

JAKELINE JARAMILLO BARCIA\* y JOSÉ LUIS GARCÍA CUESTA\*\*

\* Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí (Ecuador). \*\* Departamento de Geografía. Universidad de Valladolid

## *Crecimiento y estructura de Manta (Ecuador): lógicas y contradicciones del proceso de desarrollo urbano en las últimas décadas (1965-2014)*

### RESUMEN

El crecimiento expansivo y desordenado de la ciudad contemporánea latinoamericana es un rasgo propio de las ciudades intermedias, sobre todo cuando han experimentado un fuerte dinamismo económico atrayendo importante población. En este trabajo profundizamos en los aspectos del crecimiento de la ciudad puerto de Manta, en cuanto a su expresión territorial y a las transformaciones producidas en el espacio urbano en las últimas décadas, llenando un vacío existente en la literatura sobre esta ciudad. Abordamos la relación entre el aumento de la superficie ocupada y el crecimiento de la población en periodos claves del desarrollo de la ciudad, a través de datos y evidencias históricas con las que se describen los cambios en el modelo urbano. La dinámica económica vinculada a las actividades portuarias, fabriles y pesca de exportación supuso la mayor expansión de la superficie urbana consolidando un patrón de baja densidad apoyado en los nuevos ejes viarios. El resultado es una ocupación dispersa, desordenada, claramente segregada y donde las escasas políticas urbanas han alentado la inversión inmobiliaria en las zonas mejor dotadas de equipamientos, servicios y conectividad.

### RÉSUMÉ

*Croissance et structure de Manta (Equateur) : logiques et contradictions du processus de développement urbain au cours des dernières décennies (1965-2014).*- La croissance expansive et désordonnée de la ville latino-américaine contemporaine est une caractéristique des villes intermédiaires, surtout lorsqu'elles ont connu un fort dynamisme économique attirant une population importante. Dans ce travail, nous approfondissons les aspects de la croissance de la ville portuaire de Manta, quant à son expression territoriale et aux transformations produites dans l'espace urbain au cours des dernières décennies, comblant ainsi un vide existant dans la littérature sur cette ville. Nous traitons de la relation entre l'augmentation de la surface occupée et la croissance de la population dans les périodes clés du développement de la ville, à travers des données et des preuves historiques avec lesquelles les changements du modèle urbain sont décrits. La dynamique économique liée aux activités portuaires, à l'industrie manufacturière et à la pêche

d'exportation, a entraîné la plus grande expansion de la zone urbaine, consolidant un schéma de faible densité soutenu par les nouveaux axes routiers. Il en résulte une occupation dispersée, désordonnée et clairement ségréguée où les rares politiques urbaines ont encouragé l'investissement immobilier dans des zones mieux équipées en équipements, services et connectivité.

### ABSTRACT

*Growth and structure of Manta (Ecuador): logics and contradictions of the urban development process in the last decades (1965-2014).*- The expansive and disorderly growth of the contemporary Latin American city is a characteristic typical of intermediate cities, especially when they have experienced strong economic dynamism attracting important population growth. In this work we delve into various aspects of the growth of the port city of Manta, in terms of its territorial expression and the transformations produced in the urban space in the last decades, filling an existing gap in the literature on this city. We tackle the relationship between the increase in the surface area occupied and the growth of the population in key periods of the development of the city, through data and historical evidence with which the changes in the urban model are described. The economic dynamics linked to port activities, manufacturing and export fisheries accounted for the largest expansion of the urban surface, consolidating a pattern of low density supported through various new roads. The result is a dispersed, disordered and clearly segregated model of occupation where the limited urban policies have encouraged investment in real estate in the areas better provided with equipment, services and connectivity.

### PALABRAS CLAVE/MOTS CLÉ/KEYWORDS

Ciudades intermedias, desarrollo económico, expansión urbana, Manta (Ecuador), población urbana.  
Villes intermédiaires, développement économique, expansion urbaine, Manta (Équateur), population urbaine.  
Intermediate cities, economic development, urban development, Manta (Ecuador), urban population.

## I. EL CRECIMIENTO URBANO COMO COROLARIO DEL DESARROLLO TERRITORIAL EN AMÉRICA LATINA: UN ATRIBUTO COMÚN EN LA ACELERADA TRANSFORMACIÓN TERRITORIAL

*E*n los inicios del presente siglo, la urbanización en el mundo sigue caracterizándose por el aumento de población urbana, ratificada por la existencia de más de la mitad de la población del planeta habitando en ciudades en desmedro de la población rural. En América Latina y el Caribe la urbanización acelerada y el alto porcentaje de población urbana es una particularidad propia de la región, dicho proceso de urbanización ha traído consecuencias socioeconómicas, político culturales y ambientales, por lo que es considerada como el principal proceso de redistribución espacial de la región en los últimos cien años. A diferencia de lo que aconteció en la primera mitad del siglo XX, en la segunda mitad el aumento de población urbana consolidó a la región como la más urbanizada del mundo en desarrollo, pasando de 69 a 391 millones de habitantes entre los años 1950 y 2000, incrementando su porcentaje respecto de la población total de la región de 41 % a 75 % (RODRÍGUEZ, 2002: 25). Esta tendencia, según proyecciones de la ONU ascenderá al 82,2 % en el año 2025, aunque con un ritmo de incremento menos intenso (LATTES, 2000: 50).

A la par de estos procesos de urbanización imperantes, se observa la existencia de procesos socio-espaciales dispersos y fragmentados, en un permanente contexto de globalización, de acumulación territorial de capital y de nuevas y sofisticadas tecnologías vinculadas a la sociedad de la información (CARRIÓN, 2010: 7). El proceso de urbanización actual estaría estrechamente vinculado a la globalización debido a la creciente liberalización económica de los mercados nacionales, su creciente inserción en las redes globales; y las reestructuraciones espaciales que se han originado en las ciudades, visibilizándose procesos de concentración y centralización principalmente en territorios metropolitanos y grandes ciudades, que han sido propicias para el crecimiento económico y recirculación de capitales (MATURANA y otros, 2019).

En los procesos de urbanización actual no solo las urbes de gran tamaño han jugado un papel importante, ya que la reestructuración de los territorios también ha impactado en las ciudades intermedias principalmente aquellas que han acogido importante población, las mismas que en función de sus contextos específicos se han visto enfrentadas a nuevos retos y han ganado importancia en su área de influencia local y regional (MATURANA

y otros, 2019). Por tanto, la urbanización actual debe ser entendida considerando el papel que han llegado a jugar las ciudades de tamaño intermedio y las relaciones que estas propician entre las grandes urbes y dentro del sistema de ciudades, ya que han venido caracterizándose por ser nodos intermediadores «en especial, entre los flujos globalizados y los territorios concretos» (LLOP y VIVANCO, 2017: 48). Aparte de este rol esencial en la organización de los sistemas urbanos, un segundo papel de las ciudades intermedias lo realiza a través del suministro de bienes y servicios especializados a otros asentamientos de sus respectivas áreas de influencia inmediata, ejerciendo las funciones centrales de carácter económico, social y político (MATURANA, SPOSITO, BALLEST y HENRÍQUES, 2017).

El estudio de los procesos de urbanización ha venido otorgando mucha importancia a la participación de las grandes ciudades y metrópolis; no obstante, el mérito de las localidades de tamaño medio y pequeño se hace evidente al constatar que en ellas se concentran los dos tercios de la población urbana que habita en el mundo. Para la ONU un criterio básico para definir las ciudades medias sería el tamaño de la población que mora en ellas. Según sus datos, para 2015 en América Latina y el Caribe, casi un 80 % de su población se asienta en áreas urbanas y de este porcentaje la mitad lo hace en ciudades de menos de 500.000 habitantes, evidenciándose asimismo que la generación de riqueza de la región se atribuye principalmente a los centros urbanos secundarios (LLOP y VIVANCO, 2017: 51). En esta misma caracterización según la cantidad de población, el Banco Mundial ha establecido como ciudades intermedias a aquellas que tienen como límite máximo un millón de habitantes, por lo que en América Latina se consideran a aquellos centros urbanos de más de 50.000 habitantes y menos de un millón de habitantes. No obstante, la definición de ciudades medias podría ser considerada imprecisa, no solo por la complejidad conceptual sino porque la noción de ciudad intermedia implica un sistema urbano de referencia. En este sentido, ciudades con más de quinientos mil habitantes pueden ser intermedias en el marco de los sistemas urbanos de países más grandes como Brasil y México (RODRÍGUEZ, 2002: 38).

La importancia económica de las ciudades ha sido resaltada por diversos autores a la vista de las ventajas que ofrece la concentración para el desarrollo de las actividades económicas, y de cómo las ciudades con dinamismo económico se han convertido en receptoras de nueva población en busca de sus atractivos, al tiempo que esa importancia económica se complementa con el orden o

principio de jerarquía interurbana y de competitividad que posee la aglomeración y que juegan un papel clave para su crecimiento (CAPEL, 1975; BORRERO, 2005; CAMAGNI, 2005).

Es evidente que el crecimiento demográfico y económico de las ciudades medias en América Latina, los cambios en sus áreas de influencia y la expansión de las actividades terciarias, desde las últimas décadas del siglo pasado, han influido en los procesos de urbanización, que se manifiestan en la reorganización del espacio urbano, en la ocupación de las áreas de expansión y en el carácter de las formas urbanas<sup>1</sup> (PRIETO, 2011; MATURANA y otros, 2019; MORALES y MATURANA, 2019; AZÓCAR, 2003; VILLANUEVA, 2015; SOJET y RODRÍGUEZ, 2015). La llegada de nueva población trae consigo el surgimiento de demandas principalmente de nuevos espacios donde residir y desarrollar diversas actividades provocando un crecimiento acelerado de la mancha urbana, que hace que las ciudades medias se vean enfrentadas a desafíos relacionados con la planificación que se agudizan debido a la ausencia o escasa reglamentación de políticas urbanísticas y de sostenibilidad en vista de su inserción en el modelo económico de mercado actual (MATURANA y otros, 2019; VILLANUEVA, 2015). Cuando se estudian los procesos de expansión urbana, lo primero que se visibiliza es su forma y su mancha urbana, que resultan del crecimiento demográfico, del aumento de viviendas y del espacio construido para las actividades y usos urbanos que se van incorporando a las manchas urbanas existentes, por lo que la forma urbana y el crecimiento geográfico son las expresiones más evidentes detrás de los procesos urbanos de una ciudad (VILLANUEVA, 2015: 474).

Los cambios realizados en las ciudades de tamaño medio, en el contexto de una economía neoliberal, han modificado las relaciones entre sus elementos sociales y físicos, y a partir de esto se comienza a modificar también su estructura urbana interna y a establecer nuevos patrones espaciales de funcionamiento (ÁLVAREZ, 2017). Los modelos urbanos como abstracciones de la realidad y de explicación de la estructura interna de las ciudades que tienen sus orígenes en la Escuela de Chicago de los años veinte recibieron aportes para el caso latinoamericano de la geografía alemana en la década de los setenta, modelos que ha sido estudiados y adaptados a la realidad latinoamericana actual por algunos autores como Janoschka (2002) y Borsdorf (2003). Según las

diferentes fases de la urbanización en Latinoamérica<sup>2</sup>, la ciudad ha cambiado desde un cuerpo muy compacto a un perímetro sectorial, desde un organismo polarizado a una ciudad fragmentada, donde la influencia de la globalización y del contexto económico neoliberal que permitió mayores libertades se observan claramente en los modelos y dinámicas de estructuración urbana de las ciudades de la región (BORSODORF, 2003). Estas transformaciones urbanas en la actualidad se visibilizan a través de la aparición de nuevas centralidades y de una fragmentación del espacio urbano producto de la expansión del mercado, de la privatización de los servicios, de la disminución de la planificación urbana —antes realizada por el Estado—, que han promovido la agudización de la división social del espacio urbano y la creación de barreras físicas para la reclusión de barrios pudientes junto con la inexistencia de opciones adecuadas para las clases menos favorecidas (JANOSCHKA, 2002).

