



UNIVERSIDAD TÉCNICA PARTICULAR DE LOJA

La Universidad Católica de Loja

TITULACIÓN EN ARQUITECTURA

Trabajo de fin de titulación

“Centralidad urbana de organismos administrativos, gestión, servicio y comercio
en la ciudad de Loja.”

AUTORA: Ortiz Villavicencio Martha Eliana

DIRECTOR DE TESIS: Correa Jaramillo Ramiro Alberto, Mgs

Loja – Ecuador 2012

CERTIFICACIÓN:

Arq. Ramiro Alberto Correa Jaramillo

COORDINADOR DE TITULACIÓN EN ARQUITECTURA DE LA UTP

CERFIFICA:

Que la presente tesis ha sido objeto de minuciosa revisión y análisis, respondiendo en cada una de sus partes a los requisitos exigidos a un trabajo de su categoría.

Por ello autorizo su presentación, disertación y defensa.

Loja, Noviembre 2012

.....

Arq. Ramiro Alberto Correa Jaramillo

DIRECTOR DE TESIS

Acta de Declaración y Cesión de Derechos de Autor

“Yo, Martha Eliana Ortiz Villavicencio, declaro ser autora del presente trabajo y eximo expresamente a la Universidad Técnica Particular de Loja, y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.

Adicionalmente declaro conocer y aceptar la disposición del Art. 67 del Estatuto Orgánico de la Universidad Técnica Particular de Loja que en su parte pertinente textualmente dice: “Forman parte del patrimonio de la Universidad la propiedad intelectual de investigaciones, trabajos científicos o técnicos de tesis de grado que se realicen a través, o con el apoyo financiero, académico o institucional (operativo) de la Universidad””.

Nombre de la autora

Martha Eliana Ortiz Villavicencio

.....

Cl.: 1104208333

AUTORÍA:

La investigación, análisis, ideas, criterios y originalidad de este trabajo de tesis, son responsabilidad exclusiva de la autora.

Loja, Noviembre de 2012

Martha Eliana Ortiz Villavicencio

AGRADECIMIENTO:

A Dios por ser mi fiel compañía, mi guía, mi sustento el que ha guardado mi camino y en el cual siempre tengo refugio.

A mis abuelos, padres, tíos y primos por ser el pilar fundamental en todo lo que soy, en toda mi educación, tanto académica, como en la vida, por su incondicional apoyo perfectamente mantenido a través del tiempo.

A mi novio Santiago Espinosa con mucho cariño por ser mi apoyo incondicional, mi compañía, mi fuerza, gracias por tus palabras, por tu paciencia, por ser mi confidente y mi mejor amigo.

A mis mejores amigos Claudia González y Gerardo Guerrón, que gracias al equipo que formamos logramos llegar hasta el final de la carrera.

A mis maestros Arq. José Beltrán Beltrán, por su gran apoyo, motivación para la culminación de mis estudios profesionales y por su tiempo compartido; al Arq. Marco Montaña por su apoyo ofrecido para la elaboración de esta tesis; y al Arq. Ramiro Correa Jaramillo por su dirección para la desarrollo de este trabajo.

A la Universidad Técnica Particular de Loja y en especial a la Titulación en Arquitectura por permitirme formar parte de ella.

"El agradecimiento es la memoria del corazón." – Lao-tse

DEDICATORIA:

A Dios por permitirme llegar a este momento tan especial en mi vida, por los triunfos y los momentos difíciles que me han enseñado a valorarlo cada día más.

A mis Abuelos y Padres por haberme educado, por sus consejos, por el amor que siempre me han brindado, por cultivar e inculcarme la responsabilidad, y por el apoyo que me brindaron para culminar mi carrera profesional.

A mis Hermanos porque siempre he contado con ellos, les agradezco por el cariño, la comprensión y la paciencia.

A mis Familiares que directamente me impulsaron para llegar hasta este lugar.

A mi novio Santiago Espinosa por su apoyo, su comprensión y por su cariño.

A mis maestros, gracias por su tiempo, por su apoyo, así como por la sabiduría que me transmitieron en el desarrollo de mi formación profesional, en especial: al Arq. José Beltrán debido a que él constituye mi inspiración y modelo profesional a seguir.

ÍNDICE

Abstract:.....	I	1.3.5. Valor del suelo.....	6
i. Introducción del proyecto:.....	II	1.4. Evolución de las teorías de la centralidad en la localización espacial.....	6
ii. Planteamiento del problema.....	IV	1.4.1. Centralidad física funcional - teorías generales de la localización espacial.....	6
iii. Justificación.....	IV	1.4.1.1. La teoría del estado aislado de Von Thünen	7
iv. Objetivos.....	VI	1.4.1.2. Teoría de los lugares centrales de Walter Christaller.....	8
v. Hipótesis.....	VI	1.4.2. Localización: los factores distancia y transporte	10
vi. Metodología.....	VII	1.4.2.1. La teoría general de la localización de August Lösch	11
CAPÍTULO I:.....	1	1.4.2.2. Teoría de Lowdon Wingo y William Alonso transportes y la utilización del suelo urbano.....	12
Conceptualización.....	1	1.4.3. Teorías sobre estructura interna de la ciudad.	13
1.1. Introducción.....	2	1.4.3.1. La teoría concéntrica o modelo de Burgess..	13
1.2. Marco histórico.....	2	1.4.3.3. La teoría de los núcleos múltiples: el modelo de Harris & Ullman.....	17
1.3. Conceptualizaciones generales.....	3		
1.3.1. Centro urbano.....	3		
1.3.2. Centralidad urbana.....	4		
1.3.3. Gentrificación.....	4		
1.3.4. Centro de negocios (CBD).....	5		

1.4.4.	Localización: accesibilidad y visibilidad al centro urbano	18
1.4.4.1.	Estudio de Allen, Fugita y Mori	18
1.4.4.2.	Estudio de T. R. Lakshmana y Walter G. Hansen	19
1.4.4.3.	Teoría de Bill Hillier	20
1.4.5.	Centralidad hacia el centro histórico	21
1.4.6.	Cuadro resumen: evolución de las teorías de la centralidad en la localización espacial	23
1.4.7.	Crítica sobre centralidad urbana del arquitecto Luis Prado Ríos	30
1.5.	Centralidad urbana en América	30
1.5.1.	Centralidad urbana caso ciudad de Santiago de Chile	30
1.5.2.	Centralidad urbana caso ciudad de Buenos Aires	32
1.6.	Centralidad urbana en Ecuador	35
1.6.1.	Centralidad urbana caso ciudad de Quito	35
1.7.	Conclusiones	40

CAPÍTULO II:	41	
Centralidad urbana en la ciudad de Loja	41	
2.1.	Introducción	42
2.2.	Determinantes: Análisis de la centralidad de la ciudad de Loja hacia el centro histórico desde la fundación hasta actualidad	42
2.3.	análisis poblacional y estructura urbana de la ciudad de Loja	44
2.3.1.	Dinámica demográfica	44
2.3.2.	Estructura física de la ciudad de Loja	46
2.3.2.1.	División urbana de la ciudad	47
2.3.2.2.	Parroquias urbana de la ciudad de Loja	49
2.3.3.	Morfología urbana	52
2.3.3.1.	Normativa de ocupación y uso del suelo en el centro histórico	56
2.4.	Plan municipal de nuevos polos de desarrollo	61
2.4.1.	Polos de descentralización	62
2.5.	Conclusiones	64

CAPÍTULO III:	65		
Diagnóstico	65		
3.1. Introducción.....	66		
3.2. Problemas de la centralidad en el casco central de la ciudad de Loja.....	66		
3.2.1. Contaminación visual.....	67		
3.2.2. Contaminación atmosférica.....	71		
3.2.3. Contaminación acústica.....	71		
3.2.4. Congestión.....	73		
3.2.4.1. Congestión vehicular.....	73		
3.2.4.2. Congestión peatonal.....	76		
3.3. Aspectos en los que influye la centralidad urbana..	77		
3.3.1. Aspecto socio - económico	77		
3.3.1.1. Peatones y sus actividades en el área central	78		
3.3.1.2. Influencia de la centralidad urbana en origen - destino	79		
3.3.1.3. Servicios centralizados.....	80		
3.3.1.4. Valor de suelo del área central de la ciudad de Loja	82		
3.3.1.5. Influencia a organismos de servicio y comercio.	83		
3.3.2. Aspecto culturales e infraestructura (deterioro urbano)	85		
3.3.3. Aspecto turístico cultural urbano.....	86		
3.3.4. Aspecto de seguridad.....	87		
3.4. Análisis del plan municipal polos de desarrollo	88		
3.5. Determinación de organismos en el área central de la ciudad.....	91		
3.6. Conclusiones:.....	94		
CAPÍTULO IV:.....	95		
Planteamiento de modelo de distribución equitativa de equipamiento urbano para la ciudad de Loja.....	95		
4.1. Introducción	96		
4.2. Situación actual de la ciudad de Loja.....	96		
4.3. Resumen de diagnóstico	97		
4.4. Pronóstico	98		

4.4.1. Corto plazo	98	4.7.1.1. Núcleos principales	120
4.4.2. Mediano plazo	98	4.7.2. Nuevas centralidades:.....	127
4.4.3. Largo plazo	99	Conclusiones	128
4.5. Imagen objetivo	99	Recomendaciones	129
4.6. Programación	101	Bibliografía	130
4.6.1. Equipamiento educativo:.....	102	Anexos:	135
4.6.2. Equipamiento de salud:	103	Anexo 2:.....	135
4.6.3. Equipamiento de recreación:	106	Anexo 3.1:	137
4.6.3.1. Recreación activa:	106	Anexo 3.2:	138
4.6.3.2. Recreación pasiva - cultura:	107	Anexo 3.3:	141
4.6.4. Equipamiento comercial:.....	107		
4.6.5. Equipamiento de gestion y administración pública	108		
4.6.6. Equipamiento de seguridad	110		
4.6.7. Equipamiento de usos especiales.....	111		
4.6.8. Disposiciones urbanas generales.....	112		
4.7. Proyección	112		
4.7.1. Diseño	114		

“Centralidad Urbana de Organismos Administrativo, Gestión, Servicio y Comercio en la Ciudad de Loja.”

"Urban Centrality of Administrative Agencies, Management, Service and Commerce in the City of Loja."

ABSTRACT:

La centralidad es un medio de localización natural al cual las personas la siguen, este modelo se ha admitido para origen de las ciudades y tiene como objetivo abastecer las necesidades urbanas para una determinada población, pero si el número de personas sobrepasa el umbral de influencia de centro, la centralidad produce consecuencias negativas. En el caso de la ciudad de Loja el objetivo de la centralidad se validaba hasta una determinada población, pero a medida que la población crece las necesidades urbanas se incrementan, y la localización de un centro único provoca: congestión vehicular y peatonal, contaminación visual, atmosférica y acústica en el área central, y un desequilibrio de la distribución de equipamiento en el resto de la ciudad. Por este motivo el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja aplicó como solución un plan de desconcentración con la localización de polos de desarrollo para contrarrestar la centralidad urbana, pero este plan no obtuvo la efectividad deseada debido a la falta de estrategias de localización de dichos polos de desarrollo, los cuales a su vez no poseen las características para una desconcentración.

El presente trabajo expone los estudios teóricos sobre centralidad urbana fundamentales como bases de análisis de condicionantes y determinantes que permiten la centralidad urbana en la ciudad de Loja, asimismo las bases teóricas serán

indispensables para establecer un modelo de distribución equitativa del equipamiento urbano, definiendo la localización estratégica de polos de desarrollo que sirvan para la efectiva desconcentración urbana de la ciudad.

SUMMARY:

Urban Centrality is a natural method of localization, which most people tend to follow, it is commonly accepted this model originates cities and it has as its basic objective to provide for the urban needs of a determined number of people, but if the number of inhabitants increases beyond certain limits, urban centrality produces negative consequences. In the city of Loja's case, urban centrality was valid up to a determined number of inhabitants, but as the population grows the urban needs also grow. At that moment urban centrality produces certain problems: vehicle and people congestion, visual, acoustic and atmospheric contamination, and an unequal distribution of basic urban infrastructures such as medical centers, schools, child care, parks and recreation areas in the rest of the city. For this reason, the Decentralized Autonomous Municipal Government of Loja proposed a solution to counteract urban centrality but the plan failed to achieve effectiveness due to a lack of localization strategies of the means of development, which in turn lack the needed characteristics for decentralization. This work explores fundamental theoretical studies about urban centrality as the basis for analysis of the determinants and conditions which could allow for urban centrality in the city of Loja, furthermore, this theoretical foundation would prove indispensable to establish a model of equal urban development, defining strategic localization of basic urban infrastructures for an effective urban decentralization of the city.

I. INTRODUCCIÓN DEL PROYECTO:

El presente trabajo establece las bases teóricas y estudios sobre la centralidad urbana fundamentales para el diagnóstico del caso de la ciudad de Loja y proyección del objetivo del proyecto como resultado.

La teoría que enmarcan la centralidad urbana de la ciudad de Loja es la definida por Von Thünen, J.P. (1990) [1826]¹, con su teoría de “Estado Aislado, el cual establece un centro único, y define que el valor del suelo se constituirá proporcional a los beneficios de localización hacia el centro. Esta teoría se le atribuye desde la creación de la ciudad de Loja cumpliéndose su objetivo positivamente, pero a medida que se incrementa la población las necesidades urbanas se incrementan y el área de influencia de este centro único no abarca a toda la población, por lo cual se evidencian efectos negativos² como: contaminación visual, atmosférica, acústica, congestión vehicular y peatonal.

Entre los efectos negativos: la contaminación visual altera la estética y la imagen del paisaje urbano, compone un ambiente urbano poco atrayente.

¹ Von Thünen, J.P. (1826). “El Estado Aislado”, propone su modelo de localización basado en producciones agrícolas, el cual, posteriormente, ha sido utilizado para otros modelos aplicables a actividades comerciales.

² Crítica sobre la Centralidad urbana, autor: Arq. Luis Prado. p. 30

El aumento de la tasa automotriz y la aglomeración de actividades en el centro de la ciudad, marcan el detonante del tráfico en el centro de la ciudad, permitiendo la contaminación atmosférica, la cual afecta la salud de los usuarios del área central. El aumento vehicular también se le atribuye la contaminación acústica por el abuso del claxon de los conductores.

La contaminación ambiental, sonora y visual, degradan la calidad de los edificios patrimoniales, poniendo en riesgo la herencia cultural de la ciudad, que persiste actualmente.

La centralidad urbana es el principal factor que permite la congestión vehicular, en el caso de nuestra ciudad en el área central se concentran organismos administrativos, gestión, servicio y el más alto índice de actividad comercial de la ciudad, causando la necesaria concurrencia de la población al área central. La evidente saturación vehicular en el área central complica la movilización para conductores y peatones, aun más en horas pico.

Los efectos de la centralidad urbana han permitido en la ciudad de Loja la degradación de ambiente urbano, deterioro del área central y falta del funcionamiento urbano.

Para contrarrestar los efectos de centralidad el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja realizó un proyecto de nuevos polos de desarrollo, pero no se cumplió con los

objetivos deseados, los nuevos polos de desarrollo tienen falencias: localización poco estratégicamente sin proyección a futuro, no existe equidad de equipamiento, el área de influencia de los núcleos no cumple con las características para su función; es por ello que no ha habido una desconcentración de los servicios con polos que contrarresten la carga de funciones que hasta la actualidad tiene el centro de la ciudad.

El objetivo de esta investigación es determinar una alternativa efectiva de distribución equitativa de equipamiento urbano, y por medio de esta distribución la desconcentración funcional urbana. Para lo cual se ha realizado un proceso de diseño urbano basándose en la teoría de Von Thünen, Christaller (1966)³, el cual sugiere que la estabilidad de la ciudad no necesariamente implica mantener un centro único; siguiendo el razonamiento de beneficio de ubicación explica que existirá un límite de ubicación hacia el centro, que no abastecerá a toda la población, por este motivo propone adquirir varios centros que se relacionen entre sí, y a su vez abastezcan a las necesidades de cada área poblada, con el objetivo de lograr un equilibrio de servicios (López, J. 2003).

³ Christaller, W. (1966). Teoría del lugar central. Órdenes y distribuciones de las ciudades en el sistema de Christaller basados en el Sur de Alemania. la teoría del lugar central. Teoría sobre la distribución y jerarquización de los lugares centrales en un espacio isotrópico.

El proyecto permite un equilibrio funcional de la ciudad, cumple con los objetivos planteados, objetivos de necesidad inmediata para la ciudad de Loja, y es aplicable en la actualidad con un alcance de desarrollo a futuro, dado que si se incrementa la demanda poblacional y el perímetro urbano el método continúa ejecutándose positivamente, a causa de que la red hexagonal va incrementándose de núcleos y acoplándose al crecimiento urbano de la ciudad.

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La centralidad urbana en nuestra ciudad correspondió a necesidades importantes y valiosas en sus inicios, es decir con una población infinitamente menor en número a la actual, y con necesidades urbanas diferentes.

Actualmente la centralidad de los organismos administrativos de gestión, servicio y comercio, deriva problemas⁴ que requieren una solución inmediata, problemas como: la molestia social de mayor peso la constituye la congestión vehicular y peatonal, llegando a determinarse por el común de los ciudadanos como un molestia social, ya que para propios y extraños resulta en incómoda, contaminación ambiental, visual y atmosférica del espacio urbano, sin contar de que si analizamos el último aspecto en particular, afecta de manera directa los edificios de patrimonio histórico por sus componentes dañinos que impactan sobre su constitución física. El exceso de gases tóxicos que se acumulan en las estrechas calles de la ciudad, se vuelve un problema delicado, porque degenera en mala calidad de vida para los habitantes.

En conclusión el funcionamiento del espacio urbano de la ciudad con la estructura de un centro único, no satisface las necesidades urbanas actuales, ni abastece a la demanda poblacional actual. Este modelo de centro único no permite el equilibrio del equipamiento urbano.

⁴ Crítica sobre la Centralidad urbana, autor: Arq. Luis Prado. p. 30

III. JUSTIFICACIÓN

Una solución, bien planificada, bien estructurada y proyectada al futuro permitirá que la ciudad conjugue la armonía con la funcionalidad urbana, y a su vez proporcional a la población actual, con un sistema de equilibrio organizacional, eficazmente marcado y sobresaliente, la ciudad brindará mejores servicios.

Si pormenorizamos la importancia de esta solución, podremos beneficiarnos de aspectos que se tornan imprescindibles como:

Importancia Socio-Económica.- Una distribución errónea y desordenada, trae un perjuicio económico tangible, ya que cada negocio se pierde en esta desorganización que muestra todo y nada a la vez. La centralización del comercio en el casco central provoca caos vehicular, aglomeración de personas, percibiéndose una contaminación visual; al solucionar estos aspectos con una nueva organización se beneficia tanto los comerciantes como los consumidores, dado que el desempeño de sus funciones será satisfactorio y beneficioso.

Importancia Cultural.- La importancia del crecimiento cultural en todas las áreas de nuestra vida cobra un sentido fundamental en nuestro tiempo, y un ornato más equilibrado en cuanto a servicios básicos, entidades administrativas, gestión y comerciales, en general de una ciudad, es un factor preponderante en el desarrollo que cualquier grupo social. Por otro lado un crecimiento cultural que supone innovaciones y adelantos, debe ir ligado de manera contundente a un respeto

por el aspecto cultural histórico de nuestra ciudad, las condiciones de centralización desequilibrada afectan de manera importante a los edificios coloniales, y aun a los contemporáneos, generando gasto más elevado en restauración, aspecto que también formaría parte de la importancia Socio-Económica

Importancia de Seguridad.- Se hace realmente imposible el desarrollo de un sistema de evacuación en caso de terremotos o incendios, incluso para el auxilio en un incendio por ejemplo en hora pico, ningún transporte y equipo del Cuerpo de Bomberos podría cumplir con su trabajo. El acceso casi imposible al centro, no solo dificultaría la evacuación adecuada de la ciudadanía, sino que además imposibilita el ingreso de ambulancia y personal preparado para primeros auxilios.

En cuanto a la seguridad económica y física, la congestión de negocios en el centro histórico, es el montaje adecuado para que la delincuencia haga de las suyas y los dueños de negocios, que ya luchan contra una competencia tengan grandes pérdidas por esta causa, en algunos locales se ha implementado un acertado sistema de video vigilancia, pero una vez captado el delincuente, es imposible una persecución hasta capturarlo.

Importancia ambiental.- estamos en pleno siglo XXI, donde ya enfermedades como la difteria o infecciones bacterianas y virales fueron contrarrestadas y no son causa de mayor preocupación, pero lamentablemente han sido reemplazadas por una nueva era de enfermedades, psicológicas, y psicosomáticas, derivadas del impacto ambiental en todo el mundo, el hecho de una

regeneración de la centralidad, contribuiría en forma sustancial a mejorar y atacar en forma directa a estos males de actualidad, a través del manejo adecuado de contaminación visual, sonora y de descongestionamiento vehicular privado que según múltiples estudios, es una de las principales causas de enfermedades psicosomáticas, como, insomnio, náuseas, vómito, estrés, etc. todo esto afecta en gran magnitud a las personas que viven en la zona ya que es su diario vivir, y la molestia continua de todos estos factores de contaminación.

Importancia Turística.- El Turismo, sobre todo en la última década, constituye una fuente de ganancias incalculables e importantes sobre todo en ciudades como la nuestra, en donde el aspecto de producción e industria está todavía en proceso, es una fuente de ganancias que será renovable solo si el turista se encuentra satisfecho. Satisfacción que por su puesto no se logrará si mantenemos esta contaminación visual y de ornato, que deriva en problemas de índole funcional, como la falta de fácil señalización horizontal y vertical para extranjeros, contando simplemente con la poca señalización actual, que no es práctica, y no es atractivo.

Importancia Funcional.- El equilibrio de la distribución del equipamiento urbano es fundamental para la organización funcional de la ciudad. El determinar núcleos de desarrollo en localizaciones estratégicas permitirá la desconcentración urbana y la articulación total de la ciudad, dando como resultado una imagen urbana armónica.

IV. OBJETIVOS

General:

Proponer una alternativa de desconcentración equitativa de los organismos: administrativo, gestión, servicio y comercio en toda la ciudad de Loja, que sirva para el mejor funcionamiento urbano y que cumpla con la demanda actual de la población.

Específicos:

- 1) Determinar las causantes que produjeron la centralidad urbana en la ciudad de Loja.
- 2) Determinar los efectos de la centralidad urbana en el caso de la ciudad de Loja.
- 3) Establecer un modelo de distribución equitativa del equipamiento urbano que permita la equidad funcional y la desconcentralización urbana.

V. HIPÓTESIS

Al contrarrestar la centralización con un plan de nuevas centralidades y equilibrio funcional, definido bajo un estudio de localización estratégica, se brindará la equidad urbana de desarrollo en la ciudad, se descongestionará el área central y se distribuirá equitativamente el equipamiento urbano, procurando de esta manera una imagen urbana armónica y funcional de la ciudad de Loja.

VI. METODOLOGÍA

El **tipo de investigación** que se va a realizar en esta tesis es un Proyecto de Investigación – acción, porque como su nombre lo indica sugiere la coexistencia de aspiración cognoscitivo y el propósito de obtener efectos objetivos y medibles, esta es la aspiración de esta tesis investigar sobre los efectos que causa el centralismo de los organismos administrativos, gestión y servicio en la ciudad de Loja, y toda información histórica de las causantes del porque, de este centralismo, sus causas a futuro si no se encuentra una solución operable, y en base a este estudio, y más conocimientos que se impliquen el tema de centralidad, como punto final se necesitara esta investigación para proponer una solución viable para la ciudad, con un proyecto de descentralización que cumplan con condicionales sociales, ambientales, económicas y físicas, para que el proyecto un cambio positivo para la ciudad.

El método:

Para este proyecto se aplicará el método de análisis y síntesis, y de análisis histórico y lógico. La aplicación de método de análisis y síntesis implica la valoración de información que existe sobre el tema de la centralidad, en especial la existente en la ciudad de Loja, y las técnicas para seleccionar y sistematizar esta información. El método de Análisis histórico y lógico implicará la

recopilación, análisis y conjugación lógica de información del crecimiento urbanos de la ciudad y nos dará las pautas para conocer parte de las causantes para que se dé la centralidad en la ciudad de Loja; esta información se la aplicará en la comparación cronológica de centralidad con respecto a la población, y aportará la valoración de la hipótesis.

Técnicas:

- Análisis y revisión Bibliográfica
 - o Aplica a la recopilación de libros de texto, documentos relacionados y apropiados con el tema de Centralidad, y enfocándonos especialmente la centralidad de nuestra ciudad.
- Lectura Critica
 - o La lectura de los contenidos teóricos y metodológicos que guiaran a fundamentar la investigación de tema de tesis.
- Muestreo y Grupo focal
 - o Es la aplicación de las técnicas a la población de la ciudad de Loja, tanto como a las personas que viven en el centro de la ciudad y palpitan diariamente esta realidad y son afectadas por ella, como a las personas que su lugar de residencia es alejada del centro de la ciudad y también le afecta la concentración de las actividades públicas en el centro, en lo que respecta a la accesibilidad.

- Entrevistas
 - o Las entrevista se realizará a personas especialistas en urbanismo y planificación urbana, y personas relacionadas con el área de planificación de la ciudad de Loja.
- Encuestas
 - o Esta técnica nos servirá para obtener información puntual de la población participante, se aplicará tanto a propietarios de bienes inmuebles en el área central como a personas residentes fuera del área céntrica de la ciudad en diferentes puntos, la cantidad de la muestra será designada mediante una fórmula adecuada para determinar el tamaño de la misma.
- Proceso estadísticos
 - o Este proceso nos ayudará en la comparación de datos de centralidad respecto la demanda poblacional en diferentes puntos cronológicos.



Capítulo I:
CONCEPTUALIZACIÓN



1.1. INTRODUCCIÓN

Este capítulo abarcará los fundamentos conceptuales, teóricos sobre la centralidad, y ciudades referentes de centralidad, conocimientos que serán la base para realizar el diagnóstico y la proyectación del tema.

- La conceptualización generales sobre el tema permitirán la comprensión clara de los términos a utilizar durante el desarrollo del trabajo de investigación.
- Entre los fundamentos teóricos se tratará las teorías de localización espacial y estudios sobre centralidad urbana desde el punto de vista de los principales autores que se han relacionado con estos temas: Von Thünen, Walter Christaller, August Lösch, Lowdon Wingo, William Alonso, Ernest Burgess, Homer Hoyt, Harris & Ullman, Allen, Fugita y Mori, T.R. Lakshmana y Walter Hansen, Bill Hillier, Polidori y Krafta.
- Para complementar el capítulo se presentarán referentes internacionales y nacionales, casos que si bien no se asemejan a la realidad poblacional de la ciudad de Loja pero comparten la presencia de la centralidad urbana hacia el centro histórico, referentes como: Santiago de Chile capital de Chile, Buenos Aires capital de Argentina y Quito capital del Ecuador.

1.2. MARCO HISTÓRICO

La centralidad urbana es una herencia latina de la Ciudad Romana, la cual dio paso a la división entre ciudad y campo en las ciudades antiguas prehispánica, grecorromanas, medievales, renacentistas a lo largo de Europa, y las nuevas ciudades formadas desde la conquista española en América.

En el principio la ciudad mantenía un poder religioso que marcaba la centralidad, porque en ella se localizaba la iglesia morada del obispo, autoridad de Dios; al pasar del tiempo se van localizando poderes políticos, administrativos, militares, hasta incluso concentrarse el poder de intercambio comercial, ideándose así a la ciudad como la ubicación del poder absoluto sobre el campo y de sus alrededores.

Al centralizar todo el poder político - administrativo y comercial en la ciudad, esta tiene gran influencia sobre el campo, y a su vez la ciudad será atraída por la centralidad urbana. Dentro de la ciudad se designaba un lugar de concentración de los principales organismos instaurándose la centralidad de las funciones en el área urbana. La centralidad urbana como orden urbano, político y socio-económico dentro de la ciudad, obtenía impresiones de un sitio privilegiado y sector principal para habitar dentro de la ciudad.

El manejo de la centralidad cambia su concepción según la acogida prestada en las etapas de la historia. En la época de

industrialización la ciudad cambia, se reestructura, modifica su modelo de centralidad, en algunos casos la centralidad se liquida aunque no por completo. La industrialización provocó la migración del campo hacia la ciudad, lo que obliga a la creación de centros residenciales, esto se realiza con poca calidad de habitabilidad. La migración a su vez generó un impacto sobre el centro histórico y la centralidad urbana, en lo que respecta al aumento de la demanda poblacional. Al incrementarse la demanda poblacional crece la concentración del poder administrativo, político y comercial en el centro urbano, provocando la especulación del valor del suelo en gran manera, con ello se buscan opciones para maximizar los beneficios de ubicación centralizada, y se crean edificios de gran altura, lo cual resulta contraproducente debido a que estos edificios causan la destrucción del ornato de la ciudad y altera la trama urbana existente.

En la segunda mitad de siglo XX, en Iberoamérica en la época de los setenta se trata de recuperar las áreas centrales. Si bien la centralidad sigue existiendo como la zona de concentración del poder político - administrativo, gestión, financiero y comercio, y su vez es el centro articulador de la ciudad, ya no cumple el papel de lugar privilegiado para habitar; sin embargo han existido excepciones en donde se han intervenido con obras de rehabilitación del área central, quedando a la altura de otras áreas de la ciudad, y no destacándose por la importancia de habitabilidad privilegiada (Prado, 2001).

1.3. CONCEPTUALIZACIONES GENERALES

1.3.1. CENTRO URBANO

El centro urbano es “la zona principal donde se hacen los negocios, y en torno a la cual se disponen las demás funciones de la ciudad, desde la administración a la residencia. El centro urbano genera una segregación social en el espacio en virtud de los diferentes precios del suelo que se crean con la actividad comercial y terciaria. En el centro es donde se concentran los edificios más altos que están dedicados a oficinas. A él se llega desde cualquier parte de la ciudad. El precio del suelo es muy caro”.⁵

Según el Diccionario de Arquitectura y Urbanismo del autor Mario Camacho, centro urbano es el “Sector de una ciudad donde se ubica el espacio histórico y de importancia comunitaria, tanto el tejido urbano como el de monumentos, así como la concentración y centralización de actividades de la vida pública, administrativa y política y comercial”.

Según Casado Galván, al referirse al centro urbano considerar aspectos: ideológico, teórico, práctico y formal, y determina que “El centro se refiere en primer lugar a un tipo de ocupación del espacio, en segundo lugar a un conjunto de funciones y de grupos sociales localizados sobre un lugar de características más

⁵ http://enciclopedia.us.es/index.php/Centro_urbano

o menos específicas y en tercer lugar al papel predominante que el centro desempeña en el control de crecimiento urbano”.

En conclusión: El centro urbano es un centro comunitario, en el cual se encuentran actividades de poder político – administrativo, comercio, gestión, y cultural de la ciudad; y se lo considera como un símbolo de poder decisonal y económico dentro de la ciudad.

1.3.2. CENTRALIDAD URBANA

Según Diccionario de Arquitectura y Urbanismo del autor Mario Camacho, la centralidad urbana es “Aglomeración de funciones de un centro o área urbana. Fenómeno complejo que se relaciona con la concentración producida por la industria, el comercio, o las instituciones urbanas-culturales en un sitio del área urbana. Lugar donde se centralizan las decisiones individuales o de instituciones que organizan a una sociedad, en lo político, social, cultural y económico. La escuela de Chicago de Ecología Humana definió el creamiento demográfico y físico de un área urbana con bases en siete procesos urbanos: la centralización, descentralización, concentración, desconcentración, segregación, invasión y sucesión. La centralización es la aglomeración de funciones al redor de un punto central. Cuando hay un solo centro o punto focal de una organización territorial, se presenta en él las actividades más importantes que representan el desarrollo de la comunidad en cuestión, las actividades comerciales, financieras recreativas, político administrativas, etc., por lo que el centro,

tanto en su existencia como en su crecimiento, se relaciona con la división de actividades de la totalidad social que lo habita”.

En conclusión: La centralidad urbana, entendida como aquel lugar de concentración de usos y funciones, desde donde se estructura el espacio y ordena la sociedad, se constituye en una categoría de análisis fundamental, en la medida en que permite articular la ciudad sobre un determinado territorio y alrededor de una temporalidad específica.

La centralidad urbana es entendida como la aglomeración de funciones socio-económicas, administrativas y culturales en un punto dentro de la ciudad, el cual estructura el espacio urbano y ordena a la sociedad, constituyéndose como espacio articulador de la misma.

1.3.3. GENTRIFICACIÓN

“El aburguesamiento, o gentrificación, es un proceso de transformación urbana en el que la población original de un sector o barrio deteriorado y con pauperismo es progresivamente desplazada por otra de un mayor nivel adquisitivo a la vez que se renueva.”⁶

⁶ <http://es.wikipedia.org/wiki/Gentrificación>

Como conclusión del artículo de Salgatal, M. (2001)⁷ la gentrificación se define como el desplazamiento de habitantes económicamente menores de clase media y baja residentes del centro urbano, por el traslado residencial de la clase alta a estos centros urbanos.

1.3.4. CENTRO DE NEGOCIOS (CBD)

“Distrito financiero (en inglés, Central Business District o Downtown) es el término general con el que se designan las áreas centrales en que se concentran comercios y oficinas, y donde abundan los edificios altos (rascacielos) y que en las ciudades europeas suele coincidir con el casco antiguo y algunas zonas de los ensanches del siglo XIX. Sus calles son las más frecuentadas y accesibles y los precios de las viviendas son altos, aunque la población residente en ocasiones es escasa”.⁸

Según la definición anterior se puede considerar, que en las ciudades que guardan la ornamentación e impartan restricciones al máximo de la altura en edificios en el centro histórico; el centro de negocio debe ubicarse separado del centro histórico, ya que se permite y se caracteriza por gran

altura en sus edificios.

Entre las características del centro de negocios tenemos⁹:

- Centro geográfico del establecimiento
- Utilización del suelo
 - Esquemas de estructura diferentes a uso de suelo de los alrededores
 - Alta aglutinación de edificios públicos y oficinas
 - Maximizar la utilización del suelo de bienes inmuebles costosos con edificios más altos.
 - Las actividades se concentraron en áreas de zoning funcional (Área en particular).
 - Distribuidores al por menor importantes.
- Transporte
 - Alta concentración del tráfico
 - Gran concentración de peatones
 - Alto uso de transporte público

⁷ Salgatal, M. (2001). *Gentrificación e inmigración en los centros históricos: el caso del barrio del Raval en Barcelona*. Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales.

⁸ http://es.wikipedia.org/wiki/Distrito_financiero

⁹ www.scalloway.org.uk

1.3.5. VALOR DEL SUELO

El valor del suelo en el centro urbano se lo analiza desde tres categorías: el precio del suelo, los alquileres y los valores tasables.

El precio del suelo: “El valor que toma ese suelo refleja exactamente la presión de la demanda sobre un bien escaso”¹⁰. Un factor a acotar en el valor del suelo es el aprovechamiento que se le da al mismo, por la importancia de ubicación y el costo elevado, con la construcción de edificios de gran altura.

Las tasas de alquileres: Establecidas por una estructura de ubicación con respecto al centro o los centros urbanos determinados en cada ciudad; las tasas de alquiler están sujetas a especulación misma que requiere un control plusvalías.

Los valores tasables: “Son valoraciones próximas a la realidad del mercado, realizadas por la administración para actualizar las cuestiones fiscales”¹¹. Las valoraciones más fiables son las que constan en las oficinas de Catastro y el Ministerio de construcción y vivienda.

¹⁰ Casado Galván, J. *Apuntes para la delimitación y estudio del centro urbano*, en *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, 2010.

¹¹ IBIDEM

1.4. EVOLUCIÓN DE LAS TEORÍAS DE LA CENTRALIDAD EN LA LOCALIZACIÓN ESPACIAL

Los fundamentos de cómo y porque se produce el fenómeno de la centralidad ha sido tema de análisis para urbanistas, sociólogos, economistas y múltiples profesionales, desde la teoría de Von Thünen hasta teorías recientes han tratado de explicar este fenómeno, divergido entre dos concepciones según Krafta (2008), como un *supuesto* a partir del cual otros aspectos del proceso urbano y regional se vuelven tratables, o como *consecuencia* de un proceso socio-espacial, y así un punto de tratamiento analítico por sí mismo.

Los aportes cronológicos en cada aspecto de la localización espacial, permitirán con fundamentos establecer las pautas para comprender el proceso, componentes y causas de la centralidad.

1.4.1. CENTRALIDAD FÍSICA FUNCIONAL - TEORÍAS GENERALES DE LA LOCALIZACIÓN ESPACIAL

En este punto se presentará una sintetizada panorámica de las primeras teorías de la localización de actividades urbanas determinadas en función al valor del suelo; con el fin de organizar cronológicamente los aportes de investigadores europeos Von Thünen y Christaller.

1.4.1.1. LA TEORÍA DEL ESTADO AISLADO DE VON THÜNEN

Johann Heinrich Von Thünen, economista Alemán fue el autor del primer modelo de orden espacial racional para la producción agrícola, con su teoría de localización: Estado aislado, descrita como un punto en el centro de un territorio en donde se concentra el comercio. Esta teoría fue planteada como fundamento para la localización de actividades agropecuarias con respecto al mercado o lugar de intercambio que sería la ciudad (Figura 1.1) , entre mas cerca se ubique los productores con respecto del centro de comercio es menor el gasto en transporte, por lo contrario si su ubicación es más lejana el costo de transporte aumenta.

El beneficio de situarse cerca promueve una evaluación de renta por ubicación (Figura 1.2), al recibir un beneficio por ubicación más cercana con respecto al costo mínimo de transporte, aumenta el valor de suelo por los beneficios que provee la ubicación. Adjunto se asume que por beneficio o perjuicio de ubicación se aumenta o reduce el valor del producto agrícola que comercialice cada productor. García, R. (1976).

La teoría del Estado aislado es el primer fundamento de la centralidad en la zona rural, pero es considerada además como el primer principio fundamental para explicación de la centralidad en el área urbana con cambios cualitativos.

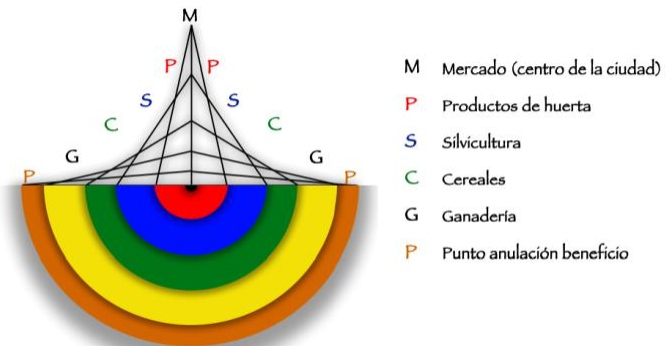


Gráfico 1.1.- Modelo de Von Thünen de usos del suelo agrícola. Fuente: Elaboración propia. Adaptado de (Ramírez F, 2003).

Gráfico 1.2.- Modelo de Von Thünen distribución espacial en función de la distancia. Fuente: Elaboración propia. Adaptado de (Ramírez F, 2003).

Aplicando la teoría de *estado aislado* a la zona urbana, se considera al estado aislado como el centro urbano en el que se ubica el comercio y el área administrativa de la ciudad; disponiendo a las zonas residenciales alrededor del centro urbano. La ubicación de las las zonas residenciales alrededor del centro se deduce que los propietarios inmobiliarios que se encuentran cerca del centro o en el mismo centro tendrán una accesibilidad mejor y fácil hacia el mismo, caso contrario las propietarios inmobiliarios que se ubican alejados de centro de la ciudad tendrán una menor accesibilidad hacia el centro. La ubicación con respecto al centro marca una renta por beneficio de ubicación, es por ello que el valor de suelo de ubicación se incrementa a medida que tenga mayor accesibilidad al centro de la ciudad, al igual como se explicaba este principio en el área rural.

La validez de estabilidad del sistema de localización de Von Thünen, se obtiene si existe aislamiento y negligencia al crecimiento vegetativo y falta de innovación, con estas condiciones se ratifica la factibilidad de utilización de un centro único, resultando así como propuesta de la teoría de Von Thünen aplicada a la estructura de la ciudad, el establecer el centro como punto de comercio y ubicación del poder administrativo, con áreas de influencia circulares en las cuales se ubicarían las zonas residenciales Krafta, R. (2008).

1.4.1.2. TEORÍA DE LOS LUGARES CENTRALES DE WALTER CHRISTALLER

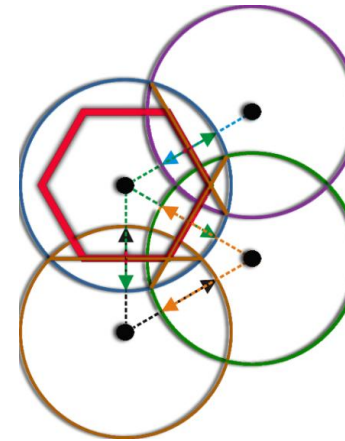


Gráfico 1.3.- Teoría de los lugares Centrales, Fuente: Elaboración propia, adaptado <http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Christaller.png>

Walter Christaller, geógrafo alemán es el autor de la *Teoría de los lugares centrales*, elaboró esta teoría a partir de principios sobre la distribución y jerarquización de los lugares centrales, prestando determinados servicios a los habitantes del espacio circundante en un espacio isotrópico. Al contrario de Von Thünen, Christaller sugiere que la estabilidad de la ciudad no necesariamente implica mantener un centro único *Estado Aislado*, en su lugar propone un conjunto de centros urbanos de varias escalas que sustituyan este centro único.

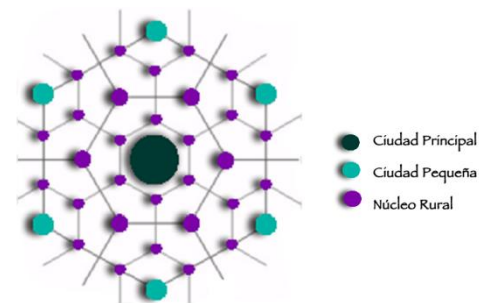
Para explicar esta teoría de los lugares centrales es necesario conocer tres conceptos en los que se basa, el primero concepto es el de "lugares centrales", los cuales los denomina como puntos donde se prestan servicios necesarios para la población de un área circundante, respaldándose en la premisa de que "la centralización es un principio natural de orden y que los asentamientos humanos lo siguen", el segundo concepto que

utiliza para el desarrollo de su teoría es el de “Bien o servicio central”, los determina como los ofertados en el lugar central y abastecen solamente al área de influencia de los lugares centrales, y finalmente el tercer concepto es “Área de influencia”, la cual la considerada como el espacio abastecido por un lugar central de bienes y servicios centrales; a partir de estos conceptos Christaller explica la teoría (López, J. 2003).

Christaller parte de un espacio isótropo con una distribución homogénea de la población y de un poder adquisitivo, y toma el fundamento de Von Thünen sobre el incremento del valor del producto y al valor del transporte desde la localización del productor respecto a la distancia de ubicación al centro; se explica como el incrementar el valor del producto dado por una distancia mayor hacia el centro de comercio, este costo elevado disminuye la capacidad de compra del producto, debido a esta desventaja se prefiriere una ubicación más cercana al centro, que traiga consigo los beneficio de ubicación. Siguiendo este razonamiento existirá un límite de ubicación hacia el centro, que no abastecerá a toda la población, por este motivo Christaller propone adquirir varios centros que se relacionen entre sí, y a su vez abastezcan a las necesidades de cada área poblada, con el objetivo de lograr un equilibrio de servicios (López, J. 2003). Christaller en su teoría también establece una trama de áreas de influencia alrededor de los centros urbanos o de servicios considerados en su teoría como lugares centrales (Figura 1.3), en el caso de Von Thünen las áreas de influencia son circulares, en el

modelo de Christaller se transforman en módulos hexagonales, identificándola como la figura geométrica más cercana al círculo la cual permitiría la prestación de ese servicio con influencia a todo el espacio isótropo sin dejar ningún espacio sin cubrir, garantizando una cobertura con varias posibilidades dirigiendo al poblador hacia uno u otro centro según sea conveniente. En el desarrollo de su teoría el sugiere la existencia de leyes que determinen el número, tamaño y con esto lograr una distribución de las ciudades equilibrada (López, J. 2003).

La jerarquización espacial de los centros es parte de la propuesta de Christaller, con la existencia de lugares centrales que ofrezcan una mayor y más variada gama de servicios permite deducir una jerarquía de núcleos, creando áreas de influencia y relaciones entre unos y otros.



La importancia de cada centro varía según la cantidad y tipos de lugares diferentes que dependan de ellos, y según la cantidad y clase de bienes, servicios

o funciones que les proporcionen; según esto tendrán áreas de influencia diferente (Figura 1.4), y se

Gráfico 1.4.- Sistemas de Lugares centrales según Christaller, Fuente: Elaboración propia, adaptado de Derycke, P. 1983

ubicarán según una yuxtaposición de áreas de influencia de un mismo servicio, combinadas con la superposición de áreas de influencia de diferente servicio.

