

**REAPERTURA  
AEROPUERTO REALES TAMARINDOS  
FRENTE AL PARQUE DE NEGOCIOS  
VILLANUEVA**



Arq. WILLIAMS PALMA ZAMBRANO

M A S T E R   E N   A R Q U I T E C T U R A   Y   D I S E Ñ O   U R B A N O

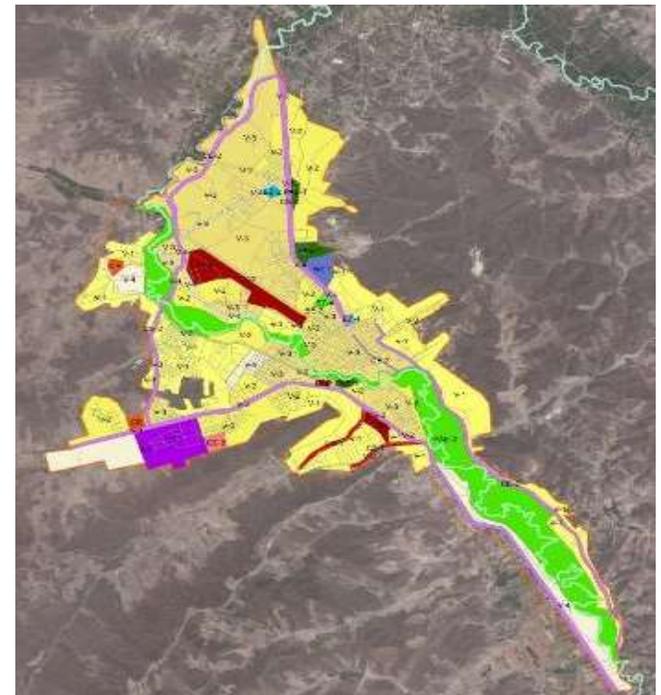
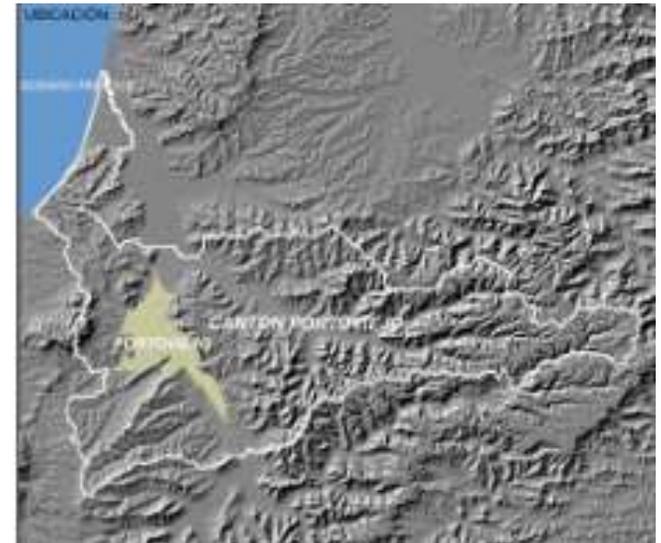
## **ANTECEDENTES GENERALES**

El Aeropuerto “Reales Tamarindos” de la ciudad de Portoviejo localizado al noroeste de la ciudad es uno de los más antiguos del Ecuador. Comienza a operar a inicios de los años 30 del siglo XX como una pista de aterrizaje. En 1941 ocurrió un suceso memorable para la urbe de aquel entonces, cuya ciudadanía vió el aterrizaje del primer avión trimotor de gran tamaño con varias plazas que concitó la curiosidad y entusiasmo de toda la ciudad.

Después de la guerra de 1941, por disposición presidencial, la pista se amplió considerablemente para albergar ocasionalmente a los aviones Camberra, defensores de nuestro territorio. En los años 60 se mejora la pista y se realiza la construcción de la antigua Terminal de pasajeros y Torre de Control, y el transporte aéreo hacia Bahía, Esmeraldas, Guayaquil se incrementó en gran medida. Posteriormente en los años 70 comienza a operar la Compañía Estatal TAME, en los 90 se crean empresas aéreas manabitas como VIAMA, TAKIGA, AEROBAHIA, AEROZAM, y AEROMANTA, con su base principal en Portoviejo.

Funcionó por alrededor de 80 años sin accidentes, conservando una excelente pista en la que han operado aeronaves de gran envergadura como el Boeing 727 - 200, cuya capacidad superaba los 180 pasajeros, y otros como el HERCULES, de operaciones militares.

