



UNIVERSIDAD TÉCNICA PARTICULAR DE LOJA

ESCUELA DE ARQUITECTURA

Red urbana

Una propuesta alternativa de ciudad

Tesis de Arquitectura

Autor
Ángel Fernando Ruilova Lima

Director
Arq. Mgs. Ramiro Alberto Correa Jaramillo

Abril 2012

CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR DE TESIS

Arq. Mgs. Ramiro Alberto Correa Jaramillo.

DOCENTE - INVESTIGADOR DE LA U.T.P.L

CERTIFICA

Haber revisado en su totalidad el proyecto de tesis:

“Red Urbana una propuesta alternativa de ciudad”

Presentado por el señor Ángel Fernando Ruilova Lima, y habiendo constatado, que cumple con los requerimientos científicos y legales, autorizo la presentación final del mismo para su respectiva evaluación

Loja, Abril de 2012.

Arq. Mgs. Ramiro Alberto Correa Jaramillo.
DIRECTOR DE TESIS

CESIÓN DE DERECHOS

Ángel Fernando Ruilova Lima, autor de la presente investigación, declaro conocer y aceptar la disposición del Art. 64 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 y tesis de grado que se realicen a través o con el apoyo financiero, académico o institucional (operativo) de la Universidad".

Ángel Fernando Ruilova Lima
Autor

AUTORIA

Ángel Fernando Ruilova Lima con cédula N° 1104055098, declaro ser autor intelectual del presente trabajo de tesis: "Red urbana una propuesta alternativa de ciudad", y soy responsable de todo lo que aquí se menciona.

Ángel Fernando Ruilova Lima
Autor

DEDICATORIA

A mis padres, Ángel Polibio y Amada Esperanza, por su enseñanza y formación para la vida y que ahora están en el cielo.

A mis hermanos Juan Pablo y Santiago, con quienes he compartido gratos y amenos momentos.

A mis amigos y amigas que con su amistad y apoyo han contribuido en mi formación.

A todos los que se interesan por la arquitectura y por la ciudad.

AGRADECIMIENTOS

A Dios, por su amor y su misericordia para conmigo.

A mis padres, a mis hermanos y a todos mis familiares por su apoyo en mi formación.

Al Arq. Mgs. Ramiro Correa por su paciencia y sus sugerencias en el desarrollo de la presente investigación.

A José María por su enseñanza que me enseñó a ver la arquitectura.

A todos los amigos y amigas que me han ayudado en el desarrollo de la presente investigación.

ÍNDICE

PORTADA	i
CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR DE TESIS	ii
CESIÓN DE DERECHOS	iii
AUTORÍA	iv
DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTOS	vi
ÍNDICE	vii
RESUMEN	xi
INTRODUCCIÓN	1
Problemática	2
Justificación	5
Objetivos	6
Hipótesis	7
PRIMERA PARTE	9
RED URBANA	10
Definición	10
Principios de la Red Urbana	11
Nodos o Lugares de Actividades	12
Definición	12
- Actividades Urbanas	14
Definición y Clasificación	14
Conexiones y Recorridos	16
Definición y Características	16
Clasificación de Recorridos	19
- Recorridos Necesarios	19

- Recorridos Espontáneos	20
Jerarquía	21
Características	21
Un espacio para cada nivel y escala	24
LA CIUDAD	27
Definición – Conceptos	27
La Ciudad como concepto ambiguo	28
- Como Concepto Descriptivo	
- Como Concepto Interpretativo	
Referentes de Ciudad	31
Ciudad Antigua:	32
- La Ciudad Romana.	
Ciudad Moderna:	33
- La Ville Radieuse	
- El Sector y la regla de las 7Vs	37
SEGUNDA PARTE	41
LA CIUDAD DE LOJA	42
Análisis y Evaluación	42
Desarrollo Urbano	46
La Población	50
Metodología de Evaluación	51
Identificando Nodos o Lugares de Actividades en la Ciudad de Loja	67
Lugares de actividades dados por equipamiento urbano	67
Lugares de actividades identificados desde la percepción ciudadana	71
- San Sebastián	72
- Parque Central	73
- Centro de la Ciudad	75
- Jipiro	76
- Centro Comercial La Pradera	78
- La Pileta, Cdla. Zamora	78
Identificando Recorridos en la ciudad de Loja	81
- Recorridos Peatonales	81
- Recorridos Vehiculares	86
Identificando Redes en la ciudad de Loja	88
- Espacio peatonal y verde	88

- Conexiones o recorridos peatonales	89
- Edificios y caminos: relación peatón – edificio – vehículo	90
- Sistema de Transporte Público	90
- Vías de circulación vehicular: locales – colectoras – arteriales	92
TERCERA PARTE	93
PROPUESTA DE CIUDAD	94
Ensayo	94
Consideraciones de Ciudad	96
Planteamiento de la Propuesta	97
- Centro de la Ciudad, centro de intercambio y de uso mixto.	97
- Conectando Nodos Existentes.	100
- Conectando la periferia y el territorio de la ciudad.	100
- Ocupando el Territorio	101
- Introduciendo Nodos de Equipamiento Múltiple	102
- Parque Explora	
- Casa Comunal	
- Gimnasio Vertical	
- Conectando la Ciudad con una red de metrocable.	107
Determinando Acciones o Principios de Aplicación de la Red Urbana	110
LISTADO DE LÁMINAS	
Lámina 1. Lugares de Actividades en la Ciudad de Loja, identificados a partir del equipamiento urbano y desde la percepción ciudadana.	114
Lámina 2. Lugares de Actividades en la Ciudad de Loja, con mayor escala de actuación y de relevancia en la memoria colectiva del ciudadano.	115
Lámina 3. Calles conectoras del Centro de la ciudad de Loja.	116
Lámina 4. Recorridos peatonales identificados en el centro de la ciudad.	117
Lámina 5. Recorridos vehiculares identificados en el centro de la ciudad de Loja.	118
Lámina 6. Redes de la ciudad de Loja: Red de espacios verdes y elementos naturales y Red de conexiones peatonales en el centro de la ciudad.	119

Lámina 7. Redes de la ciudad de Loja: Red de transporte público y Red vial: vías locales y arteriales.	120
---	-----

Conectar y Ocupar la Ciudad Planteamiento de la Propuesta

Lámina 8. Centro de la Ciudad, Centro de intercambio y de uso mixto. Espacio para caminar y estar y borde de circulación vehicular rápida.	121
Lámina 9. Conectando Nodos. Red principal de transporte público y de circulación vehicular	122
Lámina 10. Conectando la Periferia. Red principal y redes secundarias.	123
Lámina 11. Ocupando el Territorio. Áreas de Crecimiento Urbano y Áreas Verdes.	124
Lámina 12. Introduciendo Nodos Nuevos de Equipamiento Urbano Múltiple. Calle Comercial hacia el sector occidental de la ciudad.	125
Lámina 13. Red de Metrocable.	126

CUARTA PARTE	127
---------------------	-----

CONCLUSIONES	128
---------------------	-----

RECOMENDACIONES	129
------------------------	-----

BIBLIOGRAFÍA	130
---------------------	-----

ANEXOS	133
---------------	-----

RESUMEN

Esta investigación surge de reflexionar sobre la ciudad como la organización humana más compleja y como el lugar del intercambio, que en su reciente proceso de desarrollo urbano ha sido dispersa por la urbanización, invadida por el automóvil y desconectada en su escala más pequeña, la del ser humano.

La red urbana se presenta como una propuesta alternativa de ciudad, ya que permite ordenar y planear la ciudad a partir de los espacios del ser humano, mediante la conectividad múltiple de nodos o lugares de actividades, desde las escalas pequeñas hasta las mayores, dinamizando la vida urbana de la ciudad y mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

Para el desarrollo de la conectividad múltiple de la ciudad en los distintos niveles y escalas de la red, la propuesta se basa en los principios de investigación de la ciudad moderna, conectividad y ocupación del territorio, que permiten crear centro y periferia, conectar nodos existentes, introducir nuevos nodos de equipamiento múltiple y ocupar de manera ordenada el territorio, determinando así los espacios de crecimiento urbano, de reserva y de protección.

INTRODUCCIÓN

PROBLEMÁTICA, JUSTIFICACIÓN, OBJETIVOS E HIPÓTESIS

INTRODUCCIÓN

PROBLEMÁTICA

Los diferentes procesos de urbanización, tanto planificados como dispersos, que presentan varias ciudades, han originado que actividades y recorridos, confluyan y se realicen de manera sobrepuesta y combinada en sus centros o núcleos urbanos, ocasionando una competencia entre los distintos niveles y escalas que presenta la red.

Esto ha producido que los alrededores y la periferia se consoliden como lugares de residencia, por lo que muchas ciudades son planeadas a partir de las circulaciones del automóvil, como medio de conectividad, dejando en amplia desventaja a los espacios para el ser humano y por consiguiente afectando la vida urbana en la ciudad.

Como es el caso de la ciudad de Loja con una población aproximada de 120.000 hab.¹ y una superficie urbana de 5.186,60 has; donde su desarrollo urbano en los últimos 50 años, ha ocasionado que actividades y recorridos confluyan y se realicen de manera sobrepuesta y combinada en el área central de la ciudad, generando un deterioro de su calidad urbana y ambiental, priorizando las circulaciones vehiculares y dejando de lado el espacio para el peatón.

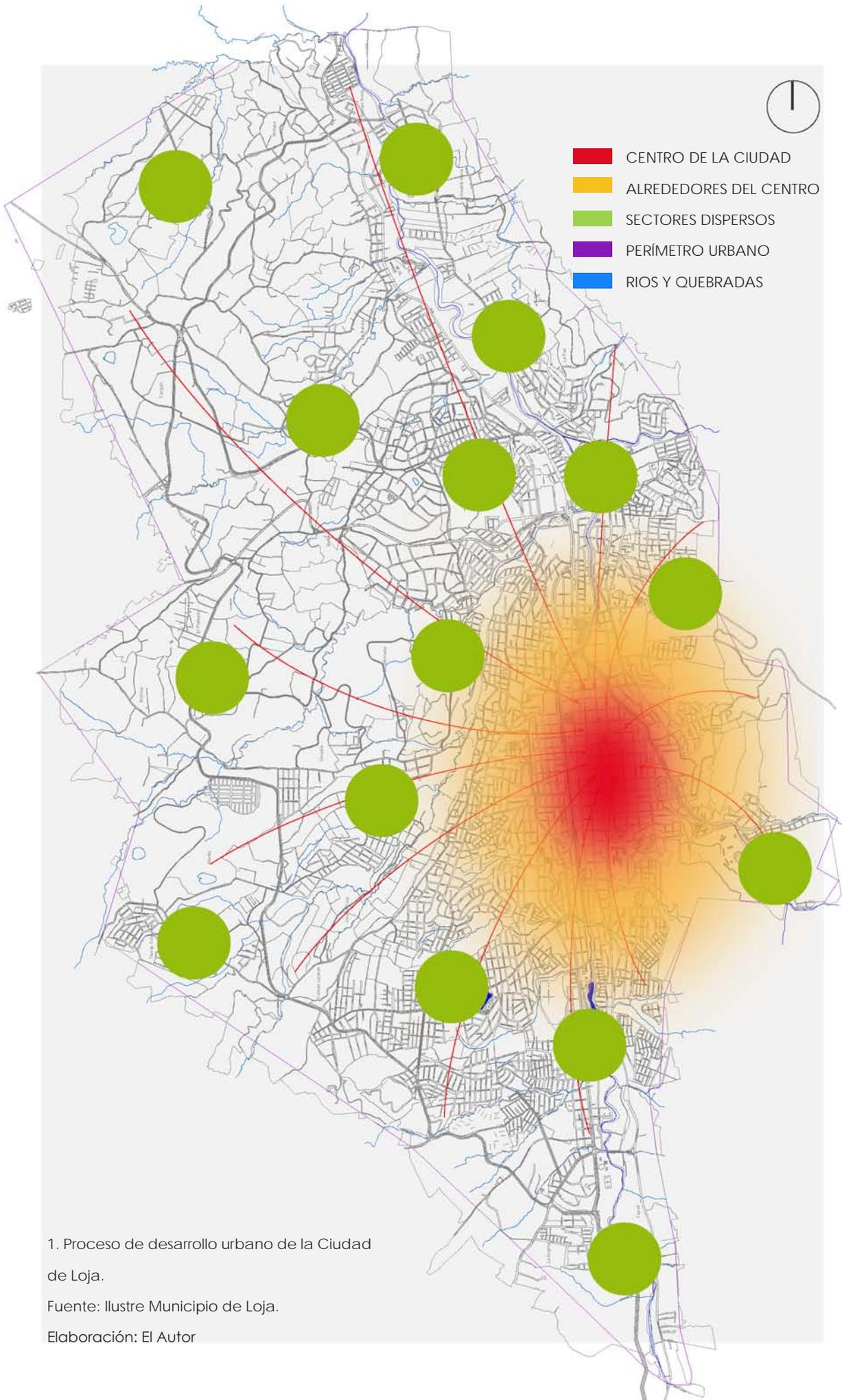
El centro de la ciudad se ha consolidado como el área de actividades donde se realizan toda clase de actividades y donde se ubica la mayor parte de la infraestructura necesaria o requerida, generando una sobre posición de usos de suelo y de equipamientos, combinando lo administrativo con lo comercial; por lo que es un centro urbano activo que concentra grandes cantidades de personas tanto en los lugares de actividades como en las calles que conectan estos lugares.²

1. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSO. Censo 2001. Crecimiento Poblacional de la Ciudad de Loja.

2. ILUSTRE MUNICIPIO DE LOJA. 2008. Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja. Pág. 7 - 8.

Esta característica ha ocasionado que el área central sea conflictiva y desordenada por la sobreposición de usos de suelo y por el uso preferente del vehículo particular, limitando el espacio para el ser humano - espacio para caminar y estar - dificultando la conectividad entre los diferentes lugares de actividades, lo que origina un considerable congestionamiento en horas de mayor circulación que afecta a la calidad urbana y ambiental.

Mientras que los barrios de los alrededores y de la periferia, se consolidan como lugares de residencia, con deficiencias de espacio público, de equipamiento comunal y por ende de vida urbana.



1. Proceso de desarrollo urbano de la Ciudad de Loja.

Fuente: Ilustre Municipio de Loja.

Elaboración: El Autor

JUSTIFICACIÓN

La presente investigación, surge de reflexionar sobre la ciudad como la organización humana más compleja, que en su reciente proceso de desarrollo ha sido dispersa por la urbanización, invadida por el automóvil y desconectada en su escala más pequeña, la del ser humano.

La red urbana se presenta como una propuesta alternativa de ciudad, ya que permite rescatar de manera adecuada el espacio para el ser humano, mediante la conectividad múltiple de nodos o lugares de actividades, desde las escalas pequeñas hasta las mayores, desarrollando una mejor calidad de vida urbana.

En el caso de la ciudad de Loja, a través de la red urbana, se pretende lograr una visión diferente de ciudad, donde esta pueda ordenarse, dinamizarse y conectarse a partir de los espacios por donde el ser humano se mueve y realiza sus actividades cotidianas.

La propuesta está orientada a plantear la conectividad múltiple en la ciudad desde los diferentes niveles y escalas de la red, conectando nodos existentes e introduciendo nuevos nodos de equipamiento múltiple, que dinamicen la vida urbana en los alrededores y sectores de la periferia con el centro de la ciudad.

Por lo que la red urbana se establece como una herramienta para hacer ciudad, es decir ordenar y planear la ciudad, desde los espacios para el ser humano, donde este sea su principal protagonista. Como lo mencionan Le Corbusier y Jordi Borja, hacer ciudad es diseñar el hábitat del hombre; es ordenar un espacio de relación, es construir espacios para la vida en común.

OBJETIVOS

General:

Establecer la red urbana como una propuesta alternativa, para la conectividad múltiple de la ciudad de Loja.

Específicos:

Analizar y evaluar a la ciudad de Loja, a partir de los principios estructurales de la red urbana.

Identificar nodos o lugares de actividades y de recorridos que se dan en la ciudad de Loja.

Proponer la red urbana como una propuesta alternativa de ciudad, a partir de sus diferentes escalas y niveles.

Determinar acciones o principios de aplicación para el desarrollo de la red urbana.

HIPÓTESIS

La red urbana permite la conectividad múltiple de la ciudad desde sus diferentes niveles o escalas, conectando nodos existentes e introduciendo nodos nuevos de equipamiento múltiple,

PRIMERA PARTE

LA RED URBANA

RED URBANA

Definición

La red es un *"Conjunto de elementos organizados para determinado fin."*³

*"La red urbana, está conformada por todo el exterior y por los elementos conectivos como áreas peatonales y verdes, muros libres, sendas y caminos que van desde una ciclo pista hasta una autopista."*⁴

Salingaros, menciona que la red urbana se crea, por la necesidad que tiene el ser humano de moverse de un lugar a otro, por ejemplo: a la escuela, a la casa, a un parque, a una oficina, etc. A estas acciones de moverse, Jan Gehl las cataloga como actividades necesarias, más o menos obligatorias, es decir todas las acciones cotidianas que realiza el ser humano, donde el participante no tiene elección.

Mientras más fuertes sean las conexiones y más subestructura tenga la red, más vida y dinamismo presenta la ciudad. Por lo que **el fin de la red es conectar la ciudad**, facilitando la movilidad de la población mediante las conexiones que se establecen entre los diferentes lugares de actividades.

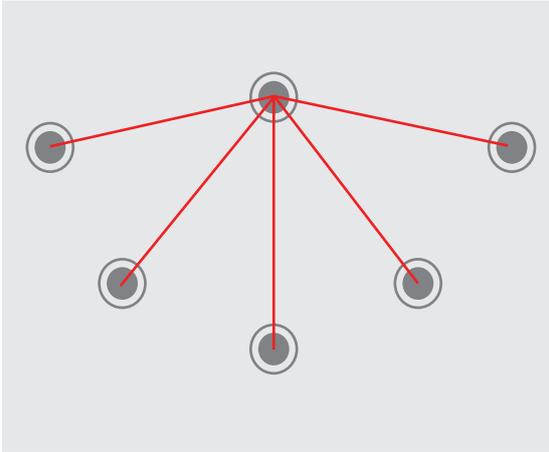
La red urbana está formada por redes de conexiones traslapadas, no hay razón para suponer, que las diferentes redes deben coincidir. Existen diferentes tipos de conexiones en las diferentes escalas y niveles.

3. Encarta®, Microsoft® 2009. (Software). **Diccionario Encarta 2009**. © 1993-2008 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

UNO, Océano. 1994. Diccionario Enciclopédico Ilustrado. Edición 1994. Ediciones Océano. Barcelona

4. SALINGAROS, Nikos. 2005. **Principles of Urban Structure**. (Teoría de la Red Urbana). Design Science Planning. Traducción: HERNANDEZ A. Nuria.

GEHL, Jan, 2006 La Humanización del Espacio Urbano. La vida social entre edificios. Editorial Reverté, S. A. Barcelona. Tres tipos de actividades exteriores. Pág. 17 y Agrupar y Dispersar. Pág. 95.



2. Red Conjunto de elementos organizados y concentrados para determinado fin.

Elaboración: El Autor.

Principios de la Red Urbana

Salingaros menciona tres principios generales que conforman el proceso de desarrollo de la Red Urbana:

Nodos - Conexiones – Jerarquía

Nodos ⁵

Definición

Las definiciones que se tiene de nodo, señalan que es, un punto de intersección o de conexión de dos o más elementos que conforman un circuito o una red. Es decir, es un **punto de encuentro y de reunión** de elementos.

En la ciudad los nodos son los elementos urbanos de orden físico, que determinan la percepción de un ciudadano hacia la misma. Son los puntos estratégicos de carácter activo, se presentan como los lugares de confluencias o de concentraciones, debido a la condensación del uso, constituyéndose en los dinamizadores de la vida urbana y en los puntos de referencia y de orientación de los ciudadanos.

Por lo que se puede definir al nodo como: **el sitio o lugar donde confluye y se concentra la mayor cantidad de personas**. Las personas son atraídas cuando las actividades que se desarrollan en el nodo son bien definidas.

Un nodo puede ser efímero o modesto, desarrollándose a escala del ser humano o a nivel particular, a escala intermedia, y a escala urbana o a nivel general; por ejemplo, un lugar para sentarse, o para beber una taza de café, un parque, un centro de compras, una estación de transporte, una universidad, etc. No necesariamente un nodo de actividad humana, está definido por un gran edificio, un equipamiento o un monumento, ya que en un edificio pueden desarrollarse uno o varios nodos de actividad.

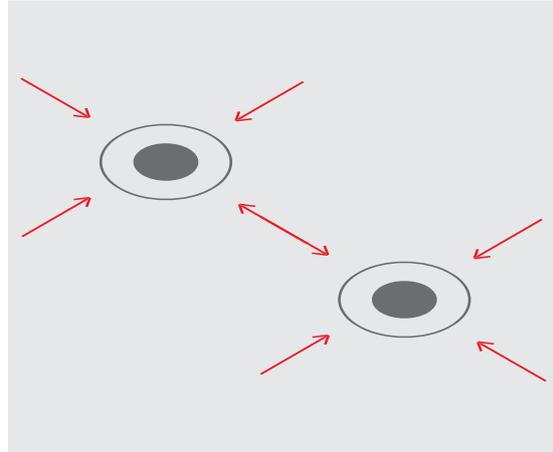
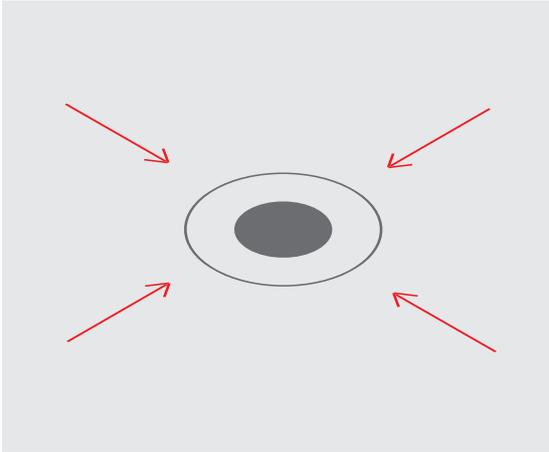
Nodo es sinónimo de **lugar de actividad** ⁶, ya que es el lugar que ubica a una o varias actividades urbanas y esta dado por el equipamiento urbano que posee una ciudad y dentro de la presente investigación, nodo y lugar de actividad tienen el mismo significado, ya que se emplean ambos terminos para referirse a **los lugares de confluencia y de concentración de personas**.

Los nodos actúan como focos ya que sus interacciones generan conexiones entre si y a la vez atraen trayectorias. Las interacciones entre nodos conforman una red que conecta y dinamiza a la ciudad.

5. Cita en Contexto. Enciclopedia Wikipedia. (En Línea). (Consultado el 10 de Mayo de 2010 a las 10:54 am). Disponible en: <http://es.wikipedia.org/wiki/Nodo>.

SALINGAROS, Nikos. 2005. Principles of Urban Structure. (Teoría de la Red Urbana). Design Science Planning. Traducción: HERNANDEZ A. Nuria.

6. Cita no textual. BAZANT S, Jan. 2006. **Manual de Diseño Urbano**. Editorial Trillas. Sexta Edición. Reimpresión 2006. México. Ver Págs. 177- 184.



3. Nodo como punto de reunión.

4. Interacciones entre nodos.

Elaboración: El Autor.

Los elementos naturales y arquitectónicos permiten reforzar los nodos de actividad y las trayectorias de conexión, que estos generan, por lo que existen distintos tipos de nodos de actividad humana como: de habitación, de trabajo, de diversión y recreación, de intercambio y servicios, etc.

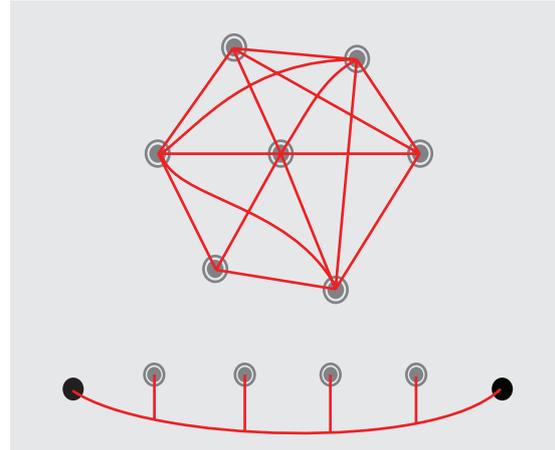
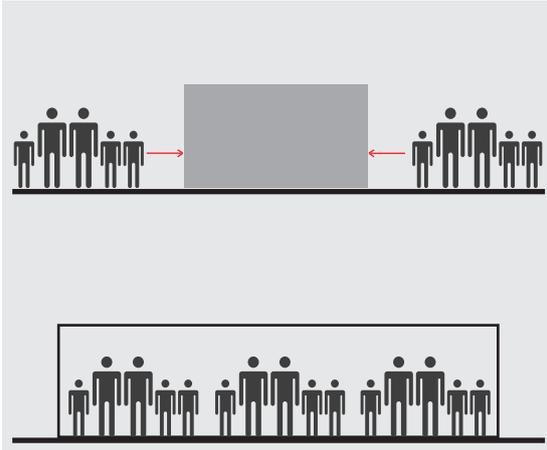
Las actividades que se desarrollan en un nodo son específicas o complementarias, crean relaciones entre el espacio público y las edificaciones y a la vez generan una diversidad y una interrelación de actividades en una parte o en toda la ciudad, que relacionadas con las actividades de otros nodos aportan más energía a la vida urbana, recuperando de esta manera la ciudad como hábitat donde el ser humano es el protagonista.

Esta característica de confluir y de concentrar personas, hace que a los nodos también se los pueda denominar **núcleos**, como los focos intensivos o dinamizadores de un barrio o de la ciudad; lo que permite establecer la siguiente ecuación de relación en la ciudad.

$$\begin{aligned}
 &\text{Nodo} \\
 &= \\
 &\text{Confluir + Concentrar} \\
 &= \\
 &\text{Dinamizar + Diversificar la Ciudad}
 \end{aligned}$$

Donde dinamizar es imprimir rapidez e intensidad a un proceso ⁷.

7. Encarta®, Microsoft® 2009. (Software). Diccionario Encarta 2009. © 1993-2008 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.



5. Nodo como punto de confluencia y de concentración.

6. Nodos interconectados entre si conformando una red.

Elaboración: El Autor

A esta ecuación se la puede establecer como principio para hacer y generar ciudad, diversificando actividades, concentrando personas y dinamizando sectores de la ciudad.

Las colonias funcionan si los nodos complementarios u opuestos están colocados de tal manera que generen conexiones activas entre nodos similares. Entonces en la red urbana: se establecen conexiones múltiples entre nodos complementarios, agrupándolas en trayectorias que conectan también a nodos iguales o similares. Las ciudades disfuncionales concentran nodos del mismo tipo, mientras que las ciudades funcionales concentran pares acoplados de nodos complementarios.

Uno de los principios del urbanismo moderno es la conexión entre nodos complementarios, pero con el paso del tiempo este principio ha sido mal aplicado por urbanistas y planeadores actuales, ya que se han enfocado hacia las trayectorias del automóvil y han ignorado las que tienen mayor importancia como las conexiones peatonales.

- Actividades Urbanas ⁸

Como complemento a la definición de nodo o lugar de actividades, se menciona la definición y clasificación de las actividades urbanas, ya que estas forman parte esencial de la ciudad relacionándose entre si a través del espacio.

8. Cita no textual. GEHL, Jan, 2006 **La Humanización del Espacio Urbano**. La vida social entre edificios. Editorial Reverté, S. A. Barcelona. Tres tipos de actividades exteriores. Pág. 17.

Las actividades urbanas son: **acciones específicas o espontáneas que realiza el ser humano como individuo y como colectivo, en un lugar específico de la ciudad para satisfacer una demanda o necesidad.**

Es decir las actividades urbanas surgen como respuesta a las necesidades que tiene cada ser humano como individuo y como colectivo de: habitar, trabajar, comer, asearse, comprar, educarse, comunicarse, relacionarse, recrearse, etc, favoreciendo la formación de redes de relaciones a partir de intercambios aleatorios que existen gracias a los espacios públicos de la ciudad, siendo estos los lugares idóneos de los encuentros y los soportes de la vida colectiva.

Las actividades urbanas se clasifican en dos tipos:

Actividades dentro de un lugar. Son las actividades ya ubicadas, por el equipamiento urbano.