“ En un sistema de lugares centrales jerarquizados se vinculan la dimensión de la ciudades, la jerarquía de servicios ofrecidos y la amplitud del área de influencia: el centro del primer nivel jerárquico está ocupado por el núcleo rural, que ofrece servicios básicos a la comunidad y su función es la de mercado de ventas de la productos agrícolas; en un segundo nivel, el centro además de las funciones desarrolladas por el lugar central inferior, desempeña funciones propias como las de comercio al por menor. Esta jerarquía continúa hasta el séptimo nivel ocupado por la metrópoli regional, quien además de asumir todas las

funciones anteriores tienes las suyas propias. En este sistema, las áreas de influencia de los centros de niveles inferiores se insertan en la de los de nivel superior según la regla de orden tres: cada nivel posee tres veces más ciudades que su superior, correspondiendo cada tamaño a una jerarquía y a una determinada oferta de bienes y servicios” (Bailly, A.S., 1978: 33-35).

Sin tomar con excesiva rigidez la teoría, esta se cumple en la realidad con bastante mayor frecuencia de lo que se podría esperar de la irregularidad del espacio real. No obstante, la evolución histórica suele desvirtuarla. El mayor problema que no resuelve la teoría es la influencia que la densidad de población tiene sobre el tamaño del alcance y el umbral. Las diferencias de densidad de población, que la propia teoría admite al concentrar

la población en los lugares centrales, pueden hacer que el alcance de una empresa sea siempre superior a su umbral.

1.4.2. LOCALIZACIÓN: LOS FACTORES DISTANCIA Y TRANSPORTE

Las ideas de renta de accesibilidad de Von Thünen y Christaller, serán el punto de enfoque de August Lösch, Lowdon Wingo y William Alonso, explicarán con sus teorías los fenómenos de distancia y transporte, los componentes espaciales de distribución urbana

Progresión: Tipo de Centro	1	2	3	4	5
1.- Núcleo de Mercado	7Km	45Km ²	800	2,700	486
2.- Gran núcleo Rural	12Km	135Km ²	1,500	8,100	162
3.- Ciudad Distrito Pequeño	21Km	400Km ²	3,500	24,300	54
4.- Ciudad Distrito Grande	36Km	1,200Km ²	9,000	75,300	18
5.- Ciudad Prefectura	62Km	3,600Km ²	27,000	225,000	6
6.- Ciudad de Provincia	108Km	10,800Km ²	90,000	675,000	2
7.- Capital Regional	186Km	32,400Km ²	300,000	2,025,000	1

Tabla 1.1.- Jerarquía de lugares centrales según Christaller, (fuente Derycke, P. 1983)

que implican, el coste de transportes dado por la distancia desde los bienes inmuebles a los servicios de la ciudad, y el valor del suelo en cada anillo concéntrico desde el centro de la ciudad hacia sus exteriores.

1.4.2.1. LA TEORÍA GENERAL DE LA LOCALIZACIÓN DE AUGUST LÖSCH

Según Ramírez, F. (2003) “Lösch se basa en una superposición de sistemas funcionales independientes pero en equilibrio espacial”, por consiguiente sus criterios señalan un sistema de equilibrio sobre un espacio puntual que es la ciudad, un modelo que induce al funcionamiento en conjunto de actividades, que va limitado tanto por las actividades industriales como las de ocupación del espacio urbano.

Con posteridad a Christaller, August Lösch desarrolló su modelo y teoría siguiendo los principios de la teoría de los lugares centrales con pocas diferencias. Lösch sintetiza a un modelo especializado equitativo, analiza independientemente la localización agrícola, industrial y los emplazamientos de ciudades. Al igual que en modelo de Christaller utiliza una estructura hexagonal para la distribución pero difieren en las dimensiones del hexágono y en las áreas de influencia que podría cubrir, Lösch parte de una granja para extender su campo de influencia e ir creciendo, de lo mínimo a lo máximo, apunta que es necesario la especialización de los niveles inferiores para el desarrollo de un nivel superior. Christaller por lo contrario parte de la unidad mayor hasta llegar a

la unidad menor, asume que los centros superior cubren las funciones de los centros inferiores. (Bailly, A.S., 1978: 40 – 41).

Según Lösch refiriéndose al emplazamiento de las ciudades, afirma que su formación es dada tanto por su entorno histórico como por la ventaja o desventaja del lugar de localización, según la concertación de actividades homogéneas o heterogéneas que proporcionan las economías externas recíprocas. En caso de una distribución población uniforme como es el de los países subdesarrollados. Lösch propone un modelo de distribución en el cual los compradores se reparten equitativamente y equidistantes en relación al centro urbano mayor. Según esta distribución surgirán enclaves urbanos de privilegio de localización hacia el centro de los hexágonos regulares en el cual el valor del transporte es mínimo casi nulo, relegando a otros enclaves urbanos quedando fuera de este privilegio de localización, proporcionándoles como solución otras posibles localizaciones, tanto para los vértices del hexágono como para cada uno de sus lados, en las dos localizaciones la distribución de los consumidores será igual uno de los otros, de tal manera los productores actuarán de forma conjunta y simultánea sobre todos los anillos de consumo. Ramírez, F. (2003).

“Para Lösch las ciudades, de una misma región, comparten vínculos de complementariedad que puedes determinar la unión de distintas actividades y localidades sobre un espacio común. Lösch obtiene mediante una rotación espacial de centros urbanos una pauta de seis sectores con zonas urbanas

intermedias y otras seis con zonas urbanas menores. Así, la superposición de redes urbanas, de distinto tamaño, sobre un territorio común tiene el objeto de permitir la coincidencia máxima, originando la mayor coexistencia posible de localizaciones y actividades y reduciendo al mínimo la distancia entre centros urbanos. Este concepto dará origen a un área urbana mayor “la metrópolis”, donde el espaciamiento de los centros urbanos debiera ser cada vez más reducido.”Ramírez, F. (2003).

Aunque la configuración de Lösch de sistema de hexágonos ordenados que definen geoméricamente una región económica, organizada a partir de las localizaciones óptimas de las actividades económicas, tiene muchas limitaciones de aplicación, una de las cuales es no poder aplicar a zonas urbanas de gran extensión. La teoría en general de la localización requiere de una gran complejidad, se deben incluir actividades y funciones que tiene lugar en el espacio urbano, según el análisis de Ramírez, F. (2003), “El modelo de Lösch no es apto para la comprensión del equilibrio entre las funciones y su distribución dentro de un entorno urbano de grandes dimensiones”.

1.4.2.2. TEORÍA DE LOWDON WINGO Y WILLIAM ALONSO TRANSPORTES Y LA UTILIZACIÓN DEL SUELO URBANO

El modelo de Lowdon Wingo inicia desde su obra de “*Transportes y la utilización de suelo urbano*”. Wingo elabora principios para una teoría de economía espacial partiendo del valor que produce

el transportarse de un lugar a otro, especialmente en el caso de los trabajadores y su desplazamiento a su residencia al trabajo. Wingo considera que el valor del transporte lo establecen las rentas, densidades y la utilización del suelo, y estos serían los determinantes de organización interna de la ciudad. Como resultado de su investigación Wingo aporta con el cálculo de la densidad de la población en distintos puntos de la superficie urbana.

Autores como William Alonso y Richard Muth, incluyen los postulados de Wingo en sus análisis. El modelo de Wingo y Alonso marcan el uso de los modelos explicativos para la localización de usos en el espacio.

El modelo de William Alonso, se deriva de los postulados de Von Thünen, genera un modelo que incluye las decisiones de producción y consumo para explicar el uso de suelo urbano. Su contribución es la formalización de problemas de localización de las residencias, como un problema de *maximización de la utilización*. Alonso pensaba que había la existencia de algunos problemas urbanos que afectaban a la sociedad, que la teoría del suelo urbano podría resolver.

Uno de los problemas que estableció Alonso fue el de que en varias ciudades las personas de bajo recursos viven en el centro de la ciudad donde el costo de suelo es elevado, y las personas con un nivel económico alto viven a periferia en donde el valor del suelo es menor; otro problema era la situación de compra de

un terreno conlleva a la compra de la tierra pero también de las localización, en este punto se encuentra la determinación de la compra de un bien negativo, denominado axial al los terrenos de gradual valor a la periferia del centro, a los cuales los costos de transporte traen perjuicios porque su valor aumenta, por el contrario al comprar un terreno en el centro el valor de costo es alto, pero se compensa porque permite un ahorro en el valor de transporte.

Alonso utilizó conceptos de renta del suelo agrícola de Von Thünen implicando que estos se apliquen al área rural, a pesar de esta determinante realiza una sola teoría para usos rural y urbanos. En su modelo considera un solo centro, con transporte a todos los puntos de influencia, ubicado un plano regular, pero Alonso sugiere que se podrían extender en ciudades a varios centros, con un patrón de redes viales estructuradas de acuerdo a la realidad donde apliquemos esta teoría.

Posteriormente Alonso realiza un análisis de uso del suelo y establece los denominados “Locus de oportunidad”, los cuales son las superficies generadas por la cantidad de tierra, bienes y servicio de un espacio y la distancia desde el centro; basándose en el estudio de cada usuarios sobre la cantidad de suelo que debe adquirir, el ingreso disponible que posea, la compra de suelo, y valor del transporte, enfocándose principalmente en el gasto que implican la movilidad para obtener los servicios, y el ahorro que se obtiene por localización más cercana al centro.

Concluye con la distribución del usuario dentro de la ciudad, considerando que en el centro de la ciudad están los negocios o el área comercial, y a sus alrededores las zonas residenciales. El orden residencial se debe a las curvas de influencia por lo tanto los precios y ubicaciones. Alonso enfatiza la importancia e influencia que tiene el transporte para la ubicación de los usuarios dentro de la ciudad, la accesibilidad que se tenga hacia el punto más importante el centro.

Este modelo monocentro influyó para la valoración del suelo, la regulación de uso de suelo, la estructura del impuesto predial y otros aspectos dentro de la ciudad, que modifican las estructura de distribución de sus usuarios.

1.4.3. TEORÍAS SOBRE ESTRUCTURA INTERNA DE LA CIUDAD

1.4.3.1. LA TEORÍA CONCÉNTRICA O MODELO DE BURGESS

La teoría de las zonas concéntricas fue propuesta y publicada por Ernest W. Burgess en 1935, se la considera como una de las teorías clásicas sobre la distribución espacial de las actividades y funciones urbanas en el interior de la ciudad denominada teoría de las *Zonas concéntricas*. Es el primero modelo realizado de las relaciones socio económicas en función al uso del suelo urbano. Un aporte fundamental de esta teoría es la explicación de los modelos de crecimiento metropolitano a través del proceso de invasión - sucesión. Burgess parte del modelo de Von Thünen de

la zonificación de las actividades agrarias aplicándola al análisis sectorial de ciudad de Chicago (Ramírez, F. 2003).

El modelo de Burgess puntualiza en las relaciones entre las distintas capas sociales y fracciones económicas de la población, y los conflictos que traen entre sí, el uso del suelo, con las evidentes ventajas de ubicación en la zona céntrica de la ciudad.

Burgess define en su modelo los usos del suelo dispuestos en anillos concéntricos alrededor del espacio central, definido como C. B. D.¹² El orden de distribución de Burgess está relacionado con la centralidad, la concertación de la principales actividades de la ciudad en un centro, que ocupa el espacio más accesible de la ciudad, en el cual atrae grandes flujos de circulación peatonal y el sistema de transporte público. La distribución de Burgess se la realiza por zonas descritas en el gráfico 1.5.

Zona I.- En esta zona se encuentra en denominado Centro de Negocios o C. B. D. y área fundamental económica, social y cultural de la ciudad. El valor del suelo en esta zona es el más

¹² “El C.B.D. o centro de negocios es el área dominante en función de su máxima accesibilidad con relación al conjunto de la ciudad, en función de sus altos precios del suelo y de su valor simbólico, lo que determina la localización en él de las empresas e instituciones de mayor poder económico y prestigio” Zárate Martín: El Espacio interior de la ciudad. 1991.

elevado de la ciudad y con uso intensivo. Alrededor del núcleo central se ubica el comercio (ventas al por mayor, en ocasiones un mercado), y la industria ligera. Las residencias con mínimas.

Zona II.- Es la zona que rodea a la zona central y principal, se la denomina como zona de transición. Antiguamente era una zona suburbana, lugar de residencia de comerciantes y otros ciudadanos. Con la expansión de la ciudad, esta área se deteriora, causando un desgaste en la calidad de las viviendas, ocupadas por usuarios de barrios bajos.

Zona III.-Esta zona es designada para los trabajadores independientes, como los trabajadores de fábricas y tiendas, con nivel económico superior al anterior.

Zona IV.- En esta zona se ubican la mejores residencias, viviendas de usuarios de clase media y alta “La parte culta y educada de la población urbana”¹³, con una calidad residencial elevada. También esta contenía zonas comerciales que duplicaban algunos servicios situados en el centro.

Zona V.- Zona denominada *commuter's zone*, es una área de viviendas unifamiliares suburbanas, distinguida como ciudad-condominio. Se encuentran a 30 y 60 minutos desde centro de la ciudad.

¹³ Fernando Chuecagotia, Breve historia del urbanismo, Alianza Editorial, Madrid, 1968.

Zona VI.- Zona agrícola

Zona VII.- Hinterland de la metrópoli.

depende del crecimiento político e incremento poblacional de la ciudad.

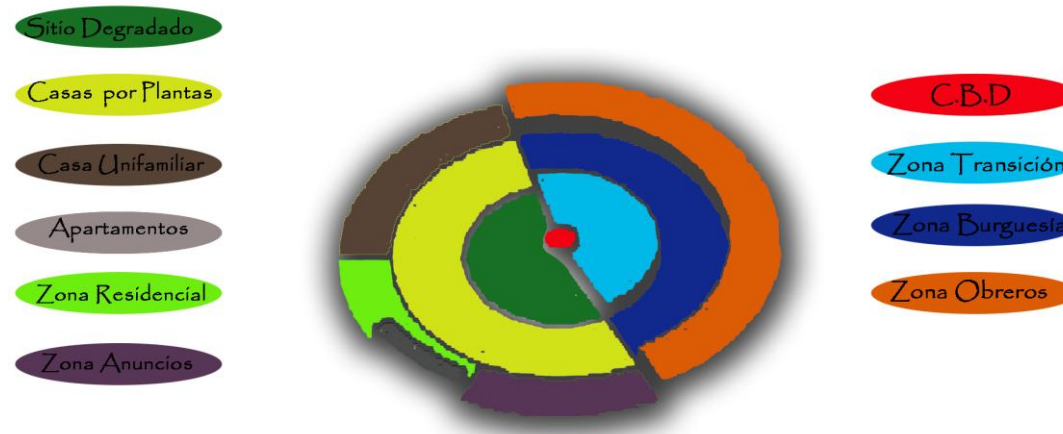


Gráfico 1.5.- Teoría concentrica de la estructura urbana y su aplicación en la ciudad de Chicago, según Burgess. Elaboración propia. Adaptado de D'entremont. A 1997.

Según Ramírez, F. (2003), la teoría de Burgess explica la tendencia que sigue el proceso de crecimiento urbano, la expansión de la ciudad provoca que cada anillo invada al anillo siguiente, creando un orden de crecimiento por expansión denominada *invasión – sucesión*¹⁴, la rapidez de este proceso,

La teoría de Burgess se sostiene en el principio de costes de fricción por la distancia como transporte. De este modo se explica

¹⁴ “Burgess describe la *invasión – sucesión* como un proceso de cambio mediante el cual un grupo social sucede a otro en un área residencial. El cambio social se inicia por la presión ejercida sobre la vivienda en el centro urbano

degradado – inner city- por parte de los grupos de status socio- económico bajo. La presión fuerza a los antiguos ocupantes del centro urbano a mudarse a una zona próxima, estimulando así un proceso de ondas d cambio desde el centro de la ciudad que finaliza cuando los grupos de mayor status que se encuentran en el borde de las aras construidas se van desplazando a nuevas viviendas suburbanas aun mas distantes del centro.” (Ramírez, F. 2003)

que a menor distancia hacia el centro el costo de transporte es mínimo y el valor de la propiedad se incrementa por el beneficio de ubicación, es decir, el precio de una propiedad es directamente proporcional a los beneficios de facilidad de acceso que tienen hacia los lugares centrales de la ciudad.

1.4.3.2. LA TEORÍA DE LOS SECTORES RADIALES O MODELO DE HOMER HOYT

En 1939 Homer Hoyt en desacuerdo con la distribución de círculos concéntricos de Burgess propone una nueva teoría denominada Sectores, valida la clasificación de zonas definidas por Burgess, pero define una distribución distinta en el espacio.

Las pautas del modelo de Hoyt sobre el uso del suelo, afirman que la estructura residencial de la ciudad agrupa viviendas de calidades y valores diferentes, segregadas en sectores radiales a lo largo de las principales carreteras, comenzado desde el centro de negocios. Las clases acomodadas ocupaban los mejores sectores, dotados de los entornos físicos más atractivos; las rentas más bajas se ubicaban en las zonas inmediatas a los principales distritos industriales. Según Hoyt la forma de liderar los inmuebles más cercanos al centro es con el proceso de filtración¹⁵, el cual se explica como el desplazamiento de las clases

¹⁵ “Se entiende por el filtrado al proceso de cambio interno de un barrio mediante el cual las viviendas pasan de un grupo social al otro. La mayor parte de estos procesos se dan en viviendas relativamente antiguas de zonas que

acomodadas hacia las afueras de su propio sector, favoreciendo de esta manera a grupos de económicos más bajos. Plantea en su modelo Hoyt una distribución de valores urbanos desde el punto mayor en los valores más altos en escala descendente (Ramírez, F. 2003).

El modelo de Hoyt define los siguientes sectores:

Sector I.- Es la zona central, que corresponde al centro de la ciudad, en el que se ubica el comercio.

Sector II.- Contiene a la industria y el comercio al por mayor, se sitúan opuesto al sector residencial de alto nivel.

Sector III.- En este sector se sitúa el comercio para usuarios de ingresos bajos, se ubica lejos de las zonas residenciales de las clases acomodadas y próximas a las zonas industriales.

perden categoría social. Un proceso de filtrado completo supone mayores recursos por parte de los segmentos sociales que se trasladan, iniciándose un proceso ondulatorio mediante el cual todos los barrios se degradan en escaña con los ingresos. Una de las desviaciones más características del proceso general de filtrado se asocia a viviendas nuevas con grupos de elevado poder adquisitivo, es el proceso de gentrificación (etilización urbana), mediante el cual los grupos con mayores ingresos vuelven a ocupar y rehabilitar las viviendas antiguas de distritos atractivos del centro urbano”. (Ramírez, F. 2003)

Sector IV.- Sector destinado para las residencias de clase media, próximo a las zonas de clase alta y baja, opuestas a las zonas industriales.

Sector V.- Sector en el cual se sitúan las residencias de clase alta, su ubicación opuesta a las zonas de residencias de clase bajas y a las zonas industriales; y contigua a las zonas de residencias de clase media.

- 1.- CBD
- 2.- Industria Pequeña
- 3.- Clase Baja
- 4.- Clase Media
- 5.- Clase Alta

Las líneas de división corresponden a las Vías Principales

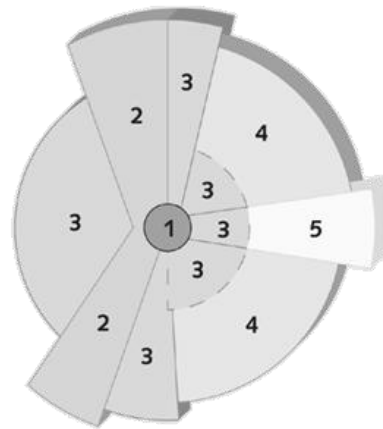


Gráfico 1.6.- Teoría concentrica de la estructura urbana y su aplicación en la ciudad de Chicago, según Hoyt. Fuente: Tesis doctoral Ramirez, F. Adaptado de D' Entremont, A. 1997

1.4.3.3. LA TEORÍA DE LOS NÚCLEOS MÚLTIPLES: EL MODELO DE HARRIS & ULLMAN

En 1945 Harris & Ullman aportan con el modelo de Núcleos múltiples o multinuclear para la distribución interna de la ciudad. Esta teoría sugiere que la expansión de la ciudad no se produce a

partir de un único centro, como lo respaldaron Burgess y Hoyt, para Harris & Ullman la estructura interna de la ciudad se desarrollaba a partir de varios núcleos. Los autores de la teoría consideran que existen cuatro factores que influyen en el desarrollo de los núcleos: (Bailly, A.S, 1978:119)

1. Existen actividades que requieren servicios y una planificación específica
2. Actividades semejantes se agrupan intentando beneficiarse de las economías de aglomeración que generan.
3. Actividades incompatibles se emplazaran guardando cierta distancia, y
4. Todas las actividades quedan sometidas al proceso de selección espacial que el precio del suelo impone.

La teoría de Harris & Ullman sostiene que a pesar de las nuevas centralidades, el C.B.D y el centro histórico permanecen activos, independientemente de la polarización y expansión de la ciudad. Harris & Ullman presentan un modelo de estructura urbana basado en la acción de nuevos núcleos en forma simultánea dentro de la ciudad, que operan como polos complementarios al centro histórico, y crecen cuantitativamente según el crecimiento de la ciudad, si la ciudad es extensa existirá un mayor número de núcleos y las actividades que se realicen en ellos serán proporcional a sus funciones (Ramírez, F. 2003). Según Ramírez, F. 2003, las funciones de cada núcleo varían de acuerdo a sus características y se definen en los siguientes rangos:

- Agrupaciones de poblaciones urbanizadas
- Zonas portuarias o instalaciones ferroviarias
- Áreas industriales
- Centros terciarios extraídos o distritos comerciales
- Centros de esparcimiento.

Según la disposición de los polos en la ciudad surgen áreas de influencia de cada polo y con ello la jerarquización del uso del suelo y su importancia espacial. Según Ramírez, F. 2003, Harris & Ullman se figuran con la disposición de varios núcleos, fenómenos gravitatorios de interrelación funcional como:

- Interdependencia entre núcleos debido a necesidades concretas entre sí, ejemplo: el acceso a vías estructurales de transporte
- Localización cercanas por presentar actividades afines, ejemplo: comercio al por mayor y oficinas
- Distancia entre actividades no semejantes, ejemplo: industrias contaminantes y actividad residencial.
- Localización periférica forzosa de actividades de servicios que deberían situarse siguiendo la estructura económica de la ciudad, no lo hacen por el costo elevado de alquileres y alto precio de terrenos del centro urbano.

La teoría de Harris & Ullman a pesar de considerar factores más reales que las dos teorías anteriores, no se la puede utilizar como un modelos de planificación porque se limita a dar establecimientos generales y exactos en un momento establecido en el espacio urbano, sin dar soluciones a problemas

posteriores de crecimiento y densificación urbana.

1. C.B.D.
2. Pequeña Industria
3. Residencia Obrera
4. Clases Medias
5. Clases Alfás
6. Industria Pesada
7. C.B.D. Periférico
8. Suburbios
9. Indust. Suburbana

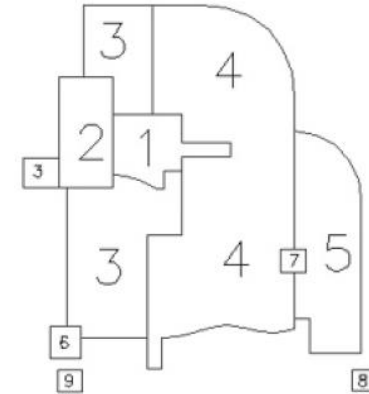


Gráfico 1.7.- Teoría polinuclear según Harris y Ullman .Fuente: Tesis doctoral Ramirez, F. Adaptado de D' Entremont, A. 1997

1.4.4. LOCALIZACIÓN: ACCESIBILIDAD Y VISIBILIDAD AL CENTRO URBANO

Los estudios de Allen, Fugita, Mori, Lakshmana, Hansen y Hillier tratan de explicar la centralidad desde el beneficio de accesibilidad y visibilidad, las consecuencias que conlleva la centralidad urbana, los factores que influyen para su desarrollo y los efectos negativos que causa y la necesidad urgente de diseminar la centralidad.

1.4.4.1. ESTUDIO DE ALLEN, FUGITA Y MORI

Los estudios de Allen, Fujita y Mori tratan de explicar la

centralidad, y predicen una emergencia sobre la concentración de actividades en un solo centro, y están de acuerdo con diseminar en un sistema de centros, basándose en los componentes de la dinámica de una ciudad que son el crecimiento vegetativo, innovación y migración. Según estos autores la formación de centralidad es una medida inestable, porque la ciudad varía en su extensión y población simultáneamente, por lo tanto el área de influencia no podría cumplir con cubrir las necesidades de todos los espacios de la ciudad.

Para estos autores según sus estudios consideran que la centralidad es el resultado de un proceso, y su dinámica no se la explica bien; exponen que la centralidad podría tener ventajas, en producir y consumir concentradamente, pero también produce “deseconomías” a largo plazo, comparten el postulado de Von Thünen de renta por ubicación, si se recibe beneficio de ubicación se lo retribuye en el incremento del valor del suelo según se acerque al centro y por lo contrario disminuye el valor de suelo a medida que se aleja, al parecer una ventaja ubicar más lejos del centro por el costo del suelo, esto a largo plazo se vuelve en desventaja porque el valor de transporte es mayor según se aleje del centro, por lo que no existe un ahorro sino un perjuicio, además de la desventaja por ubicación implica que el no abastecer un centro a una población mayor, esto provoca que los productores que no puedan vender en el centro principal y se desplacen a nuevos lugares o nuevas centralidades que desgastarán a la centralidad principal de la ciudad, y sin una

adecuada planificación las desventajas de estas nuevas centralidades no serán solo para el centro principal sino también para estos nuevos centros, porque la distribución de la población no será equitativa y por lo tanto se crearán diferentes categorías económicas.

1.4.4.2. ESTUDIO DE T. R. LAKSHMANAA Y WALTER G. HANSEN

El modelo de T. R. Lakshmanaa y Walter G. Hansen desarrollan la distribución del comercio en cada detalle, generan pautas de localización y tamaño de los futuros desarrollos del territorio, calculan el potencial de cada zona de comercio con respecto a la localización, e incluso en la misma del comercio los espacios que la componen, para asignar el flujo de gastos que los consumidores asumen al acceder al centro comercial, y así poder estimar las ventas de cada centro, sumando los flujos de gastos de todas las zonas en cada centro.

En el análisis de la centralidad ellos la consideran como un resultado, Hansen, en 1959, ya sugiere que la accesibilidad es un factor relevante en la formación de centralidad, accesibilidad correspondiente a la distancia que tenga cada usuario con respecto al centro de comercio. Según su estudio plasmado en el libro “How accessibility shapes land use” la centralidad se da en un lugar que tiene las mejores ventajas dentro de la ciudad, es el espacio con mejor visibilidad, más accesible, para los consumidores y vendedores lo ven como el lugar de preferencia; para los vendedores es el lugar mejor en el cual se podría ubicar

para obtener los mayores beneficios dentro de la ciudad por su flujo continuo de personas, y para el consumidor como es el lugar mejor ubicado y en él se encuentran la mejor localización de actividades lo hace de preferencia. La competencia por localización crea una estructura de valores del suelo, clasificación y selección de actividades que como resultado dará una diferenciación socio espacial, y una definición de la trama urbana de la ciudad.

1.4.4.3. TEORÍA DE BILL HILLIER

La centralidad urbana implica el entendimiento y evaluación de: movimiento del peatonal y uso del suelo a partir del concepto accesibilidad espacial o relacional; este concepto analiza la estructura del espacio a partir de su configuración del mismo y su relación con las diferentes clases de movimiento, hasta el punto de definir la accesibilidad en cada componente de la ciudad como: un tramo de calle, cruce o un punto referencial de conflicto peatonal, etc. del área de estudio con respecto al resto. Ortiz, C. y Garnica, R. (2008).

Hillier en sus teorías considera a la centralidad como un proceso, explica que la formación de las áreas de mayor y menor actividad en las ciudades corresponde a la configuración de la estructura urbana de la ciudad. La primera teoría de Hiller establece una definición de “ciudad viva”, a la que la constituyen las dos áreas antes nombradas, priorizando al espacio urbano como el determinante del funcionamiento de la ciudad. Los parámetros

físicos de la ciudad definen la funcionalidad de la misma, a su vez esta estructura física de la ciudad contiene: los factores sociales, culturales, económicos y ambientales de la sociedad, que influyen en el proceso de determinación de usos de suelos. Las funciones como el comercio, son frecuentes a ubicarse en zonas de con mayor movimiento natural, “considerando como el movimiento urbano peatonal determinado por la configuración de la trama urbana”; al contrario, las residencias buscan ubicarse en zonas de baja actividad. Ortiz, C. y Garnica, R. (2008).

La segunda teoría de Hillier es una propuesta en la cual las actividades necesitan ubicarse en un movimiento natural como es el comercio, definen el “foco” del centro o subcentros, con esta ubicación en el área más accesible, se beneficiaría de la afluencia de altos niveles de movimientos peatonales. La ubicación del comercio en el área central atraerá mas movimiento a la zona central, causando la preferencia de ubicación de mayor cantidad de locales comerciales. El movimiento natural causa beneficios económicos, de accesibilidad, seguridad por la co-presencia que conlleva a una vigilancia natural, estos beneficios hacen a esta zona central de preferencia para lugares más seguros y exitosos.

Según Ortiz, C. y Garnica, R. (2008) La accesibilidad marca un patrón de movimiento de personas, que es definida por la jerarquía de espacios dándose una correspondencia de flujo de personas respectivamente con cada espacio en la ciudad. El patrón de movimiento determinará por atracción los puntos de provisión de servicios, comercio, puestos de trabajo, planteando

una configuración urbana de distribución de estos puntos de atracción, determinando la localización de actividades que refuerzan la jerarquía espacial.

1.4.5. CENTRALIDAD HACIA EL CENTRO HISTÓRICO

Según Krafta, el crecimiento de la ciudad es un factor que eleva la centralidad en las zonas más internas y antiguas de la ciudad, dando como resultado una inercia hacia el centro histórico. Polidori y Krafta entienden a la centralidad como “una manifestación de desequilibrio espacial que conduce al cambio” (Krafta 2004). La centralidad se presenta como la desigualdad de distribución de la “materia urbana” sobre el territorio, lo cual causaría un potencial de desarrollo correspondiente a esta distribución, las localizaciones urbanas de baja centralidad tendrán un potencial de desarrollo bajo, por el contrario las zonas de alta centralidad tendrán un potencial de desarrollo mayor. A medida de que se incrementa la “materia urbana” la distribución de la centralidad se altera, redefiniéndose los patrones de cada localización en la estructura urbana.

La centralidad urbana a través de su gran proceso se la ha considerado en lugar más codiciado, predilecto, y más habitable de la ciudad, así como la ciudad dominaba al campo, la centralidad urbana era la que dominaba la ciudad, no solo como un poder político administrativo, si no como el lugar de la más confortable habitabilidad, acondicionado con todos los servicios, y la accesibilidad inmediato a los lugares principales de la ciudad.

Una época trascendente para la centralidad urbana es la época de Industrialización, la misma que produce la migración del campo a la ciudad, ocasionando efectos de mayor demanda poblacional y una deficiencia de centros residenciales, a este problema se da la solución de creación centros residenciales en pésimas condiciones de habitabilidad, además según Prado, L. (2001) “La migración a la ciudad generan tal impacto sobre las áreas centrales históricas y de centralidad urbana, por el crecimiento de su poder de gestión, financiero y administrativo con los servicios y el comercio que demandan, generando una especulación del suelo tan fuerte que ha destruido la arquitectura y el tejido urbano existentes, creando edificios de gran altura sin mayor control de los efectos nocivos de esta densificación, congestión de transporte y contaminación, expulsando a los residentes que han emigrado hacia nuevas áreas residenciales, dejando la centralidad urbana sin residentes quienes se mantienen lo hacen en precarias condiciones de habitabilidad”. Además a partir de la Industrialización de la ciudad, el concepto de centralidad urbana cambia, se altera la estructura para crear otra distinta, ocasionando la crisis de la centralidad urbana, en algunos casos seguirá existiendo pero en otros quedará abandonada aunque no definitivamente.

La centralidad urbana se mantiene en las áreas centrales históricas y se establecen el poder de la ciudad, en esta área se encuentra el poder político administrativo, de gestión, financiero, de intercambio, y es el articulador de los diferentes puntos de la

ciudad. Sin embargo, la estructura marca una redefinición en cuanto a la preferencia residencial en el área central que ya no será privilegiada, por su descuido de su infraestructura, excepto casos que las intervenciones de rehabilitación han sido precisas y con buenos resultados, permitiendo merecer el mismo interés de privilegio antes dado. La planificación de reintegración a la ciudad de cada edificación debe ser integral, en cuanto a la infraestructura y al nuevo uso de la misma, de acuerdo a las necesidades de la ciudad, afirmándose en las demandas de la sociedad.


En Iberoamérica con más intensidad en la segunda mitad del siglo XX en la década del setenta, surge un empeño por la recuperación de las áreas centrales históricas de las ciudades preindustriales, mediante políticas de conservación, normativas que regulan el uso del suelo y edificación, recuperación de la arquitectura monumental, mejoramiento de la infraestructura urbana, recuperación de espacios públicos, seguridad, entre otros, pero aplicando concepciones distintas que se acoplen a definiciones contemporáneas. Con las nuevas definiciones se crea el centro de negocios, en el cual se encuentra el poder administrativo y de gestión, con los servicios necesarios para su funcionamiento, con la consecuencia de la designación de zona muerta en las horas no laborables. (Prado, L. 2001)

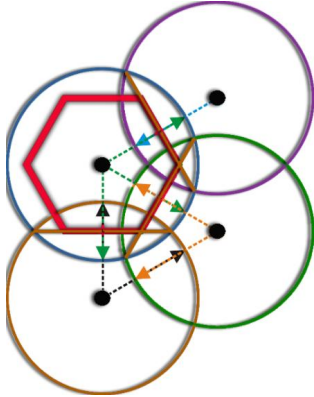
La pronta acción de métodos para la rehabilitación de la centralidad urbana histórica es un tema de interés actual; la recuperación debe no implicar concepciones antiguas, sino

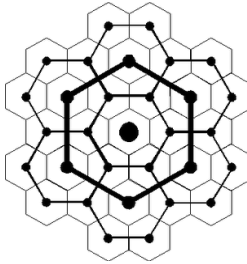
requiere de una adaptación de las nuevas concepciones y equilibrar, controlar y ordenar las actividades y funciones urbanas, dentro de la nueva estructura de la ciudad, de tal manera que la vivienda, artesanías, la pequeña empresa, los servicios turísticos, lo lúdico, cultural, converjan de forma que no afecte el centro histórico, evitando el abandono del mismo para su preservación y humanización. (Prado, L. 2001)

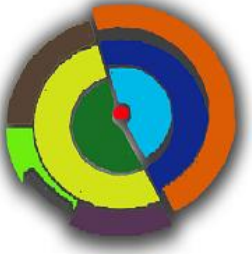




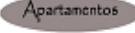





Según Prado, L. (2001) “la rehabilitación de la centralidad histórica tiene importancia psicológica, simbólica y de prestigio social que encierra la centralidad urbana y merece la consideración de que la ciudad no solo es un producto del proceso económico y social de un pueblo, sino que también puede ser una bella obra si decidimos poner el esfuerzo necesario. Esto no solo se refiere a los monumentos, sus plazas, sus calles, sino también a su integración social”.

1.4.6. CUADRO RESUMEN: EVOLUCIÓN DE LAS TEORÍAS DE LA CENTRALIDAD EN LA LOCALIZACIÓN ESPACIAL

CENTRALIDAD FÍSICA FUNCIONAL - TEORÍAS GENERALES DE LA LOCALIZACIÓN ESPACIAL				
TEORÍA	AUTOR	DESCRIPCIÓN	CARACTERÍSTICAS / PRINCIPIOS	REPRESENTACIÓN
LA TEORÍA DEL ESTADO AISLADO	Johann Heinrich Von Thünen, economista Alemán	La teoría del Estado aislado es el primer fundamento de la centralidad en el área urbana. Aplicando la teoría se considera al estado aislado como el centro urbano en el que se ubica el comercio y el área administrativa de la ciudad; disponiendo a las zonas residenciales alrededor del centro urbano. La ubicación con respecto al centro marca una renta por beneficio de ubicación, es por ello que el valor de suelo de ubicación se incrementa a medida que tenga mayor accesibilidad al centro de la ciudad.	<p>-Modelo de Estado aislado o Monocentro</p> <p>-Estructura circular</p> <p>-La renta del suelo varía de acuerdo al beneficio de ubicación, es por ello que el valor del suelo va disminuyendo a medida de que se va alejando del centro.</p>	 <ul style="list-style-type: none"> ● Mercado (centro de la ciudad) ● Productos de huerta ● Silvicultura ● Cereales ● Ganadería ● Punto anulación beneficio
<p>VALIDEZ: La estabilidad del sistema de localización de Von Thünen se obtiene en las siguientes condiciones: 1.- La población no sobrepasa el área de influencia, 2.- No existe crecimiento vegetativo y 3.- No se altera la estructura física planteada, con la rigidez de estas condiciones se ratifica la factibilidad de utilización de un centro único.</p>				

TEORÍA	AUTOR	DESCRIPCIÓN	CARACTERÍSTICAS / PRINCIPIOS	REPRESENTACIÓN
TEORÍA DE LOS LUGARES CENTRALES	Walter Christaller, geógrafo Alemán	<p>Christaller sugiere que la estabilidad de la ciudad no necesariamente implica mantener un centro único; siguiendo el razonamiento de beneficio de ubicación explica que existirá un límite de ubicación hacia el centro, que no abastecerá a toda la población, por este motivo propone adquirir varios centros que se relacionen entre sí, y a su vez abastezcan a las necesidades de cada área poblada, con el objetivo de lograr un equilibrio de servicios (López, J. 2003).</p> <p>Christaller en su teoría también establece una trama de áreas de influencia alrededor de los centros urbanos o de servicios, sin dejar ningún espacio sin cubrir, garantizando una cobertura con varias posibilidades de servicios. En el desarrollo de su teoría él sugiere la existencia de leyes que determinen el número, tamaño y con esto lograr una distribución de las ciudades equilibrada (López, J. 2003).</p>	<p>Características:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Centro múltiples -Estructura hexagonal <p>Se basa en tres principios:</p> <p>Lugares centrales: puntos donde se prestan servicios necesarios para la población de un área circundante.</p> <p>Bien o servicio central: Los determina como los ofertados en el lugar central y abastecen solamente al área de influencia de los lugares centrales.</p> <p>Área de influencia: Espacio abastecido por un lugar central de bienes y servicios centrales.</p>	
<p>VALIDEZ: Sin tomar con excesiva rigidez la teoría, esta se cumple en la realidad con bastante mayor frecuencia de lo que se podría esperar de la irregularidad del espacio real. No obstante, la evolución histórica suele desvirtuarla. El mayor problema que no resuelve la teoría es la influencia que la densidad de población tiene sobre el tamaño del alcance y el umbral. Las diferencias de densidad de población, que la propia teoría admite al concentrar la población en los lugares centrales, pueden hacer que el alcance de una empresa sea siempre superior a su umbral.</p>				

LOCALIZACIÓN: LOS FACTORES DISTANCIA Y TRANSPORTE				
TEORÍA	AUTOR	DESCRIPCIÓN	CARACTERÍSTICAS / PRINCIPIOS	REPRESENTACIÓN
LA TEORÍA GENERAL DE LA LOCALIZACIÓN	AUGUST LÖSCH	Lösch al igual que en modelo de Christaller utiliza una estructura hexagonal para la distribución pero difieren en las dimensiones del hexágono y en las áreas de influencia que podría cubrir, Lösch parte de lo mínimo a lo máximo, apunta que es necesario la especialización de los niveles inferiores para el desarrollo de un nivel superior. (Bailly, A.S., 1978: 40 – 41).	<ul style="list-style-type: none"> -Estructura hexagonal -Sistema de interacción en la jerarquización de centros. 	
<p>PROBLEMÁTICA: Esta teoría tiene muchas limitaciones de aplicación, una de las cuales es no poder aplicar a zonas urbanas de gran extensión, según el análisis de Ramírez, F. (2003), “El modelo de Lösch no es apto para la comprensión del equilibrio entre las funciones y su distribución dentro de un entorno urbano de grandes dimensiones”.</p>				
TEORÍA	AUTORES	DESCRIPCIÓN	PREMISAS	
TEORÍA DE TRANSPORTES Y LA UTILIZACIÓN DEL SUELO URBANO	Lowdon Wingo Y William Alonso	En este modelo considera un solo centro, con transporte a todos los puntos de influencia, ubicado un plano regular, pero Alonso sugiere que se podrían extender en ciudades a varios centros, con un patrón de redes viales estructuradas de acuerdo a la realidad donde apliquemos esta teoría.	<ul style="list-style-type: none"> -Monocentro -El valor del transporte influencia en la determinación de el valor del suelo, densidades y utilización del suelo, puntos determinantes de organización interna de la ciudad. -Existencia de la Gentrificación por el costo del suelo. -Establece los denominados “Locus de oportunidad”. 	
<p>VALIDEZ: Para distribución del usuario dentro de la ciudad debe considerar que en el centro de la ciudad están los negocios o el área comercial, y a sus alrededores las zonas residenciales. El orden residencial se debe a las curvas de influencia por lo tanto los precios y ubicaciones.</p>				

TEORÍAS SOBRE ESTRUCTURA INTERNA DE LA CIUDAD				
TEORÍA	AUTOR	DESCRIPCIÓN	DISTRIBUCIÓN	REPRESENTACIÓN
LA TEORÍA CONCÉNTRICA O MODELO DE BURGESS	Ernest W. Burgess	El modelo de Burgess puntualiza en las relaciones entre las distintas capas sociales y fracciones económicas de la población, y los conflictos que traen entre sí, el uso del suelo, con las evidentes ventajas de ubicación en la zona céntrica de la ciudad. Burgess define en su modelo los usos del suelo dispuestos en anillos concéntricos alrededor del espacio central, definido como C. B. D. ¹⁶ El orden de distribución de Burgess está relacionado con la centralidad, la concertación de las principales actividades de la ciudad en un centro, que ocupa el espacio más accesible de la ciudad, en el cual atrae grandes flujos de circulación peatonal y el sistema de transporte público.	<p>Zona I.- En esta zona se encuentra en denominado Centro de Negocios o C. B. D.</p> <p>Zona II.- Es la zona que rodea a la zona central y principal, se la denomina zona de transición.</p> <p>Zona V.- Zona denominada <i>commuter's zone</i>, es una área de viviendas unifamiliares suburbanas.</p> <p>Zona VI.- Zona agrícola</p> <p>Zona VII.- Hinterland de la metrópoli.</p>	 <ul style="list-style-type: none">  Sitio Degradado  Casas por Plantas  Casa Unifamiliar  C.B.D.  Apartamentos  Zona Transición  Zona Residencial  Zona Burguesa  Zona Anuncios  Zona Obreros
<p>VALIDEZ: La teoría de Burgess se sostiene en el principio de costes de fricción por la distancia como transporte. De este modo se explica que a menor distancia hacia el centro el costo de transporte es mínimo y el valor de la propiedad se incrementa por el beneficio de ubicación, es decir, el precio de una propiedad es directamente proporcional a los beneficios de facilidad de acceso que tienen hacia los lugares centrales de la ciudad.</p>				

¹⁶ “El C.B.D. o centro de negocios es el área dominante en función de su máxima accesibilidad con relación al conjunto de la ciudad, en función de sus altos precios del suelo y de su valor simbólico, lo que determina la localización en él de las empresas e instituciones de mayor poder económico y prestigio”
Zárate Martín: El espacio interior de la ciudad. 1991.

TEORÍA	AUTOR	DESCRIPCIÓN	DISTRIBUCIÓN	REPRESENTACIÓN
LA TEORÍA DE LOS SECTORES RADIALES O MODELO DE HOMER HOYT	Homer Hoyt	Afirma que la estructura residencial de la ciudad agrupa viviendas de calidades y valores diferentes, segregados en sectores radiales a lo largo de las principales carreteras, comenzado desde el centro de negocios. Las clases acomodadas ocupaban los mejores sectores, dotados de los entornos físicos más atractivos; las rentas más bajas se ubicaban en las zonas inmediatas a los principales distritos industriales. Plantea en su modelo Hoyt una distribución de valores urbanos desde el punto mayor en los valores más altos en escala descendente (Ramírez, F. 2003).	<ol style="list-style-type: none"> 1.- CBD 2.- Industria Pequeña 3.- Clase Baja 4.- Clase Media 5.- Clase Alta <p>Las líneas de división corresponden a las Vías principales</p>	
LA TEORÍA DE LOS NÚCLEOS MÚLTIPLES: EL MODELO DE HARRIS & ULLMAN	Harris & Ullman	<p>Esta teoría sugiere que la expansión de la ciudad no se produce a partir de un único centro, para Harris & Ullman la estructura interna de la ciudad se desarrollaba a partir de varios núcleos.</p> <p>Esta teoría sostiene que a pesar de la nuevas centralidades, el C.B.D y el centro histórico permanecen activos, independientemente de la polarización y expansión de la ciudad. Harris & Ullman presentan un modelo de estructura urbana basado en la acción de nuevos núcleos en forma simultánea dentro de la ciudad, que operan como polos complementarios al centro histórico, y crecen cuantitativamente según el crecimiento de la ciudad, si la ciudad es extensa existirá un mayor número de núcleos y las actividades que se realicen en ellos serán proporcional a sus funciones (Ramírez, F. 2003).</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. C.B.D. 2. Pequeña Industria 3. Residencia Obrera 4. Clases Medias 5. Clases Altas 6. Industria Pesada 7. C.B.D. Periférico 8. Suburbios 9. Indust. Suburbana 	

VALIDEZ: La teoría de Harris & Ullman a pesar de considerar factores más reales que las dos teorías anteriores, no se la puede utilizar como un modelos de planificación porque se limita a dar establecimientos generales y exactos en un momento establecido en el espacio urbano, sin dar soluciones a problemas posteriores de crecimiento y densificación urbana.