La terminal Aérea brindaba servicios de tránsito aéreo, comunicaciones, Meteorología, Operaciones, servicio contra incendios, Seguridad Aeroportuaria, y servicios Médicos.





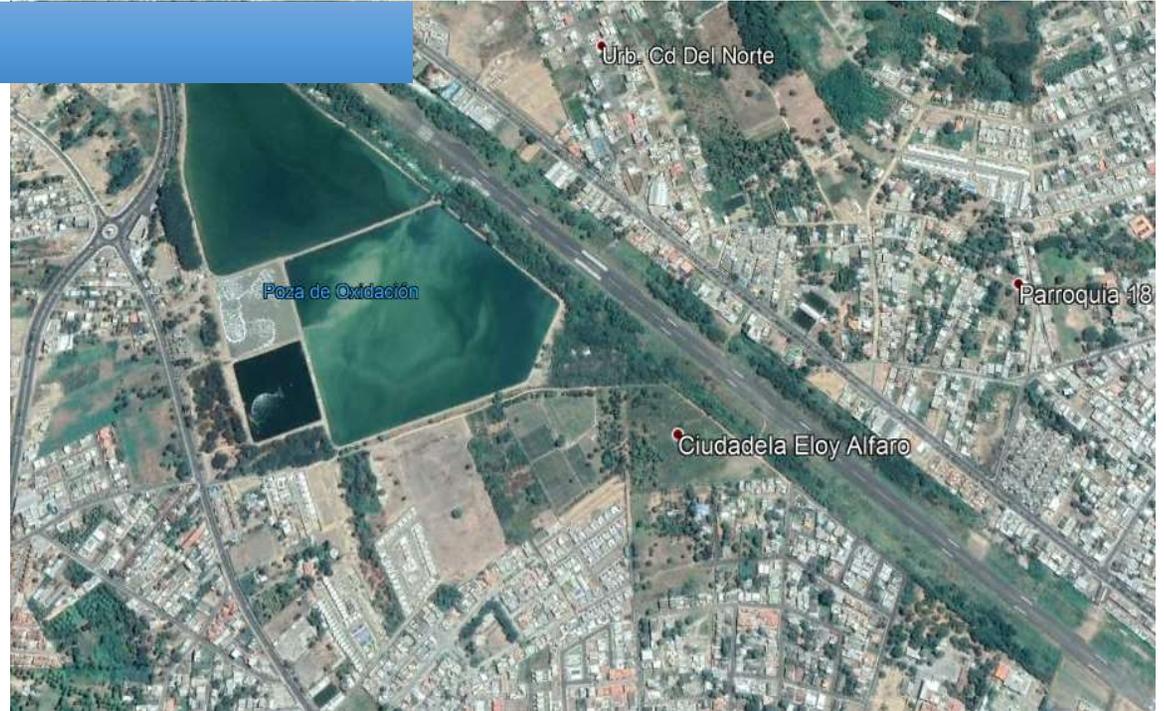
ZONA	ENTIDAD	AREA – UBICACIÓN
ZONA 1	GAD MUNICIPAL	36.40 HAS (LAGUNA) + 1,84 (ZONA DE TERMINAL)
ZONA 2	GAD PROVINCIAL	25.61 HAS (ZONA CENTRAL Y SUDESTE)
ZONA 3	D.A.C.	15.42 HAS (ZONA NOROESTE – PISTA ATERRIZAJE)

Arq. WILLIAMS PALMA ZAMBRANO

## CONDICIONANTES

La controvertida discusión sobre el Aeropuerto de Portoviejo por una decisión del Gobierno anterior de cerrarlo, ha traído a colación una serie de acciones inconexas de quienes tratan de defender su reapertura frente a quienes tratan de justificar con obras de discutible prioridad el fraccionamiento del predio y la pérdida de su potencial como terminal aeroportuaria.

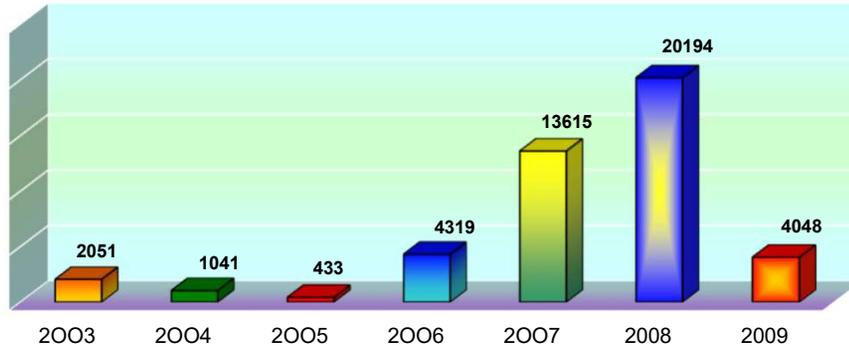
Se deben considerar:



- El análisis de las tendencias actuales en el transporte aéreo, las condiciones y aspectos de tráfico aéreo, el tránsito y utilización por compañías y pasajeros.
- El proceso de gestión institucional, técnica, financiera y jurídica para su reapertura en un contexto regional provincial.
- La ordenación urbanística de toda la zona aeroportuaria y su entorno inmediato.

