

ALTA CONCENTRACIÓN DE EQUIPAMIENTOS EN EL CENTRO URBANO DE LA CIUDAD DE MANTA Y PROPUESTA DE NUEVA SUBCENTRALIDAD

HIGH CONCENTRATION OF EQUIPMENT IN THE URBAN CENTER OF THE CITY OF MANTA AND PROPOSAL OF NEW SUB-CENTRALITY

Macías-Macías Karen Sofía^{1*}; Vera-Cañarte María Fernanda²

^{1,2} Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí. Manta – Ecuador.

***Correo:** e1312046533@live.uleam.edu.ec

RESUMEN

En la actualidad, la ciudad de Manta es la urbe más grande y poblada de la provincia de Manabí, su desarrollo urbano ha sido característico de una expansión horizontal y dispersa que se evidencia al formar parte de la conurbación con los cantones Montecristi y Jaramijó. Según los resultados del Censo de Población y Vivienda (INEC, 2010), Manta se clasifica entre las ciudades con una población entre 330 000 y 206 000 habitantes. Ante la concentración de servicios en el casco central de la ciudad que beneficia en mayor parte a los pobladores que habitan en zonas colindantes del mismo, se propone un plan masa de una nueva subcentralidad que logre favorecer a los habitantes de esta mancomunidad tanto en distancia, tipo de transportación, y tiempos requeridos, a la par de brindar zonas mejor abastecidas de equipamientos. El objetivo de formar ciudades intermedias enmarcadas en el dinamismo constante de las situaciones económicas, sociales y espaciales se ajusta a la necesidad de crear sistemas que desconcentren las actividades masivas en un solo núcleo para dar paso a una articulación de modo que se creen puntos de conexión referencial.

Palabras clave: expansión, conurbación, subcentralidad, ciudad intermedia, equipamientos.

ABSTRACT

Currently, the city of Manta is the largest and most populous city of Manabí. Urban development has been characteristic of a horizontal expansion and scattered evidence that being part of the conurbation with Montecristi and Jaramijó cantons. According to the results of the Population and Housing Census (INEC, 2010), Manta ranks among the cities with a population between 330,000 and 206,000 inhabitants. Given the concentration of services in the central city, which primarily benefits people living in areas within a plan of land in a new surrounding subcentralidad that favor get people of this community both proposed a distance, transport type and the time necessary to provide a best pair of zones provided equipment. The objective of the formation of intermediate cities framed in the constant dynamism of economic, social, and spatial situations, it meets the need to create systems that decentralized mass activities on a single core to make way for a joint so that create points referential connection.

Keywords: expansion, conurbation, sub-centrality, intermediate city, equipment.

1. INTRODUCCIÓN

El crecimiento fragmentado de la ciudad de Manta es un punto de interés espacial urbano que tiende, generalmente, a asociarse con la expansión horizontal de la población que alude a una dispersión desigual de la urbe, la ocupación deliberada –no regulada– de la periferia de la ciudad que se evidencia en la actualidad con las conurbaciones entre Montecristi y Jaramijó, y la concentración de equipamientos en su centralidad sobre la base de su desarrollo fundacional.

Entre estos factores como indicadores que desencadenan conflictos urbanos, sociales, económicos y otros, el desenvolvimiento de este centro dinámico concentra una afluencia diaria de personas en relación con las actividades financieras, administrativas, gubernamentales, comerciales y recreacionales, lo que resulta en déficits dentro de la estructura urbana y en problemas de desplazamiento, movilidad y congestión para la población en general. (Mahendra & Seto, 2019) deducen que *“el crecimiento rápido y no planificado impone una pesada carga sobre los recursos y la calidad del medio ambiente”*, es decir, las consecuencias de una expansión urbana incontrolada residen en las áreas con difícil acceso a servicios urbanos en el ámbito de vivienda, energía, transporte y servicios, generando tasas de desigualdades ante el esfuerzo de mayor difusión poblacional.

A través del análisis y diagnóstico del crecimiento de la ciudad de Manta en correspondencia a la concentración de equipamientos en el caso céntrico de la localidad, se sugiere un plan masa en carácter de nueva(s) centralidad(es) como propuesta alternativa de solución ante la necesidad de desconcentrar estas actividades y planificar la ciudad de forma compacta.

2. METODOLOGÍA

El diseño de la investigación fue realizado mediante tres fases. La primera fase consistió en la recopilación de información documental y bibliográfica acerca del desarrollo poblacional de la ciudad de Manta a partir del año 1974, vital para estructurar el marco referencial a través del método deductivo. La segunda fase apuntó la tabulación y síntesis de la información recabada que expuso la

situación de la problemática actual por medio de los métodos inductivo y sintético. Por último, la tercera fase correspondió a la identificación, planteamiento y desarrollo de una alternativa de propuesta como solución a la problemática planteada mediante la identificación de las cualidades y potencialidades de la ciudad.