LOCALIZACIÓN: ACCESIBILIDAD Y VISIBILIDAD AL CENTRO URBANO			
ESTUDIO	AUTORES	DESCRIPCIÓN	PREMISAS
ESTUDIO DE ALLEN, FUGITA Y MORI	Allen, Fujita y Mori	Estos estudios de tratan de explicar la centralidad, y predicen una emergencia sobre la concentración de actividades en un solo centro, y están de acuerdo con diseminar en un sistema de centros, basándose en los componentes de la dinámica de una ciudad que son el crecimiento vegetativo, innovación y migración. Según estos autores la formación de centralidad es una medida inestable, porque la ciudad varia en su extensión y población simultáneamente, por lo tanto el área de influencia no podría cumplir con cubrir las necesidades de todos los espacio de la ciudad.	-Centralidad como resultado de un proceso -La centralidad podría tener ventajas en producir y consumir concentradamente, pero también produce “deseconomías” a largo plazo. -Comparten el postulado de Von Thünen de renta por ubicación.
<p>PROBLEMÁTICAS DE LA CENTRALIDAD: 1.- La ventaja de ubicarse más lejos del centro por el costo del suelo, se vuelve una desventaja porque el valor de transporte es mayor según se aleje del centro, por lo que no existe un ahorro si no un perjuicio. 2.- Al abastecer un centro a una población mayor, esto provoca la elección nuevas centralidades que desgastarán a la centralidad principal de la ciudad, y sin una adecuada planificación las desventajas de estas nuevas centralidades no serán solo para el centro principal sino también para estos nuevos centros.</p>			
ESTUDIO	AUTORES	DESCRIPCIÓN	PREMISAS
ESTUDIO DE LAKSHMANAA Y HANSEN	T. R. Lakshmanaa y Walter G. Hansen	La centralidad se da en un lugar que tiene las mejores ventajas dentro de la ciudad, es el espacio con mejor visibilidad, más accesible para los consumidores y vendedores lo ven como el lugar de preferencia. La competencia por localización crea una estructura de valores del suelo, clasificación y selección de actividades que como resultado dará una diferenciación socio espacial, y una definición de la trama urbana de la ciudad.	-Centralidad como una resultado -La accesibilidad como factor relevante en la formaciónde la centralidad

ESTUDIO	AUTOR	DESCRIPCIÓN	PREMISAS
ESTUDIO DE HILLIER	Bill Hillier	Hillier establece dos teorías: 1.-Establece una definición de “ciudad viva”, priorizando al espacio urbano como el determinante del funcionamiento de la ciudad. 2.-Hillier propone las actividades que necesitan ubicarse en un movimiento natural como es el comercio, definan el “foco” del centro o subcentros, con esta ubicación se beneficiaría de la afluencia de altos niveles de movimientos peatonales.	-La centralidad implica: movimiento del peatón y uso del suelo a partir del concepto de accesibilidad -Centralidad como un proceso - Los parámetros físicos de la ciudad definen la funcionalidad de la misma, a su vez esta estructura física contiene: los factores sociales, culturales, económicos y ambientales de la sociedad, que influyen el proceso de determinación de usos de suelos.

VALIDEZ: Según Ortiz, C. y Garnica, R. (2008) La accesibilidad marca un patrón de movimiento de personas, el cual determinará una configuración urbana de distribución de estos puntos de atracción, estableciendo la localización de actividades que refuerzan la jerarquía espacial.

ESTUDIO	AUTORES	DESCRIPCIÓN	PREMISAS
CENTRALIDAD HACIA EL CENTRO HISTÓRICO	Polidori y Krafta	Según Krafta, el crecimiento de la ciudad es un factor que eleva la centralidad en las zonas más internas y antiguas de la ciudad, dando como resultado una inercia hacia el centro histórico. Polidori y Krafta entienden a la centralidad como “una manifestación de desequilibrio espacial que conduce al cambio” (Krafta 2004). La centralidad se presenta como la desigualdad de distribución de la “materia urbana” sobre el territorio, lo cual causaría un potencial de desarrollo correspondiente a esta distribución.	La centralidad urbana se mantiene en las áreas centrales históricas y se establecen el poder de la ciudad, en esta área se encuentra el poder político administrativo, de gestión, financiero, de intercambio, y es el articulador de los diferentes puntos de la ciudad.

VALIDEZ: Según Prado, L. (2001) “la rehabilitación de la centralidad histórica tiene importancia psicológica, simbólica y de prestigio social que encierra la centralidad urbana y merece la consideración de que la ciudad no solo es un producto del proceso económico y social de un pueblo, sino que también puede ser una bella obra si decidimos poner el esfuerzo necesario. Esto no solo se refiere a los monumentos, sus plazas, sus calles, sino también a su integración social”.

*Contenido completo de las teorías pp.

1.4.7. CRÍTICA SOBRE CENTRALIDAD URBANA DEL ARQUITECTO LUIS PRADO RÍOS

El Arquitecto Luis Raúl Prado Ríos, ha realizado un estudio sobre la centralidad urbana, el cual expone que la centralidad es un proceso evolutivo dentro de una ciudad, que contiene aspectos positivos y negativos, dados según las características de cada ciudad y principalmente su demanda poblacional, si la población es escasa existen aspectos positivos de la centralidad urbana, pero al incrementarse la población los aspectos negativos predominan. La centralidad es una herencia y a su vez un fenómeno que ha transcurrido al pasar de los tiempos hasta la actualidad, no podemos anular los efectos negativos que produce, pero si contrarrestarlos con soluciones que permitan el equilibrio urbano físico y funcional de la ciudad.

La centralidad urbana acoge al centro de negocios, al poder administrativo y a todas las demás funciones que permiten el dominio de la ciudad, pero al quedarse sin una cantidad importante de habitantes por sus efectos perjudiciales, relegan al centro urbano al abandono en las horas no laborables, permitiendo que sean zonas muertas y peligrosas, calificándose como una centralidad urbana deshumanizada.

La centralidad urbana a su vez da paso a efectos dañinos como es el congestionamiento de transporte y la polución. Los efectos dañinos incentivan a los pobladores de los centros urbanos e

históricos a trasladarse a zonas residenciales, abandonando la caótica centralidad urbana, dejándola sin habitantes; las personas que se quedan residiendo en los centros a pesar de los aspectos negativos viven en condiciones precarias.¹⁷

1.5. CENTRALIDAD URBANA EN AMÉRICA

1.5.1. CENTRALIDAD URBANA CASO CIUDAD DE SANTIAGO DE CHILE

La centralidad urbana de la ciudad de Santiago de Chile y la centralidad urbana de la ciudad de Loja tiene similitud en la ubicación del centro urbano hacia el centro histórico de la ciudad, es por esta razón que he tomado a esta ciudad como referente. En el centro histórico de Santiago de Chile se puede apreciar la centralización de organismos administrativos, comercio, gestión principales de la ciudad, Abad, G, 2009.

La ciudad de Santiago de Chile como otras ciudades en Latino América ha ido manteniendo un gradual crecimiento poblacional lo que se traduce a espacio como una extensión del área de urbanización, este crecimiento es dado por la migración campo-

¹⁷ Prado, L. (2001). *La centralidad Urbana*. La ciudad construida, urbanismo en América latina. Quito, Ecuador: Fernando Carrión, p. 291

ciudad que se la ha mencionado como factor principal del crecimiento poblacional para las ciudades. Según el Censo 2002 Santiago de Chile cuenta con el 46% de la población Chilena con 6'061.185 de habitantes. (Tabla 1.2.)¹⁸.

La ciudad de Santiago de Chile se ha mantenido ligada a la falta de infraestructuras y planificación urbana, lo que afecta en la actualidad en el alto costo y tiempo que se pierde en el transporte para los habitantes de la ciudad. Debido a esta falta de planificación no existe un equilibrio de distribución de servicios y de equipamientos urbanos, provocando que ciertos sectores no presten las necesarias actividades sociales, recreativas y culturales, el cual es derecho de todos los sectores de la población. Según una encuesta de origen y destino de transporte revela datos de desplazamientos de 8'000.000 diarios de la personas por motivos de trabajo y educación, debido al nulo equilibrio de distribución de equipamientos, provocando que las personas realicen un recorrido de gran extensión lo que da una alza de contaminación ambiental, a esto se suma la falta de coordinación con el transporte público que se realiza sin control ambiental, y un descontrolado uso de transporte privado para las calles existentes (PRMS)¹⁹.

¹⁸ INE, POBLACIÓN Y SOCIEDAD, ASPECTOS DEMOGRÁFICOS, Período de la Información 1950 - 2004, Publicación Especial, Fecha de Publicación: 7 de mayo de 2008

¹⁹ Plan Regulador Metropolitano de Santiago, (2008) Memoria explicativa. Doc. digital: <http://habitat.aq.upm.es/dubai/96/bp066.html>

POBLACIÓN REGIONAL POR ZONA DE RESIDENCIA 1960 - 2002					
Región Metropolitana de Santiago	Total	Urbana	Rural	% Urbana	% Rural
1960	2.437.425	2.193.966	243.459	90,0	10,0
1970	3.153.775	2.958.527	195.248	93,8	6,2
1982	4.318.097	4.152.230	165.867	96,2	3,8
1992	5.257.937	5.074.681	183.256	96,5	3,5
2002	6.061.185	5.875.013	186.172	96,9	3,1

Tabla 1.2.- POBLACIÓN REGIONAL POR ZONA DE RESIDENCIA 1960 - 2002,
Fuente: INE - Censos 1907-2002

Con la iniciativa de solucionar los problemas antes expuestos y considerando que el desarrollo de Santiago es fundamental para Chile por ser su capital, estableció en 1990 el Ministerio de la Vivienda y la Planificación Urbana la elaboración de un Plan regulador intercomunal, para remplazar el anterior aprobado en 1960, ya que no contaba con una claridad para su válida aplicación por sus múltiples cambios. El nuevo plan debería contar con los indicadores necesarios para satisfacer una integral relación social con su funcionamiento y estructuración urbana (PRMS).

El Plan Regulador Metropolitano fue válido desde 1994, establece soluciones integrales y determinaciones específicas para cada sector territorial, mediante esta planificación se desea lograr los siguientes objetivos:²⁰

²⁰ IBIDEM

- “Elevar las condiciones de vida de los residentes de Santiago.
- Promover orientaciones tendentes a reducir el proceso de segregación social y de desigualdad.
- Mejorar o aliviar los impactos negativos del desarrollo urbano en el medio ambiente.
- Constituir una contribución especial para los objetivos del gobierno, para conseguir un orden urbano óptimo.”

Además la ciudad se caracteriza por mantener una centralización de las actividades principales de la ciudad en un centro único también centro histórico, lo que permitía la congestión vehicular, segregación poblacional, y un alto deterioro ambiental. Con estas determinantes los problemas centrales en los cuales se enfocan el PRMS son: la carencia de áreas verdes, problemas de transporte, y segregación.

Como inicio del PRSM se realizó un análisis sobre:²¹

- “La extensión que está determinando los límites.
- La intensidad de ocupación de suelo de la ciudad.

- La división por zonas de las actividades urbanas, sean residenciales, de servicios, productivas, de relación u otras.
- La relación con el campo, la región y los sectores más importantes en la ciudad.”

Como solución por la falta de planificación que permitió la centralidad de organismos en el centro histórico, se realizó la propuesta de crear subcentros de servicios metropolitanos necesarios por la gran extensión urbana y por la mala distribución de los servicios en la ciudad, causantes que provocaban el deterioro de infraestructura, del medio ambiente, y de la calidad de vida de sus habitantes. La falta de planificación además se ve reflejada en la expansión sin control, producto el desequilibrio de distribución.

El plan de desarrollar los subcentros dispone de un sistema de siete puntos, distribuidos de forma estratégicos que reúnen en ellos los servicios necesarios para permitir la descentralización de de los mismos en el centro histórico, con ello se permite que los habitantes en cada sector gocen de los servicios de los cuales antes se los encontraba alejados.

1.5.2. CENTRALIDAD URBANA CASO CIUDAD DE BUENOS AIRES

²¹Plan Regulador Metropolitano de Santiago, (2008) Memoria explicativa. Doc. digital: <http://habitat.aq.upm.es/dubai/96/bp066.html>

La centralidad en la ciudad de Buenos Aires como en otros países es un proceso, en el cual intervienen las continuas transformaciones arquitectónicas, urbanas, que van definiendo un orden en el territorio. La centralidad en una ciudad es definida por determinantes políticos, económicos y en especial los equipamientos, funciones y actividades de la economía.²²



Gráfico 1.7.- Plano de la Ciudad de Buenos Aires, año 1750.
Fuente: http://links.itaringa.net/go/http://www.la-floresta.com.ar/mapas/plano_1750.jpg

22 Ciccolella, P. y Mignaqui, I. (2009) Globalización y transformación de la centralidad histórica en Buenos Aires. Centro-h, Revista Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos. [Versión electrónica] pp. 91 – 101

La evolución histórica de Buenos Aires permite tener claro las transformaciones, y permanencias de la centralidad. El trazo de la ciudad fue basado en la Ley de Indias dictada por Felipe II, el área central de la ciudad se asienta sobre una plaza mayor de forma rectangular, actualmente Plaza de Mayo. En el centro de la trama en forma de damero que definen las manzanas y marcan la distribución de la ciudad (Figura 1.7). En 1869 la persistencia de trazado urbana y los vestigios históricos determinan una centralidad de marca histórica en Buenos Aires. Entre 1880 y 1915 con un crecimiento demográfico se proyectan importantes obras en el área central de Buenos Aires; las primeras modificaciones fue el trazado en forma de damero, determinando nuevas avenidas estratégicamente colocadas para conectar los poderes del gobierno como: La casa del Gobierno, El Congreso de la Nación y el Palacio de Justicia. La avenida principal Avenida de Mayo demarca dos zonas en el área central, en el área sur está el casco histórico, y la área central norte se establece el distrito central de negocios (CBD), el mismo que cuenta con más dinamismo y que se expandirá durante el siglo XX, Ciccolella, P. y Mignaqui, I. (2009).

En los primeros años del siglo XX comenzaron estudios y planes de planificación urbana necesarios por la falta de infraestructura por el rápido crecimiento poblacional. Los nuevos proyectos que se realizaron en la ciudad marcan la primera etapa de modernización e internalización de la centralidad historia de la ciudad. Entre los proyectos de planificación surge la necesidad de

una pronta solución al problema del área central y requerimiento de expansión, uno de los proyectos que trabajaron en este problema fue el Plan de Estética Edilicia, el cual propuso “consolidar el centro cívico gubernamental existente y monumentalizar su frente, abriendo los jardines de la plaza de Mayo hacia el Dique 3 en Puerto Madero”²³.

Le Corbusier elaboró basado en un estudio que realizó en París, un Plan Director para Buenos Aires inspirado en los CIAM (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna), en el cual propone “una concentración y densificación de la ciudad en un tercio de su territorio, propuso configurar un nuevo centro administrativo y de equipamiento”²⁴. El centro propuesto por Le Corbusier sería una isla de rascacielos flotando sobre el Río de la Plata, que se ubicaría frente a la zona céntrica actual, y su conexión estaría dada por trazas de las avenidas existentes; partiendo del concepto de Le Corbusier se despliegan los futuros proyectos para el área central de Buenos Aires.

Como consecuencia en el desarrollo de la planificación de Buenos Aires se realiza estudios por los servicios técnicos municipales y la oficina del plan regulador de Buenos Aires (OPRBA), para la

formulación del Plan Regulador para la ciudad, definido en 1962, este plan se enfoca en la descentralización con la propuesta de nuevos centros y subcentros distribuidos de forma jerárquica, clasificándose según sus los servicios que ofrecen.

La intervención en el área central implica la expansión hacia el sureste por medio de la liberación de terrenos portuarios ubicados frente la Casa de Gobierno. El plan propone además proyectos puntuales como el Proyecto de Urbanización de Catalinas Norte, se determinaron acciones en lo referente a usos de suelo, intensidades, tipologías edilicias, incluso de determinó las preferencias de usos como “oficinas, estacionamientos, salas de congresos, cines y teatros, galería comercial y un Gran hotel de turismo internacional”²⁵; en el plan se definió un nuevo trazado que rompía con el trazado en damero, colocando a su vez una basamento en el cual se construiría de 10 a 15 torres de 30 pisos; la visión del proyecto se completó a lo largo de 30 años y finalmente en los años noventa tuvo su imagen proyectada. Según Ciccolella, P. y Mignaqui, I. (2009) con la proyección de Catalina se fortalece la expansión del Área Central hacia el norte y fue de gran valor al proceso de verticalización y modernización

²³ Ciccolella, P. y Mignaqui, I. (2009) *Globalización y transformación de la centralidad histórica en Buenos Aires*. Centro-h, Revista Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos. [Versión electrónica]. Pág. 94

²⁴ IBIDEM, pág. 94

²⁵ Ciccolella, P. y Mignaqui, I. (2009) *Globalización y transformación de la centralidad histórica en Buenos Aires*. Centro-h, Revista Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos. [Versión electrónica]. Pág. 95

de área y se instaura como la segunda fase de internalización de la centralidad histórica.²⁶

Con la intensión de expansión del Área central se formula un plan denominada Plan Maestro el cual se enfocaría en la “Reconversión y desarrollo de las tierras desafectadas del uso portuario dentro de Puerto Madero”. La rehabilitación de Puerto Madero marca firmemente la centralidad histórica y exalta la importancia del patrimonio portuario, con esta intervención, se establece según Ciccolella, P. y Mignaqui, I. (2009) la tercera fase de modernización e internalización de la centralización histórica de la ciudad, expandiéndose el área central hacia el sur y este. Con la rehabilitación de Puerto Madero además se definió nuevos parques públicos y zonas residenciales de clase alta, lo cual es de gran valor debido a que promueve la humanización del área central.

En los años noventa en Buenos Aires comienza un desarrollo tanto en la aplicación de tecnología innovadora como sistemas centralizados de control edilicio, los mismos que tienen dos objetivos, modernizar la ciudad y reorganizar el espacio con el poder de la economía con la disposición de subcentros. El plan de los subcentros se lo emplea por la alta demanda poblacional y de infraestructuras requeridas por la misma, pero estos subcentros no logran su objetivo en su totalidad, ya que no consiguen restar

²⁶ IBIDEM, pág. 97-98

preferencia a Centro Urbano, se los reconoce como lugares alternativos y complementarios de los servicios que se brindan en el centro urbano, pero se considera como principal y único el centro urbano de la ciudad o la centralidad clásica, la cual sigue por uso asumiendo el poder simbólico y el control del territorio.²⁷

Ciccolella, P. y Mignaqui, I. (2009) expone que la ciudad de Buenos Aires desde la concepción de la centralidad, “Es una ciudad básicamente monocéntrica y los subcentros empresariales ubicados en otras área de la ciudad y en la periferia no compiten ni relevan al centralidad histórica de Buenos Aires”.

1.6. CENTRALIDAD URBANA EN EL ECUADOR

1.6.1. CENTRALIDAD URBANA CASO CIUDAD DE QUITO

La ciudad de Quito está localizada en la sierra norte del Ecuador, tiene una superficie de 352 km², y una población de 1'607.734 habitantes en el área administrativa urbana y de 2'239.191 en todo el Distrito Metropolitano de Quito²⁸.

La Dirección Metropolitana de Planificación territorial ha dividido a la ciudad de Quito en 32 parroquias urbanas definidas en la Tabla 1.3. El crecimiento poblacional del Distrito provocó un

²⁷ IBIDEM, pág. 99

²⁸ Censo del 28 de Noviembre del 2010 por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC).

Parroquias de la Ciudad de Quito		
Belisario Quevedo(1)	El Inca (22)	Magdalena (23)
Carcelén (2)	Guamaní (13)	Mariscal Sucre (24)
Centro Histórico (3)	Iñaquito (14)	Ponceano (25)
Chilibulo (4)	Itchimbía (15)	Puengasí (26)
Chillogallo (5)	Jipijapa (16)	Quitumbe (27)
Chimbacalle (6)	Keneddy (17)	Rumipamba (28)
Cochapamba (7)	La Argelia (18)	San Bartolo (29)
Comité del Pueblo (8)	La Ecuatoriana (19)	San Juan (30)
Concepción (9)	La Ferroviaria (20)	Solanda (31)
Cotocollao (10)	La Libertad (21)	Turubamba (32)
El Condado (11)	La Mena (22)	

Tabla 1.3. Parroquias de la ciudad de Quito, Dirección Metropolitana de Planificación Territorial (2006). «Fondo parroquial de Quito». Consultado el 01/02/2012²⁹.

aumento de necesidad y servicios de la población (Tabla 1.4); el Municipio de Quito inscribió un modelo de gestión de desarrollo del Municipio del Distrito metropolitano de Quito el cual “privilegia la eficiencia administrativa a través de la gestión por resultados, complementa el proceso de desconcentración, descentralización y empresarización metropolitana y promueve la cooperación pública privada y la coordinación institucional para la gestión de (nuevas) competencias y proyectos metropolitanos”³⁰. Plan el cual permitió la descongestión

²⁹ <http://es.wikipedia.org/wiki/Quito>

³⁰ MDMQ. Plan Quito Siglo XXI-2, Estrategias de desarrollo del DMQ al 2025. Quito, 2004. pp. 24

peatonal y desconcentración de actividades en el Centro Histórico, principalmente bienes y servicios del gobierno local. (Mena. A, 2008).

Censo nacional	Ciudad (sólo parroquias urbanas)	Población del "Distrito Metropolitano" (desde 1993)
	Población	
1950	209.932	319.221
1962	354.746	510.286
1974	599.828	782.651
1982	866.472	1.116.035
1990-11-25	1.100.847	1.409.845
2001-11-25	1.399.378	1.839.853
2010-11-28	1.607.734	2.239.191

Tabla 1.4.- Población según los censos decenales del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)

Según el PGDT³¹ las principales características de la situación actual del DMQ, se resumen en los siguientes puntos:

- Disminución en el ritmo de crecimiento poblacional
- Diversificación de la base económica
- Disgregación social e identidad ciudadana heterogénea
- Afectación de la sustentabilidad del Distrito ante el deterioro ambiental
- Crecimiento expansivo desequilibrado

³¹ MDMQ. Plan General de Desarrollo Territorial. Quito, 2001. pp. 11-14

- Inaccesibilidad y falta de transporte
- Insuficiente dotación de vivienda y de condiciones básicas de habitabilidad

Debido a la transformación y crecimiento urbano se produce la expansión de los centros y la creación de nuevos centros. La accesibilidad es un punto importante en la transformación urbana, y el que ocasionó el desgaste del Centro Histórico, y del barrio Mariscal, en los cuales problemas como circulación y estacionamientos influenciaron en el traslado de las actividades de centralidad. Al cambiar la morfología urbana se provocan replicas, cambios en la movilidad, redefiniendo el desplazamiento de las actividades diarias de los pobladores. (Mena. A, 2008).

La centralidad en la Ciudad de Quito se refleja con la concentración de actividades e instituciones relacionadas con la educación, salud, recreación, cultura, servicios básicos, movilidad, empresas, instituciones públicas y capitalidad.

Estos puntos de centralidad urbana Quito tiene varias etapas que llevan la historia de la centralidad a la etapa actual:

1.- Centro Único

El Centro Histórico según Jaramillo, (1999:120), “espacio que contenía la centralidad cuando la ciudad era mucho más pequeña”. Antiguamente era de uso público y zona habitacional

mas privilegiada por la accesibilidad a las funciones principales de la ciudad, gradualmente estas actividades se sustituyeron por actividades comerciales, oficinas, artesanías, y en algunos casos se mintiéndose la vivienda.

En la década de los setenta una “crisis de la centralidad urbana, proveniente de la modificación de la centralización y la concentración”, Carrión, (1987:89). Se producen varios cambios como: variables en el uso de suelo, expansión de centralidad y movilidad, los mismos que provocan movilizaciones de la población, como 32:

a.- Desplazamientos intraurbanos, desde el centro hacia varios sitios de la ciudad, tendencia principal de pobladores de clase económica alta a sitios con mejores servicios y condiciones ambientales.

b.- Migración campo – ciudad, personas que se ubicaron en el área central de Quito, cambio que provocó que el Centro Histórico retome la centralidad anterior. Consecuentemente, en la década de los treinta el Centro Histórico pierde la importancia residencial y se instaure como el centro más importante y el que contiene el 32% de uso político administrativo (administraciones públicas concernidas a la capitalidad), seguido por la parroquia Mariscal Sucre (26%) e Iñaquito (13%).

32 Mena. A, (2008), Las nuevas centralidades urbanas del Distrito Metropolitano de Quito.

2.- Primeros centros

Zonas que se establecen paralelamente con el crecimiento de la ciudad son los nuevos centros como los barrios: Mariscal Sucre y la Villa Flora. La Mariscal tomo el papel de un nuevo centro residencial y de negocios, y Villa Flora gracias al Plan de Jones de Ordriozola de 1942, se coloca como un centro laboral, residencial y de esparcimiento. La división de Quito queda marcada, al centro la clase media, al norte la clase alta y al sur la clase obrera (Mena. A, 2008).

La Mariscal se caracteriza por tener gran prestigio social y una plusvalía alta, el uso de suelo en un principio es en gran medida residencial, y su configuración corresponde a la de la ciudad Jardín. En la época de los setentas La Mariscal se trasforma en un centro de comercio y negocios, ubicándose instituciones financieras, de administración privada y relacionadas al sector terciario, provocando que el uso residencial se traslade, en especial a los valles. Con posteridad el Plan Quito, permite la extensión en el sector La Carolina y se extiende la centralidad considerado como El Centro Norte incluyendo La Maricas y las contiguas al Parque la Carolina, ubicándose en este centro instituciones relacionadas a la capitalidad, oficinas de empresas transnacionales, embajada, entidades de servicios, etc. implantándose a la largo de los ejes viales de la zona (Mena. A, 2008).

Villa Flora ubicada al sur tomo su esplendor con la construcción

del atractivo centro Comercial El Recreo y la debida movilidad como la estación Sur del Trolebús, hecho que dinamizó y transformó la zona; proyectos como la recuperación espacial de sector Chibacalle y la implementación de equipamiento urbano refuerzan la centralidad en la zona sur.(Mena. A, 2008).

3.- Los Valles nuevos centros residenciales y comerciales

“Ciertos lugares son atractivos para el crecimiento urbano, y con el tiempo llegan a constituirse en “nodos” (Castells, 1997:418). La creación nuevos centros ubicados en los Valles permite del desarrollo del área urbana circundante de Quito como son el Valle de los Chillos y las parroquias de Tumbaco y Cumbayá.

En el Valle de los Chillos se establece la concentración de actividades comerciales y de servicios, permitiendo que las personas ya no tengan que viajar a la Ciudad de Quito para realizar actividades con la que antes no contaban en el Valle. El Valle se coloca como un polo de atracción con la creación de centros comerciales como “River Mall”, ubicado en Sangolquí; y, “San Luis”, en San Rafael, las actividades financieras ejercen un nodo articulador de la economía del sector.(Mena. A, 2008).

Tumbaco y Cumbayá demarcan una zona de uso residencial que contrarresta la demanda de la ciudad de Quito, dando preferencia por el coste más bajo del suelo en estas parroquias. Los nódulos articuladores que generan espacios de concentración son la esquina de la Universidad San Francisco y las

calles alrededor del Parque, con actividades turísticas y restaurantes, también a influenciado para la centralidad la implantación de centros comerciales, el hospital de los Valles, colegios, universidades, centro de negocios y bancario. Este desarrollo de nueva centralidad permite a los pobladores de la parroquia que no tengan la necesidad de trasladarse a la Ciudad de Quito a realizar actividades con las que antes no contaban en la parroquia. (Mena. A, 2008).

La centralidad en Quito fue tema de considerado en el Plan General de Desarrollo Territorial de 2001, es cual tiene un alcance por 20 años, Según este documento, “el sistema de centralidades reconoce el condicionamiento geográfico e histórico del desarrollo del Distrito, y la necesidad de readecuar administrativamente el territorio, soporte de una gestión más eficiente y eficaz que promueva y garantice la participación ciudadana como forma democrática de gestión.”

Los principios fundamentales de este plan son el reordenamiento y refuncionalización del espacio céntrico y el fortalecimiento de las nuevas centralidades. El propósito fundamental del Plan es “Garantizar un desarrollo desconcentrado y armónico, que permeabilice la segregación urbano-residencial, se propone la estructuración de nuevas centralidades en los valles conurbanos de con ciudad”. Las centralidades, están “articulada por una malla polinodal de centralidades”, así como también por “un sistema integral de movilidad y accesibilidad que vertebran

multidireccionalmente la funcionalidad del territorio”.³³(Mena. A, 2008).

En conclusión la configuración urbana de Quito ha variado en relaciona la demanda población. El cambio urbano gradual va desde el centro único hasta la necesaria planificación y creación de nuevas centralidades; dando como resultado el equilibrio y equidad de las actividades comerciales, de servicios, financieras, administrativas, culturales y esparcimiento en todo Ciudad y el Distrito Metropolitano de Quito, proporcionado el bienestar social a la población Quiteña.

33 Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda, Plan General de Desarrollo Territorial, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Quito, 2001.

1.7. CONCLUSIONES:

- La centralidad urbana en un proceso evolutivo en las ciudades con efectos negativos y positivos, estos efectos dependen de la cantidad de población de cada ciudad, si la población no sobrepasa el umbral de alcance del centro los efectos son positivos, caso contrario si la población sobrepasa los límites del umbral de influencia del centro los efectos con negativos.
- La ciudad de Loja presenta una centralidad urbana hacia el centro histórico que provoca: deshumanización en el centro histórico en horas no laborables, congestión vehicular y peatonal, lo que conlleva a: contaminación atmosférica, visual, y sonora, en el área central. La centralidad además causa del desequilibrio urbano y funcional de la ciudad.
- Los efectos negativos de la centralidad urbana se pueden contrarrestar con la aplicación de un sistema de reestructuración urbana. En el caso de la ciudad de Loja el sistema más conveniente es la aplicación de la teoría de los Lugares centrales de Walter Christaller, formando núcleos múltiples complementarios al centro histórico y con ello distribuir el equipamiento urbano de forma equitativa a toda la ciudad.
- La recuperación del centro histórico es fundamental en la intervención en ciudades afectadas por la centralidad, esta recuperación implica mejorar las condiciones de infraestructura, de estética urbana, y de reinserción de residencias al área central, para evitar la deshumanización.

Capítulo II:

CENTRALIDAD URBANA EN LA CIUDAD DE LOJA

2.1. INTRODUCCIÓN

El presente capítulo tiene como objetivo abarcar los parámetros que dan lugar a la centralidad en la ciudad de Loja y la solución planteada por el GAD Municipal de Loja. Para lo cual se expondrá las determinantes y condicionantes que han permitido la centralidad urbana, basando el análisis en teorías y estudios presentados en el capítulo anterior³⁴. Este capítulo se inicia por un análisis del desarrollo de la ciudad desde la fundación hasta la actualidad, además como parte de las determinantes es necesario referirse al crecimiento poblacional, el estado actual de la estructura física de la ciudad y la normativa de ocupación de suelo del área central, siendo esta el área afectada por la centralidad.

Como complementario al capítulo se presentará el plan de polos de desarrollo propuesto por el GAD Municipal de Loja para la desconcentración de los organismos en la ciudad, prestación que servirá para obtener un diagnóstico en el capítulo siguiente.

³⁴ Cuadro resumen: Evolución de las teorías de la centralidad en la localización espacial. pp: 23 - 29

2.2. DETERMINANTES: ANÁLISIS DE LA CENTRALIDAD DE LA CIUDAD DE LOJA HACIA EL CENTRO HISTÓRICO DESDE LA FUNDACIÓN HASTA LA ACTUALIDAD

Fundación Independencia de Loja hasta la década de los 80³⁵

La Teoría de Von Thünen permite explicar el fenómeno de la centralidad en la ciudad de Loja. El proceso de creación de la ciudad parte de un núcleo central en el cual se ubican principales funciones, seguido por un desarrollo concéntrico con disposiciones de categorías de uso de suelo.

La centralidad urbana en la fundación de la ciudad resulta lógica, necesaria y conveniente, debido a que al formarse la ciudad la población era poca y elementalmente prefería la cómoda accesibilidad al centro de la ciudad, accesibilidad que no implique una molestia trasladarse a las actividades principales que realizaban, como: actividades sociales, religiosas, comerciales, de servicios, gestión, y administración de ciudad las cuales se implanta alrededor de la plaza central.

Basándose en la teoría de Londow Wingo, se puede explicar el valor del suelo, el cual es más elevado en los predios del centro de la ciudad y va disminuyendo conforme se aleja del mismo,

³⁵ Para la mejor comprensión gráfica del desarrollo de la ciudad se presenta el en anexo 2 la evolución cronológica gráfica de la ciudad de Loja desde su fundación hasta 1960.

condición que permite la preferencia por adquirir un bien cerca del centro que aunque resulte costoso se contrarresta con el pago mínimo de transporte.

La ciudad de Loja continúa con su crecimiento urbano y poblacional, pasa por su independencia y persiste el manejo de la centralidad de las actividades importantes en el centro de la ciudad. La centralidad era valorada como un acierto porque existía un balance de población y desarrollo urbano, y la centralidad brindaba un beneficio de accesibilidad a la concentración de los organismos de la ciudad, el aspecto positivo continúa hasta el siglo XX en la década de los 80', a partir de la cual se presentan problemas causados por no considerar que el crecimiento poblacional sobrepasa los límites del umbral de influencia del centro único y la planificación urbana no es rígida en su aplicación.

Década de los 80' del Siglo XX

La problemática de la centralidad en la ciudad de Loja se da cuando la ciudad en su desarrollo no sigue la misma norma de ubicación de la fundación, desarrollándose unilateralmente, no según la diversidad del servicio que se brinde, si no según la necesidad, por lo tanto los servicios se van concentrando provocando el desequilibrio urbano y funcional de la ciudad.

En la década de los 80' del siglo XX se presenta en la ciudad a gran escala los aspectos negativos de la centralidad, aspectos

que ocasionan conflicto tanto para la población como para la estructura urbana. Hasta esta época la ciudad ha alcanzado una población de 121.317 aproximadamente, y su crecimiento urbano no ha aplicado un modelo funcional. La preferencia residencial en el centro va disminuyendo, permitiendo un centro deshumanizado, lo que se refleja en las horas no laborables volviéndose el centro urbano desolado e incluso peligroso.

La teoría de Krafta se verifica en la configuración de la centralidad en la ciudad de Loja, Krafta expone que el crecimiento de la ciudad es un factor que eleva la centralidad en las zonas más internas y antiguas de la ciudad, dando como resultado una inercia hacia el centro histórico; debido a la falta de rigidez en la aplicación de la planificación de la ciudad, su crecimiento poblacional no camina a la par con su desarrollo urbano, no existe un equilibrio de distribución de equipamiento urbano, ni accesibilidad inmediata de la población lojana de los servicios principales, estableciendo un área de influencia del centro único limitada.

La importancia del centro urbano o en el caso de la ciudad de Loja del centro histórico, es además dada por los propietarios de instituciones públicas y privadas, que consideran que al ubicarse en el centro de la ciudad se consiguen un rango alta importancia dentro de la ciudad, dejando de lado la posibilidad de ubicarse en otros lugares con disposiciones estratégicas para la descentralización de los servicios, lugares que ofrecen beneficio de menor valor de suelo y que permitirían que otros grupos de la

población gocen de estos servicios que por accesibilidad se los son limitados.

Se vuelve necesario actualmente la desconcentración de actividades porque se evidencia fácilmente los problemas que causa la concentración de los organismos, problemas como: la contaminación visual, contaminación atmosférica, contaminación acústica, congestión vehicular y peatonal, las mismas que afectan a la salud física y psicológica de la población usuaria del área central.

El plan de descentralización que realizó el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja no cumplió con los objetivos deseados, si bien se formaron nuevos polos para la desconcentración de organismos tienen falencias: localización poco estratégicamente sin proyección a futuro, no existe equidad de equipamiento, el área de influencia de los núcleos no cumple con las características para su función; es por ello que no ha habido una desconcentración de los servicios con polos que contrarresten la carga de funciones que hasta la actualidad tiene el centro de la ciudad.

En conclusión la ciudad de Loja presenta una centralidad urbana funcional, la misma que hasta una determinada población resultaba acertada, pero el crecimiento poblacional y urbano demandó una planificación de equidad de funciones urbanas a lo cual las soluciones no fueron efectivas.

2.3. ANÁLISIS POBLACIONAL Y ESTRUCTURA URBANA DE LA CIUDAD DE LOJA

2.3.1. DINÁMICA DEMOGRÁFICA

La dinámica demográfica ha sufrido una variación de cambios debido a la influencia de factores como en la migración campo – ciudad, ciudad – país, ciudad – exterior, el factor económico, administrativo interno de la ciudad y del país, que no permite que la ciudad goce de una estabilidad en la secuencia poblacional.

Censo 2001 – 2010, Tasa de Crecimiento Población del Cantón Loja por sexo							
	CPV-2001			CPV 2010			T.C.
Hombre	67.089	47, %	47, %	86.631	47,96 %	47,96 %	2,84%
Mujer	75.182	53, %	100, %	93.986	52,04 %	100,00 %	2,48%
Total	142.271	100, %	100, %	180.617	100,00 %	100,00 %	2,65%

Tabla 2.3.- POBLACIÓN DEL CANTÓN LOJA POR SEXO CENSO 2001 – 2010, TASA DE CRECIMIENTO. FUENTE: INEC. "VII Censo de Población y VI de Vivienda 2010". Base de datos REDATAM Superficies calculados por AICE-DISUR* VIVIENDAS Oc.p.p. + V. Particulares (VALORES TOTALES QUE INCLUYEN ZONAS CENSALES DE ÁREAS PERIFÉRICAS)

El Cantón Loja cuenta con una población de 214.855, distribuida en un 68 % en la zona urbana o cabecera cantonal Ciudad de Loja, 13% en la periferia, y 19% en sus 13 parroquias rurales.

La ciudad de Loja en la fundación contaba con una población aproximada de 75 vecinos en el año 1580, la población crece hasta alcanzar en el año 1630, 300 vecinos estas cifras no dan un índice de crecimiento de 4.6%.

Según el censo de 1950 la ciudad de Loja es ese año alcanza una población urbana de 15.399, que para el año 2001 se multiplica 7.77 veces hasta obtener 118.532 habitantes, según el último censo poblacional realizado en el año 2010 la población urbana es de 170.280 habitantes creciendo 1.44 veces desde el año 2001.

En la siguiente tabla se registran los valores del número de habitantes por año censal y la tasa de crecimiento de la población urbana y rural según los periodos censales. (Tabla 2.1.)

TASA DE CRECIMIENTO POBLACIONAL URBANO Y RURAL DEL CANTÓN LOJA		
Censos 1950 - 2001		
AÑO	POBLACIÓN	POBLACIÓN
CENSAL	PROVINCIA LOJA	Cantón LOJA
1950	216.802	60.158
1962	285.448	79.748
1974	342.339	111.980
1982	360.767	121.317
1990	384.698	144.493
2001	404.835	175.077
2010	448.966	214.855
TASAS DE CRECIMIENTO (%)		
1950-62	2,29	2,35
1962-74	1,57	2,94
1974-82	0,62	0,95
1982-90	0,80	2,19
1990-01	0,46	1,75
2001-10	1,15	2,27

Tabla 2.1- TASA DE CRECIMIENTO POBLACIONAL URBANO Y RURAL. FUENTE: INEC. "VII Censo de Población y VI de Vivienda 2010". Base de datos REDATAM Superficies calculados por AICE-DISUR* VIVIENDAS Oc.p.p. + V. Particulares

La población de la ciudad de Loja está constituida por hombre y mujeres, según el crecimiento poblacional analizado en los dos últimos censos, se ha mantenido un ligero porcentaje mayor en la población femenina.

Crecimiento de la Población Urbana de la Ciudad de Loja	
Año Censal	Población
1964	26.785
1974	47.697
1982	71.652
1990	94.305
2001	118.532
2010	170.280

Tabla 2.2.- Crecimiento de la Población Urbana de la Ciudad de Loja. FUENTE: INEC. "VII Censo de Población y VI de Vivienda 2010". Base de datos REDATAM

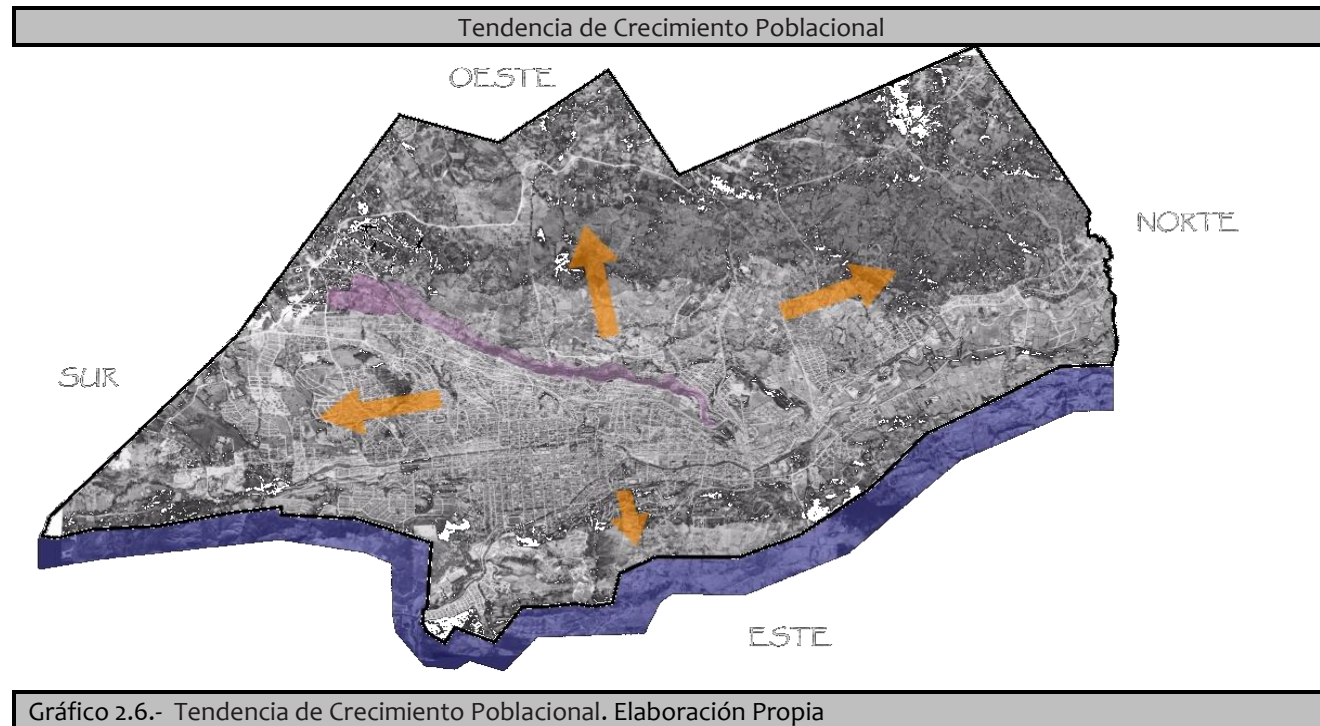
La migración en la ciudad de Loja ha sido la base de las irregularidades de la población de la ciudad, debido a que las migraciones se incrementan de 24.964 personas en 1962 a 187.690 en 2001, a partir de 2003 la cantidad de emigrantes va declinando registrándose datos del 17.854 personas, en 2004 el número de emigrantes fue de 15.799 y en 2005 se cuantifica 14.815 personas. A pesar de la varias irregularidades de la tasa de crecimiento poblacional las mismas que se ven afectadas por el factor social de la migración, la ciudad en la actualidad cuenta con 150.000 habitantes, los mismos que producen una demanda mayor de servicios, los mismos que se presentan concentrados en el centro histórico, situación por la cual varios grupos de la

población se sienten afectados por la accesibilidad a los servicios, y se exige una mejor distribución estratégica de los mismos.