# ESTADISTICAS

## TOTAL PASAJEROS POR AÑO

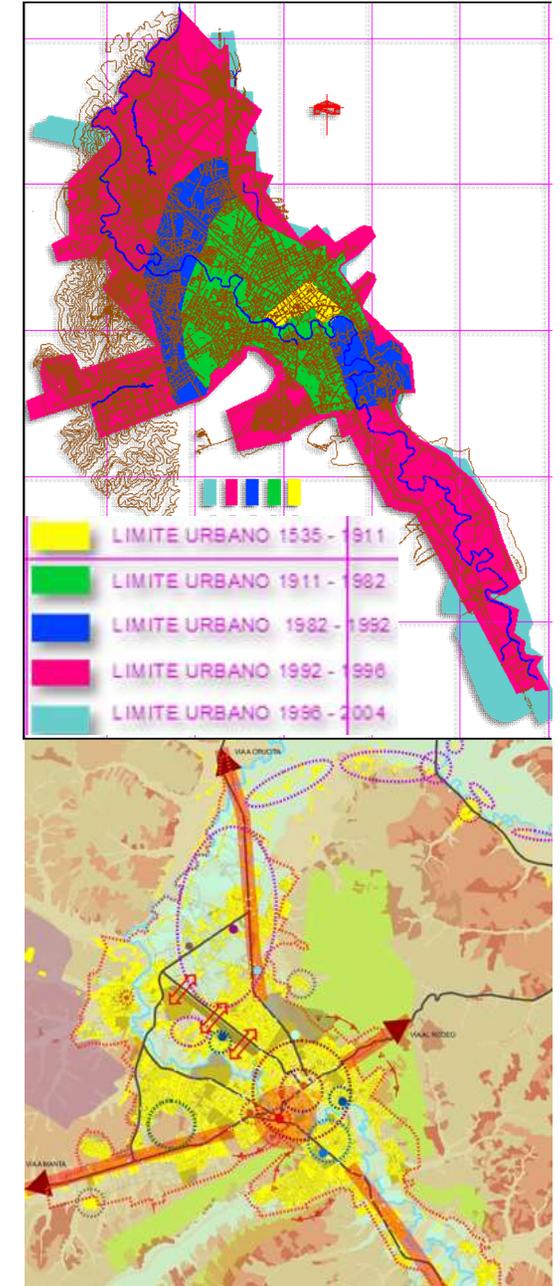


## PROMEDIO DE PASAJEROS POR SALIDA

FUENTE: SISTEMA ESTADÍSTICO AEROPUERTO PORTOVIÑO



Desde que TAME reinició las operaciones desde agosto del 2006 hasta mayo del 2009, el transporte de pasajeros promedio siempre fue en crecimiento, culminando con un promedio de 72% de ocupación de asientos por vuelo. El descenso en el tráfico aéreo se debe a un cierre temporal por efectos de un recapeo de la pista en el año 2009 con una inversión de un millón ochocientos mil dólares americanos aproximadamente