Tomando en cuenta la conurbación entre los cantones Manta-Montecristi-Jaramijó, se consideró una muestra poblacional entre edades de 15 a 64 años que correspondieron a 145 027 mantenses, 43 099 montecristenses y 10 940 jaramijenses, en proporción de los datos obtenidos del censo INEC 2010. Con un total de 199 066 habitantes considerados entre los tres cantones manabitas, se aplicó la siguiente fórmula para la selección específica de la muestra:

$$N = \frac{(Z)^2 (P) (Q) (N)}{e^2 (N - 1) + (Z)^2 (P) (Q)}$$

donde:

Tabla 1. Datos considerados para definir la proporción de la muestra.

Indicadores	Simbología	Resultados
Nivel de confianza	Z= 95%	1,96
Probabilidad de ocurrencia	P= 50%	0,50
Probabilidad de no ocurrencia	Q= 50%	0,50
Población total	N	199 066
Error de estimación	E= 3%	0,03
Tamaño de muestra	N	1068

Nota: Resultado final de tamaño de muestra: 1068 encuestas a realizar entre las comunidades de Manta, Montecristi y Jaramijó.

Elaborado por: María Fernanda Vera.

Fuente: Censo INEC 2010, Sofía Macías Macías 2019.

De acuerdo con el resultado obtenido de la fórmula anterior se estimó realizar 1068 encuestas de carácter cuantitativo, que respondieran al tipo de equipamiento solicitado con mayor frecuencia por los habitantes de las tres ciudades; así mismo, el medio de transporte requerido para dichos

desplazamientos, el rango de tiempo predispuestos para los recorridos y la frecuencia con la que visitan el centro de la ciudad.

El cantón Manta, que cuenta con una población de 225 477 habitantes según los datos presentados por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), contempla un casco céntrico donde se encuentran ubicadas distintas tipologías de equipamientos: financieros, servicios (públicos y privados), recreativos, institucionales, administrativos, comerciales y patrimoniales. Dada la ubicación de la mayoría de estos establecimientos, la zona de estudio se delimitó entre las parroquias urbanas de Manta, Tarqui, Los Esteros y Eloy Alfaro y directamente también, con la zona de la Bahía de la ciudad conocida como antiguo terminal terrestre que se encuentra detrás de la avenida malecón. Esta última zona posee instituciones financieras (bancos), de servicios (corporaciones, ministerio, notarías), equipamientos recreativos (parques y plazas), administrativos (instituciones y municipalidad) y edificaciones patrimoniales.

3. RESULTADOS

Es así como la parroquia Manta dispone de 159 equipamientos de los cuales destacan aquellos destinados al descanso (24%) y la recreación (22%), seguidos de aquellos de tipo comercial (18%), financiero (12%), de servicios (11%), institucionales (7%), administrativos (4%) y patrimoniales (2%). La parroquia Tarqui, por su lado, posee una totalidad de 44 equipamientos de los cuales predominan los que ofrecen servicios de descanso (45%), aliados a la recreación (27%), de carácter comercial (20%), de servicios (5%) y financiero (3%). Dentro de la parroquia Los Esteros existen 50 equipamientos de los cuales la mayoría se concentran en prestar servicios de descanso (37%) y recreación (37%), seguidos de la tipología comercial (20%) e institucionales (6%). Finalmente, la parroquia Eloy Alfaro comprende 28 equipamientos de los cuales tienen mayor relevancia aquellos destinados al ocio y recreación (55%), seguido de las entidades comerciales (24%), descanso (11%) e institucional (10%). De acuerdo con las encuestas realizadas a la población designada, entrevistas dirigidas a las autoridades competentes a la par con las cooperativas de transporte urbano de la ciudad, se obtuvieron los siguientes resultados.

Tabla 2. Tipos de equipamientos por parroquias.

Tipo de equipamiento	Parroquia Manta	Parroquia Tarqui	Parroquia Los Esteros	Parroquia Eloy Alfaro
Descanso	24%	45%	37%	11%
Recreativo	22%	27%	37%	55%
Financiero	12%	3%	-	-
Comercial	18%	20%	20%	24%
Administrativo	4%	-	-	-
Patrimonial	2%	-	-	-
Servicios	11%	5%	-	-
Institucional	7%	-	6%	10%
Total	100%	100%	100%	100%

Nota: Datos obtenidos a través de observación de campo y entrevistas dirigidas.