Actividades entre lugares. Señala a las conexiones o flujos que ocurren entre los lugares de actividades.⁹

Se establece la siguiente clasificación de actividades urbanas a partir de las actividades dentro de un lugar y se tiene:

- **Actividades de Salud**
- **Actividades de Educación**
- **Actividades de Comercialización y Abasto**
- **Actividades de Cultura**
- **Actividades de Recreación y Deporte**
- **Actividades de Administración y Gestión**
- **Actividades de Seguridad**
- **Actividades de Servicios Públicos**

A estas se incluyen las actividades principales de la ciudad:

- **Actividades de Residencia o Habitación**
- **Actividades de Trabajo**
- **Actividades de Circulación o Transportación**
- **Actividades Económicas**

Existen otras actividades urbanas que ya se encuentran incluidas como:

- **Actividades Industriales**
- **Actividades de Turismo y Hospedaje.**
- **Actividades de Culto**

9. Cita no textual. BAZANT S, Jan. 2006. **Manual de Diseño Urbano.** Editorial Trillas. Sexta Edición. Reimpresión 2006. México. Ver Pág. 72.

Conexiones y Recorridos ¹⁰

Definición y Características

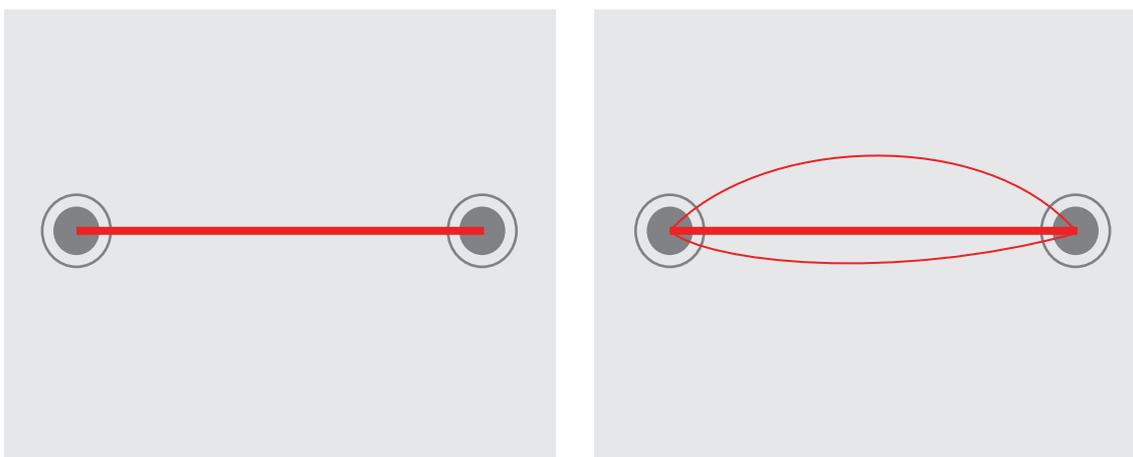
La acción de moverse y de desplazarse de un lugar a otro, producto de las necesidades que tiene el ser humano como individuo y como colectivo, da origen a las interacciones entre los lugares de actividades, lo que a su vez genera las conexiones o recorridos en el diario vivir de los ciudadanos, conformando de esta manera la red que articula y dinamiza la ciudad.

La definición que se tiene de conexión es: "*acción y efecto de conectar; unir, enlazar, establecer relación*"¹¹

Conectar es **unir** un punto con otro, por lo en el proceso conectivo, las conexiones se forman entre nodos complementarios u opuestos, tal como ocurre con el flujo eléctrico entre punto de diferente potencial.

De acuerdo a un teorema matemático, dos puntos pueden estar conectados por una línea recta solo de una manera, pero pueden estar conectados por líneas curvas e irregulares en un número infinito de formas, originando una conectividad múltiple entre dos puntos o nodos.

Conexión es sinónimo de **recorrido**, y tiene que ver con los espacios o rutas por donde circulan o se mueven las personas en la ciudad.



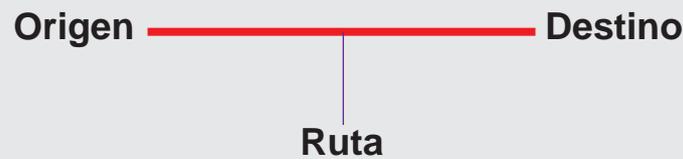
7. Conexión entre dos puntos.

8. Conectividad Múltiple.

Elaboración: El Autor.

10. SALINGAROS, Nikos. 2005. Principles of Urban Structure. (Teoría de la Red Urbana). Design Science Planning. Traducción: HERNANDEZ A. Nuria

11. Encarta®, Microsoft® 2009. (Software). Diccionario Encarta 2009. © 1993-2008 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.



Ruta = Itinerario Prefijado

“Acción y efecto de recorrer. Espacio que recorre alguien o algo. Ruta, itinerario prefijado.”¹² Dentro de la presente investigación conexión y recorrido tienen el mismo significado, ya que se emplean ambos terminos para referirse **a las interacciones que articulan nodos o lugares de actividades.**

Estas interacciones entre nodos se desarrollan en la ciudad a través de rutas establecidas, que de acuerdo a sus características tecnológicas se define la modalidad de viaje desde un origen a un destino, en diferentes formas de movilidad, como: ir a pie, en automóvil, o en transporte público.¹³

Recorrido = Viaje = origen + destino

Las trayectorias de conexión entre nodos o lugares de actividades, son tramos cortos y rectos sin exceder de una cierta longitud máxima de 400 a 600 metros por recorrido; ya que es la distancia máxima que una persona recorre a pie en un tiempo aproximado de 15 minutos, a una velocidad promedio de un paso por segundo, 0.67m/s aproximadamente.¹⁴

1 min. = 60 seg. x 15 min. = 900 seg. x 0,67 m/s = 603 m.

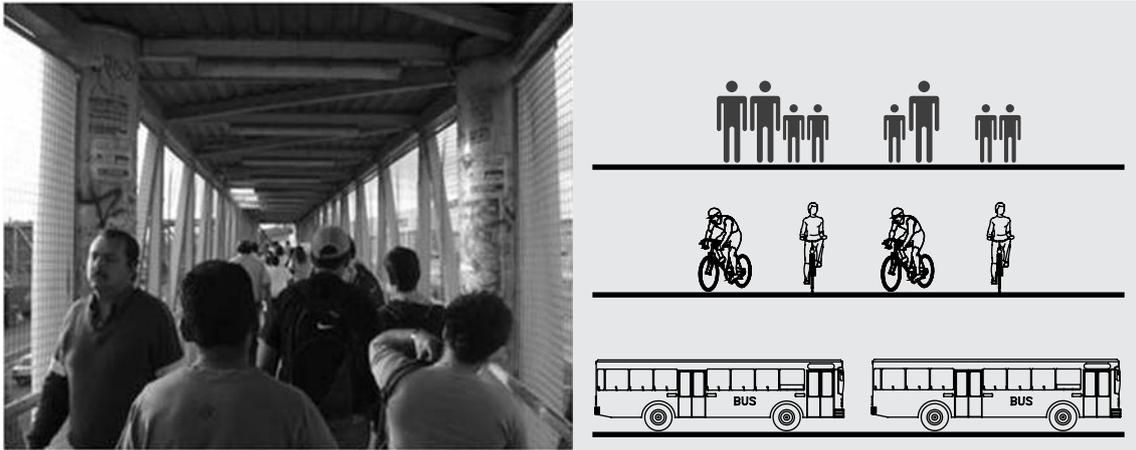
Los recorridos entre lugares de actividades, se desarrollan dentro de esta distancia, por lo que se da importancia a la movilidad alternativa, como ir a pie o ir en bicicleta para desplazarse de un lugar a otro, configurando así una

12. UNO, Océano. 1994. Diccionario Enciclopédico Ilustrado. Edición 1994. Ediciones Océano. Barcelona.

13. Cita no textual. BAZANT S, Jan. 2006. **Manual de Diseño Urbano**. Editorial Trillas. Sexta Edición. Reimpresión 2006. México. Ver Págs. 76-77.

14. Cita en Contexto. GEHL, Jan, 2006 La Humanización del Espacio Urbano. La vida social entre edificios. Editorial Reverté, S. A. Barcelona. Agrupar o Dispersar. Pág. 95

LE CORBUSIER. 1981. Los Tres Establecimientos Humanos. Primera Edición Diciembre de 1981. Editorial Poseidón. España. Pág. 47



9. Un recorrido urbano.

Fuente: (En línea). (Consultado el 5 de Febrero de 2010 a las 16:33). Disponible en: <http://www.fototalentosfundacionbancosantander.com/ES/verfoto/Flujos-Urbanos>

10. Alternativas de movilidad: ir a pie, ir en bicicleta, usar el transporte público.

Elaboración: El Autor.

red que concentra, ordena y dinamiza a un barrio, a un sector y a la ciudad, reforzando a la transportación pública como medio de movilidad.

Los nodos de la red urbana se conectan mediante un complejo proceso de organización, que permite llegar fácilmente a cualquier punto, por muchas y distintas trayectorias. En este caso no es necesario que todas las conexiones sean curvas o irregulares, también puede ser una retícula rectangular, a la que se le puede sobreponer otra retícula creando así diagonales, que permitan la conectividad múltiple.

Esta conectividad múltiple hace que los elementos de la red se encuentren altamente conectados y funcionales, aunque en planta puede verse a la red desorganizada e irregular, mientras que por el contrario la red urbana puede verse organizada pero puede estar desconectada.

Los recorridos urbanos tienen como fin ver y vivir la ciudad, es decir que los ciudadanos conozcan su ciudad, conozcan el espacio en el que se desarrollan y se mueven como lo señala Álvaro Moreno, *"Los recorridos permiten al ciudadano tener una autonomía de cómo se ve y se interpreta el espacio en el que se vive."*¹⁵

15. Cita en Contexto. Moreno, Álvaro. 2007. **Recorridos Urbanos (Conferencia)**. (En Línea). (Consultado el 16 de Octubre de 2009 a las 12:30). Disponible en: <http://alealv.wordpress.com/2007/09/20/recorridos-urbanos-conferencia/>.

Alcaldía de Medellín. **La Transformación de Medellín Urbanismo Social 2004-2007**. (En línea). (Consultado el 16 de Octubre de 2009 a las 12:07). Disponible en: http://urbanismosocialmedellin.universia.net.co/recorridos_urbanos.jsp.

Rescatando de esta manera el espacio para el ser humano y favoreciendo al desarrollo de actividades recreativas, que mejoran la calidad urbana de la ciudad.

En Diseño Urbano, las conexiones unen entre sí a tres tipos distintos de elementos:

Elementos Naturales: un río, una quebrada, un grupo de arboles, un bosque, un área de pasto, una montaña o un perfil topográfico, etc.

Nodos de Actividades: un lugar de trabajo, una residencia, un lugar para sentarse y beber una taza de café, un lugar de compras, etc.

Elementos Arquitectónicos: todo tipo de edificaciones, que conectan los elementos naturales y refuerzan los nodos de actividad, como son las edificaciones estándar de la ciudad o el Equipamiento Urbano. Las conexiones que se dan entre los elementos arquitectónicos, son de carácter visual, ya que permiten la orientación y la creación de una imagen coherente del ambiente urbano, a través de simetrías, similitudes y formas intermedias.

Clasificación de Recorridos

Los recorridos urbanos, hacen relación a las actividades exteriores ¹⁶ o entre lugares, por lo que estos se clasifican en recorridos necesarios y recorridos opcionales o espontáneos, que exigen características diferentes al entorno físico y se tiene:

Recorridos Necesarios: son los recorridos o circulaciones cotidianas más o menos obligatorias, que se realizan por una ruta establecida en los que la población se desplaza par ir y volver de un lugar a otro, por ejemplo como ir de la casa al trabajo o viceversa, de la casa al mercado, del colegio a la unidad de transporte, etc.

Dentro de estos recorridos están las principales vías o rutas de transito y transporte

16. Citas en contexto. GEHL, Jan, 2006 **La Humanización del Espacio Urbano**. La vida social entre edificios. Editorial Reverté, S. A. Barcelona. Tres tipos de actividades exteriores. Pág. 23- 37.

Lecturas: educación física y deportes. Revista digital. 1999. **Los recorridos de orientación urbana**, un acicate para la animación a una práctica deportiva continuada sin límites. (En Línea). (Consultado el 16 de Octubre de 2009 a las 12:12) Disponible en: <http://www.efdeportes.com/efd14/orient1.htm>.

Plataforma Urbana. **¿Quién dijo no a los paseos peatonales?** (En Línea). (Consultado el 11 enero de 2010 a las 19:22. Disponible en: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2007/01/13/quien-dijo-no-a-los-paseos-peatonales/>

público, así como las principales vías o calles peatonales o vías importantes para ir y venir de un lugar a otro y los senderos por donde circulan las bicicletas.

Recorridos Espontáneos: son los recorridos que se dan de manera espontánea en la ciudad, donde las personas que participan se identifican con ciertos espacios o monumentos de la misma. La ruta de este tipo de recorridos contiene edificios, monumentos o espacios de trascendencia de la ciudad, por lo que están pensados para vivir, ver y conocer la ciudad, y transformar la circulación cotidiana en un paseo por la misma.

Este tipo de recorridos fomenta en la población el desarrollo de actividades recreativas o lúdicas.

Para Álvaro Moreno “el caminar es una acción y una herramienta de exploración que nos lleva a la deriva, dentro de una dimensión temporal, mientras vivimos en la tierra. Y lo concibe como un arte nómada y rizoma, en la manera que es un recorrido y a la vez una intervención en un espacio de interacción humana, donde existe la lúdica, la experimentación, las relaciones, lo situacional, la crítica y la usabilidad. Un lugar no solo se compone de estructuras arquitectónicas u objetos, si no que tiene un trasfondo cultural y social.”¹⁷

17. Moreno, Álvaro. 2007. **Recorridos Urbanos (Conferencia)**. (En Línea). (Consultado el 16 de Octubre de 2009 a las 12:30). Disponible en: <http://alealv.wordpress.com/2007/09/20/recorridos-urbanos-conferencia/>

Jerarquía

Características

Cuando se permite, la red urbana se auto-organiza creando una jerarquía ordenada de conexiones en muchos y diferentes niveles de escala. Se vuelve múltiplemente conectada pero no caótica.

El proceso de organización sigue un estricto orden: comienza con las escalas menores o pequeñas (sendas peatonales), y progresa hacia escalas superiores (calles de creciente capacidad). Si no existe cualquiera de los niveles de conectividad, la red se vuelve patológica. Una jerarquía rara vez se puede establecer toda al mismo tiempo.

Este proceso de planeación define una conexión apropiada entre dos nodos de actividad y si las actividades se presentan distantes unas de otras, es necesario introducir nodos adicionales a distancias intermedias, que permitan mantener conectividad entre actividades. Los nodos necesitan estar conectados, lo que crea trayectorias, sobre las cuales se crea la necesidad de otros nodos, que requieren nuevas trayectorias. De esta manera la red urbana se genera a si misma, presentando una subestructura coherente y manteniéndose estable.

De acuerdo a otro resultado matemático las conexiones rectas y curvas están relacionadas, debido a que la curva está formada por tramos de rectas. Es así que en la escala pequeña, los peatones para ir de un nodo a otro, necesitan recorridos o trayectorias lo mas rectas posibles, que eviten esquinas, escaleras y cambios de nivel, permitiendo tener trayectorias segmentadas que unan a nodos intermedios, y una estructura de red más firme y fuerte.

En las escalas mayores la conectividad múltiple se da mediante trayectorias curvas e irregulares, de esta manera la red urbana está formada por redes de conexiones traslapadas, que no necesariamente tienen que coincidir, presentando de esta manera una fuerza estructural por los cruces y traslapes de los distintos niveles, generando la conectividad múltiple.

En los últimos años, en la ciudades se ha dado mayor importancia a las vías vehiculares, que a las vías o sendas peatonales, lo que ha llevado que las ciudades presenten graves problemas con la circulación vehicular, eliminando la circulación peatonal y las áreas verdes, llevando a las ciudades al deterioro de su calidad urbana y ambiental.



11. Nodos desconectados por la distancia.

Nodos conectados por nodos intermedios.

Elaboración: El Autor.

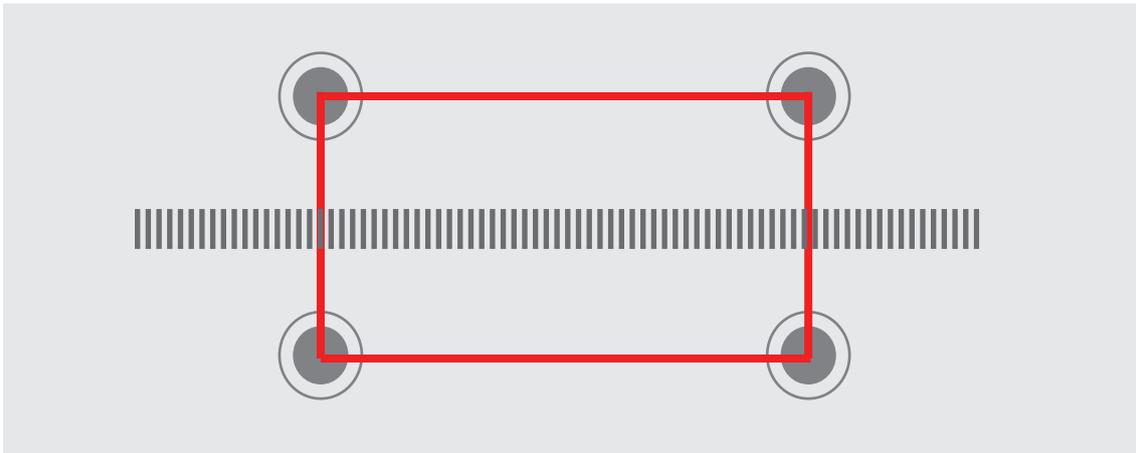
Dentro del proceso de establecer conexiones en la red urbana, Christopher Alexander, concluye que existe una secuencia óptima se puede seguir: definir primero el espacio peatonal y verde seguido de conexiones peatonales, edificios y caminos, debido a que las ciudades del pasado, (ciudades medievales y antiguas), fueron construidas siguiendo este orden, ya que la ciudad no era un objeto en si mismo, sino una herramienta modelada por el uso. El resultado de este proceso son espacios urbanos que ofrecen condiciones extraordinariamente buenas para el desarrollo de actividades opcionales y sociales. ¹⁸

Siguiendo con esta secuencia, finalmente se introducen las calles para organizar las conexiones dentro de una escala mayor, presentando una jerarquía apropiada, ya que el tránsito vehicular está diseñado para facilitar la actividad humana. Como se señaló anteriormente, la organización en un sistema complejo debe establecerse de la escala pequeña a la grande; permitiendo que cada tipo de calle sirva a diferentes densidades de tráfico.

Es por esto que las redes peatonales no tienen que estar separadas o ser distintas de las ciclistas, ni tampoco estas separadas o distintas de las calles, como lo indicado anteriormente, los elementos arquitectónicos se conectan de manera visual, de igual manera estas redes pueden conectarse de manera visual y sobre todo dependiendo de la densidad del tráfico.

18. Cita en Contexto. ALEXANDER, Christopher. ISHIKAWA, Sara. SILVERSTEIN, Murray. 1980. Un Lenguaje de Patrones. Editorial Gustavo Gili. Barcelona.

GEHL, Jan, 2006 La Humanización del Espacio Urbano. La vida social entre edificios. Editorial Reverté, S. A. Barcelona. Tendencias Arquitectónicas. Págs. 43 - 49.



12. Trayectorias peatonales que se cruzan y se conectan a una calle local

Elaboración: El Autor.

La red urbana presenta piezas que son simples y que interactúan de forma sencilla, aunque su unión es compleja. Es por eso, que en este proceso de conexiones, solo se deben establecer aquellas que realmente funcionan, aquellas que permitan la conectividad múltiple, esto quiere decir que no todos los nodos tienen que estar conectados unos con otros, debido a que existen elementos que se pueden dañar, como por ejemplo: una avenida de alta velocidad y un conjunto habitacional.

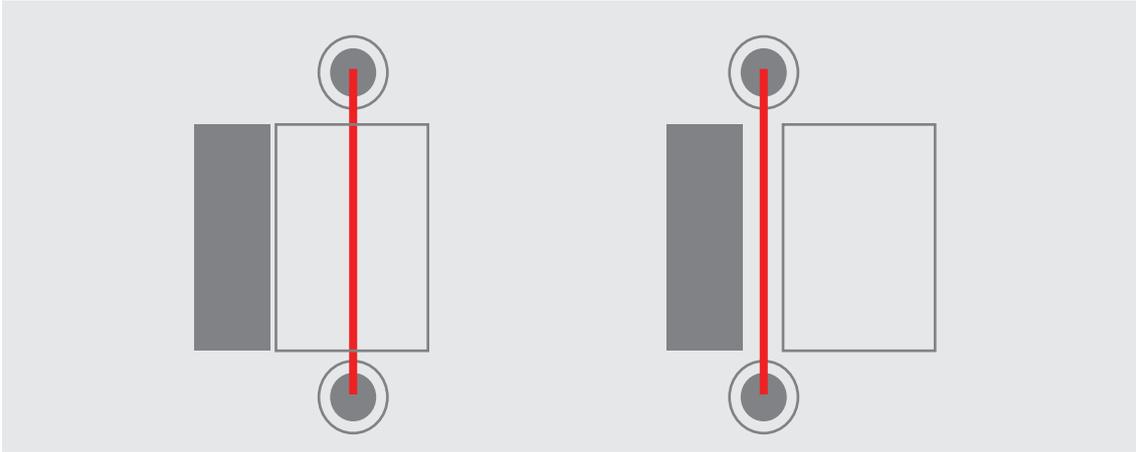
Cabe mencionar, que una trayectoria para funcionar, necesita coincidir con el límite de un área, como la fachada de un edificio, que pasa a constituirse en borde. Y es que en las zonas de estancia los lugares más preferidos son los lugares junto a las fachadas de los edificios o a un elemento que se encuentra en la periferia de dicha zona, a lo que se lo conoce como *"efecto de borde"*¹⁹

La zona de borde ofrece una serie de obvias ventajas prácticas y psicológicas como lugar de permanencia y desde el cual se puede salir un poco más al espacio. Christopher Alexander, mencionado por Gehl; sobre el efecto de borde dice: *"Si el borde falla, el espacio nunca llega a animarse"*.²⁰

Un límite natural como un río, un bosque o un parque, etc., ayuda a reforzar y a sostener una conexión o trayectoria.

19. Cita no textual. GEHL, Jan, 2006 **La Humanización del Espacio Urbano**. La vida social entre edificios. Editorial Reverté, S. A. Barcelona. *Estar de Pie*. Pág. 163.

20. *Ibid.* 15. Pág. 164



13. Trayectoria sobre el Espacio: Trayectoria no Definida.

Trayectoria Definida: Trayectoria y Borde.

Elaboración: El Autor.

Como ejemplo y referencia de la jerarquía que tiene una red urbana, se hace una descripción en la siguiente sección de **El Sector** y de la Doctrina de los Transportes y Ocupación de los Territorios, propuestos por Le Corbusier, aplicados de manera flexible adaptándose a las condiciones geográficas, en la planificación y construcción de la ciudad de Chandigarh, en India en 1951.

Un espacio para cada nivel o escala

Dentro de las escalas peatonales y vehiculares, la Fundación RACC, establece “que la clave para asignar el mejor uso a cada vía es la “jerarquización” para lograr una coexistencia entre peatones, vehículos y diferentes modalidades de transporte.”²¹

La red vial de un entorno urbano puede dividirse en dos tipos de vías:²²

Calles de pasar (red básica), caracterizadas por un importante volumen de circulación y por garantizar la conectividad entre varias zonas de la ciudad.

Calles de estar (red local), donde debe priorizarse la figura de los peatones y limitar la presencia de vehículos (pacificación del tráfico).

Las calles de pasar garantizan la conectividad y la fluidez de la circulación de los vehículos particulares y del transporte público, mediante un número mínimo de carriles, sin restringir la circulación de los peatones. La velocidad máxima per-

21. RACC Automóvil Club, Fundación. (2001) Criterios de Movilidad en Zonas Urbanas. (En línea). (Consultado el 10 de Junio de 2011). Disponible en: <http://www.racc.es/Public.pdf>. Pág. 14.

22. Ibíd. 3. Págs 14 - 16.

mitida será de **50 km/h**. El conjunto de calles para pasar configura la red básica de una ciudad.

Las calles de estar configuran la red local de una ciudad y tienen que dar prioridad, a la circulación de peatones, a los aparcamientos (regulados y de residentes), al reparto de mercancías (zonas de carga y descarga), a la circulación de bicicletas y, finalmente, al tráfico local de vehículos. Tienen una intensidad de tráfico inferior y una amplitud menor entre fachadas. El límite de velocidad será de 50 km/h, con excepciones en:

- **Zonas 30**, con distinción entre el espacio de la acera y la calzada, situados en distinto nivel, y con una velocidad máxima que no puede superar los **30 km/h**.

- **Zonas peatonales**: formadas por calles de pavimento único, destinadas de forma prioritaria a los peatones, permiten el acceso a residentes, al reparto de mercancías y a los servicios.

Excepcionalmente se puede permitir el paso del transporte público y de las bicicletas. La velocidad máxima permitida debe ser de **20 km/h**.

Además de las calles de pasar y de estar, deben distinguirse aquellas vías que conectan las carreteras, autopistas y autovías con la trama urbana y que denominamos "interurbanas colectoras".

A partir de la definición de las vías, se articula el espacio que corresponde a cada modo de transporte: pie, vehículo privado, transporte público motocicletas y bicicletas.

TIPOLOGÍAS DE VÍAS EN TRAMA URBANA

	Tipo	Función	IMD por sentido	Velocidad máxima
VÍAS DE ESTAR	Peatonal	Circulación de residentes, servicios y CD	< 1.000 vehículos/día	10 km/h
	Zona de prioridad para peatones	Circulación de destino	< 2.000 vehículos/día	20 km/h
	Zona 30	Circulación de aproximación y/o destino	< 5.000 vehículos/día	30 km/h
VÍAS DE PASAR	De prioridad para vehículos (red básica)	Conexión entre zonas i con la red interurbana	En función de la población	30 - 50 km/h

14. Tipologías de Vías en la Trama Urbana

· Fuente: Fundación RACC. Criterios de movilidad en zonas urbanas. Pág. 15.

CLASIFICACIÓN VIÁRIA

	VÍAS DE PASAR	VÍAS DE ESTAR		
		Peatonales	Con prioridad para los peatones	Zona 30
Anchura entre fachadas	> 7 metros	< 7 metros*		> 7 metros
Volumen de peatones		Alto o vías incluidas en zonas peatonales	Bajo/Medio	Bajo/Medio
Señalización vertical	 R-301  R-301	 R-102  R-301  R-308	 S-28	 R-301
Limitadores de velocidad y control de acceso	<ul style="list-style-type: none"> • Semáforo • Rotonda • Desvíos del eje de la trayectoria • Elevaciones en la calzada (excepcional) 	<ul style="list-style-type: none"> • Pilonas de entrada • Mobiliario urbano • Sentidos de circulación concurrentes 	<ul style="list-style-type: none"> • Sentidos de circulación concurrentes • Mobiliario urbano 	<ul style="list-style-type: none"> • Rotondas • Desvío del eje de la trayectoria • Elevaciones en la calzada
Aparcamiento	Sí	Excepcional (señalización específica)		Sí
Plataforma	Segregación calzada-acera	Única		Segregación calzada-acera
Bicicletas	Segregadas	Velocidad limitada en función del flujo de peatones	Coexistencia	

*Todas las de < 7 metros tendrán que ser peatonales, pero su amplitud puede ser superior en caso de existir un intenso flujo de peatones.

15. Clasificación Viaria

· Fuente: Fundación RACC. Criterios de movilidad en zonas urbanas. Pág. 16.

LA CIUDAD

Definición - Conceptos

“La ciudad es la realización humana más compleja, la producción cultural más significativa que hemos recibido de la historia. La ciudad es la prueba más evidente de la facultad humana de proyectar. La ciudad nace del pensamiento, de la capacidad de imaginar un hábitat, no sólo una construcción para cobijarse, no sólo un templo o una fortaleza como manifestación del poder.