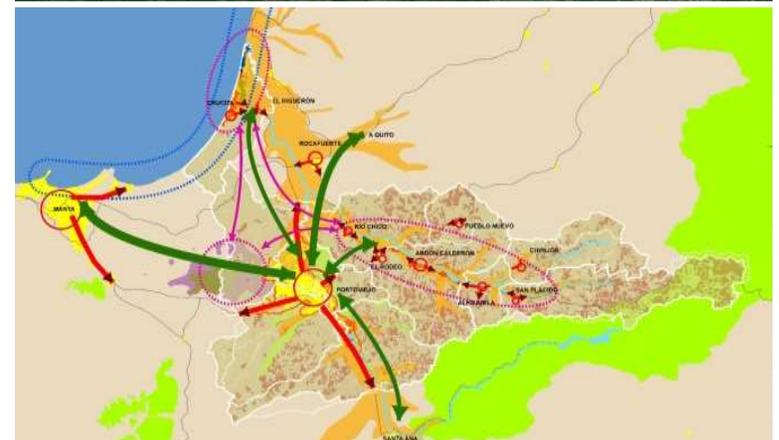
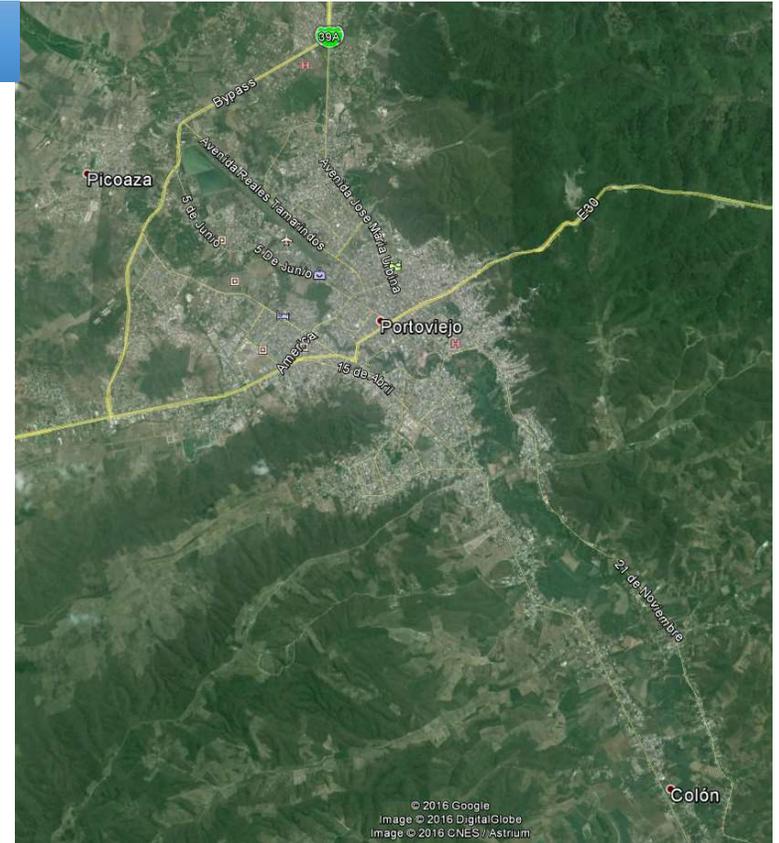
Arq. WILLIAMS PALMA ZAMBRANO

## ***CRITERIOS TECNICOS PARA LA REAPERTURA***

1. El aeropuerto Reales Tamarindos COMPLEMENTARIO al de Manta, basa su importancia desde una dimensión provincial en la que Portoviejo, como capital político administrativa y por su ubicación estratégica en el contexto regional precisa de movilidad aeroportuaria. Esto refuerza su capitalidad y un impulso para el desarrollo, lo social cultural, el crecimiento económico, productivo, logístico y posiciona a la urbe en el mapa de la conectividad aérea, requisito indispensable de toda ciudad próspera.
2. Su emplazamiento responde a ventajas orográficas importantes, se localiza al Noroeste de la urbe en el valle del río Portoviejo, cuyas colinas circundantes no superan los 350 metros, obstáculos fácilmente superados en condiciones visuales. Se encuentra a una altitud de 44 metros sobre el nivel medio del mar, en el centro de Manabí, donde convergen la mayoría de los cantones y a una distancia de 36 kilómetros de la ciudad de Manta y a 50 minutos del Aeropuerto “Eloy Alfaro” desde la periferia de la ciudad.

## CRITERIOS TECNICOS

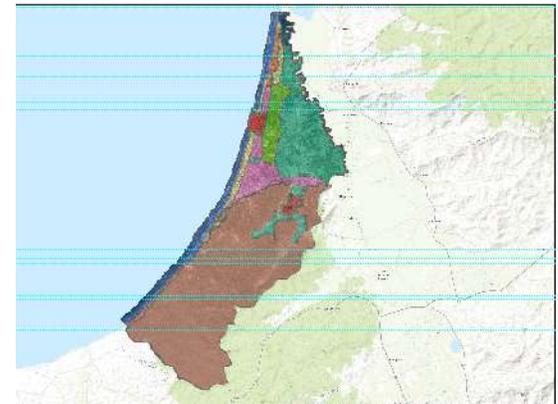
3. La recuperación de Portoviejo post terremoto implica afrontar nuevos retos y desarrollar sus potencialidades desde una postura integral como un territorio resiliente, destacando sus 500 años de fundación como urbe de importancia histórica, con asiento de institucionalidad pública, identidad cultural, patrimonio urbano arquitectónico, actividades comerciales y ventajas competitivas que la posicionan como un asentamiento humano de vital trascendencia. La permanencia del Aeropuerto se fundamenta desde la conformación del SISTEMA TERRITORIAL Manta- Jaramijó – Montecristi – Rocafuerte - Portoviejo – Sucre, Santa Ana – 24 de Mayo – Olmedo, con alrededor de 800.000 habitantes. Estas dinámicas y coyunturas socioeconómicas la convierten en territorio propicio para inversiones y la necesidad de una terminal aérea facilitará la concreción y fortalecimiento de dichas condiciones y ventajas.



