



DOI: <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v8i3>

Ciencias Técnicas y Aplicadas  
Artículo de Investigación

*Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad*

*Impact of port facilities on the road configuration of the city of Manta from the 1960s to the present*

*Impacto das instalações portuárias na configuração viária da cidade de Manta desde a década de 1960 até o presente*

Stefany Cindy Sanchez-Rosero <sup>I</sup>

[sanchz.stefany@gmail.com](mailto:sanchz.stefany@gmail.com)

<https://orcid.org/0000-0002-1543-7809>

Jessica Geoconda Guadamud-Vera <sup>II</sup>

[33ingcomjess@hotmail.es](mailto:33ingcomjess@hotmail.es)

<https://orcid.org/0000-0001-8407-9323>

**Correspondencia:** [sanchz.stefany@gmail.com](mailto:sanchz.stefany@gmail.com)

\***Recibido:** 29 de junio del 2022 \***Aceptado:** 28 de julio de 2022 \* **Publicado:** 30 de agosto de 2022

- I. Arquitecta, Investigador Independiente, Graduada en la Facultad de Ingeniería, Industria y Construcción de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Ecuador.
- II. Docente de la Facultad de Ciencias Administrativas, Contables y Comercio de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Ecuador, Ingeniera Comercial, Magíster en Administración Pública Mención Desarrollo Institucional, Doctorante en Doctorado en Arquitectura de la Universidad Nacional de Rosario, Argentina.

Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

---

## Resumen

El análisis de la relación Puerto-Ciudad, su influencia e impacto en la configuración vial de la Ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad, produjo la revisión bibliográfica de fuentes históricas que permitieron describir cómo ha sido el devenir del desarrollo del puerto y su incidencia en la dinámica de la ciudad. En tal sentido, la relación generada entre las instalaciones del puerto y la ciudad que le circunda se desenvuelve de manera armoniosa y equilibrada, pues tal reciprocidad, se basa en la conectividad de tipo funcional y espacial: el primero, producto de la relación debido a las actividades industriales, comerciales y de transporte y el segundo, producto de la proximidad geográfica de los dos. Se concluye que es indudable la incidencia y aporte de las instalaciones portuarias en la evolución que en los últimos años ha tenido el puerto de Manta, considerado el primer motor económico de crecimiento y desarrollo para la provincia de Manabí y para el país ecuatoriano. Este desarrollo es significativo en cuanto al aporte en la generación de plazas de trabajo directo e indirecto, además de los servicios portuarios que brinda a las industrias instaladas en la provincia, especialmente, para la industria pesquera.

**Palabras clave:** Puerto; Manta; Configuración vial; Dinámica territorial.

## Abstract

The analysis of the Port-City relationship, its influence and impact on the road configuration of the City of Manta from the 1960s to the present, produced the bibliographic review of historical sources that allowed describing how the development of the port has been and its impact on the dynamics of the city. In this sense, the relationship generated between the port facilities and the city that surrounds it develops in a harmonious and balanced way, since such reciprocity is based on functional and spatial connectivity: the first, product of the relationship due to industrial, commercial and transportation activities and the second, product of the geographical proximity of the two. It is concluded that the incidence and contribution of the port facilities in the evolution that the port of Manta has had in recent years, considered the first economic engine of growth and development for the province of Manabí and for the Ecuadorian country, is unquestionable. This development is significant in terms of the contribution in the generation of direct and indirect jobs, in addition to the port services it provides to the industries installed in the province, especially for the fishing industry.

Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

---

**Keywords:** Port; Blanket; road configuration; Territorial dynamics.

## Resumo

A análise da relação Porto-Cidade, sua influência e impacto na configuração viária da Cidade de Manta desde a década de 1960 até o presente, produziu a revisão bibliográfica de fontes históricas que permitiram descrever como tem sido o desenvolvimento do porto e seu impacto sobre a dinâmica da cidade. Nesse sentido, a relação gerada entre as instalações portuárias e a cidade que a circunda desenvolve-se de forma harmoniosa e equilibrada, pois tal reciprocidade é baseada na conectividade funcional e espacial: a primeira, produto da relação decorrente das atividades industriais, comerciais e de transporte atividades e a segunda, produto da proximidade geográfica das duas. Conclui-se que a incidência e contribuição das instalações portuárias na evolução que o porto de Manta teve nos últimos anos, considerado o primeiro motor econômico de crescimento e desenvolvimento para a província de Manabí e para o país equatoriano, é inquestionável. Este desenvolvimento é significativo ao nível do contributo na geração de postos de trabalho directos e indirectos, para além dos serviços portuários que presta às indústrias instaladas na província, nomeadamente para a indústria pesqueira.

**Palavras-chave:** Porto; Cobertor; configuração da estrada; Dinâmica Territorial.

## Introducción

Gilson (1996) manifiesta que el transporte marítimo es el medio más común hoy en día para transportar mercancías, esta capacidad que tiene hace que su costo sea bajo, especialmente en largas distancias que ha sido uno de los motivos principales para que algunos países crecieran en el transporte marítimo. El comercio de contenedores tiene una tasa media de crecimiento anual del 10% lo que ha generado un efecto considerable en los principales puertos a nivel mundial.

Con los avances en tecnología, comercio, infraestructura y gestión, los puertos marítimos han ido evolucionando para permitir no solo espacios de carga y descarga de mercaderías y pasajeros, sino que además del comercio, son lugares de recreación y defensa costera.

En este sentido Cabrera (2016) expresa los puertos del Cono Sur, en su conjunto, se encuentran situados entre los menos eficientes del mundo, lo que dificulta sobremanera que cumplan su principal función de facilitadores del comercio, pero también que se constituyan en centros de prestación de servicios logísticos y en pilares del sistema de transporte con el resto del mundo.

## Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

---

En el país los puertos cumplen y han cumplido un papel fundamental, orientados especialmente al flujo de mercancías, personas e información, donde están encaminados a cumplir objetivos que ayuden a facilitar el comercio exterior de acuerdo a las potencialidades que cada uno de ellos tienen Ruiz (2016), indica que “entre los principales puertos ecuatorianos se encuentran; el de Bolívar que es bananero y cacaoero, el de Guayaquil que opera con carga general de exportación e importación, el de Manta que es pesquero, turístico; y el de Esmeralda especializado en petróleo”.