En el caso de Ecuador y su proceso de urbanización, las ciudades de tamaño medio fueron cobrando importancia ya desde principios de la segunda mitad del siglo XX, cuando el auge cuantitativo de «lo urbano» se produce a través de la colonización de la Costa ecuatoriana asociado a la producción del banano, creándose principalmente centros urbanos de tamaño medio, así como el surgimiento de una clase media urbana y el inicio de las actuaciones del Estado como nuevo agente planificador (ALLOU, 1987). Desde esta época hasta inicios del siglo XXI, algunas ciudades de la costa —como es el caso de Santo Domingo, Machala, Durán, Manta y Portoviejo— han mantenido su jerarquía como resultado de un mayor dinamismo económico y se sitúan después de las tres primeras ciudades del país: Quito, Guayaquil y Cuenca. Según el último censo disponible, en el año 2010 en Ecuador existían 21 ciudades con una población que oscila entre 50.000 y 1.000.000 de habitantes (LLOP y VIVANCO, 2017: 55).

La expresión territorial de este proceso urbanizador en Ecuador en el presente siglo se ha caracterizado por generar un crecimiento desordenado, carente de planificación, con profundas desigualdades territoriales y con una vertiginosa expansión de la superficie ocupada para usos urbanos, que mantiene demandas insatisfechas de servicios básicos (MIDUVI, 2015: 5 y 58). Este incremento horizontal de las áreas urbanas se caracteriza por la

<sup>1</sup> Valdivia (Maturana y otros, 2019) y San Fernando en Chile (Morales y Maturana 2019); Bahía Blanca en Argentina (Prieto, 2011); Xalapa en México (Villanueva, 2015); Santa Fe en Uruguay (Sojet y Rodríguez, 2015).

<sup>2</sup> Estas fases son: la época colonial (1820), la primera fase de urbanización influida fuertemente por la inmigración europea (1920), la segunda fase de urbanización marcada por el éxodo rural y la migración interna (1970) y la ciudad contemporánea (2000) (Borsdorf, 2003).

CUADRO I. Evolución de la superficie ocupada en Manta entre 1965 y 2014

Año/Periodo	Superficie/Ha	Incremento de Superficie entre periodos (%)	Incremento superficie/ Número de veces de 1965
1965	288,19	–	–
1978	523,33	182 %	1,82
1990	1474,97	282 %	5,12
2014	5185,56	352 %	17,99

Fuente: elaboración propia a partir del Plano Junta de Agua de Manta, 1965; mapas de crecimiento urbano GAD Manta (1978 y 1990); Google Earth (2014). Capa Base Geo Manzanas INEC (2014), SIGTIERRAS, IEE, IGM.

intensificación de los usos periurbanos, que ha contribuido a la dispersión de la urbanización, donde la diferenciación tradicional entre el campo y la ciudad resulta imposible (MEJÍA, 2020).

Entre las principales ciudades de tamaño medio en Ecuador se encuentra Manta, localizada en la costa del Pacífico, que ha experimentado un enorme crecimiento tanto de su población como de su expansión territorial, a partir de la segunda mitad del siglo pasado, debido a la migración recibida por el descenso de la actividad agrícola en la región y por la operación del puerto de aguas profundas a finales de la década de los años sesenta. A lo anterior se sumó el desarrollo de las manufacturas, el aumento de la pesca de exportación, el avance del turismo, los servicios y la actividad inmobiliaria a inicios de este siglo. Sin embargo, el crecimiento de esta ciudad ha sido escasamente estudiado salvo honrosas excepciones (SÁINZ y otros, 2014; OROZCO y otros, 2012), ya que se ha puesto mayor atención en el análisis de las ciudades grandes<sup>3</sup>, y de aquellas que desempeñan un papel jerárquico mayor, mientras que existe un menor conocimiento de los procesos de desarrollo de las ciudades medianas y pequeñas, sobre todo en un contexto donde la inexistencia de políticas urbanas y de planificación ha afectado a estas últimas con mayor grado (CARRIÓN, 2010).

En este marco, profundizar sobre los aspectos que han caracterizado el crecimiento urbano de Manta y sobre cuáles han sido las transformaciones producidas en el espacio urbano y las condiciones de ocupación del territorio desde que la ciudad presenta un mayor dinamismo económico corresponde a las interrogantes a responder y objetivo principal de este trabajo. Estudiar la evolución de la mancha urbana entre mediados de los años sesenta y las primeras décadas del presente siglo y su correlación con la situación demográfica, así como el análisis de la localización de las actividades, de la forma y su estructu-

ra urbana permitirán entender cómo se ha ido configurando la ciudad actual, mostrando desde dónde, hacia dónde y con qué intensidad se ha ido ocupando y expandiendo el espacio ocupado.

Los métodos y herramientas utilizadas en este estudio han estado limitados por una manifiesta carencia de información, de estudios previos, bibliografía, información de base y cartografía digital sobre la temática abordada en esta ciudad. Se utilizaron varios mecanismos y fuentes para obtener datos oportunos que permitieran dar cuenta de los cambios en el periodo de tiempo y décadas estudiadas. Para analizar la evolución de la mancha urbana se utilizó la poca cartografía disponible y mapas digitales del GAD<sup>4</sup> local, que se combinaron con cartografía histórica e imágenes de satélite. La Capa base digital de la segunda década del presente siglo que se logró conseguir fue la Capa Base Geo Manzanas del INEC (2014), que ha determinado el límite final del periodo de análisis de la presente investigación. Para el análisis demográfico y de las densidades de población se han utilizado los censos de población oficiales de los años 1962, 1974, 1982, 1990 y 2010, al ser los más próximos a los periodos analizados y acordes a la cartografía disponible y debido a que el último censo oficial realizado en el país corresponde al año 2010. El análisis temporal de las actividades urbanas y contextos socioeconómicos específicos se ha realizado a partir de bibliografía histórica, fuentes digitales, datos de prensa e informantes locales<sup>5</sup>, que fue posible encontrar y que se complementó con el conocimiento previo de los autores sobre la ciudad. Se debe recalcar que se ha recurrido al uso de ese tipo de fuentes de información debido a la carencia y casi ausencia de datos producidos para esta ciudad, como ya hemos señalado.

<sup>4</sup> GAD o Gobierno Autónomo Descentralizado, que para el caso de Manta corresponde a la jurisdicción del cantón.

<sup>5</sup> Trabajo de campo realizado a través de entrevistas al licenciado Joséfías Sánchez Ramos, comunicador social e historiador mantense y al arquitecto Teodoro Andrade Vélez, urbanista mantense y director de planificación del GAD Manta entre los años 2009 y 2013.

<sup>3</sup> Quito, la capital de Ecuador, es una de las ciudades más estudiadas. Sobre la evolución del proceso urbano y la forma véase Carrión (2012).

## II. LA CIUDAD DE MANTA COMO MODELO DE CRECIMIENTO URBANO Y DEMOGRÁFICO: EL PARADIGMA DE LA URBANIZACIÓN ACELERADA EN ECUADOR

La notoriedad de la ciudad de Manta en el proceso de urbanización de Ecuador ya se hacía evidente desde mediados del siglo pasado, cuando las ciudades intermedias de la costa empiezan a despuntar tras la crisis de la exportación del cacao y el auge de la explotación bananera en el país. Su posicionamiento como ciudad de tamaño medio se ha mantenido desde entonces, ocupando entre el sexto y séptimo lugar dentro de las ciudades de Ecuador, y asumiendo una importancia como polo de atracción de población debido a su rol y especialización económica con influencia regional, nacional e internacional. Todo ello apoyado inicialmente en las actividades del comercio, en la nascente industria y la exportación de tagua, sombreros de paja toquilla y café, llegando a ser considerado el primer puerto exportador de este último producto de sobremesa en la década de los años sesenta. Más tarde, con el funcionamiento de puerto de aguas profundas<sup>6</sup> se produce un cambio de escala en la ciudad en términos económicos y demográficos, que ha sido apuntalado por el desarrollo de la pesca de exportación y de la manufactura de elaborados de productos del mar, así como de otras actividades y servicios entre los que destaca el turismo, y ya en el presente siglo, la construcción y la promoción inmobiliaria.

Una primera aproximación al estudio del periodo analizado —que se corresponde con casi 50 años— nos muestra que la ciudad de Manta ha aumentado su superficie ocupada en cerca de 18 veces entre 1965 y 2014, según se observa en el Cuadro I. En el primer periodo, comprendido entre 1965 y 1978, la expansión territorial fue moderada llegando casi a duplicar su superficie desde 288 a 523 hectáreas, mientras que, a partir del siguiente periodo, comprendido entre los años 1978 y 1990, su ocupación urbana aumentó en 5 veces pasando de 523 a 1.474 hectáreas. El crecimiento más vertiginoso de la ciudad se visibiliza en el último periodo analizado, es decir, a partir del año 1990, llegando a ocupar 5.185 hectáreas de suelo en el año 2014, situación que consolida una

CUADRO II. *Densidades de Población entre 1965 y 2014*

Año	Superficie (Ha)	Población (Hab.)	Densidad Hab./Ha
1965	288,19	40.288	139,80
1978	523,33	70.015	133,79
1990	1474,97	132.816	90,05
2014	5185,56	226.477	43,67

Fuente: elaboración propia a partir de cartografía disponible para los periodos analizados y censos de población oficiales más cercanos a los periodos analizados (1962, 1974, 1990, 2010).

tendencia donde las densidades de población descienden de manera considerable a lo largo de los periodos analizados, hasta llegar a presentar alrededor de 44 habitantes por hectárea en este último momento (Cuadro II). Esta situación se encuentra por debajo de la media nacional, que para el año 2010 era de aproximadamente 60 habitantes por hectárea en Ecuador (INEC, 2010), y al mismo tiempo coincide con los datos que a nivel mundial registran las metrópolis y las ciudades grandes y medianas, que se están expandiendo en procesos intensos hacia las periferias siguiendo patrones de poblamiento disperso de baja densidad (MIDUVI, 2015: 59).

## III. UN DESARROLLO URBANO DESIGUAL: PRINCIPALES HITOS EN EL PROCESO DE CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO Y ESPACIAL DE LA CIUDAD DE MANTA

El estudio de la forma de crecimiento de Manta y del proceso de transformación de su mancha urbana se ha realizado tras la revisión de cuatro momentos que definen las etapas principales de su evolución, cada uno de ellos con características y motivaciones específicas, que han servido de detonantes para su desarrollo y para la configuración espacial de la ciudad. El primer momento analizado (hasta 1965) constituye el punto de partida para la comparación con las tres etapas posteriores del estudio, ya que se corresponde con el periodo previo a la gran transformación de la ciudad y con el momento en el que se fragua la idea del puerto exportador y de aguas profundas que tendrán una importancia capital. El segundo momento (1965-1978) constituye la época donde se inicia la llegada de nueva población debido a la atracción que generó la operación del puerto. Un tercer momento (1978-1990) se corresponde con la máxima llegada de población a través de un fuerte proceso de migración regional e interregional, y el inicio de la expansión urba-

<sup>6</sup> A medida que la ciudad crecía y las primeras industrias se asentaban, surgió la necesidad de dotar de infraestructura para interactuar en un entorno competitivo mundial, de manera que las organizaciones sociales de la localidad impulsaron la construcción del puerto de aguas profundas, que constituyó uno de los sueños manteses y que se cristaliza con su construcción y funcionamiento a finales de la década de los sesenta, representando un logro de la lucha local contra el centralismo de la época.

