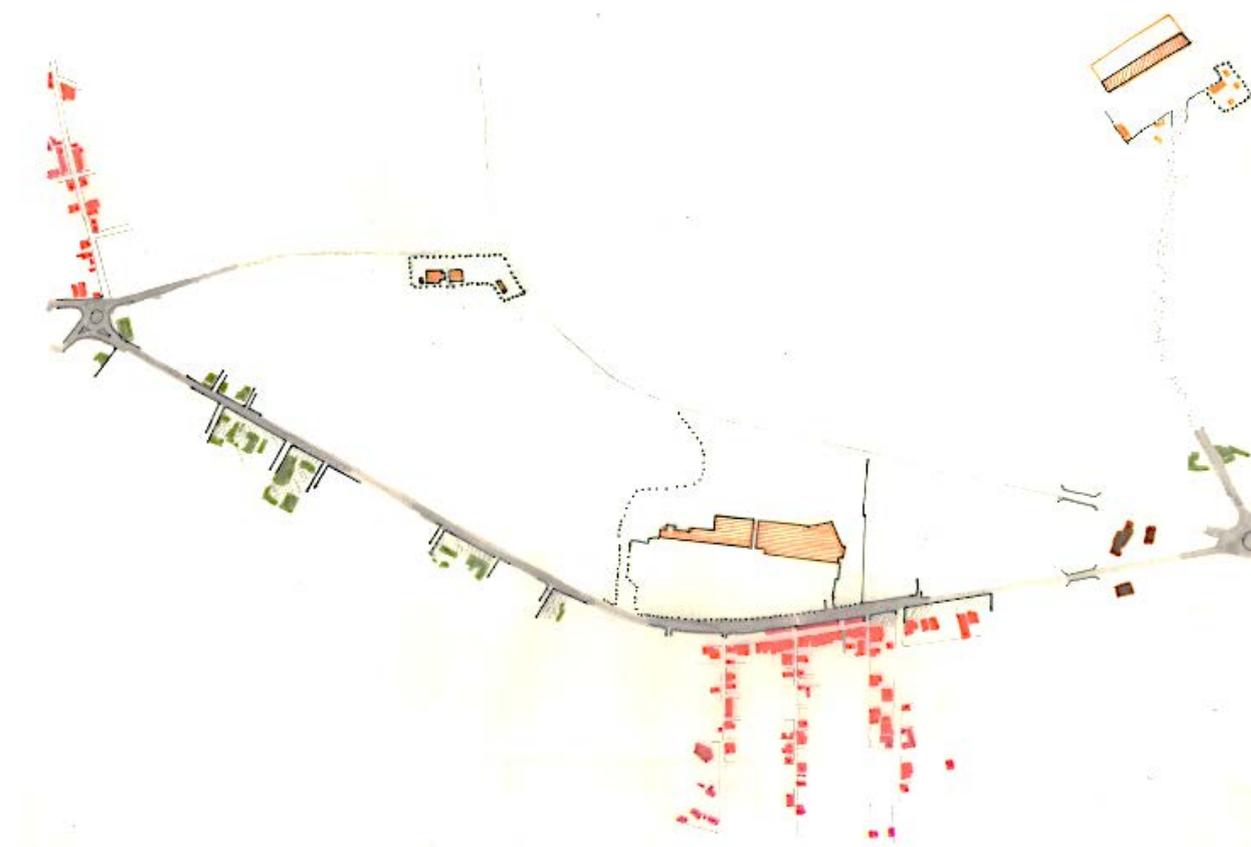


Fig. 11. Fotografías de la fachada principal del barrio el Palmar. Fuente: Elaboración propia

3. Interpretación del ámbito metropolitano

Como ciudad puerto y siendo la puerta principal del Ecuador desde el Océano Pacífico con el mercado asiático, Manta presenta un sin fin de actividades generadoras de empleo entre las cuales las principales son: la industria en pequeña, mediana y gran escala, el comercio formal e informal, la pesca industrial y artesanal, actividades portuarias, trabajadores ambulantes de servicios generales, la construcción, el turismo, y otros. (CEIPPTICEPM - Manta, 2011)

La Av. Jaime Chávez es la única vía que conecta directamente el puerto con la ciudad de Manta, la provincia y el país. En esta avenida confluyen, en el sector del redondel La Poza, 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. A su vez estas tres avenidas se unen con la Av. Circunvalación (CEIPPTICEPM - Manta, 2011). Este es uno de los condicionantes que ha hecho que ciudades cercanas, como Montecristi y Jaramijó, se relacionen de manera más directa con la ciudad en el ámbito laboral y estudiantil, no así en el ámbito productivo, el cual aún se encuentra en desarrollo.