Ahora bien, al realizar una línea histórica de la evolución del desarrollo marítimo, se tiene que Ricardo y otros (2015) en su publicación de 20 años de Desarrollo Marítimo del Ecuador afirma que: el desarrollo y el uso del mar del Ecuador se evalúa en tres Etapas: Primera etapa que va desde la época colonial hasta 1958, año en que se fundó la Autoridad Portuaria de Guayaquil y con ella el despertar al mundo de los puertos y mares. Mientras tanto en esta etapa el desarrollo marítimo del país prácticamente era cero, no había un solo metro lineal de muelle para atraque. Los buques eran fondeados frente a Guayaquil o en la isla Puná y descargadas por medio de barcazas.

Alava & Garcia (2018) plantea una segunda etapa: que va “desde 1958 hasta 1970, año en que se crean y se emiten casi todas las leyes de Desarrollo Marítimo (incluyendo la Reserva de Carga), durante esta fase se adquiere experiencia marítima y se forman profesionales en la materia” (p.1). En 1963, con préstamo del Banco Mundial, la Autoridad Portuaria de Guayaquil construyó el primer Puerto Nuevo de 935 m. Una terminal que atiende buques de transporte internacional. En 1970, el puerto se vino abajo por falta de organización y corrupción, y la armada tuvo que intervenir y reorganizar la administración. En estas épocas se crearon las Autoridades Portuarias de Esmeraldas, Manta y Puerto Bolívar.

La tercera etapa: va desde 1970 hasta la actualidad y se caracteriza por el desarrollo de casi todos los elementos que componen el medio marítimo del país; excluyendo la Construcción Naval. De acuerdo con Boix (2017) se emitieron las leyes de desarrollo marítimo que son: la Ley General de Puertos, la Ley de Régimen Administrativo Portuario, la Ley de Reserva de Carga, la Ley de Fomento a la Marina Mercante, la Ley de Desarrollo Pesquero; incluyendo los reglamentos, normas y disposiciones pertinentes.

En este sentido, la Autoridad Portuaria de Manta es una entidad de derecho público con personería jurídica, la cual funciona desde 1966, es el primer puerto marítimo turístico y pesquero del Ecuador, su ubicación geo estratégica por otra parte privilegiada, lo hace el puerto más cercano de Asia en la costa oeste de Sudamérica, lo cual convierte al puerto de Manta en un punto estratégico para el

## Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

---

comercio exterior y la integración con el resto del mundo, ofreciendo servicio de muellaje a los buques pesqueros (artesanales o industriales) por ende de carga.

Partiendo de lo anterior, el presente artículo se enmarca en analizar la relación Puerto-Ciudad, su influencia e impacto en el crecimiento de esta Ciudad puerto desde los 60 Años hasta la actualidad.

### **Metodología**

El presente trabajo académico se desarrolló contemplando las particularidades de un artículo de revisión y bajo un enfoque cualitativo, de tipo documental, donde se hace referencia a un análisis descriptivo bibliográfico sobre la relación generada entre las instalaciones portuarias y la ciudad de Manta de la provincia de Manabí-Ecuador, en cuanto a su influencia e impacto en su desarrollo

Como fuentes primarias, se emplearon libros y artículos de revistas arbitradas, documentos y datos institucionales, entre otras, tanto de carácter local, regional, nacional como internacional, cuyo elección se basó en la pertinencia de la información estableciendo para el efecto un marco referencial con base en las características que presenta actualmente la ciudad de Manta, la relación puerto-ciudad, su influencia e impacto en la configuración vial desde los años 60 hasta la actualidad, lo que permitió determinar y enunciar información esencial sobre la temática, y detallar con valoraciones teóricas y descriptivas los resultados alcanzados.

### **Resultados**

Como expresan Pacheco y Pacheco (2015) el desarrollo o crecimiento de la ciudad de Manta estuvo impulsado por la modernización de las vías y la tenencia de la tierra, lo que propició la ocupación, pero también esta se dio por un proceso de migración del campo a la ciudad. Así, el entorno estuvo caracterizado por bosques que fueron reemplazados por áreas residenciales de crecimiento, con muchas viviendas improvisadas. Este crecimiento de la ciudad ha trascendido los límites políticos de Jaramijó y Montecristi, ocurriendo un crecimiento difuso y disperso.

En el devenir del tiempo se ha puesto de manifiesto la importancia de la infraestructura portuaria para el desarrollo económico y comercial de las naciones, destacándose aún más en la dinámica que impone las interrelaciones del mundo de los negocios en el contexto de la globalización y el auge cada vez mayor de las tecnologías. Desde esta perspectiva Grindlay (2008) afirma que históricamente, el puerto ha constituido un elemento urbano y territorial de primer orden por las ricas relaciones que se han tejido, y que tienen lugar, en sus entornos urbanos y territoriales. En la

## Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

---

era actual los Puertos se configuran para cualquier país y ciudad costera del mundo como una infraestructura vital para establecer actividades de expansión económica, comercial y turística orientada a lograr el crecimiento y desarrollo.

Con relación a lo anterior, señala Eraso (2009) la relación del puerto y la ciudad que le rodea debe emprenderse de manera armoniosa y equilibrada, pues tal reciprocidad, está basada en vínculos de tipo funcional y espacial: el primero, producto de la relación debido a las actividades industriales, comerciales y de transporte y el segundo, producto de la proximidad geográfica de los dos. Por tales motivos, Boix (2017) estima que a causa del dinamismo que envuelve las relaciones comerciales y económicas, los puertos deben diferenciarse y mostrarse competitivos, hecho que depende de la calidad de su sistema de transportes y conexiones integradas en el sistema portuario que permitan el desarrollo fluido, seguro y económico del transporte de las mercancías.

González (2018) plantea que, dentro de los puertos marítimos en el comercio internacional, se establecen las siguientes: a) Conservar y custodiar las mercancías; b) Llevar el inventario físico y electrónico en tiempo real y de manera permanente; c) Permitir la salida de las mercancías una vez cumplidas las formalidades; d) Facilitar las labores de control de la Administración Aduanera y; e) Informar las mercancías que se encuentran en abandono.