Hacer la ciudad es ordenar un espacio de relación, es construir lugares significantes de la vida en común. *La ciudad es pensar el futuro y luego actuar para realizarlo. Las ciudades son las ideas sobre las ciudades.*

La ciudad nace para unir a hombres y mujeres y para protegerlos, en una comunidad que se legitima negando aparentemente las diferencias. Pero al mismo tiempo la ciudad une sobre la base del intercambio, de bienes y de servicios, de protectores y de subordinados, de ideas y de sentimientos.

La ciudad vive cada día del intercambio, es la plaza, es el mercado La ciudad es comercio y cultura, comercio de las ideas y cultura de la producción de servicios para los otros. Comercio y ciudad son tan indisolubles como campo y naturaleza.

La ciudad existe como encuentro de flujos, como concentración de población heterogénea, pero también como lugar del poder, del templo y del palacio, de las instituciones y de la dominación. Y de la revolución cuando el poder se hace insostenible. Pero mientras tanto la ciudad debe funcionar como lugar regulador de un intercambio de vocación universal ”²³

23. BORJA, Jordi. **La Ciudad Conquistada** Págs. 6 - 7

La Ciudad como concepto ambiguo

"Alude, a la vez a un concepto descriptivo que permite identificar una realidad material concreta y a un concepto interpretativo en la medida en la que evoca un conjunto de funciones sociales diversas, que hacen de la ciudad algo muy diferente a una empresa o a una escuela" ²⁴

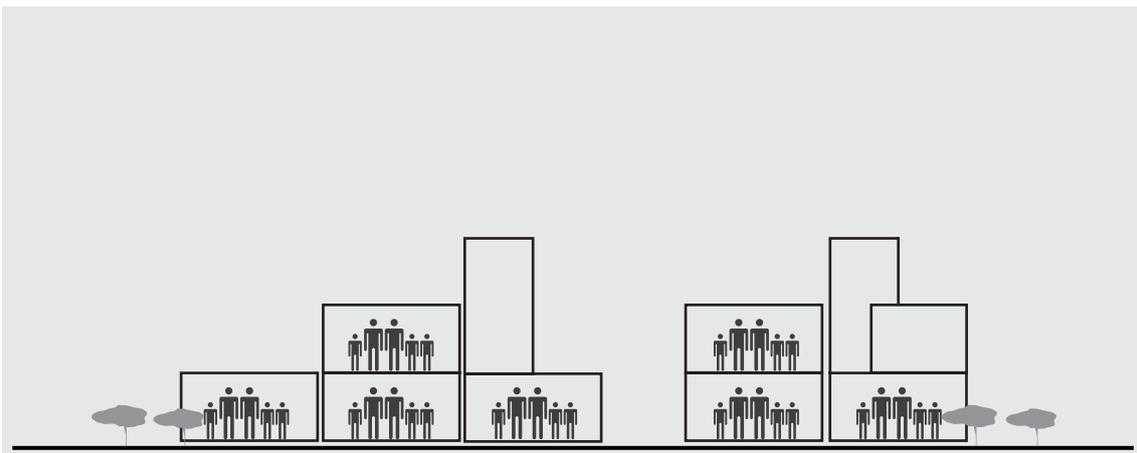
Como Concepto Descriptivo

- La Ciudad como realidad material concreta, indica una densidad del hábitat y un predominio de lo edificado sobre lo no edificado, donde la naturaleza esta presente en mayor o menor grado.

Como Concepto Interpretativo

- La Ciudad como unidad social en los procesos de intercambio y de actividades, donde grupos diversos unos de otros coexisten.
- La Ciudad como formadora de redes sociales a partir de intercambios aleatorios.

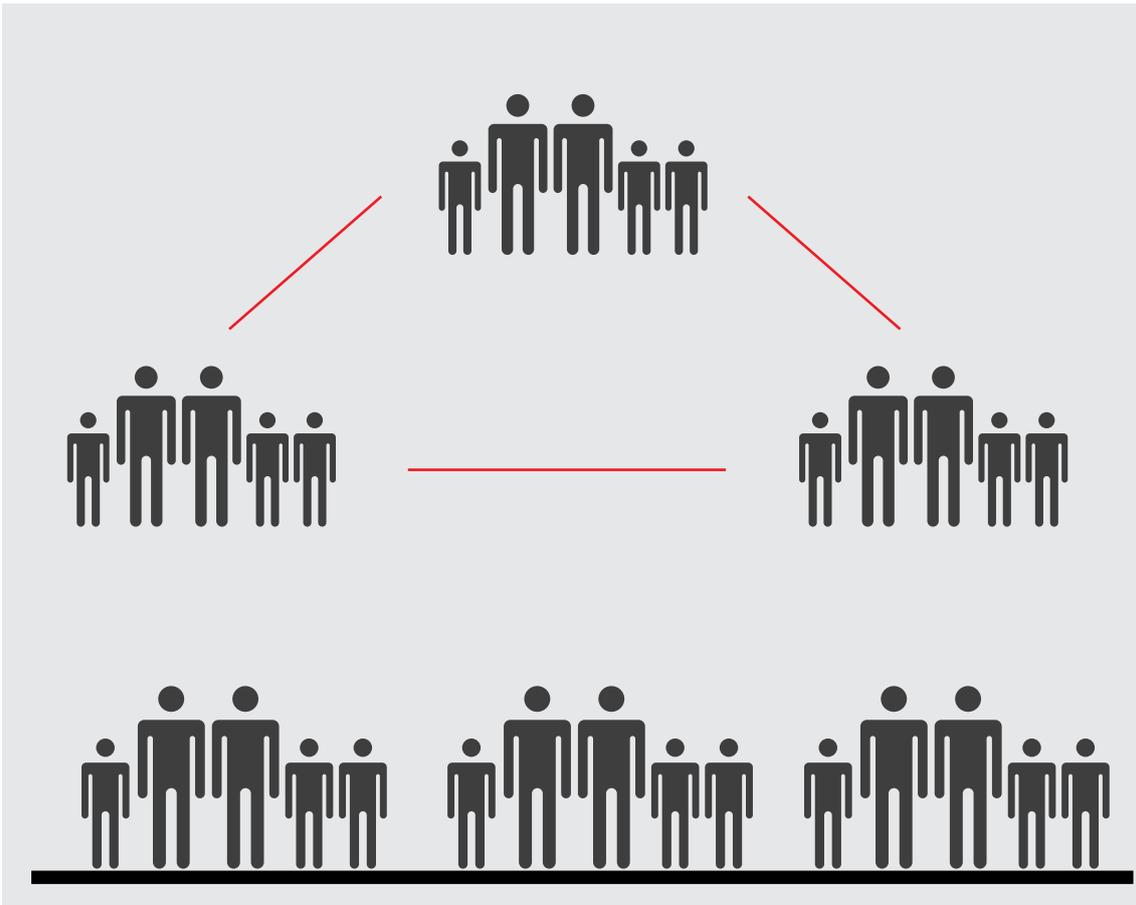
Estas definiciones y conceptos señalados son coincidentes entre si, permitiendo identificar a los **procesos de intercambio**, como los generadores de ciudad, a partir de los cuales se desarrollan las diversas actividades que se dan en la misma. Por lo que la ciudad es el lugar donde las actividades se relacionan entre sí a través del espacio, favoreciendo la formación de redes de relaciones a partir de los intercambios aleatorios, que existen gracias a los lugares públicos siendo estos los lugares idóneos de los encuentros y los soportes de la vida colectiva.



16. Densidad del Hábitat y Predominio de lo edificado.

Elaboración: El Autor.

24. REMY, Jean. VOYÉ, Liliane. Febrero 2006. **La Ciudad. ¿Hacia una nueva definición?** Primera Edición. Ediciones Bassarai. Zaragoza. Págs. 7 - 14



17. Relaciones entre grupos diversos. La Ciudad como un asentamiento permanente de individuos.

Elaboración: El Autor.

Coexistencia del Ser Humano + Relaciones de Intercambio

=

Encuentros Aleatorios

Encuentros Aleatorios = Actividades Urbanas

Por lo que las actividades surgen como respuesta a las necesidades que tiene cada ser humano como individuo y como colectivo de, habitar, trabajar, comer, asearse, comprar, instruirse, comunicarse, relacionarse, recrearse, etc; conectándose entre si a través del espacio, sea este abierto o cerrado; dando lugar de esta manera al espacio público y privado y a las edificaciones públicas y privadas, que constituyen el equipamiento de la ciudad, haciendo que esta, sea una mezcla de vida y de construcción, otorgándole así un *"lenguaje visual reconocible"*.²⁵

25. KOOLHAS, Rem. **MUTACIONES**. Harvard Project on the city. Harvard Design School. Pág. 11

“Dentro de este lenguaje visual, la ciudad tiene ciertas características o elementos que hacen que la misma se origine, se desarrolle y se conecte:

1. La Ciudad está compuesta de partes estandarizadas, como los equipamientos, dispuestos sobre una matriz.

2. La Ciudad se organiza por principios generales, sociales, culturales y políticamente determinados, manifestados en claros ejemplos arquitectónicos y urbanos.

3. La Ciudad es la relación de flujos cambiantes superpuestos a una plantilla genérica.

*4. La Ciudad está relacionada a las condiciones locales, topográficas, climáticas o culturales”.*²⁶

El Equipamiento Urbano se define como: *“el conjunto de edificaciones y espacios de uso público, en los que se realizan actividades complementarias a las de habitación y de trabajo, y es donde se proporciona a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas.*

De acuerdo a las actividades y servicios específicos el equipamiento urbano se clasifica en:

*Salud, Educación, Comercialización y Abasto, Cultura, Recreación y Deporte, Administración y Gestión, Seguridad y Servicios Públicos.”*²⁷

El Equipamiento Urbano está destinado a servir a una parte o a toda la ciudad, dependiendo del desarrollo y crecimiento de esta, su objetivo es facilitar a la ciudadanía, varios servicios y por ende el desarrollo de actividades urbanas dentro de sí, **nodos o lugares de actividades** y hacia sí, **conexiones o recorridos urbanos**; por lo que su ubicación responde a ser identificado de manera instantánea por la población. Los criterios que se tiene para su ubicación son:²⁸

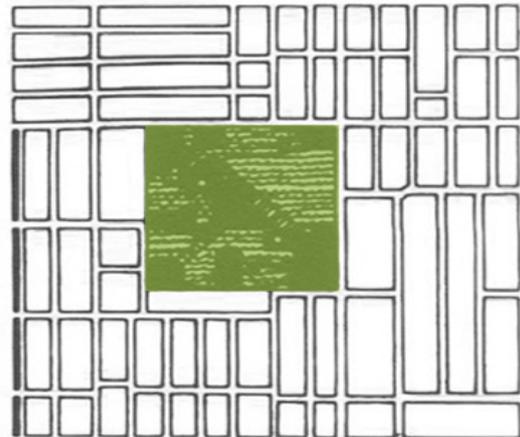
Concentración de Equipamiento

Organización Lineal de Equipamiento

26. *Ibíd.* 3. Pag. 11

27. Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, **Glosario de Términos sobre Asentamientos Humanos**, México, 1978

28. Cita no textual. BAZANT S, Jan. 2006. **Manual de Diseño Urbano**. Editorial Trillas. Sexta Edición. Reimpresión 2006. México. Ver Págs. 177- 184.



18. Organización Lineal de Equipamiento

19. Concentración de Equipamiento

Fuente: Bazant, Jan. 2006. Manual de Diseño Urbano Pág. 184

Elaboración: El Autor.

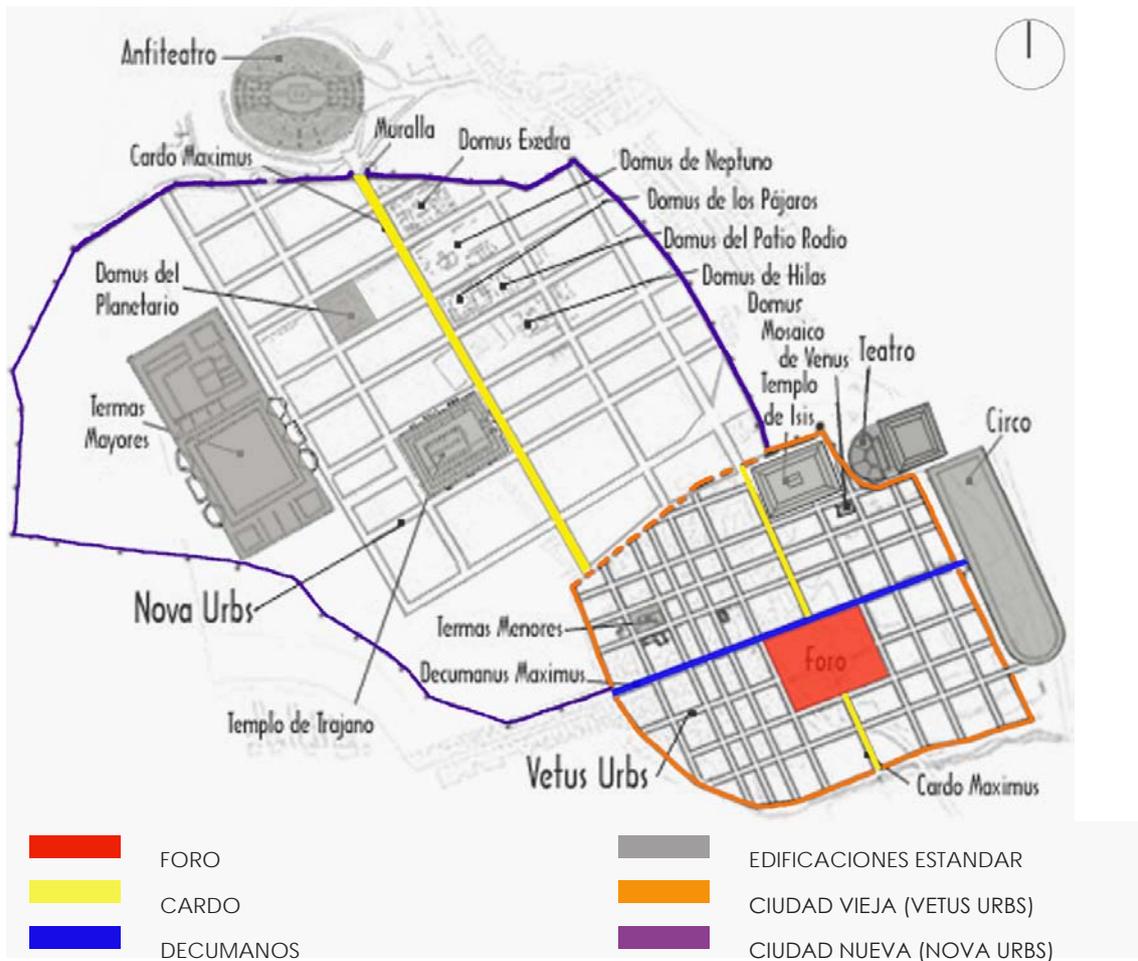
La correcta ubicación del equipamiento en un barrio o zona de la ciudad, con el transcurso del tiempo y de la calidad de actividades que en el se desarrollen, puede convertirse en un centro actividades específicas o complementarias, que dinamice la vida urbana.

Es por eso que las ciudades han sido y son el resultado de un largo proceso a través del tiempo y de la historia, donde coexisten el crecimiento y el desarrollo ordenado y espontáneo, generando una energía que dinamiza y diversifica la vida urbana, producto del asentamiento permanente de individuos.²⁹

Referentes de Ciudad

Se hace referencia a la ciudad antigua y a la ciudad moderna, para llegar a una mejor comprensión de las redes y de las relaciones que se producen en la ciudad entre los distintos lugares de actividades; ya que estas dos ciudades presentan una clara relación jerárquica, en cuanto a su planeamiento, organización y disposición de sus equipamiento y conexiones, pensadas para el ser humano, por lo que constituyen claros ejemplos de ciudad.

29. Cita no textual. SOLÀ-MORALES, Ignasi de. LLORENTE, Marta. MONTANER, Josep. RAMÓN, Antoni. OLIVERAS, Jordi. 2000. **Introducción a la Arquitectura**. Conceptos fundamentales. Ediciones UPC. Edición de la Universitat Politècnica de Catalunya, SL. Barcelona. Págs. 140-145.



20. Plano de una Ciudad Romana.

Fuente: Arquitectura Romana. Características de la Ciudad Ideal y Tipología de Edificios.

Elaboración: El Autor.

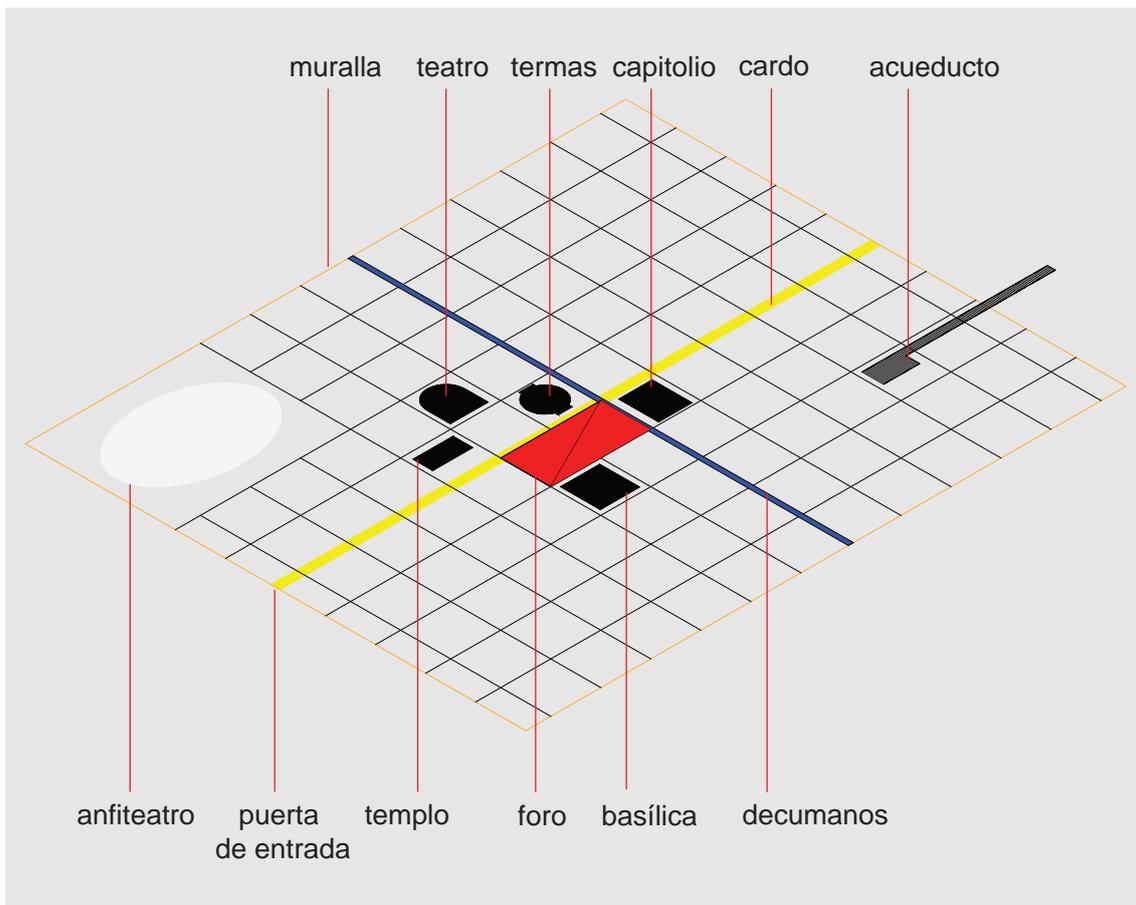
Ciudad Antigua: La Ciudad Romana³⁰

La organización espacial que presenta la ciudad romana se origina a partir del trazado del **cardo** y el **decumanos** y de la ubicación céntrica del **foro**, lo que lleva a disponer alrededor de este los edificios públicos y monumentos que caracterizan a la ciudad.

La ciudad romana se caracteriza por ser una ciudad pública, el foro constituye el gran espacio público, que fomenta en si el desarrollo de actividades de intercambio, ya que al estar directamente relacionado con los edificios públicos

30. Cita no textual. KOOLHAS, Rem. **MUTACIONES**. Harvard Project on the city. Harvard Design School. Págs. 11-19.

Arquitectura Romana, Características de la Ciudad Ideal y Tipología de Edificios. (En Línea). (Consultado el 15 de enero de 2010 a las 21:47). Disponible en: <http://algargosarte.lacoctelera.net/post/2009/08/28/arquitectura-romana-caracter-sticas-la-ciudad-ideal-y>



21. Organización Espacial de la Ciudad Romana.

Elaboración: El Autor.

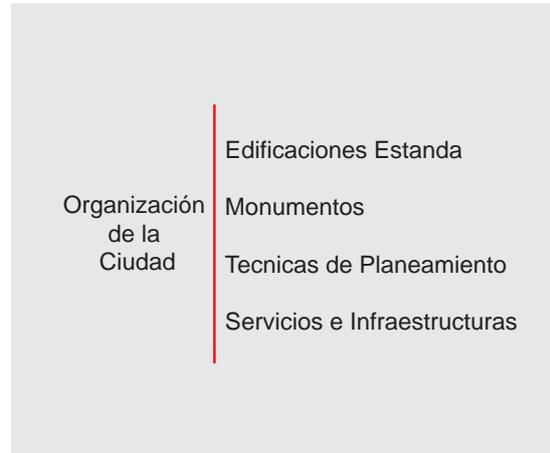
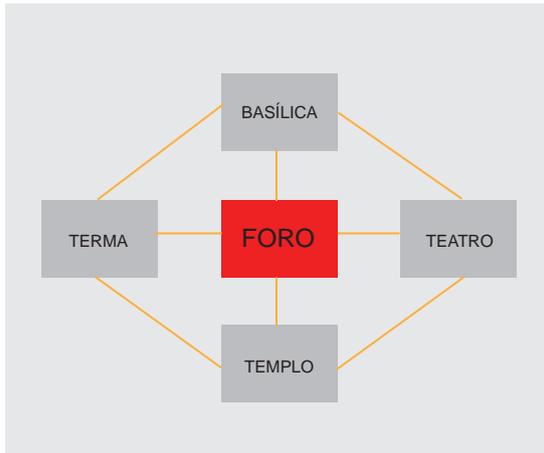
como la basílica, el teatro, las termas, los templos, etc.

Se crean un sin número de interacciones, de intercambios y de coexistencia, lo que favorece el desarrollo de encuentros y a su vez el desarrollo de actividades, lo que permite que se formen redes de relaciones y redes de conexiones, estableciendo los recorridos principales que se dan en la ciudad.

La ciudad romana está pensada para vivirla, para que el ciudadano se apropie del espacio público, interactuando con más personas que quieren vivir y gozar la ciudad.³¹

Esta relación de intercambio, de encuentro de actividades, que se establece entre las edificaciones y el espacio público se lo puede denominar como **centro o área de actividades**

31. Cita no textual. OLIVA I CASAS, Josep. 2002. **¿Ciudad o Asentamiento Humano? Ciudad Pública vs. Ciudad Doméstica.** Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. (En línea). (Consultado el 15 de enero de 2010 a las 10:37pm). Disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-392.htm>.



22. Área de Actividades de la Ciudad Romana.

23. Organización de la Ciudad Romana.

Elaboración: El Autor.

$$\begin{array}{c} \text{Espacio Publico + Edificaciones Estándar + Actividades} \\ = \\ \text{Área de Actividades} \end{array}$$

Cuando una ciudad romana necesita expandirse o aumentar sus límites, se da a partir de la extensión del cardo o del decumanos, con el respectivo foro o espacio público, a esta nueva extensión de la ciudad se la puede considerar como un nuevo centro de actividades o como un nodo urbano que concentra población y actividades.

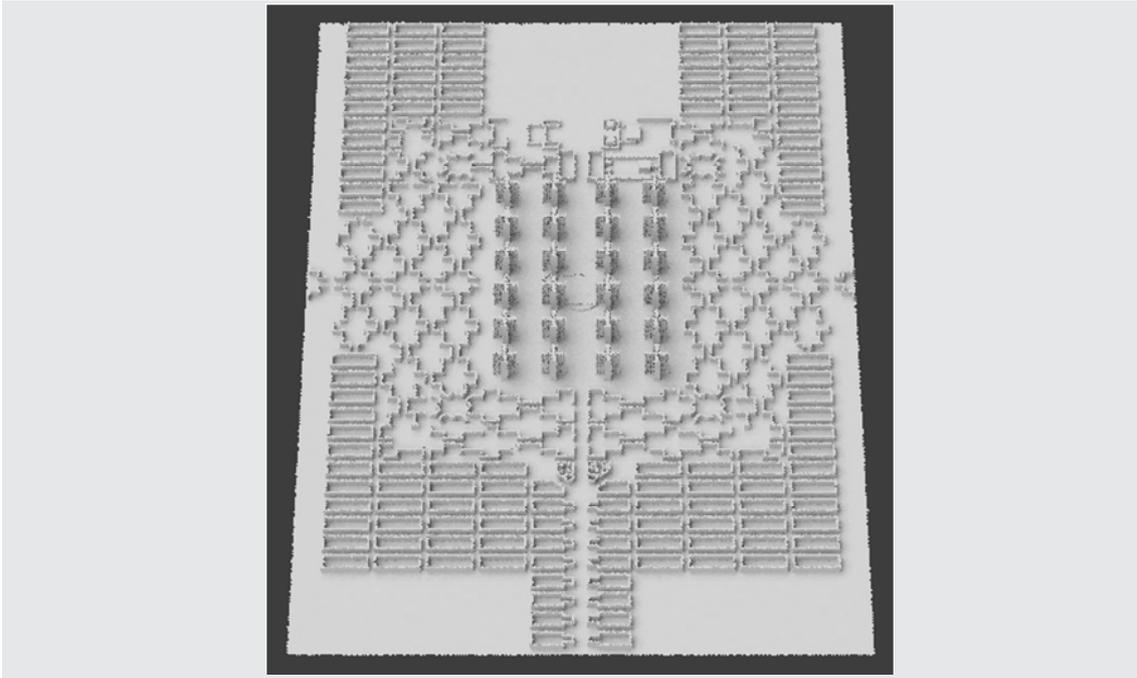
Ciudad Moderna:

- La Ville Radieuse³²

La ciudad moderna está pensada en establecer un orden sobre la naturaleza, es decir un uso ordenado y adecuado del espacio en función de los tres establecimientos humanos: agricultura, industria e intercambios; por lo que se plantea la zonificación de la misma en 4 funciones básicas: habitar, trabajar, cultivar el cuerpo y el espíritu y circular; complementadas con el sol, el espacio, el verde, al servicio del hombre.

32. Cita no textual. ESTEVEZ, Alberto. **Con la Excusa de... Le Corbusier**, La Villa Radieuse. (En Línea). (consultado el 15 de Enero de 2010 a las 21:53). Disponible en: <http://usuarios.multimania.es/estevez/writing/var02.pdf>
LE CORBUSIER. 1981. **Los Tres Establecimientos Humanos**. Primera Edición Diciembre de 1981. Editorial Poseidón. España. Págs. 24 - 41.

"La Ville Radieuse" by Le Corbusier once again a case study. 2006. The 23rd Conference on Passive and Low energy Architecture, Geneva, Switzerland. (En Línea). (Consultado el 15 de Enero de 2010 a las 21:52). Disponible en: http://www.unige.ch/cuepe/html/plea2006/Vol1/PLEA2006_PAPER987.pdf.



24. La Villa Radieuse.

Fuente: La Ville Radieuse" by Le Corbusier once again a case study.

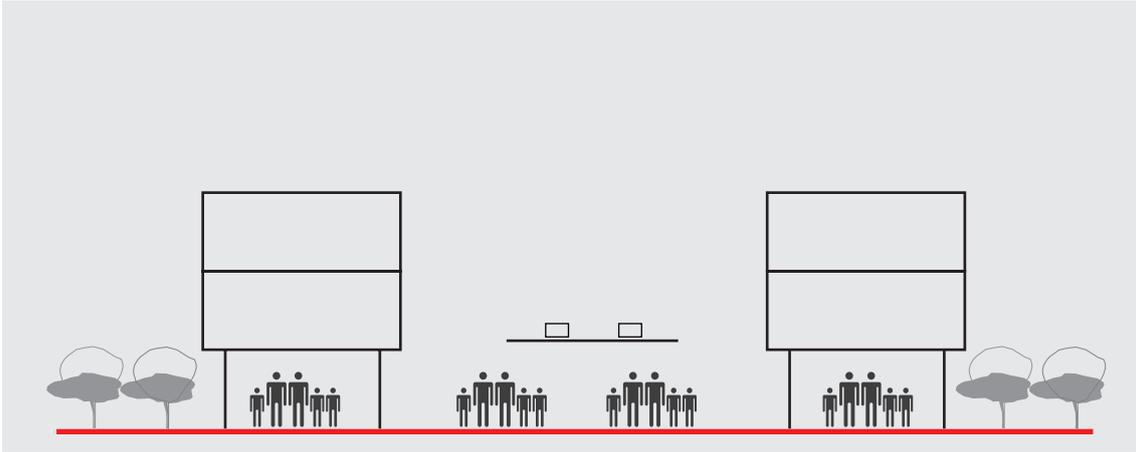
Hombre + Naturaleza = Binomio Indisociable.