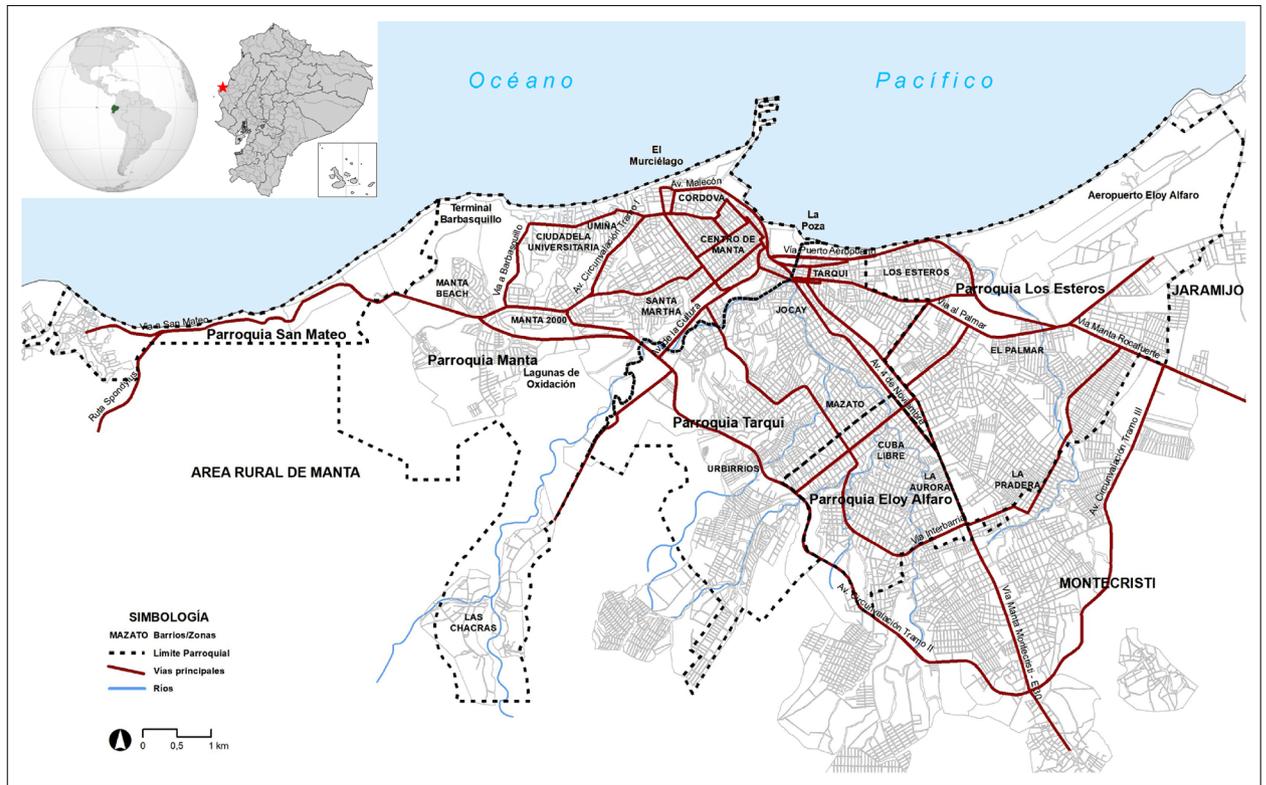


FIG. 1. Parroquias, zonas y vías principales de Manta. Elaboración propia a partir de Google Earth, 2014; Capa Base Geo Manzanas, INEC (2014); SIGTIERRAS, IEE, IGM.

na en baja densidad. El último momento, entre el fin de siglo y los inicios del presente (1990-2014), representa el despegue de las inversiones y la consolidación de las actividades relacionadas con el clúster de la pesca y de las manufacturas, junto con los servicios, el turismo y la actividad inmobiliaria, al tiempo que supone el periodo de máxima extensión superficial.

Para llevar a cabo una revisión de la situación de la ciudad en cada una de las etapas mencionadas, se ha prestado atención y revisado diferentes elementos propios del análisis urbano, tales como la forma de la mancha y de su trama, la topografía y los ámbitos ocupados por la ciudad, la evolución del tamaño de la superficie ocupada y sus densidades edificatoria y poblacional, la especialización funcional y los usos de suelo, la localización y distribución de los equipamientos más importantes, la estructura del viario estructurante y articulador, y la conectividad entre las diferentes áreas de la ciudad y de esta con sus territorios próximos y el resto del país.

A partir del mapa que se representa en la figura 1 pretendemos facilitar un primer acercamiento a la realidad actual de la ciudad, que sirva para identificar y reconocer

los principales elementos de la estructura urbana representada en las diversas parroquias, zonas y barrios, en las vías estructurantes, en los equipamientos e infraestructuras más importantes, así como los ríos y los límites administrativos cantonales.

#### 1. LOS FUNDAMENTOS DEL PROCESO: UNA PEQUEÑA CIUDAD A LA ESPERA DEL INICIO DE SU CICLO TRANSFORMADOR

Los dos núcleos originales de la ciudad, Manta en la zona alta y Tarqui en la zona baja, se habían desarrollado hasta la mitad del siglo XX siguiendo el contorno de la bahía y en base a su trama ortogonal fundacional. Debemos indicar que Manta ya consideraba a Tarqui como su segunda parroquia urbana desde 1929, siete años después de ser elevada a categoría de cantón en el año 1922. A finales de la década de los años cincuenta e inicios de los sesenta, la expectativa de construcción del puerto de aguas profundas que motiva la llegada de nueva población propicia la ocupación y consolidación del poblado

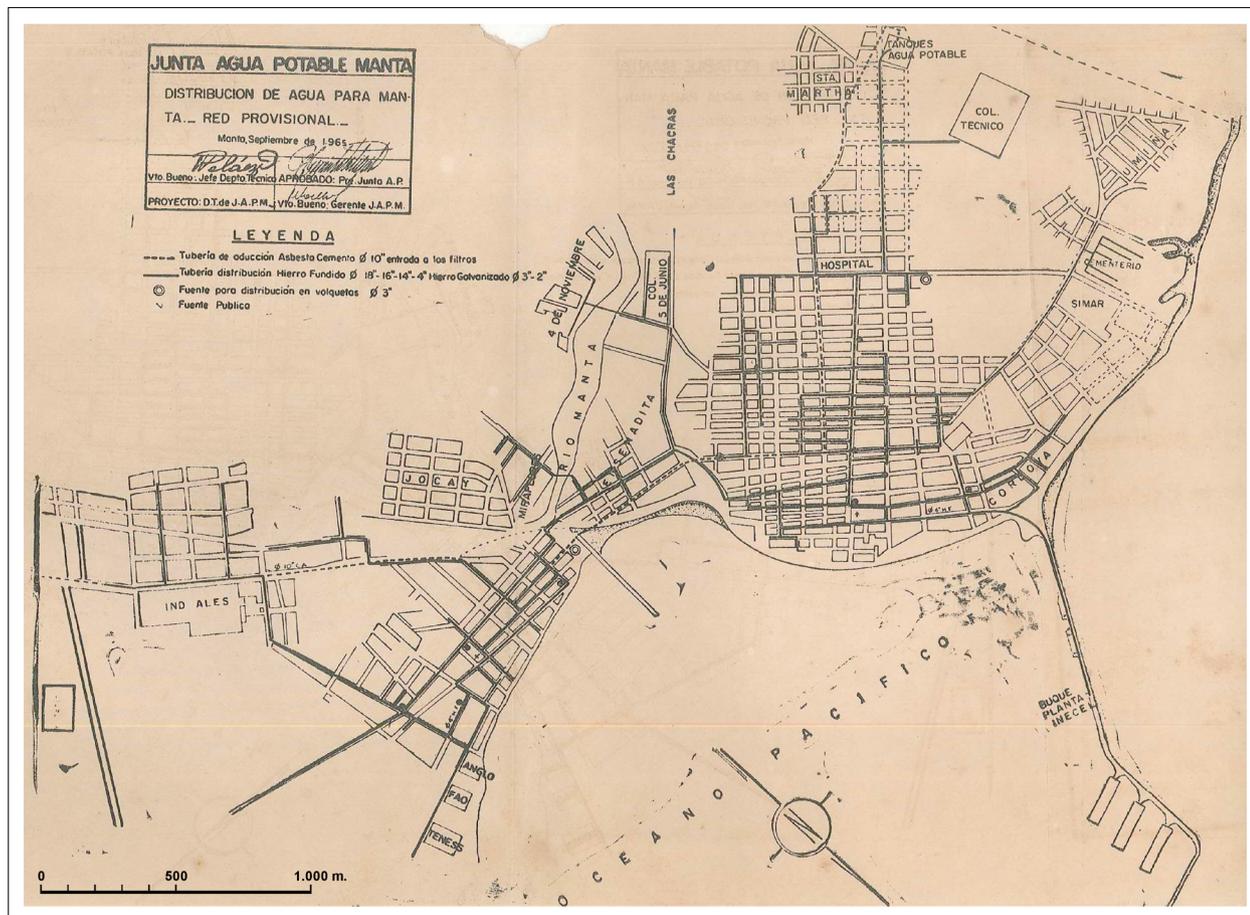


FIG. 2. Plano de la ciudad de Manta en 1965. Fuente: revista anual de la Junta de Agua Potable de Manta, 1965.

Manteño, que se asienta desde la antigua aldea de pescadores de Los Esteros en el este, hasta el sitio denominado Punta del Murciélago en la parroquia Manta en el noroeste, donde la playa termina en un acantilado.

La forma del asentamiento se muestra a partir de los dos núcleos iniciales naturalmente separados por la topografía y la presencia del río Manta que prácticamente divide las dos parroquias. Así, la ciudad, que tiene como límite natural el mar, empieza a extenderse de manera semiradial hacia el noroeste y sur en la parroquia Manta, y hacia el suroeste en Tarqui y Los Esteros. En la parte de Manta se presenta una franja irregular de alrededor de 300 metros hacia adentro desde la playa y una meseta con un ligero declive desde la zona más alta en la parte sur, planicie que se ocupó en lo que se conoce como Centro de Manta y donde se han ido consolidando actividades de tipo institucional, residencial y portuarias principalmente, emplazados sobre amanzanamientos rectangulares orientados hacia el mar.