2.3.2. ESTRUCTURA FÍSICA DE LA CIUDAD DE LOJA

TENDENCIA DE CRECIMIENTO URBANO: Por la ubicación de la ciudad de Loja, la cual está localizada en una cuenca alargada tiende a crecer hacia el norte y sur. Hacia el sector Sur- oriente encontramos el límite de la hoya con grandes pendientes que

constituirán la causa para el poco desarrollo de la ciudad hacia este sector, desarrollo contrario al existente en el sector occidental, el cual constituye un sector de gran planicie.



El desarrollo del sector occidental no ha tenido líneas de planificación, ni la pronta proyección que permita la articulación entre el sector occidental y el sector centro oriental, afectado por un relieve que marca la división de estos sectores, permitiendo incluso sectores sin servicios básicos.

A pesar de la poca proyección en el sector occidental, es el que permite la mayor extensión de la ciudad por su amplitud y planicie; al igual que el sector norte de la ciudad el cual tiene relieves menores permitiendo una extensión hacia este sector. El sector sur de ciudad presenta un estrechamiento producido por la forma de la hoya que bloquea la extensión de la ciudad hacia este sector.

2.3.2.1. DIVISIÓN URBANA DE LA CIUDAD

DIVISIÓN URBANA SEGÚN EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LOJA: La ciudad de Loja está dividida en cuatro parroquias urbanas, las mismas se encuentran divididas por Zonas y Sectores, con una división total de 13 Zonas y 68 sectores determinada según la planificación Municipal de la ciudad.

Zonas y Sectores de la Ciudad de Loja según Parroquias			
Parroquia	Zonas	Sectores	Área (has)
EL VALLE	1	1-2-3-4-5-6	608.90
	2	1-2-3-4-5-6-7-8	489.41
	3	1-2-3-4-5-6-7	332.00
EL SAGRARIO	1	1-2-3	88.32
	2	1-2-3-4-5-6-7	248.33
SAN SEBASTIAN	1	1-2-3-4-5	598.70
	2	1-2-3-4-5-6-7	408.01
	3	1-2-3	372.73
SUCRE	1	1-2-3-4-5	562.50
	2	1-2-3-4-5	365.78
	3	1-2-3	592.75
	4	1-2-3-4	334.73
	5	1-2-3-4	730.30
TOTAL	13	68	5735,51

Tabla 2.7.- Zonas y Sectores de la Ciudad de Loja según Parroquias según GAD Municipio de Loja. Fuente: GEO Loja, Perspectiva del medio ambiente urbano. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, Municipalidad de Loja y Naturaleza y Cultura Internacional. 2007

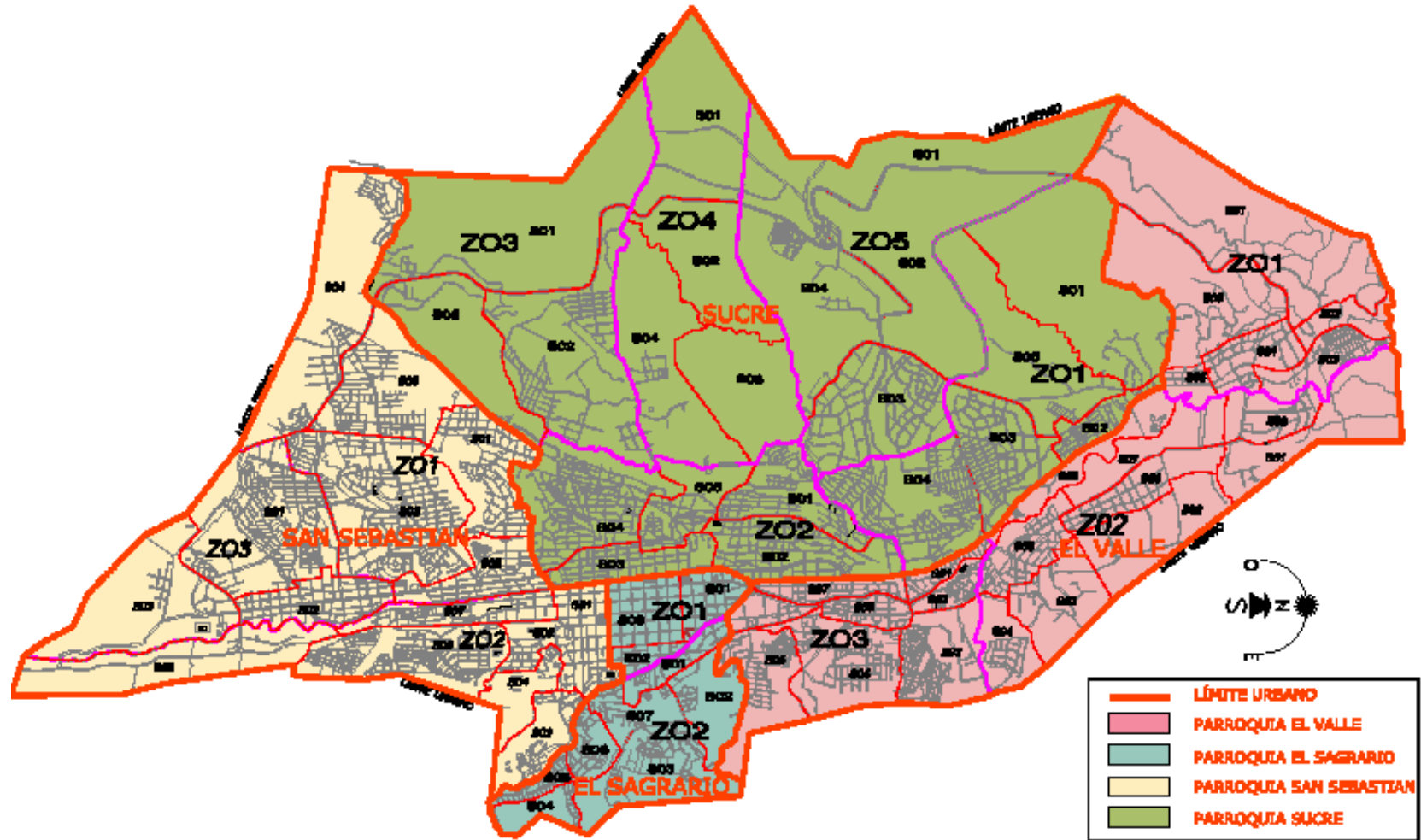


Gráfico 2.8.- Zonas y Sectores de la Ciudad de Loja según Parroquias según GADL. Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Loja. 2011

2.3.2.2. PARROQUIAS URBANA DE LA CIUDAD DE LOJA

DIVISIÓN URBANA SEGÚN EL INEC: El Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INEC divide la ciudad según sus parroquias urbanas en zonas y sectores, con una total de 43 zonas y 376 sectores definidos según su criterio.

La ciudad de Loja se divide en cuatro parroquias urbanas, El Valle, Sucre, San Sebastián y la parroquia de estudio El sagrario, las cuales con datos censales del INEC se determinan datos de población, vivienda, superficie y densidad en el año 2010, expuestos en la siguiente tabla.

Parroquias Urbanas	Zonas No.	Hombres	Mujeres	Total Población	Viviendas Ocupadas*	Superficie Km ²	Densidad Hab/Km ²
EL VALLE	1-2-3-4-10-11-12-13	14772	15923	30695	7553	13,1	2347
SUCRE	5-6-7-8-9-14-15-16-17-18-19-20-21-22-26-27-28-29-30	33070	36318	69388	17495	23,6	2943
EL SAGRARIO	23-24-25	6994	8168	15162	4230	2,7	5616
SAN SEBASTIAN	31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43	26639	28396	55035	13909	13,9	3968
TOTAL	43	81475	88805	170280	43187	53,2	3199

Tabla 2.9.- PARROQUIAS URBANAS DE CANTÓN LOJA. FUENTE: INEC. "VII Censo de Población y VI de Vivienda 2010". Base de datos REDATAM Superficies calculados por AICE-DISUR* VIVIENDAS Oc.p.p. + V. Particulares.

Según los datos censales del 2010 la población urbana de la ciudad de Loja tiene un total de 170280 habitantes, distribuidos

en las cuatro parroquias urbanas. En la parroquia El Sagrario se encuentra la centralidad urbana de la ciudad y datos de densidad corroboran la premisa, en esta parroquia existe la más alta densidad poblacional de toda la ciudad con 5616 Hab/km², y a su vez menor superficie que el resto de parroquias con 2,7 km².

Los datos poblacionales representados en la Grafica 2.11. confirman el desequilibrio de densificación poblacional de la ciudad, apuntando al centro urbano como la densificación más alta, esta densificación la causa la aglomeración de actividades que se brindan, concentrándose la población en un uso diario del casco central, y a su vez provocándose los problemas que causan la centralidad que afectan tanto el centro de la ciudad como el resto de ella.

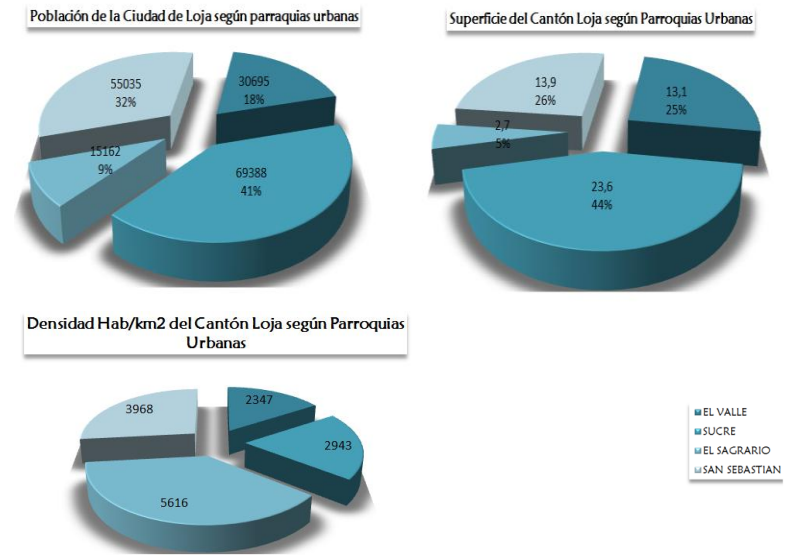


Gráfico 2.11.- PARROQUIAS URBANAS DE CANTÓN LOJA. Elaboración propia con datos obtenidos del INEC. "VII Censo de Población y VI de Vivienda 2010". Base de datos REDATAM.

PARROQUIA EL SAGRARIO

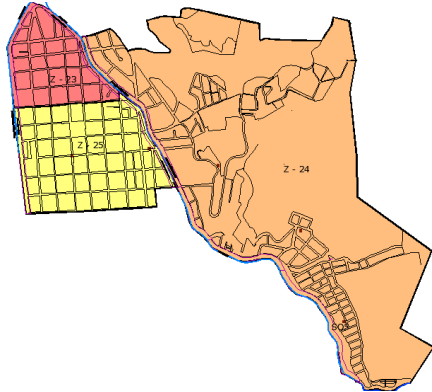


Gráfico 2.12.- DIVISION DE LA PARROQUIA EL SAGRARIO SEGÚN EL INEC. Elaboración propia. Fuente: INEC.

La parroquia El Sagrario tiene una superficie de 2.7 Km², y cuenta con una población de 15.162, y su densidad es de 5616.

Los límites de la parroquia El Sagrario según el INEC y el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja es la semejante, solo existen variantes de división interna y denominación de los sectores internos.

El INEC divide la parroquia en tres zonas Z- 23, Z - 24, Z - 25. (Gráfico 2.12).

PARROQUIA URBANA DE LOJA "EL SAGRARIO" CPV-2010				
Zonas No.	Población	Viviendas totales	Superficie Km ²	Densidad Hab/Km ²
23-24-25	15.162	5158	2,7	5616

Tabla 2.12. PARROQUIA URBANA DE LOJA "EL SAGRARIO". Elaboración propia. FUENTE: INEC. "VII Censo de Población y VI de Vivienda 2010". Base de datos REDATAM Superficies calculados por AICE-DISUR.

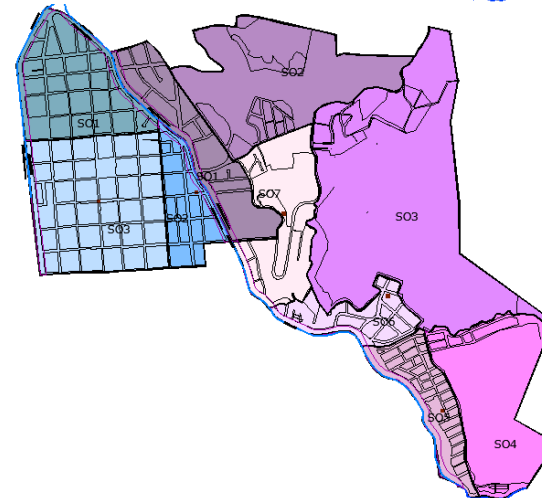
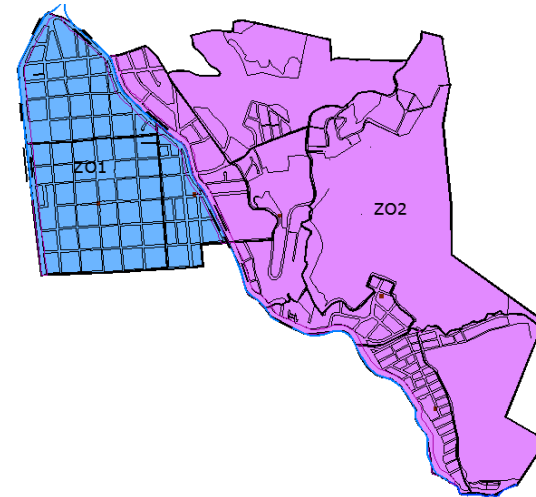


Gráfico 2.13.- DIVISION DE LA PARROQUIA EL SAGRARIO SEGÚN EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LOJA. Elaboración propia. Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Loja. 2011

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja divide la parroquia El Sagrario está dividida en dos zonas denominadas ZO1 y ZO2, las mismas que se subdividen en sectores, la ZO1 se divide en SO1, SO2 y SO3; la ZO2 se divide en SO1, SO2, SO3, SO4, SO5, SO6 y SO7. (Gráfico 2.13.).

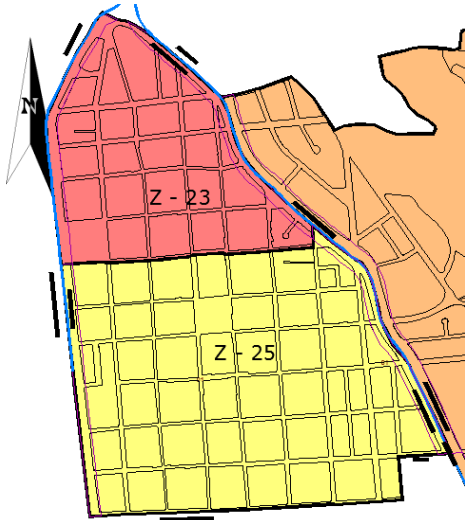


Gráfico 2.14.- Z - 23 Y Z - 25 DIVISIÓN DE LA PARROQUIA EL SAGRARIO SEGÚN EL INEC.
Elaboración propia. Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Loja. 2011

Las zonas Z - 23 y Z - 25 de INEC equivalen a las Zona ZO1 del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, y son las correspondientes al casco central, que corresponde al área de estudio. (Gráfico 2.14.)

El área de estudio denominado Z - 23 y Z - 24, está limitada al norte por la intersección de los Ríos Zamora y Malacatos, al sur a la

altura de la calle Alonso de Mercadillo, al este por el Río Zamora y al oeste por el Río Malacatos.

POBLACIÓN POR ZONAS DE LA PARROQUIA URBANA DE LOJA “EL SAGRARIO”

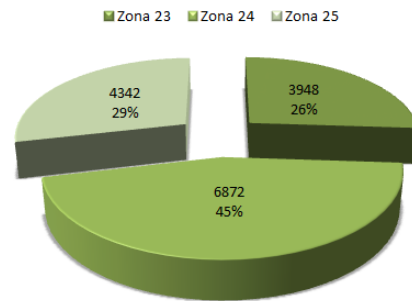
Zonas	Z - 23	Z - 24	Z - 25
Hombres	1784	3223	1987
Mujeres	2164	3649	2355
Total	3948	6872	4342
Σ Zonas 23 y 24	8290		

Tabla 2.8. POBLACIÓN POR SECTORES DE LA PARROQUIA URBANA DE LOJA “EL SAGRARIO” Elaboración propia. FUENTE: INEC. "VII Censo de Población y VI de Vivienda 2010". Base de datos REDATAM Superficies calculados por AICE-DISUR.

Tomando las denominaciones de división de la parroquia dado por INEC se presentan en las siguientes tablas los valores censales de población y vivienda realizados por la misma institución. (Tabla 2.8)

La población de las Zonas de estudio Z- 23 y Z - 25 es de 8290 habitantes, el 55% de la población total de la parroquia ubicada en el casco central. El uso de suelo las zonas de estudio es múltiple, es una zona en la que se encuentran organismos de gestión, administración, intercambio comercial, viviendas de alta densidad, y organismo de servicio de la ciudad.

Población de las zonas de la Parroquia "EL SAGRARIO"



Porcentaje de población de la Zonas de estudio

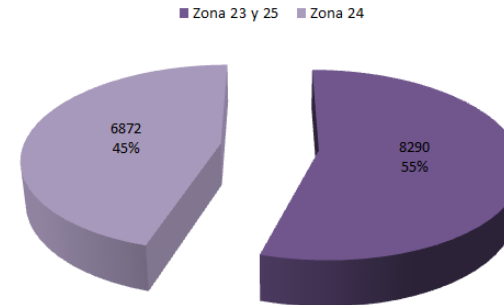


Gráfico 2.15.- Población en zonas de la Parroquia El sagrario. Elaboración propia. Fuente: INEC

2.3.3. MORFOLOGÍA URBANA

La ciudad de Loja se estableció a partir de una traza ortogonal denominada también trazado de damero, siguiendo las Leyes de Indias, se situó la plaza central, se trazan las manzanas cuadradas o rectangulares, y sus calles las de las cuales las más largas recorren de norte a sur.

A medida que la población crece la superficie urbana va a la par, se registran datos que en el año 1950 que la ciudad tenía una superficie urbana de 556 has dato concebido en el primer Plan Regulador de la Ciudad de Loja, para el año 1986 la ciudad extiende contando con 3.316.6 has, incrementándose 59.65 veces más el dato anterior. En el marco del plan Loja siglo XXI se redefine el perímetro urbano con una superficie de 5.186.6 has, la ciudad se incrementa 1.56 veces más que en el año 1986.

CAPÍTULO II: Centralidad urbana en la Ciudad de Loja

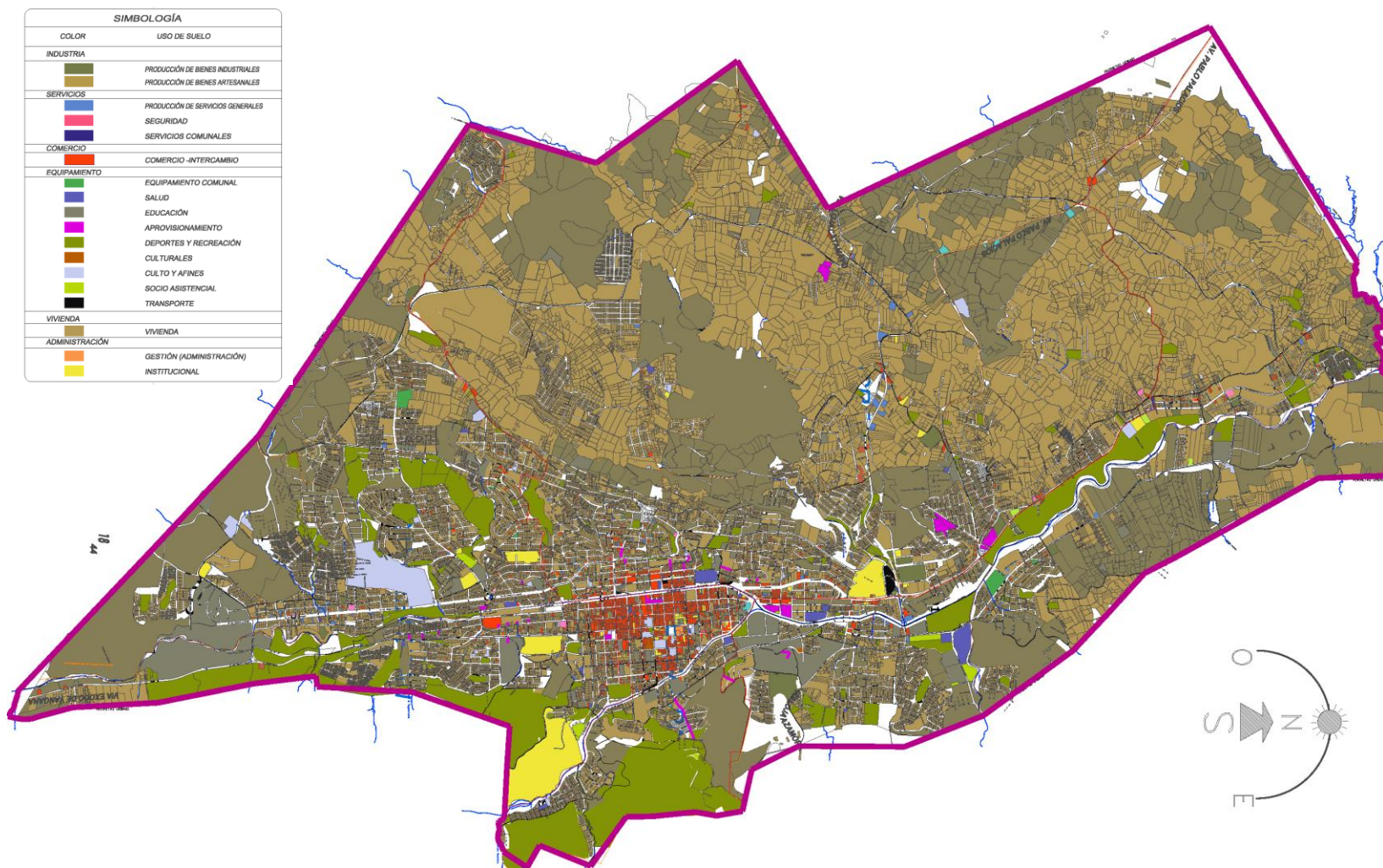


Gráfico 2.16.- Usos de suelo en la Ciudad de Loja. Elaboración propia. Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Loja. 2011

El crecimiento urbano de la ciudad no llevó una acertada planificación, lo que permitió que la formación de áreas de expansión forzosa o los denominados *asentamientos lineales*, con ocupación de uso de suelo sin una estrategia de desarrollo, que desequilibra los servicios de la ciudad obligando a mantener la centralidad de los organismos de servicio, gestión, administrativo y comercio.

La estructura de la ciudad se la define en las siguientes zonas³⁶:

1.- Zona de Gestión, Administración, Intercambio, Vivienda (Alta Densidad), y Producción de Bienes y Servicios.-

Esta zona está definida por el Casco central de la ciudad, la cual es delimitada generalmente al norte por la intersección de los ríos, al sur por la calle Celíca, oeste por la Av. Universitaria, y al este por la calle 24 de Mayo, sector original de área consolidada. En esta zona se concentran los organismos administrativos, de gestión, servicio y comercio de la ciudad; esta centralización de servicios viene dada desde la fundación en donde el concepto de centralidad era coherente para la formación de la ciudad y correspondía su aplicación a la cantidad de población; este concepto se sigue aplicando sin tomar en cuenta el crecimiento

³⁶ GEO Loja, Perspectiva del medio ambiente urbano. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, Municipalidad de Loja y Naturaleza y Cultura Internacional. 2007

poblacional y la expansión urbana de la ciudad, para la cual el concepto de centro único no es conveniente seguir aplicándolo.

2.- Zona de Intercambio, Vivienda (Densidad Media) y Producción de Bienes y

Servicios.-

Los sectores próximos al área de consolidación inicial son los correspondientes a esta zona, son los que experimentan el primer proceso de expansión urbana, considerándolos a estos desde los límites del casco central definidos por el Río Zamora y el Río Malacatos hacia los sectores oriental y occidental correspondientemente, son las áreas de extensión de la ciudad contiguas al casco central. El principal inconveniente urbano que se presenta es la diferencia de denominaciones del uso del suelo que resultan incompatibles entre sí, esto se debe a la poca planificación y zonificación de uso de suelo, con estrategias de relación de las funciones de los mismos.

3.- Zona de Vivienda (Densidad Baja).-

Lo constituyen áreas planificadas en término de fraccionamiento de suelo que reciben un uso específicamente residencial, estas áreas se emplazan fuera del antiguo perímetro urbano de la ciudad, especialmente hacia el Norte, Noroccidente, Occidente y Sur-occidente, a esto se le suman los asentamientos creados

entre el Perímetro Urbano del 84 y establecido en 1997 en el tramo Sur del área urbana incrementada.

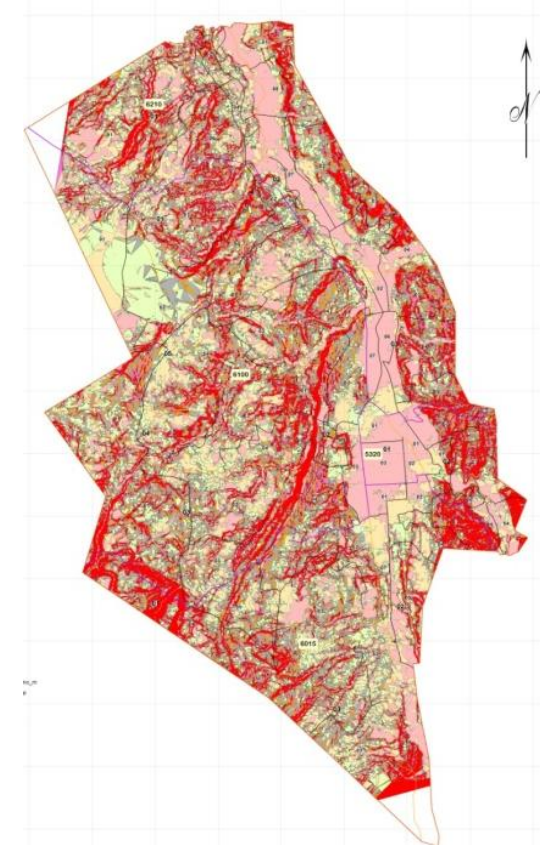
4.- Zona Vacante (Usos No Urbanos).- Es el área urbana incorporada al nuevo perímetro urbano, se denominada como urbana a pesar de que su uso es destinado para actividades productivas primarias, como la agricultura, la ganadería y forestación, considerándola como área vacante.

AREA URBANIZABLE Y NO URBANIZABLE

Área urbanizable y no urbanizable de la Ciudad de Loja				
PARROQUIA	AREA TOTAL (HA)	AREA NO URBANIZABLE (HA)	AREA URBANIZABLE (HA)	AREA NETA (HA)
EL VALLE	1431.20	345.00	1086.00	857.40
SAGRARIO	340.85	116.10	224.75	171.25
S. SEBASTIAN	1380.10	143.30	1236.80	760.10
SUCRE	2590.20	766.10	1823.90	701.20
TOTAL	5732.51	1370.50	4371.45	2489.95
%	100.00	23.90	76.10	57.00

Tabla 2.9.- Área urbanizable y no urbanizable de Loja. Fuente: GEO Loja, Perspectiva del medio ambiente urbano. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, Municipalidad de Loja y Naturaleza y Cultura Internacional. 2007

Área urbanizable y no urbanizable de la Ciudad de Loja



Grafica 2.17.- Área urbanizable y no urbanizable de Loja. Fuente: Extracción de GEO Loja, Perspectiva del medio ambiente urbano. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, Municipalidad de Loja y Naturaleza y Cultura Internacional. 2007

CONSOLIDACIÓN DEL SUELO

Ocupación del suelo de la Ciudad de Loja, por grado de consolidación					
PARROQUIA	CONSOLIDADO %	EN PROCESO DE CONSOLIDACIÓN %	VACANTE		
			TOTAL %	URBANIZABLE %	NO URBANIZABLE %
EL VALLE	17,40	20,60	62,00	40,00	23,00
EL SAGRARIO	40,00	9,00	51,00	14,00	37,00
SAN SEBASTIÁN	31,00	14,10	54,90	30,90	24,00
SUCRE	16,70	16,2	67,10	47,80	19,30

Tabla 2.10.- Área urbanizable y no urbanizable de Loja. Fuente: GEO Loja, Perspectiva del medio ambiente urbano. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, Municipalidad de Loja y Naturaleza y Cultura Internacional. 2007

2.3.3.1. NORMATIVA DE OCUPACIÓN Y USO DEL SUELO EN EL CENTRO HISTÓRICO

La ciudad de Loja posee normativas de designación y control del uso del suelo, lamentablemente las normas no se cumplen a cabalidad, y se interpretan según los intereses que se tenga. Existe normativa de construcción en el centro histórico que determina la posibilidad de construcción hasta 3 pisos o 9 metros (excepto los predios con frente a las Avenidas Universitaria y Manuel Agustín Aguirre en los que se puede construir hasta 5 pisos); pero esta norma se rompe, porque se ha facilitado la construcción de edificaciones que sobrepasan el número de pisos amparo en el trámite de Cambio de Uso de Suelo facultado por el

Art. 13 del Código de Urbanismo Construcciones y Ornato, y se convierten en intervenciones que afectan el ornato y visual urbana del centro histórico.

Los múltiples procesos de la ciudad han provocado que nuestro denominado centro histórico deje de serlo, si antiguamente se afectó con el primer Plan de Regulación de la ciudad derrumbando las casas antiguas en mal estado, y cambiando las líneas de fabrica, ordenanza por la cual se eliminan varias fachadas de importancia histórica; en la actualidad se lo continúa haciendo, debido a que no existe un severo control de la norma de ornato, ni conciencia cultural que norme la conservación y preservación de los restantes vestigios históricos, en el centro histórico nos encontramos con construcciones que no respetan el contexto del centro histórico que responden a la falta de control de la normativa del lugar.

La centralidad de las funciones es un factor que no se lo ha regulado y que se ha concentrado en el centro histórico, permitiendo un desgaste del área; a esto se suma la falta de un control y protección al área de conservación que se le dé el valor correspondiente al centro histórico de la ciudad.

Con motivo de desconcentrar y distribuir equilibradamente los organismos en la ciudad se emitió el 28 de Junio del 2012 la “Ordenanza que regula la implantación y/o funcionamiento de sistemas de equipamiento urbano y uso del suelo en el centro histórico de la ciudad de Loja.” La cual decreta lo siguiente:

ORDENANZA QUE REGULA LA IMPLANTACIÓN Y/O FUNCIONAMIENTO DE SISTEMAS DE EQUIPAMIENTO URBANO Y USO DEL SUELO EN EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE LOJA.

“Art. 1.-, Objeto.- La presente ordenanza tiene por objeto regular la implantación y/o funcionamiento de los sistemas de equipamiento urbano y uso del suelo en el Centro Histórico de la ciudad, propendiendo a la desconcentración y distribución equilibrada y homogénea de las actividades en el ámbito urbano, bajo el principio de multifuncionalidad del territorio, en función de los requerimientos actuales y futuros de conformidad al Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja.

Art. 2.- Ámbito.- El área de aplicación de la presente ordenanza comprende los límites correspondientes al área patrimonial de la ciudad incluyendo la Zona de Primer Orden y la Zona de Respeto - o Influencia del Centro Histórico de Loja, establecida en la Ordenanza Municipal de Urbanismo, Construcción y Ornato del Cantón Loja.

Art. 3.- Equipamiento Urbano.- Para efectos de aplicación de la presente ordenanza, se considera equipamiento urbano a todas aquellas estructuras en las cuales se desarrollan actividades de uso colectivo que permiten la satisfacción de las necesidades sociales.

Art. 4.- Restricción de implantaciones.- Se restringe la implantación de nuevas estructuras dentro del Centro Histórico, que conlleven aglomeración de personas, que impliquen congestión vehicular y/o peatonal, conforme al siguiente cuadro de categorización:

CATEGORIZACIÓN	
Educativo	Público y privado de todo nivel
Cultural	Teatros y cines
Salud	Públicos y privados: hospitales, clínicas, policlínicos, dispensarios.
Abasto	Autoservicios, supermercados, hipermercados, centros de acopio y distribuidoras de materiales de construcción en

	general.
Gestión financiera	Públicos y privados: Bancos, cooperativas de ahorro, cajas de ahorro y sucursales bancarias.
Administrativo Gubernamental	De otro nivel.

Art. 5.- Restricción de Autorizaciones.- Queda restringida la concesión de nuevos permisos de funcionamiento y patente municipal, para el funcionamiento de estructuras o equipamiento singularizados en el artículo que antecede.

De igual manera, se prohíbe la concesión de permisos para el funcionamiento de estructuras o equipamiento singularizados en el artículo que antecede. Se exceptúan los trabajos de mantenimiento básico de las estructuras existentes.

Art. 6.- Incentivos.- Los establecimientos singularizados en el Art. 4, que tengan edificación propia y se reubiquen fuera del Centro Histórico, antes de cumplir los plazos establecidos en la presente ordenanza, quedaran -exentos del pago por concepto de gastos administrativos, tales como:

- a) Permiso de construcción;
- b) Aprobación de planos; y,
- c) Permiso de funcionamiento, por un

Art. 7.- Sanciones.- Todo acto contrario a la presente ordenanza será sancionado observando el debido proceso, conforme a lo expuesto en la legislación municipal vigente. Las sanciones impuestas serán ejecutadas por las Comisarias Municipales de Ornato y/o Higiene, según sea el caso.

Art. 8.- Multa y Clausura.- Se sancionara con multa equivalente a cinco remuneraciones básicas unificadas y la clausura definitiva del establecimiento, al propietario, gerente, administrador, director, representante legal o responsable directo, que a pesar de la prohibición expresa, ponga en funcionamiento cualquiera de las estructuras urbanas señaladas en el

artículo 4, de la presente Ordenanza.

Art.- 9.- Acción Popular.- Se concede acción popular para denunciar al servidor público o servidora públicos, que haya provocado el incumplimiento de la presente ordenanza, según la gravedad del caso y sin perjuicio de las acciones administrativas, civiles o penales a que hubiera lugar.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA: Las estructuras o equipamientos que no funcionen en inmuebles propios, al momento de la aprobación de la presente ordenanza, deberán reubicarse fuera del Centro Histórico, conforme a los plazos que se detallan en el siguiente cuadro:

CATEGORIZACIÓN		PLAZO
Educativo	Privado de todo nivel	3 años
Salud	Privados: Hospitales, clínicas, policlínicos y dispensarios.	3 años

SEGUNDA: Los establecimientos contemplados en el Art. 4, que se encuentren arrendando en el Centro Histórico y sean reubicados dentro del plazo de dos años, contados desde la aprobación de la presente ordenanza, estarán exonerados del pago por concepto de: el 100% del permiso de funcionamiento por un año; y, el 50% de los permisos de construcción y de la aprobación de planos.

TERCERA: Los establecimientos a los que se refiere el Art. 4, que tengan local propio, deberán reubicarse a otros centros de desarrollo previstos en el Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja, de acuerdo a los plazos establecidos en el siguiente cuadro:

CATEGORIZACIÓN		PLAZO
Educativo	Privado de todo nivel	6 años

CUARTA.- Se exceptúan los establecimientos educativos de carácter público, que a pesar de no disponer de local propio, funcionan en horario nocturno.

QUINTA.- La zonificación para las futuras reubicaciones se establecerá tomando en cuenta el principio de equidad y multifuncionalidad del territorio, de conformidad al Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja, para cuyo efecto se realizara la programación pertinente por parte de la Dirección de Prospectiva y Proyectos, dentro del plazo máximo de ciento ochenta días.

SEXTA.- La Comisaría Municipal de Ornato se encargara de realizar la respectiva notificación a las personas naturales y/o jurídicas de los respectivos servicios urbanos, que deberán ser reubicados en base al catastro que se levante para el efecto, dentro del plazo máximo de sesenta días, contados desde la aprobación de la presente ordenanza.”

Ordenanza que no cumple con las exigencias suficientes para desconcentrar con saturación causada por la centralidad funcional. Además la ordenanza de uso de suelo del Centro Histórico, debería apoyarse firmemente a las normas de localización de equipamiento urbano, y restringir totalmente el uso de Salud, Educación, Servicios de Seguridad, Servicios de Comercio con un alta medida de precaución como las estaciones de servicios de combustible, que se encuentran localizados en el centro histórico, que no cumplen con la normas de localización de equipamiento urbano.

EQUIPAMIENTO	NOMBRE	RESTRICCIÓN
SALUD	<ul style="list-style-type: none"> - Hospital Militar de Loja - Clínica San Agustín - Clínica San José - Cruz Roja Ecuatoriana - Clínica Medilab - Centro Médico de Atención ambulatoria “Matilde Hidalgo de Procel” 	<p>El principal motivo para la restricción del equipamiento de salud en el Centro Histórico, es que debe contar con la fácil accesibilidad para el área de emergencias, lo cual es permitido por la congestión existente en esta área.</p>
EDUCACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - Colegio Particular “La Porciúncula” - Colegio "Santa Mariana de Jesús" - Unidad Educativa Particular “La Inmaculada” - Colegio "San Francisco de Asís" - Colegio “La Dolorosa” - APC – Instituto Educativo Antonio Peña Céli - Instituto Tecnológico Sudamericano - Colegio - Unidad Educativa Experimental Sudamericano - Escuela Miguel Riofrío No. 1 - Escuela 18 de Noviembre - Escuela Miguel Ángel Suarez 	<p>Los establecimientos educativos deben contar con las normas de entorno pedagógicas para la enseñanza, con el porcentaje de áreas verdes y libres requeridas según el tipo de establecimiento. Medidas que nos se cumplen en los establecimientos educativos localizados en el centro histórico.</p>
SEGURIDAD	<ul style="list-style-type: none"> - Bomberos 	<p>Según la normativa de ubicación de equipamiento urbano “Se prohíbe la instalación de elementos en las vías públicas: que obstruyan la circulación peatonal o vehicular y el acceso a los predios y edificaciones; que interfieran con las entradas y accesos de las edificaciones para atención de emergencias (ambulancias y bomberos); que interfieran en la operación de la infraestructura y los servicios urbanos; eliminen puntos de</p>

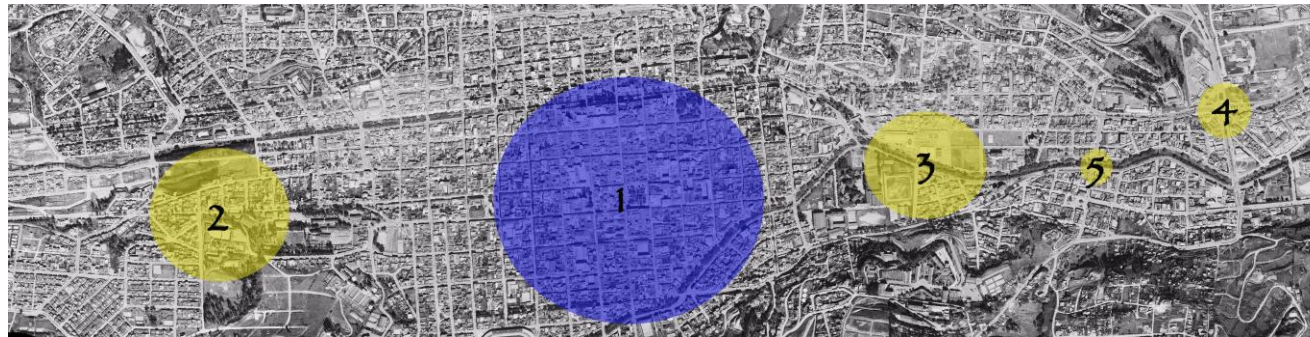
		referencia importante; y que reduzca espacios abiertos que sean parte de las áreas verdes de recreación o de paisaje de la zona”
SERVICIOS COMERCIALES	- Estación de Servicios de combustible	<p>Según la normativa de ubicación de equipamiento urbano “Si existen edificios públicos dentro o colindantes al radio de 30 metros (zona de impacto) no se permitirá establecer gasolineras, ejemplo: centros hospitalarios, educativos, centros comerciales, supermercados, mercados, centrales de abasto, tiendas de autoservicio, oficinas públicas y privadas de alta concentración, unidades habitacionales, auditorios, cines y centros de espectáculos, centros de culto y/o religiosos, industria de alto riesgo y subestaciones eléctricas.</p> <p>Para la ubicación de una gasolinera el predio deberá estar ubicado en vialidades cuya sección vial mínima de arroyo sea de 12.00 metros con un solo sentido.</p> <p>Para la instalación de una gasolinera las medidas de seguridad en sus instalaciones deberán ser establecidas por la Dirección General de Protección Civil y Secretaría de Ecología, a efecto de mitigar el radio de 30.00 metros (zona de impacto) a edificios colindantes.”³⁷</p>

³⁷ Extracción del Sistema Normativo de Equipamiento Urbano 1990, México, Presentado por SEDESOL Secretaría de Desarrollo Social.

2.4. PLAN MUNICIPAL DE NUEVOS POLOS DE DESARROLLO

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja realizó un análisis sobre la centralidad en la ciudad de Loja, en el cual determinó que “el Área Central sufre problemas derivados de actividades congestivas verificándose procesos crecientes de deterioro de su calidad urbana y ambiental, la estructura de sub-centros es débil y no alcanza a contrarrestar la alta concentración de actividades en el área central”³⁸, a pesar del su planteamiento de despolarización, los nuevos núcleos no contrarrestan la demanda de la ciudad, porque no se planificó

estrategias de atracción hacia los nuevos polos, y no se realizó una verdadera desconcentración de las actividades; continúan en el casco central actividades administrativas, de gestión, servicio y comercio, que se deberían dispersar en núcleos en la ciudad, conformando núcleos con servicios completos, que actualmente se ofrecen en el centro único de la ciudad, único porque los nuevos núcleos planteados por Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja no han logrado descongestionar aún el centro de la ciudad, y se lo constituye al casco central como el único núcleo completo de actividades.



1.- Polo 1: Centro Histórico , 2.- Polo 2: Centro comercial La Pradera, 3.- Polo 3: Mercado Mayorista, 4.- Polo 4: Terminal Terrestre, 5.- Polo 5: Centro comercial Hipervalle

Gráfica 2.17.- Polos de Desarrollo. ELABORACIÓN: EQUIPO TÉCNICO P.O.U.LOJA, 2008, Extraído de los Expediente Urbano, 1.3.11.1. Centralidad y nuevos polos de desarrollo pp. 219

³⁸ Expediente Urbano, 1.3.11.1. Centralidad y nuevos polos de desarrollo pp. 217-223

2.4.1. POLOS DE DESCENTRALIZACIÓN

El Plan de Ordenamiento urbano de la Ciudad de Loja define los siguientes polos de desarrollo:

Polo 1.- Denominado así al casco central de la ciudad, delimitado al oeste y este por los dos ríos que atraviesan la ciudad, al norte con el cruce de los ríos y al sur por la calle Lourdes.

En el área central se ubican concentradas los organismos administrativos, de gestión, servicio, y comerciales que definen la centralidad en la ciudad. La ubicación en el casco central de los organismos se da porque se tiene la idea tener un rango de importancia mayor en la ciudad, a pesar que algunas instituciones públicas han intentado descentralizarse no lo hacen eficazmente, porque limitan los servicios o gestiones que se puedan realizar en las sucursales, lo que obliga a preferir las instituciones principales ubicadas en el centro urbano.

En este polo se encuentran específicamente instituciones públicas y privadas, como el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, el Consejo Provincial de Loja, la Gobernación de la Provincia de Loja, Iglesias, Agencias Financieras, Empresa Eléctrica, Empresa de telefonía y servicios como museos, teatros, escuelas, instituciones educativas, agencias de viajes, hoteles, cafeterías, restaurantes, peluquerías y establecimientos comerciales distribuidos en todo el área central; creando una diversidad de servicios que atrae a la población local y extranjera

a ser usuario del centro de la ciudad; con el proceso de crecimiento de la ciudad es notable el crecimiento lineal hacia el norte y sur de núcleo central.

Polo 2.- Como eje de este polo de desarrollo se lo considera al Centro comercial La Pradera que es un atractivo que ofrece servicios comerciales, a este se le suma el mercado la Tebaida, algunas agencias financieras han colaborado pero en pequeña escala.

Polo 3.- En principal referente del polo es el conjunto de Mercado Gran Colombia, que cuenta con sucursales de agencias bancarias, pero predomina el comercio.

Polo 4.- El terminal Terrestre Reina del Cisne es el atrayente de este polo, es notable el desarrollo en el área, la construcciones hoteles, restaurantes, sucursales de agencias financieras, zona especial de la ubicación del mercado automotriz, y cuenta con una sucursal de gestión de pagos de servicios básicos. Esta zona es caracterizada por un alto conflicto vial.

Polo 5.- Sector de la ubicación del Centro Comercial Hipervalle, que marca el atractivo comercial del área, este polo cuenta con sucursales de agencias bancarias, cuenta con una sucursal de gestión de pagos de servicios básicos. Es un polo que contiene más cantidad de actividades que el resto de los polos con excepción de polo 1.