Elaborado por: María Fernanda Vera.

Fuente: Sofía Macías Macías.

De los tres cantones estudiados y en correspondencia a los desplazamientos que sus pobladores realizan hacia el casco céntrico de la ciudad, los mantenses se desenvuelven dentro del dinamismo de su infraestructura (65%), seguido de los montecristenses (25%) y, por último, los jaramijenses (10%). De esta manera es que, dentro de la ciudad, la población de la parroquia Manta realiza mayores desplazamientos hacia esta centralidad (39%), continuo de la parroquia Tarqui (24%), parroquia Eloy Alfaro (22%) y la parroquia Los Esteros (15%).

En cuanto a los servicios de transporte adquiridos por los ciudadanos de esta conurbación, para dichas movilizaciones se trasladan con mayor frecuencia en buses urbanos (59%), seguido del vehículo propio (24%), cooperativas de taxis (10%) y otros medios (7%). Respecto a los buses de transporte urbano, Manta cuenta con 17 líneas que cubren la ciudad de punta a punta, tomando en cuenta que las líneas 3-4-5-6-7-9-12-13-15-16 realizan trayectos, en su mayoría, cercanos al casco céntrico de la ciudad. Por otro lado, las líneas 1-2-8-10-11-14-17 realizan recorridos ajustados a las necesidades de la población ubicada en las zonas periféricas y colindantes con los cantones de Montecristi y Jaramijó.

Bajo la misma línea de transportación, los rangos de tiempo requeridos para llegar al casco central de la ciudad ocupan 1-15 minutos (33%) entre las comunidades cercanas, seguido de 20-30 minutos (25%), 33-45 minutos (29%), 60 minutos (9%) y entre 80-90 minutos (4%) obviamente para las comunidades más lejanas del centro. La frecuencia con la que se trasladan semanalmente es de 1-2 días a la semana (31%), entre 3-4 días semanales (10%), 5-7 días a la semana (20%), 1 vez al mes (15%), 2 veces al día (12%) y 1 vez al día (12%).

De los datos expuestos con anterioridad, el tráfico mayor de afluencia de personas se registra entre los horarios de 16h00-18h00 (32%), continuo al horario de 13h00-15h00 (23%), de 10h00-12h00 (21%), de 7h00-9h00 (15%) y de 19h00-21h00 (9%). Las razones por las que se producen los desplazamientos derivan por la adquisición de servicios bancarios y comerciales (32%), recreación y ocio correspondiente a las áreas deportivas y plazas (30%), trámites legales y procesos municipales (20%) y por motivos de trabajo (18%).

Ante la necesidad de generar una ciudad con modelo policéntrico que respalde las atenciones de las áreas involucradas se considera primordial tomar en cuenta un conjunto de medidas como línea de estrategia. El nivel de gobierno como principal actor fomenta la coordinación de los planes de desarrollo a fin de mejorar la prestación de servicios, la planificación y gestión urbana guiadas dentro del enfoque de innovación y proactividad ante el inminente crecimiento futuro de los cantones, el uso de un sistema de finanzas transparente frente a la estimulación del desarrollo del suelo urbano y la utilización de la tecnología en beneficio de la comunidad, son condiciones de observación que sostienen la idea de propuesta de nuevos núcleos urbanos.

4. DISCUSIÓN

A raíz del crecimiento desde su fecha fundacional oficial, 4 de noviembre de 1922, Manta se caracterizó por ser identificada como un centro de desarrollo comercial y de actividades de naturaleza portuaria. Urbanísticamente, de acuerdo con los datos obtenidos a través de planos cartográficos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, la morfología de la ciudad se vio distinguida por medio del casco central característico desde sus inicios. (De Poortere, 2017)

delimita el núcleo principal cuando este posee carácter de centro histórico debido a la presencia de instituciones gubernamentales, administrativos, servicios públicos y por contar con equipamientos destinados a actividades comerciales, financieras, sociales y culturales de primera importancia o altamente especial.