La zona de Tarqui, localizada al nivel del mar, se asienta principalmente en unos 400 metros adentro de las inmediaciones de la playa, limitando hasta el poblado de Los Esteros en la costa y hasta las inmediaciones de la conocida industria Ales y el barrio Jocay en el sureste, que se implanta siguiendo el principal eje que conecta con el resto del país: la vía Manta-Quevedo. Tarqui venía consolidando una actividad comercial producto de la conexión con este importante eje vial y la presencia del ferrocarril que funcionó entre 1913 y 1946, propiciando el flujo de bienes y personas que dio lugar a que el centro de esta parroquia se constituyera como la zona comercial más importante de la ciudad (SÁNCHEZ, 2012). Por otro lado, en esta época, en Tarqui se ubicaba desde el año 1945 el importante colegio de los salesianos San José, y albergó una zona residencial de clase media-alta ubicada frente al mar, que hacía gala de una playa de inmejorables características y que constituyó un atractivo turístico de la región, motivando en esta época la implantación

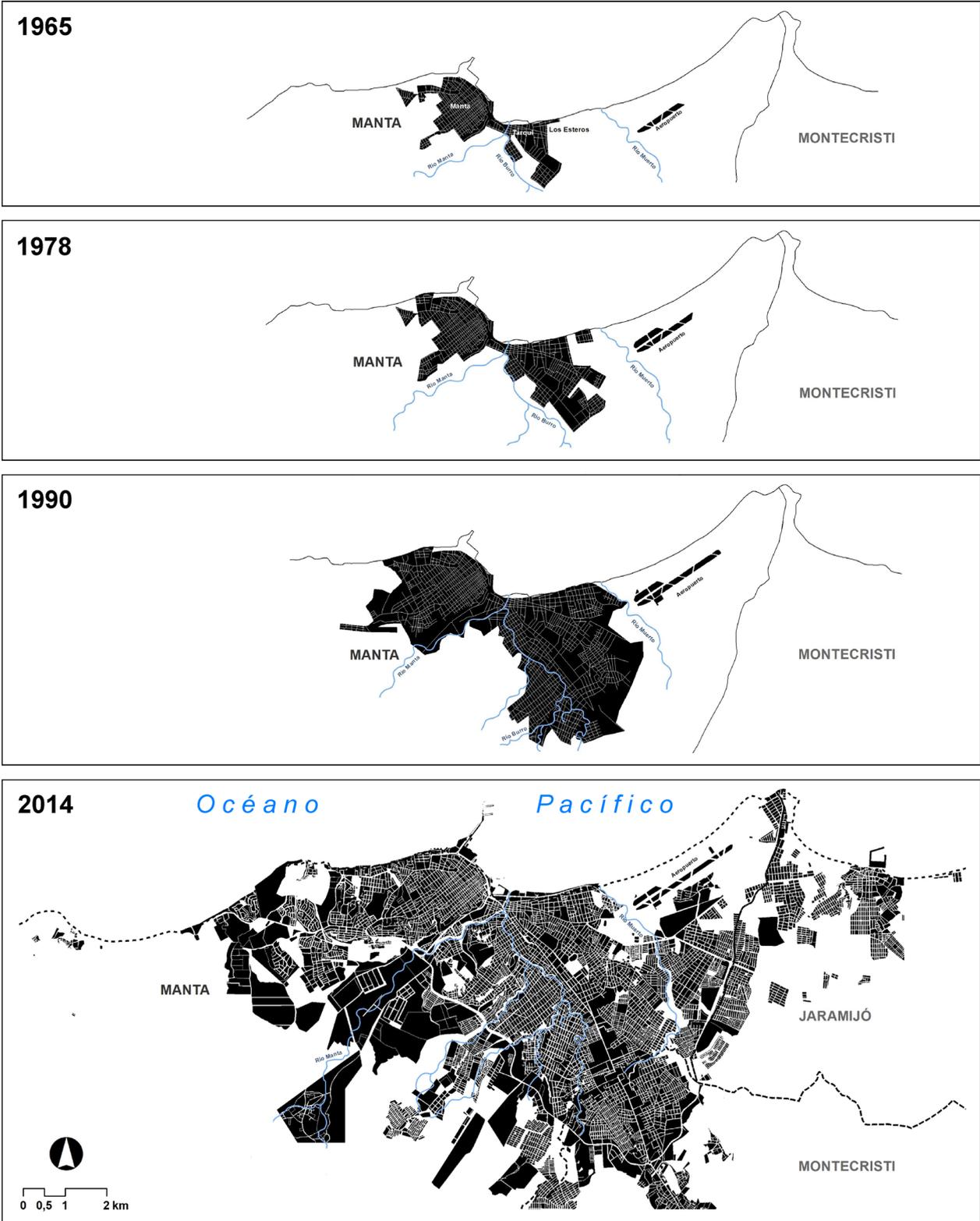


FIG. 3. Superficie ocupada por la ciudad en 1965, 1978, 1990 y 2014. Elaboración propia a partir del Plano Junta de Agua de Manta, 1965; Mapa de Crecimiento Urbano, Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Manta, 1978; Mapa de Crecimiento Urbano del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Manta, 1990; Google Earth 2014, Capa Base Geo Manzanas, INEC 2014, SIGTIERRAS, IEE, IGM.

de servicios hoteleros de buena calidad. En esa época, Tarqui también comienza a especializarse albergando actividades de procesamiento industrial y pesquero, en la zona periférica de la franja costera y hacia el sureste, aprovechando la existencia de la vía Manta-Quevedo (SÁNCHEZ, 2012).

Por su ubicación geográfica, Manta se presenta como una ciudad terminal en la zona costera central del país, que se conectaba desde el año 1953 por vía terrestre con la sierra y el resto del país a través de la carretera Manta-Quevedo, y desde el año 1939 a través de vía aérea por medio del Campo de Aviación o Aeródromo Eloy Alfaro. Por su parte, la conexión con las comunidades rurales del cantón se realizaba a través de caminos vecinales de difícil acceso en época invernal. Adicionalmente a la vía Manta-Quevedo, otro eje principal de conexión vial dentro de la zona urbana lo constituyó el Malecón Jaime Chávez Gutiérrez, que en esa época se encontraba en construcción como parte de las obras complementarias del puerto, y que se conectaría desde la Punta del Murciélago en el noroeste, cruzando el cauce del río con la carretera Manta-Quevedo en el sureste (CEVALLOS, 1947).

Con respecto a la extensión de la ciudad, Manta ocupaba algo más de 288 hectáreas en 1965 y, como muestra la Figura 3, se aprecia que existía una mayor ocupación de suelo en la parroquia Manta, presentando una densidad de población de alrededor de 140 habitantes por hectárea según datos del censo del año 1962. Sus construcciones poseían principalmente entre uno y dos pisos, con algunas edificaciones de tres pisos ubicadas en las calles principales del centro de la parroquia Manta. Equipamientos de importancia empiezan a ser ubicados en las zonas periféricas de la ciudad, como por ejemplo el Colegio 5 de Junio, en la vía que conduce al poblado rural de Las Chacras al sur de la desembocadura del río Manta, el Colegio Técnico Luis Arboleda Martínez, muy cercano a los antiguos tanques de agua potable aledaño al barrio Santa Martha en la parte sur de la meseta en la parroquia Manta, y el nuevo cementerio hacia el noroeste y muy cercano a la línea costera. Estos equipamientos en la zona de Manta, junto a la importante industria Ales emplazada en la periferia de Tarqui al pie de la carretera Manta-Quevedo, empiezan a orientar la expansión de la ciudad en estos años (ver Figura 2).

En resumen, en esta primera etapa, la ciudad se presenta como un asentamiento que empieza a mostrar su especialización funcional: la parroquia Manta, también denominada como El Centro, se distingue por concentrar los servicios y actividades administrativas, portuarias y residenciales, en tanto que Tarqui empieza a desarrollarse

y se configura en torno a actividades productivas diversas como la pesca artesanal, el comercio, los servicios y el turismo, y las crecientes actividades industriales, todo ello sin dejar al margen la actividad residencial.

## 2. EL PRINCIPIO DEL FIN DEL MODELO DE CRECIMIENTO TRADICIONAL. LA CIUDAD DE MANTA ENTRE 1965 Y 1978

En este segundo periodo la ciudad se ha extendido con mayor intensidad hacia la zona sureste de Tarqui, entre la línea de la costa y las inmediaciones del eje de la carretera Manta-Quevedo, empezando a ocupar la llanura que colinda con el vecino cantón de Montecristi. La zona de Manta se sigue expandiendo naturalmente hacia el sur desde su borde costero, hasta llegar a copar toda la planicie existente que comienza a consolidarse, pero presentando aún muchos solares vacíos en la zona central. En esta época se percibe un notable desarrollo inarmónico y desordenado que ocasionaba problemas a la administración municipal, por lo que las autoridades locales plantearon en el año 1977 la primera Ordenanza de Desarrollo Urbano, Ornato y Fábrica para la ciudad, según Registro Oficial núm. 399 de 12 de agosto (CONSEJO CANTONAL DE MANTA, 1977).

El centro de Manta mantiene su trama ortogonal, que es propiciada por la relativa regularidad de la topografía en la planicie sur en la que se emplaza (Figura 4). Hacia el oeste, el límite más exterior que se aprecia en la mancha urbana de esta época corresponde a las inmediaciones de la calle Flavio Reyes, que conecta con el centro de la ciudad en el conocido barrio Umiña, y en los alrededores del predio donde funcionaba la Escuela de Pesca (ESTEPE). Hacia el sur, la parroquia Manta se extiende hasta la calle 10 de Agosto —hoy Avenida 24—, que constituye el límite de la zona de promoción inmediata según la Ordenanza de Ornato y Fábrica, pero también llegando a abarcar al ya existente barrio Santa Martha, que siempre había sido el más lejano hacia el sur y donde se encontraban los tanques de agua potable para abastecimiento doméstico de esta parte de la ciudad. La parroquia Manta sigue fortaleciendo sus funciones administrativas, portuarias y residenciales, pero empieza a concentrar nuevos servicios y recibir turistas debido a la accesibilidad al mar y a la playa que le permitió la obra del Malecón, que en este momento ya se encontraba funcionando hasta la conocida punta de El Murciélago (Figura 5).

El crecimiento de Tarqui, por su parte, muestra una trama urbana que empieza a desfigurarse, ya que su ocu-



FIG. 4. Vista del Centro de Manta en los años setenta.  
Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Manta, fecha desconocida, ca. década de los años setenta.

pación se alinea con el eje principal de la carretera Manta-Quevedo, resultando una zona con forma triangular entre la línea costera y este eje vial. La zona periférica más ocupada se corresponde con las inmediaciones de la antigua vía al aeropuerto (hoy Av. María Auxiliadora) que nace en la carretera Manta-Quevedo a la altura del Estadio Jocay y que se conecta con el poblado de Los Esteros, por donde ya se empieza a vender suelo en las lotizaciones Gonsembach y Rocafuerte, propiciando en las inmediaciones de esta vía la edificación de residencias con las mejores características constructivas destinadas a la alta clase social del puerto.

Tarqui consolida su vocación comercial ya que los estibadores y pescadores se desplazan hacia la zona portuaria de Manta entre la playa del Murciélago y La Poza. La zona de Los Esteros, aledaña a Tarqui, fue elevada a categoría de parroquia urbana en el año 1979, al tiempo que comienza a ocuparse con la implantación de la industria procesadora de atún al borde del mar, pero también empiezan a consolidarse funciones de residencia, principalmente para trabajadores y obreros vinculados a la actividad pesquera y fabril. Este es un aspecto que ha caracterizado a esta parroquia, la coexistencia de industria y vivienda que no fue normada por la Administración local, ni tampoco se previeron las externalidades propias de la industria atunera en esta zona de la ciudad.

La principal conexión de la ciudad con el resto del país, la vía Manta-Quevedo, se convirtió en el principal artífice de la expansión de Tarqui y posteriormente de Los Esteros en dirección hacia Montecristi, cuya zona de influencia comenzó a ser ocupada con fines residenciales y comerciales. Cabe mencionar la implantación en el

borde de esta vía de la lotización Granda Centeno, que más adelante albergó a las Villas del Seguro, en el marco del primer programa de vivienda para clase media promovido por el Estado y el Instituto de Seguridad Social (IESS). El borde sur de esta vía se empieza a poblar con nuevos asentamientos de menores recursos, originalmente motivado por la ocupación ilegal de Mazato en la zona rural sureste, con la invasión conocida como Cuba Libre, producto de los procesos migratorios que ocurrieron en todo el país. Esta iniciativa de ocupación informal inducirá a la ocupación de esta zona sur del cantón, que se irá consolidando en las siguientes décadas.

En 1978, Manta en su totalidad ocupa alrededor de 523 hectáreas de suelo, que suponen cerca del doble de la superficie ocupada en el periodo anterior, es decir, hasta 1965, en tanto que su población se ha incrementado casi en la misma proporción, tomando como base los datos del censo de 1974 que la fija en algo más de 70.000 habitantes, unos 30.000 más que en el año 1962. Estos datos dan como resultado, por un lado, que mantiene una densidad de población muy parecida al periodo anterior —alrededor de 133 habitantes por hectárea— y, por otro lado, indican que en este periodo el crecimiento de la mancha urbana ha ido prácticamente de la mano con el crecimiento de la población.