El máximo referente de la ciudad y del urbanismo moderno es Le Corbusier tanto por su obra como por su pensamiento, sintetizados en la Ville Radieuse 1933, si bien es cierto esta ciudad nunca fue construida, pero es el ejemplo de repensar la ciudad en base a la maquina, es decir, repensar la ciudad para los tiempos actuales, dando un uso adecuado y racional del espacio, otorgando calidad y dignidad a la vida del ser humano. Los planteamientos de la Villa Radieuse se aplicaron en el diseño y planeación de ciudades como Brasilia y Chandigarh, pero logrando una mejor aplicación en la segunda, en base a la regla de las 7Vs.

La Ciudad Maquina = todo tiene su sitio, no le falta ni le sobra nada, es la urbe adecuada a los actuales tiempos (maquinistas).

Es decir a un motor (maquina), para funcionar no le falta nada y tiene todo lo necesario e indispensable, así debe ser una ciudad, tener todo lo necesario e indispensable para ser ciudad

Los antecedentes a la Ville Radieuse son la ciudad de tres millones de habitantes de Le Corbusier 1922, la Ciudad Nueva de Sant'Elia 1914 y la Ciudad industrial de Tony Garnier 1904, en donde ya se planteaba una zonificación de la ciudad



25. Suelo Continuo.

Fuente: LE CORBUSIER. 1981. Los Tres Establecimientos Humanos. Pág. 24-25

Elaboración: El Autor.

En la Ville Radieuse el suelo es de la colectividad, ya que los bloques continuos en forma de arabescos se levantan del suelo, dando libertad de circulación al peatón (suelo continuo) y a la vez ofrecen grandes y variados espectáculos de arquitectura, para el desarrollo de encuentros aleatorios y por ende el desarrollo de actividades. Es por eso que las autopistas sustituyen a la calle – corredor, dando a la vez un uso adecuado al vehículo y ubicando de manera estratégica los lugares de estacionamiento.

Suelo Continuo = libertad, igualdad, fraternidad
Suelo Continuo = Actividades = Redes de Relaciones

Para Le Corbusier el hacer ciudad es diseñar el hábitat del hombre.

Como lo señala Leonardo Benevolo, la Ville Radieuse de Le Corbusier, *“no es una utopía o una ciudad del futuro; es la ciudad que sería actual con los medios técnicos y económicos actuales, pero no con los instrumentos jurídicos y administrativos actuales.”*³³

En referencia a la ciudad actual en que vivimos menciona: *“La ciudad en la cual vivimos no es la proyección adecuada de la sociedad en su conjunto, sino un mecanismo más rígido que sirve para demorar y aplacar las transformaciones en todos los otros campos, para hacer durar más la jerarquía de los intereses consolidados.*

33. Benevolo, Leonardo. 1985. **La Ciudad y el Arquitecto**. Primera edición castellana 1985. Ediciones Paidós. España. Pág. 33.

Los inconvenientes técnicos que todos conocemos; la congestión del tráfico, la densidad de los edificios, la escasez de los servicios, la ruina del ambiente natural; no son consecuencias inevitables de la vida moderna, sino el precio que se paga para mantener una combinación de poderes que ya contrasta con las posibilidades que nos ofrece el desarrollo económico y tecnológico." ³⁴

Entonces "la ciudad contemporánea no es la ciudad moderna sino una ciudad ideada hace mas de cien años e impuesta a la sociedad moderna como vínculo político, mientras que la ciudad moderna, es decir la ciudad que la investigación moderna ha podido por fin elaborar, permanece como una alternativa teórica o una serie discontinua de realizaciones parciales." ³⁵

- El Sector

Dentro proceso de jerarquización, la investigación moderna presenta "La regla de las siete V, Las siete vías" ³⁶ ; de Le Corbusier, como una doctrina de los transportes y ocupación de los territorios, constituyéndose en un sistema sanguíneo y respiratorio capaz de regular la circulación moderna. Y se tiene:

"- V 1: Carretera Nacional o de Provincia, atravesando el país y los continentes.
- V 2: Creación Municipal, tipo de arteria esencial de una aglomeración.
- V 3: Reservadas exclusivamente a las circulaciones mecánicas, carecen de aceras; sobre las mismas no da ninguna puerta de casa o edificio. Señales luminosas de colores se disponen cada 400 metros, permitiendo a los vehículos una velocidad considerable.

La V 3 tiene como consecuencia una creación moderna del urbanismo: **el sector.**

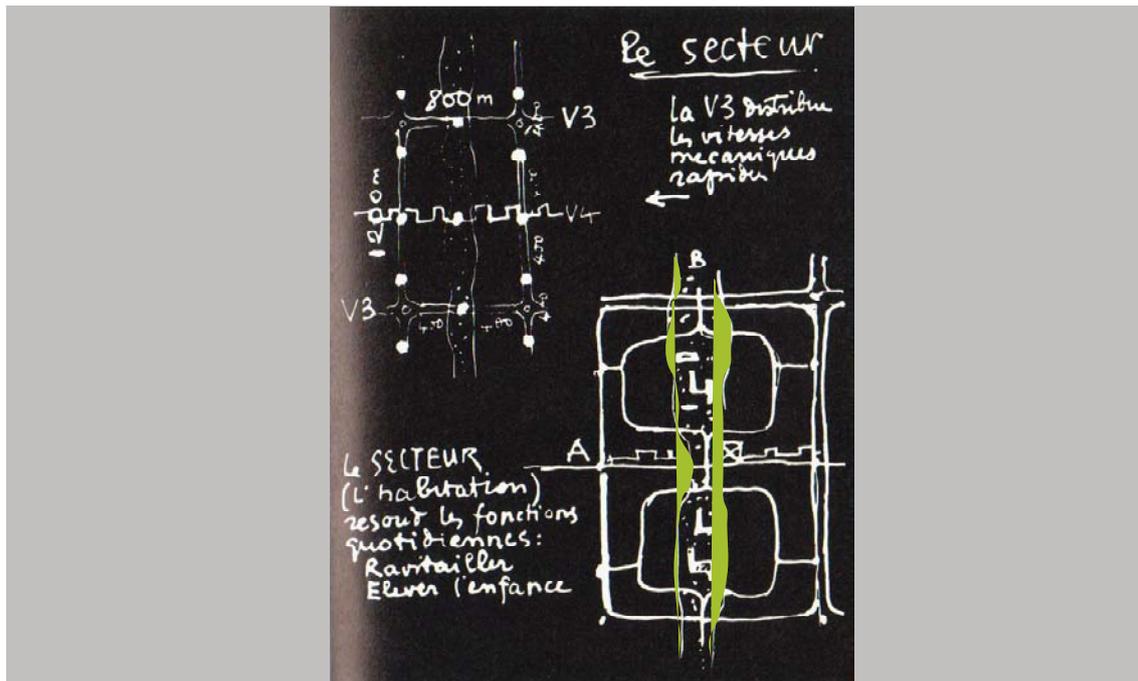
- V 4: Calle comercial del sector.
- V 5: ésta, penetrando en el sector, conduce a los vehículos y a los peatones a las puertas de sus casas, con el auxilio, de la V 6.
- V 7: Franja que alimenta en toda su longitud a la zona verde donde se encuentran las escuelas y los deportes.
- V 8: Aparece más tarde, canalizando las bicicletas." ³⁷

34. Ibid. 26 Pág. 33

35. Ibid. 26. Pág. 33

36. LE CORBUSIER. 1981. Los Tres Establecimientos Humanos. Primera Edición Diciembre de 1981. Editorial Poseidón. España. Pág. 44.

37. Ibid.29. Pág. 44.



26. El Sector.

Fuente: LE CORBUSIER. 1981. Los Tres Establecimientos Humanos. Pág. 47

Elaboración: El Autor..

Una aplicación total de la regla de las Siete Vías, se da en la Ciudad de Chandigarh, India, proyectada y construida por Le Corbusier en 1951.

“El sector es un arreglo de la investigación moderna al cuadrado español, dado en la mayoría de ciudades americanas. Es el primer estadio del acomodamiento urbano moderno. Puede contener de 5000 a 20000 habitantes. Esta únicamente consagrado a la vivienda. Posee su calle comercial con artesanos, tiendas, diversiones cotidianas, el mercado del sector comunicado con los centros de abastos (recolección y distribución de artículos, sin dejar de lado el control de precios y de calidad.

La V 4 atraviesa el sector y al vincularse con la V 4 de los sectores contiguos, forman una continuidad de la calle comercial.

El sector es atravesado perpendicularmente a la V 4 por la V 7, donde se encuentran las escuelas, los deportes, etc. (la juventud).

La disposición y la jerarquía de las V 7 permiten realizar conglomerados residenciales del tipo “ciudad verde”, garantizando a los niños la total seguridad de los juegos y del descanso, lejos de la presencia de los vehículos.”³⁸

38. Ibid. 29. Pág. 46-47



27. Irrigación de los Territorios por medio de las 7V

Fuente: LE CORBUSIER. 1981. Los Tres Establecimientos Humanos. Pág. 45

Elaboración: El Autor.

El sector se organiza en un área de 800 x 1200 metros, ubicándose a la mitad de los 1200 la V4, la Calle Comercial y perpendicular a esta, a la mitad de los 800 la V7, la Franja Verde, donde se ubican las áreas de juegos, escuelas, etc.

Cabe indicar que la regla de las 7V no es un modelo de aplicación rígida, ya que como menciona J. Borja, puede convertirse en una herramienta para intervenciones en ciudades pequeñas o medianas.



SEGUNDA PARTE

LA CIUDAD DE LOJA

LA CIUDAD DE LOJA

Análisis y Evaluación ³⁹.

El desarrollo urbano de la ciudad de Loja de los últimos 50 años, ha consolidado a su centro urbano en un área de actividades, mientras que los alrededores y la periferia se consolidan como lugares de residencia presentándose desconectados entre si y con la ciudad y con carencia de espacio público y de equipamiento comunal, favoreciendo de esta manera a las circulaciones vehiculares y dejando de lado el espacio para el ser humano. Por lo que actividades y recorridos confluyen y se realizan en el centro de la ciudad de manera superpuesta y variada.

La ciudad cuenta con una población aproximada de 120.000 hab. ⁴⁰. Se caracteriza por ser una población terciaria, por lo que las actividades que se dan en la ciudad están relacionadas con este sector de producción. La estructura económica de la ciudad se presenta debilitada en los sectores: primario representado por un 20% y secundario por un 16 %, mientras que el sector terciario está sobre dimensionado ocupando el 55 % de la PEA. Es decir la población de la ciudad de Loja, ha pasado de un ámbito agrícola y rural a un ámbito urbano y terciario, saltando su paso por el ámbito industrial y de producción, transformando y cambiando sus costumbre y tradiciones.

En el centro de la ciudad se realiza toda clase de actividades: comerciales, administrativas, religiosas, educativas, financieras, residenciales, culturales, etc.,

28. Vista Parcial de la Ciudad de Loja.

Fotografía del Autor.

39. Cita en contexto. ILUSTRE MUNICIPIO DE LOJA. 2008. Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja. Pág. 7.

PNUMA. I. MUNICIPIO DE LOJA. NATURALEZA Y CULTURA INTERNACIONAL. 2007. Perspectivas del Medio Ambiente Urbano: GEO LOJA. Pág. 35 – 37 y 51 – 57.

40. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSO. Censo 2001. Crecimiento Poblacional de la Ciudad de Loja.



29. Población Económicamente Activa Censo 2001

Fuente: Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censo

Elaboración: El Autor

y se ubica la mayor parte de la infraestructura necesaria o requerida, para dichas actividades; generando una sobre posición de usos de suelo, combinando lo administrativo con lo comercial ⁴¹; por lo que es un centro urbano activo que concentra grandes cantidades de personas, tanto en los lugares de actividades como en las calles que conectan estos lugares.

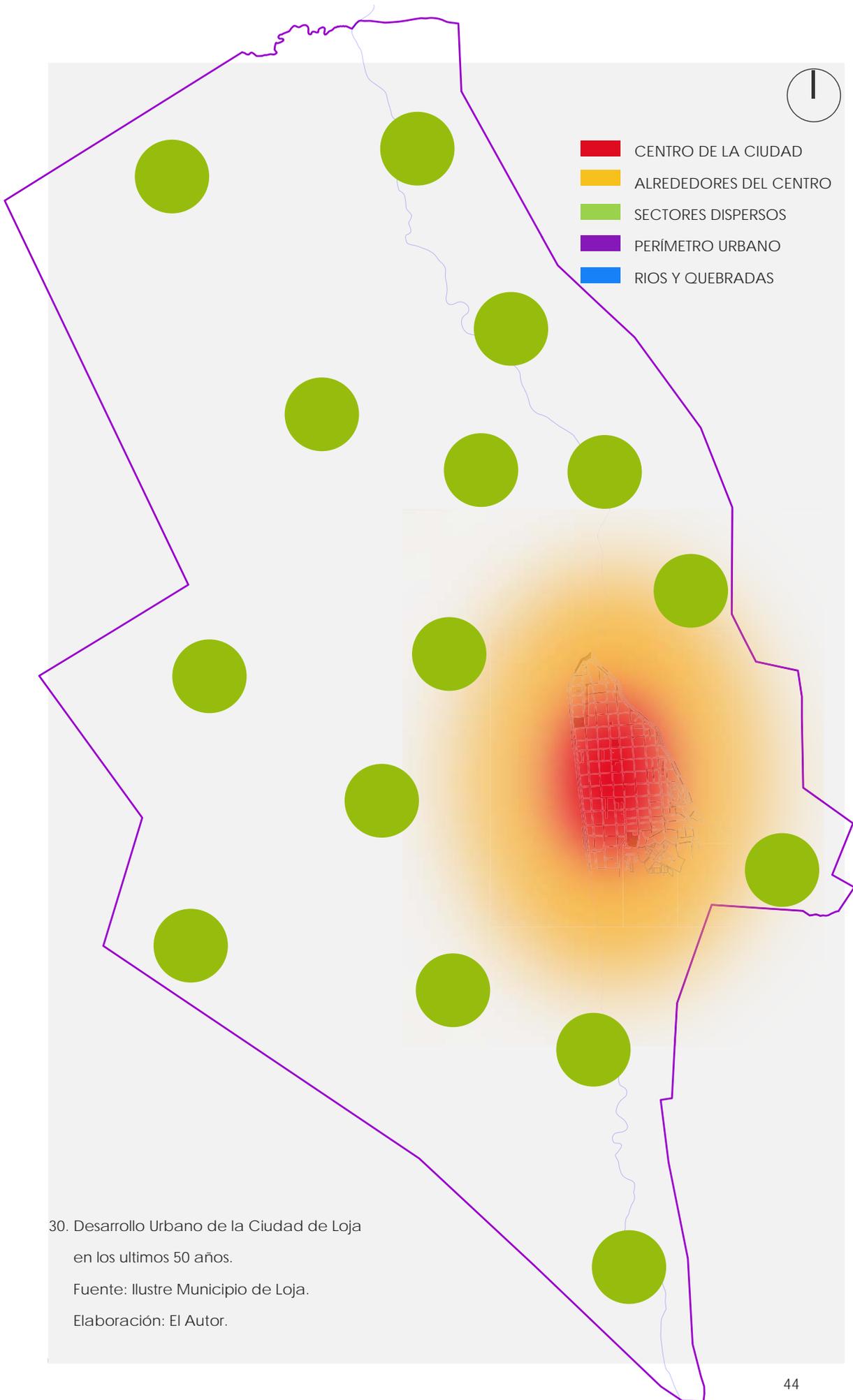
Esta característica de activo hace del área central un lugar vivo durante el día y parte de la noche, pero también es desordenado y conflictivo por la superposición de usos de suelo y por el uso preferente del vehículo particular, limitando el espacio para el ser humano - espacio para caminar y estar - dificultando la conectividad entre los diferentes lugares de actividades y produciendo un considerable congestionamiento en horas de mayor circulación que afecta a la calidad urbana y ambiental.

Visualmente se observa un espacio urbano ocupado por el vehículo tanto estacionado como en circulación. Mientras que el espacio público no tienen una gran demanda de ocupación y el espacio peatonal como las aceras se ven afectadas por el mal estado y por el ancho de las mismas que no favorecen una adecuada circulación peatonal; por lo que el centro de la ciudad no es caótico, pero cada vez se va complejizando, especializándose en sus usos y actividades y extendiéndose como área de actividades sin un plan de ordenamiento claro.

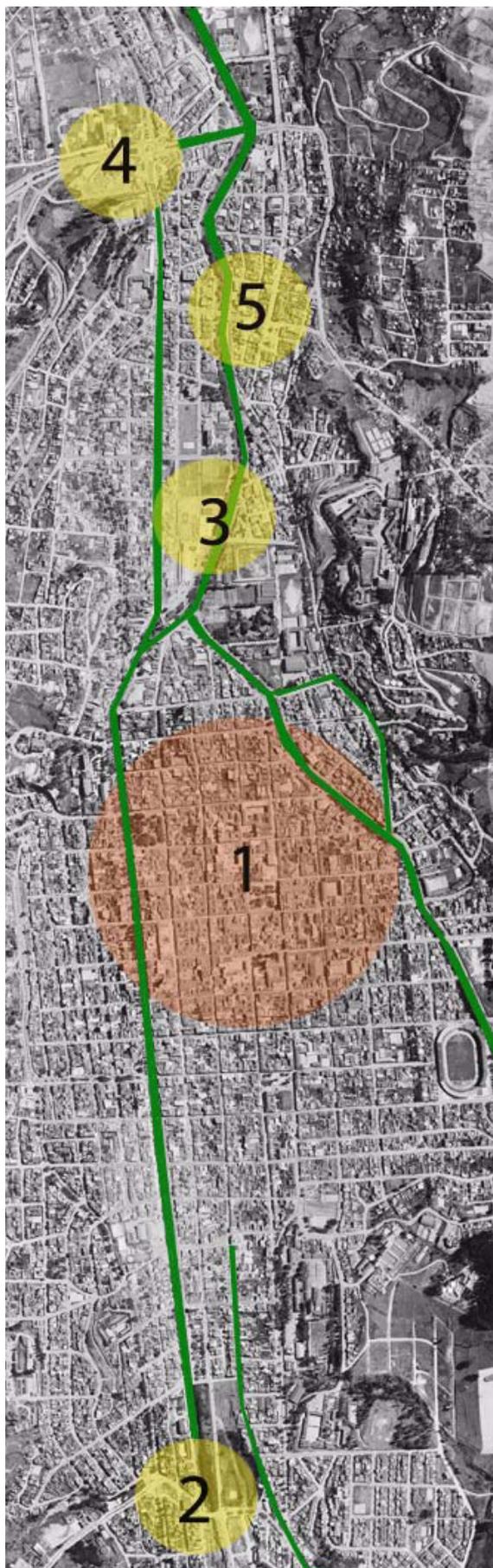
El Municipio de Loja en el nuevo Plan de Ordenamiento Urbano 2008,⁴² hace

41. ILUSTRE MUNICIPIO DE LOJA. 2008. Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja. Pág. 7 - 8.

42. Ibid. 34. Pág. 11.



30. Desarrollo Urbano de la Ciudad de Loja en los últimos 50 años.
 Fuente: Ilustre Municipio de Loja.
 Elaboración: El Autor.



énfasis en esa centralidad del centro de la ciudad e identifica nuevos centros o polos de actividades y corredores comerciales, a partir del equipamiento urbano con el cuentan y por los nuevos usos que se están empezando a desarrollar; y se tiene:

- **Núcleo 1:** Centro de la Ciudad, Servicios Administrativos y Actividades Comerciales.

- **Polo 2:** Redondel Pío Jaramillo Alvarado, Centro Comercial La Pradera, Mercado La Tebaida.

- **Polo 3:** Mercado Gran Colombia, uso especialmente comercio y servicios.

- **Polo 4:** Terminal Terrestre, uso especialmente servicios y comercio.

- **Polo 5:** El Valle, Centro Comercial Hipervalle, Locales de Comidas Típicas,

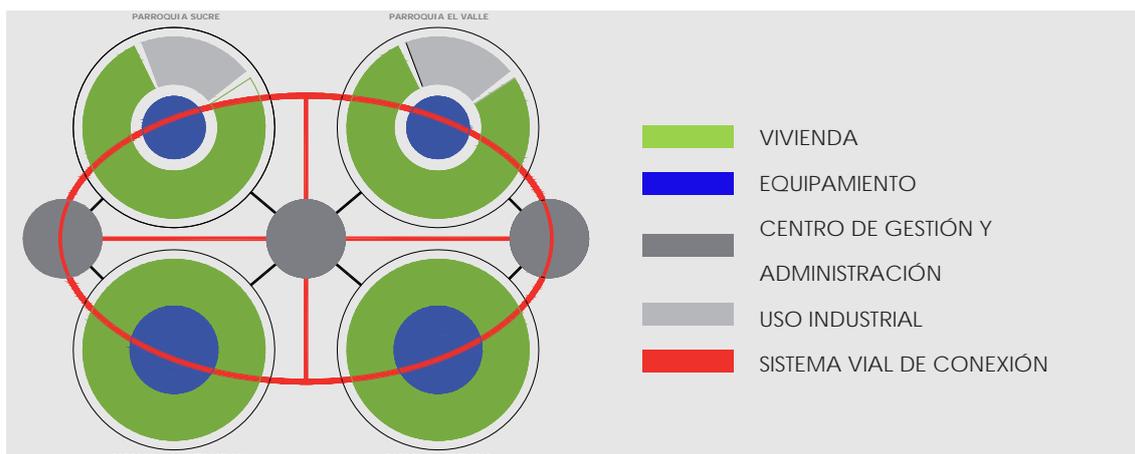
- **Corredores Comerciales:**

Av. Manuel Agustín Aguirre, Av. Iberoamérica, Av. Cuxibamba, Av. Orillas del Zamora, Av. Pío Jaramillo

- CENTRO DE LA CIUDAD
- NUEVOS CENTROS O POLOS
- CORREDORES COMERCIALES

31. Polos de Actividades identificados por el Municipio de Loja.

Fuente Ilustre Municipio de Loja Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja. Pág. 11.



32. Propuesta Municipio de Loja Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja.

Fuente Ilustre Municipio de Loja Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja.

Elaboración: El Autor.

Alvarado, Av. 8 de Diciembre, Av. 24 de Mayo.

Sin embargo como lo menciona el propio Municipio de Loja en el nuevo Plan de Ordenamiento Urbano, estos centros no desconcentran las actividades que se dan en el área central, por lo que su estructura como centros o polos de actividades es débil. Ante lo cual plantea descentralizar las actividades de la ciudad a través de nuevos centros o polos de desarrollo, que generen nuevos usos y permitan crear una nueva dinámica de desarrollo ordenando que conecte a la ciudad mediante un sistema vial principal y secundario. ⁴³

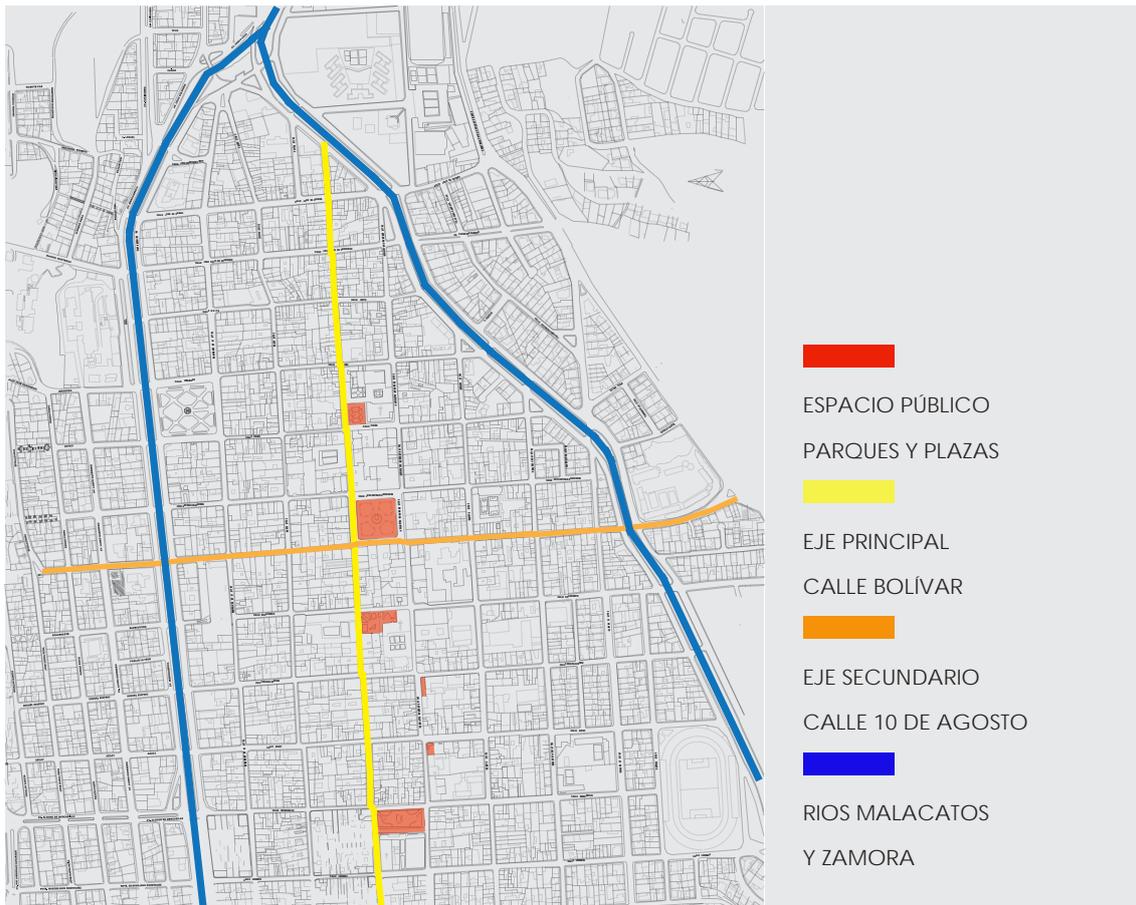
Desarrollo Urbano ⁴⁴

Desde su fundación española en 1548 hasta mediados del siglo XX, 1950, el área urbana de la ciudad comprendía el área delimitada por los ríos Malacatos y Zamora en una estructura urbana definida por sus plazas, calles y solares con un trazado de cuadrícula o damero, permitiendo un crecimiento lógico y ordenado de la población.

La ciudad se conforma desde la Plaza Central, se establecen las principales vías o ejes que la conectan con el resto del territorio (actualmente calle Simón Bolívar de Norte a Sur y calle 10 de Agosto de Este a Oeste) y alrededor de esta se ubican las edificaciones más importantes de carácter civil y religioso: cabildo, gobernación, iglesia matriz (parroquia El Sagrario) y las viviendas de personajes

43. ILUSTRE MUNICIPIO DE LOJA. 2008. Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja. Pág. 11 - 19.

44. PNUMA. I. MUNICIPIO DE LOJA. NATURALEZA Y CULTURA INTERNACIONAL. 2007. Perspectivas del Medio Ambiente Urbano: GEO LOJA. Pág. 35 - 37 y 51 - 57.



33. Centro de la Ciudad de Loja. Ejes Principales y Espacio Público

Fuente: Plano de la ciudad de Loja, Ilustre Municipio de Loja.

Elaboración: El Autor.

importantes.

En una zona intermedia se ubican los conventos de Santo Domingo, San Francisco y de las Conceptas y alrededor las parroquias de San Sebastián, San Pedro, San Juan El Valle, con sus respectivas plazas e iglesias y 10 haciendas que rodeaban la ciudad.