En Ecuador, la infraestructura portuaria por su condición física se clasifica en puertos en mar abierto o cargaderos libres y puertos en canales. En relación con los primeros, Rúa (2006) argumenta que son aquellos cuya estructura se encuentra expuesta a las distintas condiciones climáticas que se registran en la zona como oleaje, vientos fuertes u otros, puesto que carecen de defensas ya sean artificiales o naturales. Por su parte, los puertos en canales se conectan con el mar a través de una vía navegable. La ventaja de este tipo de puertos es que pueden operar sin depender de condiciones climáticas adversas. Como señala, Novillo (2014) una de las dificultades fundamentales de este tipo de puertos es la capacidad máxima de calado, que restringe el ingreso de ciertos buques con capacidad de carga. De acuerdo con el listado de puertos ecuatorianos en mar abierto y centrando la atención en el contexto de esta investigación en la ciudad de Manta, se tiene:

Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

**Figura 1:** Puertos y terminales portuarios en mar abierto de Manta. Ecuador

Ubicación	Puertos y terminales portuarios	Calado máximo
Manta	Autoridad Portuaria de Manta	11 m
	Induatun S. A	12 m

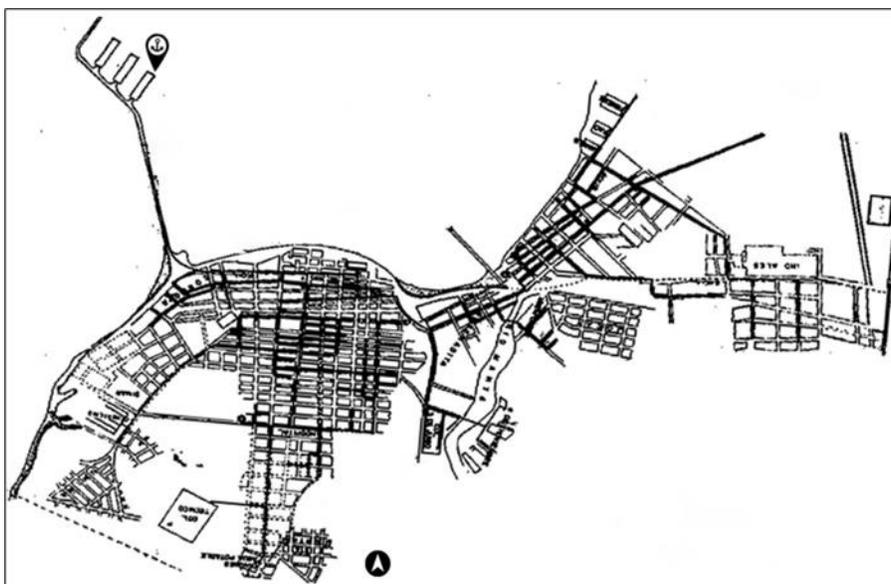
**Nota:** En esta tabla se muestran las instalaciones portuarias en mar abierto que posee la ciudad con capacidad de calado que va desde los 11 a 12 metros.

**Fuente:** (Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, 2012)

### Evolución y aportes de la Relación Puerto-Ciudad a la ciudad de Manta

APM (2022) describe que el sistema portuario ecuatoriano se ha desarrollado paulatinamente llegados al siglo XX. En 1966 a través del Decreto Supremo número 1373, se crea Autoridad Portuaria de Manta (APM) como entidad que administra y que opera el puerto de Manta. Además, con la realidad del puerto de Manta, se inauguró los nuevos servicios portuarios con el primer arribo a sus muelles del buque “Ciudad de Buenaventura” de bandera colombiana en el año de 1968.

**Fuente:** Modificado de Revista anual de la Junta de Agua Potable de Manta, 1965.



**Figura 2:** Plano de la ciudad de Manta en 1965.

Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

### Avenida 4 de noviembre

De acuerdo con APM (2022) la Autoridad Portuaria de Manta ha contribuido significativamente en el desarrollo de la ciudad y la provincia. Justo después de haber posesionado su directorio, contribuyó en la construcción de obras para Manta desde el año 1969. Ese año APM entregó 6.300,00 sucres para la construcción de 5 kilómetros de la avenida 4 de noviembre, anteriormente llamada “Velasco Ibarra”. Su costo total fue finalmente de 27.690,000 sucres.

La avenida 4 de noviembre y la avenida Jaime Chávez Gutiérrez (malecón) son las vías principales que conectan el puerto de la ciudad con las vías Quito y Guayaquil.

Fuente: (INEC)

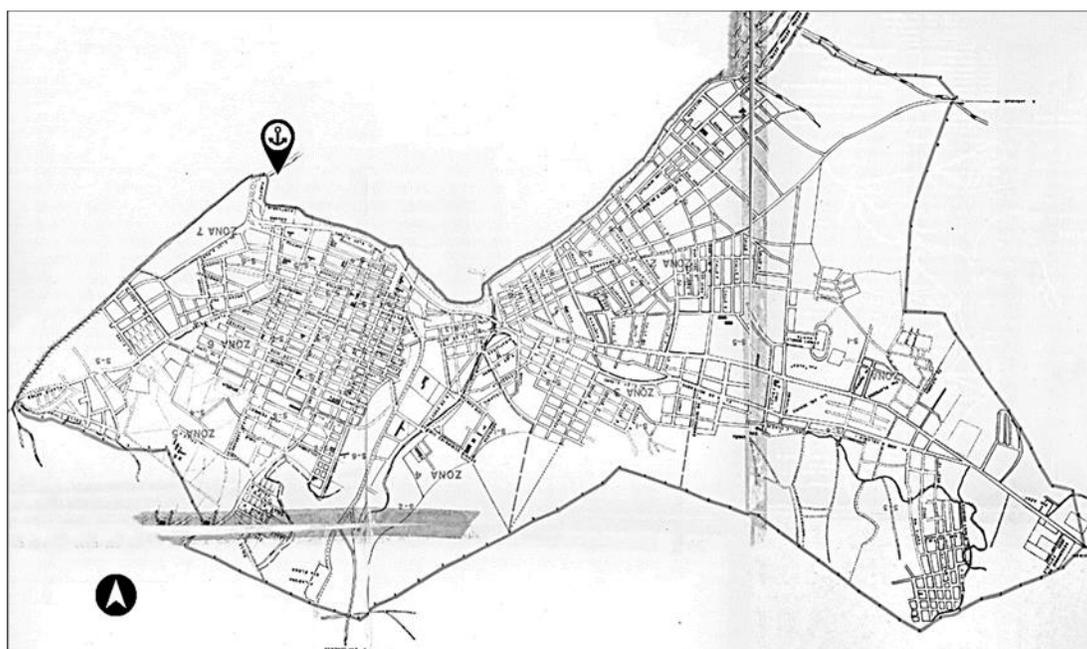


Figura 3: Cartografía histórica de la ciudad de Manta año 1974

Durante el primer año de operación, se construyó un segundo muelle de aguas profundas con un calado de 32 pies. En 1970 con la vigencia de la primera Ley de Puertos, se culminó la construcción del muelle marginal 3 de 150 metros de longitud para buques de hasta 25 pies de calado (APM, 2022). Como dice Sánchez (2015) en esta misma década el puerto incentiva la producción cafetalera en general de los distritos de Manabí y Manta se convierte en uno de los primeros puertos de exportación de café en Ecuador con alrededor de 60.000 toneladas por año generando grandes divisas.

## Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

---

Para 1980, la crisis internacional del café y el incremento del precio del combustible que aumenta el precio de la transportación le hacen perder dinamismo al puerto. Además, en las dos décadas subsiguientes la actividad pesquera convierte a Manta en el primer puerto pesquero del Ecuador.

### **Vía Circunvalación**

APM (2022) sostiene que en la década de los 80, Autoridad Portuaria de Manta aportó en la construcción de la vía Circunvalación, con 18.2 kilómetros de longitud, permitiendo la conexión con las vías Manta -Jipijapa -Guayaquil, por el sureste; y Manta-Quito, por el noreste.

Novillo (2014) refiere que en el año de 1993, ante la falta de organización y prestación de servicios portuarios, la fijación de las tasas y tarifas únicas que no cubrían el costo real de los servicios y la escasa inversión en infraestructura, se produjo una reestructuración de este sistema, dando lugar a la adecuación del marco legal existente, para dar paso a la modernización de los puertos, estimulando principalmente la inversión del sector privado con la participación de capitales nacionales y extranjeros. Como lo hacen notar Aguas y Cevallos (2012) el objetivo es que las instalaciones que comprenden los puertos de Guayaquil, Manta, Bolívar y Esmeraldas se modernicen y presten un mejor servicio.

### **Malecón escénico**

Tal como indica APM (2022) a partir de julio de 1997 se ejecutó la construcción del Malecón Escénico con fondos propios de la Autoridad Portuaria de Manta a un costo de 3.060 millones de sucres, con una superficie de construcción de 25.742 m<sup>2</sup>, bordeado de áreas verdes conformado por palmeras y un gran equipamiento turístico con locales destinados a la venta de artesanías, ropa, locales de comida y otros; lo que la convierte en zona turística de primer orden del cantón.

### **Aeropuerto Eloy Alfaro de Manta**

Según Delgado (2015) antes de la apertura del Aeropuerto de Manta, cuando no había carretera para llegar a Quito, las personas que querían llegar a esta ciudad tenían que ir por mar desde Manta a Guayaquil, en lancha o motovelero, durante dos días, acompañadas de animales, y productos agropecuarios, etc. Continuando al día siguiente en tren, de Guayaquil a Quito, lo cual demoraba dos días más. Además, acotó que, con el servicio aéreo, el viaje a Quito se reduce en una hora, por

## Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

lo que a los estudiantes que continúan estudiando en el colegio o la universidad les encanta usar el servicio de Panagra.

De acuerdo con Zavala (2020) durante los años de mayor crecimiento del aeropuerto, no sólo se incrementaron las operaciones a nivel técnico, sino también las operaciones de carga, embarcando los productos de exportación que suministran a la ciudad, así como pescado fresco, a los Mercados de Europa y Estados Unidos. De igual forma la provincia de Manabí, y en especial la ciudad de Manta, ha tenido un desarrollo notable en comparación con otras zonas, antecedentes que permiten pronosticar la importancia que tiene el aeropuerto internacional, sirviendo de apoyo al puerto, así como para la explotación turística de la zona.

### Vía Puerto- Aeropuerto

En 2003 consecuente al crecimiento acelerado en el ámbito industrial de la ciudad, Autoridad Portuaria de Manta (APM) propone ganarle 15 metros al mar en una longitud aproximada de 500 metros, en el diseño original de la vía Puerto-Aeropuerto, la cual constituirá en un circuito rápido de 8,5 kilómetros con el objetivo de enlazar a las terminales marítima y aérea (Aeropuerto Eloy Alfaro) de este cantón manabita, con ese proyecto en funcionamiento se estima que entre el 10 y 15% de toda la carga que ingresa a la ciudad de Manta por vía marítima será trasladadas rápidamente desde el aeropuerto hacia otros destinos del continente. (eluniverso.com, 2004)

Fuente: Elaboración propia



Figura 4: Vía Puerto- Aeropuerto de la ciudad de Manta año 2022.

De acuerdo con Macías y otros (2016) el puerto de Manta es el segundo en importancia dentro del sistema portuario nacional. Así también es considerado como el primer puerto pesquero del Ecuador

## Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

---

y de Sudamérica, desde esta localidad se producen derivados de los productos del mar y se exportan a los diferentes mercados nacionales e internacionales.

Siguiendo esta orientación Osejos y otros (2022) también consideran necesario el puerto de Manta para el desarrollo de la ciudad gracias a su gran economía en varios sectores, y uno de los más fuertes es la pesca, también está vinculado a los mercados asiáticos más grandes, incluidos China, Hong Kong y Japón.

Desde el punto de vista de Alava y Garcia(2018), en el año del 2006, el estado otorgó en concesión por 30 años al Puerto de Manta como parte de una licitación correspondiente a la empresa de origen chino “Hutchison Port Holdings” a través de la subsidiaria TIDE con sede en el país, siendo esta la mejor opción para el desarrollo económico y funcional de la terminal portuaria. En el año 2009, se interrumpió la concesión por desacuerdos entre las partes.

En este mismo periodo retornó nuevamente la administración completa del puerto con su empresa pública Autoridad Portuaria de Manta (APM). Posteriormente Osejos y otros (2022) en el año 2016, “como parte de un proceso de Iniciativa Privada, la operación del Terminal Internacional del Puerto de Manta fue delegada al consorcio chileno AGUNSA, mediante concurso público” (p.23) , a través de la “Terminal Portuaria de Manta, TPM S.A, por un periodo de 40 años, en el contrato se establecía la inversión para modernizar y construir nuevos proyectos ubicados en las rutas internacionales de la estación del terminal.