En estas fechas, la ciudad empieza a registrar sus primeras edificaciones en altura en la zona del Malecón y el Centro, situación promovida por el auge de la actividad comercial y de la exportación del café a través del puerto de Manta, teniendo como principal muestra el edificio El Vigía, construido en el año 1973 con 16 pisos de altura, y otros cuatro edificios de entre 6 y 7 pisos utilizados como

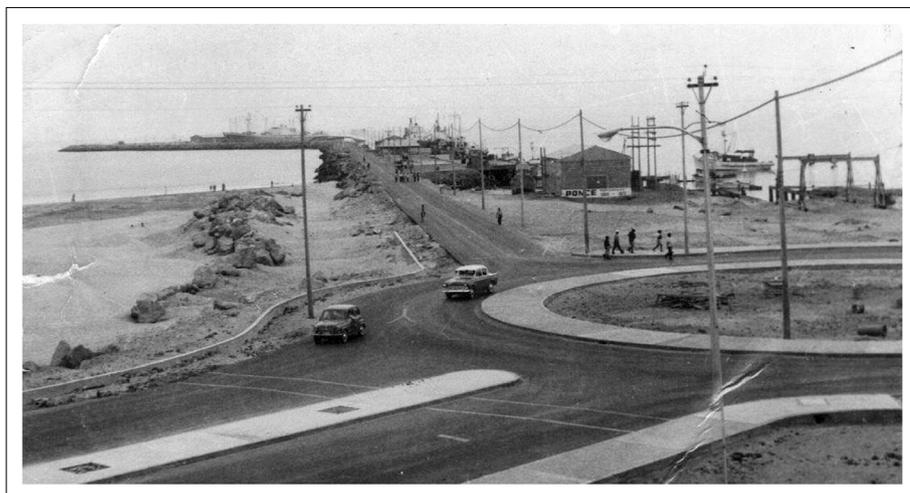


FIG. 5. Vista del Puerto y el Malecón de Manta en los años setenta. Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Manta, fecha desconocida, ca. década de los años setenta.

oficinas y vivienda de clase alta, y cuyos propietarios estaban vinculados al negocio de importación de bienes y a la exportación de café (*EL DIARIO*, 2014).

### 3. 1979-1990: LA RUPTURA DE LAS LÓGICAS DEL CRECIMIENTO TRADICIONAL Y LA PRIMERA EXPANSIÓN DE BAJA DENSIDAD

Entre los años 1978 y 1990, es decir en 12 años, la mancha urbana de Manta ha seguido expandiéndose hacia el sur y sureste de la ciudad, con mayor peso hacia la zona de la parroquia Tarqui (Figura 3), presentando una forma irregular con una zona central más estrecha que se corresponde con el sector donde atraviesa el cauce del río Manta, que no se ocupa por ser zona inundable. El desarrollo de suelo urbano en la parroquia Manta se da en casi la totalidad de la planicie sur y hasta las inmediaciones del recinto de la universidad local ULEAM, colindando con los barrios más periféricos —Luis Arborea Martínez, Santa Martha y María Verónica o La Época— por donde se disponía de una conexión vial de tipo vecinal hacia la zona rural del suroeste del Cantón, conocida como Vía a Paloverde —hoy Vía a San Mateo—. En Tarqui se comenzó la ocupación de la llanura de la zona este colindante con el cantón vecino de Montecristi, y también hacia la zona sureste apoyándose en la avenida 4 de Noviembre —antes Av. Velasco Ibarra—. Este último ámbito cuenta con importantes accidentes geográficos debido al paso del río Burro, donde en décadas anteriores se implantó el barrio El Porvenir y la zona conocida como Mazato —a partir de la invasión de Cuba Libre— y que

ya se consolidó y legalizó en esa época con el gobierno militar de Rodríguez Lara<sup>7</sup> (*EL DIARIO*, 2008). Con este crecimiento hacia el sur de la mancha urbana, el eje de la vía Manta-Quevedo, que había representado el límite en esta zona, queda superado y ha pasado a formar parte de la trama urbana integrándose en la ciudad.

En este periodo, la trama urbana de las nuevas áreas incorporadas comienza a perder su regularidad, adaptándose a la irregularidad de la topografía y a la adopción de un patrón de crecimiento no planificado. Por ejemplo, en la zona costera de la parroquia Manta hacia el oeste, se comienza a adaptar a la pendiente que existe hacia el perfil marítimo de la zona de Barbasquillo, mientras que en Tarqui supone la incorporación de nuevos barrios o lotizaciones con poca planificación, aprovechando las vías principales de acceso existentes y adaptándose también a la presencia de quebradas y a las márgenes del río Burro en la zona sur.

El crecimiento de la ciudad hacia la zona de Tarqui y hacia la llanura de Montecristi se vio motivado por las políticas de vivienda que ejecutó la dictadura militar en el país hasta finales de la década de los setenta, en el marco de la bonanza económica propiciada por la explotación del petróleo. Se concretaron varios planes habitacionales en la ciudad, consolidándose en el año 1979 el programa de viviendas Villas del Seguro, junto a la carretera Manta-Quevedo, promovido por el IESS para cubrir una demanda de los afiliados de la clase media y media baja

<sup>7</sup> En este gobierno entre los años de 1972 a 1976, mediante Decreto legislativo 418 se reguló la tenencia de tierras y los invasores pasaron a ser propietarios de las tierras.

(OROZCO y otros, 2012: 280). Otros programas de vivienda estatal se concretaron en las décadas de los ochenta y noventa y se emplazaron hacia la periferia este de la ciudad. Dos de ellos —La Pradera y la Aurora—, aprovechando la cercanía a la carretera Manta-Portoviejo, y un tercero —el conjunto habitacional El Palmar ubicado en la zona de Los Esteros—, propiciaron la construcción de la vía a El Palmar que conecta tanto con el aeropuerto, como con las vías a Jaramijó y Manta Rocafuerte. Estos programas se orientaron a cubrir la demanda de vivienda de un nivel socioeconómico bajo y ocuparon una importante cantidad de suelo periférico de la zona sureste de la ciudad, dando pauta para el inicio de la ocupación de la ciudad hacia el cantón Montecristi.

Toda esta dinámica anteriormente descrita se produce a partir del crecimiento poblacional que experimentó la ciudad en estos años y que casi duplicó sus habitantes entre los años 1974 y 1990, debido a los procesos migratorios de la década de los ochenta, atraídos por el funcionamiento de nuevas industrias del sector manufacturero y de la pesca que ofrecían posibilidades de empleo. Por otro lado, la ciudad prácticamente ha triplicado la superficie ocupada desde el año 1978, llegando a representar alrededor de 1.475 hectáreas y una densidad de 90 habitantes por hectárea, aunque muestra un descenso con relación al periodo anterior, empujándose a consolidar un patrón de baja densidad y de dispersión urbana, según datos que se aportan en el Cuadro II.

En la década de los años ochenta, las buenas condiciones que presentaba el balneario de Tarqui hasta el periodo anterior comienzan a deteriorarse debido a la ocurrencia del fenómeno de El Niño en el año 1982, que provocó sedimentación y contaminación por descargas de aguas servidas al río desde las lagunas de oxidación. Esta situación provocó la decisión de los residentes adinerados de trasladarse hacia otras zonas mejor dotadas de la ciudad, como el Barrio Córdova o Umiña, lo que produjo un importante descenso de la plusvalía en esta zona de Tarqui, que quedó circunscrita a actividades comerciales y a zona residencial para una clase social media-baja.

Este periodo analizado coincide con los últimos años del auge del café como principal motor de la economía mantense, que a partir de entonces comienza a centrarse con mayor fuerza en la industria de la pesca, que en gran medida absorbe mano de obra migrante procedente de las diferentes zonas rurales de la provincia. Esta llegada de nueva población migrante y de bajo nivel socioeconómico cambia la estructura social de la localidad, surgiendo mercados informales, delincuencia, consolidación de barrios populares y nuevos asentamientos carentes de in-

fraestructuras y servicios básicos adecuados, al tiempo que la Administración municipal no alcanza a responder a las demandas de una ciudad que ha crecido tanto en superficie como en población<sup>8</sup>.

#### 4. HACIA LA CONSOLIDACIÓN DEL CRECIMIENTO METROPOLITANO: LA NUEVA CIUDAD DIFUSA (1991-2014)

A partir del año 1991 y hasta el 2014, la ciudad ha superado sus barreras naturales y las que limitan su capacidad de expansión costa adentro, según se muestra en la Figura 3. Hacia las zonas este y sureste, la mancha urbana se ha acercado a los predios del aeropuerto Eloy Alfaro y se ha conurbado con los cantones vecinos de Jaramijó y Montecristi, mientras que hacia el oeste, en la parroquia Manta, el asentamiento ha rodeado el ámbito de la línea costera próximo a la terminal de combustible Barbasquillo, y las lagunas de oxidación que se ubican al suroeste de la ciudad. Esta ocupación se ha visto propiciada por la presencia del eje Manta-Portoviejo y de otras vías importantes que se han ido construyendo o ampliando en la ciudad desde el año 1991 y que mencionaremos a continuación.

Sorteando las barreras antes mencionadas y con la principal restricción del límite administrativo con los cantones vecinos, la ciudad se ha extendido acomodándose a las condiciones físicas del terreno, a la existencia de pocas zonas planas y a un relieve más accidentado principalmente en las zonas periféricas, característica que no ha sido obstáculo para la ocupación del territorio y ampliación de la ciudad hacia el este y sur. Como resultado de ello, la trama urbana de la ciudad en los años de este cuarto periodo analizado, y en lo que respecta a las nuevas incorporaciones de suelo, adquiere una fisonomía mucho menos regular que en etapas anteriores, notándose una forma de ocupación de carácter disperso, que se visibiliza muy dependiente de la adaptación a la topografía y de la presencia de nuevas vías de comunicación estructurantes.

Entre estas vías estructurantes se encuentra la de Circunvalación, que comenzó a planearse a mediados de la década de los años noventa y que se concreta en sus tramos 1 y 2 entre los años 1996 y 1998, convirtiéndose en un anillo que atraviesa la ciudad por la parte sur de oeste a este, lo que ha propiciado la expansión urbana en la parroquia Tarqui y en la naciente parroquia Eloy

<sup>8</sup> Según entrevista a Arq. Teodoro Andrade, exdirector de Planificación del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Manta.



FIG. 6: Vista actual del centro de Manta y el Malecón. Fuente: Proyecto AECID, <<http://www5.uva.es/grupotierra/aecid/manta.html>>.

Alfaro<sup>9</sup>, ayudando a consolidar el territorio comprendido entre esta y la avenida 4 de Noviembre —antes Av. Velasco Ibarra—. Entre estas vías mencionadas y en el mismo ámbito tenemos la vía Interbarrial, que inició su funcionamiento en 2002 en su primera etapa y fue concluida en 2004, convirtiéndose en una arteria importante que ha unido el centro de la ciudad con los barrios de la zona sureste de Mazato y la parroquia Eloy Alfaro, promoviendo la consolidación de estas zonas de la ciudad. Por otro lado, otras dos vías creadas en torno al año 2000 —la vía a Barbasquillo y la extensión de la vía a San Mateo— han jugado un papel importante en la expansión de la parroquia Manta hacia el oeste, propiciando hasta la actualidad la ocupación de las zonas costeras hacia el oeste de Manta, aprovechando la cercanía al mar y el acceso a la playa con usos residenciales y turísticos. El asfaltado y ampliación de la vía Manta Rocafuerte, entre los años 1995 y 2000, permitió la conectividad de la zona este de Manta con la parroquia Los Esteros, propiciando la ocupación de esta parte de la ciudad y la unión con el cantón vecino de Jaramijó, que luego se ha extendido hacia Montecristi con la puesta en funcionamiento de la vía de Circunvalación en su tercer tramo, la misma que conecta con la vía Manta Rocafuerte.