A partir de 1950, y hasta la actualidad, todo este proceso de desarrollo urbano de la ciudad, se ha caracterizado por ser disperso, motivado por los diferentes periodos de crecimiento económico que ha tenido el país, por la migración de la población rural, (campo – ciudad) y por las inversiones de instituciones públicas como el Municipio, el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, Banco Ecuatoriano de la Vivienda, asociaciones gremiales y empresas privadas, consolidando de esta manera al centro de la ciudad como el área de actividades para los sectores medios, mientras que la periferia es ocupada para la vivienda por los sectores de altos ingresos; por lo que el perímetro urbano se



34. Desarrollo Urbano de la Ciudad de Loja. Evolución de su Trama Urbana

A. Año 1928

B. Año 1961-1970

Fuente: Ilustre Municipio de Loja

Elaboración: El Autor

ha ido extendiendo cada vez más.

Actualmente la ciudad tiene una superficie urbana de 5.186.60 has.

El proceso de consolidación de la ciudad ha sido en base a la ocupación del suelo edificado, suelo ocupado por construcciones y no en referencia a las densidades de población sobre el territorio, es por eso que la ciudad se extiende de manera horizontal con una morfología irregular, disponiendo del suelo agrícola y perdiendo los bordes y elementos naturales como ríos, quebradas, lagunas y bosques, etc., y edificándose en suelo geológicamente no urbanizable. De la superficie urbana de la ciudad el 22% es suelo consolidado, el 15% en proceso de consolidación y el 63% área vacante o de uso agrícola.



35. Desarrollo Urbano de la Ciudad de Loja. Evolución de su Trama Urbana

A. Año 1981 - 1990

B. Año 1998 - 2000

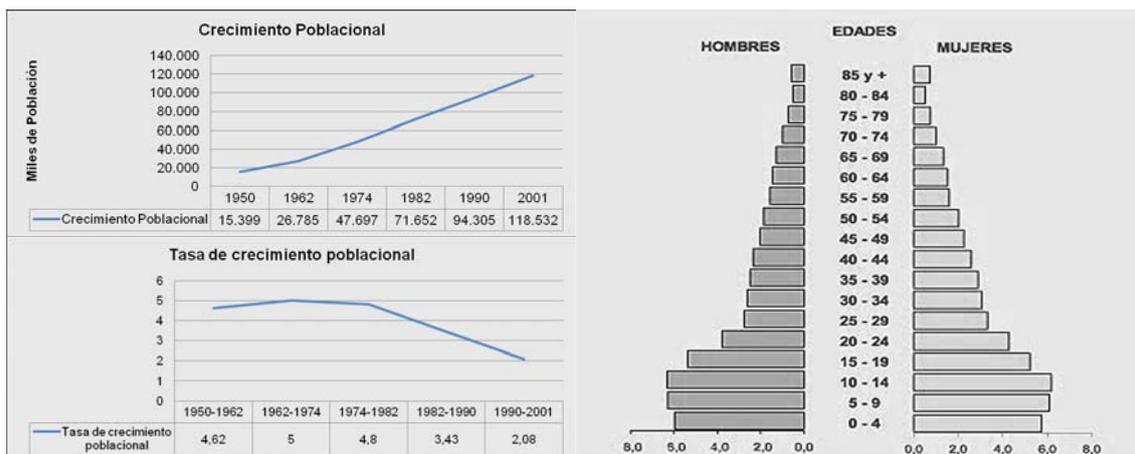
Fuente: Ilustre Municipio de Loja

Elaboración: El Autor



36. Vista Panorámica de la Ciudad de Loja Año 1930.

Fuente: [www. Loja y su Provincia - Loja de Antaño](http://www.Loja y su Provincia - Loja de Antaño)



37. Crecimiento Poblacional de la Ciudad de Loja Censo 2001

38. Pirámide Poblacional de la Ciudad de Loja Censo 2001

Fuente Instituto Ecuatoriana de Estadísticas y Censos.

Elaboración: El Autor.

La Población ⁴⁵

El crecimiento poblacional de la ciudad ha sido bastante acelerado estando a la par con el proceso de desarrollo urbano, motivado por factores socioeconómicos, culturales y políticos. Se caracterizado por la migración constante de la población rural, causada por el abandono de las tierras agrícolas producto de la reforma agraria y de la sequía de la década de los sesenta y por la diversificación de la economía y de la especialización de las actividades comerciales y de servicio en las décadas siguientes, mostrando un incremento significativo de población en los años 1974, 1982 y 2001, frente a una disminución paulatina de la tasa de crecimiento poblacional.

La densidad poblacional de la ciudad es de 23 Hab./ha., que en relación con el área urbana es una densidad bastante baja. La tasa de crecimiento poblacional según datos del Censo 2001 es del 2.08% inferior a la registrada en censos anteriores. La disminución de la tasa de crecimiento está motivada por la disminución de la tasa de natalidad y por la emigración paulatina de la población lojana hacia el exterior, debido a la crisis económica y política de 1999. La pirámide poblacional de la ciudad presenta una población progresiva mayoritariamente joven de 15 – 29, que de mantenerse la disminución de la tasa de crecimiento en unos 40 o 50 años la ciudad tendrá una población

45. PNUMA. I. MUNICIPIO DE LOJA. NATURALEZA Y CULTURA INTERNACIONAL. 2007. Perspectivas del Medio Ambiente Urbano: GEO LOJA. Págs. 51 – 57.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSO. Censo 2001. Crecimiento Poblacional de la Ciudad de Loja.

mayoritariamente envejecida; pero de mantenerse el ancho de base de la pirámide en unos 20 o 30 años, la pirámide sería estable con tendencia a ser una población regresiva.

Metodología de Evaluación

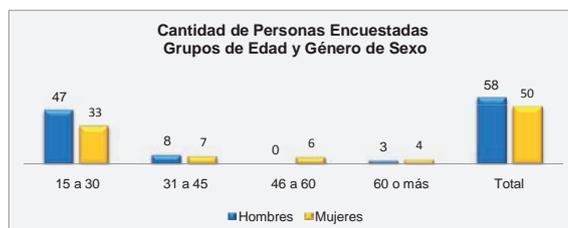
La metodología a emplearse para identificar nodos o lugares de actividades y recorridos en la ciudad de Loja, se basa en las actividades urbanas ubicadas por el equipamiento urbano, complementadas con la aplicación de una encuesta que permite conocer desde la percepción ciudadana los siguientes aspectos:

- Los lugares que se consideran como puntos de encuentro y de reunión de personas para el desarrollo de las actividades cotidianas.
- Los lugares donde se realiza con mayor frecuencia las actividades cotidianas.
- Los tipos de transporte y de movilidad usados con mayor frecuencia.

A continuación se presentan los resultados obtenidos en la encuesta realizada a un grupo de 108 personas de manera aleatoria que residen en la ciudad y se identifican por grupo de edad, género de sexo y lugar de residencia en la ciudad, teniendo así una visión de la acción que ejercen sobre la ciudad los nodos o lugares de actividades y de la imagen o memoria colectiva de ciudad que tiene el ciudadano lojano.

1. Grupos de edad y generos de sexo

Se ha encuestado a 58 hombres y 50 mujeres, identificados en 80 personas de 15 a 30; 15 personas de 31 a 45; 6 personas de 46 a 60 y 7 personas de 60 en adelante.



39. Cantidad de Personas Encuestadas por: Grupos de Edad y Genero de Sexo.

Elaboración: El Autor

2. Lugar de Residencia:

Se fórmula la siguiente pregunta, para conocer su lugar de residencia:

¿En qué Barrio o Sector de la Ciudad de Loja, Usted vive?

Lugar de residencia	
Barrio o Sector de la Ciudad	Cantidad de Personas
El Sagrario - Centro de la Ciudad	10
San Sebastián - San Agustín	9
Las Pitás	4
Argelia	3
Carigán Alto	2
24 de Mayo	3
Sauces Norte	3
Estéban Godoy - Est. Godoy 3	4
Ciudad Victoria - Obrapia	2
Tierras Coloradas	2
Las Palmeras	1
Cdla La Banda	1
San Cayetano Alto - Yanacocha	2
San Vicente Alto	2
Tebaida Baja - Tebaida Alta	4
Época	3
Celi Román	4
Clodoveo Jaramillo	3
Pío Jaramillo Alvarado	1
Peñón del Oeste - Las Peñas	4
Daniel Álvarez	2
Pucará - Parque Infantil	2
Consacola	3
San Pedro	2
Estancia Norte - Los Molinos del Norte	3
Cdla. Fabiola - Mercado Mayorista	2
Nueva Granada	2
El Rosal	1
Centinela del Sur	1
Alma Lojana	1
Juan Montalvo	1
Perpetuo Socorro	1

Turunuma	1
Zamora Huayco - Rodríguez Witt	2
Unión Lojana	2
Santa Inés	1
Yaguarcuna	3
Cdla UNE 1	1
El Plateado	1
Miraflores Bajo	1
Isacc Ordóñez	1
Los Geranios	1
Motúpe	1
El Valle	1
Los Molinos	1
No respondieron	3

40. Lugar de Residencia de las personas encuestadas.

Elaboración: El Autor.

3. Lugares de encuentro y de reunión:

Se identifican los puntos de encuentro y de reunión de personas en la ciudad de Loja donde se realizan las actividades cotidianas, a partir las actividades urbanas mediante la siguiente pregunta:

¿Que espacios o lugares de la Ciudad de Loja, considera Usted, que sirven como puntos de encuentro y de reunión de personas para el desarrollo de las actividades cotidianas?. Como:

- Administrativas
- Sociales
- Culturales
- Políticas
- Económicas y Financieras
- Deportivas y Recreativas
- Religiosas
- Educativas
- Comerciales
- Turísticas
- De Salud

Especifique cada una de ellas.

Los resultados están expresados en:

- Gráfica por Cantidad de Personas Encuestadas.
- Gráfica en Valores Porcentuales.

Actividades Administrativas:

Espacios o Lugares	Cantidad	Porcentaje
Municipio	49	45,37
No Respondieron	24	22,22
Centro de la Ciudad	7	6,48
Gobernacion de Loja	7	6,48
Consejo Provincial	5	4,63
Parque Central	3	2,78
S. R. I.	3	2,78
Oficinas	2	1,85
Bancos	1	0,93
Banco de Loja	1	0,93
Corte de justicia	1	0,93
Empresas	1	0,93
Entidades Publicas	1	0,93
Hoteles	1	0,93
Notaria 5	1	0,93
Universidad	1	0,93
Total	108	100,00

Espacios y Lugares indicados como Puntos de Encuentro y Reunión: Administrativo, Personas encuestadas.



41. Gráficas, Puntos de Encuentro y Reunión: Administrativo.

Cantidad de Personas Encuestadas y Valor Porcentual.

Elaboración: El Autor

Actividades Sociales:

Espacios o Lugares	Cantidad	Porcentaje
Cdla Zamora (La Pileta)	20	18,52
San Sebastian	17	15,74
No Respondieron	11	10,19
Discotecas, Bares	8	7,41
Salones de Eventos	5	4,63
Santo Remedio	4	3,70
Bar Siembra	3	2,78
Cafeterias	3	2,78
Parque Jipiro	3	2,78
Colegio de Ing. Civiles	2	1,85
Parques	2	1,85
Plazas	2	1,85
Parque Central	2	1,85
Restaurantes	2	1,85
Av. 24 de Mayo	1	0,93
Bar Cadillac	1	0,93
Bar Friends	1	0,93
Bar Fanaticos	1	0,93
Bar - Licoreria	1	0,93
Bar Onix	1	0,93
Calle 10 de Agosto	1	0,93
Cen. Conv. Orillas del Zamora	1	0,93
Cen. Cult. Alfredo Mora Reyes	1	0,93
Centro Comercial La Pradera	1	0,93
Coliseo Ciudad de Loja	1	0,93
Colegios de Profesionales	1	0,93
Cuna de Artistas	1	0,93
El Tamal Lojano	1	0,93
Hoteles	1	0,93
Patio Lavanderia JJP	1	0,93
Parque Bolivar	1	0,93
Red de Mujeres	1	0,93
Sala de Cine	1	0,93
Salon Acropolis	1	0,93
Salón Consejo Provincial 1	1	0,93
San Francisco	1	0,93
Teatro Bolivar	1	0,93
Universidad	1	0,93
Total	108	100,00

Espacios y Lugares indicados como Puntos de Encuentro y Reunión: Social,

Personas encuestadas.



42. Gráficas, Puntos de Encuentro y Reunión: Social.

Cantidad de Personas Encuestadas y Valor Porcentual.

Elaboración: El Autor

Actividades Culturales:

Espacios o Lugares	Cantidad	Porcentaje
San Sebastian	31	28,70
Casa de la Cultura	18	16,67
No Respondieron	6	5,56
Teatro Bolivar	6	5,56
Teatro C. C. E	5	4,63
Parques y Plazas	5	4,63
Cuna de Artistas	4	3,70
Hoteles	1	0,93
Museo Banco Central	4	3,70
Coliseo del Tecnico	4	3,70
Teatros	4	3,70
Centro de la Ciudad	3	2,78
Parque Central	3	2,78
Conservatorio de Musica	2	1,85
Bibliotecas	1	0,93
Calles Lourdes	1	0,93
Col. Beatriz Cueva	1	0,93
Cudic	1	0,93
Fiestas de la Ciudad	1	0,93
Jipiro	1	0,93
La Pileta	1	0,93
Minist. Cultura	1	0,93
Museos	1	0,93
Radio Luz y Vida	1	0,93
San Francisco	1	0,93
Sto domingo	1	0,93
Total	108	100,00

Espacios y Lugares indicados como Puntos de Encuentro y Reunión: Cultural, Personas encuestadas.



43. Gráficas, Puntos de Encuentro y Reunión: Cultural.

Cantidad de Personas Encuestadas. y Valor Porcentual.

Elaboración: El Autor

Actividades Políticas:

Espacios o Lugares	Cantidad	Porcentaje
San Sebastian	30	27,78
No Respondieron	18	16,67
Municipio	14	12,96
Parque Central	13	12,04
Gobernación de Loja	7	6,48
Coliseo Ciudad de Loja	4	3,70
Centro de la Ciudad	3	2,78
Calle 10 de Agosto	2	1,85
Consejo Provincial	2	1,85
C. N. E	2	1,85
Corte de Justicia Loja	2	1,85
Plazas	2	1,85
Area Comunal Barrio	1	0,93
Centrales de Partidos Politicos	1	0,93
Centro de Convenciones Utpl	1	0,93
Cen. Cult. Alfredo Mora Reyes	1	0,93
Jipiro	1	0,93
Oficinas	1	0,93
Parque Bolivar	1	0,93
Parques	1	0,93
Registro Civil	1	0,93
Total	108	100,00

Espacios y Lugares indicados como Puntos de Encuentro y Reunión: Político,
Personas encuestadas.



44. Gráficas, Puntos de Encuentro y Reunión: Político.

Cantidad de Personas Encuestadas y Valor Porcentual.

Elaboración: El Autor

Actividades Económicas y Financieras:

Espacios o Lugares	Cantidad	Porcentaje
Banco de Loja	34	31,48
Bancos en General	17	15,74
No Respondieron	16	14,81
Centro de la Ciudad	11	10,19
Banco Pichincha	8	7,41
Banco de Guayaquil	4	3,70
Coop Padre Julian	3	2,78
Coop Mego	3	2,78
Parque Central	2	1,85
Municipio	2	1,85
Banco de Fomento	2	1,85
Calle J. A. E. 1		0,93
Centro Comercial Loja	1	0,93
Coop. Choferes de Loja	1	0,93
Empresas	1	0,93
Hoteles	1	0,93
Oficinas	1	0,93
	108	100,00

Espacios y Lugares indicados como Puntos de Encuentro y Reunión: Económicos y Financieros,
Personas encuestadas.



45. Gráficas, Puntos de Encuentro y Reunión: Económico y Financiero.

Cantidad de Personas Encuestadas y Valor Porcentual.

Elaboración: El Autor

Actividades Deportivas y Recreativas:

Espacios o Lugares	Cantidad	Porcentaje
Parque Jipiro	35	32,41
Estadio	34	31,48
Parques y Canchas	11	10,19
No Respondieron	6	5,56
Coliseo Ciudad de Loja	6	5,56
Coliseo y Canchas ITS DAB	4	3,70
Parque Infantil	3	2,78
Canchas Sinteticas	2	1,85
Parque Lineal Tebaida	2	1,85
Areas Abiertas	1	0,93
Canchas Dinarin	1	0,93
Canchas UTPL	1	0,93
Colegio de Ing. Civiles	1	0,93
Parques Lineales	1	0,93
	108	100,00

Espacios y Lugares indicados como Puntos de Encuentro y Reunión: Deportivo y Recreativo, Personas encuestadas.



46. Gráficas, Puntos de Encuentro y Reunión: Deportivo y Recreativo.

Cantidad de Personas Encuestadas y Valor Porcentual.

Elaboración: El Autor.

Actividades Religiosas:

Espacios o Lugares	Cantidad	Porcentaje
La Catedral	44	40,74
Iglesias y Capillas	26	24,07
Iglesia Perpetuo Socorro	11	10,19
San Francisco	6	5,56
No Respondieron	3	2,78
Iglesia La Pradera	3	2,78
San Sebastian	3	2,78
Centro de la Ciudad	2	1,85
Iglesia San Isidro	2	1,85
Sto Domingo	2	1,85
Capilla Utpl	1	0,93
Curia Diocesana	1	0,93
El Valle	1	0,93
Iglesia Carigán	1	0,93
Iglesia Cristo Rey	1	0,93
Iglesia San Jose	1	0,93
Total	108	100,00

Espacios y Lugares indicados como Puntos de Encuentro y Reunión: Religioso.

Personas encuestadas.



47. Gráficas, Puntos de Encuentro y Reunión: Religioso.

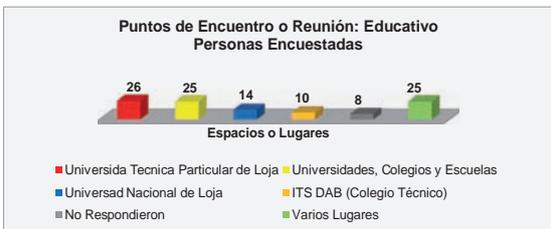
Cantidad de Personas Encuestadas y Valor Porcentual.

Elaboración: El Autor

Actividades Educativas:

Espacios o Lugares	Cantidad	Porcentaje
Universida Tecnica Particular de Loja	26	24,07
Universidades, Colegios y Escuelas	25	23,15
Universad Nacional de Loja	14	12,96
ITS DAB (Colegio Técnico)	10	9,26
No Respondieron	8	7,41
Bibliotecas	5	4,63
Centro de la Ciudad	3	2,78
Colegio Bernardo Valdivieso	3	2,78
Colegio La Dolorosa	3	2,78
Colegio Beatriz Cueva	2	1,85
Colegio La Inmaculada	2	1,85
Universidad Internacional del Ecuador	2	1,85
Casa de la Cultura	1	0,93
Colegio Eugenio Espejo	1	0,93
Colegio La Salle	1	0,93
Dirección de Educación	1	0,93
Plazas	1	0,93
	108	100,00

Espacios y Lugares indicados como Puntos de Encuentro y Reunión: Educativo.
 Personas encuestadas.



48. Gráficas, Puntos de Encuentro y Reunión: Educativo.

Cantidad de Personas Encuestadas y Valor Porcentual.

Elaboración: El Autor

Actividades Comerciales:

Espacios o Lugares	Cantidad	Porcentaje
Centro Comercial Loja	33	30,56
Centro Comercial La Pradera	24	22,22
Centro de la Ciudad	17	15,74
No Respondieron	10	9,26
Mercado Mayorista Gran Colombia	6	5,56
Centro Comercial Hipervalle	5	4,63
Centros de Abasto y Compras	4	3,70
Calle 10 de Agosto	2	1,85
Centros Comerciales	2	1,85
San Sebastian	2	1,85
Boutiques	1	0,93
Calle Bolivar	1	0,93
Calle 18 de Noviembre	1	0,93
	108	100,00

Espacios y Lugares indicados como Puntos de Encuentro y Reunión: Comercial,
Personas encuestadas.



49. Gráficas, Puntos de Encuentro y Reunión: Comercial.

Cantidad de Personas Encuestadas y Valor Porcentual.

Elaboración: El Autor

Actividades Turísticas:

Espacios o Lugares	Cantidad	Porcentaje
Parque Jipiro	32	29,63
No Respondieron	15	13,89
Puerta de la Ciudad	10	9,26
Parques y Plazas	8	7,41
Centro de la Ciudad	5	4,63
Miradores	5	4,63
Parque Podocarpus	4	3,70
San Sebastián	4	3,70
Zoologico	4	3,70
Complejo Ferial	3	2,78
Hosterías	3	2,78
Parque Orillas del Zamora	3	2,78
Hoteles	2	1,85
Parques Lineales	2	1,85
Parque Púcara	2	1,85
El Pedestal	1	0,93
El Valle	1	0,93
Calle Lourdes	1	0,93
Mirador Cdla. Maestro	1	0,93
Parque Bolivar	1	0,93
Parque Central	1	0,93
	108	100,00

Espacios y Lugares indicados como Puntos de Encuentro y Reunión: Turístico, Personas encuestadas.



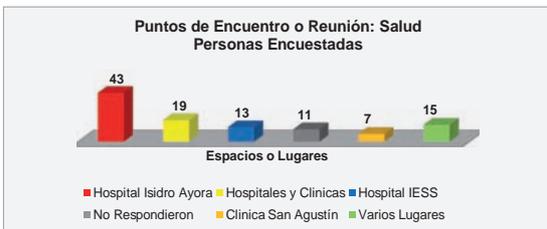
50. Gráficas, Puntos de Encuentro o Reunión: Turístico.
Cantidad de Personas Encuestadas y Valor Porcentual.
Elaboración: El Autor.

Actividades de Salud:

Espacios o Lugares	Cantidad	Porcentaje
Hospital Isidro Ayora	43	39,81
Hospitales y Clinicas	19	17,59
Hospital IESS	13	12,04
No Respondieron	11	10,19
Clinica San Agustín	7	6,48
Hospital Solca	6	5,56
Centro de Salud N 2	3	2,78
Hospital Militar	2	1,85
Centros de Salud	1	0,93
Clinica San Pablo	1	0,93
Hospital Utpl	1	0,93
Policlinico Municipal	1	0,93
	108	100,00

Espacios y Lugares indicados como Puntos de Encuentro y Reunión: Salud.

Personas encuestadas.



51. Gráficas, Puntos de Encuentro y Reunión: Salud.

Cantidad de Personas Encuestadas y Valor Porcentual.

Elaboración: El Autor.

4. Lugares donde se realiza las actividades cotidianas

Se identifican los lugares donde las personas realizan con mayor frecuencia sus actividades cotidianas, para conocer los recorridos que se realizan en la ciudad, por lo que se planteo la siguiente pregunta:

¿Dónde realiza con mayor frecuencia sus actividades cotidianas, como: trabajar, estudiar, comprar, etc, excepto vivir. Elija una de las opciones.

- En el Centro de la Ciudad
- Alrededor o cerca al Centro de la Ciudad.
- Alejado o fuera del Centro de la Ciudad.
- Alrededor o cerca de su Barrio.
- En su Barrio
- En su Casa.



52. Gráficas, Lugares donde se realiza con mayor frecuencia las actividades cotidianas.

Cantidad de Personas Encuestadas y Valor Porcentual.

Elaboración: El Autor

A las personas que indicaron la opción **En el Barrio**, se les pidió que indiquen una distancia aproximada desde su lugar de vivienda, por lo que se tiene una distancia promedio de: **250,00 metros**.

Las personas que indicaron la opción **En la Casa** viven en barrios o sectores alejados al centro de la ciudad.

5. Tipos de Transporte y de Movilidad usados con mayor frecuencia

Se pregunto por el tipo de movilidad y de transporte, que se usa con mayor frecuencia en la ciudad de Loja, para identificar los diferentes niveles y escalas en las que se organiza la red y por lo que se planteo la siguiente pregunta:

De los siguientes medios de Transporte y de Movilidad. ¿Cuál es el que Usted usa con mayor frecuencia?. Elija una de las opciones:

- Bus Urbano
- Taxi
- Taxi Ruta
- Transporte Institución o Empresa
- Vehículo Particular
- Bicicleta
- Caminar



53. Gráficas, Tipos de Transporte y Movilidad que se usa con mayor frecuencia.

Cantidad de Personas Encuestadas y Valor Porcentual.

Elaboración: El Autor.

Continuando con la metodología de evaluación de la ciudad de Loja, a continuación se procede a:

- Identificar nodos o lugares de actividades.
- Identificar recorridos.
- Identificar redes.

Identificando Nodos de Actividades en la Ciudad de Loja

A partir de la encuesta realizada y considerando como nodo a los equipamientos urbanos por ubicar al menos a una actividad bien definida, se elabora a continuación una lista del equipamiento urbano de la ciudad de Loja, en base a la clasificación de actividades urbanas y se tiene:

- Lugares de actividades dado por el equipamiento urbano

Lugares de actividades Administrativas y de Gestión

Municipio de Loja	Servicio de Rentas Internas
Consejo Provincial de Loja	Palacio Episcopal
Gobernación de Loja	Caja del Seguro Social
Corte Provincial de Justicia	Secretaría Regional de Planificación,
Fiscalía de Loja	Dirección Provincial de Turismo
Dirección Provincial de Salud	Miduvi
Dirección Provincial de Educación	Dirección del Registro Civil
Dirección de Contraloría	Consejo Electora

y demás entidades de representación gubernamental y publica.

Lugares de actividades Financieras y Bancarias

<u>Bancos:</u>	<u>Cooperativas de Ahorro y Crédito:</u>
Banco de Loja	CoopMego
Banco Pichincha	Padre Julián Lorente
Banco de Guayaquil	29 de Octubre
Banco Nacional de Fomento	Mutualista Pichincha
Banco del Austro	Cacpe Loja.
Banco de Machala	
Unibanco	
Banco Procredit	

Con sus respectivas agencias y sucursales.

Lugares de actividades Educativas

<u>Escuelas:</u>	
18 de Noviembre	José Ingenieros
Adolfo Jurado	Julio Ordóñez
Alonso de Mercadillo	Manuel Benjamín Carrión
Antonio Peña Celi	Miguel Ángel Suárez
Cuarto Centenario	Miguel Riofrio
Fe y Alegría	Lauro Damerval
Filomena Mora	Zoila Alvarado.

Escuelas y Colegios:

La Dolorosa/Anda Aguirre

La Inmaculada

La Porciúncula

La Salle

Militar Lauro Guerrero

Pío Jaramillo Alvarado

San Francisco

Santa Mariana de Jesús

Manuel Cabrera Lozano.

Unidades Educativas Municipales:

Tierras Coloradas

Héroes del Cenepa.

Colegios:

27 de Febrero

Adolfo Valarezo

Beatriz Cueva de Ayora

Bernardo Valdivieso

Eugenio Espejo

Iberoamericano San Agustín

I.T.S Daniel Álvarez Burneo

Juan Montalvo

Liceo de Loja.

Universidades e Institutos Tecnológicos:

Universidad Técnica Particular de Loja

Universidad Nacional de Loja

Facultad de Medicina e Instituto de

Idiomas de UNL

Universidad Internacional del Ecuador

Sede Loja

Instituto Tecnológico Sudamericano,

Conservatorio Salvador Bustamante

Celi.

Lugares de actividades Salud

Hospitales:

Hospital Regional Isidro Ayora,

Hospital del IESS,

Hospital Militar,

Hospital Solca - Hospital UTPL.

Clínicas:

Clínica Abendaño

Clínica Mogrovejo

Clínica Metropolitana

Santa María

San Francisco

Medilab.

Clínicas Hospitales:

San Agustín

San José

y Centros de Salud

San Pablo

Policlínico Municipal.

Lugares de actividades Religiosas o Culto

Iglesias:

San Francisco

San Juan El Valle

Santo Domingo

La Catedral

San Sebastián

Perpetuo Socorro

El Pedestal

San Pedro

San José

Nuestra Señora de la Paz (La Pradera),

Cristo Rey
San Isidro
Divino Niño
Iglesias de Motúpe
Carigán
Belén
Obrapía
Zamora Huayco
Daniel Alvarez
San Cayetano Bajo.

Capillas:

De las Conceptas
De las Marianitas
De la Inmaculada
De la Dolorosa
De la UTPL
De la Tebaida
Varios Centros Cristianos Evangélicos, ubicados en la ciudad.

Lugares de actividades de Abasto y Comercio

Mercados de Abasto:

Las Pitás
Gran Colombia/Mayorista
San Sebastián
La Tebaida
Divino Niño
Mercado y Centro Comercial Loja.

Centros Comerciales:

Hipervalle,
Centro Comercial La Pradera.

Almacenes y Centros de Compra:

Almacenes Tía,
Romar,
Zerimar.