La tendencia de crecimiento a partir del año 1956 demuestra la formación de parroquias y una expansión en dirección hacia el sureste, siendo las primeras en formarse, la parroquia Manta y Tarqui. El trazado urbano, desde entonces, adquirió una forma regular debido a su desenvolvimiento comercial, *“la ciudad inicialmente tendría unas pocas manzanas (...), las calles originales de la trama regular fueron prolongadas hasta ocupar la plataforma natural hacia la costa”*. (Camino, Sáinz, & Orozco, 2014)

El crecimiento de las parroquias Los Esteros y Eloy Alfaro surgen a partir de 1974 y comienza a direccionarse hacia los límites de los cantones Montecristi y Jaramijó. Éstas, por sus condiciones topográficas adquieren un trazado urbano irregular, aunque respondieran a un proceso de planificación más ordenado. *“La ciudad logra un gran dinamismo económico y social que da como resultado una malla fragmentada en respuesta a los diferentes procesos urbanos”*. (Giler, 2016)

Como consecuencia de la expansión progresiva hacia los límites periféricos a partir del año 1990-2001, la mancha urbana deja crecer horizontalmente y empieza un proceso de compactación de vacíos urbanos evidenciados en la parroquia Eloy Alfaro y Los Esteros. Siendo que, en la parroquia Eloy Alfaro existiese un entorno de clase social medio-bajo debido a la presencia de viviendas de interés social y en la parroquia Los Esteros, en cambio, se vio afectado por la ubicación de múltiples industrias procesadoras y empacadoras de pescado.

En este punto y como consecuencia de una segregación social y económica, comienza el proceso de privatización del espacio público y de vivienda con la demanda de construcciones de urbanizaciones amuralladas y programas de interés social ubicados, en su mayoría, en la periferia colindante con los cantones de Montecristi y Jaramijó. El crecimiento urbano comienza a traspasar estos

límites cantonales a pesar de la correspondiente jurisdicción política-administrativa; así, Manta queda como lugar de consumo y utilización de servicios mientras que la periferia toma carácter residencial privado-público. La mayoría de los modelos de desarrollo implementados en los países latinoamericanos se caracterizan por establecer niveles de concentración de renta y poder que generan pobreza y exclusión, favorecen la destrucción del ambiente y aceleran los procesos de migración. (Llop & Vivanco, 2017)

(López, 1981) considera que la expansión horizontal de las ciudades es una de las cuestiones más complejas a estudiar frente a los procesos de planificación de desarrollo urbano. De este juicio, se identifican causas comunes ante sus *posibles consecuencias futuras*: el carácter demográfico respecto al incremento de población urbana en zonas metropolitanas, el crecimiento en extensión de carácter socioeconómico que tiene como alternativa la densificación urbana y a la vez eleva costos difíciles de eludir y la valorización del suelo rural ante el suelo urbano.

La formación de centralidades urbanas deriva de una hiperconcentración de actividades terciarias en función a servicios de salud, educación, recreación, cultura, movilidad, servicios de empresas y gestión tanto pública como privada y servicios básicos en general. (Escolano & Ortiz, 2005) mencionan que para conformar un nuevo modelo que sea capaz de intervenir en nuevos centros de comercio y servicio desde el núcleo central, es necesario reorganizar espacialmente estas actividades, considerando: la dispersión de la población, la concentración y modernización del comercio y los servicios ante la renuente difusión y las políticas urbanas en referencia a los usos de suelo.

La creación de subcentros urbanos genera una importante dinámica económica que enraíza una desconcentración del empleo al transformarse en un punto focal de trabajo, comercio y recreación, entonces se produce un nuevo patrón de concentración respecto al núcleo central primario. (Becerril-Padua, 2000)

La Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS,2016) enfatiza el ejercicio pleno de la ciudadanía que asegure la dignidad y el bienestar colectivo de los habitantes de la ciudad en condiciones

de igualdad y justicia. Bajo la misma directriz, en el contexto de la Agenda Urbana para Ciudades Intermedias de Ecuador, el concepto del Derecho a la Ciudad alude a la constitución de nodos claves para los procesos de urbanización que apuntan al desarrollo de urbes entre *flujos globalizados y territorios concretos*. El contexto territorial se asocia a las jerarquías y redes, tanto urbanas como rurales, en función de un amplio contexto espacial, entre *“espacios de flujo, información, bienes y personas”*. (Castell, 2000)

(Mahendra & Seto, 2019) enfatizan tres estrategias para lograr abordar las áreas urbanas que ante el crecimiento múltiple precisan de *“priorizar la equidad espacial sobre la especulación de suelo, aumentar gradualmente la oferta de tierra atendida mediante asociaciones que financien los servicios básicos, e integrar los asentamientos informales a una densidad asequible”*.