En definitiva, con la influencia de los ejes viales de Circunvalación —vía a Barbasquillo y vía a San Ma-

teo— la trama urbana se ha ido configurando en los últimos años de manera que pareciera que se ha ido enganchando como elementos colgantes o racimos que nacen de las vías mencionadas, con poca regularidad, con una ocupación menos continua y sin una estructura vial articuladora, que la hacen dependiente de cada vía estructurante para su accesibilidad. Este escenario se vuelve más pronunciado hacia la zona de más altos ingresos en la parroquia Manta, y algo menor en las otras parroquias, aunque se ve reforzado con la implantación de la tipología residencial privada que plantea conjuntos habitacionales cerrados perimetralmente y promueven el aislamiento y la desarticulación urbana con el resto de la estructura circundante. Algunos ejemplos de esta forma de ocupación por racimo, conectadas a un eje —en este caso la vía a San Mateo al oeste de la ciudad— lo encontramos en el Condominio Barbasquillo, las urbanizaciones Manta 2000, Ciudad del Sol, Manta Beach, Marina Blue y Ciudad del Mar, entre otras; mientras que conectadas a la vía a Barbasquillo tenemos las urbanizaciones Peñón del Mar, Lomas de Barbasquillo, Umiña 2 y Portal del Sol, que se vieron beneficiadas por la pavimentación y ampliación de esta vía que da acceso al borde costero noroeste de la parroquia Manta. Merece especial mención la incorporación desde mediados de la década de los noventa de la Ciudadela Universitaria, asentamiento de 40 hectáreas aledaño a las instalaciones de la universidad local (ULEAM) que limita con la vía a Barbasquillo, que fue promovida por la misma institución con el objeto de

<sup>9</sup> La parroquia Eloy Alfaro fue creada el 7 de agosto de 1996.

CUADRO III. Población de Manta entre 1990 y 2010

Censo de población/Año	Población/Habitantes	Incremento de población intercensal
1990	132.816	25 %
2001	192.322	46 %
2010	226.477	19 %

Fuente: Elaboración propia a partir de los censos de población, INEC.

dotar de suelo para la vivienda de sus funcionarios y docentes. Otros ejemplos de la ocupación de suelo en forma de racimo los encontramos hacia el sur, con conexión directa a la vía de Circunvalación tramo 2 en Tarqui, donde se llevó a cabo el programa municipal Urbirios para la reubicación de damnificados del fenómeno de El Niño en 1996, y que dio paso para que se inicie la ocupación de esta parte de la ciudad aprovechando la excelente accesibilidad que proveía esta avenida.

Los últimos años del siglo veinte fueron extraordinariamente fecundos para Manta, que tuvo su detonante en la dolarización de la economía del país en el año 2000, propiciando cierta estabilidad económica para las nuevas inversiones del sector privado, el mismo que se constituye en un actor clave para la ciudad apoyado por algunas acciones del sector público local en materia de infraestructura vial, servicios básicos y saneamiento en el casco urbano. Manta comienza a tener una nueva fisonomía, sus calles fueron pavimentadas, se implantó un gran centro comercial, una cadena de supermercados y el primer hotel de cinco estrellas, al tiempo que las zonas despobladas como Barbasquillo comienzan a albergar zonas residenciales de buen nivel, después de que se redujeran lomas y se rellenaran profundos barrancos, mientras que en el centro de la ciudad ya se había iniciado la implantación de edificios de oficinas y viviendas, y se establecieron nuevos negocios (AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA, 2003: 123,124). Esto último da cuenta de un dinamismo que presenta la ciudad donde la promoción inmobiliaria va ganando importancia, cristalizándose en este último periodo analizado en la construcción de numerosos edificios en altura y nuevas urbanizaciones, principalmente para la clase social media y alta (véase la Figura 6).

La evolución de la ocupación del suelo en este último periodo analizado muestra un notable incremento desde el año 1990, llegando la ciudad a disponer de 5.185 hectáreas en su límite ocupado en el año 2014, incrementando en términos absolutos 3.700 hectáreas y creciendo 3,5 veces más desde 1990, lo que ratifica una rápida expansión de la mancha urbana (véase el Cuadro I). Sin

embargo, una situación diferente se observa con el menor crecimiento demográfico de Manta, realidad que es compartida por ciudades más grandes y algunas medianas en Ecuador, donde la expansión acelerada de ocupación de suelo ha sido mayor y no ha ido a la par con el crecimiento de la población (MIDUVI, 2015: 59), tal y como puede observarse en el Cuadro III.

Aunque en el periodo intercensal 1990-2001 la ciudad presentó un alto crecimiento poblacional (46 %), en el periodo 2001-2010 mostró el porcentaje de crecimiento más bajo de las etapas analizadas (19 %), lo que supone que, en el lapso de esos 20 años, la población solo ha crecido 0,7 veces con relación a 1990, según se aprecia en el Cuadro III. Por otro lado, las densidades de población siguen descendiendo considerablemente, pasando de 90 a 45 habitantes por hectárea, la mitad de la existente en 1990, lo que ratifica la tendencia observada de que la ciudad de Manta continúa siguiendo patrones de baja densidad (véase el Cuadro II).

Las diferentes barreras que circundan y confinan a la ciudad hacen que su capacidad de expansión física sea reducida, teniendo como posibilidades de expansión el eje de la vía Manta-Portoviejo hasta donde el límite con el cantón vecino lo permita, y hacia el suroeste en las zonas adyacentes a la Vía a San Mateo, actual ruta del Espondilus. Hacia el sur se resalta la ocupación de zonas no adecuadas, como una característica de la ciudad actual, ya que como se ha mencionado anteriormente, se trata de una zona cruzada por ríos y cauces que han sido ocupados en sus márgenes, bordes de quebrada y taludes por población de menores recursos. Por otro lado, mientras en las zonas de más altos ingresos la adaptación a la topografía ha sido salvada por rellenos relativamente adecuados en el marco de inversión inmobiliaria privada, en esta zona sur, más pobre, las políticas públicas no han sido capaces de solventar estos graves problemas de riesgos y de contaminación presentados, así como de regular y controlar el uso del suelo en esta parte de la ciudad. Todo ello, a pesar de que en el año 1999 el GAD Manta aprobó la primera normativa que contenía reglamentación urbanística con determinación de franjas de protección

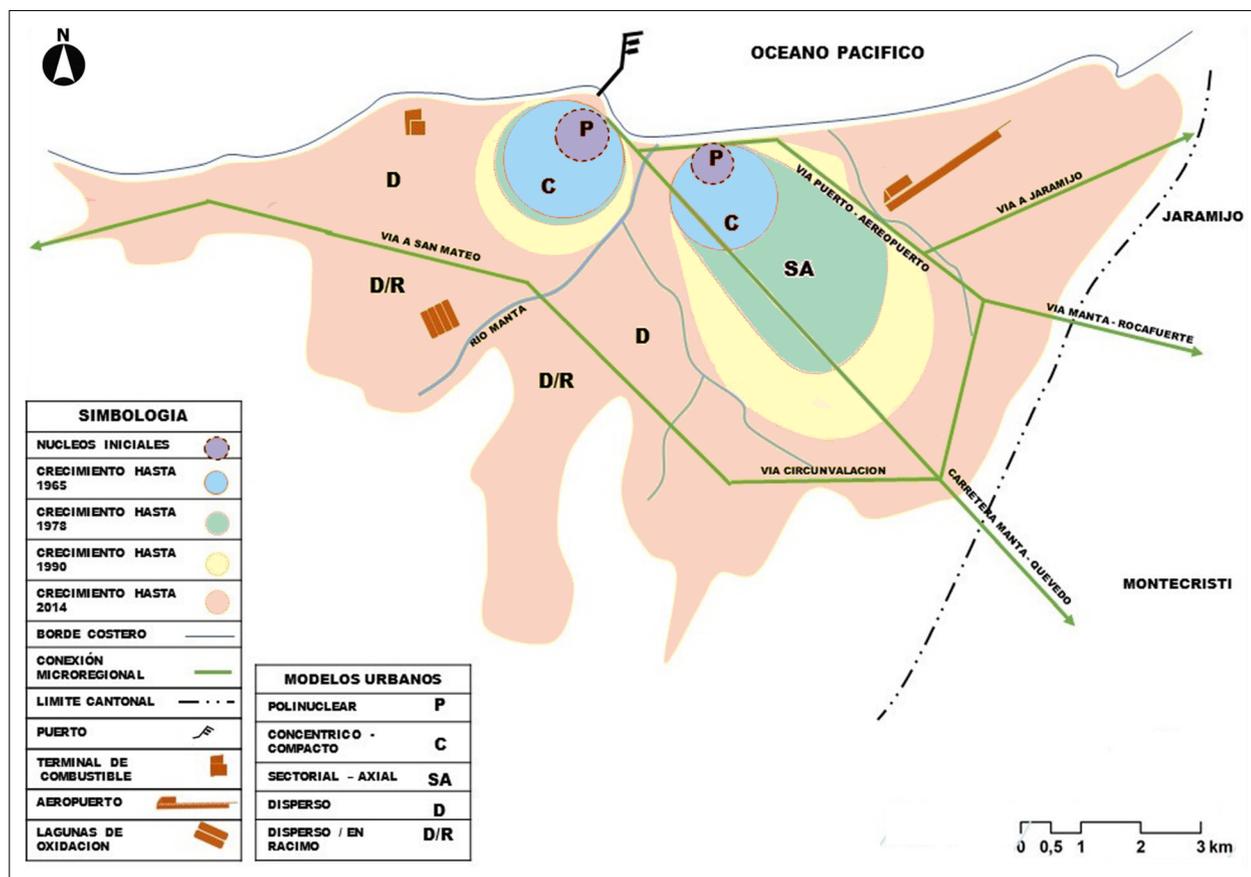


FIG. 7. Esquema interpretativo de los cambios en los modelos urbanos de Manta (1965-2014). Elaboración propia a partir de la cartografía disponible de los años 1965, 1978, 1990 y 2014.

en los bordes de ríos y quebradas, que posteriormente se actualizó en el año 2013 en la Ordenanza de Urbanismo, Arquitectura, Uso y Ocupación del Suelo en el Cantón Manta (GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN MANTA, 2013).

#### IV. LA MORFOLOGÍA —TIPOLOGÍA— COMO DETERMINANTE DE LA NUEVA ESTRUCTURA URBANA DE MANTA (1965-2014)

Resulta ambicioso tratar de hacer un resumen de los cambios en la forma y evolución de la mancha de crecimiento urbano de la ciudad de Manta en un periodo de alrededor de 50 años. Sin embargo, vamos a describir a grandes rasgos esas transformaciones a partir del análisis realizado en el apartado anterior, haciendo referencia a los modelos urbanos que se han ido presentando en cada uno de los periodos analizados, y tomando como punto

de partida la creación del puerto de aguas profundas que, como hemos comentado, se trata de un hito clave en la historia reciente de la ciudad.

Desde que el asentamiento mantense fue elevado a cantón en 1922 e incluso antes, ya coexistían sus dos núcleos iniciales —Manta y Tarqui— separados físicamente por el río Manta, y siendo dos núcleos que se fueron afianzando en las siguientes décadas hacia un Modelo Urbano Polinuclear (véase la Figura 7). Estos dos centros, Manta con clara vocación de centro administrativo, de servicios de comercio y de exportación, y Tarqui como polo de intercambio de comercio, constituyen los detonantes para un crecimiento hacia la mitad de la década de los años sesenta que configura un Modelo Concéntrico Compacto (C) en cada uno de los dos núcleos mencionados, modelo que se podría denominar como semicircular si consideramos la barrera natural del mar en el norte de la localidad. Este modelo de ciudad compacta resultado de la formación inicial del asentamiento se ma-

terializa con el agrupamiento en torno a los centros de actividad económica y de decisión de las zonas de vivienda de clase media y media alta en la zona de Manta, y de la zona de vivienda más pobre en Tarquí, principalmente de pescadores y de migrantes que fueron llegando por las expectativas de la actividad fabril, del puerto y todas sus actividades relacionadas.