Arq. WILLIANS PALMA ZAMBRANO

## CRITERIOS TECNICOS

4. Los roles y funciones de Portoviejo destacan la importancia de los servicios de salud en una dimensión de alcance regional y nacional. Al tratarse de un tema de salud pública implica la necesidad de una red de transporte integral, expedita, rápida y al alcance de todos los ecuatorianos. Incluso el denominado Clúster de Salud justifica la importancia de un Aeródromo.
5. El aún incipiente desarrollo turístico, con proyecciones de crecimiento para la provincia de Manabí, con políticas públicas a impulsarse desde el Gobierno central, los GAD'S, y por otra parte inversiones desde la empresa privada, tienen en Portoviejo una puerta de entrada para la articulación de los territorios del interior. Su ubicación geográfica estratégica y los servicios que brinda generan una gran influencia, debido a que convergen en un radio de aproximadamente 40 kms. un total de 10 cantones y por consecuencia, la presencia del Aeropuerto configura un elemento primordial para garantizar la debida movilidad, tránsito y transporte con fines turísticos y toda la dinámica que simultáneamente genera esta actividad.



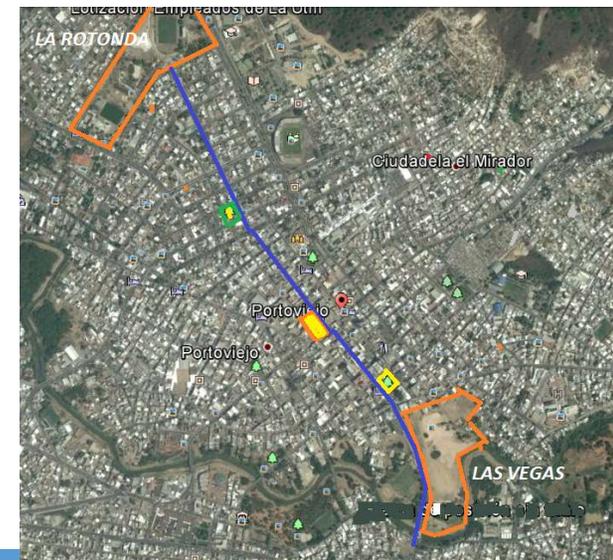
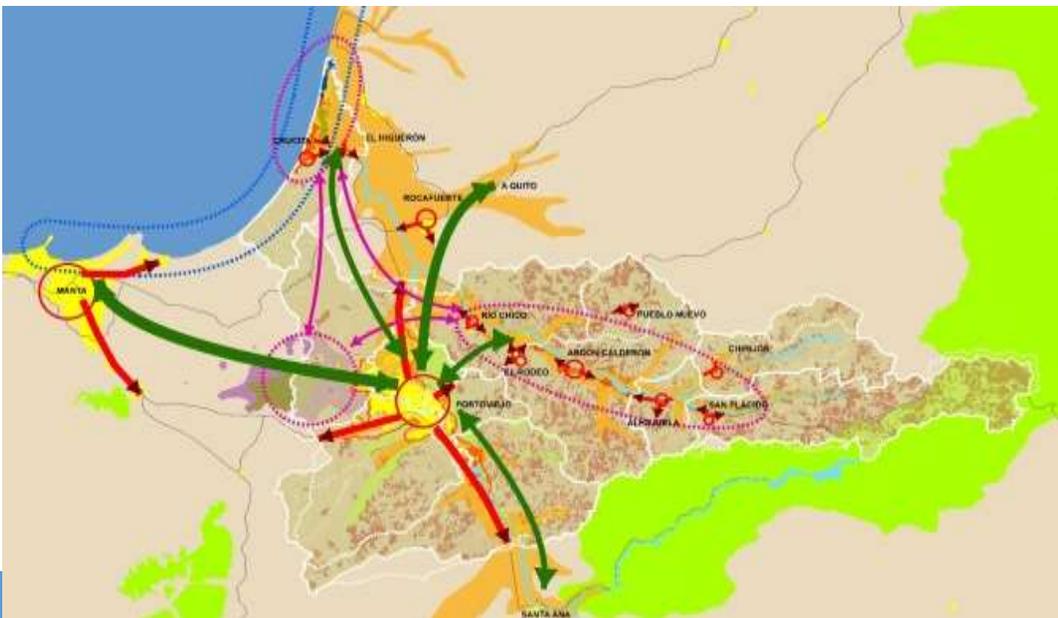
## CRITERIOS TECNICOS