Según Osejos y otros (2022) Dentro de los trabajos realizados por la empresa AGUNSA en el puerto de Manta, se tiene “el dragado del canal, mismo que permitirá que atraquen buques de gran eslora, logrando así impulsar la actividad portuaria y ser un factor estratégico para el desarrollo del puerto” (p.53). Asimismo, se han realizado grandes inversiones en equipos para la correcta carga y descarga de mercancías; el edificio antinarcóticos compone también uno de los grandes cambios del puerto; también se ha visto mejoras en el rápido despacho de las mercancías, logrando que sean más ágiles para la satisfacción en los usuarios del puerto de Manta (Osejos y otros, 2022).

Sánchez (2015) menciona que, en 2011, el Gobierno Nacional declara de manera excepcional la delegación mediante concesión de los servicios de infraestructura y facilidades del puerto de Manta. En el año 2012 se publica la convocatoria pública internacional para la concesión de la gestión de los servicios públicos portuarios mediante la infraestructura y facilidades en la terminal multipropósito de aguas profundas del puerto de Manta. Asimismo, Sánchez (2015) señala que, en la infraestructura portuaria ecuatoriana, Manta está asignada como puerto multipropósito.

## Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

Sánchez (2015) sostiene que en el año 2014 se suprimen los Directorios de las Autoridades Portuarias se suprimen los Directorios de las Autoridades Portuarias de Guayaquil, Manta y otros puertos, competencias que las asume el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Subsecretaría de puertos y transporte sobre la alianza público–privada con la compañía AGUNSA de Chile para concesionar el puerto de Manta marítimo y fluvial. (Registro Oficial, Suplemente No. 231). En el año 2015, se informa sobre la alianza público–privada con la compañía AGUNSA de Chile para concesionar el puerto de Manta.

### Vía Manta- Colisa

Mella (2020) destaca que meses después del terremoto del 16 de abril de 2016, la empresa pública Ecuador Estratégico adjudicó un contrato por USD 83,6 millones para la construcción de la vía Manta-Colisa con la intención de reactivar las zonas afectadas.

Dicha obra es parte del proyecto multimodal Manta- Manaos la cual prometía ocho puentes a desnivel, el ensanche de la vía, 6 kilómetros de ciclovía y 7.2 kilómetros de carriles de servicio nuevos, mismos que debían estar listos en marzo del 2019, sin embargo, hasta la actualidad nada de esto se ha cumplido.

Desde esta perspectiva APM (2018) agrega que es un proyecto de suma importancia, no solo para la ciudad, sino también para el país, con la intención de adaptar un eje vial que fuera capaz de transportar una cantidad importante de cargas (productos y mercancías) desde el puerto de Manta hacia diversas partes del país de manera más eficaz.

**Fuente:** Municipio de Manta



**Figura 5:** Acceso vial de Manta - Colisa

Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

---

### **Terminal de Pasajeros de Cruceros en Manta**

AGUNSA (2018) manifiesta que en 2018 se inaugura la nueva Terminal de Pasajeros de Cruceros en Manta, que a su vez funcionará como un Centro de Convenciones y un área que mejorará la imagen de la ciudad como resultado de la Alianza Público Privada (APP) en Ecuador.

APM (2018) destaca que la nueva terminal es un elemento de suma importancia para el desarrollo de la ciudad, ya que pretende otorgar un mejor servicio a los pasajeros, avivando y fortaleciendo el turismo y la economía de la zona. Esta obra cuenta con un área total de 7.064 m<sup>2</sup>, de los cuales 1.317,20 m<sup>2</sup> constituyen la edificación y 5.746,80 m<sup>2</sup> fueron destinados a áreas verdes y parqueos.

### **Rehabilitación vía Manta- Colisa**

El 31 de marzo de 2022, se suscribe un convenio entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) y el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Municipal de la ciudad de Manta ante la necesidad de la rehabilitación y mantenimiento de 21 kilómetros de la vía Manta- Colisa requiriendo una inversión de USD 4 millones. (MTO, 2022).

El abandono de esta vía ha causado un creciente número de accidentes de tránsito que han enlutado a diversas familias manabitas; por otro lado, tenemos la necesidad de optimizar las condiciones de infraestructura vial en esta zona de la ciudad.

Como lo señala Romero (2014), es indudable que, en muchos casos, el Puerto de Manta ha sido un generador de crecimiento económico, el impacto a nivel provincial es significativo y visible generando plazas de trabajo directo e indirecto, además de ofrecer servicios portuarios para las industrias instaladas en la provincia de Manabí, especialmente, la industria pesquera. No obstante, desde la perspectiva de la referida autora Romero (2014) se precisa de una relación mucho más armónica en los que se ponga de manifiesto la firme decisión de promover el desarrollo de la ciudad mediante la promoción, inversión y ejecución de proyectos orientados a la sustentabilidad, donde se vislumbre el progreso y la calidad de vida de todos sus habitantes, con fuertes raíces ancladas en su principal motor que es su puerto.

## Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

Fuente: Elaboración propia a partir de las fuentes documentales consultadas

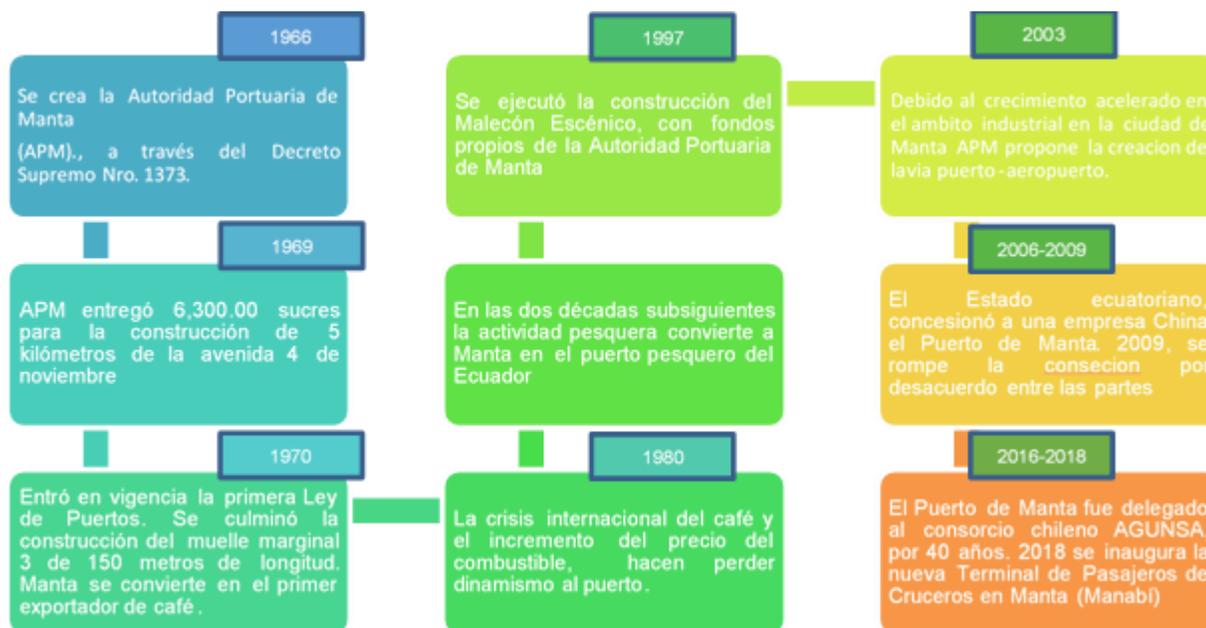


Figura 6: Cronología de la relación Puerto-ciudad Manta, Ecuador Desde los 60 Años Hasta la Actualidad

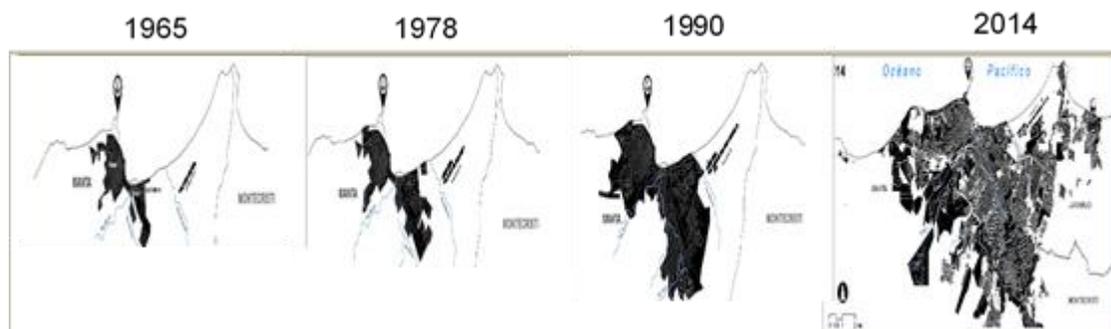
### Desarrollo y crecimiento urbano

En cuanto al desarrollo urbano Pico (2019) establece en su investigación que en el crecimiento de la ciudad predominaron las iniciativas individuales que dieron origen a la forma y expansión del trazado urbano de Manta, evidenciándose que es a partir de 1968 cuando se asigna infraestructura al puerto que la extensión de la ciudad de Manta se incrementa de forma progresiva.

Así mismo Pico (2019) manifiesta que la ciudad se segregó horizontalmente en función del trazado rectangular del centro, duplicando el tamaño de la mancha urbana por cada década, notablemente en dirección sur-oriente siguiendo la conexión del puerto con el eje vial Manta-Montecristi, que se constituía en esos momentos como la única vía de enlace y de primer orden de la ciudad y de la cual se fueron derivando de cierto modo las distintas ramificaciones que caracterizan hoy a la vialidad porteña.

## Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

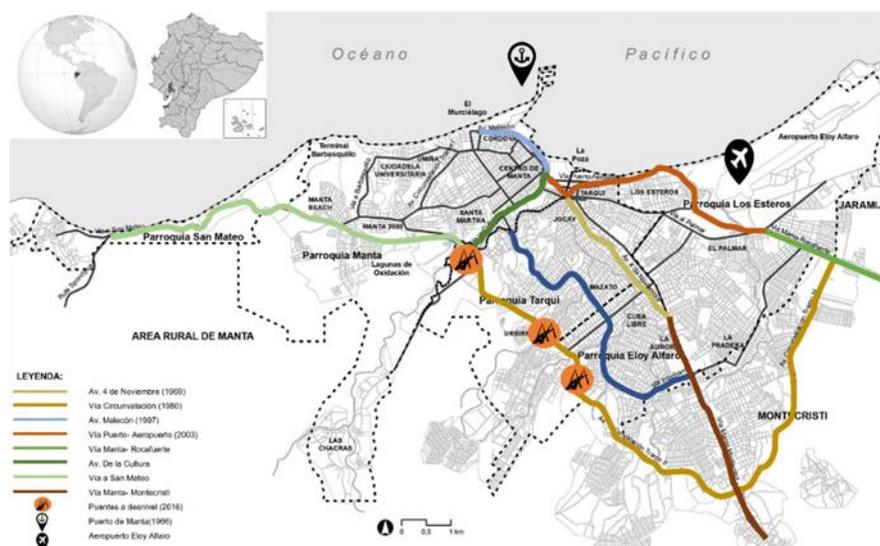
**Fuente:** Crecimiento y estructura de Manta (Ecuador). Modificada de Jaramillo & Garcia (2022).



**Figura 7:** Superficie ocupada por la ciudad en 1965, 1978, 1990 y 2014

El mismo autor señala que ha sido evidenciable el proceso de expansión de la ciudad en medida que el suelo del casco central se fue agotando y aunque los barrios aparecieron progresivamente como elementos independientes en varios sectores aledaños a las áreas consolidadas de la geografía local, terminaron conectándose de una u otra manera a través de sus viales tal como se muestra en la figura 7.