El puerto de aguas profundas propicia la escalada demográfica en la ciudad, que en 1974 casi duplica la población de 1962, llegando a superar los 70.000 habitantes. La planicie del sector central de Manta comienza a consolidarse, pero muestra un mayor crecimiento y ocupación la parroquia Tarquí, en la zona de influencia de la principal vía conectora, la carretera Manta-Quevedo. Con este esquema, la ciudad sigue presentando un modelo de ocupación semiconcéntrico en el centro de la parroquia Manta, donde se empieza a visibilizar la bonanza económica de la época del café, a través de la inversión local en edificios en altura en el centro administrativo y al borde del mar, además de la consolidación de las actividades portuarias y de servicios. Hacia Tarquí, en las inmediaciones de su vía principal Manta-Quevedo, se observa ya la presencia de un modelo de ciudad Sectorial Axial (SA) que comienza a albergar actividades industriales y de comercio, lo que fue motivando la localización residencial en sus cercanías para los obreros y la población de clase media baja y baja. La zona de Los Esteros y el sureste de Manta mostraron el inicio de la promoción de suelo a través de algunas lotizaciones, así como asentamientos de población de bajos recursos en las inmediaciones de la conocida invasión Cuba Libre, donde se ocuparon con viviendas también las zonas de riesgos cercanas a cauces de ríos y quebradas de esa parte de la ciudad.

El modelo Sectorial Axial de esta parte de la ciudad se consolida por el incremento de migración rural que registró Manta entre la década de los años ochenta y noventa, causado por la sequía que expulsó población del campo manabita. Debido a las altas tasas de urbanización presentadas en el país, las políticas del Gobierno de la época promueven el desarrollo de algunos programas de vivienda de interés social, que se ubicaron en zonas periurbanas de Tarquí y facilitaron la extensión de los límites de esta parroquia hacia la llanura de Montecristi. La parroquia Manta sigue consolidando su patrón de ocupación anterior, es decir, el modelo concéntrico compacto principalmente hacia la zona suroeste, en las inmediaciones del recinto universitario que, a partir de 1985, supuso la expansión de esta parte de Manta, principalmente para fines residenciales de la clase social media y media alta.

Es preciso recordar que la ciudad presentó el crecimiento más vertiginoso a partir de la década de los años noventa, que marcan el inicio propiamente dicho de un crecimiento expansivo de la mancha urbana de Manta, y que se manifiesta en la ocupación periférica de suelo en todos sus bordes, dando como resultado un modelo de ocupación urbana Disperso (D) y de baja densidad. La incorporación de nuevas industrias y servicios vinculados al clúster de la pesca y de las oleaginosas generó nuevos puestos de trabajo que absorbieron la mano de obra de la oleada de migrantes de la década de los noventa. La existencia del modelo Disperso se confirma con la notable habilitación de suelo periférico para usos urbanos a través de la promoción de nuevas lotizaciones, urbanizaciones y conjuntos habitacionales cerrados, que siguen un patrón de localización específico profundizando la diferenciación social del espacio que ya se venía presentando en la ciudad. Por otro lado, esta ocupación de suelo se formaliza años más adelante cuando se aprueba el límite urbano de la ciudad en alrededor de 6.000 hectáreas<sup>10</sup>, más de 20 veces la superficie que ocupaba la ciudad en 1965, cuarenta y cinco años atrás.

En la zona de Tarquí y los Esteros, el modelo Disperso (D) se caracteriza por albergar lotizaciones para clase media baja, y por el desarrollo de programas de vivienda de iniciativa pública, como Aurora 1 y 2 —junto a la carretera Manta-Quevedo—, así como otras iniciativas privadas en las inmediaciones del programa de vivienda social La Pradera, en los límites con Montecristi. La presencia de la vía Circunvalación contribuye a la ocupación dispersa y fragmentada en la zona sur de la ciudad, que se inicia con la promoción municipal de vivienda social Urbirios, que aprovecha las ventajas de accesibilidad con la implantación en sus bordes de urbanizaciones para clase media baja.

La incorporación de las urbanizaciones para clase media y media alta se da preferentemente en la parte suroeste de la parroquia Manta, hacia la zona de Barbasquillo y la vía a San Mateo, consolidando la presencia del modelo Disperso hacia esta parte de la ciudad, donde prevalece una tipología de urbanizaciones cerradas de población de ingresos altos y medio altos que se han venido presentando en otras ciudades de Ecuador y Latinoamérica. Es importante señalar que este modelo Disperso que ocupa las zonas más alejadas de la ciudad ha tenido como facilitador la existencia de las vías principales estructurantes, las que al mismo tiempo han ido facilitando una combina-

<sup>10</sup> Según Acuerdo Ministerial núm. 0704 del 9 de febrero de 2010, del Ministerio de Gobierno, Policía y Cultos.

ción del modelo disperso con la forma de Racimo (D/R), donde la trama urbana y las urbanizaciones se conectan a estas vías aprovechando su accesibilidad.

Toda esta dinámica de expansión de la mancha urbana asociada al modelo Disperso y en Racimo alcanzada a fines de siglo pasado e inicios del actual, se da en el contexto de quiebra del sistema financiero que ocurrió en Ecuador en el año 1999, dando paso a la dolarización de la economía a partir del año 2000. Esta situación vino a proporcionar relativa estabilidad económica y a motivar el desarrollo de la actividad inmobiliaria que hasta ese momento no despegaba, y que fue apoyada por políticas de vivienda nacionales que aumentaron la posibilidad de acceso y financiación para la clase media, segmento que había sido olvidado hasta entonces. Otros grupos de población —de clase social media alta, jubilados nacionales y extranjeros— y otros segmentos de la demanda inmobiliaria —segunda residencia para alquiler—, comenzaron a ver satisfechas sus expectativas al existir inversión privada para la creación de departamentos, oficinas y alojamiento turístico en edificios en altura y conjuntos habitacionales, principalmente al borde del mar y hacia la zona oeste de la parroquia Manta.

Este somero análisis de los modelos de ocupación urbana de Manta permite mostrar en la localidad la presencia de un vertiginoso crecimiento de su población con una importante ocupación de suelo, motivados por el desarrollo de las diversas actividades económicas secundarias y terciarias que incluyen a la exportación. A ello se suma la dispar actuación de los poderes públicos que apoyan la creación de infraestructuras viales mientras son escasas las políticas nacionales de acceso a la vivienda. Ambas situaciones condicionan las pautas para la ocupación del suelo y para la inversión privada, reforzando patrones de segregación social y de crecimiento urbano desordenado. Los mecanismos locales de ordenación y orientación parecen escasos o casi inexistentes, lo que da una idea de que la gestión municipal va a la zaga de los procesos de ocupación y consolidación de la ciudad, poniendo remedio y proponiendo soluciones a las actuaciones que con anterioridad habían llevado a cabo los propietarios de suelo y los agentes inmobiliarios, que son quienes realmente desarrollan la ciudad.

## CONCLUSIONES

El presente trabajo pretende mostrar la realidad de una ciudad de tamaño medio que exhibe un acelerado crecimiento demográfico acompañado de un extraordina-

rio consumo de suelo para usos urbanos, determinado por la dinámica de su desarrollo económico que ha estado estrechamente vinculado a su ubicación geoestratégica y vocación de puerto, cuya obra se convierte en el más importante detonante para el desarrollo de Manta, tanto por la expectativa de su concreción a inicios de la segunda mitad del siglo XX, como por su posterior funcionamiento convirtiéndose en un atractor de población y de inversiones públicas y privadas hasta la actualidad.

Las políticas públicas han incidido en este desarrollo principalmente a través de la dotación de infraestructura viaria, que ha sido realizada tanto por el Gobierno local como el nacional, destacando la participación de la Autoridad Portuaria como un aliado permanente de la ciudad, que junto al GAD cantonal han promovido la dotación de vías estructurantes propiciando la expansión de su área ocupada. Sin embargo, y de forma paralela, se percibe una debilidad en el desarrollo e implantación de políticas urbanas de suelo, tanto por su escasez como por su desajuste en el momento temporal de su aplicación, ya que no logran incidir positivamente en la orientación y regulación de la expansión de la ciudad. A todo ello se suma que son mínimas las iniciativas nacionales y locales de acceso a la vivienda para todos los sectores de la población.

Manta es una ciudad que ha demostrado poseer un dinamismo propio desde su cantonización, donde la inversión del sector privado local y foráneo ha jugado un importante papel, apuntalado por la relativa estabilidad otorgada por la dolarización de la economía del país a inicios de este siglo. La ciudad ha sabido aprovechar esta coyuntura para el desarrollo de actividades inmobiliarias, principalmente en zonas con los mejores atributos, de mayor plusvalía, bien dotadas, al borde del mar o con excelente conectividad, mayoritariamente a cargo de la iniciativa privada que ha capitalizado las ventajas comparativas para rentabilizar sus inversiones, y al amparo de la relativa escasez de normativa urbanística existente.

El paso del modelo urbano polinuclear y compacto, que caracteriza a los periodos iniciales del estudio, a los modelos sectorial y disperso fragmentado, se ha sustentado fuertemente en la presencia de los ejes viales principales que son aprovechados para la ocupación urbana de manera poco homogénea en zonas periféricas o en los espacios intersticiales que forman las vías, y sobre todo, por la oportuna conectividad que estas proporcionan, sin una adecuada planificación de las áreas de expansión que ha inducido a un crecimiento urbano desordenado. A ello se suma el reforzamiento de un patrón de diferenciación social del espacio que ya venía existiendo entre la pa-

roquia Manta, mejor dotada urbanísticamente, y las parroquias urbanas hacia la margen derecha del río Manta, (Tarqui, Los Esteros y Eloy Alfaro). Estas últimas han asistido, a lo largo del tiempo, a invasiones de suelo, a la ocupación de zonas de riesgo y con topografía irregular, al desarrollo de programas de vivienda social en su periferia, y a la promoción de lotizaciones con déficit de servicios, en las que la constante ha sido la escasa intervención del sector público local con lo que se han ido profundizado las diferencias en el poblamiento urbano.

A pesar que Manta es una ciudad con fuerte desarrollo económico, ha presentado paulatinamente un deterioro de su situación social, ambiental y de sus recursos naturales, donde la contaminación, el deterioro de sus playas, la desprotección y ocupación de zonas de riesgo son latentes, al tiempo que se ha venido ratificando una débil presencia de la Administración local para atender oportunamente estos problemas y, en general, encauzar un desarrollo armónico de la ciudad con la participación y el esfuerzo de todos los actores.

Las características del desarrollo urbano observado en Manta nos llevan a manifestar que este proceso que ha configurado a la ciudad socioespacialmente es inherente a su evolución histórica y a las condiciones particulares de su dinámica económica, pero que sin duda contiene elementos que la hacen asemejarse a otras ciudades medianas en Latinoamérica atendiendo a aspectos tales como su forma de distribución, aglomeración, expansión y deficiencias en su planificación y gestión. Lo anterior plantea para el futuro un importante reto, no solo para la gestión pública, sino para el conjunto de todos los actores, especialmente del sector privado, para potenciar el aprovechamiento de las ventajas que ofrece el crecimiento económico y revertirlas efectivamente en beneficio de un desarrollo urbano sostenible de la localidad. En este sentido, una de las principales tareas urgentes constituye el fortalecimiento de las relaciones público-privadas que existen actualmente, así como el refuerzo del papel de la planificación y gestión de la ciudad conjugando todas las aspiraciones, esfuerzos y recursos en un efectivo proyecto de desarrollo futuro, que se revierta en una mejor ciudad para todos los mantenses.