CAPÍTULO II: Centralidad urbana en la Ciudad de Loja



Gráfico 2.18.- Polos de Descentralización. ELABORACIÓN: EQUIPO TÉCNICO P.O.U.LOJA, 2008, Extraído de los Expediente Urbano, 1.3.11.1. Centralidad y nuevos polos de desarrollo pp. 219

El desarrollo de polos no considera al área Occidental que se incorporó al área urbana en la redefinición del perímetro urbano de 1997, la realidad del sector occidental es diferente al resto del área urbana, porque en determinados lugares carece la población de servicios básicos, equipamiento urbano, y una conexión funcional y vial con el área central y nuevos polos, además merecen la oferta al igual que el resto de la población de todos los servicios y gestiones que se los encuentra concentrados en el área central. El área occidental se presenta al resto de la ciudad como la segregación poblacional con la cual no existe una comunicación efectiva que promueva el desarrollo del área.

2.5. CONCLUSIONES

- La centralidad urbana se validó en los inicios de la ciudad de Loja hasta aproximadamente la década de los 80' del siglo XX, época en la cual se denotó los efectos negativos de la centralidad en un centro único por el crecimiento poblacional.
- La centralidad de las funciones es un factor que no se lo ha regulado y que se ha concentrado en el centro histórico, permitiendo un desgaste del área; a esto se suma la falta de un control y protección al área de conservación que se le dé el valor correspondiente al centro histórico de la ciudad.
- El crecimiento urbano de la ciudad no llevó una acertada planificación, lo que permitió que la formación de áreas de expansión forzosa, con ocupación de uso de suelo sin una estrategia de desarrollo, que desequilibra los servicios de la ciudad obligando a mantener la centralidad de los organismos de servicio, gestión, administrativo y comercio.
- La densificación más alta de la ciudad se encuentra en el área central, esta densificación es causada por aglomeración de actividades que se brindan, concentrándose la población con un uso diario del casco central, y a su vez provocándose los problemas que causan la centralidad que afectan tanto el centro de la ciudad como el resto de ella.
- La normativa de uso del suelo en el área central debe ser rígida para evitar la continua saturación de organismos y eliminar el equipamiento que no corresponde su ubicación en esta área.
- El plan de descentralización que realizó el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja no cumplió con los objetivos deseados, si bien se formaron nuevos polos para la desconcentración de organismos tienen falencias: localización poco estratégicamente sin proyección a futuro, no existe equidad de equipamiento, el área de influencia de los núcleos no cumple con las características para su función; es por ello que no ha habido una desconcentración de los servicios con polos que contrarresten la carga de funciones que hasta la actualidad tiene el centro de la ciudad.



Capítulo III:
DIAGNÓSTICO



3.1. INTRODUCCIÓN

El presente capítulo basa su análisis en las teorías y estudios sobre centralidad urbana expuestos en el primer capítulo y normativa que permitirá la justificación del análisis.

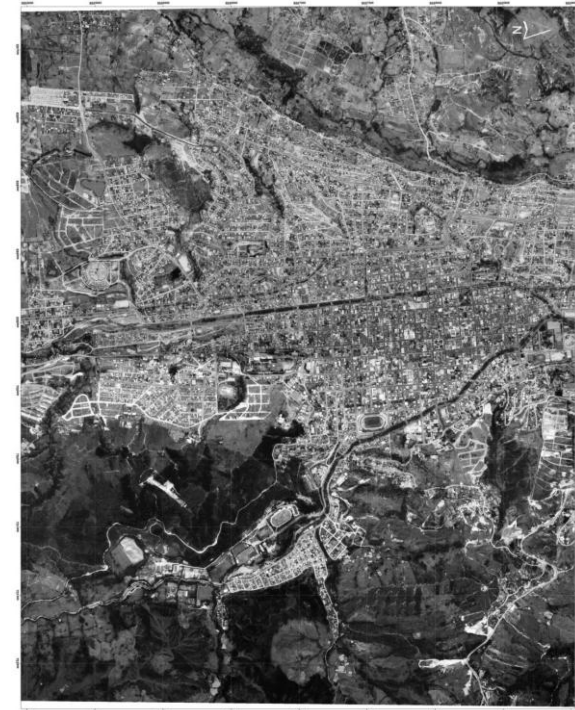
Se expondrá un análisis del caso de la centralidad urbana en la ciudad de Loja tomando los parámetros de diagnóstico propuestos por Taller de investigación social, diseño y comunicación TYSDYC³⁹, según este modelo se deberá analizar los siguientes aspectos: socio-económico, cultural, turístico y seguridad. Además se analizará los efectos que ha causado al centralidad única en la ciudad de Loja como⁴⁰: contaminación visual, atmosférica, acústica, congestión vehicular y peatonal.

Con complemento al capítulo se presentará un análisis del proyecto de polos de desarrollo propuesto por el GAD Municipal de Loja.

³⁹ Modelo de diseño de tesis en urbanismo de la Universidad Central del Ecuador, TYSDYC Taller de investigación social, diseño y comunicación - 1982 - 2a. Edición corregida y aumentada.

⁴⁰ Crítica sobre la Centralidad urbana, autor: Arq. Luis Prado. p. 30

3.2. PROBLEMAS DE LA CENTRALIDAD EN EL CASCO CENTRAL DE LA CIUDAD DE LOJA



Centro de la Ciudad de Loja. Fuente: GAD Municipio de Loja

La Ciudad de Loja presenta una clara centralización urbana en el casco céntrico de la ciudad, debido a la presencia de

aglomeración de actividades como administrativas, de gestión, servicio, y a gran escala de comercio.

La centralidad es un fenómeno que surge como un eje organizador de la ciudad, la centralidad por si sola tiene la función de ofrecer a la población que abarca accesibilidad equitativa a las actividades principales ubicadas en un centro, este principio de centralidad se lo utilizó en la formación de las ciudades, el principio era lógico y positivo, este principio es mal aplicado por nuestra ciudad, a medida que la ciudad va creciendo se sigue manteniendo un centro único, y el objetivo de la centralidad queda anulado debido a que el área de influencia no abarca todo el crecimiento de la ciudad. Cuando una ciudad a lo largo de su desarrollo mantiene el objetivo de centralidad, la ciudad se organiza de acuerdo a una planificación de centralidades requeridas que permita equilibrio urbano y beneficio inmediato de los servicios para toda la población.

La centralidad urbana de nuestra ciudad se da hacia el denominado Centro histórico de la ciudad como la mencioné en el capítulo anterior se comprueba en la teoría Krafta el mismo que expone que el crecimiento de la ciudad es un factor que eleva la centralidad en las zonas más internas y antiguas de la ciudad, dando como resultado una inercia hacia el centro histórico.

La centralidad se vuelve negativa en nuestra ciudad por la falta de planificación urbana, se aglomeran todos los organismos en el

centro de la ciudad, saturando totalmente el área central, lo que obliga la concurrencia de la población al área central; esta afluencia de personas a su vez causa tráfico vehicular y peatonal, y efectos derivados como la contaminación del aire, contaminación sonora; adjunto a la centralidad única urbana existe la falta de control de las normativas de ocupación del área central o caso de la ciudad de Loja centro histórico, y la falta de control de ornato, lo cual permite la existencia en la ciudad de contaminación visual.

Los aspectos negativos causados por la centralidad crean el malestar los habitantes de la ciudad de Loja, debido a que afecta a su salud psicológica y física, y además degradan la estética urbana de la ciudad. El bienestar de la población depende de una armonía urbana, la misma que se logra con una organización estructural, funcional y formal de la ciudad, para establecer esta organización se requiere conocer los aspectos de conflicto que tiene actualmente la ciudad por la centralidad, para emitir posibles soluciones.

3.2.1. CONTAMINACIÓN VISUAL

La ciudad de Loja al igual que otras ciudades del país y del mundo, sufren de contaminación visual en espacios urbanos, en espacial en los que presentan elevada densidad poblacional, en el caso de nuestra ciudad la contaminación visual afecta al casco central en el cual se encuentra la concentración de las principales actividades de la ciudad.

Cuando una ciudad goza de un equilibrio urbano y limpieza visual nos permita concebir un entorno armónico que genera bienestar a sus usuarios, provocando un interés en mantener la armonía y orden estético; por lo contrario cuando existe una contaminación visual que altera la estética y la imagen del paisaje urbano, compone un ambiente urbano poco atrayente. La contaminación visual urbana afecta al sistema nervioso a través de la visión, nuestro sentido de la visión percibe el entorno y lo transmiten al cerebro, la complejidad del entorno urbano visual permite una saturación de nuestro sistema sensorial provocando a los usuarios múltiples reacciones psicofísicas negativas.

Una de las reacciones psicofísicas es descrita y explicada en la publicación de Geobiólogo Claudio Arbahain y la arquitecta Lilia Gargén lo cuales revelan datos de impacto visual de las imágenes y lo exponen de la siguiente manera: “Cuando una imagen supera el máximo de información que el cerebro puede asimilar (estimado en 4 bits/seg), se produce una especie de “estrés” visual, el panorama perceptual se vuelve caótico y la lectura ordenada del paisaje se hace imposible.” El estrés es una de las causas de este tipo de contaminación visual, esta sobreestimulación visual agresiva según el Dr. Arcenio Estévez Medina en su artículo Propaganda, contaminación visual y salud⁴¹

⁴¹ Dr. Arcenio Estévez Medina. *Propaganda, contaminación visual y salud*
<http://drarcenioestevez.blogspot.com/2009/12/propaganda-politica-contaminacion.html>

también ocasiona dolor de cabeza, mareos, ansiedad, fatiga, mal humor, nerviosismo, agresividad, problemas de atención, frustración y agresión vial.

Los contaminantes visuales que afectan al área central de nuestra ciudad son: rótulos, carteles publicitarios, postes, sistemas de cableado de alumbrado público, de electricidad, telefonía, televisión por cable, antenas, exceso de tránsito peatonal y vehicular, vendedores informales, entre los principales, perturbando la visualización del sitio y afectando la calidad urbano – ambiental de nuestra ciudad.

Los rótulos, anuncios y carteles publicitarios por si solos no son problema, la agresión es cuando varían sus dimensiones, diseño, color y atractivo luminoso, este abuso de características permiten en muchos casos estímulo de distracción a los peatones y conductores, el intento de cautivar su atención puede ser peligroso y provocar accidentes de tránsito.

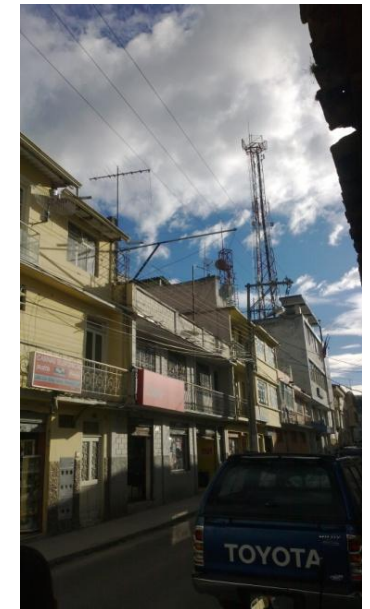


Foto 3.1.- Contaminación visual – antenas de telefonía Fotografía: Tomada por la autora, Mayo 2012.

Los anuncios gráficos cubren casi la totalidad del centro de la ciudad, pero en determinados puntos actúan vallas electrónicas como en la esquina noreste de la intersección de las calles 10 de Agosto y Bernardo Valdiviezo y esquina sureste de la intersección de la Av. Universitaria y calle Cristóbal Colón, estos anuncios de electrónicos causan mayor atracción visual a las personas por el movimiento de las imágenes. Este tipo de anuncio se ubica en la esquina de señalización de tránsito, capta la atención de los conductores y disminuye su atención hacia al cambio de señal del semáforo, esta distracción causa molestia entre conductores y podría causar accidentes de tránsito.

El área central de la ciudad de Loja cuenta con más de 5340 rótulos de locales comerciales en infracción, sobre la fachada de los edificios. La preocupación de la municipalidad de la ciudad por la falta de respeto a la imagen urbana de la ciudad al colocar rótulos de distinta tipología en el área central, emite una norma que regulariza la tipología de los rótulos de los locales comerciales, dicha norma es aprobado el 21 de



Foto 3.3.- Valla electrónica ubicada en la intersección de las Calles 10 de Agosto y Bernardo Valdiviezo Fotografía: Tomada por la autora, Mayo 2012.

julio del 2009 la cual está contenida en el artículo 245 de la Ordenanza Municipal de Urbanismo, Construcción y Ornato del Cantón Loja, la cual dispone la tipología de los nuevos letreros especificando su forma, material, tamaño y distribución. Los nuevos letreros constarían de letras individuales mayúsculas de 25cm de altura, 18 de ancho y 4 de espesor y minúsculas de 20 cm de altura 14 de ancho y 4 de grosor, las mismas que podrían ser elaboradas en madera, bronce o hierro; la disposición podría realizarse máximo en 3 reglones y se colocarían en áreas macizas de pared paralelas con una saliente máxima de 15 cm.



Foto 3.2.- Valla electrónica ubicada en la intersección de la Av. Universitaria y Calle Cristóbal Colón Fotografía: Tomada por la autora, Mayo 2012.

Los comerciantes del área central no brindaron una aceptación a esta norma, los cuales argumentaban que es un gasto innecesario, la falta de autoridad para hacer cumplir esta norma permite que hasta este año no exista un cumplimiento de la misma, continuando con un panorama urbano saturado de rótulos en las fachadas de los edificios.

El estado aéreo de los cables de electricidad, telefónico y televisión por cable componen un bloqueo molesto en el panorama urbano del área central, al igual que las antenas de

radio y de telefonía celular. El problema de la disposición del cableado de forma aérea está en proceso lento de cambio con la planificación en el área central de un sistema de canalización subterránea de cables que permitirá la mejor legibilidad del ambiente urbano.



Foto 3.4.- Contaminación visual – cableado. Fotografía: Tomada por la autora, Mayo 2012.

El exceso de tráfico vehicular y peatonal son componentes de la contaminación visual, la ciudad de Loja al poseer un centro único la concurrencia al mismo es constante, en especial en horas pico el exceso vehicular y de peatones obstruye la visibilidad al ambiente urbano y dificulta movilizarse dentro del centro urbano generando malestar a los usuarios.

Los vendedores informales son también participantes de la contaminación visual los cuales impiden la circulación peatonal, e

irrumper en el entorno urbano. La municipalidad de Loja con motivo de organizar el comercio informal estableció módulos de comercio distribuidos en la ciudad dando preferencia a personas con discapacidades limitadas, este proyecto no erradicó por completo el comercio informal, e incluso la distribución de módulos específicos impiden la circulación peatonal como son: el módulo ubicado en la esquina noroeste de la intersección de las calles 18 de Noviembre y Azuay, y el módulo ubicado en esquina noroeste de la intersección de las calles 18 de Noviembre y Miguel Riofrío. A criterio personal estos módulos son un aporte importante para organizar el comercio informal, con un estudio sobre una adecuada distribución en la ciudad y manteniendo una armonía urbana y estética, el proyecto gozaría de mejor acogida para la población usuaria e incorporaría al comercio informal correctamente al medio urbano.

La Municipalidad de Loja a pesar de los intentos por mejorar la calidad de vida urbana con la emisión de leyes y proyectos, no actúa de forma activa cumpliendo a cabalidad y de forma inmediata sus ordenanzas, no imprime presión para cumplir los proyectos, ni concientiza a la sociedad para colaborar con acciones por el beneficio del entorno urbano y social de la ciudad, al contrario permite que la estética urbana de la ciudad se degrade. Es importante que la municipalidad y el resto de la población Lojaña asuma una conciencia social para eliminar la contaminación visual actual, generando y cumpliendo normas

para el control urbano – ambiental con la finalidad de mejorar la estética urbana y la calidad de vida de la población.

3.2.2. CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

La contaminación de atmosférica es causada por la presencia de sustancias en cantidad que involucran malestar o peligro para la salud de las personas dependiendo de nivel de exposición a los contaminantes, de su capacidad y de su resistencia física, asimismo este tipo de contaminación puede reducir la visibilidad del paisaje urbano, y además afecta a las edificaciones degradando diferentes materiales en ellas. El continuo crecimiento de la población de la ciudad incrementa la demanda de servicios transporte, la necesidad de transporte a su vez aumenta la circulación de taxis, transporte público y transporte privado en la ciudad. Las fuentes móviles son los principales mecanismos de contaminación atmosférica en nuestra ciudad por la emisión de gases nocivos como material particulado fino (PM 2,5), monóxido de carbono (CO), dióxido de carbono (CO₂), hidrocarburos (HC), óxidos de nitrógeno (NOX), dióxido de azufre (SO₂), oxidantes fotoquímicos expresados como ozono (O₃), y compuestos de plomo. El aumento de la tasa automotriz y la aglomeración de actividades en el centro de la ciudad, marcan el detonante del tráfico en el centro de la ciudad, permitiendo la contaminación por emisión de estos gases. La ciudad también es contaminada por material particulado 2,5, el cual se determina

por la composición de partículas como polvo, cenizas, hollín, partículas metálicas, cemento o polen.⁴²

Existen leyes que regulan en nivel de emanación de gases producidos por los automotores (ver Anexo 3.1), la falta de control y de verificación del cumplimiento de las mismas, conjunto a la falta de planificación urbana permiten el nivel de contaminación atmosférico en la ciudad. Además la escasez de información ambiental en la ciudad se debe al poco monitoreo del nivel de contaminación del aire en cada punto de conflicto de la ciudad por parte del organismo correspondiente, y eventualmente existen pocos y débiles estudios sobre el grado actual de amenaza a la que está expuesta la salud pública y amenazas a la que se encuentra sometido el aspecto urbano, como el preocupante caso del casco central por la degradación de los materiales de las edificaciones históricas, al ser este un riesgo para el patrimonio arquitectónico restante.

3.2.3. CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

La forma de contaminación más frecuente en las ciudades es la acústica, el conjunto de un alto nivel sonoro puede llegar a perjudicar la integridad física y psíquica de los habitantes urbanos. La ciudad de Loja sufre problemas de contaminación sonora en el área central con la producción de ruido desde 65

⁴² Nagua Soledad y Montalvo Joan. Tesis de grado de Ingeniero en Manejo y Conservación del Ambiente. Universidad Nacional de Loja-UNL. 2004.

hasta 90 decibeles⁴³, según la investigación de la Arq. Rosa Medina “La Organización Mundial de la Salud (OMS) promueve como cifras tope niveles de 55 decibeles durante el día y de 45 decibels durante la noche. Aunque reconoce como último parámetro aceptable un máximo de 65 decibeles a nivel general”, referentes permisibles a lo cual el área central excede.

Niveles Máximos de Ruido Permisibles según Uso del Suelo		
TIPO DE ZONA SEGÚN USO DE SUELO	NIVEL DE PRESIÓN SONORA EQUIVALENTE NPS eq [dB(A)]	
	DE 06H00 A 20H00	DE 20H00 A 06H00
Zona Hospitalaria y Educativa	45	35
Zona Residencial	50	40
Zona Residencial mixta	55	45
Zona Comercial	60	50
Zona Comercial mixta	65	55
Zona Industrial	70	65

Tabla 3.1. Niveles Máximos de Ruido Permisibles según Uso del Suelo. Fuente: Ley de gestión ambiental para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental.

El especialista otorrino laringólogo Dr. Paúl Vaca Aguirre expone que el nivel de decibeles en el área central presenta un trauma acústico en el ambiental urbano, y la exposición continua trae riegos en el nivel auditivo incluso pérdidas en la capacidad auditiva; adjunta que la capacidad auditiva cuenta con niveles de

⁴³ Datos extraídos de trabajo de investigación *LA CALIDAD ACÚSTICA EN LA EDIFICACIÓN PÚBLICA* por la Arq. Rosa Elizabeth Medina Alvarado, docente investigador U.T.P.L.

resistencia 20 decibeles es medida normal; de 20 a 60, moderada; de 60 a 80, grave; y, de 80 en adelante, aguda.⁴⁴

Las fuentes de contaminación sonora se dividen en móviles y fijas. Una de las causas más contaminante en el área central de la ciudad es producida por fuentes móviles o automotores⁴⁵, en espacial por el transporte de público, y el abuso de los conductores del claxon del transporte. Además de fuentes móviles existe una contaminación sonora menor de fuentes fijas que provocan molestia entre vecinos, como locales comerciales de música, centros de bailes artístico, bares, salas de espectáculo y demás sitios que exijan ruido, a pesar de la existencia de regulaciones destinadas a resguardar a la seguridad sonora de lugares aledaños a sitios de ruido, estas normas son continuamente infringidas, afectando la tranquilidad del entorno.

En el país rigen normas descritas en la Ley de gestión ambiental para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental, para

⁴⁴ Entrevista al Dr. Paul Vaca Aguirre en el artículo *El ruido: alto indice en Loja* publicado en el diario de Loja Crónica el 26 de Julio de 2010. Artículo digital: http://www.cronica.com.ec/index.php?view=article&catid=41%3Areportajes&id=11099%3Ael-ruido-alto-indice-en-loja&option=com_content&Itemid=67

⁴⁵ Estudios del Ministerio del Ambiente extraído de la publicación del diario de Loja Crónica titulado *Crecimiento del parque automotor preocupa* (26 de Abril de 2010) <http://www.cronica.com.ec/index.php/reportajes/9835-crecimiento-del-parque-automotor-preocupa.html>

la contaminación rige el Art. 8 Norma Técnica de Límites Permisibles de Niveles de Ruido para Fuentes Móviles, Fijas y para Vibración. En la siguiente tabla se expresa el nivel máximo de presión sonora de una fuente fija⁴⁶ según el tipo de uso de suelo.

La ley de Gestión Ambiental regulariza el control de los niveles máximos permisibles de nivel de presión sonora producido por vehículos, según las siguientes normas:

4.1. 4 Ruidos producidos por vehículos automotores (Art. 8 de la Ley de Gestión Ambiental)

4.1.4.4 Consideraciones generales.- en la matriculación de vehículos por parte de la autoridad policial competente, y en concordancia con lo establecido en las reglamentaciones y normativas vigentes, se verificará que los sistemas de propulsión y de gases de escape de los vehículos se encuentren conformes con el diseño original de los mismos; que se encuentren en condiciones adecuadas de operación los dispositivos silenciadores, en el caso de aplicarse; y permitir la sustitución de estos dispositivos siempre que el nuevo dispositivo no sobrepase los niveles de ruido originales del vehículo.

⁴⁶ Según la norma de Ley de Gestión Ambiental, la fuente fija se considera como un elemento o un conjunto de elementos capaces de producir emisiones de ruido desde un inmueble, ruido que es emitido hacia el exterior, a través de las colindancias del predio, por el aire y/o por el suelo. La fuente fija puede encontrarse bajo la responsabilidad de una sola persona física o social.

4.1.4.5 La Entidad Ambiental de Control podrá señalar o designar, en ambientes urbanos, los tipos de vehículos que no deberán circular, o deberán hacerlo con restricciones en velocidad y horario, en calles, avenidas o caminos en que se determine que los niveles de ruido, debido a tráfico exclusivamente, superen los siguientes valores: nivel de presión sonora equivalente mayor a 65 dBA en horario diurno, y 55 dBA en horario nocturno. La definición de horarios se corresponde con la descrita en esta norma.

Aunque existen regulaciones sobre el nivel de decibeles permitidos, estas leyes son incumplidas por la falta la efectivo acción de un organismo rector de las mismas. Este tipo de contaminación podría reducirse con un control estricto sobre el cumplimiento de las normas vigentes, con el objetivo claro de procurar la salud de los ciudadanos usuarios del área central.

3.2.4. CONGESTIÓN

3.2.4.1. CONGESTIÓN VEHICULAR

El tránsito vehicular es el elemento principal en la composición de estética visual urbana de la ciudad, de él depende el ocasionar bienestar o malestar vial a las personas según su afluencia. La intensidad de tránsito vehicular es esencialmente causada por la intensidad de uso de un sector o sectores importantes en la ciudad, dentro de las ciudades ese sector corresponde al núcleo central y en algunos casos núcleos de desarrollo, dependiendo de

la organización estructural de cada ciudad. En el caso de la ciudad de Loja cuenta con cinco núcleos de desarrollo incluyéndolo al casco central de la ciudad, pero por la completa dotación de servicios en el núcleo central de la ciudad atrae a una mayor cantidad de población, que otros núcleos no llenan algunos requerimientos para contrarrestar la centralidad.

La centralidad urbana es el principal factor que permite la congestión vehicular, en el caso de nuestra ciudad en el área central se concentran organismos administrativos, gestión, servicio y el más alto índice de actividad comercial de la ciudad, causando la necesaria concurrencia de la población al área central. La evidente saturación vehicular en el área central complica la movilización para conductores y peatones, aun más en horas pico.

Según el Estudio de la congestión urbana en el centro histórico de la ciudad de Loja algunas causas de congestión vehicular en la ciudad corresponde “Al aumento de parque de vehículos y la propensión de sus propietarios a realizar la mayor parte de sus desplazamientos diarios en ellos”.⁴⁷

El tráfico vehicular de la ciudad de Loja además se le atribuye al incremento de número de vehículos. En la Gráfica 3.1 se distingue la creciente tasa de vehículos, llegando a un número de 28899 en

el año 2010 según datos emitidos por censos del INEC. Desde el año 1998 hasta el año 2010 se puede observar el continuo crecimiento del parque automotor, con la excepción del mayor punto crítico de incremento de vehículos motorizados matriculados registrado en el 2005. El continuo incremento vehicular participa en la causa el fenómeno de la congestión vehicular cuando la cantidad de vehículos supera la oferta vial de la ciudad. El incremento de tráfico vehicular en el área central afecta a aspectos ambientales, urbanos, turísticos y sociales de la ciudad.

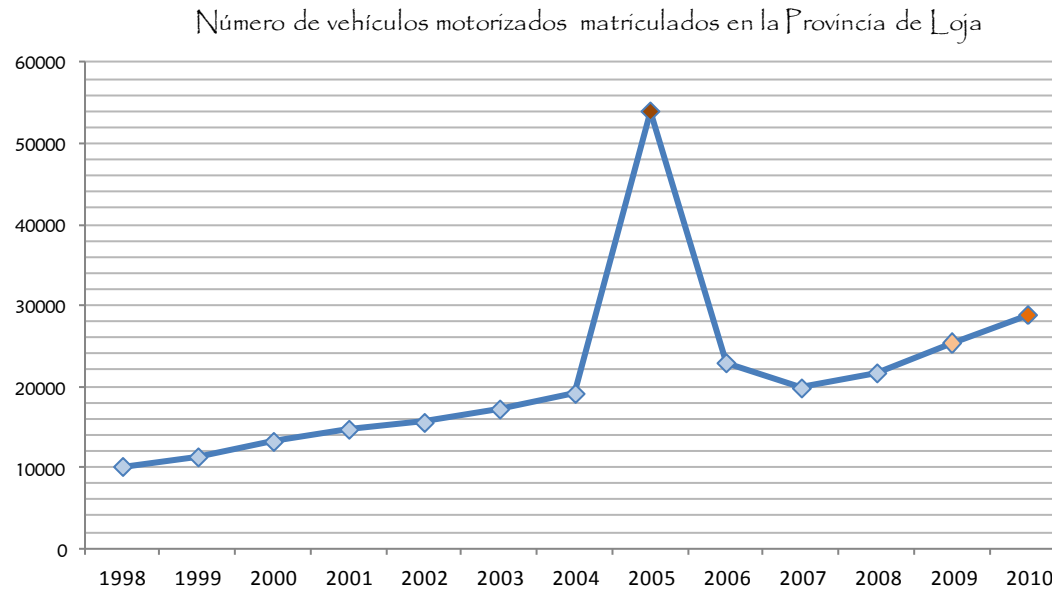
La calidad de vida urbana de la ciudad de Loja se deteriora por la congestión vehicular, afectando principalmente la salud de la sociedad por la contaminación atmosférica, la estática de automotores encendidos que emanan gases tóxicos, los cuales son desfavorables para la salud de la personas. La congestión vehicular a su vez es parte de la contaminación sonora que existe en el centro urbano de la ciudad debido al exceso de los automotores produciendo ruido elevado.

La congestión además abruma visibilidad del ambiente urbano, tornándolo un medio caótico, y a su vez la estética urbana de la ciudad.

⁴⁷ Castillo, Jaime. 2008. *Estudio de la congestión urbana en el centro histórico de la ciudad de Loja*. Tesis en Arquitectura. U.T.P.L.

La congestión vehicular al generar de conflictos de movilidad dentro del centro de la ciudad, causando la malestar de los conductores, e incluso agresión vial. Según la encuesta 48 realizada por la autora, el 72 % de las 400 personas encuestadas opinan existe un difícil tránsito vehicular, especialmente en horas pico (Gráfica 3.2).

La Municipalidad de la ciudad de Loja con el objetivo de descongestionar de vehículos el área central de la ciudad, implementó estrategias como el Sistema Municipal de estacionamiento rotativo tarifario SIMERT, y la habilitación de dos carriles en las calles 18 de Noviembre, Cristóbal Colón, José Joaquín de Olmedo y Lourdes; en mi opinión estas estrategias de descongestión no han cumplido totalmente su objetivo, debido a

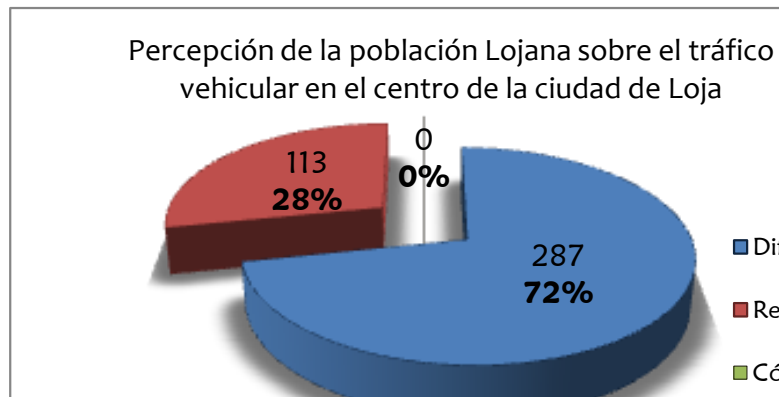


Parque Automotor	
Año	Número
1998	10147
1999	11333
2000	13239
2001	14745
2002	15588
2003	17245
2004	19174
2005	53918
2006	22961
2007	19849
2008	21712
2009	25231
2010	28899

Gráfica 3.1 Número de vehículos motorizados matriculados en la Provincia de Loja. Elaboración Propia. Fuente: INEC.

⁴⁸ Anexo 3.3. Encuesta: "Centralidad Urbana de Organismos Administrativos, Gestión, Servicio y Comercio en la Ciudad de Loja."

que el Sistema Municipal de estacionamiento rotativo tarifario SIMERT⁴⁹ pese a que racionalizó los bancos de estacionamiento en la vía, no se evidencia ninguna disminución de tránsito vehicular, persistiendo la congestión. La estrategia de habilitar dos carriles en tramos de vías se cumple el objetivo de descongestión únicamente en las calles aplicadas, fluyendo gradualmente la movilidad vehicular, sin embargo la congestión vehicular no se erradica, si no se desplaza y se intensifica en otros puntos en el área central.



Gráfica 3.2. Percepción de la población Lojana sobre el tráfico vehicular en el centro de la ciudad de Loja. Elaboración Propia. Fuente: Encuesta realizada por la autora, aplicada a cuatrocientas personas.

⁴⁹ El área del SIMERT cuenta con 2.252 espacios de estacionamiento, distribuidos en 40 cuadras del centro de la urbe. Fuente: Blog de Noticias de Gobierno Autónomo Descentralizado Municipio de la Ciudad de Loja. <http://www.loja.gob.ec/blognoticias/?p=8342>.

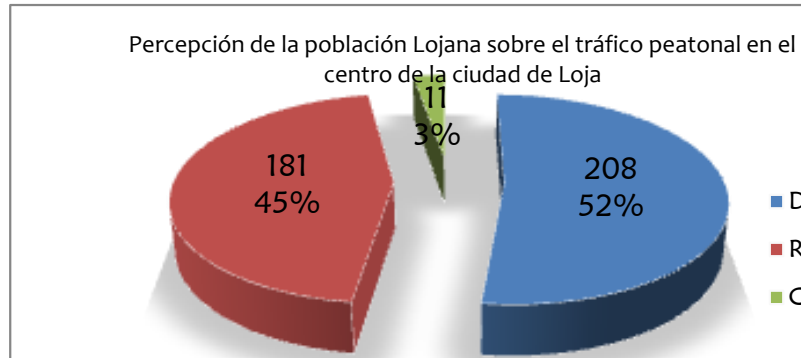
La Municipalidad de Loja también considera la peatonalización de las calles del área central como medida para descongestionar de vehículos el área, a opinión de la autora, la peatonalización indudablemente liberar el centro de vehículos, pero la solución no debería ser inhabilitar el tránsito de vehículos en el centro de la ciudad, si no disminuir el tránsito en la zona céntrica.

3.2.4.2. CONGESTIÓN PEATONAL

La centralidad urbana en la ciudad de Loja produce una atracción de la población con una frecuente necesidad de uso, de ello surge congestión peatonal; el exceso de peatones sumando a las angostas aceras trazadas a lo largo del área central con pocas excepciones, producen incomodidad para movilización de las personas a su lugar de destino, ocasionando en algunos casos extremos que sobrepasen los límites e irrumpen el espacio de circulación vehicular.

La congestión peatonal al igual que la congestión vehicular causa efectos negativos para la población y el ambiente urbano de la ciudad de Loja. La gran afluencia de personas abruma la visibilidad del medio urbano, limitando la posibilidad de apreciación del paisaje urbano. Al igual que la congestión vehicular, la congestión peatonal también influye en el aumento en tiempo de viaje. La incómoda falta de fluidez peatonal provoca contratiempos y molestia a los peatones. El 52% de encuestados concuerda que la movilidad peatonal es complicada en el centro de la ciudad, en la Gráfica 3.3 se reflejan los datos de

encuestados sobre la percepción sobre el tráfico peatonal en el centro de la ciudad de Loja.



Gráfica 3.3. Percepción de la población Lojana sobre el tráfico peatonal en el centro de la ciudad de Loja. Elaboración Propia. Fuente: Encuesta realizada por la autora, aplicada a cuatrocientas personas.

3.3. ASPECTOS EN LOS QUE INFLUYE LA CENTRALIDAD URBANA

La estructura urbana de la ciudad de Loja está conformada a partir la zona central en la que se concentran los poderes político - administrativo, religioso, gestión, servicio, así como el económico con los principales establecimientos comerciales. Es a partir de éste núcleo central que se desarrolla y se extiende la ciudad, su centralidad se caracteriza por un alto dinamismo, y función simbólica al corresponder a su vez al centro histórico de la ciudad.

3.3.1. ASPECTO SOCIO - ECONÓMICO

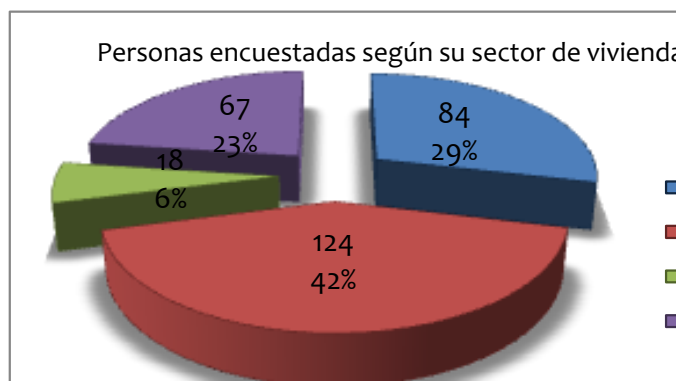
El concepto de centralidad se lo ha aplicado desde la creación de la ciudad al cual se refiere Von Thünen⁵⁰ en su teoría, pero a medida que la ciudad extiende sus límites, se pierde el sentido y la función básica de centralidad. Considerando el concepto de centralidad, brindar servicios centralizados a una determinada área de influencia, basándose en la teoría de Walter Christaller⁵¹ al sobre pasar el área de influencia es conveniente la planificación de un número de núcleos necesarios con servicios centralizados, que correspondan a la demanda poblacional de la ciudad. La falta de planificación de nuevos núcleos efectivos permiten los efectos negativos de la centralidad única.

El fenómeno de la centralidad permite que el dinamismo de vida comercial, de gestión, servicio y administrativa de los ciudadanos Lojanos este ubicada en el área central. La población Lojana participa en torno a la centralidad urbana, la diversidad de estos organismos concentrados atraigan a la masiva utilización del núcleo, en el que se brinda la facilidad de realizar todas las gestiones en un solo punto. Este fenómeno se le atribuye además a la constante demanda por la ubicación central de instituciones públicas, privadas, comercio, servicios y gestiones; y la aceptación municipal de la ubicación centralizada de las mismas, permitiendo la saturación del área central.

⁵⁰ Cuadro resumen: Evolución de las teorías de la centralidad en la localización espacial. pp: 23 - 29

⁵¹ Cuadro resumen: Evolución de las teorías de la centralidad en la localización espacial. pp: 23 - 29

Para respaldar los datos sobre la percepción de la población Lojana sobre los temas de análisis, he realizado una encuesta a 400 personas (muestra según la población de la ciudad) de distintos sectores de residencia, y poseer una concepción precisa para el análisis.



Gráfica 3.4. Personas encuestadas según su sector de vivienda en la ciudad de Loja. Elaboración Propia. Fuente: Encuesta realizada por la autora, aplicada a cuatrocientas personas.

3.3.1.1. PEATONES Y SUS ACTIVIDADES EN EL ÁREA CENTRAL

La sociedad Lojana encuentra en el área central de la ciudad una diversidad de organismos como: administrativos, servicios, de gestión y la mas predominante el comercio.

El área centra permite realizar las siguientes actividades:

ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN
Realizar gestiones	<ul style="list-style-type: none"> - Tramites en instituciones públicas y privadas como bancos, cooperativas. - Pagos de servicios básicos - Pagos de impuestos - Trámites municipales - Trámites legales - Pago de Televisión por cable, internet, etc.
Participar de actividades de ocio y cultura	<ul style="list-style-type: none"> - Asistir a eventos sociales - Presentaciones culturales en museos, teatros, etc.
Compra y venta	<ul style="list-style-type: none"> - Compra y venta de: - Artículos para el hogar - Artículos de ferretería - Víveres (Mercado central, supermercados, tiendas) - Artículos de vestir ropa, zapatos, complementos. - Artículos de confección - Artículos de bazar - Artículos de escritorio - Joyas, etc.
Obtener servicios	<ul style="list-style-type: none"> - Peluquerías - Restaurantes - Farmacias - Cabinas telefónicas - Centros de arreglo de calzado - Centros arreglos electrónicos - Centro de servicio de internet
Por Salud	<ul style="list-style-type: none"> - Clínicas - Hospitales - Laboratorios Clínicos - Centros estéticos de salud

	- Centros de salud oral
Educación	- Dejar y recoger estudiantes de instituciones educativas - Estudiantes de jardines, escuelas, colegios, instituciones de nivel superior.
Trabajo	- Trabajo en los diferentes organismos de comercio, gestión, servicio y administrativo, que se encuentran en el área central de la ciudad.

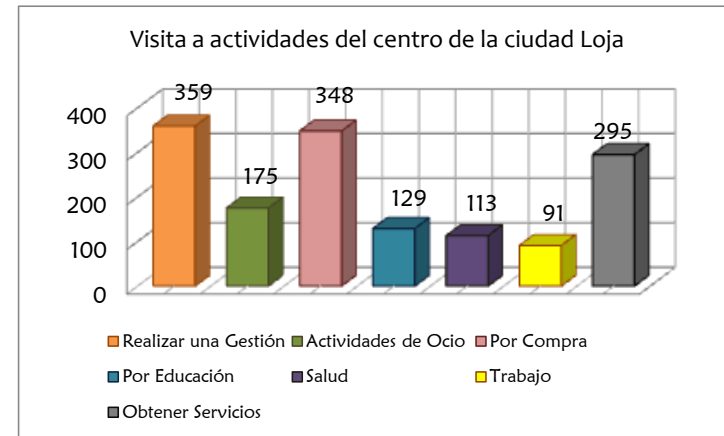
En base los resultados de la encuesta realizada, 359 de las 400 recuren al centro de la ciudad a realizar alguna gestión, 348 de las 400 eligen comprar en el área central, 295 de las 400 van por obtener algún servicio, 175 de las 400 ejercen actividades de ocio, 129 de las 400 acuden por el factor educación, 113 de las 400 personas visitan el área central por salud y 91 de las 400 personas trabajan en el centro urbano. Gráfica 3.5.

3.3.1.2. INFLUENCIA DE LA CENTRALIDAD URBANA EN ORIGEN – DESTINO

Debido a la centralidad de los principales organismos, la población recurre al uso de los servicios del área central, desde el lugar de residencia.

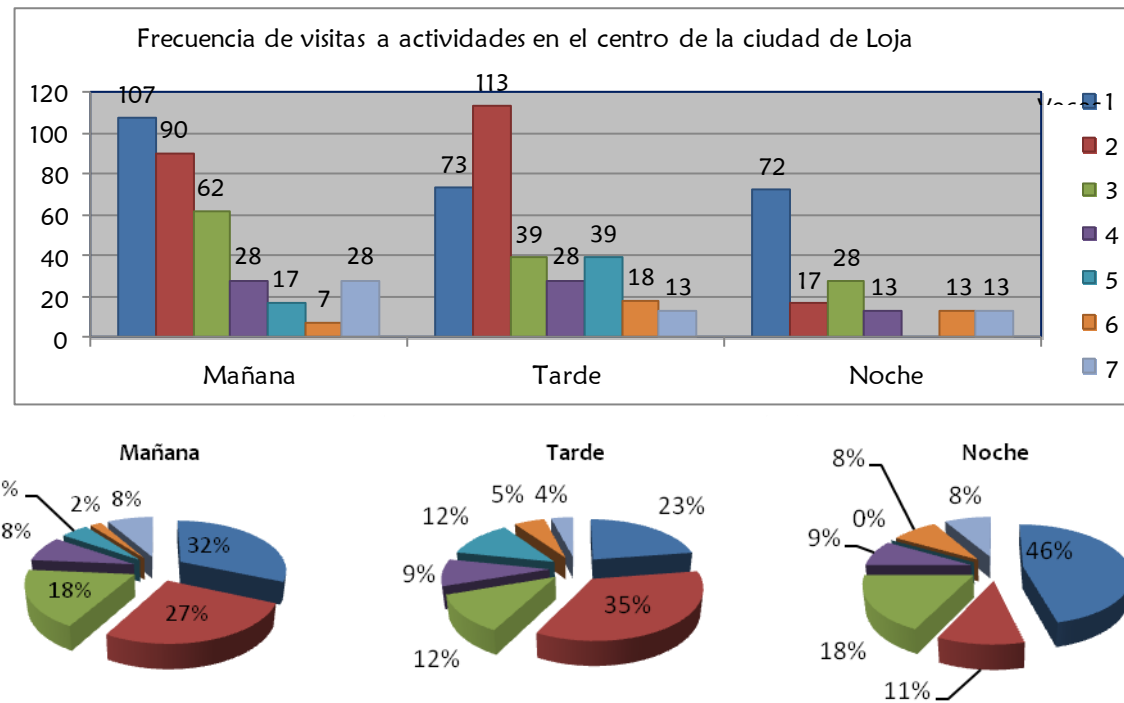
La preferencia de área central se debe al localizarse como único núcleo completo en el que brinda la posibilidad de varios usos, lo que permite el ahorro de tiempo en realizar varias actividades. Por diversos motivos las personas se ven obligadas a la frecuente visita al área central, en la siguiente gráfica se detalla resultados

cuantificados de las visitas durante la semana, en cantidad de ocasiones en la mañana, tarde y noche que las personas encuestadas acuden al centro de la ciudad.



Gráfica 3.5. Visitas a actividades del centro de la ciudad de Loja. Elaboración Propia. Fuente: Encuesta realizada por la autora, aplicada a cuatrocientas personas.

La frecuencia de visitas se le atribuye a las actividades y la necesidad de concurrencia que cada persona según su rutina diaria. El mayor porcentaje de visitas en la mañanas es de una mañana en la semana con un 32 % de las personas encuestadas. En la tarde el 35 % de personas con el más alto porcentaje acuden al centro de la ciudad dos tardes por semana. En la noche el 46% de los encuestados es el mayor porcentaje de visitas, con una noche por semana.



Gráfica 3.6. Frecuencia de visitas a actividades en el centro de la ciudad de Loja. Elaboración Propia. Fuente: Encuesta realizada por la autora, aplicada a cuatrocientas personas.