Como alternativas para generar una nueva subcentralidad en pro de la mancomunidad, se establecieron tres lugares potenciales para la posible creación de nodos. La primera alternativa considera el sector de Urbirríos como un área extensa de buenas condiciones, y en relación a los equipamientos de gran envergadura ubicados en el sitio: Registro Civil, Centro de investigación y ciencias forenses, y Centro geriátrico, se plantea como un ideal de futura expansión al tomar en cuenta que se encuentra cercano a la conurbación con el cantón de Montecristi y los asentamientos periféricos que cuentan con la desafortunada falta de servicios e infraestructura básica en relación a la disposición de tiempo y distancia del centro urbano. La segunda alternativa estima el sector de Las Orquídeas que limita entre Manta y Montecristi, pero posee niveles de dificultad ante la generación de una posible red policéntrica que logre abarcar la accesibilidad necesaria para los pobladores de Manta-Montecristi-Jaramijó. Por último, como alternativa que brinda mayor capacidad de dinamismo y movilización entre los tres cantones, se toma en cuenta el sector de la parroquia Los Esteros que comprende el Terminal Terrestre y el Aeropuerto Internacional Eloy Alfaro y en él convergen una movilidad común entre los tres cantones.

Esta última opción tiene como objetivo generar nuevos polos de desarrollo e integrar los puntos más lejanos de los servicios y equipamientos de la conurbación entre los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó. Además, se tiene presente que entre sus funciones principales están: descongestionar el casco central a través de la creación de esta nueva subcentralidad sin la necesidad de largos desplazamientos para el desenvolvimiento de las mismas actividades, proporcionar al usuario nuevos y mayores espacios de dispersión que fomenten la cohesión social y espacial de las zonas periféricas de la ciudad, dinamizar las zonas circundantes ante una movilización favorable que tome en cuenta la delimitación del crecimiento urbano ordenado y no esporádico, y compactar la ciudad a largo plazo.

5. CONCLUSIONES

Es un factor común que dentro de las ciudades que poseen una centralidad urbana el fenómeno de dispersión y densificación en la periferia sea causante de segregación social y espacial como resultado de una inequidad en la distribución de servicios. Es más evidente cuando el tráfico vehicular aumenta en las zonas aledañas al caso central de la ciudad; además, de representar gastos y tiempo en los recorridos de un punto establecido hacia este núcleo central.

Resulta indispensable considerar a la ciudad como una entidad cuya participación ciudadana represente un trabajo continuo entre aliados gubernamentales. Al considerar una proyección de Manta como ciudad intermedia se debe tratar de fomentar las relaciones entre las ciudades de Montecristi y Jaramijó cuya intención sea generar condiciones más uniformes, sin problemas de exclusión y diversificación urbana.

Un modelo policéntrico es una llamativa alternativa de solución para los problemas de segregación urbana, además de proponer a la conurbación como sitio de oportunidades y reconocimiento a nivel local y nacional.

REFERENCIAS

- Becerril-Padua, M. (2000). Policentrismo en las ciudades latinoamericanas. El caso de Santiago de Chile. *Theomai Journal*, Redalyc., Pág, 2. Obtenido de: <https://www.redalyc.org/pdf/124/12400108.pdf>
- Camino, M., Sáinz, J., & Orozco, J. (2014). Desarrollo urbanístico de la ciudad de Manta. Desarrollo planificado, espontáneo y conducta de mercado.
- Castell, M. (2000). Planificación para el desarrollo sostenible de las ciudades intermedias. Obtenido de: https://issuu.com/uclgcglu/docs/es_frame_document_i_cities_uclg_ilo/9
- De Poortere, K. (2017). Manual para el diseño y construcción del espacio público de Bucaramanga. Bucaramanga. Obtenido de: http://versionantigua.bucaramanga.gov.co/documents/dependencias/Manual_Espacio_Publico.pdf
- Escolano, S., & Ortiz, J. (2005). La formación de un modelo policéntrico de la actividad comercial en el Gran Santiago (Chile). *Revista de geografía Norte Grande*, Redalyc, Pág, 4. Obtenido de: <https://www.redalyc.org/pdf/300/30003404.pdf>
- Giler, M. (2016). Incidencia del sistema vial en la transformación morfológica de la ciudad de Manta, Ecuador desde 1950 y su perspectiva futura.
- Llop, J. M., & Vivanco, L. (2017). El derecho a la ciudad en el contexto de la Agenda Urbana para ciudades intermedias en el Ecuador. Cuenca. Obtenido de: https://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/29885/1/CIUDADES%20INTERMEDIAS_WEB.pdf
- LOOTUGS. (2016). Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial Uso y Gestión de Suelo.
- López, M. (1981). Expansión de las ciudades. *Revista EURE* N°22.
- Mahendra, A., & Seto, K. (Enero de 2019). World Resources Report. Obtenido de <https://wrirosscities.org/sites/default/files/upward-outward-growth-executive-summary-spanish.pdf>