6. El fortalecimiento de la educación superior, dada la presencia de las universidades y su importante aporte en la región, implica el desarrollo de la ciencia y el conocimiento desde un nuevo enfoque e impulso que considere a la urbe como punto de encuentro nacional e internacional, dada la creciente oferta de postgrados, eventos científicos, académicos e investigativos que irán contribuyendo al rol de Portoviejo como ciudad universitaria y del conocimiento.
7. Se reconoce la importancia que adquieren los medios aéreos ante constantes amenazas y desastres naturales que se suscitan en Manabí, entre ellos eventos como el Fenómeno del niño, los terremotos, y probables Tsunamis. El reciente sismo y la vulnerabilidad presente en el territorio de Manabí condiciona la necesidad de un Aeropuerto en el interior de la provincia, lo cual se evidenció en Portoviejo una vez acontecido el terremoto del 16 A, haciendo notoria la falta del Aeropuerto para recibir ayuda directa en labores de rescate y ayuda humanitaria. En el caso de eventos como el fenómeno del Niño, en el último suscitado en nuestra región, hubo aislamiento territorial de varias poblaciones debido al corte de carreteras e inundaciones. El Comité de Operaciones Emergentes – COE, y la Defensa Civil determinaron al Aeropuerto local como un Centro de Operaciones fundamental. Vituallas y medicinas llegaban por vía aérea, y luego transportadas por los helicópteros a las áreas afectadas. En lo referente a tsunamis evacuan centros poblados de la costa y se cierran aeropuertos del litoral, requiriéndose el soporte del Aeropuerto “Reales Tamarindos”, que se encuentra a 44 metros sobre el nivel medio del mar y a 35 Km. de distancia de la costa.

## CRITERIOS TECNICOS

8. El desarrollo de Portoviejo y las previsiones de su Plan de Desarrollo y Ordenamiento territorial, justifican una propuesta de tránsito y transporte en todas las modalidades, destacando que el Aeropuerto se constituye en un elemento estratégico para la consolidación de los roles y funciones que tiene actualmente la urbe y sobre todo para las proyecciones de desarrollo y de transformaciones urbanas que se plantean en programas, proyectos y obras de la actual administración.

Todas las condicionantes de orden social, productivo, técnico, jurídico, financiero y logístico que fundamentan la reapertura del Aeropuerto no deben analizarse por separado, hacerlo contribuye a orientar de manera sesgada decisiones respecto al mismo y por ello contribuir a la disminución de sus potencialidades.



Arq. WILLIAMS PALMA ZAMBRANO

# ***PARQUE DE NEGOCIOS VILLANUEVA VISION CANTONAL***

El Cantón Portoviejo en el año 2035, es un territorio ordenado que protege su patrimonio natural y cultural; que ocupa el suelo de manera sustentable aprovechando sus potencialidades naturales, agropecuarias, turísticas y urbanísticas; con asentamientos humanos compactos, equilibrados, que desarrollan sus actividades en ambientes saludables y seguros, dotados de infraestructura y espacios públicos que facilitan el acceso eficiente de la población a los lugares de trabajo, educación, salud, recreación y seguridad alimentaria, bajo principios de equidad; con un modelo de gestión territorial que le permite coordinar y aplicar sus estrategias de intervención de manera eficiente y articuladas a un modelo territorial regional y nacional, que asegura la participación ciudadana y el mejoramiento sostenible de la calidad de vida.

## REAPERTURA AEROPUETO DE PORTOVIEJO

- EL CLÚSTER DE SALUD
- EL PARQUE INDUSTRIAL LOGÍSTICO Y AGROPRODUCTIVO REGIONAL
- EL PARQUE DE NEGOCIOS VILLANUEVA,
- DESARROLLO INTEGRAL DE CRUCITA.