## BIBLIOGRAFÍA

ALLOU, S. (1987): «Introducción histórica. Formas urbanas y formaciones sociales en el Ecuador: los principales actores», en M. Portais y otros (coords.): *Tomo III Geografía Urbana. El espacio urbano en el Ecuador*, Centro Ecuatoriano de Investigación Geográfica, Quito, pp. 16-37, <<https://cupdf.com/document/3-geografia-urbana-el-espacio-urbano-en-el-ecuador-red-urbana-.html>>.

ÁLVAREZ DE LA TORRE, G. (2017): «Morfología y estructura urbana en las ciudades medias mexicanas», *Región y Sociedad*, vol. 29 (68), pp. 153-191, <[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1870-39252017000100153](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-39252017000100153)>.

AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA (2003): *Manta, el sueño de un puerto*, Trama, Quito, 136 pp.

AZÓCAR, G., R. SANHUEZA y C. HENRÍQUEZ (2003): «Cambio en los patrones de crecimiento en una ciudad intermedia: el caso de Chillán en Chile Central», *Revista EURE*, vol. 29 (87), pp. 79-92, <[https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=s0250-7161200300870006&script=sci\\_arttext](https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=s0250-7161200300870006&script=sci_arttext)>.

BELLET, C., E. MELAZZO, M. SPOSITO y J. LLOP (2015): *Urbanización, producción y consumo en ciudades medias/intermedias*, Universidade Estadual Paulista y Edicions de la Universitat de Lleida, Presidente Prudente y Lleida, 514 pp., <[https://www.researchgate.net/profile/Carmen\\_Bellet/publication/282730843\\_Las\\_ciudades\\_medias\\_o\\_intermedias\\_en\\_un\\_mundo\\_globalizado/links/561fc17f08aea35f267dfe7e/Las-ciudades-medias-o-intermedias-en-un-mundo-globalizado.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Carmen_Bellet/publication/282730843_Las_ciudades_medias_o_intermedias_en_un_mundo_globalizado/links/561fc17f08aea35f267dfe7e/Las-ciudades-medias-o-intermedias-en-un-mundo-globalizado.pdf)>.

BORSODORF, A. (2003): «Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana», *Revista EURE*, vol. 29 (86), pp. 37-49, <<https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612003008600002>>.

BORRERO, O. (2005): «Formación de los precios del suelo urbano», *Educación a distancia. Programa para América Latina y el Caribe*, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge (MA), 40 pp., <[http://200.41.82.27/cite/media/2016/02/Borrero-O\\_ND\\_Formacion-de-los-precios-del-suelo-urbano.pdf](http://200.41.82.27/cite/media/2016/02/Borrero-O_ND_Formacion-de-los-precios-del-suelo-urbano.pdf)> [consulta: 20/11/2021].

CAMAGNI, R. (2005): *Economía urbana*, Antonio Bosch Editor, Barcelona, 303 pp.

CAPEL, H. (1975): «La definición de lo urbano», *Revista de Estudios Geográficos*, 138-139, pp. 265-301, <<http://www.ub.edu/geocrit/sv-33.htm>>.

CARRIÓN, F. (2010): «Las ciudades intermedias en el contexto de la urbanización ecuatoriana: un intento de interpretación», en F. Carrión (coord.): *Ciudad, memoria y proyecto*, Olacchi, Quito, pp. 53-90.

— (2012): «La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias», *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*, 41 (3), pp. 503-522, <[https://www.researchgate.net/publication/274112416\\_La\\_forma](https://www.researchgate.net/publication/274112416_La_forma)>.

- urbana\_de\_Quito\_una\_historia\_de\_centros\_y\_periferias>.
- CEVALLOS, J. (1947): *Monografía cantonal*, Taller gráfico Manta, Manta, 123 pp.
- CONSEJO CANTONAL DE MANTA (1977): *Ordenanza de Desarrollo Urbano, Ornato y Fábrica*, Registro Oficial núm. 399.
- EL DIARIO (2008): «Eloy Alfaro dejó de ser una parroquia peligrosa», <<http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/86709-eloy-alfaro-dejo-de-ser-una-parroquia-peligrosa/>> [consulta: 20/11/2021].
- (2014): «Tres productos dejaron su huella», <<https://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/334205-tres-productos-dejaron-su-huella/>> [consulta: 20/11/2020].
- GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN MANTA (2013): *Ordenanza de Urbanismo, Arquitectura, Uso y Ocupación de suelo en el Cantón Manta*, <[https://issuu.com/ccpd-manta/docs/ordenanza\\_de\\_normas\\_de\\_urbanismo\\_y\\_](https://issuu.com/ccpd-manta/docs/ordenanza_de_normas_de_urbanismo_y_)> [consulta: 20/11/2021].
- INEC (2010): *Censo de Población y Vivienda*, Instituto Nacional de Estadísticas y Censo de Ecuador.
- JANOSCHKA, M. (2002): «El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización», *Revista EURE*, vol. 28 (85), pp. 11-20, <[https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612002008500002](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500002)>.
- JUNTA DE AGUA POTABLE DE MANTA (1965): *Revista Anual*, Departamento de Relaciones Públicas, Manta.
- LATTES, A. E. (2001): «Población urbana y urbanización en América Latina», en F. Carrión (ed.): *La ciudad construida, urbanismo en América Latina*, II Jornadas Iberoamericanas de Urbanismo sobre las Nuevas Tendencias de la Urbanización en América Latina, Quito (Ecuador), FLACSO y Junta de Andalucía, pp. 49-76, disponible en <<https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/43650.pdf>> [consulta: 20/11/2021].
- LLOP, J. M., y L. VIVANCO (2017): *El derecho a la ciudad en el contexto de la agenda urbana para ciudades intermedias en el Ecuador*, Universidad de Cuenca, Cuenca (Ecuador), 104 pp., <[http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/29885/1/CIUDADES%20INTERMEDIAS\\_WEB.pdf](http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/29885/1/CIUDADES%20INTERMEDIAS_WEB.pdf)>.
- MATURANA, F., F. PEÑA-CORTÉS, F. RAMÍREZ CARRASCO y M. TELIAS (2019): «Dinámicas urbanas y transición hacia espacios metropolitanos: el caso de Valdivia y la Región de Los Ríos, Chile», *Urbe, Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 11, pp. 1-16, <<https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.e20180143>>.
- MATURANA, F., M. SPOSITO, C. BELLET y C. HENRÍQUEZ (2017): *Sistemas urbanos y ciudades medias en Iberoamérica*, Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 341 pp., <[https://www.researchgate.net/profile/Cristian-Henriquez/publication/320760533\\_SISTEMAS\\_URBANOS\\_Y\\_CIUDADES\\_MEDIAS\\_EN\\_IBEROAMERICA/links/5b5bbe8ba6fdccf0b2fca2a7/SISTEMAS-URBANOS-Y-CIUDADES-MEDIAS-EN-IBEROAMERICA.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Cristian-Henriquez/publication/320760533_SISTEMAS_URBANOS_Y_CIUDADES_MEDIAS_EN_IBEROAMERICA/links/5b5bbe8ba6fdccf0b2fca2a7/SISTEMAS-URBANOS-Y-CIUDADES-MEDIAS-EN-IBEROAMERICA.pdf)>.
- MEJÍA, V. (2020): «Morfología urbana y proceso de urbanización en Ecuador a través de la imagen satelital nocturna de la Tierra, 1992-2012», *Revista EURE*, vol. 46 (138), pp. 191-214, <<https://www.redalyc.org/journal/196/19662963013/html/>>.
- MIDUVI (2015): *Informe Nacional del Ecuador*, Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, HABITAT III, <[https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/05/Informe-Pais-Ecuador-Enero-2016\\_vf.pdf](https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/05/Informe-Pais-Ecuador-Enero-2016_vf.pdf)> [consulta: 20/11/2021].
- MORALES-SOTO, M., y F. MATURANA-MIRANDA (2019): «Análisis de patrones espaciales en la expansión urbana de ciudades intermedias. El caso de San Fernando, Chile», *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, vol. 12 (24), pp. 1-20, <<https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu12-24.apee>>.
- OROZCO, J., J. L. SÁINZ y A. M. CAMINO (2012): «Problemática habitacional en Manta (Ecuador), asentamientos informales y nuevas barriadas formales», en F. Jové Sandoval y J. L. Sáinz Guerra (coords.): *Construcción con tierra. Pasado, presente y futuro. Congreso de Arquitectura de tierra en Cuenca de Campos*, Cátedra Juan de Villanueva, Universidad de Valladolid, Valladolid, pp. 279-288, <<http://www5.uva.es/grupotierra/publicaciones/digital/libro2013/27in-orozco.pdf>>.
- PRIETO, M. (2011): «Ciudades intermedias: dinamica y perspectivas: el caso de Bahía Blanca (Argentina)», *Revista Geográfica de América Central*, vol. 2, pp. 1-17, <<https://www.redalyc.org/pdf/4517/451744820424.pdf>>.
- RODRÍGUEZ, J. (2002): «Distribución territorial de la población de América Latina y el Caribe: tendencias, interpretaciones y desafíos para las políticas públicas», *CEPAL, Serie Población y Desarrollo*, 32, Santiago (Chile), <[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7170/1/S02121008\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7170/1/S02121008_es.pdf)>.
- SÁINZ, J. L., M. CAMINO y J. OROZCO (2014): «Desarrollo urbanístico de la ciudad de Manta. Desarrollo planificado, espontáneo y conducta de mercado», en J. L. Sáinz y M. Camino (coords.): *Hábitat social*,

- digno, sostenible y seguro en Manta, Manabí, Ecuador*, ULEAM-UVa, Manta, pp. 43-53.
- SÁNCHEZ RAMOS, J. (2012): «La historia de Tarquí parece un cuento», discurso en acto conmemorativo, <<https://es.scribd.com/document/110378037/La-Historia-de-Tarqui-Parece-Un-Cuento>> [consulta: 20/11/2021].
- SOIJET, M., y M. RODRÍGUEZ (2015): «¿Área Metropolitana? Santa Fe-Paraná. ¿Ciudades intermedias? Procesos de transformación en el área Santa Fe-Paraná. Modalidades dominantes», en C. Bellet y otros: *Urbanización, producción y consumo en ciudades medias/intermedias*, Universidade Estadual Paulista y Edicions de la Universitat de Lleida, Presidente Prudente y Lleida, pp. 493-514, <[https://www.researchgate.net/profile/Carmen\\_Bellet/publication/282730843\\_Las\\_ciudades\\_medias\\_o\\_intermedias\\_en\\_un\\_mundo\\_globalizado/links/561fc17f08aea35f267dfe7e/Las-ciudades-medias-o-intermedias-en-un-mundo-globalizado.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Carmen_Bellet/publication/282730843_Las_ciudades_medias_o_intermedias_en_un_mundo_globalizado/links/561fc17f08aea35f267dfe7e/Las-ciudades-medias-o-intermedias-en-un-mundo-globalizado.pdf)>.
- VILLANUEVA, M. (2015): «Modalidades recientes en la expansión urbana en una ciudad media: Xalapa, Veracruz, México: 1980-2010», en C. Bellet y otros: *Urbanización, producción y consumo en ciudades medias/intermedias*, Universidade Estadual Paulista y Edicions de la Universitat de Lleida, Presidente Prudente y Lleida, pp. 471-492, <[https://www.researchgate.net/profile/Carmen\\_Bellet/publication/282730843\\_Las\\_ciudades\\_medias\\_o\\_intermedias\\_en\\_un\\_mundo\\_globalizado/links/561fc17f08aea35f267dfe7e/Las-ciudades-medias-o-intermedias-en-un-mundo-globalizado.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Carmen_Bellet/publication/282730843_Las_ciudades_medias_o_intermedias_en_un_mundo_globalizado/links/561fc17f08aea35f267dfe7e/Las-ciudades-medias-o-intermedias-en-un-mundo-globalizado.pdf)>.