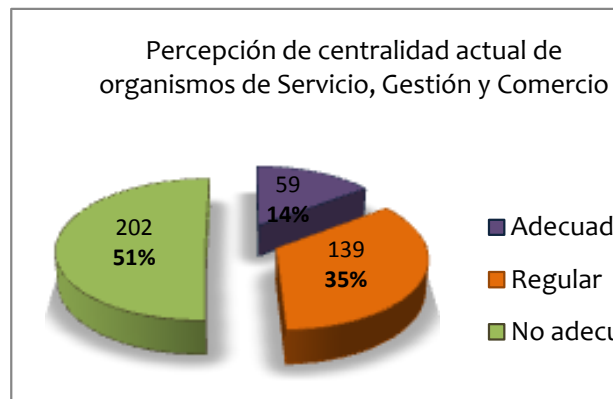
3.3.1.3. SERVICIOS CENTRALIZADOS

El problema de la centralidad, tiene varias acogidas en la ciudadanía Lojana, según sus intereses personales. En la Gráfica 3.7 constan los valores encuestados, de la percepción de la

población Lojana respecto al tema de la Centralidad actual de organismos de Servicio, Gestión y Comercio.

El 51 % de los encuestados opinan que la estructura de organización centralizada de la ciudad no es adecuada, debido a que actualmente el crecimiento de la ciudad es mayor y se

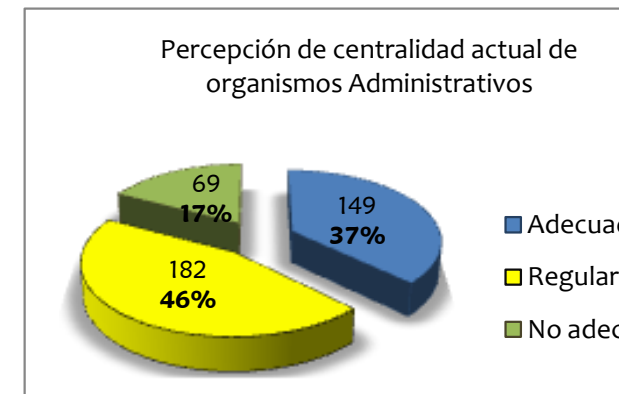
necesita cubrir a todos los sectores para a equidad de servicios, los encuestados con esta respuesta pertenecen en su mayoría a personas que no viven en el área central y se sienten afectados por la centralidad y su necesaria utilización del núcleo central, debido a que los otros polos de desarrollo no cumplen todos sus requerimientos.



Gráfica 3.7. Percepción de centralidad de organismos de servicio, gestión y comercio en la ciudad de Loja. Elaboración Propia. Fuente: Encuesta realizada por la autora, aplicada a cuatrocientas personas.

El 14% de los encuestados opinan lo contrario que la centralidad es adecuada, este porcentaje corresponde a los propietarios de bienes inmuebles en el centro de la ciudad, a su conveniencia la centralidad los beneficia, la rentabilidad de su propiedad con su ubicación central.

La centralidad única de los organismos administrativos es parte principal de la centralidad de urbana en la ciudad de Loja, contribuyendo a la saturación del área central. Los encuestados opinan con un 46 % que la ubicación centralizada de los organismos administrativos tiene un carácter regular, debido a que marca un orden de jerarquización dentro de la ciudad. Contiguo al porcentaje y opinión anterior, un 37 % los encuestados están conformes con la ubicación actual de los organismos administrativos.



Gráfica 3.8. Percepción de centralidad de organismos Administrativos en la ciudad de Loja. Elaboración Propia. Fuente: Encuesta realizada por la autora, aplicada a cuatrocientas personas.

3.3.1.4. VALOR DE SUELO DEL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE LOJA

La centralidad urbana influye en la valoración de suelo, según la teoría costo – beneficio de Lowdon Wingo y William Alonso, el valor se establece proporcional al beneficio del suelo, al elevarse el beneficio el valor del suelo se incrementa.

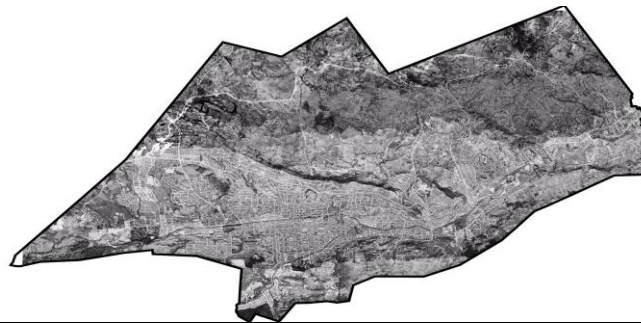
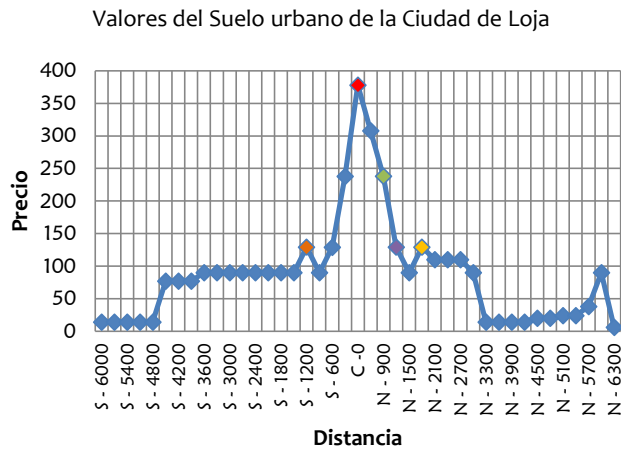
En nuestra ciudad existe la disposición de valores de suelo, que implican: el precio del suelo, alquileres y valores del mercado del suelo. El precio del suelo es dado de acuerdo a la cercanía al centro urbano, el valor máximo se encuentra en el área central y va disminuyendo a medida que se aleja del centro. El valor del suelo depende del grado de ocupación y utilización del suelo, para el cual existen normativas, del área central constan en el Capítulo II, indicio 2.3.1 Normativa de ocupación del suelo en el Centro histórico, pero esta normativa se modifica según la conveniencia de los usuarios, o se interpreta según el interés; la presión de privilegio de uso influye en sobrepasar a alturas mayores a lo autorizado, desequilibrando el ornato del área central.

En el área central o centro Histórico encontramos valores vigentes desde 378 dólares a 95 dólares por metro cuadrado de suelo, estos valores están distribuidos en el área central de acuerdo a sectores representados en el Gráfico 3.9. A pesar de la existencia de la tabla de valores dispuesto por el Municipio, esta se ve ligada a la especulación del valor de suelo, se permite

exceder el valor por el beneficio que puede prestar la ubicación del centro urbano. La demanda de espacios en el casco central de la ciudad eleva el precio del suelo, y los propietarios inmobiliarios caen ante la tentativa de venta por la alta rentabilidad que proporciona, provocando poco a poco se elimina la función residencial deshumanizando el centro en horas no laborables.

En la gráfica anterior se ilustra la dinámica de variación de precio de suelo a lo largo de la ciudad, estableciéndose en el área central los valores más altos de suelo, esto verifica la premisa Costo – Beneficio, dado como beneficio la cercanía a todos los servicios principales de la ciudad. A medida que se aleja del casco central va disminuyendo en valor del suelo, se nota una leve diferencia entre los valores en el norte y sur, esto corresponde a la influencia de los polos de desarrollo.

En el área sur se encuentra un Polo de desarrollo N° 2 ubicado a aproximadamente 1350 m del área central, que abarca el Centro Comercial La Pradera, el mercado de víveres La Tebaida; este polo de desarrollo el más atractivo comercial luego del principal el área central. El aspecto comercial que caracteriza a este polo, eleva los beneficios de las personas que se ubican en el sector de influencia, accediendo a una demanda elevada de la población a ubicarse cercana a polo; esta disposición de beneficios, y la demanda de ubicación detonan el incremento de valor de suelo en el área de influencia del polo.



Gráfica 3.9. Valores de suelo urbano de la Ciudad de Loja. Elaboración Propia. Fuente: Plano de Valor de suelo 2008 (Plano vigente). Investigado en Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Loja. 2011

En el área norte de la ciudad se ubican tres polos de desarrollo dispuestos a 750 m aprox. del área central el Polo de desarrollo N° 3 que contiene al Mercado Mayorista, a 1345 m aprox. el Polo de desarrollo N° 5 primando como atractivo el Centro Comercial Hipervalle y a 1750 m aprox. el Polo de desarrollo N° 4 que corresponde al Terminal Terrestre. En la Gráfica 3.2 se diferencia en cada punto aproximado a la distancia de los polos un incremento de valor del suelo, los beneficios que podemos obtener de los polos ocasionan que la demanda de suelo se eleve, al igual que sucede el área sur con el Polo de desarrollo N° 2.

La ubicación cercana a polos de desarrollo o a puntos de influencia como: conjuntos residenciales o barrios de clase alta, lugares de ocio, parques, espacios que afectan el incremento del valor de suelo de sus alrededores.

3.3.1.5. INFLUENCIA A ORGANISMOS DE SERVICIO Y COMERCIO.

La centralidad urbana ofrece preferencia de localización, por lo cual el comercio y actividades de gestión buscan situarse en el casco central, suponiendo la compensación del precio de suelo elevado por la generación de beneficios elevados.

Los organismos de comercio y gestión buscan beneficiarse de la localización central, provocando una competencia por conseguir la ubicación central, esta competencia permite la especulación de

los precios del suelo y provoca el crecimiento en altura del área central.

La idea de ubicación privilegiada sugiere pensar que lo principal y más efectivo del comercio y gestión se localizan en el centro de la ciudad, por lo tanto a esto se debe la gran afluencia de la población al área central de la ciudad. Este concepto erróneo de centralidad concebida por los organismos de comercio, gestión y la población usuaria, y se provocan los efectos negativos de la centralidad mencionados anteriormente, esta demandante búsqueda por la ubicación central no permite la equidad de los organismos de comercio y gestión en la ciudad, dejando áreas urbanas sin cubrir y requirentes de una accesibilidad pronta a estos organismos.

Tras la encuesta realizada de las 293 personas encuestadas que no viven en el centro de la ciudad, 46 personas que trabajan en actividad comercial en el centro de la ciudad, y 51 trabajan en actividad comercial fuera del área central, a los que se les realizó una pregunta específica en la encuesta. ¿Preferiría la ubicación de su local comercial en el centro de la ciudad? Especifique Por qué? A lo que 34 personas contestaron NO y se justificaron por las siguientes razones:

- Arriendo muy elevado
- Congestión vehicular
- Numerosa competitividad de negocios

Con un número de 17 encuestados respondieron SI, y especificaron que les gustaría ubicarse en el centro de la ciudad por:

- Gran afluencia de personas
- Mas productividad de su negocio

De las personas encuestadas, tanto residentes y no residentes del área central, 80 personas ejercen alguna actividad laboral en el área central, distribuidas en las siguientes categorías:

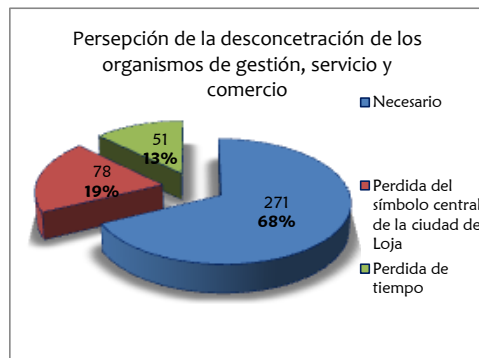
Número de personas según actividad laboral que desempeñan		
ACTIVIDAD	No viven cerca o en el centro de la ciudad	Viven cerca o en el centro de la ciudad
Comercio	18	28
Administración		
Gestión	6	6
Servicio	11	
Otro	11	
Total	46	34

Tabla 3.2. Encuestados que trabajan en el área central de la ciudad de Loja. Elaboración Propia. Fuente: Encuesta realizada por la autora, aplicada a cuatrocientas personas.

En la encuesta aplicada se realizó una pregunta para conocer la opinión de las personas y específicamente de la respuesta de las personas que realizan una actividad comercial en el centro de la ciudad. ¿Qué opinan de la centralidad de los servicios, gestión y comercio en el núcleo central? Especifique Por qué.

A lo que de las 80 personas encuestadas que realizan actividad comercial en el centro de ciudad respondieron 46 que la centralidad no era adecuada, siendo esta la respuesta de los encuestados que residen fuera del área central, justificándose en la necesaria equidad de las actividades en toda la ciudad para poder ejercer la actividad comercial equitativamente y abarcar a todos los usuarios, a los mismos que se daría la comodidad de adquirir servicios comerciales más cercanos a su vivienda.

Las 34 personas restantes respondieron que la centralidad era adecuada, estas respuestas corresponde en su totalidad a personas que ejercen la actividades comercial y que su residencia esta cerca o en el área central. Se justifican al tener el beneficio económico que da la concurrencia de personas al centro, por la concentración las principales actividades de la ciudad.



Gráfica 3.10. Desconcentración de los organismos de gestión, servicio y comercio. Elaboración Propia. Fuente: Encuesta realizada por la autora, aplicada a cuatrocientas personas.

3.3.2. ASPECTO CULTURALES E INFRAESTRUCTURA (DETERIORO URBANO)

El aspecto urbano estético de la ciudad refleja la cultura de la población Loja. La ciudad se opaca con los problemas que causa la centralidad urbana, debido a la falta de planificación por parte de las autoridades competentes.

El núcleo central de la ciudad en el cual se concentran las principales funciones de la ciudad, es también es Centro histórico de la ciudad, en la actualidad son pocos los vestigios de patrimonio arquitectónico, y es necesaria su conservación y preservación.

Los efectos de la centralidad urbana de la ciudad causan problemas al Centro Histórico, como:

- Los edificios patrimoniales en situación de riesgo por la contaminación ambiental que afecta directamente a su constitución.
- Deshumanización del centro, ubicando como mayor rentabilidad en actividades comerciales, y segregando a función residencial del área central.
- Escasa limpieza visual de la fachada del edificio por la contaminación visual que causa la colocación de rótulos de grandes dimensiones y diseños novedosos.
- Deterioro del espacio público
- Nulo respeto por la conservación integral de los edificios patrimoniales, con intervenciones interiores

incompatibles con el concepto de edificios históricos, dejando solo la fachada para representar el aspecto patrimonial.

- Insuficiente oferta de espacios verdes

La deshumanización es un factor que trae la centralidad en el Centro Histórico, esta es causada por el dominio del interés económico en explotar los beneficios de la centralidad y la saturación del área, con ello la segregación de las personas y su necesidad por ubicarse en zonas fuera de área central. La deshumanización conlleva a la inseguridad y a la falta de vitalidad en horas no laborables.

Con la adecuada gestión de recuperación y revitalización, la calidad edilicia-ambiental y las condiciones de habitabilidad de la población residente en el centro urbano de la ciudad permitirían vitalizar el sector central.

La trama compacta del área central de la ciudad presentar un alto déficit de espacios verdes por la alta densidad de uso del suelo. Los pocos espacios destinados a plazas y parques no abarcan la demanda de la población usuaria y se encuentran sobrecapacitados. El área central busca un equilibrio en su calidad urbana ambiental, la conservar patrimonial, y el equilibrio de los organismos, permitiendo la armonía urbana de la ciudad.

La contaminación ambiental, sonora y visual, degradan la calidad de los edificios patrimoniales, poniendo en riesgo la herencia cultural de la ciudad, que persiste actualmente.

Para conocer la percepción de las personas sobre el tema de la desconcentración urbana de los organismos, se planteó una pregunta en la encuesta. ¿Qué opina sobre la desconcentración de los organismos de gestión, servicio y comercio del área central?, con tres opciones de respuesta. El 68% de las personas encuestadas opinan que es necesaria la desconcentración de los organismos, el 19% opinan que se perdería el símbolo de central de la ciudad, y el 13 % expresan que es una pérdida de tiempo reordenar la ciudad en esta etapa de consolidación actual.

La población Lojaña está consciente que la ciudad necesita un cambio, una reestructuración física y de funciones. Con un plan de desconcentración de los organismos causantes de la centralidad, se permitirá un orden urbano de la ciudad, y se ofrecerá una mejor calidad urbano - ambiental a la población Lojaña.

3.3.3. ASPECTO TURÍSTICO CULTURAL URBANO

El turismo cultural urbano en la ciudad de Loja, corresponde al patrimonio urbano, el turismo cultural y turismo de negocios vinculado a una imagen cultural urbana de ciudad, los cuales no ha tomado un papel relevante en el desarrollo turístico de la ciudad. La imagen turística urbana de la ciudad de Loja se enmarca en el área central o centro histórico de la ciudad, imagen

que la centralidad urbana deteriora por sus efectos negativos como, la contaminación visual, sonora, ambiental, el congestionamiento vehicular y peatonal.

Actualmente la ciudad es carente en turismo cultural urbano; el patrimonio urbano restante en varios ejemplos no ha contado con intervenciones favorable rompiendo la brecha de conservación despojando su atractivo histórico, y su vez es afectado por la contaminación ambiental que causa la centralidad urbana.

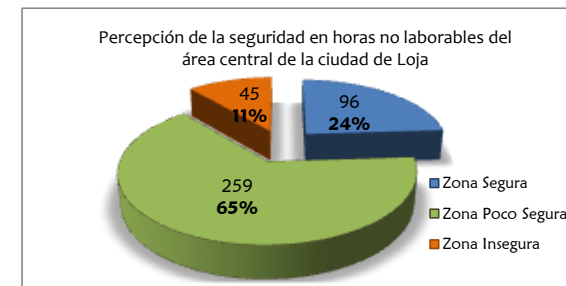
El turismo cultural es medido únicamente es el evento religioso en las fiestas de la Virgen del Cisne, evento por el cual la ciudad se satura de visitantes, se incrementa la inseguridad, el congestionamientos vehicular y peatonal se vuelven aun mas caótico en especial en el área central. El turismo de negocios afianzado en la imagen cultural urbana de ciudad, es el menos ofertado, evidentemente por la falta de desarrollo cultural urbano, y por la contaminación visual que presenta el centro histórico.

Los turistas valoran el conjunto que forma una la ciudad, con el patrimonio urbano y la oferta cultural única como elemento atractivo de cada ciudad. El turismo urbano debe enmarcar la identidad de la ciudad, con una regeneración urbana efectiva del patrimonio urbano. La centralidad urbana de la ciudad no permite

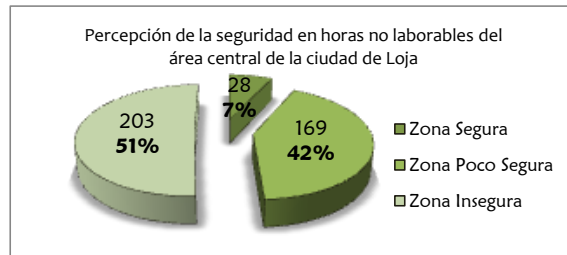
aprovechar el turismo cultural urbano, y ofertar al turista una ciudad armónica y atractiva.

3.3.4. ASPECTO DE SEGURIDAD

La seguridad en el área central se fundamenta en el dinamismo en horas laborable, y la deshumanización en horas no laborables, causado por la centralidad urbana. Según la percepción de personas encuestadas el 65 % concuerdan que el área central es una zona poco segura en horas laborables. La deshumanización marca un área central muerta en horas no laborables, provocando la inseguridad del área según un porcentaje del 51 % de las personas encuestadas, el porcentaje siguiente con 42% percibe que es una zona poco segura, y con un porcentaje mínimo de 7 % definen al área central como segura en horas no laborables.



Gráfica 3.11. Percepción de la seguridad en horas no laborables del área central de la ciudad de Loja. Elaboración Propia. Fuente: Encuesta realizada por la autora, aplicada a cuatrocientas personas.



Gráfica 3.12. Percepción de la seguridad en horas laborables del área central de la ciudad de Loja. Elaboración Propia. Fuente: Encuesta realizada por la autora, aplicada a cuatrocientas personas.

Si el área central contara con un mayor número de residentes, proporcionaría un dinamismo controlado a todas horas, reduciendo la inseguridad.

3.4. ANÁLISIS DEL PLAN MUNICIPAL POLOS DE DESARROLLO

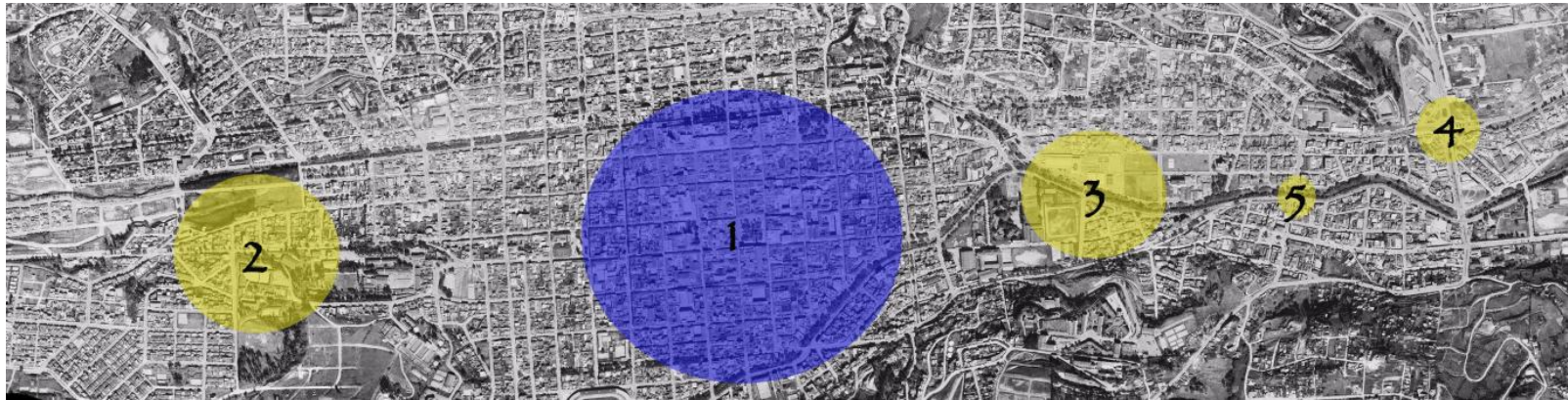
La Teoría de los núcleos múltiples de Harris & Ullman sostiene que los nuevos núcleos tienen como objetivo complementar al núcleo central. Con bases en esta teoría los nuevos núcleos de desarrollo la ciudad para su correcta funcionalidad, debería ofertar a los usuarios los organismos necesarios para contrarrestar la demanda que satura el núcleo central.

El Plan de Ordenamiento urbano de la Ciudad de Loja define los siguientes polos de desarrollo:

Polo 1.- Casco central de la ciudad se concentradas los organismos administrativos, de gestión, servicio, y comerciales que definen la centralidad en la ciudad.

Polo 2.- Corresponde al Centro comercial La Pradera y mercado “La Tebaida”, cuenta con algunas agencias financieras pero en las cuales no se ofrecen todos los servicios como en las agencias principales, razón por la cual los usuarios de estas agencias prefieren recurrir a las agencias principales ubicadas en el núcleo central. Este polo cuenta una ubicación cercana de la sucursal de paga de servicios básicos, en el Coliseo “Ciudad de Loja”. Este polo es cuenta con un atractivo comercial, pero por los elevados costos, un gran número de personas prefieren el comercio de área central.

Polo 3.- El Mercado Gran Colombia es el referente de este polo, cuenta con sucursales de agencias bancarias, pero al igual que el polo 2 no se ofrece todos los servicios de las agencias principales, y existe la necesidad de utilizar las agencias principales centrales. En este polo predomina el comercio, y es de uso de un gran número de la población. Este polo es el mayor colaborador del polo central, por la mayor cantidad de servicios, pero cuenta con desventajas de inseguridad, alto tráfico y desorden en su estructura funcional.



1.- Polo 1: Centro Histórico , 2.- Polo 2: Centro comercial La Pradera, 3.- Polo 3: Mercado Mayorista, 4.- Polo 4: Terminal Terrestre, 5.- Polo 5: Centro comercial Hipervalle

Gráfica 3.13. Polos de Desarrollo. ELABORACIÓN: EQUIPO TÉCNICO P.O.U.LOJA, 2008, Extraído de los Expediente Urbano, 1.3.11.1. Centralidad y nuevos polos de desarrollo pp. 219

Polo 4.- El terminal Terrestre Reina del Cisne es icono del polo4, existe un desarrollo del área con la oferta de hoteles, restaurantes, sucursales de agencias financieras, zona especial de la ubicación del mercado automotriz, existe el gestión de pago de servicios básicos. Las desventajas de este polo es la localización del Terminal Terrestre de la ciudad que causa un alto conflicto vial, no existe un organización funcional, ni la consistencia para contrarrestar la centralidad urbana.

Polo 5.- Centro Comercial Hipervalle, que marca un atractivo comercial y de ocio, este polo cuenta con sucursales de agencias bancarias gestión de pago de servicios básicos. El problema de

este polo es la poca planificación en la distribución de actividades en el área, la presencia de congestionamiento vehicular, e inseguridad en el sector.

Los nuevos polos de desarrollo no se constituyen de forma que logren una influencia tal para la descentralización. Las capacidades de los polos no logran obtener un área de influencia que abarque toda el área urbana de la ciudad, dejando sectores como el occidental desprovistos de organismos.

El área Occidental que se incorporó al área urbana en la redefinición del perímetro urbano de 1997, la realidad del sector occidental es diferente al resto del área urbana, porque en determinados lugares carece la población de servicios básicos,

equipamiento urbano, y una conexión funcional y vial con el área central y nuevos polos, además merecen la oferta al igual que el resto de la población de todos los servicios y gestiones que se los encuentra concentrados en el área central. El área occidental se presenta al resto de la ciudad como la segregación poblacional con la cual no existe una comunicación efectiva que promueva el desarrollo del área.

Con bases en encuesta sobre la utilización de los Polos de Desarrollo, se obtuvieron los siguientes datos:

Número de personas según el polo de desarrollo al que correspondan, estado de uso de los polos, y polos de desarrollo según la presencia de organismos de servicios, gestión y comercio.					
Polos de Desarrollo	Encuestados	Uso		Presencias de organismos	
		SI	NO	SI	NO
La Pradera	124	94	28	23	101
El Valle	51	12	39	6	45
Gran Colombia	22	5	17	6	15
Centro	118	118	0	118	
Terminal	51	9	42	11	40
Ninguno	34				

Tabla 3.3. Polos de Desarrollo. Elaboración Propia. Fuente: Encuesta realizada por la autora, aplicada a cuatrocientas personas.

3.5. DETERMINACIÓN DE ORGANISMOS EN EL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD

ORGANISMOS EN EL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD		
Organismos Administrativos		<ul style="list-style-type: none"> - Gobierno Autónomo Descentralizado Municipio de Provincia de Loja - Gobernación de la Provincia de Loja - Concejo Provincial de Loja
Organismos de Gestión	Tramites en instituciones privadas	<ul style="list-style-type: none"> - Banco de Loja - Banco Bolivariano - Banco de Fomento - Banco Mutualista Pichincha - Banco Solidario - Banco Internacional - Banco de Guayaquil - Unibanco - Banco del Austro - Banco de Machala - Banco Solidario - Banco del Estado - Banco de Fomento - Cooperativa Manuel Esteban Godoy Ortega COOPMEGO - Cooperativa Financiera Padre Julián Lorente - CACPE Loja - Cooperativa de Ahorro y Crédito de la Pequeña Empresa - CADECOL – Cámara de comercio de Loja - Cooperativa de Ahorro y crédito Sindicato de Choferes de Loja
	Tramites en instituciones Públicas	<p>SRI – Servicios de Rentas Internas del Ecuador IESS – Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social IECE – Instituto Ecuatoriano de Crédito Educativo</p> <p>Ministerios:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ministerio de Cultura - Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda - Ministerio de Inclusión Económica y Social - Ministerio de Turismo de Ecuador

		<ul style="list-style-type: none"> - Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador - Ministerio del Ambiente del Ecuador - Ministerio de Industrias y Productividad - Ministerio de Salud Pública - Ministerio de Relaciones Laborales
	Pagos de servicios básicos	<ul style="list-style-type: none"> - EERSSA - Empresa Eléctrica Regional del Sur S.A - UMAPAL - Unidad Municipal de Agua Potable y Alcantarillado de Loja - CNT – Corporación Nacional de Telecomunicaciones - TV Cable
	Trámites Jurídicos	<ul style="list-style-type: none"> - Fiscalía de Loja - Comisaria - Notarías Jurídicas de Loja
Organismos de Servicio	Social - Cultura	<ul style="list-style-type: none"> - Museo Cultura de Loja - Museo de Artes Religiosas Madres Concepcionistas - Museo de Música - Museo Matilde Hidalgo de Procel - Teatro EL DORADO Casa de la Cultura Ecuatoriana - Teatro Universitario Bolívar
	Salud	<ul style="list-style-type: none"> - Hospital Militar de Loja - Clínica San Agustín - Clínica San José - Cruz Roja Ecuatoriana - Clínica Medilab - Centro Médico de Atención ambulatoria “Matilde Hidalgo de Procel” - Laboratorios Médicos
	Educación	<ul style="list-style-type: none"> - Colegio Particular “La Porciúncula” - Colegio "Santa Mariana de Jesús" - Unidad Educativa Particular “La Inmaculada” - Colegio "San Francisco de Asís" - Colegio “La Dolorosa” - APC – Instituto Educativo Antonio Peña Celi - Instituto Tecnológico Sudamericano - Colegio - Unidad Educativa Experimental Sudamericano - Escuela Miguel Riofrío No. 1

		<ul style="list-style-type: none"> - Escuela 18 de Noviembre - Escuela Miguel Ángel Suarez
	Servicios Varios	<ul style="list-style-type: none"> - Correos del Ecuador - Servientregas - Wester Union - Peluquerías - Restaurantes - Heladerías - Farmacias - Cabinas telefónicas - Centros de arreglo de calzado - Centros arreglos electrónicos - Centros de servicio de internet - Centro de Video Juegos -
	Hospedaje	<ul style="list-style-type: none"> - Hotel Central Park - Hotel Libertador - Hotel Grand Victoria - Hotel Ramses - Hotel Bombuscaro - Hotel Podocarpus - Hotel Zamorano Real - Hotel San Sebastián - Hotel Cristal Palace
Organismos de comercio	Compra	<ul style="list-style-type: none"> - Electrodomésticos - Artículos para decoración el hogar - Artículos de ferretería - Víveres (Mercado central, supermercados, tiendas) - Tiendas de artículos de vestir ropa, zapatos y complementos. - Artículos de confección - Artículos de bazar - Artículos de escritorio - Joyas - Jugueterías

3.6. CONCLUSIONES:

- Los efectos de la centralidad urbana han permitido en la ciudad de Loja la degradación de ambiente urbano, deterioro del área central y falta del funcionamiento urbano.
- La contaminación visual altera la estética y la imagen del paisaje urbano, compone un ambiente urbano poco atrayente.
- El aumento de la tasa automotriz y la aglomeración de actividades en el centro de la ciudad, marcan el detonante del tráfico en el centro de la ciudad, permitiendo la contaminación atmosférica.
- La contaminación acústica en el área central se debe a fuentes móviles o automotores, en especial por el transporte de público, y el abuso de los conductores del claxon del transporte.
- La centralidad urbana es el principal factor que permite la congestión vehicular, en el caso de nuestra ciudad en el área central se concentran organismos administrativos, gestión, servicio y el más alto índice de actividad comercial de la ciudad, causando la necesaria concurrencia de la población al área central. La evidente saturación vehicular en el área central complica la movilización para conductores y peatones, aun más en horas pico.
- La gran afluencia de personas abruma la visibilidad del medio urbano, limitando la posibilidad de apreciación del paisaje urbano.
- La ubicación cercana a polos de desarrollo o a puntos de influencia como: conjuntos residenciales o barrios de clase alta, lugares de ocio, parques, espacios que afectan el incremento del valor de suelo de sus alrededores.
- La contaminación ambiental, sonora y visual, degradan la calidad de los edificios patrimoniales, poniendo en riesgo la herencia cultural de la ciudad, que persiste actualmente.
- La imagen turística urbana de la ciudad de Loja se enmarca en el área central o centro histórico de la ciudad, imagen que la centralidad urbana deteriora por sus efectos negativos.
- La deshumanización marca un área central muerta en horas no laborables, provocando la inseguridad.
- Los nuevos polos de desarrollo no se constituyen de forma que logren una influencia tal para la descentralización. Las capacidades de los polos no logran obtener un área de influencia que abarque toda el área urbana de la ciudad, dejando sectores como el occidental desprovistos de equipamiento urbano.

Capítulo IV:

PLANTEAMIENTO DE MODELO DE DISTRIBUCIÓN EQUITATIVA DE EQUIPAMIENTO URBANO PARA LA CIUDAD DE LOJA.

4.1. INTRODUCCIÓN

En el presente capítulo se desarrollará un modelo de distribución del equipamiento urbano para la ciudad de Loja. El proceso de diseño está realizado según las disposiciones del Taller de investigación social, diseño y comunicación TYSDYC⁵².

Para el diseño de la propuesta fue fundamental establecer el pronóstico, método que servirá para realizar estimaciones de lo que pasaría a corto, media y largo plazo si no se realiza un proyecto de intervención para solucionar la centralidad en la ciudad. Siguiendo al pronóstico se establece una imagen objetivo de la ciudad con las estrategias para conseguir los objetivos del proyecto. Previo a la proyectación se realiza la programación de proyecto que se constituye en establecer el equipamiento urbano necesario para la ciudad de Loja que cumplan con las categorías socio espaciales del urbanismo.

Como resultado del proceso de diseño urbano se configura la propuesta que tiene como objetivos:

Objetivo General:

- Establecer una alternativa de distribución equitativa del equipamiento urbano en toda la ciudad de Loja, que sirva

⁵² Etapa de diseño del modelo de diseño de tesis en urbanismo de la Universidad Central del Ecuador, TYSDYC Taller de investigación social, diseño y comunicación - 1982 - 2a. Edición corregida y aumentada.

para el mejor funcionamiento urbano y que cumpla con la demanda actual de la población.

Objetivos Específicos:

- Definir nuevos polos de desconcentración que cumplan con la demanda de la población actual.
- Articular el área oriental con el área occidental.
- Recuperación del medio urbano en el centro histórico.

4.2. SITUACIÓN ACTUAL DE LA CIUDAD DE LOJA

La ciudad de Loja desde su fundación se emplazó con la centralidad funcional, en la actualidad esta centralidad se mantiene dando paso a grandes problemas tanto para el sector céntrico de la ciudad en su ubicación como para el resto de la ciudad.

Las líneas de expansión de la ciudad son fundamentales para un análisis funcional de la ciudad. La ciudad tiene una clara expansión lineal hacia el norte y sur, y una dispersa poco planificada extensión urbana hacia el sector occidental de la ciudad. Concluyendo que las tendencias de expansión solo se desarrollan hacia los sectores occidente norte y en menor cantidad sur, y con un casi

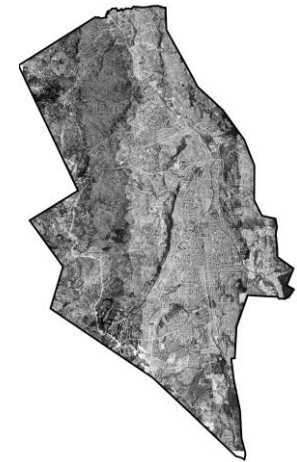


Gráfico 4.1.- Situación actual de la Ciudad de Loja. Elaboración propia.

nulo hacia el oriente y sur oriente debido a las pronunciadas pendientes que limitan la hoya en donde se emplaza la ciudad.

La centralidad funcional permite problemas en el casco central como: congestión vehicular y peatonal en el área central, lo que conlleva a la contaminación ambiental, visual y sonora. La existencia de esta centralidad, y concentrarse todos los organismos de función en el área central, también es causante de admitir un desequilibrio funcional en la ciudad, y con ello la falta de articulación de los sectores noreste, centro, sur y este, con el sector occidental de la ciudad con un considerable desarrollo urbano.

La falta de planificación ha permitido que la ciudad crezca con deficiencias funcionales, y que sea necesarios cambios físicos, funciones y de pensamiento social drásticos, para consolidar una ciudad funcional y estéticamente armónica.

4.3. RESUMEN DE DIAGNOSTICO

La ciudad de Loja presenta una clara centralidad funcional, la misma que coincide con el centro histórico de la ciudad. La centralidad produce el colapso del centro histórico; la aglomeración de funciones obliga a la población lojana a su continua concurrencia, permitiendo una saturación del tráfico vehicular y peatonal, lo cual conlleva a la contaminación visual, ambiental y sonora en el área céntrica de la ciudad.

El centro Histórico necesita la desconcentración de los organismos Administrativos comercio, gestión, y el confinamiento de equipamientos urbanos de servicio, como establecimientos educativos, establecimientos de salud con área de emergencia, estación de servicios y bomberos. Es necesario establecer estas medidas para permitirle al área central tener un cambio visual estético, ambiental, acústico, y característico de un centro histórico cultural, acogedor de personas locales y extranjeras.

La centralidad funcional no solo perjudica al centro histórico, sino a su vez al resto de la ciudad, debido a que no permite la equidad funcional. Con la centralidad el área central goza de los servicios que prestan los principales organismos, y el área restante queda fuera del alcance de la cobertura del monocentro de la ciudad sin la accesibilidad directa a estos organismos. Si bien, existe la determinación de los Nuevos Núcleos de Desarrollo su función no es efectiva, debido a la falta de estrategias y Normas de Localización de Equipamiento Urbano en la planificación para su correcto funcionamiento. La ubicación de los equipamientos de estos Nuevos polos de desarrollo no corresponde a una planificación en cuanto al área de influencia de cada equipamiento, a un estudio vial, ni se disponen los organismos necesarios para la desconcentración del área central y la cobertura necesaria para toda el área urbana.

La ciudad de Loja necesita la urgente intervención urbana, que contenga la reubicación de equipamiento urbano que no cumple

con las normas de ubicación, localizadas en el centro histórico equipamientos antes expuestos, o equipamientos localizados en el resto de ciudad que su función no exige su actual localización, como el Cabo Minacho, Zona Militar, espacios que se los podría reubicar y su reubicación no afectaría a gran escala a la población, y en su lugar se permitiría planificar según sea el sector un mejor uso; o puntos de conflicto como es el caso del Terminal Terrestre que forman un colapso vehicular en el sector de ubicación actual, y su traslado a un punto planificado, con el espacio requerido, con fácil accesibilidad debido a su función, este cambio sería beneficioso para el sector de ubicación actual. A la par con la reubicación de los organismos establecidos, es necesaria la cobertura urbana, con una planificación de núcleos de desarrollo efectivos con equipamiento urbano fundamentado en las Normas de Localización de Equipamiento Urbano, guiado por el objetivo fundamental, de equidad de los organismos y armonía funcional en la ciudad.

La ciudad presenta una serie de problemas debido a la falta de planificación, que parten del punto de la centralidad funcional, la nula planificación del área occidental y la falta de articulación entre los sectores oriente y occidente de la ciudad. La falta de planificación y control además dan espacio a la especulación de valor de suelo, a la inequidad de equipamientos urbano, y carencia de distribución de aéreas verdes y recreativas.

Los dos principales factores que previenen los problemas físicos y funcionales de una ciudad son: la planificación del crecimiento

poblacional y físico de la ciudad y la aplicación de normativa de localización de equipamiento urbano que permita el equilibrio funcional de la ciudad.

4.4. PRONÓSTICO

Estimaciones bajo este estudio y la situación actual de la ciudad; lo que podría ocurrir si no se concretara un pronto ordenamiento en lo que concierne a centralidad física y funcional.

4.4.1. CORTO PLAZO

Pronóstico de 2 a 5 años,

- Al no existir el control del uso del suelo del centro histórico, continuará la saturación de funciones, y con ello aumentará la congestión vehicular y peatonal por la constante y necesaria concurrencia al área central.
- Las pocas edificaciones consideradas patrimonio arquitectónico seguirán degradándose por la contaminación ambiental causada por la congestión vehicular.
- El deterioro urbano ambiental en el área central avanzará.
- Continuarán la brecha y falta de articulación con el área occidental.

4.4.2. MEDIANO PLAZO

Pronóstico de 5 a 10 años

- Colapso funcional del centro histórico.

- Poca concurrencia del turismo al área central o centro histórico.
- Crecimiento sin planificación del área occidental, sin designación de organismos de servicio gestión y comercio que los habitantes del sector como derecho necesitan fácil accesibilidad.
- Conflicto es área que corresponde la ubicación del Terminal terrestre.
- Equipamientos localizados sin un estudio de área de influencia, que no cumplen eficazmente su función.

4.4.3. LARGO PLAZO

Pronóstico de 10 años en adelante

- Imposible el acceso al centro histórico de la ciudad.
- Deshumanización total del área central en horas no laborables, estableciéndose como zona muerta y de alto peligro con el aumento de la delincuencia.
- Área central con altos índices de contaminación ambiental, acústica y visual.
- Nulo agrado turístico del centro histórico de la ciudad.
- Degradación del área occidental.
- Caos disfuncional de la ciudad, que no permite cambios para una mejor calidad de vida urbana.

4.5. IMAGEN OBJETIVO

A lo largo del desarrollo de la investigación y diagnóstico, se ha referido al urgente cambio en la planificación de la ciudad de

Loja. La ciudad por sus características físicas, su centralidad funcional, desequilibrio funcional y la nula articulación con el área occidental, necesita una planificación estratégica en el plano físico y funcional, que abarque todas sus características y problemas.

ESTRATEGIAS:

1.- Verificación del cumplimiento de la normativa de localización de equipamiento urbano y Reubicación de equipamiento urbano que no corresponde a su ubicación:

- Área central: Para descongestionamiento del área central es necesario iniciar por retirar equipamiento que no obedece a las normas de localización de equipamiento urbano, y con su traslado brindar mejor funcionamiento de sus instalaciones. Con la liberación de espacio en el área central se reducirá la demanda de concurrencia de la población, y en el lugar de estos equipamientos se podría distribuir eficazmente organismos saturados, o proyectar equipamientos de aporte cultural para la ciudad.

- Resto de la ciudad: La ciudad al no cumplir una planificación presenta equipamiento que no corresponde a su localización o que su reubicación no perjudica a la población, tal es el caso entre otros del Cabo Minacho, Zona Militar, Terminal Terrestre, que en su lugar se podría planificar otro tipo de equipamiento, que ayude a descongestionar la centralidad funcional.

Con la liberación de espacios podemos considerar más opciones de espacios para planificar el proyecto de desconcentración funcional.

- 2.- Definir la cantidad de equipamiento urbano correspondiente a la población de la ciudad de Loja.
- 3.- Definir módulos jerárquicos de desarrollo con equipamiento propuestos según la normativa de equipamiento urbano.
- 4.- Aplicación en puntos estratégicos los módulos de desarrollo basados en la “Teoría de Christaller” (no rigurosamente)

TEORÍA DE DE LOS LUGARES CENTRALES DE CHRISTALLER

Para la aplicación de la teoría de los lugares centrales es necesario conocer tres conceptos:

Lugares centrales: Puntos donde se prestan servicios necesarios para la población de un área circundante, respaldándose en la premisa de que “la centralización es un principio natural de orden y que los asentamientos humanos lo siguen”.

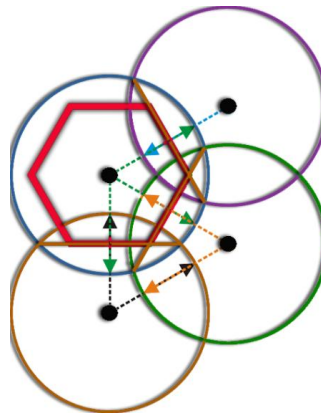


Gráfico 4.2.- Teoría de los lugares Centrales, Fuente: Elaboración propia, adaptado <http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Christaller.png>

Bien o servicio central: Servicios ofertados en el lugar central y abastecen solamente al área de influencia de los lugares centrales

Área de influencia: Se considerada como el espacio abastecido por un lugar central de bienes y servicios centrales.

Christaller en su teoría establece una trama de áreas de influencia alrededor de los centros urbanos o de servicios considerados en su teoría como lugares centrales. Para su Christaller utiliza módulos hexagonales, figura que permitiría la prestación de ese servicio de influencia a todo el espacio isotrópico sin dejar ningún espacio sin cubrir, garantizando una cobertura con varias posibilidades dirigiendo al poblador hacia uno u otro centro según sea conveniente.

Sin tomar con excesiva rigidez la teoría, esta se podría aplicar a la irregularidad del espacio real. Con esta teoría se podrá localizar de equipamiento equitativo en la ciudad tomando en cuenta el área de influencia de cada equipamiento, y agrupando jerárquicamente los equipamientos creando núcleos de desarrollo que abastezcan a toda la población urbana. Junto a la localización de los equipamiento pautar la mejor conveniencia de de comunicación entre cada núcleo y sus equipamientos.

El proyecto permitirá una equidad funcional para mejorar la calidad de vida urbana de la población Loja.