Arq. WILLIANS PALMA ZAMBRANO

M A S T E R   E N   A R Q U I T E C T U R A   Y   D I S E Ñ O   U R B A N O

## REAPERTURA AEROPUETO DE PORTOVIEJO



ZONA RESIDENCIAL	535,60 has.
ZONA DE CENTRALIDAD SECTORIAL	216.58 has.
ZONA DE CENTRALIDAD REGIONAL	98.76 has.
ZONA DE PROTECCIÓN ECOLÓGICA	87,46 has.

Se debe sopesar “El Parque de Negocios” frente a la reapertura del Aeropuerto. No es acertada la aseveración que sostiene que los cambios económicos, urbanos y territoriales, regidos por las variaciones de las necesidades sociales, productivas y de servicios, hayan ocasionado el cierre del aeropuerto, ya que el mismo dos años antes de su cierre había sido subido de categoría por la DAC y en el año 2008 transportó 20.194 pasajeros, rebasando todas las estadísticas históricas. Sumado a ello es recapeada su pista de aterrizaje y en el año 2011 inexplicablemente a pretexto de que no era rentable, es cerrado por disposición gubernamental, imponiendo nuevamente una voluntad política que fue acatada como todas las decisiones del centralismo nacional.

## REAPERTURA AEROPUETO DE PORTOVIEJO

Este panorama hace necesario contrastar desde varios ámbitos las ventajas y desventajas de las posturas, ya que la utilización del terreno del Aeropuerto, bajo las actuales condiciones de la ciudad, para un Parque de Negocios debe ser estudiada profundamente mientras Portoviejo siga sin Aeropuerto y sin una definición clara en sus operaciones urbanísticas. No existe un **PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR**, (PERI) desde la nueva dimensión urbanística de la ciudad, y sobre la base de este, se pretende realizar una apertura vial, que no es la única solución para resolver los temas de tránsito, transporte y tráfico urbano.

Si bien la Administración municipal plantea en el marco del Plan de Desarrollo y Ordenamiento territorial desde antes del terremoto el Parque de Negocios, la condición actual de la urbe plantea nuevos escenarios de actuación que la Administración municipal debe considerar en un marco de participación abierta.

En dos años la urbe ha atravesado cambios importantes, conformando nuevas centralidades, nuevos equipamientos y una interrelación espacial de los sectores, en la que es fundamental establecer la prioridad de otros ejes de actuación.



PARQUE VILLA NUEVA  
"LA NUEVA CIUDAD"



ZONA	ENTIDAD	AREA – UBICACIÓN
ZONA 1	GAD MUNICIPAL	36.40 HAS (LAGUNA) + 1,84 (ZONA DE TERMINAL)
ZONA 2	GAD PROVINCIAL	25.61 HAS (ZONA CENTRAL Y SUDESTE)
ZONA 3	D.A.C.	15.42 HAS (ZONA NOROESTE – PISTA ATERRIZAJE)

Arq. WILLIANS PALMA ZAMBRANO

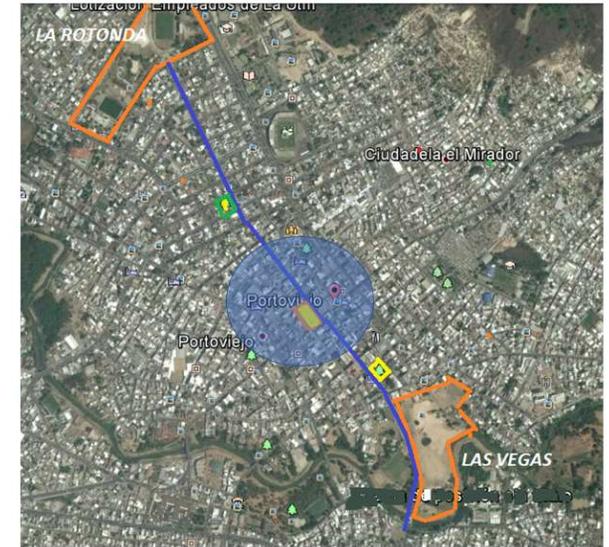
## REAPERTURA AEROPUETO DE PORTOVIEJO

En ese sentido los polos generados a lo largo de la calle Ricaurte desde la Rotonda hasta la Vegas y de allí hasta el Hospital de Especialidades y el Centro de Atención Ciudadana significan una oportunidad para repensar la gestión urbana en la que se potencialice este eje existente, junto a otros que inobjetablemente deben ser intervenidos como parte de un engranaje que promueva la Recuperación económica y habitacional del casco histórico y comercial de Portoviejo. Se corre el riesgo de cometer un Urbicidio al dejarlo a su suerte en un estado en el que sufre de vaciamiento poblacional.