Conjuntamente con la ciudad de Portoviejo, capital de la provincia de Manabí, se está generando una suerte de red de ciudades que por ahora producen una conurbación no reconocida como "Manabí-Centro" que, si bien aún no poseen una estrecha relación, son cada vez más los nexos productivos que los unen, teniendo en cuenta la agroindustria que se maneja en la capital de los manabitas y el puerto de carga de la ciudad de Manta.



Fig. 12. Presentación de la conurbación Manabí-Centro. Fuente: Elaboración propia a partir de información proporcionada por el INEC

Es la conurbación Manabí-Centro la cuarta red de ciudades más grande del país y que augura a convertirse en uno de los polos económicos más importantes de la región. Según el censo de vivienda del año 2010 se tenía ya una población de 651.053 habitantes, y para el año 2015 se esperaba tuviera ya una población de más de 750.000 habitantes.

Esto sumado a la proximidad existente entre las ciudades que conforman esta conurbación, separadas alrededor de 25-35 minutos en vehículo particular y 40-45 minutos en transporte público, hace que cada vez más se convierta en un territorio interconectado.

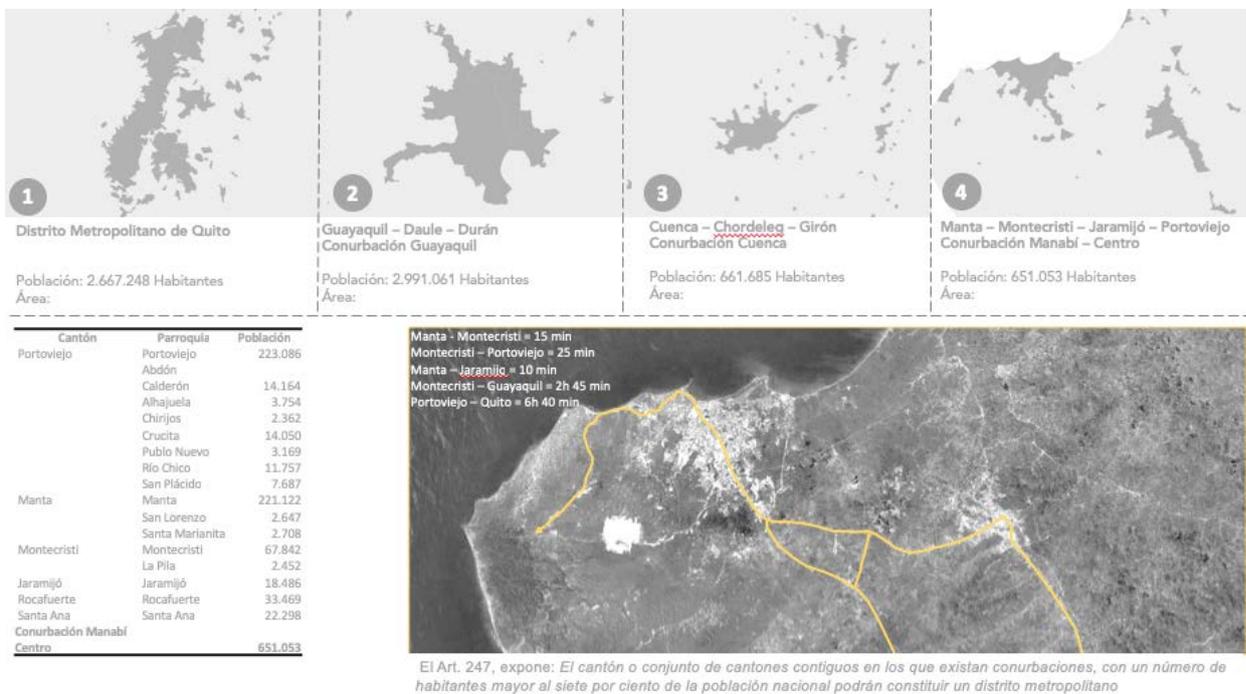


Fig. 13. Presentación de la conurbación Manabí-Centro en el contexto nacional vs el resto de conurbaciones importantes de Ecuador. Fuente: Elaboración propia

4. Conclusiones

A futuro lo que el gobierno municipal de la ciudad está realizando es descongestionar el centro mediante la descentralización de servicios que por mucho tiempo se han ubicado en la cabecera cantonal. El gran número de personas que se desplazan al centro de la ciudad va creciendo y parece que estas políticas no están dando resultados. Se están realizando proyectos de regeneración que actualmente atraen más la mirada sobre el centro y se empiezan a descuidar los barrios de la ciudad. Se están creando grandes infraestructuras de escala regional que dejan de lado la escala barrial y se empiezan a tener barrios que están perdiendo urbanidad.