4.6. PROGRAMACIÓN

Para la programación es necesario partir de conocer las categorías socioespaciales a actuar en la planificación de la ciudad, expuestos a continuación:

Técnico Funcional	PRODUCCIÓN	En el aspecto productivo Loja es una ciudad que no ha tenido gran desarrollo, caracterizándose más bien como una ciudad consumidora.	
	CONSUMO	<u>Consumo Individual:</u>	Personal
		<u>Consumo Simple:</u>	Vivienda
		<u>Consumo Ampliado:</u>	- Educación - Salud - Recreación
	INTERCAMBIO	- Comunicación - Transporte - Comercio	
	GESTIÓN	- Gestión y Administración Pública - Seguridad	
SIMBOLISMO	Estado Actual de la Ciudad (PROYECTACIÓN)		

Tabla 4.1.- Categorías socioespaciales. Fuente: El Proceso de Diseño Urbano- Universidad Central del Ecuador Facultad de Arquitectura.

Las necesidades de la ciudad de Loja en equipamiento se definen a:

- Equipamiento Educativo
- Equipamiento de Salud
- Equipamiento Recreativo y Deportivo
- Equipamiento Cultural
- Equipamiento Comercial
- Equipamiento Gestión y Administración Pública

- Equipamiento Seguridad
- Equipamiento Usos Especiales

Los equipamientos urbanos necesitan basarse en parámetros, los cuales permitan generar espacios funcionales, y a su vez estos deben corresponder a la planificación según las características de la ciudad.

Para la normalización de equipamiento urbano de la ciudad, se tomará referencia en los estándares de urbanismo establecidos según estudios por el Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento de Perú, denominado Sistema Nacional de Estándares de Urbanismo, este sistema se basa en las normas de regulación vigentes en México denominado Sistema Normativo de Equipamiento Urbano – SEDESOL, aplicándolas como referentes comparativos, para determinar las conveniencias de equipamiento para los diferentes tipos de ciudad. En la tabla 2 define el tipo de ciudad según su correspondencia de población.

TIPO	Nº de Habitantes
ÁREAS METROPOLITANAS / metrópoli regional	500,000 – 999,999
Ciudad mayor principal	250,000 – 499,999
Ciudad mayor	100,000 - 249,999
Ciudad intermedia principal	50,000 – 99,999
Ciudad intermedia	20,000 – 49,999
Ciudad menor principal	10,000 – 19,999

Tabla 4.2.- Tipo de Ciudad según su cantidad de habitantes

La ciudad de Loja según el censo del 2010 tiene una población de 180,617 habitantes, la cual corresponde al índice de tipología a una Ciudad Mayor.

4.6.1. EQUIPAMIENTO EDUCATIVO:

Según el Sistema Nacional de Estándares de Urbanismo determina para una Ciudad Mayor los siguientes tipos de equipamiento educativo:

- Inicial
- Primaria
- Secundaria
- Nivel Básica Especial
- Nivel Básica Alternativa
- Técnico Productiva
- Superior Universitaria
 - Tecnológico
 - Pedagógico

EQUIPAMIENTO EDUCATIVO					
		TIPO	DESCRIPCIÓN	COBERTURA	APLICACIÓN
BÁSICA REGULAR	INICIAL	Centro de desarrollo infantil	Niños entre 90 días y 3 años 11 meses de edad	Mayor a 2.500 habitantes	72
		Jardín de niños	Niños de 4 y 6 años de edad (Educación pública)		
		Centro de atención preventiva de educación Preescolar	Niños de 5 y 6 años de edad (Niños con problemas de aprendizaje)	*Mayor a 50,000 habitantes	
	PRIMARIA	Polidocente completo Polidocente multigrado Unidocente Multigrado	Niños de a 14 años	Mayor a 6,000 habitantes	30

	SECUNDARIA	Presencial A distancia En alternancia	Mayor a 10,000 habitantes	18
	Básica Alternativa	Programa de Educación Básica alternativa de niños y adolescentes. Programa de Educación Básica alternativa de jóvenes y adultos Programa de Alfabetización	Mayor a 50,000 habitantes	4
	Básica Especial	Centros de Educación Básica Especial Programas de Interacción Temprana Servicios de apoyo y asesoramiento a las necesidades educativas especiales	Mayor a 40,000 habitantes	5
	Técnico Productivo	Educación profesional técnica	*Mayor a 100,000 habitantes	2
	SUPERIOR	Pedagógica	Mayor a 50,000 habitantes	4
		Tecnológica	Mayor a 25,000 habitantes	7
	*Universitario	Escuelas, facultades o institutos de nivel superior	Mayor a 100,000 habitantes	2

Tabla 4.3.- Equipamiento educativo. Fuente: Extracción de Sistema Nacional de Estándares de Urbanismo de Perú, pág. 32*Adición – Cobertura según el Sistema Normativo de Equipamiento Urbano – SEDESOL

4.6.2. EQUIPAMIENTO DE SALUD:

Para la determinación de equipamiento de Salud es necesario conocer las categorías de establecimientos de sector salud, las cuales según el Sistema Nacional de Estándares de Urbanismo son:

Niveles de atención, niveles de complejidad y categorización de establecimiento sector Salud		
NIVELES DE ATENCIÓN	NIVELES DE COMPLEJIDAD	CATEGORÍAS DE ESTABLECIMIENTOS DE SALUD
Primer nivel de Atención	1° Nivel de Complejidad	I – 1
	2° Nivel de Complejidad	I – 2
	3° Nivel de Complejidad	I – 3
	4° Nivel de Complejidad	I – 4
Segundo Nivel de Atención	5° Nivel de Complejidad	II – 1
	6° Nivel de Complejidad	II – 2
Tercer nivel de Atención	7° Nivel de Complejidad	III – 1
	8° Nivel de Complejidad	III – 2

Tabla 4.4.- Sector Salud. Fuente: Extracción de Sistema Nacional de Estándares de Urbanismo de Perú, pág. 38

A cada categoría del sector salud le corresponden el equipamiento respectivo:

Establecimientos de Salud por categorías	
CATEGORÍAS DEL SECTOR SALUD	ESTABLECIMIENTOS
I – 1	Puesto de Salud
I – 2	Puesto de salud con Médico
I – 3	Centro de Salud sin internamiento
I – 4	Centro de Salud con internamiento
II – 1	Hospital I
II – 2	Hospital II
III – 1	Hospital III
III – 2	Instituto Especializado

Tabla 4.5.- Establecimientos de Salud por categorías. Fuente: Extracción de Sistema Nacional de Estándares de Urbanismo de Perú, pág. 39

Según el Sistema Nacional de Estándares de Urbanismo, la ciudad de Loja debería constar mínimo con:

- Hospital Tipo II-Categoría II-2
- Centro de Salud
- Puestos de Salud (Tipo II)

Actualmente en la ciudad de Loja contamos con más tipos de establecimientos de salud para lo cual tomando el Sistema Normativo de Equipamiento Urbano – SEDESOL, se define que la siguiente normativa:

EQUIPAMIENTO DE SALUD				
TIPO	TERRENO	COBERTURA	*RADIO DE INFLUENCIA	APLICACIÓN
CENTRO DE SALUD URBANO	1,200m ²	Mayores a 15 hab.	10 min	12
CENTRO DE SALUD CON HOSPITALIZACIÓN	1,500m ²	Mayores a 12 hab. Cobertura de 18,000 hab, incluyendo localidades hasta 15 km.	20 min	10
HOSPITAL GENERAL	30, 60, 120 y 180 camas para hospitalización.	Población de 10,000 a 100,000 hab. con población con responsabilidad de 20,000 a 180,000 hab.	60 min.	5 con 120 camas
UNIDAD DE MEDICINA FAMILIAR (Seguro Social)	Incluya cinco tipos de medicina familiar y de odontología, medicina preventiva y gineco-ostetricia.	Entre 10.000 a 100,000 hab. o entre 1,500 a 12,000 derechohabientes	60 min.	2
HOSPITAL GENERAL (Seguro Social)	6,100 m ² /13, 932m ² /24,383m ² .	Mayores a 50,000 hab.	60 min.	3

Tabla 4.6.- Equipamiento de salud. FUENTE: Extracción de Sistema Normativo de Equipamiento Urbano – SEDESOL

* Extracción de Sistema Nacional de Estándares de Urbanismo de Perú.

Según el equipamiento de Salud actual de la ciudad consta de:

EQUIPAMIENTO DE SALUD ACTUAL Y REQUERIDO			
EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO ACTUAL	EQUIPAMIENTO REQUERIDO	ACTUAL
Hospital	5	5	0
Policlínico	1	2	1
Centro de Salud	3	10	7
Sub – Centro de Salud	11	12	1
Clínica	18	18	0
TOTAL	38	47	9

Tabla 4.7.- Equipamiento de salud actual y requerido. Fuente: Equipo técnico del P.O.U. Loja, 2008

4.6.3. EQUIPAMIENTO DE RECREACIÓN:
4.6.3.1. RECREACIÓN ACTIVA:

Según el Sistema Nacional de Estándares de Urbanismo, la ciudad de Loja debería constar mínimo como equipamiento de recreación activa con:

- Parques locales y vecinales
- Parques zonales
- Canchas de usos múltiples
- Estadios
- Complejo Deportivo

RECREACIÓN ACTIVA			
CATEGORÍA	COBERTURA	TERRENO m2	APLICACIÓN
Parques Locales y vecinales	Mayor a 5,000 habitantes	500	36
Parques zonales	Mayor a 50,000 habitantes	20,000	4
Canchas de usos múltiples	Mayor a 10,000 habitantes	1,000 – 2,000	18
Complejo Deportivo	Mayor a 160,000 habitantes	25,000	1
Estadio Municipal	Mayor a 25,000 habitantes	10,000	1

Tabla 4.8.- Equipamiento de salud. FUENTE: Extracción de Sistema Nacional de Estándares de Urbanismo de Perú.

4.6.3.2. RECREACIÓN PASIVA - CULTURA:

- Museo
- Teatros
- Cines
- Biblioteca Municipal
- Auditorio Municipal
- Centro Cultural

RECREACIÓN PASIVA - CULTURA		
EQUIPAMIENTO	COBERTURA	APLICACIÓN
*Museos	Mayores a 75,000 habitantes	3
-Teatros	Mayores a 50,000 habitantes	4
-Sala de cines	Mayores a 10,000 habitantes (o por necesidad)	2
Biblioteca Municipal	Mayores a 25,000 habitantes	7
Auditorio Municipal	Mayores a 10,000 habitantes	18
Centro Cultural	Mayores a 125,000 habitantes	1

Tabla 4.9.- Recreación pasiva – cultura. FUENTE: Extracción de Sistema Nacional de Estándares de Urbanismo de Perú *Dependerá del potencial cultural que exista en la ciudad
- Extracción de Sistema Normativo de Equipamiento Urbano – SEDESOL.

4.6.4. EQUIPAMIENTO COMERCIAL:

Según el Sistema Nacional de Estándares de Urbanismo, la ciudad de Loja debería constar mínimo como equipamiento de recreación activa con:

- Mercado Mayorista
- Camal Municipal
- Centro de Acopio
- Mercado Minorista
- Campos FERIALES

EQUIPAMIENTO COMERCIAL		
EQUIPAMIENTOS	COBERTURA	APLICACIÓN
Mercado Mayorista	Mayor a 10,000 habitantes	18
Camal Municipal	Mayor a 20,000 habitantes	9
Centro de Acopio	Mayor a 50,000 habitantes	3
Mercado Minorista	Mayor a 10,000 habitantes	18
Campos Feriales (Agropecuarios)	Mayor a 200,000 habitantes	1
*Farmacias	Mayor a 10,000 habitantes	18
*Centro comercial	Mayor a 10,000 habitantes	18

Tabla 4.10.- Equipamiento Comercial. FUENTE: Extracción de Sistema Nacional de Estándares de Urbanismo de Perú
*Adicción de Sistema Normativo de Equipamiento Urbano – SEDESOL.

4.6.5. EQUIPAMIENTO DE GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Según el Sistema Normativo de Equipamiento Urbano – SEDESOL, la ciudad de Loja debería constar con equipamiento de Gestión y Administrativo como:

ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN PÚBLICA			
TIPO	DESCRIPCIÓN	COBERTURA	APLICACIÓN
OFICINAS DEL GOBIERNO (Ministerios)	Inmueble correspondiente a la sede de los representantes o delegados de las distintas Secretarías de Estado y entidades para estatales del Gobierno Federal, en el cual se realizan diversas funciones administrativas de control, coordinación, programación, planeación y apoyo técnico a las autoridades locales y a la comunidad, en las materias que son competencia de dichas instituciones.	Se recomienda su localización en capitales de Estado y cabeceras municipales mayores de 50,000 habitantes, en una superficie de terreno de 850 m ² a 17,000 m ² y superficie construida de 500 m ² a 10,000 m ² aproximadamente.	

PALACIO MUNICIPAL (Consejo Provincial)	Inmueble donde se localiza la sede del Gobierno Municipal y en el cual se realizan funciones administrativas de planeación, coordinación, ejecución y control de las funciones de Gobierno y prestación de servicios urbanos a nivel municipal, de tamaño e importancia del centro de población y son, entre otras: Gobierno Municipal, tesorería o equivalente, registro público de la propiedad, registro civil, coordinación de servicios públicos, administración estatal y Ministerio Público.		1
DELEGACION MUNICIPAL (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja)	Inmueble donde se localiza la sede del Alcalde. En este equipamiento se llevan a cabo las funciones de apoyo administrativo, sin sustituir al ayuntamiento, contando con área de oficinas, administración y servicios, vestíbulo y zona de espera, estacionamiento y áreas verdes.		1
PALACIO DE GOBIERNO ESTATAL (Gobernación)	Inmueble donde se encuentra la sede del Gobierno del Estado, en el cual se llevan a cabo actividades propias de Gobierno, administrativas, de vigilancia y servicios, como puede ser el apoyo técnico a los municipios y diversos servicios estatales.	Su ubicación es en la capital de la provincia, en el primer cuadro de la ciudad, generalmente frente a una plaza cívica, requiriendo una superficie de terreno entre 9,167 m ² y 35,000 m ² de la cual 5,000 a 20,000 m ² es superficie construida.	1
OFICINAS DE HACIENDA ESTATAL	Elemento también conocido como Recaudación de Rentas del Estado, está destinado a realizar las actividades administrativas y de recaudación de las rentas del erario estatal.	Generalmente se deben localizar en cabeceras municipales, o en localidades mayores de 50,000 habitantes, o bien en localidades menores económicas específicas lo demanden.	4
TRIBUNALES DE JUSTICIA DEL ESTADO	Elemento de equipamiento en el cual se realizan funciones administrativas relacionadas con la impartición de Justicia del fuero estatal; su ubicación, debe de ser preferentemente en el primer cuadro de la ciudad.	Mayores de 100,000 habitantes, en una superficie de terreno de 2,125 a 6,375 m ² y construida de 1,250 a 3,750 m ² en 2 ó 3 pisos.	1

Tabla 4.11.- Administración y gestión pública. FUENTE: Sistema Normativo de Equipamiento Urbano – SEDESOL

4.6.6. EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

Según el Sistema Normativo de Equipamiento Urbano – SEDESOL, la ciudad de Loja debería constar con equipamiento de Seguridad como:

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD			
TIPO	DESCRIPCIÓN	COBERTURA	APLICACIÓN
CENTRO TUTELAR PARA MENORES INFRACTORES	Inmueble en el que se proporciona a través del área técnica, con personal calificado, el estudio, orientación, coordinación y seguimiento de las actividades culturales, terapias de grupo, educacionales, de capacitación y productivas, así como la evaluación de resultados del tratamiento aplicado a los menores infractores internos, con el fin de reincorporarlos a la sociedad.	Mayores de 100,000 habitantes, y para su establecimiento se establecen módulos tipo para 100 y 50 internos, recomendándose su ubicación en la periferia de la ciudad.	2
CENTRO DE READAPTACION SOCIAL	Inmueble destinado a la internación de personas mayores de 18 años, de ambos sexos, cuyos procesos judiciales se encuentran aún pendientes de resolución, o bien han sido sentenciados; estas personas se encuentran alojadas y separadas, procesados de sentenciados y hombres de mujeres.	Se considera que puede existir en cualquier tamaño de localidad, debiéndose localizar fuera de la ciudad. Para su dotación se recomienda tomar en cuenta los módulos tipo con capacidad para 500, 1,000 y 1,500 reclusos.	1
FISCALÍA	Encargados de realizar las funciones administrativas, de vigilancia, de la seguridad de la sociedad, mediante la persecución de la delincuencia, en materia penal estatal, o para la vigilancia de los intereses del estado.	Mayores de 10,000 habitantes, en una superficie de terreno de 100 a 800 m ² y construida de 50 a 400 m ² , que puede ser en uno ó dos pisos.	1
POLICIA	supraestructura		

Tabla 4.12.- Equipamiento de seguridad. FUENTE: Sistema Normativo de Equipamiento Urbano – SEDESOL

Actualmente en la ciudad de Loja contamos con en seguridad con el establecimiento de la Policía Nacional y las Unidades de Policía Comunitaria.

Unidades de la Policía Comunitaria de Loja, según parroquias urbanas	
PARROQUIA	N° UPCs
EL VALLE	1
SAGRARIO	
SAN SEBASTIÁN	1
SUCRE	1

Tabla 4.13.- Unidades de la Policía Comunitaria de Loja. Fuente: Equipo técnico del P.O.U. Loja, 2008

4.6.7. EQUIPAMIENTO DE USOS ESPECIALES

Los equipamientos de usos especiales mínimos para la ciudad de Loja son:

EQUIPAMIENTO DE USOS ESPECIALES		
EQUIPAMIENTO	COBERTURA	APLICACIÓN
+Central de Bomberos	Mayores a 100,000 hab. con acceso fluido a cualquier punto de la ciudad.	2
*Cementerios	4 hectáreas por cada 100,000 habitantes	2

Tabla 4.13.- Equipamiento de Usos Especiales. Fuente: *Regularización Española
+ Adicción de Sistema Normativo de Equipamiento Urbano – SEDESOL.

4.6.8. DISPOSICIONES URBANAS GENERALES

Según la Sistema Normativo de Equipamiento Urbano – SEDESOL, Reglamento vigente en México, presente algunas disposiciones urbanas a considerar en la localización del equipamiento urbano:

“- Las áreas libres se podrán utilizar como áreas ajardinadas, juegos infantiles, plazas, explanadas, o estacionamiento de vehículos al descubierto.

- Se prohíbe la instalación de elementos en las vías públicas: que obstruyan la circulación peatonal o vehicular y el acceso a los predios y edificaciones; que interfieran con las entradas y accesos de las edificaciones para atención de emergencias (ambulancias y bomberos); que interfieran en la operación de la infraestructura y los servicios urbanos; eliminen puntos de referencia importante; y que reduzca espacios abiertos que sean parte de las áreas verdes de recreación o de paisaje de la zona.

- Toda instalación de agua o cualquier fluido, cableado metálico o fibras ópticas para la transmisión de electricidad, telefonía, datos o similar, que pasen por la vía pública, así como sus acometidas a los predios, serán obligatoriamente subterráneas; debiendo solo emerger del suelo, las alimentaciones del alumbrado público dentro del poste soporte de este. Esta norma se hace extensiva a

las zonas destinadas como áreas verdes, así como a las áreas libres; de restricción a la construcción y estacionamientos.

- Cualquier tipo de restaurante, hotel, hospital, cine, teatro, sala de concierto, auditorio o club deportivo, deberá tener acceso peatonal a una distancia no menor a 15.00 metros al punto más cercano a la vía pública y se proveerá en el interior del predio respectivo con un área de ascenso y descenso de pasajeros, con un ancho mínimo de 5.50 mts. que evite la obstrucción de la vía pública.

- Los accesos a las instituciones educativas, deberán localizarse sobre vialidades secundarias o locales. En el caso de que el acceso de al frente de una vialidad primaria, deberá tener acceso peatonal a una distancia no menor a 15.00 mts. al punto más cercano a la vía pública y se proveerá en el interior del predio respectivo con un área de ascenso y descenso de pasajeros, con ancho mínimo de 5.50 mts. que evite la obstrucción de la vía pública, debiendo contar con un área para 18 vehículos, con un cordón de espera, independiente a los requeridos por las normas de cajones de estacionamiento.”

4.7. PROYECTACIÓN

Objetivo General del proyecto:

- Establecer una alternativa de distribución equitativa del equipamiento urbano en toda la ciudad de Loja, que sirva

para el mejor funcionamiento urbano y que cumpla con la demanda actual de la población.

Objetivos Específicos:

- Definir nuevos polos de desconcentración que cumplan con la demanda de la población actual.
- Articular el área oriental con el área occidental.
- Recuperación del medio urbano en el centro histórico.

La proyectación es la etapa final en la cual se aplica el diagnóstico, el pronóstico, la imagen objetivo y la programación. Para la propuesta aplico el método de Christaller de los centros múltiples, de las teorías analizadas este método constituye el más conveniente para la ciudad de Loja, debido que cumple el objetivo principal del proyecto: establecer equidad del equipamiento urbano para toda la ciudad sin dejar ningún lugar sin cubrir. Sin embargo este método establece ser aplicado en un espacio isotrópico, característica que no corresponde a la ciudad, a pesar de esta disposición del método he valorado según mi estudio que con cambios cualitativos es posible aplicarlo a la ciudad de Loja. La siguiente descripción y aplicación es determinada únicamente a la realidad de la Ciudad de Loja.

- El proyecto parte de la aplicación del método el Christaller, tomando en cuenta la realidad física y poblacional de la ciudad.

- Para la intervención de la distribución funcional de la ciudad, es primordial conocer las necesidades de funcionales de la ciudad, y mediante las normas de equipamiento establecer el número de equipamiento equivalente a la demanda poblacional de la ciudad.
- Según lo anterior determinar los Núcleos Principales y secundarios para el funcionamiento de la red hexagonal, según la poblacional de cada parroquia y la tendencia de expansión urbana de la ciudad.

4.7.1. DISEÑO

PRIMERO: Sin excesiva rigurosidad se aplica los principios del método de Christaller. Se implanta en el plano de la ciudad la red de hexágonos comenzando desde el centro de la ciudad o Centro Histórico, hacia la forma de extensión de la ciudad.

Cada hexágono tiene una distancia de influencia desde el centro a cada vértice de 1km, basada en la influencia actual del centro de la ciudad. Esta distancia junto a la distancia entre centros de 2 km, permitirán a la población una variedad de equipamiento fácilmente accesible desde su lugar de domicilio.

Población de la Ciudad de Loja según parroquias urbanas

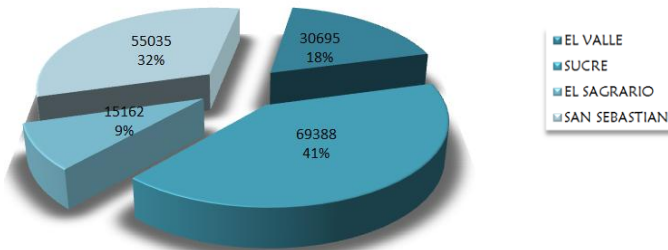


Gráfico 4.4.- PARROQUIAS URBANAS DE CANTÓN LOJA. Elaboración propia con datos obtenidos del INEC. "VII Censo de Población y VI de Vivienda 2010". Base de datos REDATAM.

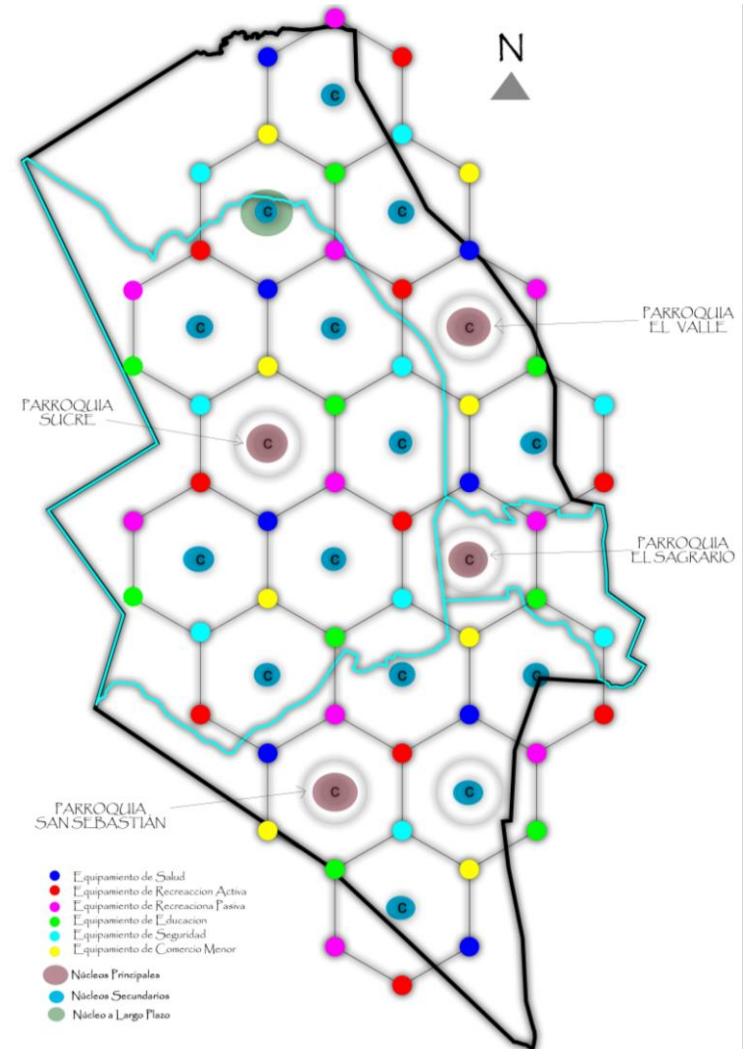


Gráfico 4.3.- RED HEXAGONAL - MÉTODO DE CHRISTALLER Aplicación a la ciudad de Loja. Elaboración Propia.

SEGUNDO: Los hexágonos están constituidos por un centro, es optativo implantar en él un equipamiento cultural y un equipamiento comercial mayor específicamente un centro comercial, excepto en el Núcleo 1 correspondiente al centro de la ciudad respetando las normas del centro histórico. En los seis vértices que forma el hexágono se localizarán los equipamientos urbanos requeridos para la ciudad, establecidos según las normas por cantidad de población.

La correspondencia de cada equipamiento en cada vértice es dado por la situación actual del equipamiento de la ciudad, estableciéndolo de tal manera que cada hexágono cumpla con las seis tipos de equipamiento requerido sin repetición.

- Equipamiento de Salud
- Equipamiento de Recreación Activa
- Equipamiento de Recreación Pasiva
- Equipamiento de Educación
- Equipamiento de Seguridad
- Equipamiento de Comercio Menor

La cantidad de cada equipamiento se distribuirá por porcentaje de población de cada parroquia, en el sector al cual corresponda su ubicación según la red hexagonal de distribución. A continuación según el porcentaje de población de cada parroquia se presenta la cantidad de equipamientos según corresponda, basados en normas de equipamiento urbano.

DISPOSICIÓN DE EQUIPAMIENTO URBANO POR PORCENTAJE DE POBLACIÓN EN PARROQUIAS URBANAS							
EQUIPAMIENTO			APLICACIÓN	El Valle 18 %	Sucre 41 %	Sagrario 9%	San Sebastián 32%
EQUIPAMIENTO EDUCATIVO							
BÁSICA REGULAR	INICIAL	Centro de desarrollo infantil	72	6	15	3	12
		Jardín de niños		6	15	3	12
		Centro de atención preventiva de educación Preescolar	4	1	2	-	1
	PRIMARIA		30	5	12	2	11
	SECUNDARIA		18	4	7	1	6
Básica Alternativa			4	1	2	-	1
Básica Especial			5	1	2	-	2
Técnico Productivo			2	-	1	-	1
SUPERIOR	Pedagógica		4	1	2	-	1
	Tecnológica		7	1	3	1	2
*Universitario			2	-	-	1	1
TOTAL			148	26	61	11	50
EQUIPAMIENTO DE SALUD							
CENTRO DE SALUD URBANO			12	2	5	1	4
CENTRO DE SALUD CON HOSPITALIZACIÓN			10	2	4	1	3
HOSPITAL GENERAL			5 - con 120 camas	1	2	-	2
UNIDAD DE MEDICINA FAMILIAR (Seguro Social)			2	-	1	-	1
HOSPITAL GENERAL (Seguro Social)			3	1	1	-	1

CAPÍTULO IV: Planteamiento de modelo de distribución equitativa de equipamiento urbano para la ciudad de Loja

TOTAL	32	6	13	2	11
EQUIPAMIENTO DE RECREACIÓN - ACTIVA					
Parques Locales y vecinales	36	6	15	3	12
Parques zonales	4	1	2	-	1
Canchas de usos múltiples	18	4	7	1	6
Complejo Deportivo	1		1		
Estadio Municipal	1		1		
TOTAL	60	11	26	4	19
EQUIPAMIENTO DE RECREACIÓN - PASIVA					
*Museos	3			3	
Teatros	4			4	
Sala de cines	2	1	1		
Biblioteca Municipal	7	1	3	1	2
Auditorio Municipal	18	4	7	1	6
Centro Cultural	1			1	
TOTAL	35	6	11	10	8
EQUIPAMIENTO COMERCIAL					
Mercado Mayorista	18	4	7	1	6
Camal Municipal	9				
Centro de Acopio	3	1	1	-	1
Mercado Minorista	18	4	7	1	6
Campos Feriales (Agropecuarios)	1		1		
*Farmacias	18	4	7	1	6
Centro comercial	18	4	7	1	6

TOTAL	85	17	30	4	25
ADMINISTRACION Y GESTIÓN PÚBLICA					
OFICINAS DEL GOBIERNO (Ministerios)		-	-	-	-
PALACIO MUNICIPAL (Consejo Provincial)	1	-	-	1	-
DELEGACION MUNICIPAL (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja)	1	-	-	1	-
PALACIO DE GOBIERNO ESTATAL (Gobernación)	1	-	-	1	-
OFICINAS DE HACIENDA ESTATAL	4	1	1	1	1
TRIBUNALES DE JUSTICIA DEL ESTADO	1			1	
TOTAL	8	1	1	5	1
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD					
CENTRO TUTELAR PARA MENORES INFRACTORES	2	-	1	-	1
+ CENTRO DE READAPTACION SOCIAL	1	-	1	-	-
FISCALÍA	1	-	1	-	-
TOTAL	4		2		2
EQUIPAMIENTO DE USOS ESPECIALES					
Central de Bomberos	2	-	1	-	1
Cementerios	2	-	1	-	1
TOTAL	4		2		2

Tabla 4.14.- DISPOSICIÓN DE EQUIPAMIENTO URBANO POR PORCENTAJE DE POBLACIÓN EN PARROQUIAS URBANAS *Mínimo + Se considera que puede existir en cualquier tamaño de localidad, debiéndose localizar fuera de la ciudad

TERCERO: Definir los núcleos principales y secundarios de cada parroquia. Estos núcleos centrales serán el símbolo cultural y comercial de la ciudad. Se estableció un núcleo para cada parroquia, los mismos que tiene una influencia de seis núcleos secundarios cada uno. La determinación de cada núcleo central es dada al considerar un núcleo central de la parroquia. En la siguiente gráfica se representa la ubicación de los núcleos principales y secundarios.

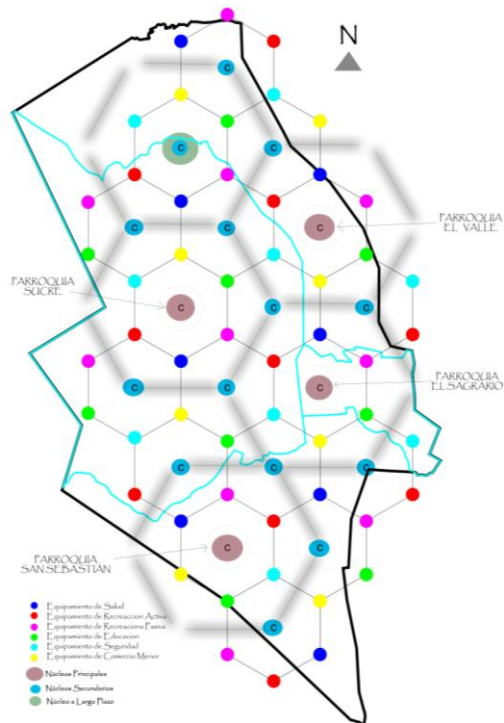


Gráfico 4.5.- PROPUESTA - Núcleos principales y núcleos secundarios. Elaboración Propia.

CUARTO: La conectividad vial es un aspecto funcional del proyecto. Para lo cual se determina la dirección vial a los núcleos principales y secundarios.

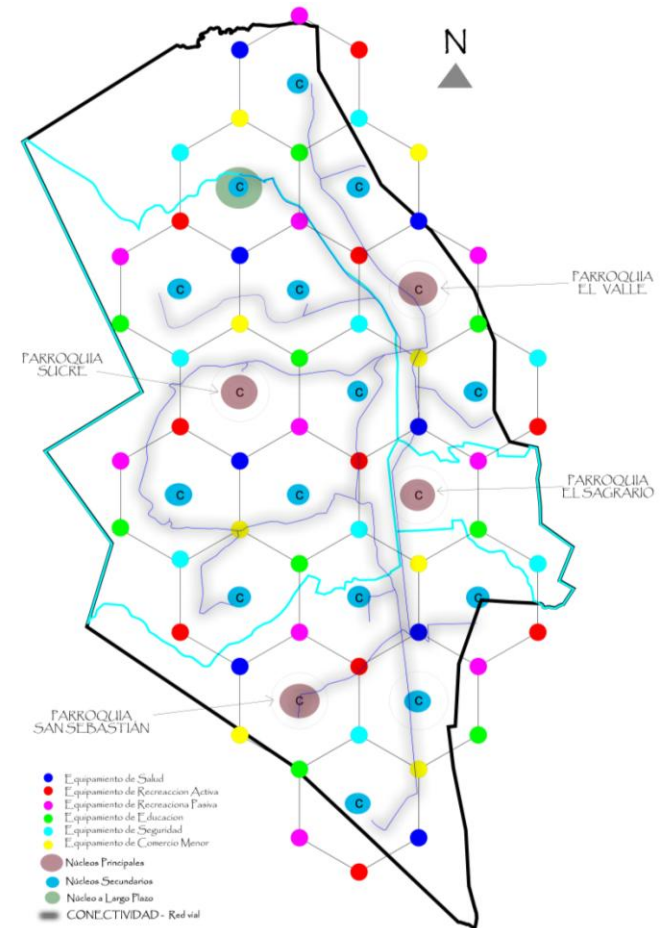
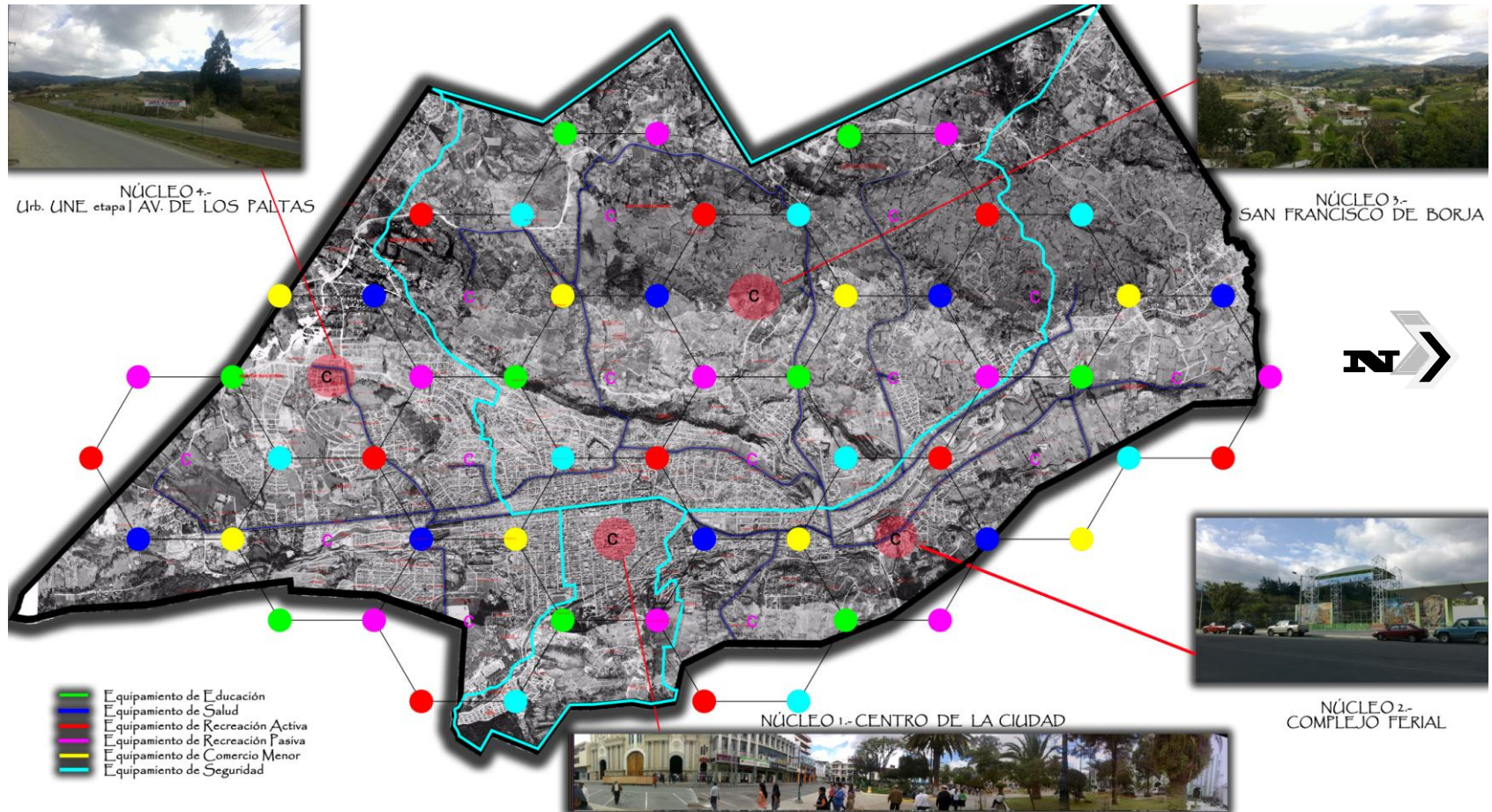


Gráfico 4.6.- PROPUESTA - Red Vial. Elaboración Propia.

CAPÍTULO IV: Planteamiento de modelo de distribución equitativa de equipamiento urbano para la ciudad de Loja



Centralidad Urbana de Organismos Administrativo, Gestión, Servicio y Comercio en la Ciudad de Loja.

4.7.1.1. NÚCLEOS PRINCIPALES

PARROQUIA "EL SAGRARIO"



EQUIPAMIENTO DE RECREACIÓN ACTIVA



EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD



EQUIPAMIENTO DE COMERCIO



NÚCLEO 1



EQUIPAMIENTO DE SALUD



EQUIPAMIENTO DE RECREACIÓN PASIVA



EQUIPAMIENTO DE EDUCACIÓN



NÚCLEO 1.- Corresponde al Centro Histórico, este núcleo contiene a los seis tipos de equipamientos propuestos en su radio menor de influencia, en su radio mayor de influencia contienen seis núcleos secundarios de influencia representado en la gráfica 4.5.

El centro del núcleo contiene la administración de la ciudad, organismos de gestión, servicio comercio, y equipamiento cultural.

En este núcleo se distribuyen los equipamientos urbanos propuestos, para lo cual determino como propuesta las siguientes ubicaciones:

- Equipamiento de Salud, corresponde a la ubicación actual del Hospital del IESS.
- Equipamiento de Recreación Pasiva, posible ubicación correspondiente a los altos de la Urbanización Rodríguez Alvarado, corresponde a un Mirador para la contemplación de la ciudad.
- Equipamiento de Recreación Activa, posible ubicación correspondiente en la Av. Manuel Carrión Pinzano y Adolfo Valarezo espacio destinado para proyectos de recreación activa.
- Equipamiento de Seguridad, posible ubicación correspondiente a la Urb. Miraflores calles Nicolasa Jurado y Atahualpa, espacio destinado para la localización de un establecimiento de seguridad.
- Equipamiento de Comercio, ubicado a lo largo de la calle Simón Bolívar.
- Equipamiento de educación, corresponde a la *Unidad Educativa* José Antonio Eguiguren “La Salle”.

PARROQUIA “EL VALLE”

NÚCLEO 2.- Corresponde al Complejo Ferial, este núcleo contiene a los seis tipos de equipamientos propuestos en su radio menor de influencia, en su radio mayor de influencia contienen seis núcleos secundarios de influencia representado en la gráfica 4.5.

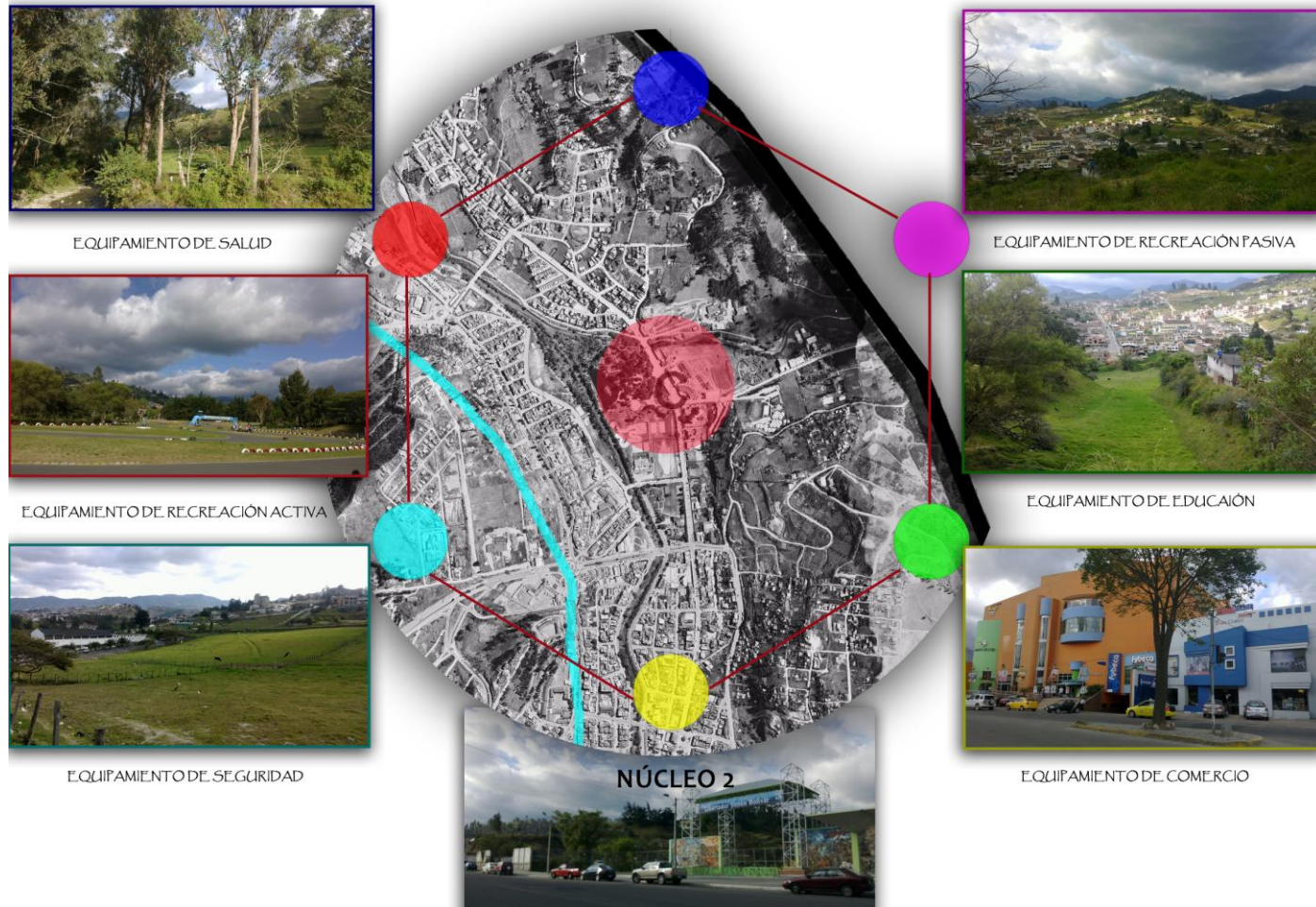
El centro del núcleo contiene al Complejo Ferial y al parque recreacional Jipíro.