EN UN PERIODO DE APROXIMADAMENTE 80 AÑOS SE CONFORMÓ LA CENTRALIDAD DE MAYOR DINAMICA COMERCIAL EN PORTOVIEJO, GENERADORA DE UNA ORGANIZACIÓN ESPACIAL QUE COMBINÓ ACTIVIDADES Y USOS DE SUELO DE DIFERENTE NATURALEZA Y VOCACIÓN. EL 16 DE ABRIL DE 2016 SE TERMINÓ ABRUPTAMENTE ESTA DINÁMICA DE VITAL IMPORTANCIA PARA LA CIUDAD



## CENTRALIDAD COMERCIAL



## PARQUE DE NEGOCIOS



Arq. WILLIAMS PALMA ZAMBRANO

M A S T E R   E N   A R Q U I T E C T U R A   Y   D I S E Ñ O   U R B A N O

## REAPERTURA AEROPUETO DE PORTOVIEJO

La ciudad de Portoviejo por su influencia debe consolidar su vocación y sus aspectos funcionales como *CENTRO URBANO REGIONAL*, por ello la intervención de dicho PARQUE debe ser replanteada en virtud de las condiciones actuales. El sistema de Espacios públicos tenía una dinámica muy diferente antes del terremoto, cuando fue elaborada esta propuesta

Se debe replantear la misma dentro de un nuevo sistema de espacios públicos que debe balancear y equilibrar la densificación de la ciudad de manera correcta, conduciendo EQUIPAMIENTOS, los flujos y la movilidad de manera adecuada tanto para peatones, como para las diferentes modalidades de transporte.

En este contexto la movilidad y toda la propuesta vial urbana debe derivarse de un análisis global y todos sus elementos constitutivos, sus zonas, su anillo vial, sus equipamientos, la dinámica de los nuevos espacios urbanos gestados a partir de los cambios de uso de suelo a casi dos años del terremoto.

La apertura de calles amerita una serie de consideraciones y reflexiones más profundas que inobjetablemente respondan a lo mencionado. Es importante no solo pensar en la integración de los sectores que se emplazan a partir de la trama urbana configurada por la avenida Reales Tamarindos y la avenida Manabí, sino también deberán definirse ejes estructurantes y corredores verdes que integren la avenida Manabí, la avenida 5 de junio y la avenida del ejército.

## REAPERTURA AEROPUETO DE PORTOVIEJO

El Parque de Negocios requiere de ordenanzas reguladoras derivadas desde un plan de ejecución con estudios económico – financieros por etapas. Sin estos componentes el Plan difícilmente tendrá visos de realidad. Un plan de esta naturaleza implica meditar y explorar beneficios económicos, sociales, procurando atraer la inversión de manera correcta en función del DERECHO A LA CIUDAD.

Un Plan de esta magnitud, en una ciudad con la dinámica de Portoviejo a dos años del terremoto y en las actuales coyunturas requiere un replanteamiento conceptual, si bien la idea promueve un nuevo polo de desarrollo, llevarlo a cabo irreflexivamente puede significar un desbalance y una fragmentación en el territorio.

Se debe redistribuir esta propuesta para balancear el tejido urbano y su densificación en toda la urbe evitando la estratificación y la segregación propia de la “ciudad Neoliberal”.

Indiscutiblemente esta nueva visión debe incluirse no solo en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, sino en una propuesta de desarrollo Provincial y ser considerado como parte de una estrategia territorial nacional en la que Portoviejo sea una rótula territorial dentro del mencionado Eje metropolitano, y en esta condición la movilidad va a adquirir connotaciones relevantes, incluida la aérea.



2000 VIVIENDAS

Arq. WILLIAMS PALMA ZAMBRANO

M A S T E R E N A R Q U I T E C T U R A Y D I S E Ñ O U R B A N O

# ACCIONES A TOMAR

- Conformar un frente interinstitucional público y privado para gestionar las condiciones de reapertura del Aeropuerto Reales Tamarindos con representantes de entidades públicas, privadas y de las organizaciones ciudadanas.
- Solicitar ante el Gobierno Nacional todo el apoyo para la reapertura del Aeropuerto a partir de las consideraciones indicadas.
- Formular el Plan de Uso y Gestión de Suelo del cantón Portoviejo en función de las nuevas condiciones territoriales y el sistema de espacios públicos post terremoto.
- Revisar y replantear el Proyecto Villanueva en función de las nuevas dinámicas de la ciudad e incluirlo en una Estrategia territorial nacional que sea impulsada política, social y económicamente en la coyuntura actual de cambio de autoridades de los gobiernos autónomos descentralizados en el 2019