Se espera que la ciudad pueda plantear planes estratégicos que permitan la generación de nuevas centralidades para este fenómeno, pero sobre todo que empiecen a mirar el funcionamiento actual para focalizar mejor los proyectos de mejora y colocación de infraestructura que potencien los centros actuales. Uno de los referentes en descentralización y descongestionamiento de su centro es la ciudad de Cuenca en el Ecuador, que promueve el desarrollo sostenible de la ciudad con la peatonización de las calles más importantes de su centro histórico y empieza a fijarse en los barrios que se ubican las otras altiplanicies. Es primordial modificar lo que existe, remover todo aquello que se considere obsoleto e instaurar nuevas estructuras para el servicio de la urbe.

Es necesario establecer lineamientos y acciones propositivas en la ciudad que nos permitan alcanzar una urbanización sostenible para de esta manera lograr promover sociedades económica, social y ambientalmente viables; debemos reconocer las ciudades como zonas de intermediación entre lo urbana y lo rural, lo cual permita ofrecer servicios para áreas rurales y garantizar la calidad de vida con la planificación territorial. Pero sobre todo se debe empezar a ver un poco más allá del ámbito propio y entender el territorio como una red de ciudades que empiezan cada vez más a ser una realidad latente, no solo en Ecuador sino también en la provincia de Manabí.

BIBLIOGRAFÍA

LYNCH, K. (1960). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.

GONZÁLEZ BEREZIARTUA, M. (2017). *La relevancia de las centralidades urbanas en la construcción de la Gipuzkoa moderna*. TDX (Tesis Doctorals En Xarxa).

CAMINO, M. & SAINZ, L. (2013). *Hábitat social, digno, sostenible y seguro en Manta, Manabí, Ecuador. Proyecto de Investigación*. Valladolid: Universidad de Valladolid.

CASTELLS, M. (1974). *La cuestión urbana*. México: siglo veintiuno editores.

CEIPTICEPM. (2011). *Estudio de movilidad e impacto del transporte de cargas desde y hacia el puerto en la ciudad de manta*. Manta.

CEVALLOS, J. (1999). *¿Por qué somos tan pobres?*. Manta.

PANERAI, P., & MANGIN, D. (1999). *Proyectar la ciudad*. Madrid: Celeste Ediciones

HIDROVO, T. (2005). *Historia de Manta en la Región de Manabí*.

CEVALLOS, C. (2002). *Historia de Manta siglo XX Tomo II*. Manta: Editorial Mar Abierto.

PORTA, S., CRUCITTI, P., & LATORA, V. (2006). *The network analysis of urban streets: a primal approach*. *Environment and Planning B, Planning & Design*, 33(5), 705–725.

PORTAS, N., DOMINGUES, A., & CABRAL, J. (2003). *Políticas Urbanas – tendências, estratégias e oportunidades*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 125–127

MAYORGA CÁRDENAS, M. Y., & FONTANA, M. P. (2012). *Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura: la urbanidad en cuatro proyectos urbanos*. *Bitácora Urbano Territorial*, 21(2), 11–26.

SECCHI, B. (1998). "Ciudad Moderna, ciudad contemporánea y sus futuros", in MARTÍN RAMOS, A. CHOAY, F. (coords) *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona.

PARIS, M. (2017). *De los centros urbanos consolidados a los lugares de centralidad: Una propuesta metodológica para su estudio*. *Ciudades*, 16(16), 47. <https://doi.org/10.24197/ciudades.16.2013.47-69>

PDU METROPOLITANA. (2017). *Àrees de centralitat i innovació*. *Revista Quaderns* 10

ESTUDIO DE MOVILIDAD E IMPACTO DEL TRANSPORTE DE CARGAS DESDE Y HACIA EL PUERTO EN LA CIUDAD DE MANTA.. (2011). CEIPTICEPM. Manta.