Lugares de actividades Recreativas y Deportivas

Espacios de Diversión y Recreación:

Parque Orillas del Zamora
Parque Recreacional Jipiro
Parque Lineal La Tebaida
Parque Lineal Zamora Huayco
Parque Lineal Daniel Álvarez
Parque Infantil Bernabé Luis
Parque Pucará/Podocarpus.

Complejos Deportivos:

Estadio Federativo Reina de El Cisne
Coliseo Ciudad de Loja
Coliseo Santiago Fernández y Canchas del ITS DAB
Coliseo Gustavo Trueba y Canchas UTPL.

Piscinas:

Piscina de El Valle
Piscina de Jipiro.

Canchas:

Colegio de Médicos
Canchas Sintéticas de fútbol ubicadas en toda la ciudad
Plazas y Plazoletas de la ciudad.
Colegio. Ing. Civiles,

Lugares de actividades de Esparcimiento

Discotecas o Bares:

La Fiesta	Siembra
Santo Remedio	Friends
Casa Tinku	La Pileta
Señor Feudal	Salón de Eventos Punzara
Cuna de Artistas	Salones Sociales
Cadillac	Salas de Cine Cinemas.

Lugares de actividades de Servicio y Seguridad

Terminal Terrestre	Policía Nacional
Empresa Eléctrica	Fuerte Militar Miguel Iturralde
Oficinas CNT	Policía Metropolitana
Oficinas Correos del Ecuador	Cuerpo de Bomberos y sus subestaciones.
Umapal	

Lugares de actividades Culturales

Teatro Bolívar/Casona Universitaria	Puerta de la Ciudad
Teatro de la Casa de la Cultura	Centro Cultural Alfredo Mora Reyes
Casa de la Música	Museo del Ministerio de Cultura
Casa de la Cultura	Centro de Convenciones UTPL.

Lugares de actividades Turísticas y de Hospedaje

Parque Recreacional Jipiro	Puerta de la Ciudad
Centro de la Ciudad	Parque Podocarpus
Parques, Plazas y Plazoletas de la ciudad	Zoológico y Miradores.

Hoteles y Hosterías:

Hotel Libertador	Hotel Bombuscáro
Hotel Boutique Gran Victoria	Hotel Quo Vadis
Howard Johnson	Hostal Aguilera.
Grand Hotel Loja	Hotel Zamorano
Hotel Vilcabamba	

En el caso de los hoteles son considerados por desarrollar diferentes tipos de eventos

La mayoría de estos lugares de actividades identificados como puntos de encuentro y de reunión por el equipamiento urbano, presentan tiempos de permanencia de personas que están en relación con el horario requerido o necesario para el desarrollo de las actividades cotidianas, por lo que se tiene tiempos que son superiores a 1, 2 y 3 horas; pero para su análisis y evaluación no se ha considerado los tiempos de permanencia, sino la condición de ser lugares de encuentro y de reunión de personas.

- Lugares de Actividades identificados por la percepción ciudadana

De esta lista de equipamiento urbano como lugares de actividades, complementada con los datos obtenidos en la encuesta, se ha seleccionado a los cuatro lugares con mayor cantidad de personas y con mayor valor porcentual del total de encuestados, para establecer los principales lugares de actividades en la ciudad de Loja, ya que son los lugares que presentan mayor relevancia en la memoria colectiva y en la imagen de ciudad que tiene el ciudadano lojano para el desarrollo de sus actividades cotidianas.

Se tiene los siguientes lugares:

1. Municipalidad de Loja	19. Iglesia San Francisco
2. Gobernación de Loja	20. Iglesia La Pradera
3. Consejo Provincial de Loja	21. Universidad Técnica Particular de Loja
4. Parque Central	22. Universidad Nacional de Loja
5. Cdla. Zamora, La Pileta	23. U.I.D.E Sede Loja
6. San Sebastián	24. Centro Comercial Loja
7. Casa de la Cultura Núcleo de Loja	25. Centro Comercial La Pradera
8. Teatro Bolívar	26. Mercado Mayorista Gran Colombia
9. Teatro de la Casa de la Cultura	27. Centro Comercial Hipervalle
10. Banco de Loja	28. Puerta de La Ciudad
11. Banco Pichincha	29. Hospital Isidro Ayora
12. Banco de Guayaquil	30. Hospital del IESS
13. Parque Jipiro	31. Clínica San Agustín
14. Estadio Federativo Reina del Cisne	32. Hospital Solca - UTPL
15. Coliseo Ciudad de Loja	33. Terminal Terrestre
16. ITS DAB, Coliseo y Canchas	34. Mirador de San Cayetano
17. Iglesia Catedral	
18. Iglesia Perpetuo Socorro	

54. Principales lugares de actividades en la ciudad de Loja.

Elaboración: El Autor



56. Lugar de Actividades: San Sebastián. Plaza y Torre del Reloj.

Fotografías del Autor.

española, por lo que la plaza es conocida como Plaza de la Independencia. Otro elemento que caracteriza a esta identificación como punto de encuentro y de reunión, es el Portal que presentan las edificaciones alrededor de la Plaza, permite la concentración de grupos de personas, grupos de amigos, frecuentemente los fines de semana en las noches.

Su ubicación en el centro de la ciudad, lo convierte en un lugar cívico, cultural y turístico y en un vínculo para otros lugares de encuentro y de reunión.

- Parque Central

Identificado como punto de encuentro y de reunión para actividades: Sociales, Culturales, Políticas, Económicas-Financieras, Administrativas y Turísticas.

El Parque Central se caracteriza por ser el lugar de origen de la ciudad, desde el cual se establecen las vías principales y se traza el damero, desde su fundación y por ubicar a su alrededor las edificaciones más importantes de carácter civil y religioso, como: el Municipio de la Ciudad, el Gobierno Provincial, la Iglesia Catedral con su palacio diocesano, la Gobernación de la Provincia y varias instituciones financieras.

Esta configuración lo convierte al Parque Central en el lugar más importante, de la ciudad con un carácter cívico y administrativo, agrupando en las cuadras y edificaciones próximas a un sin número de locales comerciales en planta baja y de oficinas en planta alta. Las edificaciones que se encuentran alrededor del



57. Lugar de Actividades: Parque Central.

Elaboración: El Autor.



58. Lugar de Actividades: Parque Central.

Fotografías del Autor.

parque, presentan Portal, que a diferencia de San Sebastián, se encuentra a personas circulando hacia otros lugares de actividades. Por su ubicación como lugar central, se convierte en un lugar de vínculo que conecta y une a otros lugares de encuentro y reunión en el centro de la ciudad.

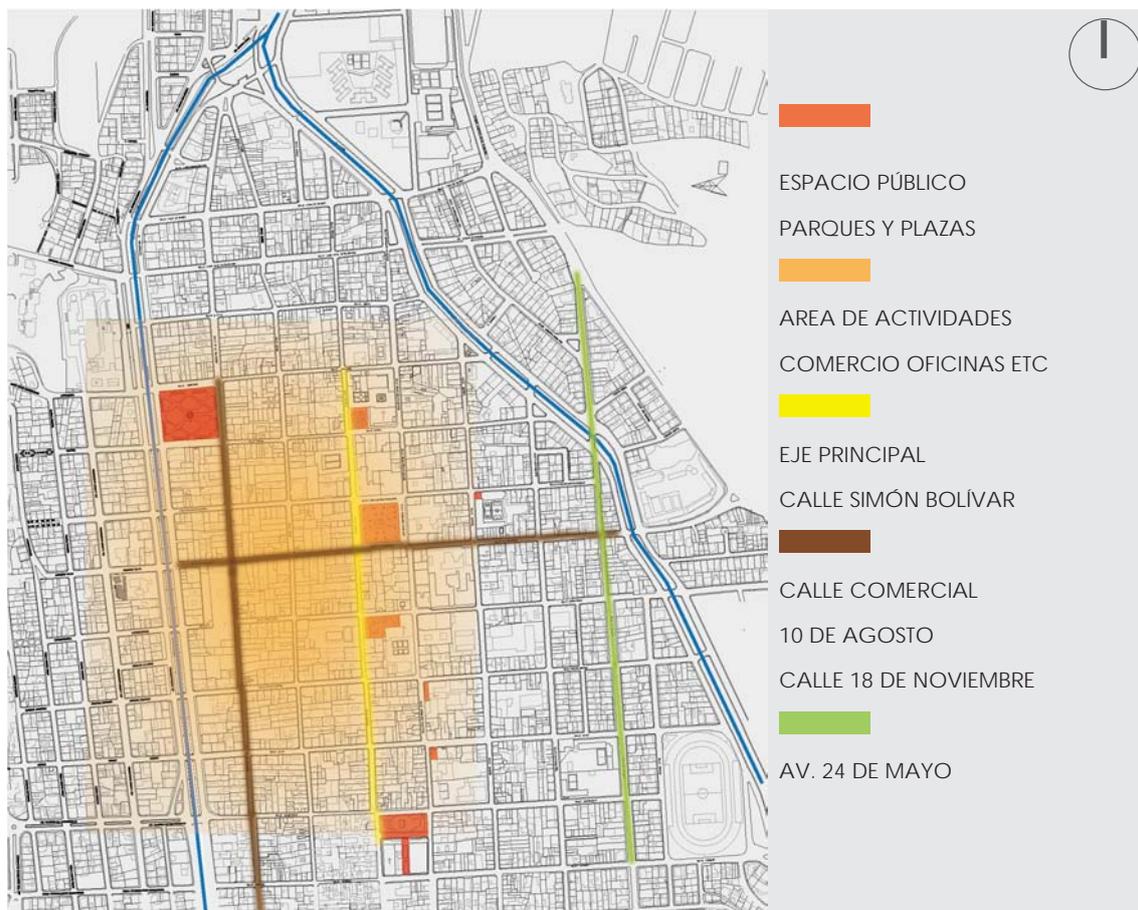
- Centro de la Ciudad

Identificado como punto de encuentro y de reunión para actividades: Culturales, Políticas, Económicas-Financieras, Religiosas, Administrativas, Educativas, Comerciales y Turísticas.

El Centro de la Ciudad, se caracteriza por ubicar y concentrar a la mayor cantidad de equipamiento y de actividades de la ciudad, es el área comercial y administrativa de la misma, por lo que es considerado como un punto de encuentro y reunión para varias actividades.

Además de los lugares antes mencionados, como San Sebastián y el Parque Central, en el Centro de la Ciudad se ubica el Centro Comercial Loja o Mercado Central, identificado por las personas encuestadas como el principal punto de encuentro para actividades comerciales.

También se identifican a las calles 10 de Agosto, 18 de Noviembre y Bolívar, como las calles comerciales y a la Av. 24 de Mayo como una calle para actividades



59. Centro de la Ciudad Área de Actividades, Comercio, Oficinas, Servicios.

Elaboración: El Autor.

sociales. El centro de la ciudad es el lugar donde los ciudadanos realizan con mayor frecuencia sus actividades diarias y se lo puede considerar como Área de Actividades.

- Jipiro

Identificado como punto de encuentro y de reunión para actividades: Sociales, Culturales, Políticas, Deportivas-Recreativas y Turísticas.

El Parque Jipiro, ubicado al norte de la ciudad, se caracteriza por ser un gran espacio verde para la misma, presenta áreas recreativas y deportivas, propias para el esparcimiento, la recreación y la distracción de los ciudadanos, lo que lo convierte en un sitio turístico para propios y extraños.

Sus instalaciones permiten que se desarrollen actividades culturales, artísticas y sociales. Recibe una gran cantidad de personas, especialmente los fines de semana. Alrededor del Parque se ubican: el Complejo Ferial Simón Bolívar, los



- | | | |
|---|---|-----------------------------|
| 1. Actividades administrativas y de gestión | 5. Actividades financieras y económicas | 8. Actividades educativas |
| 2. Actividades sociales | 6. Actividades deportivas y recreativas | 9. Actividades comerciales |
| 3. Actividades culturales | 7. Actividades religiosas | 10. Actividades turísticas |
| 4. Actividades políticas | | 11. Actividades de salud |
| | | 12. Actividades de servicio |

60. Lugar de Actividades: Parque Recreacional Jipiro.

Elaboración: El Autor.



61. Lugar de Actividades: Parque Recreacional Jipiro. Áreas de Deportes y Recreación.

Fotografías del Autor.

hospitales de Solca y UTPL, el Conservatorio de Música Salvador Bustamante Celi y Salones Sociales de algunos gremios profesionales. En un radio de 600 metros aproximadamente, se encuentra el Terminal Terrestre.

El espacio que caracteriza a estos Lugares de Actividades, es el espacio abierto, el **espacio público**, que actúa como vínculo y organizador de los diferentes lugares de actividades que se ubican a su alrededor; tal como lo señala Jordi Borja *“el espacio público es el elemento ordenador donde empieza y se expresa la ciudad, ya que tiene un valor funcional, cultural y cívico-político capaz de transformar el entorno físico y social”* ⁴⁶,

46. BORJA, Jordi. La Ciudad Conquistada Pág. 35 - 36

De los resultados obtenidos dos Lugares de Actividades que deben ser destacados por las actividades que desarrollan son:

- El Centro Comercial La Pradera.

Se ubica en el sector Tebaida - Geranios, de carácter residencial, ha sido identificado como el segundo lugar mas importante para actividades comerciales y de intercambio, presenta un radio de acción que abastece y sirve a toda la ciudad. A su alrededor se ubica el mercado de la Tebaida y algunos locales comerciales como tiendas de barrio, cabinas telefónicas, cybers, locales de comidas, etc.

- La Pileta, ciudadela Zamora.

Conformado por la plazoleta a Segundo Cueva Celi, este lugar es conocido como La Pileta, ubicado en la Ciudadela Zamora, prolongación de la Av. 24 de Mayo. Es identificado como el principal punto de encuentro y de reunión para



62. Lugar de Actividades: Centro Comercial La Pradera.

Elaboración: El Autor



63. Lugar de Actividades: Ciudadela Zamora, Lugar conocido como La Pileta.

Elaboración: El Autor.

actividades sociales, ya que permite la concentración frecuente de grupos de personas, teniendo mayor intensidad los fines de semana, Viernes y Sábados. A su alrededor se ubican varios locales de comidas, bares, licoreras, locales comerciales, etc, que se extienden por la Av. 24 de Mayo hasta la Calle Alonso de Mercadillo

También destacan tres lugares de actividades que por su condición de equipamiento urbano presentan un radio de acción de carácter regional abasteciendo y dando servicio a la población de la ciudad, de la provincia y de las provincias aledañas. Y se tiene:

- Universidad Técnica Particular de Loja
- Universidad Nacional de Loja
- Hospital Regional Isidro Ayora

Han sido identificados como los lugares más importantes para actividades educativas y de salud respectivamente

Existen otros lugares de actividades como: locales comerciales, oficinas, cafeterías, tiendas, etc., identificados como puntos de encuentro y de reunión, que concentran a gran cantidad de personas, actúan a una escala pequeña y complementan con respecto de la ciudad las actuaciones de los lugares de actividades identificados por el equipamiento urbano.

Esquematizando los lugares de actividades identificados por el equipamiento urbano, se presenta a continuación dos laminas que indican su ubicación en la ciudad de acuerdo a las actividades urbanas señaladas. Se tiene:

- **Lámina 1.** Lugares de Actividades en la Ciudad de Loja, identificados a partir del equipamiento urbano y desde la percepción ciudadana.

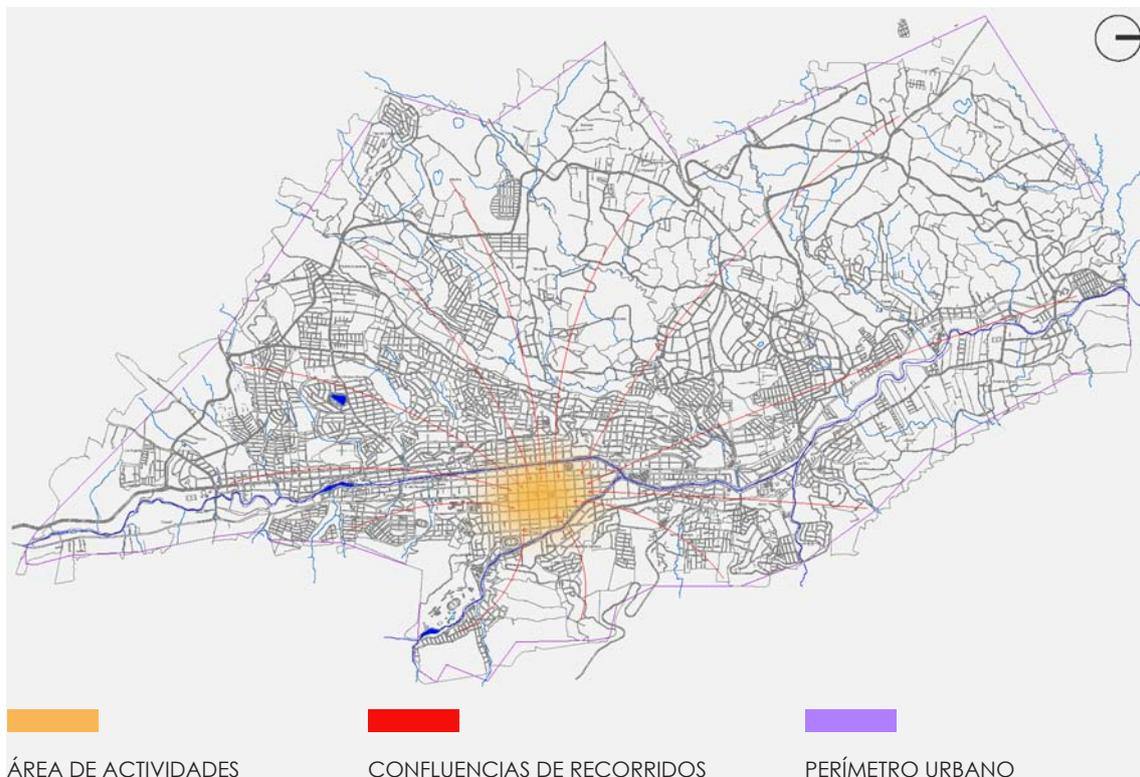
- **Lámina 2.** Lugares de Actividades en la Ciudad de Loja, con mayor escala de actuación y de relevancia en la memoria colectiva del ciudadano.

Identificando Recorridos en la Ciudad de Loja

La mayoría de los lugares de actividades identificados como puntos de encuentro y de reunión de personas, se localizan en el área central de la ciudad, por lo que el desarrollo de actividades cotidianas se dan también en esta área y en lo alrededores al mismo, concentrando gran cantidad de personas que se desplazan frecuentemente en el **transporte público** como buses y taxis y en el **vehículo particular** desde los diferentes barrios o sectores de la ciudad, como se indica en el esquema de funcionalidad de la ciudad de Loja, por lo que a continuación se identifican:

- Recorridos Peatonales

Los recorridos peatonales en la ciudad de Loja, debido a su funcionalidad, se ubican en el área central ya que conectan a la gran mayoría de lugares de actividades. Estos recorridos se encuentran alimentados por las diferentes rutas del transporte urbano que pasan por el centro de la ciudad, Av. Iberoamérica, Av. Universitaria, Av. 24 de Mayo, Av. Orillas del Zamora y la calle Juan José Peña.



64. Esquema de Funcionalidad de la Ciudad de Loja.

Fuente: Plano de la Ciudad. Ilustre Municipio de Loja

Elaboración: El Autor.



65. Calle José Antonio Eguiguren, personas circulando entre lugares de actividades.

Fotografías del Autor.

Se evidencian en las calles centrales que ubican las paradas de buses hacia las avenidas Iberoamérica y Universitaria por encontrar y reunir a gran cantidad de personas tanto de ida como de vuelta, actuando como conectores de los distintos lugares de actividades ubicados en el centro de la ciudad

De acuerdo a la ubicación de las paradas del transporte público se tiene las siguientes calles o vías como conectores de los lugares de actividades:

- Calle Manuel Monteros
- Calle Cristóbal Colón
- Calle 10 de Agosto
- Calle Miguel Riofrío
- Calle Mercadillo

Presentan una intensidad importante de circulación peatonal, especialmente en horas de entradas y de salidas de escuelas, colegios y de los lugares de trabajo, como son: 7:00 - 9:00, 12:00 – 13:30 y 18:00 – 19:00.

Las calles conectoras que presentan una mayor intensidad en la circulación de personas durante el día, desde las avenidas hasta los lugares de encuentro y de reunión, son:

- 10 de Agosto
- José Antonio Eguiguren

y de manera perpendicular a estas vinculándolas de norte a sur y viceversa:

- Simón Bolívar



66. Sección Calles 10 de Agosto y José Antonio Eguiguren.

Elaboración: El Autor.

- 18 de Noviembre.

Debido a que conectan a varios de los lugares de actividades identificados y en su trayecto se ubican un sin número de locales comerciales y oficinas. En el tramo de una cuadra, circulando, se tiene a 60 personas por minuto aproximadamente y en las horas de mayor intensidad de 100 o más personas por minuto aproximadamente.

Esta intensidad en la circulación de personas esta en relación con el ancho de la acera y con la velocidad de circulación del tráfico vehicular. En las dos primeras vías el ancho de Acera es de 2.50 metros y el ancho de la calzada es de 3.50 metros, por lo que esta vías presentan mayor cantidad de personas circulando y un tráfico vehicular lento.

En las demás calles conectoras, se ubican también en su trayecto a varios locales comerciales y oficinas, presentan una circulación moderada de personas; en el tramo de una cuadra, circulando, se tiene de 20 a 40 personas por minuto aproximadamente y en las horas de mayor intensidad de 70 a más personas por minuto. Por lo que se tiene los siguientes recorridos en el centro de la ciudad dados por las calles conectoras:

De norte a sur y viceversa, desde la calle Imbabura hasta la Mercadillo, por los lugares de actividades a los que conectan se tiene:

- 18 de Noviembre
- José Antonio de Sucre



67. Calles de la Ciudad de Loja:

- a. 10 de Agosto
- b. 18 de Noviembre
- c. Simón Bolívar
- d. 24 de Mayo.

Fotografías del Autor.

- Bernardo Valdivieso

La calle José Joaquín de Olmedo presenta una circulación difusa durante el día, en el tramo de una cuadra, circulando, se tiene de 20 a 40 personas por minuto aproximadamente, mientras que en las horas de mayor intensidad, en el tramo de una cuadra, circulando, se tiene de 60 a más personas por minuto aproximadamente.

De Este a Oeste y viceversa desde la Av. Universitaria hasta la calle Bernardo Valdivieso, se tiene como calles conectoras a:

- Imbabura
- Cristóbal Colon
- Vicente Rocafuerte
- Miguel Riofrío
- Azuay
- Mercadillo

En estas mismas calles a partir de la calle Bernardo Valdivieso hacia el Este la circulación de personas se vuelve difusa, perdiendo su intensidad. Por lo que hasta esta calle se puede considerar como area de actividades comerciales, ya que la mayoría de lugares de actividades identificados y de locales comerciales se ubican entre las calles 18 de Noviembre y Bernardo Valdivieso.

Pero actualmente el centro de la ciudad se esta especializando en cuanto al uso comercial, es decir que el área de actividades se esta extendiendo hasta la Av. 24 de Mayo, ya que cada vez aparecen nuevos locales comerciales desde las calles José Joaquín de Olmedo hasta la 24 de Mayo.

En calles como la Rocafuerte y la Miguel Riofrío, presentan una circulación de moderada a intensa especialmente en las horas de mayor intensidad, debido a los lugares de actividades que conectan; en el tramo de una cuadra, se tiene de 30 a 40 personas circulando, y pasa de a más de 60 personas por minuto aproximadamente.

En la calle Manuel Monteros desde la Av. Iberoamérica hasta la Av. Manuel Carrión Pinzano, se presenta una circulación moderada de personas ya que conecta a la Facultad de Medicina UNL, al Instituto de Idioma UNL y al Colegio Adolfo Valarezo, por lo que en el tramo de una cuadra, circulando, se tiene de 20 a 40 personas por minuto aproximadamente, especialmente en horas de entrada y de salida.

A continuación se presentan las laminas que esquematizan lo señalado en esta sección:

- **Lámina 3.** Calles conectoras del Centro de la ciudad de Loja.
- **Lámina 4.** Recorridos peatonales identificados en el centro de la ciudad.

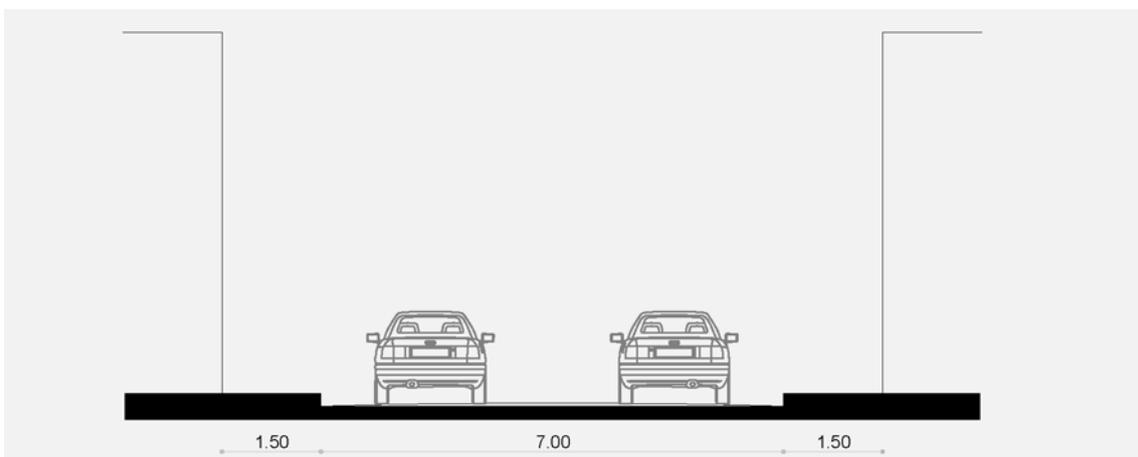
- Recorridos Vehiculares

El uso del vehículo particular como medio para movilizarse al desarrollo de las actividades cotidianas, ha hecho que se le de mas importancia a este y es así que en el centro de la ciudad de Loja, el espacio urbano en este caso las vías se encuentran ocupadas por el vehículo en movimiento y el vehículo estacionado, mientras que el espacio para el peatón se da en estrechas aceras que impiden el caminar en grupo o a velocidad de paseo.

La velocidad de circulación del vehículo en el centro de la ciudad es de 30 a 40Km/h aproximadamente; lo que no es favorable para el adecuado desarrollo de las actividades cotidianas en el mismo, debido a la gran cantidad de personas que circulan por dichas calles.

Por la configuración en damero o cuadrícula del centro de la ciudad, en las horas de mayor intensidad como en las entradas y salidas de los lugares de trabajo, de escuelas y colegios: 7:00 - 9:00, 12:00 – 13:30 y 18:00 – 19:00; se presenta un notable congestionamiento vehicular en casi toda el área central, dificultando la circulación peatonal en los lugares de paso

El centro de la ciudad se encuentra conectado por las Av. Iberoamerica y Av. Universitaria, y hacia el río Zamora por las Av. Emiliano Ortega y Av. Orillas del Zamora; vías que presentan una circulación vehicular rápida, de 60 Km/h a 80 Km/h aproximadamente, pero que no se articulan entre sí por lo que al ingresar al centro de la ciudad se da el congestionamiento vehicular, ya que también son las vías que reciben a los vehículos que salen del mismo.



68. Calles de la Ciudad de Loja: Sección de calle del centro de la ciudad.

Fotografías del Autor.



69. Calles de la Ciudad de Loja: Calle Simón Bolívar.

Fotografías del Autor.

El Municipio de Loja, con el fin de solucionar el congestionamiento vehicular, ha decidido plantear tres vías rápidas en doble carril y en un solo sentido, que permitan la evacuación directa de los vehículos que ingresan al centro de la ciudad como son:

- Calle 18 de Noviembre
- Calle Cristóbal Colón
- José Joaquín de Olmedo

Estas tres calles son de uso **comercial y de intercambio** que con la circulación vehicular rápida, esta siendo alterado, presentando conflictos para la carga y descarga de productos que van a los diferentes locales comerciales. la velocidad promedio en estas vías es de 60 Km/h. Si bien estas calles han ayudado a un mejor flujo vehicular, pero los problemas por el congestionamiento vehicular continúan en horas de mayor intensidad.