**Fuente:** Crecimiento y estructura de Manta (Ecuador). Modificada de Jaramillo & Garcia (2022).



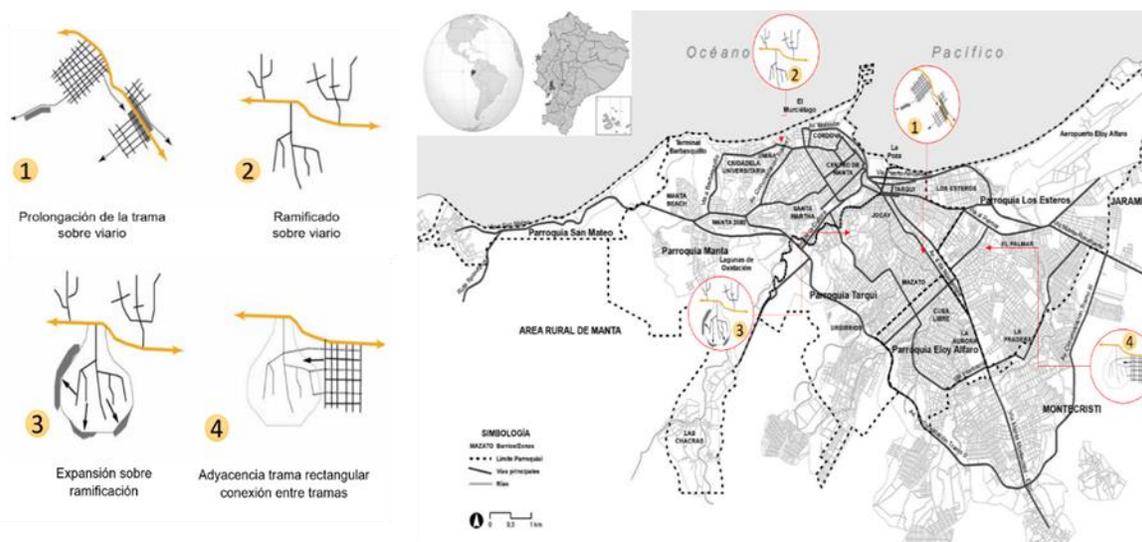
**Figura 8:** Principales vías estructurantes de la Ciudad de Manta año 2022

Este proceso que en algunos casos fue espontáneo (por parte de los habitantes) también se dio como consecuencia de la intervención municipal, ya sea en la intención de dar jerarquía viaria o para crear

## Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

una nueva vialidad, de tal manera que en la gráfica siguiente modificada por Jaramillo & Garcia (2022) se expone un esquema sintético sobre los patrones identificados por Pico Alonso (2019) que dieron origen a la consolidación del trazado urbano de la ciudad de Manta.

**Fuente:** Crecimiento y estructura de Manta (Ecuador). Modificada de Jaramillo & Garcia (2022).



**Figura 9:** Mapa sobre los patrones bases de conformación del trazado urbano de la ciudad de Manta

### Discusión final

Para Pacheco y Pacheco (2015) el dinamismo que ha imperado en Manta y que es el responsable del surgimiento de nuevas áreas de ocupación urbana en esta ciudad, se vio reforzado por la construcción del puerto y las actividades inherentes a esta infraestructura.

Es indudable la incidencia a nivel provincial de la evolución que en los últimos años ha tenido el puerto de Manta, considerado el primer motor económico de crecimiento y desarrollo de Manabí y por ende del Ecuador, siendo significativo el aporte con relación a la generación de plazas de trabajo directo e indirecto, además de los servicios portuarios que brinda a las industrias instaladas en la provincia, especialmente, para la industria pesquera.

El análisis de la relación puerto-ciudad y su influencia e impacto en la dinámica urbana, ayuda a entender la importancia de las instalaciones portuarias en el desarrollo de la ciudad, donde se evidencia un proceso con patrones en cuanto a la construcción de la trama urbana, cuyos resultados relativamente uniformes le atribuyen al territorio una cualidad de racionalidad y eficiencia.

## Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

---

La presencia de ejes viales hace que la trama se prolongue en dos direcciones diferentes, hacia el este y sureste, por un lado, la mancha urbana se acerca al aeropuerto Eloy Alfaro y se concentra en localidades vecinas como Jaramijó y Montecristi creando interrelación de sus actividades, y por otro lado al Suroriente, estableciendo de esta forma a los ejes viales como aquellos elementos que estructuran el crecimiento que caracterizan a una ciudad.

No obstante, con relación a lo precedente, la ciudad de Manta tiene por delante superar los retos que supone un desarrollo armonioso y sustentable para lograr un verdadero proceso de expansión y transformación de su dinámica anclada en su principal motor que son sus instalaciones portuarias.

### Referencias

1. Aguas, S., & Cevallos, K. (2012). Modelo De Desarrollo y Aplicación del Cuadro de Mando Integral en Operadoras Portuarias, Caso Puerto de Manta. Universidad Central Del Ecuador. Trabajo de Titulación. <https://core.ac.uk/download/pdf/71898195.pdf>, pp.169.
2. AGUNSA. (2018). Ceremonia de Inauguración Terminal de Cruceros en Manta - Ecuador. <https://agunsa.com/ceremonia-inauguracion-terminal-cruceros-manta-ecuador/>.
3. Alava, H., & Garcia, M. (2018). Análisis de la concesión de Hutchison Port Holding. <https://repositorio.uleam.edu.ec/bitstream/123456789/1508/1/ULEAM-COM-0035.pdf>.
4. APM. (2018). Autoridad Portuaria de Manta. Manta inaugura la primer Terminal de Pasajeros de Cruceros del país.: <https://www.puertodemanta.gob.ec/manta-inaugura-la-primer-terminal-de-pasajeros-de-cruceros-del-pais/>
5. APM. (2018). PROYECTO DE INVERSIÓN: RECONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN DEL TERMINAL PESQUERO Y CABOTAJE DE LA CIUDAD DE MANTA, UBICADO EN EL CANTON.
6. APM. (2022). Autoridad Portuaria de Manta, cumple 52 años de creación. Gobierno del Encuentro/ Autoridad Portuaria de Manta (APM). <https://www.puertodemanta.gob.ec/autoridad-portuaria-de-manta-cumple-52-anos-de-creacion/>.
7. Boix Perea, M. (2017). Análisis Teórico y Práctico del Concepto Puerto-Ciudad. Universidad Pontificia COMILLAS. Madrid. España. Icade Business School. Trabajo de Fin de Máster, pp.115.

Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

---

8. eluniverso.com. (14 de JUNIO de 2004). Vía Puerto-Aeropuerto de Manta gana espacio al mar. EL UNIVERSO. EL UNIVERSO:  
<https://www.eluniverso.com/2004/06/12/0001/12/9CE4684CC17D4E0AA47FA7EAE00417FA.html/>
9. Eraso, M. (2009). Puerto y Territorio: análisis de lo global y debate de lo local. REMS-Revista de Estudios Marítimos y Sociales. Año 2 - N° 2.  
[https://estudiosmaritimossociales.org/wp-content/uploads/2016/05/rem-s-nc2ba-2-28x21-18-11-09\\_p125-134-2.pdf](https://estudiosmaritimossociales.org/wp-content/uploads/2016/05/rem-s-nc2ba-2-28x21-18-11-09_p125-134-2.pdf) , pp.125-134.
10. Gilson, G. (1996). La economía ecuatoriana de la Gran Recesión a la Crisis Bananera”. Quito: Nueva Historia del Ecuador Corporación Editora Nacional.
11. González González, R. (2018). Sector Portuario en el Ecuador. Superintendencia de Control del Poder del Mercado. <http://www.sela.org/media/3211917/sector-portuario-en-el-ecuador.pdf>, pp.1-17.
12. Grindlay , A. (2008). Ciudades y Puertos . Ciudades (11). Universidad de Granada (España).  
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2738192.pdf>, pp. 53-80 .
13. INEC. (s.f.). CARTOGRAFIA HISTORICA:  
<https://www.ecuadorencifras.gob.ec/cartografia-historica/>
14. Jaramillo, J., & Garcia , J. (19 de mayo de 2022). Crecimiento y estructura de Manta (Ecuador): lógicas y contradicciones del proceso de desarrollo urbano en las últimas décadas (1965-2014).
15. Macías, M., González, N., & Soler, F. (2016 ). Estrategia de planificación del puerto de aguas profundas de la ciudad de Manta: inclusión de metodología DaDED (dafo-delfi-estadística descriptiva). Revista Transporte y Territorio, núm. 14. E-ISSN: 1852-7175. Universidad de Buenos Aires, Argentina.  
<https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307004.pdf>, pp. 39-60.
16. Mella, C. (16 de diciembre de 2020). PRIMICIAS.EC. ECONOMIA:  
<https://www.primicias.ec/noticias/economia/empezaron-obras-parche-via-mas-cara-pais/>
17. MTOP. (31 de Marzo de 2022). Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Obras Públicas:  
<https://www.obraspublicas.gob.ec/mtop-suscribe-convenio-por-usd-4-millones-para-la-rehabilitacion-y-mantenimiento-de-la-via-manta-colisa/>

Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

---

18. Novillo, S. (2014). Evolución de la Infraestructura Portuario del Ecuador. Valor Agregado. Artículo 3. <https://docplayer.es/68811883-Evolucion-de-la-infraestructura-portuaria-del-ecuador.html>, pp. 51-68.
19. Osejos, A., Lucas, Y., & Villegas, A. (2022). La Concesión del Puerto Marítimo de Manta y su Incidencia en el Comercio Exterior (TPM). *Revista Dominio de las Ciencias*. Vol. 8, Núm. 1. DOI: <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v8i41.2556>. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8383372.pdf>, 2022, pp. 18-38.
20. Otero, C. D. (2015). Desarrollo del Puerto de Manta. Eskeletra.
21. Pacheco, A., & Pacheco, H. (2015). Estudio de la dinámica espacial del eje Manta–Montecristi. *La Técnica*.
22. Pico Alonso, K. (2019). UNA MIRADA A UNA CIUDAD SIN PLANIFICACIÓN. Patrones en la forma de los barrios informales en la ciudad de Manta, Ecuador. Barcelona/Santiago de Chile: Seminario Internacional de investigación en urbanismo.
23. Ricardo, S., Jaimurzina, A., & Wilmsmeier, G. (2015). Transporte marítimo y. [https://www.researchgate.net/publication/289345240\\_Transporte\\_maritimo\\_y\\_puertos\\_desafios\\_y\\_oportunidades\\_en\\_busca\\_de\\_un\\_desarrollo\\_sostenible\\_en\\_America\\_Latina\\_y\\_el\\_Caribe](https://www.researchgate.net/publication/289345240_Transporte_maritimo_y_puertos_desafios_y_oportunidades_en_busca_de_un_desarrollo_sostenible_en_America_Latina_y_el_Caribe).
24. Rúa, C. (2006). Los Puertos en el Transporte Marítimo. Universidad Politécnica de Cataluña. <http://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf>.
25. Ruiz, T. (2016). SISTEMA PORTUARIO ECUATORIANO. <tp://www.sela.org/media/2303887/15-sistema-portuario-ecuadoriano.pdf>.
26. Sánchez Ramos, J. (2015). Reseña histórica de la Autoridad Portuaria de Manta 2015. 49 aniversario. Sesión solemne del cuadragésimo noveno aniversario de la Autoridad Portuaria de Manta. [https://www.academia.edu/18858680/Autoridad\\_Portuaria\\_de\\_Manta\\_49\\_a%C3%B1os](https://www.academia.edu/18858680/Autoridad_Portuaria_de_Manta_49_a%C3%B1os).
27. Silva Romero, M. (2014). La Concesión del Puerto de Manta en el Desarrollo Económico y Social del País . Universidad de Especialidades Espíritu Santo.Samborondón, Ecuador. Trabajo de Titulación. <http://repositorio.uees.edu.ec/bitstream/123456789/690/1/TESINA%20-%20PUERTO%20DE%20MANTA%20-%20MARIA%20A.%20SILVA%20PDF.pdf>, pp.132.

Impacto de las instalaciones portuarias en la configuración vial de la ciudad de Manta desde los años 60 hasta la actualidad

---

28. Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (2012). Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012. Ministerio de Transporte y Obras Públicas: [http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/SPTMF\\_Boletin\\_Estadistico2011.pdf](http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/SPTMF_Boletin_Estadistico2011.pdf).
29. Tobar Vega, H. (6 de Agosto de 1991). El Telegrafo .
30. Zavala, R. (8 de Octubre de 2020). Datos del aeropuerto de Manta entre 1950 y el 2011. lodijeron.wordpress.com: <https://lodijeron.wordpress.com/2020/10/08/datos-del-aeropuerto-de-manta-entre-1950-y-el-2011/#:~:text=Seg%C3%BAn%20dijo%20el%20aeropuerto%20de,hacia%20toda%20Am%C3%A9rica%20del%20Sur>.

©2022 por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).