En este núcleo se distribuyen los equipamientos urbanos propuestos, para lo cual determino como propuesta las siguientes ubicaciones:

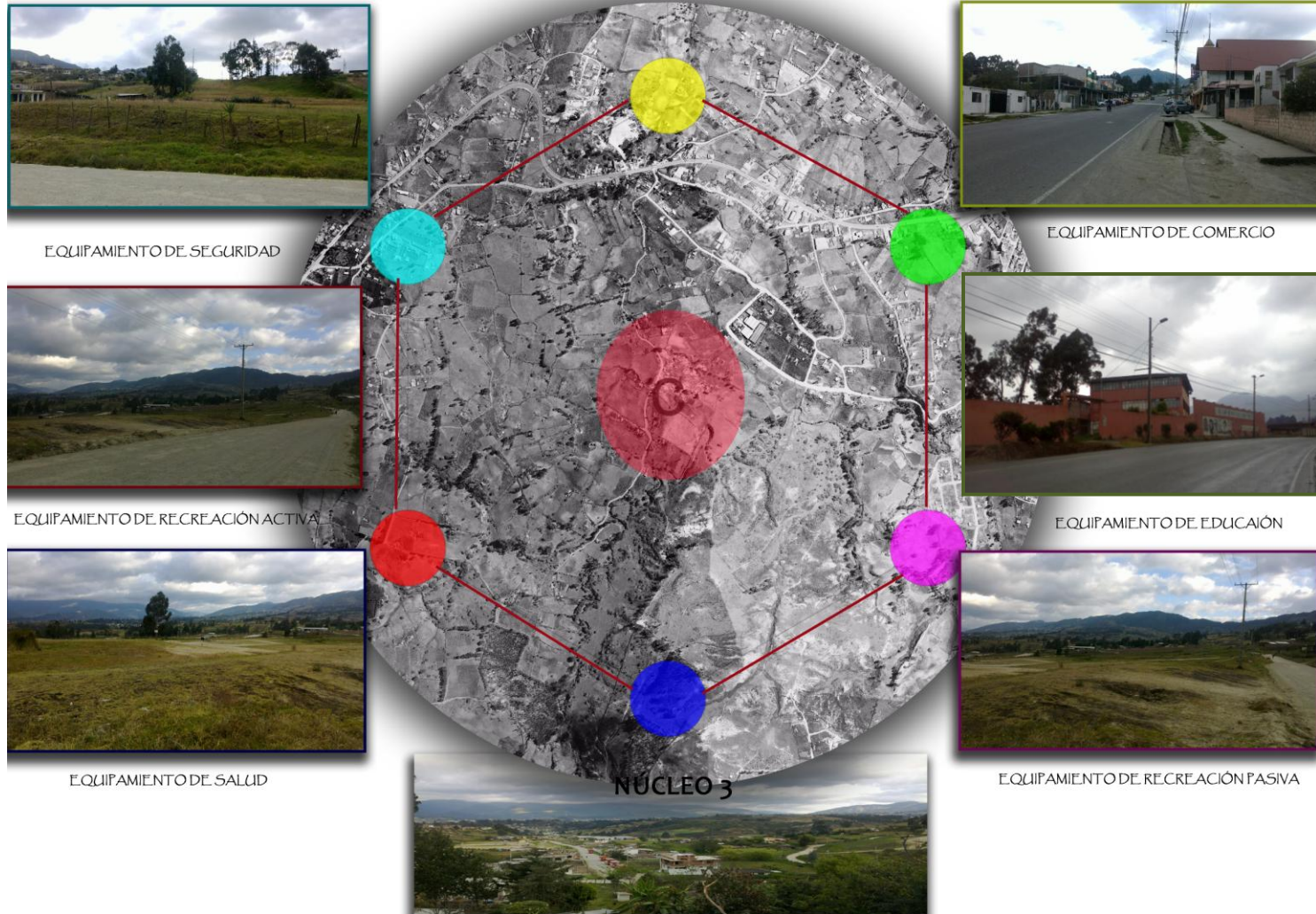
- Equipamiento de Salud, posible ubicación correspondiente en la Urb. El Paraíso Jípiro Alto
- Equipamiento de Recreación Pasiva, posible ubicación correspondiente a los altos de la Urbanización La Samana, para la contemplación de la naturaleza.
- Equipamiento de Recreación Activa, ubicada el Kartódromo Municipal en el Barrio la Banda.

CAPÍTULO IV: Planteamiento de modelo de distribución equitativa de equipamiento urbano para la ciudad de Loja

- Equipamiento de Seguridad, posible ubicación correspondiente en la Urb. Municipal Turunuma calle Granada, espacio destinado para la localización de un establecimiento de seguridad.
- Equipamiento de Comercio, ubicado en el Barrio el Valle como representante principal el Centro Comercial HiperValle
- Equipamiento de educación, posible ubicación correspondiente en el Barrio San Cayetano Bajo.



PARROQUIA "SUCRE"



NÚCLEO 3.- Corresponde al Barrio San Francisco de Borja, este núcleo contiene a los seis tipos de equipamientos propuestos en su radio menor de influencia, en su radio mayor de influencia contienen seis núcleos secundarios de influencia representado en la gráfica 4.5.

El centro del núcleo contiene al Barrio San Francisco de Borja es cual tiene un uso residencial. En este núcleo se distribuyen los equipamientos urbanos propuestos, para lo cual determino como propuesta las siguientes ubicaciones:

- Equipamiento de Salud, posible ubicación correspondiente en la Urb. La Alborada
- Equipamiento de Recreación Pasiva, posible ubicación correspondiente en la Urb. La Alborada.
- Equipamiento de Recreación Activa, posible ubicación correspondiente al Barrio la Belén.
- Equipamiento de Seguridad, posible ubicación correspondiente al Barrio la Belén.
- Equipamiento de Comercio, ubicado a lo largo de la Av. Isidro Ayora Vía a la costa, Barrio Belén.
- Equipamiento de Educación, corresponde al Colegio Hernán Gallardo Moscoso

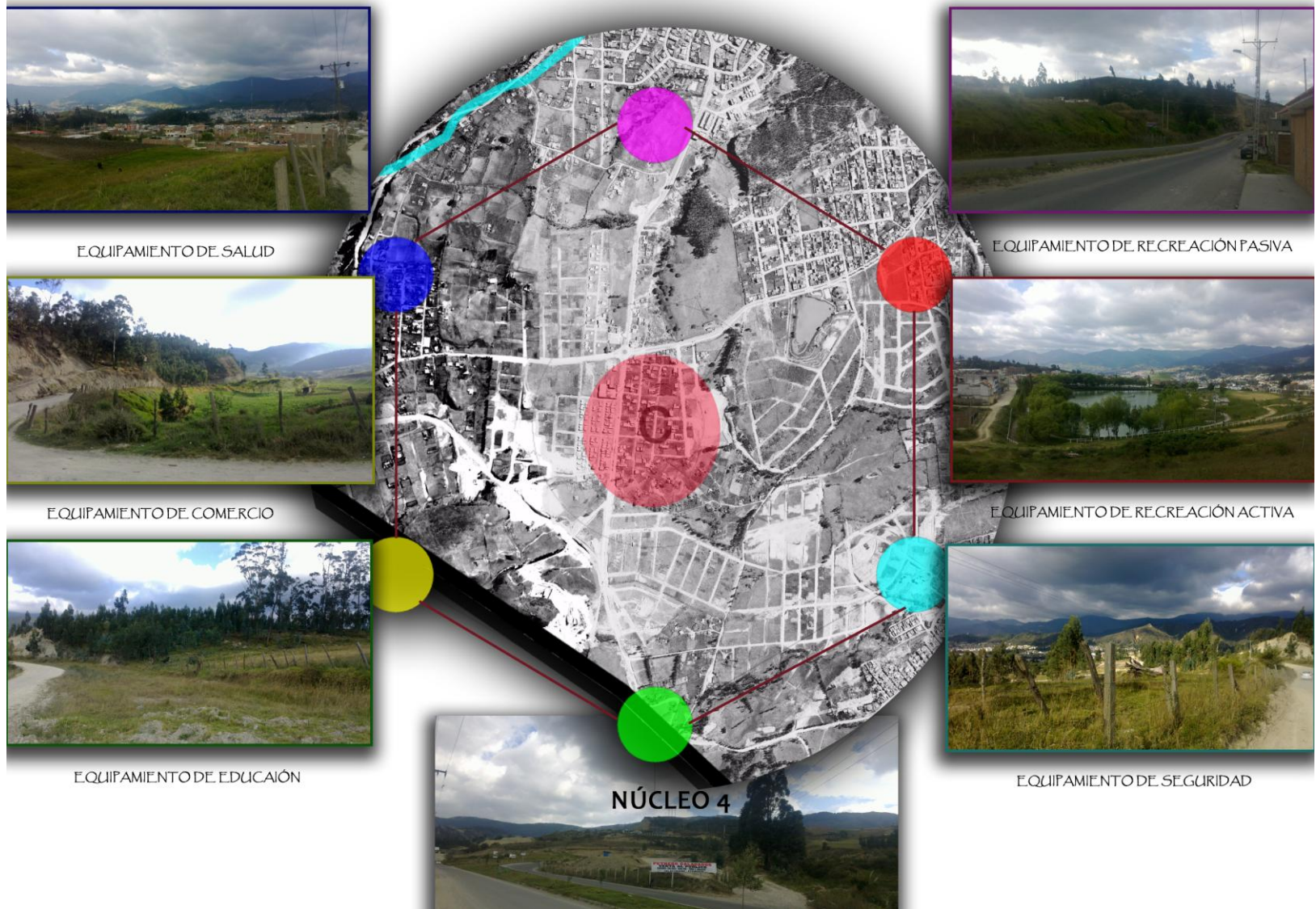
PARROQUIA "SAN SEBASTIÁN"

NÚCLEO 4.- Corresponde la Urbanización UNE etapa II Av. De los Paltas, este núcleo contiene a los seis tipos de equipamientos propuestos en su radio menor de influencia, en su radio mayor de influencia contienen seis núcleos secundarios de influencia representado en la gráfica 4.5.

El centro del núcleo contiene a Urb. UNE etapa I, Urb. Operadores mecánicos, urbanizaciones de uso únicamente residencial. En este núcleo se distribuyen los equipamientos urbanos propuestos, para lo cual determino como propuesta las siguientes ubicaciones:

- Equipamiento de Salud, posible ubicación correspondiente al Barrio Colinas Lojanas
- Equipamiento de Recreación Pasiva, posible ubicación correspondiente a la Urb. La Alborada.
- Equipamiento de Recreación Activa, corresponde al Parque "Daniel Álvarez Burneo"
- Equipamiento de Seguridad, ubicada en la Urb. 11 de Julio
- Equipamiento de Comercio, posible ubicación a lo largo de la Vía paso lateral a Loja Ángel Felicísimo Rojas.
- Equipamiento de Educación, posible ubicación en la Urb. Juan José Castillo.

CAPÍTULO IV: Planteamiento de modelo de distribución equitativa de equipamiento urbano para la ciudad de Loja



Centralidad Urbana de Organismos Administrativo, Gestión, Servicio y Comercio en la Ciudad de Loja.

4.7.2. PAUTAS PARA LAS NUEVAS CENTRALIDADES:

El principio de la centralidad es abastecer según sea la influencia de un centro las necesidades de una determinada población. Este principio debe mantenerse vigente a la largo del proceso urbano de la ciudad.

En la propuesta se crean nuevas centralidades con núcleos principales y núcleos secundarios, localizados según la red hexagonal y compuestos de tal manera que coincida con el equipamiento actual de la ciudad. Los núcleos principales están definidos en lugares estratégicos estudiados para la despolarización, los cuales aplicados en la actualidad permitirán la positiva desconcentración.

La centralidad cumplirá sus aspectos positivos hasta un definido número de población, a partir de este número y evitar efectos negativos, se debería establecerse una normativa de control de abastecimiento poblacional en cada núcleo principal o secundario, y dar la opción de suelo vacante en un núcleo con capacidad poblacional, y de esta manera equilibrar la distribución de la población. Es fundamental establecer normativa para evitar se forme en los nuevos núcleo y subnucleos los problemas de la centralidad.

El establecerse como un núcleo de desarrollo compromete la afluencia de personas, pero esta afluencia de personas para los

núcleos propuestos será determinada según el sector de vivienda evitando la saturación de los nuevos núcleos.

Esta alternativa de desconcentración propone nuevos núcleos de desarrollo COMPLEMENTARIOS al núcleo central, el cual no perderá su simbolismo de centralidad inicial y de centro histórico. Este modelo de organización permitirá al área central recuperar su estética urbana, controlar el equipamiento permitido en el centro histórico, y consolidarse como un centro cultural y turístico. Es necesario además realizar proyectos para humanizar el área central y cumpla su uso de suelo inicial, con ello además evitar la inseguridad.

El propuesto proyecto de nuevas centralidades cumple con los objetivos planteados, objetivos de necesidad inmediata para la ciudad de Loja. Este aporte es aplicable en la actualidad con una alcance de desarrollo a futuro, dado que si se incrementa la demanda poblacional y el perímetro urbano el método continua ejecutándose positivamente, a causa de que la red hexagonal va incrementándose de núcleos y acoplándose al crecimiento urbano de la ciudad.

CONCLUSIONES

- La demanda poblacional de la ciudad de Loja supera la oferta de los servicios de equipamiento urbano, evidenciado en el congestionamiento evidente en el núcleo central de la ciudad que corresponde al Centro Histórico, basándose en los aspectos analizados en el presente estudio.
- La ciudad de Loja es víctima de centralidad funcional y física. La centralidad funcional en el área central conlleva a una serie de problemas como contaminación visual, ambiental, acústica y contaminación vehicular y peatonal. La centralidad permite un desequilibrio funcional en la ciudad, debido a que deja desprovista de equipamiento urbano a las zonas que no constituyen el área central.
- La ineficaz planificación han permitido que el área occidental este carente de lineamientos estratégicos de conectividad con el resto de la ciudad.
- La solución propuesta por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja para la descentralización con Polos de Desarrollo, no ha sido eficaz, no permite la descentralización, no se encuentra realizado bajo estudios de equipamiento urbano y ni estrategias urbanas. Este plan no contempla la equidad de servicios a toda el área urbana de la ciudad.
- Es necesario la implementación de nuevos centros, pero la localización de ellos debe darse según un estudio, basado en la implementación de métodos urbanos acoplándolos a nuestra realidad urbana.
- Los problemas de la centralidad necesitan ser contrarrestados con un proyecto urbano estratégico para evitar la degradación gradual la calidad de vida urbana de la ciudad que se evidencia actualmente.
- Las intervenciones urbanas futuras en la ciudad de Loja deben considerar la tendencia de expansión urbana de la ciudad.
- La solución para el desorden urbano de la ciudad, es un proyecto que contemple la organización urbana física y funcional para el área urbana, que permita acoplarse al crecimiento de la ciudad, y contenga un pronóstico a largo plazo.

RECOMENDACIONES

- Realizar la planificación y ejecución de un proyecto de equidad funcional y física en la ciudad, considerando las normativas de localización y área de influencia del equipamiento urbano para componer un orden urbano en la ciudad.
- Cumplir con los proyectos de recuperación del Centro Histórico, eliminando la contaminación visual de los letreros actuales y ejecutando la norma de nuevos letreros armónicos correspondientes a la disposición dictada por el GAD Municipal de Loja. Además el GAD Municipal de Loja debería controlar el cumplimiento de las fechas plazo del retiro de equipamiento que no corresponde su ubicación en el Centro Histórico.
- El pensar de la ciudadanía ha marcado el rumbo de la situación actual de la ciudad, el manifestarse o el pasar en silencio. La población Lojana debe entender que la ciudad necesita un orden, y al establecerse una ley que beneficia la estética de la ciudad debe cumplirse. El colaborar con los planes del GAD Municipal de Loja, siempre y cuando se basen en estudios y propuestas para mejorar la situación urbana actual, es el primer paso para el desarrollo de la ciudad. El pensamiento de una sociedad no es posible cambiarlo en poco tiempo, pero tampoco imposible si el cambio es para mejorar la calidad de vida urbana de la sociedad. El cambio no es solo de la población en general si no de la administración porque es ella quien dirige, considera y ejecuta los proyectos para la ciudad. La administración debe tener en claro que se necesita la dirección clara, efectiva e inmediata de un proyecto para el orden urbano, la ciudad no puede seguir creciendo sin dirección, sin orden físico ni funcional.
- El proyecto planteado en el presente estudio, consiste en una posible solución aplicable, basado en un método urbano adaptado a la realidad urbana de la ciudad de Loja. A partir de este proyecto, el cual es una pauta para el ordenamiento urbano de la ciudad, se pueden realizar proyectos puntuales que complementen el objetivo de este estudio.

BIBLIOGRAFÍA

Libros, Artículos de revistas, tesis:

- **Abad, Galo. (2009).** “Dinámica y vitalidad urbana de los centros históricos – Corredor urbano – comercial en el centro histórico de Loja”, Loja - Ecuador.
- **Alonso, W. (1964).** *Location and land use*. Cambridge: Harvard University Press.
- **Allen, P. (1997).** “*Cities and regions as self organizing system*”. Amsterdam: Gordon & Breach Science Publishers.
- **Bailly, A.S. (1978).** *La organización urbana, Teorías y modelos*. Instituto de estudios de administración local, Madrid.
- **Camacho, M. (2007),** Diccionario de Arquitectura y Urbanismo, Segunda Edición. Editorial Trillas, México
- **Camagni, R. (2004),** *Economía urbana*, Barcelona, España: Antoni Bosch, editor S.A.
- **Carrión, F. (2001).** *La ciudad construida Urbanismo en América Latina*, Prado, L. *La centralidad urbana* (pp. 289 -295). Quito, Ecuador: Facultades Latinoamericana de Ciencias Sociales FLACSO.
- **Carrión, F. (1987).** *Quito: crisis y política urbana*, CIUDAD, Editorial El Conejo, Quito.
- **Casado Galván, I.** *Apuntes para la delimitación y estudio del centro urbano*, en Contribuciones a las Ciencias Sociales, 2010.
- **Castells, M. (1997).** *Local y global: La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: United Nations for Human Settlements (Habitat), Taurus, 418 p.
- **Ciccolella, P. y Mignaqui, I. (2009)** *Globalización y transformación de la centralidad histórica en Buenos Aires*. Centro-h, Revista Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos. [Versión electrónica] pp. 91 – 101
- **Christaller, W. (1966).** *Central place of southern Germany*. Prentice Hall.
- **Coulomb, R. (2008).** *Sustentabilidad de la centralidad urbana e histórica. una reflexión desde el centro histórico de la ciudad de México*. México. Quivera, Vol. 10. pp. 29-49
- **Composición Espacial Urbana y Gestión Territorial**, Glosarios de gestión urbana. (2011), *Aglomeraciones Urbana y centralidad urbana*. Universidad Piloto de Colombia.
- **Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda**, *Plan General de Desarrollo Territorial*, Municipio del Distrito Metropolitano de

Quito, Quito, 2001.

- **Fuentes, C. (2009).** *La estructura espacial urbana y accesibilidad diferenciada a centros de empleo en Ciudad Juárez, Chihuahua.* Región y sociedad, pp. 117 – 144.
- **Fujita, M. y T. Mori (1997).** “Structural stability and evolution of urban systems”, en: Regional Science and Urban Economics, volumen 27, número 4, pp. 399-442.
- **García, R. (1976).** “Valor actual del modelo de Von Thünen y dos comprobaciones empíricas”. Revista de geografía, Universidad de Barcelona, pp.57-82.
- GEO Loja, Perspectiva del medio ambiente urbano. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, Municipalidad de Loja y Naturaleza y Cultura Internacional. 2007
- **Graizbord, B. (2008).** *Geografía del transporte en el área metropolitana de la ciudad de México*, Primera edición, pp. 64 -71
- **Hillier, B. y otros (1993).** “Natural movement, or configuration and attraction in urban Planning B, 20(1), pp. 29-66.
- **Jaramillo, S. (1999).** *El papel del mercado del suelo en la configuración de algunos rasgos socioespaciales de las ciudades latinoamericanas*, Revista virtual territorios, Bogotá.
- **Krafta, R. (2008).** *Fundamentos del análisis de centralidad espacial urbana Centro-h*, Revista Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos. en línea] 2008, (Diciembre-Sin mes) : [fecha de consulta: 10 Enero de 2012] Disponible en: [<http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=115112535006>] ISSN 1390-4361. pp. 57 – 72
- **La calidad acústica en la edificación pública**, Arq. Rosa Elizabeth Medina Alvarado, Docente investigador U. T.P.L.
- **López, J. (2003).** *Teorías y enfoques del desarrollo territorial*. Escuela Superior de Administración Pública Bogotá, D.C.
- **Mena, A. (2008),** *Las nuevas centralidades urbanas del Distrito Metropolitano de Quito*.
- **Moreno, B. y Silva, A. (2006).** *NUESTRA ARQUITECTURA*. Tesis U.T.P.L.
- Plan participativo de fortalecimiento de la democracia y desarrollo del cantón Loja.
- **Nagua Soledad y Montalvo Joan.** Tesis de grado de Ingeniero en Manejo y Conservación del Ambiente. Universidad Nacional de Loja-UNL.2004.
- **Ortiz, C. y Garnica, R. (2008),** *La accesibilidad espacial en la definición de territorios inteligentes*, Arquitectura Ciudad y Entorno,

pp. 759 – 776.

- **Plan Regulador Metropolitano de Santiago**, Memoria explicativa. Doc. digital: http://www.minvu.cl/opensite_20080421111026.aspx
- **Plan de ordenamiento de la ciudad de Loja**, (2011). *Hábitat y funciones de la ciudad*. pp. 217 – 223
- **Polidori, M. y R. Krafta (2005)**. *Simulando crecimiento urbano com integração de fatores naturais, urbanos e institucionais*. Geofocus.
- **Prado, L. (2001)**. *La centralidad Urbana*. La ciudad construida, urbanismo en América latina. Quito, Ecuador: Fernando Carrión, pp. 289 – 295.
- **Rodríguez, M. (2000)**. *Modelos sociodemográficos: Atlas social de la ciudad de Alicante*. Tesis de doctorado para la obtención del Título de Doctor en Economía, Facultad de Economía de la Universidad de Alicante, Alicante, España.
- **Ramírez, F. (2003)**. *Valoración de la congruencia espacial entre la actividad residencial y terciaria en el centro urbano de Barcelona*. Tesis de doctorado para la obtención del Título de Doctor en Gestión y Valoración urbana, Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, España.
- **Von Thünen, J.P. (1826)**. *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*. Berlín: Verlag
- **Wingo, L. (1961)**. *Transportation and urban land*. Baltimore: John Hopkins University Press.
- **Hoyt H (1939)**. *La estructura y el crecimiento de vecindades residenciales en C.C. de Washington de las ciudades americanas*. Administración de cubierta federal
- **Harris C D y Ullman E L (1945)**, *La naturaleza los anales de las ciudades* de la academia americana de político y sociología 242: 7-17
- <http://estrecho.indymedia.org/newswire/display/14848/index.php>
- **Salgatal, M. (2001)**. *Gentrificación e inmigración en los centros históricos: el caso del barrio del Raval en Barcelona*. Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona [ISSN 1138-9788] N° 94 (66), 1 de agosto de 2001
- Sistema Normativo de Equipamiento Urbano, Presentado por SEDESOL Secretaria de Desarrollo Social. México, 1990.
- Sistema Nacional de Estándares de Urbanismo - Propuesta preliminar, Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, Perú Febrero 2011.

Páginas WEB:

- <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/pluricentralidad-urbana-322387.html> Carrión, F. (2008). Pluralidad Urbana. (06 de Diciembre de 2008).
- <http://www.eumed.net/rev/cccss/07/icg.htm> (10 de Diciembre 2011)
- <http://www.geocities.com/CollegePark/Pool/2741/> (13 de enero de 2012)
- <http://gloeconomicaglobal.blogspot.com/2007/11/teora-de-walter-christaller.html> (18 de Noviembre 2011)
- http://es.wikipedia.org/wiki/Teor%C3%ADa_de_los_lugares_centrales (18 de Noviembre 2011)
- http://es.wikipedia.org/wiki/Plan_Regulador_Metropolitano_%28Chile%29 (11 de Diciembre 2011)
- http://www.hackitectura.net/osfavelados/etsa_hack/03_04/castells_informacion.html (12 de Diciembre 2011)
- Arbohaín, Claudio y Garcén, Lilia. Contaminación visual, en la comunidad de Arquitectura Latinoamericana, http://www.arqchile.cl/contaminacion_visual.htm (16 de Diciembre 2011)
- http://www.arqchile.cl/contaminacion_visual.htm (20 de Diciembre 2011)
- Artículo Municipio regula colocación de letreros con una ordenanza diario EL MERCURIO 2 noviembre, 2009 <http://www.elmercurio.com.ec/220120-municipio-regula-colocacion-de-letreros-con-una-ordenanza.html> (15 de Diciembre 2011)
- Artículo de Fernanda García <http://www.cricyt.edu.ar/enciclopedia/terminos/ContamVis.htm> (15 de Diciembre 2011)
- <http://www.telpin.com.ar/InternetEducativa/Proyectos/2006/CONTAMINACIONVISUAL/car01.htm> (10 de Enero 2011)
- <http://www.redcame.org.ar/index.php/came/noticia/623> (13 de Enero 2011)
- <http://www.munigate.com/index.php/emetra/67-viapublica/1308-contaminacionvisual> (20 de Enero 2011)
- <http://www.esmas.com/salud/saludfamiliar/adultos/337482.html> (20 de Enero 2011)
- http://www.cronica.com.ec/index.php?view=article&catid=44%3Aopinion&id=7879%3Aevitemos-la-contaminacion-del-medio-ambiente-en-loja&option=com_content&Itemid=63 (22 de Enero 2011)

- http://www.cronica.com.ec/index.php?view=article&catid=41%3Areportajes&id=11099%3Ael-ruido-alto-indice-en-loja&option=com_content&Itemid=67 (25 de Enero 2011)

ANEXOS:

Anexo 2:

Evolución cronológica gráfica de la ciudad de Loja desde su fundación hasta 1960

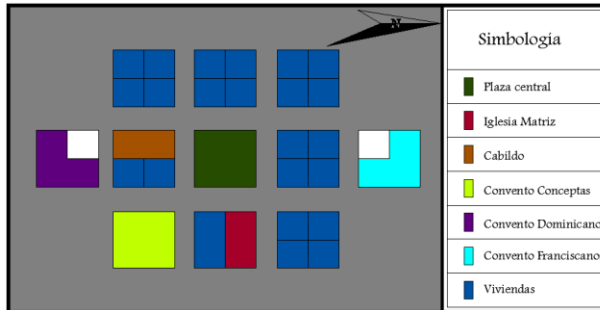


Gráfico 2.1.- División de lotes de la Fundación de Loja. Elaboración Propia. Basado en Moreno, B y Silvia. (2006). Nuestra Arquitectura. Tesis U.T.P.L

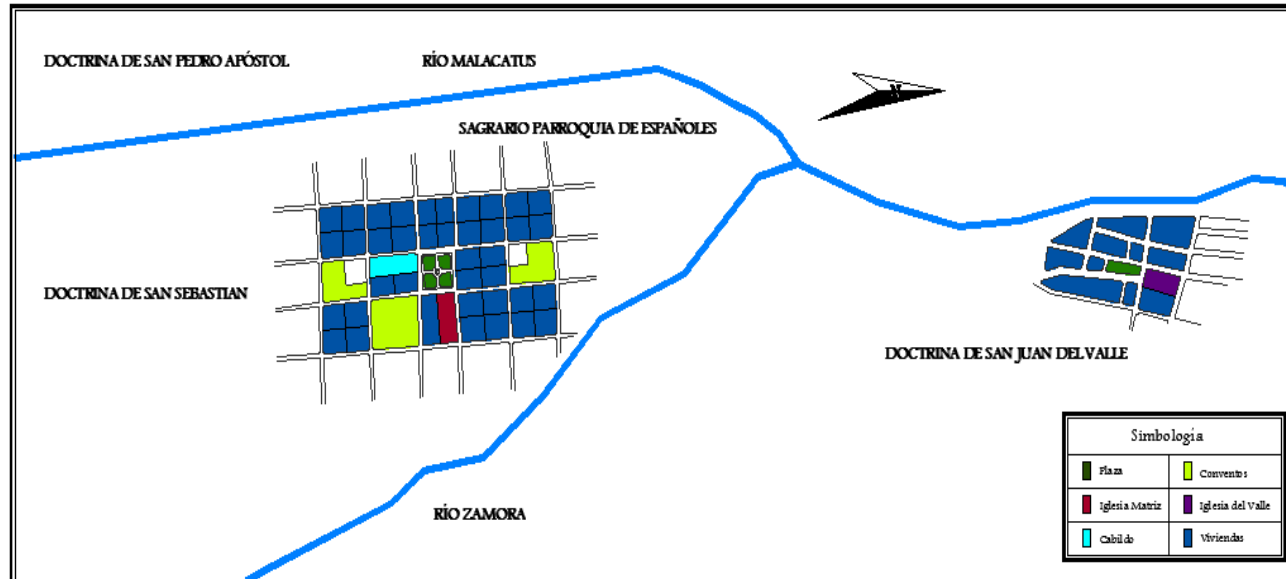


Gráfico 2.2.- Delimitación de la ciudad de Loja en 1548. Elaboración propia. Basada en la Rehabilitación urbana arquitectónica del barrios Máximo Agustín Rodríguez. Tesis U.T.P.L

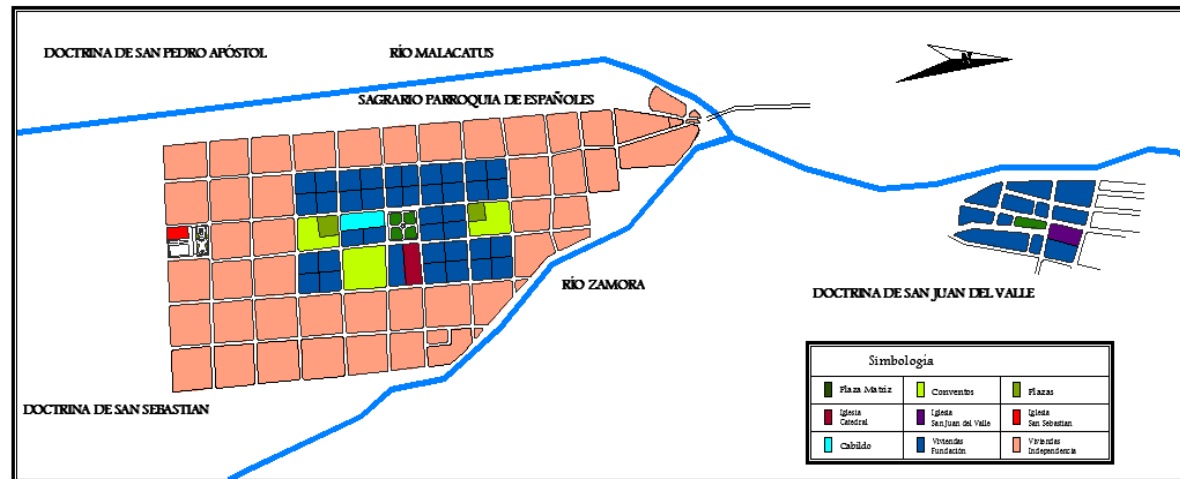


Gráfico 2.3.- Delimitación de la ciudad de Loja en 1820. Elaboración propia. Basada en la Rehabilitación urbana arquitectónica del barrios Máximo Agustín Rodríguez. Tesis U.T.P.L

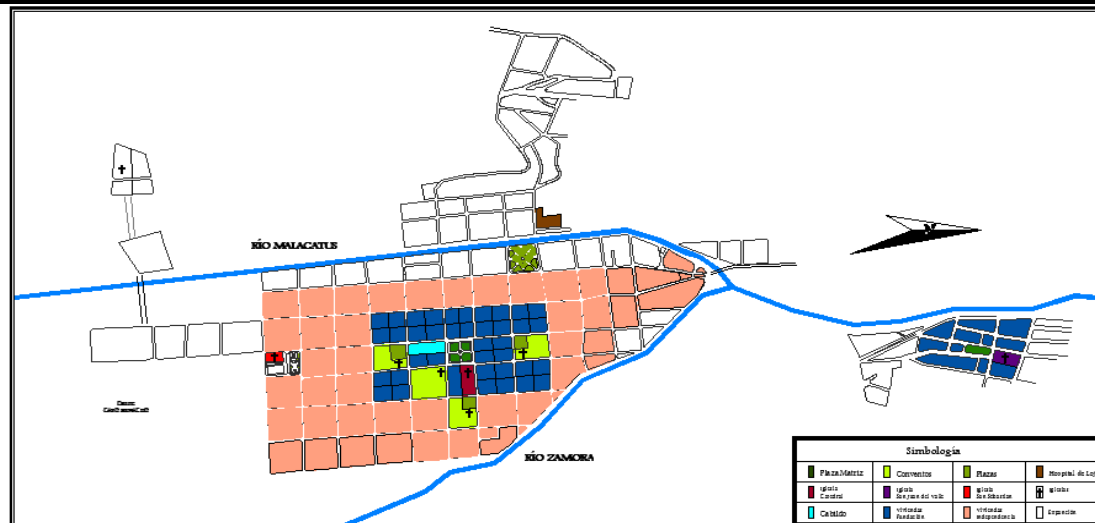


Gráfico 2.4.- Trazo de la ciudad de Loja en 1928. Elaboración propia. Basada en la Rehabilitación urbana arquitectónica del barrios Máximo Agustín Rodríguez. Tesis U.T.P.L

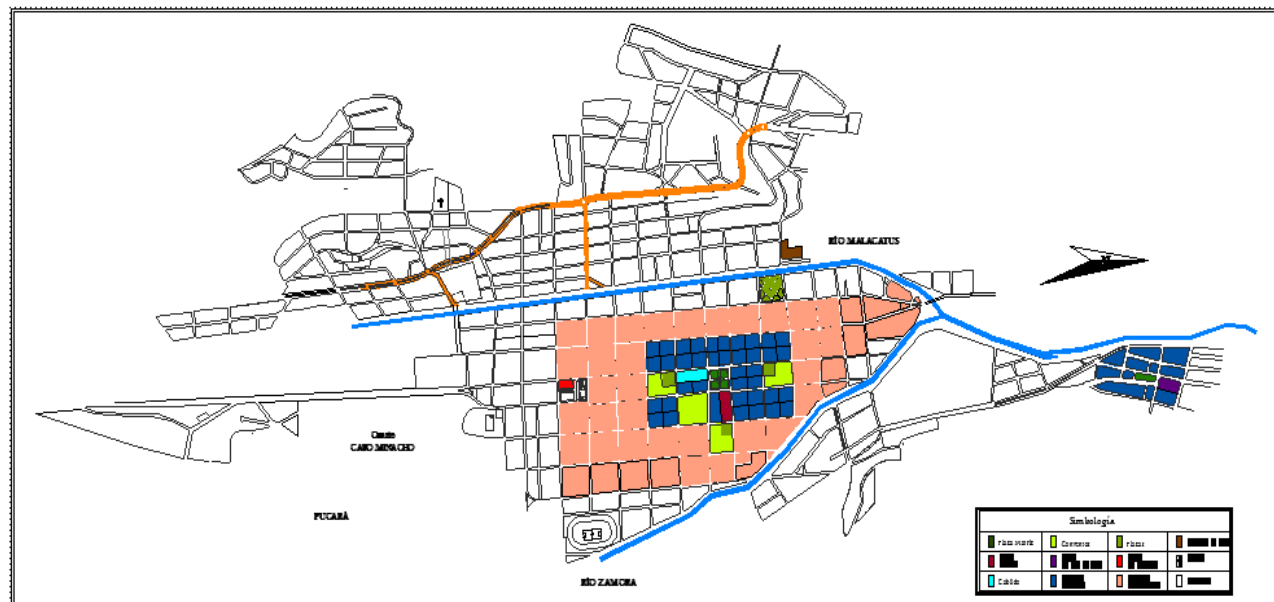


Gráfico 2.5. Trazo de la ciudad de Loja a partir de 1961. Elaboración propia. Basada en la Rehabilitación urbana arquitectónica del barrios Máximo Agustín Rodríguez. Tesis U.T.P.L

Anexo 3.1:

Ley orgánica del Medio Ambiente de la República del Ecuador

Capítulo IV del Ambiente

SECCION 2

DE LA CONTAMINACION VISUAL

Art. 214.- Se prohíbe la instalación en carreteras de vallas, carteles, letreros luminosos, paneles publicitarios u otros similares que distraigan a los conductores y peatones, afecten la seguridad vial, persuadan o inciten a prácticas de conducción peligrosa, antirreglamentaria o riesgosa. El Director Ejecutivo de la Comisión Nacional establecerá en el Reglamento las normas a ser observadas y dispondrá el retiro de tales elementos, cuando no cumplan con las normas determinadas.

Anexo 3.2:

NORMAS Y REGLAMENTOS INEN APLICADOS AL TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL					
RELACIÓN DE LA NORMA	IDENTIFICACIÓN	DENOMINACIÓN	OBJETO	No. de Registro Oficial	Fecha de vigencia
EMISIONES CONTAMINANTES Y RUIDO	Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 017:2008	CONTROL DE EMISIONES CONTAMINANTES DE FUENTES MÓVILES TERRESTRES.	Establece los procedimientos para el control de las emisiones contaminantes de fuentes móviles terrestres.	Registro Oficial No. 400 de 2008-08-11	2009-02-07
	Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 202:2000	GESTIÓN AMBIENTAL. AIRE. VEHÍCULOS AUTOMOTORES. DETERMINACIÓN DE LA OPACIDAD DE EMISIONES DE ESCAPE DE MOTORES DE DIESEL MEDIANTE LA PRUEBA ESTÁTICA. MÉTODO DE ACELERACIÓN LIBRE.	Emisiones de escape de las fuentes móviles con motor de diesel mediante el método de aceleración libre.	Registro Oficial No. 115 de 2000-07-07	Vigente
	Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 203:2000	GESTIÓN AMBIENTAL. AIRE. VEHÍCULOS AUTOMOTORES. DETERMINACIÓN DE LA	Establece el método de ensayo para determinar la concentración de las emisiones provenientes del sistema de	Registro Oficial No. 115 de 2000-07-07	Vigente

		CONCENTRACIÓN DE EMISIONES DE ESCAPE EN CONDICIONES DE MARCHA MÍNIMA O "RALENTÍ". PRUEBA ESTÁTICA.	escape de vehículos equipados con motor de encendido por chispa, en condiciones de marcha mínima o "ralentí".		
	Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 204:2002	GESTIÓN AMBIENTAL. AIRE. VEHÍCULOS AUTOMOTORES. LÍMITES PERMITIDOS DE EMISIONES PRODUCIDAS POR FUENTES MÓVILES TERRESTRES DE GASOLINA.	Esta norma establece los límites permitidos de emisiones de contaminantes producidas por fuentes móviles terrestres (vehículos automotores) de gasolina.	Registro Oficial No. 673 de 2002-09-30	Vigente
	Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 207:2002	GESTIÓN AMBIENTAL. AIRE. VEHÍCULOS AUTOMOTORES. LÍMITES PERMITIDOS DE EMISIONES PRODUCIDAS POR FUENTES MÓVILES TERRESTRES DE DIESEL.	Esta norma establece los límites permitidos de emisiones de contaminantes producidas por fuentes móviles terrestres (vehículos automotores) de diesel.	Registro Oficial No. 673 de 2002-09-30	Vigente
	Libro6 - Anexos5 - Límites permisibles de niveles de ruido	LIMITES PERMISIBLES DE NIVELES DE RUIDO AMBIENTE PARA FUENTES FIJAS Y FUENTES MÓVILES, Y PARA VIBRACIONES	Establecer los niveles máximos permisibles de ruido.	Decreto N° 3.516, se publicó en la Edición Especial No. 2 del Registro Oficial, con fecha 31 de marzo del 2003	Vigente
	Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 311:2000	VEHÍCULOS AUTOMOTORES. FUNCIONAMIENTO DE VEHÍCULOS CON GLP.	Establece los requisitos mínimos que se deben cumplir al realizar las conversiones de	Registro Oficial No. 172 de 2000-09-27	Vigente

		CONVERSIÓN DE MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA CON SISTEMA DE CARBURACIÓN SOLO DE GASOLINA POR CARBURACIÓN DUAL GLP/GASOLINA O SOLO DE GLP. REQUISITOS.	motores de combustión interna con carburación solo de gasolina por carburación dual (GLP/gasolina) o solo de GLP.		
	Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 310:2000	VEHÍCULOS AUTOMOTORES. FUNCIONAMIENTO DE VEHÍCULOS CON GLP. EQUIPOS PARA DUAL GLP/GASOLINA O SOLO DE GLP EN MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA. REQUISITOS.	Establece los requisitos mínimos que deben cumplir los equipos para carburación a GLP, utilizados en motores de combustión interna o en la inversión de motores con carburación solo de gasolina por carburación dual GLP/gasolina o solo de GLP.	Registro Oficial No. 172 de 2009-09-27	Vigente
Anexo 3.2. Normas y Reglamentos INEN aplicados al Transporte Fuente: http://www.ant.gob.ec/index.php/normas-y-reglamentos-inen-aplicados-al-transporte					

Anexo 3.3:

	UNIVERSIDAD TÉCNICA PARTICULAR DE LOJA <i>La Universidad Católica de Loja</i> Escuela de Arquitectura		
ENCUESTA PARA LA ELABORACIÓN DE TESIS GRADO EN ARQUITECTURA			
Tema: “Centralidad Urbana de Organismos Administrativos, Gestión, Servicio y Comercio en la Ciudad de Loja.”			
Objetivos: <ul style="list-style-type: none"> - Verificar el uso del núcleo de desarrollo cercano a la vivienda de los encuestados. - Conocer la frecuencia de uso del área central - Conocer la percepción sobre la saturación de organismos en el área central. - Considerar las necesidades de la población en los diferentes polos de desarrollo. (Polo 1.- Centro de la ciudad, Polo 2.- Centro comercial La Pradera, Polo 3.- Mercado Mayorista, Polo 4.- Terminal Terrestre, Polo 5.- El Valle.) - Considerar las aspiraciones de población respecto del área central. 			
I. DATOS SOCIOECONÓMICOS:			
Indique el sector de su Vivienda y escriba su Dirección:			
NORTE			ESTE
SUR			OESTE
CENTRO			
¿Cuál es su Estado Laboral?			
Trabaja		Jubilado / Pensionado	
Estudiante		Ama de Casa	
Desocupado		Estudia y Trabaja	
Si trabaja, ¿Desempeña su trabajo en el centro de la ciudad?			
SI		NO	
Si trabaja en el centro de la ciudad, Lo realiza en:			
Institución Administrativa		Institución de Servicio	
Institución Gestión		Comercio	
Especifique otros:			

Si trabaja en Comercio es:											
Propio				Arrendado							
Si su negocio comercial no está ubicado en el núcleo central. ¿Preferiría la ubicación de su local en el núcleo centro?											
SI				NO							
Especifique por qué:											
II. PARTIDA – DESTINO:											
¿Cuál es el motivo de visita al centro de la ciudad?											
Trabajo				Comercio compra – venta							
Realizar una Gestión				Educación							
Actividades de Ocio				Salud							
Especifique otros:											
¿Cuántas veces por semana visita el centro de la ciudad?											
MAÑANA:				TARDE:				NOCHE:			
1		2		1		2		1		2	
3		4		3		4		3		4	
5		6		5		6		5		6	
7		7+		7		7+		7		7+	
Especifique otras:				Especifique otras:				Especifique otras:			
¿Cómo se moviliza al centro de la ciudad?											
Transporte Propio				Transporte Público				Caminando			
¿Tiempo de transcurso desde su vivienda al centro de la ciudad?											
5 min.				15 min.				25 min.			
10 min.				20 min.				30 min a más.			
Si tiene transporte propio, ¿Qué le parece el tránsito vehicular en el centro de la ciudad?											
Difícil				Regular				Cómodo			
¿Qué le parece el tránsito peatonal en el centro?											

Difícil		Regular		Cómodo	
III. CENTRALIDAD DE LA CIUDAD DE LOJA					
¿Qué opina sobre la centralidad de los servicios, gestión y comercio en el núcleo central de la ciudad?					
Adecuada		Regular		No Adecuada	
¿Qué opina sobre la centralidad de los organismos Administrativos en el casco central?					
Adecuada		Regular		No Adecuada	
¿Qué opino de liberar al centro de la ciudad de la centralidad de gestión, servicio y comercio?					
Necesario		Pérdida del símbolo central de la ciudad			Pérdida de tiempo
¿Qué núcleo de desarrollo está más cercano a su vivienda?					
Sur – Centro comercial La Pradera			Centro		
Este – El Valle			Noroeste – Terminal Terrestre		
Centro – Norte Gran Colombia			Ninguno		
¿Le da uso a su núcleo de desarrollo?					
Si			No		
Si su respuesta es No, Por qué:					
¿Qué opina del núcleo de desarrollo que se encuentra cerca de su vivienda?					
Tiene todos los servicios deseados				No cuenta con los servicios deseados	
Si no tiene acceso a un núcleo de desarrollo actualmente cercano a su vivienda, ¿Qué opina si se ofreciera en un núcleo de desarrollo?					
Le gustaría			No le gustaría		
IV. CENTRO DE LA CIUDAD					
¿Qué opina sobre la seguridad en horas laborables en el centro de la ciudad?					
Zona Segura			Zona poco Insegura		
Zona Segura			Zona Insegura		
¿Qué opina sobre la seguridad fuera de las horas laborables en el centro de la ciudad?					
Zona Segura			Zona poco Insegura		
Zona Segura			Zona Insegura		

¿Qué cambios desearía para el casco central?			
Descongestión		Habilitar centros de culturales	
Descentralización de organismos Administrativos		Dotar de Áreas verdes	
Descentralización de organismos Gestión (Bancos, SRI, Pagos de servicios básicos, IESS, etc.)		Centro únicamente Turístico y cultural	
Descentralización de organismos de Comercio		Peatonizar las calles del casco central	
Especifique otros:			