La ciudad de Loja por su condición geográfica, se encuentra conectadas por vías arteriales de norte a sur y viceversa, y por la extensa trama vial de calles locales mientras que en sentido este a oeste y viceversa no presenta vías arteriales o rápidas que permitan un adecuada conectividad.

En las siguientes laminas se esquematiza lo mencionado:

- **Lámina 5.** Recorridos vehiculares identificados en el centro de la ciudad de Loja.

Identificando Redes en la Ciudad de Loja

Siguiendo con el análisis de la ciudad de Loja, se procede a identificar las redes que se dan en la ciudad a partir de la jerarquía niveles y escalas con la que se desarrolla la red como lo señala Christopher Alexander; se tiene:

- Espacio peatonal y verde
- Conexiones o recorridos peatonales
- Edificios y caminos: relación peatón – edificio – vehículo
- Sistema de Transporte Publico
- Vías de circulación vehicular: locales – colectoras – arteriales

- Espacio peatonal y verde

La red de espacios públicos y verdes se presenta de manera dispersa y desconectada entre si, se ubica hacia la parte consolidada de la misma, debido al desarrollo urbano que ha tenido la ciudad, mientras que en los alrededores el espacio publico esta dado principalmente por las áreas de juegos y de recreación de los barrios como son las canchas que reúnen a varias personas en los fines de semana.

Los espacios públicos más relevantes en la ciudad y que se encuentran conectados por los recorridos peatonales identificados son:

- Parque Central
- Plaza de la Independencia San Sebastián
- Plaza de Santo Domingo
- Plaza de San Francisco

Los espacios verdes están dados por las áreas de recreación y distracción para los ciudadanos, como son:

- Parque Recreacional Jipiro – Orillas del Zamora
- Parque Lineal La Tebaida
- Parque Lineal Daniel Álvarez
- Parque Lineal Zamora Huayco
- Parque Pucara - Podocarpus

Estos parques son de carácter urbano es decir que deben servir a la población de toda la ciudad, pero el Parque Recreacional Jipiro – Orillas del Zamora, es el que concentra a la mayor cantidad de personas desde los diferentes barrios de la ciudad, mientras que los otros parques sirven a la población de los propios barrios y de algunos barrios aledaños.



70. Calles de la Ciudad de Loja: Calle Simón Bolívar y 10 de Agosto.

Fotografías del Autor.

La red de elementos naturales esta marcada por el entorno geográfico, la ciudad de Loja es atravesada por los ríos Malacatos y Zamora y hacia el norte por el río Jipiro, a los cuales desembocan un sin numero de quebradas desde el sector occidental como oriental.

A medida que la ciudad ha ido creciendo en su extensión, los elementos naturales han ido perdiendo su espacio, en el caso de los ríos se ha modificado su cauce con muros de contención que evitan su desbordamiento y con las quebradas la mayoría son embauladas para permitir el desarrollo de nuevas urbanizaciones y nuevas vías.

La conexión que se dan entre los diferentes barrios y estos espacios se da mediante el uso del transporte público y del vehículo privado, no existiendo una conexión adecuada a la escala del ser humano.

- Conexiones o recorridos peatonales

Los recorridos peatonales se dan en el centro de la ciudad ya que vinculan a la gran cantidad de lugares de actividades, mientras que en los alrededores y en los barrios alejados al centro no existen rutas o conexiones peatonales definidas que permitan ir a los ciudadanos de un lugar a otro; como ir a pie desde La Tebaida al Centro de la ciudad; hay como ir a pie pero cruzando cada vía, lo que de cierta manera no es adecuado por la seguridad que se requiere para caminar.

Por la condición geográfica de la ciudad existen varias escalinatas que conectan algunos barrios o sectores de la misma y que si son usadas con frecuencia por la cercanía que hay con el centro de la ciudad; como son las escalinatas hacia el Pedestal, hacia el Panecillo y hacia el barrio Buena Esperanza; pero de



71. Conexiones peatonales: Escalinatas a los barrios San Vicente y El Pedestal

Fotografías del Autor.

igual manera hay que cruzar vías de circulación vehicular.

Edificios: relación peatón – edificio – vehículo

La gran cantidad de equipamientos urbanos o lugares de actividades se localizan hacia la parte consolidada de la ciudad, por lo que su conexión con los diferentes barrios se da por el uso del Transporte Público y del vehículo particular, confluyendo y concentrándose en el centro de la ciudad, ocasionando un congestionamiento vehicular considerable en horas de mayor intensidad como entradas y salidas de lugares de trabajo y de escuelas y colegios.

Los lugares de actividades que se encuentran en el centro de la ciudad, presentan una conectividad adecuada, aunque sobrepuesta con la del vehículo, mientras que los lugares de actividades hacia los alrededores, su conectividad es mediante el uso del transporte público y vehículo particular.

- Sistema de Transporte Público

El transporte público se desarrolla a través de varias líneas o rutas de buses, que en su trayecto conectan los diferentes barrios con el centro de la ciudad, ocasionando una sobrecarga del canal de conexión, debido a que la mayoría de rutas coinciden en el tramo Terminal Terrestre – Centro de la Ciudad tanto en la ida como en la vuelta.

A continuación se señalan dos ejemplos de rutas o líneas de buses de la ciudad de Loja, por lo barrios donde pasan y los lugares de actividades que conectan:

Ruta 1: Argelia - Sauces

Sauces Norte, La Banda, Las Pitás, Nueva Granada, Terminal Terrestre, Zona Militar B.I.7, Mercado Mayorista, Centro de la Ciudad, La Tebaida, Centro Comercial La Pradera, entrada del Cementerio General, entrada a la Esteban Godoy, San Isidro y La Argelia.

Ruta 2: Daniel Álvarez – Zamora Huayco

Daniel Álvarez, La Tebaida, Perpetuo Socorro, Centro de la Ciudad, Mercado Mayorista, Zona Militar B.I.7, Terminal Terrestre, El Valle, Mercado Mayorista, Centro de la Ciudad, Estadio Federativo Reina del Cisne, Centro de Rehabilitación Social, Fuerte Militar Miguel Iturralde, Rodríguez Witt y Zamora Huayco.

La conectividad que se da en la ciudad a través del transporte urbano, es adecuada para lo niveles de conexión, ya que permite la movilidad de los ciudadanos para el desarrollo de sus actividades cotidianas. Pero en cuanto a su servicio, capacidad y funcionalidad para la ciudad existen varios elementos a ser mejorados; entre algunos de ellos:

- Ubicación adecuada de la paradas
- Tiempos e intervalos de salida.
- Eficiencia del recorrido
- Conectividad con otros barrios o lugares, sin tener que pasar por el centro de la ciudad, etc.

El Municipio de Loja con el fin de ordenar y mejorar el servicio del transporte público, hace algunos años propuso el “Sistema Integrado de Transportación Urbana” que consistía en una ruta troncal de corredor exclusivo en el que operen 35 autobuses ecológicos con capacidad de 100 pasajeros a una velocidad de 22 Km/h, con un intervalo de salida en horas pico de 1.5 minutos y un horario promedio de 05h45 a 22H00.

Esta ruta troncal se alimenta de varias líneas alimentadoras a través de estaciones de transferencia de pasajeros con una sola operación de pago por el servicio. La tipología del sistema es lineal con la finalidad de descongestionar el tráfico vehicular evitando el paso de las demás líneas de buses por el centro de la ciudad y brindar seguridad a la ciudadanía.⁴⁷

47. Unidad Municipal de Transito y Transporte Terrestre del Municipio de Loja..



72. Uso del espacio público: Calle Simón Bolívar; un carril de circulación y otro de estacionamientos.

Fotografías del Autor.

De este sistema de transportación urbana, solo se aplicó la ruta troncal desde La Banda al Centro Comercial La Pradera en ida y vuelta, mientras que las demás rutas seguían haciendo su paso por el centro de la ciudad. Pero debido a las decisiones políticas y administrativas del Municipio de Loja actualmente no existe una propuesta que mejore y ordene el transporte público.

- **Vías vehiculares: locales – colectoras – arteriales**

La red vial de la ciudad de Loja está conformada principalmente por calles locales, vías de 7 a 10m de ancho aproximadamente, que permiten la circulación vehicular en un carril y estacionamiento en el otro y por vías principales o arteriales como las avenidas que conducen el tráfico vehicular a los distintos barrios de la ciudad y que reciben a los vehículos de las vías locales.

Las vías principales destacan por ser longitudinales, con pocas vías transversales que mezclan el flujo vehicular con el de las calles locales, por lo que no existe una jerarquía adecuada de conexión que ordene los distintos tipos de tráfico vehicular. Estas vías también son usadas por el transporte público para conectar los barrios de la ciudad con el centro de la misma.

A continuación se indica lo mencionado en las siguientes láminas:

- **Lámina 6.** Redes de la ciudad de Loja: Red de espacios verdes y elementos naturales y Red de conexiones peatonales en el centro de la ciudad.
- **Lámina 7.** Redes de la ciudad de Loja: Red de transporte público y Red vial: vías locales y arteriales.

TERCERA PARTE

PROPUESTA DE CIUDAD

PROPUESTA DE CIUDAD

Ensayo

“El anhelo de los habitantes de una ciudad es encontrar mejores oportunidades de vida, que los lleven a desarrollarse como personas en todos los aspectos sociales, culturales, religiosos, económicos, recreativos, etc.

Es por eso, que se presenta una propuesta diferente para la Ciudad de Loja, no como algo romántico o sentimental, sino como una nueva forma de ver la ciudad, enfocada en el desarrollo del ser humano como un ser integro, siendo solidario consigo mismo, con los demás y con el medio ambiente, generando de esta manera una nueva base social que construya una mejor ciudad y un mejor país.

La ciudad que se propone es una ciudad inclusiva, ordenada y productiva, donde el ser humano se el protagonista de la misma, por lo que esta pensada para ser vivida, recorrida y disfrutada, tanto por su calidad espacial como ambiental, es decir a través de espacios públicos, verdes, recreativos y sociales, ordenados de manera coherente sobre el territorio que fomenten la participación ciudadana, la integración de la comunidad, la relación con el entorno y el acceso libre a la información, al conocimiento y al uso de la tecnología, complementado con políticas de participación entre la administración municipal y/o las empresas públicas o privadas y los habitantes y sus dirigentes barriales, gremiales y sectoriales. Fortaleciendo de manera constante las relaciones de inclusión y de integración de la comunidad, con espacios adecuados que eleven su calidad de vida y contribuyan a disminuir los índices de violencia.

Esta ordenación coherente con el territorio está enfocada a que la ciudad no se extienda más allá del perímetro urbano, como a zonas que presentan un potencial agrícola, ganadero, de reserva y de producción y como a zonas que presentan riesgo geológico, sino que más bien la ciudad **se consolide** dentro

de este perímetro, a partir de nuevas centralidades o nodos urbanos, donde la ciudad crezca en altura, conformando barrios de alturas y de usos mixtos, rescatando los elementos naturales, como áreas verde, ríos y quebradas; y donde la ciudadanía acceda de mejor manera a la dotación de servicios básicos, de equipamientos y de movilidad vehicular o alternativa, desarrollando de esta manera, una vida urbana diversa, ordenada y espontánea.

Dentro de esta ordenación del territorio, se deben considerar las futuras zonas de expansión de la ciudad, a fin de que cada nueva expansión no sea una rotura o un pedazo añadido, sino que mantenga y mejore esa característica de inclusiva, ordenada y productiva.

La producción de la ciudad debe estar enfocada a fortalecer los sectores primario y secundario de producción, como lo indica el Geo-Loja, el 20% de la PEA, se dedica al sector primario y el 16% de la PEA, al sector secundario, frente a un 55% de la PEA, del sector terciario. Es decir que la ciudad produzca, sustentándose en su propia producción, que el sector terciario se desarrolle con mejor intensidad, no solo en una zona específica, como en el área central o centro de la ciudad, sino que se dé a través de nodos de actividades, contribuyendo de mejor manera a la vida urbana de la ciudad.

También se debe fortalecer la producción intelectual, como resultado de ese libre acceso a la información, al conocimiento y al uso adecuado de la tecnología, desde el ámbito educativo, cultural, social, religioso y político, contribuyendo al desarrollo local, regional, nacional e internacional.

Cabe mencionar que para Le Corbusier **el hacer ciudad es diseñar, el hábitat del hombre**. Es decir diseñar y crear espacios, para habitar y el desenvolvimiento de la vida diaria, que permitan ese desarrollo integral del ser humano, tanto por su calidad espacial, ambiental, psicológica y estética; construyendo una nueva base social, caracterizada por su calidad de gente, por su relación con los demás, con el territorio, y con el medio ambiente.⁴⁸

48. El Autor. 2010. Clase de Diseño Urbano. Ensayo. Hacia una Ciudad Inclusiva, Ordenada y Productiva. Modelo de Desarrollo de la Ciudad de Loja.

Consideraciones de Ciudad

“El reto para la ciudad contemporánea es como superponer de manera efectiva las redes que conectan y que compiten entre sí.

La vida de una ciudad viene de su conectividad. Una ciudad para estar viva requiere de una gran diversidad de nodos en cercana interacción. Las fuerzas que permiten que la ciudad funcione, son generadas por la diversidad y la necesidad de intercambio y de información entre nodos de diferentes tipos.

La paradoja de la ciudad contemporánea – hacemos todo lo que podemos para conectarnos virtualmente y por automóvil, pero estamos desconectados físicamente en la escala peatonal.

La estructura física de la ciudad incluía los ahora perdidos referentes urbanos como los andenes, los bulevares, y el mobiliario de las calles. Por lo que muchos problemas del urbanismo están relacionados con la escala. Una ciudad necesita estar conectada en todas las escalas.

Los espacios urbanos (con o sin zonas verdes) fueron hechos para envolvernos en un ambiente provocativo y comfortable, pero recientemente los hemos hecho ajenos y hostiles. Por lo que una ciudad viva requiere una inmensa zona verde, muchas de tamaños intermedios, y una gran cantidad de tamaños pequeños. En una ciudad, deben de existir una gradación de los espacios verdes públicos que vayan desde los más grandes hasta los más pequeños parques para que los niños jueguen, situados muy cerca de sus casas.

Preferimos desplazarnos en la ciudad en nuestro propio y personalizado caparazón espacial, en lugar de mezclarnos con extraños en el transporte público. Queremos conectarnos a un almacén, una oficina, y a nuestro hogar directa y exclusivamente en automóvil.

El crecimiento incontrolado representa un auténtico proceso urbano vivo que no puede ser ignorado. Es mucho mejor enfocar esta fuerza creativa hacia la construcción de un tejido urbano que sea más útil, higiénico, y permanente.”⁴⁹

49. SALINGAROS, Nikos. 2005. Principios de la Estructura Urbana. Conectando la Ciudad Fractal. Design Science Planning. Ámsterdam. Traducción: Oscar Mauricio Chamat Nuñez. Págs. 3, 7, 10, 11, 12, 14, 19, 20 y 23.

Planteamiento de la Propuesta

El fin de la red urbana es conectar la ciudad, facilitando la movilidad de la población mediante las conexiones que se establecen entre los distintos lugares de actividades en diferentes niveles y escalas; por lo que a cada nodo se le tiene que dar una gran cantidad de caminos alternativos para conectarse con otros nodos, es decir una persona debería tener las opciones de caminar, ir en bicicleta, conducir un automóvil o tomar un bus público o privado, tomar el metro, el tranvía o conectarse electrónicamente con otro nodo.⁵⁰

A partir del análisis desarrollado en las secciones anteriores, el planteamiento de la propuesta para la conectividad múltiple de la ciudad en los distintos niveles y escalas de la red, se basa en los principios de investigación de la ciudad moderna, desarrollados en la regla de las 7Vs como son:

- **Conectividad y Ocupación del Territorio**

La conectividad de la ciudad se origina desde el centro de la misma hacia la periferia, mientras que la ocupación del territorio se da creando centro para tener periferia que por el propio proceso urbano se convierte en centro y vuelve a generar periferia; por lo cual se plantean las siguientes acciones para conectar y ocupar la ciudad:



73. Centro, Periferia y Conexión; Centro, Nuevo Centro, Nueva Periferia y Conexión

Elaboración: El Autor.

1. Centro de la Ciudad, centro de intercambio y de uso mixto.

A partir del núcleo central (parque central), con un radio de 500m , se genera el sector, el mismo que conforma un borde y que consolida al Centro de la Ciudad como el área de actividades, de intercambios y de usos mixtos recuperando el espacio para el ser humano, espacio para caminar y estar,

Dentro del sector se conforma la calle comercial, calle 18 de Noviembre, que se extiende a lo largo del mismo conectando al Centro Comercial Loja, al Centro

50. Ibid. 2. Pág. 11.

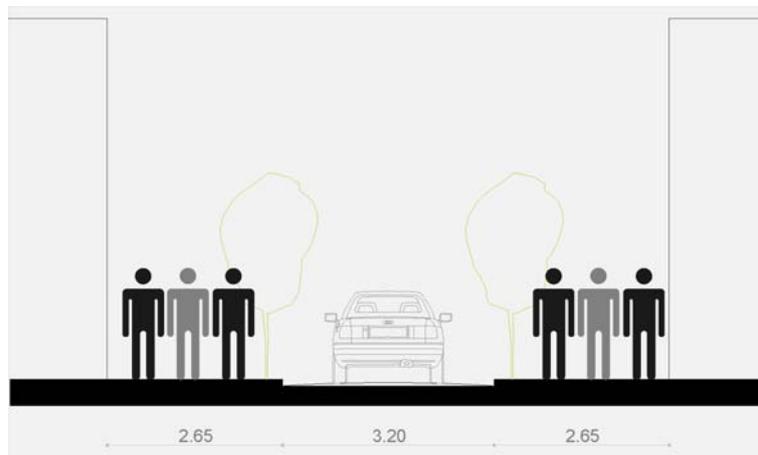
Comercial La Pradera y a una gran cantidad de locales comerciales.

El centro de la ciudad se convierte en un gran espacio público donde se privilegia la circulación del ser humano sobre la circulación del vehículo, mediante la ampliación de aceras, la reducción de la circulación vehicular y la reorganización de los lugares de estacionamiento. En los recorridos principales se permite una circulación vehicular en un solo carril a una velocidad de 10Km/h y en los recorridos secundarios se permite una circulación vehicular de hasta 20Km/h con islas o zonas de estacionamiento.



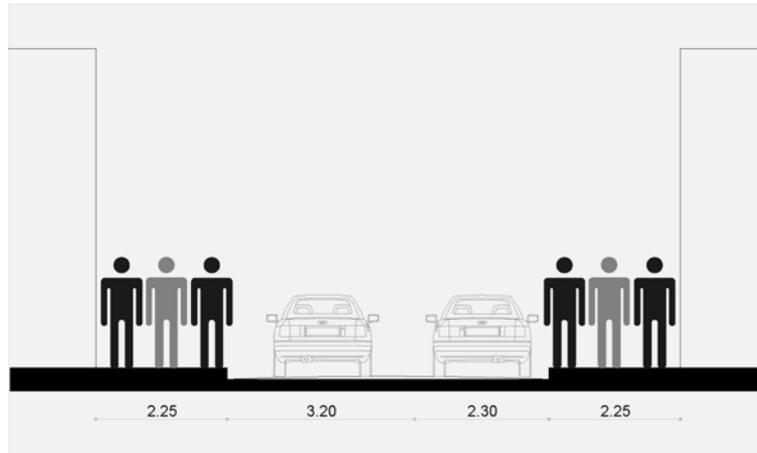
74. Centro de la Ciudad. Calle Simón Bolívar. Espacio para caminar y estar.

Elaboración: El Autor.



75. Sección Propuesta: Recorridos Peatonales. Espacio para estar y caminar.

Elaboración: El Autor.



76. Sección Propuesta: Recorridos Peatonales Secundarios. Espacio para estar y caminar.

Elaboración: El Autor.

Hacia el borde del sector se ubican las vías de circulación vehicular rápida de hasta 30Km/h, que conectan al área central con la ciudad de Norte a Sur, de Este a Oeste y viceversa; y las zonas de parqueos para el centro de la ciudad, que se establecen por estar en relación con la distancia peatonal de 500m, por permitir un flujo y una conectividad adecuada con el resto de la ciudad y por ubicarse en una área con baja densidad de edificación.

Estas zonas de parqueo, para una mejor ocupación del territorio deben desarrollarse en altura densificando la ciudad y a través de inversiones de carácter público, privado o mixto, donde el trabajo entre instituciones y sociedad permitan acuerdos y asociaciones de gestión del espacio público en el marco de un urbanismo participativo e inclusivo.

En las vías de circulación vehicular rápida que bordean al centro de la ciudad se plantea un cambio en el sentido del flujo vehicular de la calle Juan José Peña de Norte a Sur y en la Av. 24 de Mayo de Sur a Norte, para tener una circulación fluida evitando los cruces con vías de igual intensidad.

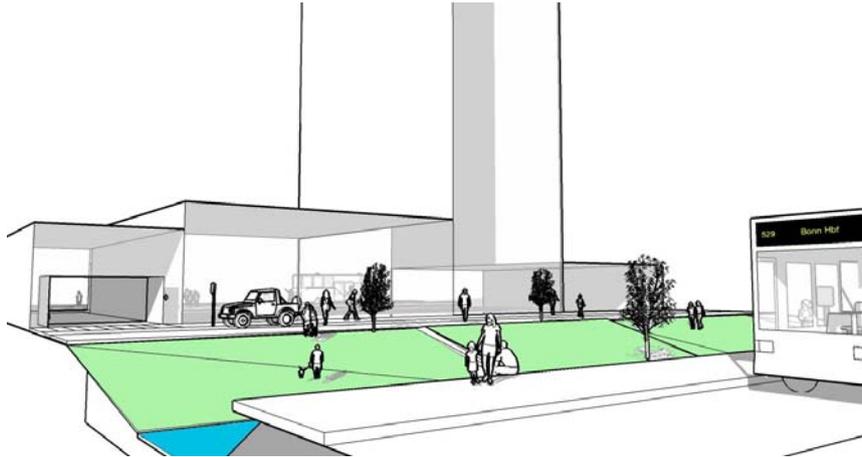
Lámina 8. Conectar y Ocupar la Ciudad

Centro de la Ciudad, Centro de intercambio y de uso mixto.

Espacio para caminar y estar y borde de circulación vehicular rápida.

2. Conectando Nodos Existentes

Se conecta el Centro de la Ciudad con los Nodos o Lugares de Actividades ubicados en la ciudad de norte a sur a través de una red principal de transporte público a una velocidad de 20km/h, que extiende el espacio del ser humano por la ciudad y de circulación vehicular de hasta 40km/h. Generando centro en la parte consolidada de la ciudad, siendo adecuada para ser densificada. La red principal es vía de tipo V2 – V3.



77. Red de Transporte Público.

Elaboración: El Autor.

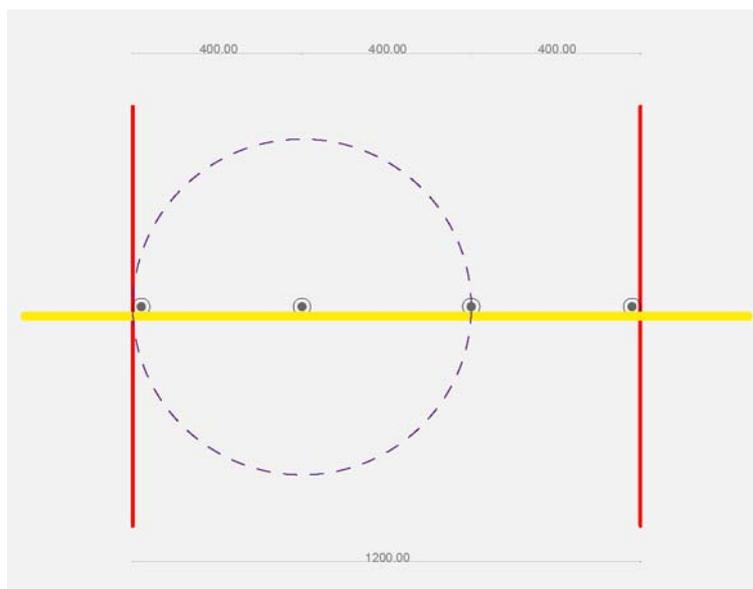
Lámina 9. Conectar y Ocupar la Ciudad

Conectando Nodos. Red principal de transporte público y de circulación vehicular

3. Conectando la periferia y el territorio de la ciudad.

A partir del eje central calle 10 de Agosto, se traza 600m a cada lado y se desarrolla una trama reticular de 1200m, que coincide con los bordes del sector y que se repite por la ciudad, determinando de esta manera la ubicación adecuada, desde la red principal las vías que conectan el centro de la ciudad con la periferia. Estas vías son de tipo V3, con transporte público a una velocidad de 20km/h y con circulación vehicular de hasta 40 – 50 km/h.

Los cruces o intersecciones para las vías de circulación rápida se ubican a una distancia de 1200m, a partir de lo cual las paradas de buses se ubican a cada 400m, guardando relación con la distancia que una persona puede caminar en



78. Intersección de vías a 1200m y ubicación de paradas de buses a 400m

Elaboración: El Autor.

un tiempo de 15min.

Dentro de la propuesta se considera la Vía Lateral de Paso planteada por el Municipio de Loja hacia el sector occidental de manera longitudinal y que es una vía de tipo V2 para bordear la ciudad. De esta manera se desarrolla una red principal longitudinal y redes secundarias transversales, que permiten generar centro y periferia hacia el sector occidental de la ciudad.

Lámina 10. Conectar y Ocupar la Ciudad.

Conectando la Periferia. Red principal y redes secundarias.

4. Ocupando el Territorio

Establecida la conectividad entre el centro de la ciudad y la periferia, se ocupa el territorio de manera ordenada, determinando así los espacios para el crecimiento urbano de la ciudad; mientras que el territorio restante o no ocupado se transforma en suelo verde de tipo V7, destinado para caminar y estar, espacio para la juventud donde se ubican las instituciones y equipamientos de educación y de recreación, conformando de esta manera grandes parques urbanos y zonas verdes para la ciudad.

La V7 se extiende por la ciudad recuperando los elementos naturales de la misma, como ríos, quebradas y lagunas, prolongando el área verde y peatonal a



79. Corredores Verdes. Espacio para estar y caminar.

Elaboración: El Autor.

través de corredores verdes por toda la ciudad. También se plantea transformar en suelo verde o en área de protección el territorio alrededor del perímetro urbano, para evitar que la ciudad se desborde y se extienda cada vez más.

Lámina 11. Conectar y Ocupar la Ciudad.

Ocupando el Territorio. Áreas de Crecimiento Urbano y Áreas Verdes.

5. Introduciendo Nodos de Equipamiento Múltiple⁵¹

Conectada y ocupada la ciudad, se introducen nodos nuevos de equipamiento múltiple para generar centro y periferia en el sector occidental de la ciudad. No tiene sentido conectar un barrio con otro, sino que es mejor conectar uno o más barrios con un lugar de actividades, siendo en este caso una vía de tipo V4 que permite el intercambio y el uso mixto.

Los equipamientos urbanos son infraestructuras centrales para el desarrollo ya que están destinados a proveer a los ciudadanos de servicios, que garantizan el buen funcionamiento de la ciudad y satisfacen de las necesidades del ser humano, convirtiéndose en promotores de cambio hacia sociedades más justas, con mejor calidad de vida e igualdad social.

51. Revista Escala. (2010) **Equipamiento Urbano. Ordenar la Ciudad.** N° 219, Año 46, Bogotá, Colombia. Págs. 7 - 16.

Para la consolidación y desarrollo de las ciudades contemporáneas se debe considerar el papel central de los equipamientos, por lo que se toma en cuenta los siguientes aspectos mencionados por la Arq. Ángela María Franco en el artículo "Ciudad y Equipamientos" Relaciones para el Desarrollo Social, publicado por Revista Escala:

- Los equipamientos son las infraestructuras que dan soporte a la vida colectiva; por esta razón, a través de ellos pueden garantizarse condiciones de igualdad social y acceso de las comunidades a los servicios básicos requeridos para su buen funcionamiento.

- Para su desarrollo se requiere una visión sectorial, teniendo en cuenta la localización, cobertura y ubicación de otros equipamientos que prestan el mismo servicio, sin perder de vista la relación con la escala en lo referente al medio ambiente, accesibilidad y espacio público circundante.

- Los planes de ordenamiento deben garantizar la provisión de suelo para los nuevos equipamientos una vez sea determinada la ubicación más conveniente de acuerdo con los lineamientos para el suelo de expansión. Su localización no debe ser, por lo tanto, el resultado de la disponibilidad del suelo, sino de la planeación y reserva del lugar de acuerdo con las proyecciones de demanda.

- Es fundamental mejorar las condiciones de los equipamientos existentes para disminuir los impactos que generan en el entorno. El equipamiento debe ser un beneficio y no un problema.

A continuación se mencionan algunos ejemplos de equipamiento urbano múltiple, que contribuyen a generar centro y periferia en el lugar donde se ubican:

- Parque Explora ⁵²

Es un parque interactivo de 22 000 m² de área interna y 5 000 m² de plazas públicas, con más de 300 experiencias interactivas y un acuario, donde todos los visitantes se divertirán aprendiendo.

52. Alcaldía de Medellín. La Transformación de Medellín Urbanismo Social 2004-2007. (En línea). (Consultado el 16 de Diciembre de 2011 a las 15:07). Disponible en:<http://ciencia-tecnologia-explora-programa-parques-bibliotecas-equipamientos-educativos-barrios-urbanismo-social-medellin-2004-2007.s.mht>.



80. Equipamiento Urbano Múltiple. Parque Explora. Medellín, Colombia.

Fuente: CIENCIA-TECNOLOGIA-EXPLORA-PROGRAMA-PARQUES-BIBLIOTECAS-EQUIPAMIENTOS-
EDUCATIVOS-BARRIOS-URBANISMO-SOCIAL-MEDELLIN-2004-2007s.mht

Es el mayor proyecto de difusión y promoción científica y tecnológica que Medellín ofrecerá a su población local y a los visitantes, para exaltar la creatividad y brindar la oportunidad de experimentar, de aprender divirtiéndose y de construir un conocimiento que posibilite el desarrollo, el bienestar y la dignidad.

Principios educativos del parque explora

- *La realidad es la primera fuente de asombro y preguntas. También allí encontramos respuestas. Más allá del asombro, la comprensión.*
- *El aprendizaje es una experiencia social facilitada por el encuentro con los otros.*
- *La creatividad, el ingenio y la innovación son la fuente de las mejores teorías, de las buenas soluciones.*
- *La opinión pública científica y la apropiación del conocimiento son un derecho.*
- *El juego, las expresiones artísticas y la vida cotidiana son dinamizadores de los procesos de enseñanza - aprendizaje de las ciencias naturales.*

- Casa Comunal ⁵³

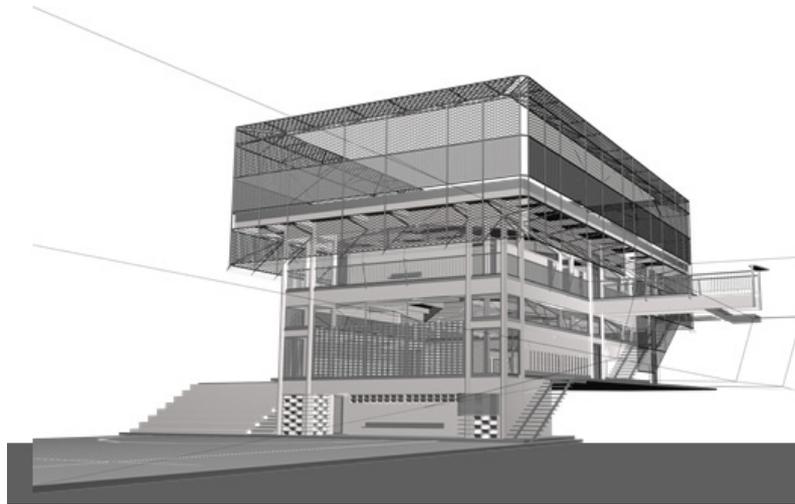
Construir en Contingencia.

Cuando el laboratorio es el experimento. Arq. Matías Pinto. Caracas, Venezuela.

Un contenedor abierto al barrio y a todo uso posible, como oportunidad para ensayar nuevas soluciones junto a la comunidad:

- *aprovechando tecnologías experimentales*
- *explorando aplicaciones diferentes de materiales, componentes y técnicas constructivas convencionales.*

53. Casa Comunal 1998 - 2000. (En Línea) Arq. Matías Pinto. Publicado en www.worldviewcities.org/pinto.html.



81. Casa Comunal. Construir en Contingencia. Cuando el laboratorio es el experimento

Fuente: Casa Comunal 1998 - 2000. Arq. Matías Pinto. Publicado en www.worldviewcities.org/pinto.html.

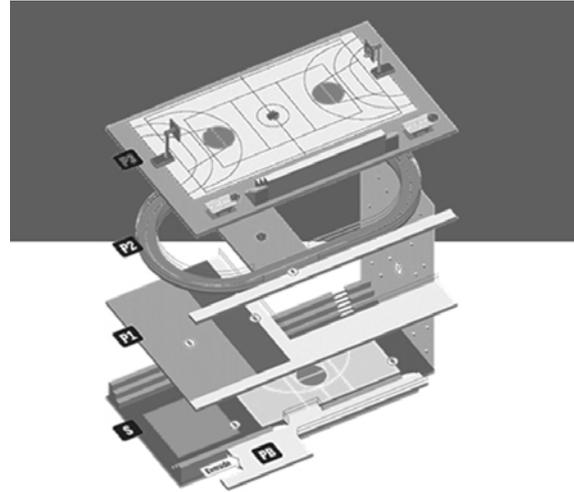
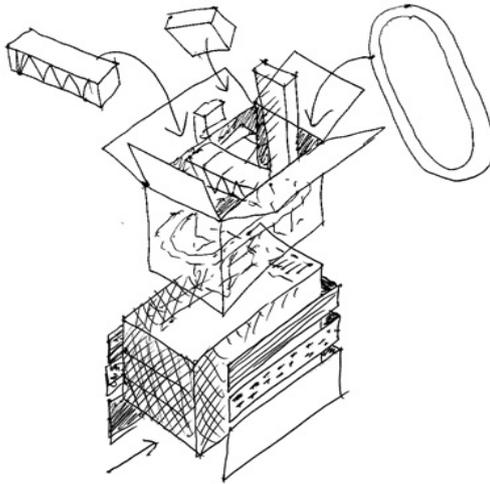
- Gimnasio Vertical ⁵⁴

Deporte en Vertical. Multiplicar los espacios disponibles. Arq. Matías Pinto. Caracas, Venezuela.

Un gimnasio vertical como contenedor equipado que multiplica actividades y áreas sobre el terreno de una cancha existentes.

Una opción viable para solventar las carencias de espacios deportivos y recreativos en los barrios.

54. Gimnasio Vertical 2000 - 2004. (En Línea). Arq. Matías Pinto. Publicado en www.chacao.gov.ve.



82. Gimnasio Vertical. Deporte en Vertical. Multiplicar los espacios disponibles.

Fuente: Gimnasio Vertical. 1998 - 2000. Arq. Matías Pinto. Publicado en www.chacao.gov.ve.

De lo señalado se plantea lo siguiente:

- Los nuevos nodos de equipamiento urbanos, deben ser de carácter múltiple, desarrollando varias actividades o acciones complementarias entre si y con las de otros nodos, concentrando y confluyendo a gran cantidad de personas.

A partir de los servicios a ofrecer el equipamiento urbano múltiple, mediante acciones del ser humano, se determinan las actividades a desarrollar. Por lo que debe ser flexible, adaptándose a cualquier actividad en el tiempo y en el espacio.

Los espacios del equipamiento urbano múltiple, deben ser dinámicos, estimular los sentidos de quienes los visitan para lograr la interacción del ciudadano con la arquitectura, creando de esta manera una nueva imagen de ciudad.

De acuerdo a la ocupación del territorio un nodo se ubica en función de su conectividad con la ciudad. Dentro de las áreas verdes se ubica el equipamiento relacionado a la educación y a la recreación y el espacio para la juventud. Una vez ubicados los nodos se los conecta a través de una V4, relacionándolos con los sectores de crecimiento urbano de la ciudad.

Lámina 12. Conectar y Ocupar la Ciudad.

Introduciendo Nodos Nuevos de Equipamiento Urbano Múltiple.
Calle Comercial hacia el sector occidental de la ciudad.

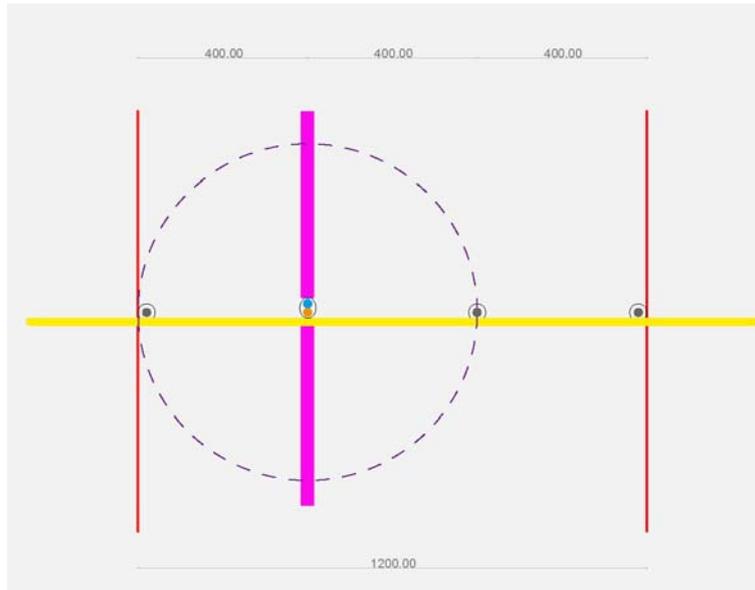
Acciones	Actividades a desarrollar mediante el espacio
Aprender	Biblioteca
Estar	Plazas - Cafetería
Jugar	Juegos
Observar	Teatro - Cine - Música
Educar	Aulas
Administrar	Oficinas
Comprar – Vender	Comercio
Caminar	Espacio Verde
Experimentar	Museo - Cultura
Participar	Exposiciones - interactuar
Trabajar	Talleres
Comunicar	Información
Ver	Terraza - Mirador

6. Conectando la Ciudad con una red de metrocable.

De la imagen de ciudad obtenida a partir de conectar y ocupar el territorio, para el desarrollo de una conectividad más óptima, ordenada e inclusiva, que extienda la escala del ser humano hacia periferia y como proceso de ampliación y de extensión de la red de transporte público, se plantea una red de metrocable o teleférico que conecta los nodos existentes con los nodos introducidos de manera transversal.

La red de metrocable se desarrolla a partir de la trama de 1200m, que permite ubicar de manera adecuada desde la red principal y en relación a las paradas de buses, las diferentes líneas o rutas que conectan a los nodos existentes con los nodos introducidos, estableciendo las estaciones de transferencia para las dos modalidades de transporte.

La red de metrocable conecta también a los barrios que se encuentran en la ruta y a los que presentan un difícil acceso por condiciones topográficas. Por lo que las estaciones que se ubican en cada barrio son de uso mixto actuando como nodos generadores de centro en la periferia, que dinamizan la vida urbana mejorando las condiciones de vida de los ciudadanos.



83. Red de metrocable y estación de transferencia.

Elaboración: El Autor.

La ruta del metrocable debe ser lo mas recta posible, lo cual permite reducir los tiempos de movilidad por la ciudad; la velocidad de desplazamiento de la cabina es de 5m/s⁵⁵ teniendo entre los extremos de la red un tiempo aproximado de 20min.

Lámina 13. Conectar y Ocupar la Ciudad.
Red de Metrocable.

55. Metro de Medellín. 2007 (En Línea). www.metrodemedellin.gov.co



84. Red de Metrocable. Conectando Nodos

Elaboración : El Autor.



85. Red de Metrocable. Conectando Nodos

Elaboración : El Autor.



86. Red de Metrocable. Conectando Nodos

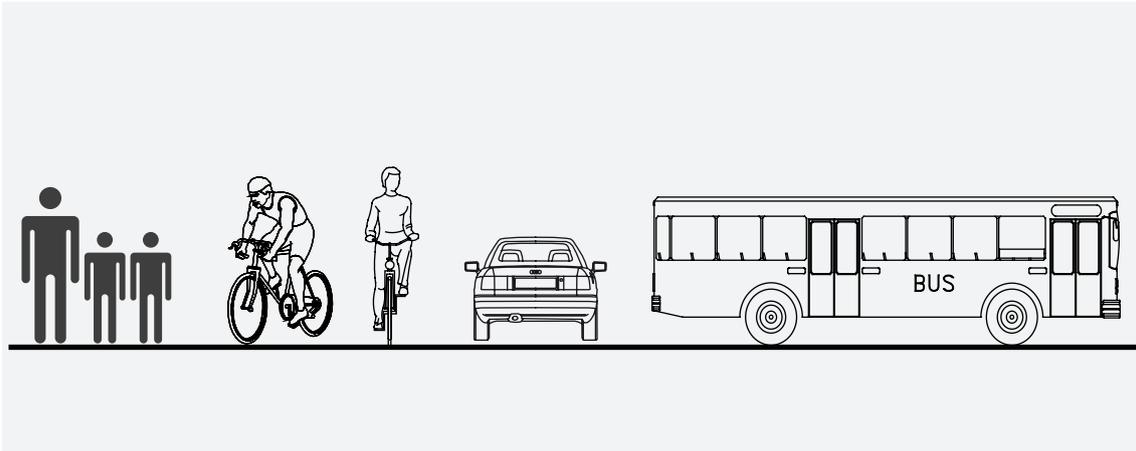
Elaboración : El Autor.

Determinando Acciones o Principios de Aplicación de la red

La red urbana se desarrolla a partir de ciertos principios que permiten su aplicación en la ciudad en las diferentes escalas y niveles. Estos principios pueden ser aplicados en conjunto como individualmente para la conectividad múltiple, por lo que se plantea los siguientes principios de aplicación de la red:

1. La red urbana se organiza desde los diferentes niveles y escalas para la conectividad óptima en la ciudad y se tiene:

- Espacio Peatonal y Verde
- Conexiones Peatonales
- Edificios y Caminos:
- Sistema de Transporte Público
- Calles de Circulación Vehicular

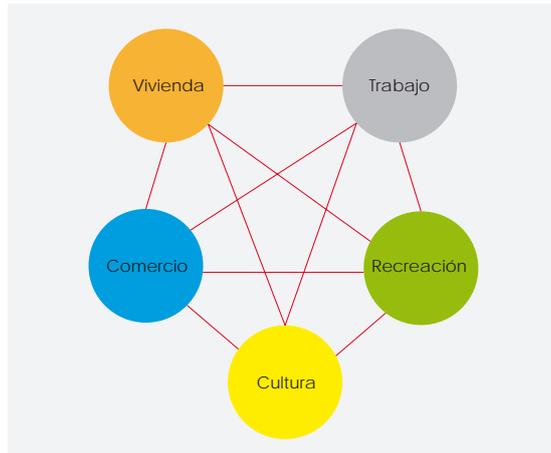


87. Alternativas de movilidad: caminar, ir en bicicleta, usar el vehículo particular, usar el transporte público.

Elaboración: El Autor.

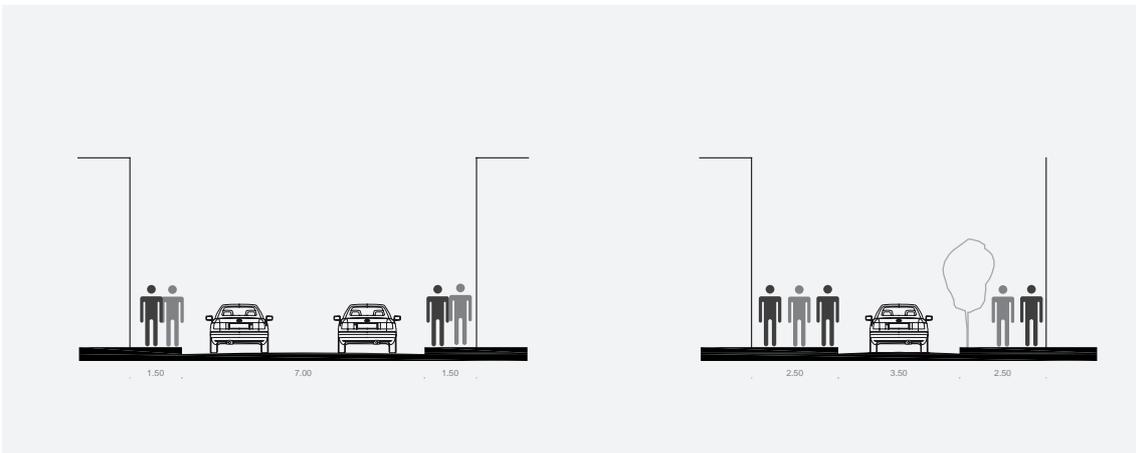
2. Conectar nodos complementarios y contrastantes, debido a la necesidad de moverse de un lugar a otro, dinamizando de esta manera la vida urbana de la ciudad.

3. Rescatar las escalas del ser humano, espacio para caminar y estar, mediante tramos cortos entre los nodos o lugares de actividades. La distancia máxima de cada tramo es de 400 a 500 m, que una persona puede caminar en un tiempo de 15 min.



88. Nodos o Lugares de Actividades complementarios conectados entre si.

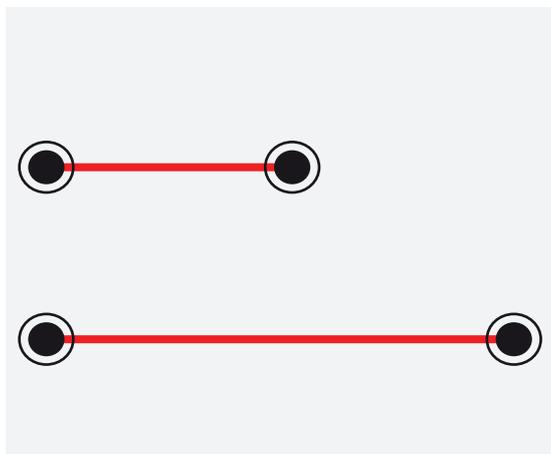
Elaboración: El Autor.



89. Rescatar el espacio para el ser humano, espacio para caminar y estar

Elaboración: El Autor.

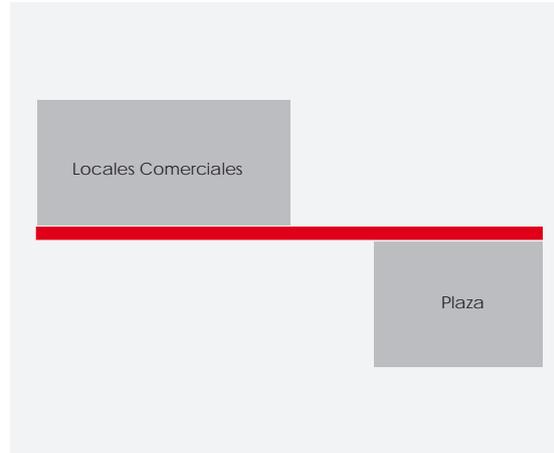
4. Establecer conexiones de tramos cortos y algunos tramos largos, redes tipo small world, donde los nodos se conectan mediante enlaces cortos y largos.



90. Conexiones de tramos corto y tramo largo

Elaboración: El Autor.

5. Vincular los lugares de actividades con las conexiones peatonales, dando prioridad al espacio para el ser humano.

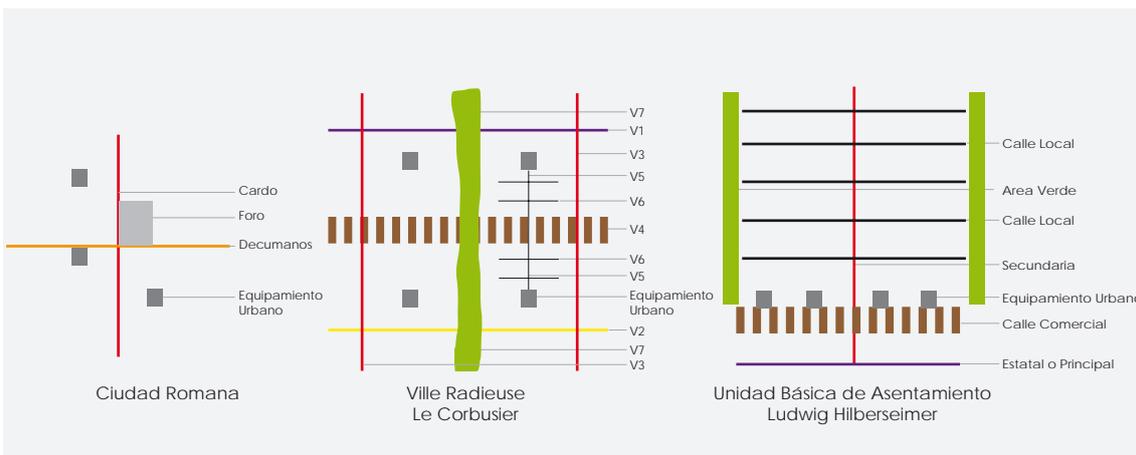


91. Vincular lugares de actividades con las conexiones peatonales

Elaboración: El Autor.

6. La calle como elemento de organización, las calles se establecen en la jerarquía apropiada ya que cada tipo de calle conduce diferentes densidades de tráfico.

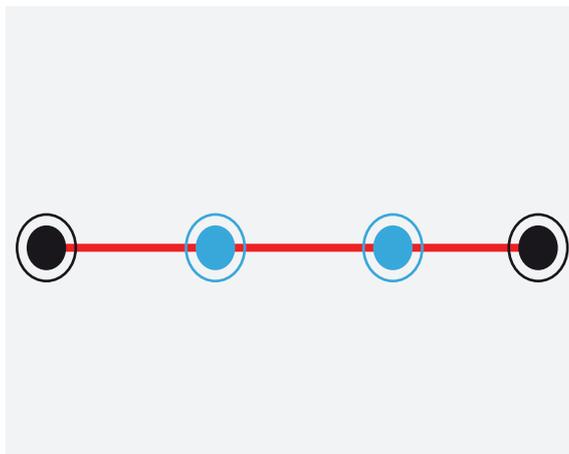
Considerando la distancia máxima de cada tramo peatonal, las vías de menor jerarquía se pueden ubicar a una distancia de 500 m entre si y las de mayor jerarquía a una distancia de 1000 m entre si.



92. La Calle como elemento de organización.

Elaboración: El Autor.

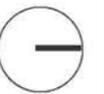
7. Introducir nodos nuevos para fortalecer las conexiones entre nodos existentes y dinamizar los barrios o sectores de la periferia de la ciudad.



93. Introducir Nodos Nuevos.

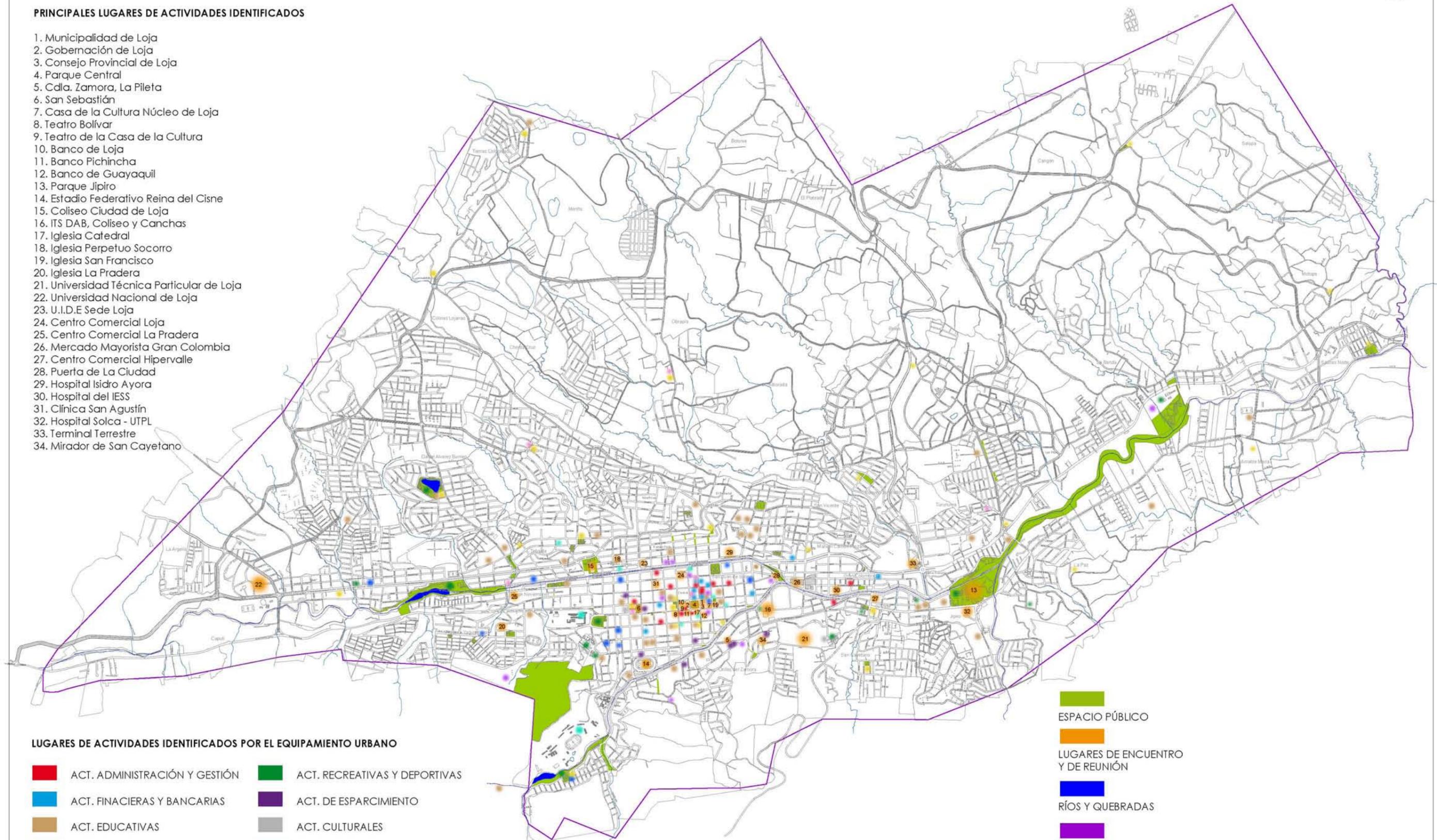
Elaboración: El Autor.

NODOS O LUGARES DE ACTIVIDADES EN LA CIUDAD DE LOJA



PRINCIPALES LUGARES DE ACTIVIDADES IDENTIFICADOS

1. Municipalidad de Loja
2. Gobernación de Loja
3. Consejo Provincial de Loja
4. Parque Central
5. Cda. Zamora, La Pileta
6. San Sebastián
7. Casa de la Cultura Núcleo de Loja
8. Teatro Bolívar
9. Teatro de la Casa de la Cultura
10. Banco de Loja
11. Banco Pichincha
12. Banco de Guayaquil
13. Parque Jipiro
14. Estadio Federativo Reina del Cisne
15. Coliseo Ciudad de Loja
16. ITS DAB, Coliseo y Canchas
17. Iglesia Catedral
18. Iglesia Perpetuo Socorro
19. Iglesia San Francisco
20. Iglesia La Pradera
21. Universidad Técnica Particular de Loja
22. Universidad Nacional de Loja
23. U.I.D.E Sede Loja
24. Centro Comercial Loja
25. Centro Comercial La Pradera
26. Mercado Mayorista Gran Colombia
27. Centro Comercial Hipervalle
28. Puerta de La Ciudad
29. Hospital Isidro Ayora
30. Hospital del IESS
31. Clínica San Agustín
32. Hospital Solca - UTPL
33. Terminal Terrestre
34. Mirador de San Cayetano



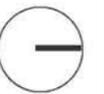
LUGARES DE ACTIVIDADES IDENTIFICADOS POR EL EQUIPAMIENTO URBANO

- | | |
|--|--|
| ■ ACT. ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN | ■ ACT. RECREATIVAS Y DEPORTIVAS |
| ■ ACT. FINANCIERAS Y BANCARIAS | ■ ACT. DE ESPARCIMIENTO |
| ■ ACT. EDUCATIVAS | ■ ACT. CULTURALES |
| ■ ACT. DE SALUD | ■ ACT. DE SERVICIO Y SEGURIDAD |
| ■ ACT. RELIGIOSAS O DE CULTO | ■ ACT. TURISTICAS Y HOSPEDAJE |
| ■ ACT. DE ABASTO Y COMERCIO | |

- ESPACIO PÚBLICO
- LUGARES DE ENCUENTRO Y DE REUNIÓN
- RÍOS Y QUEBRADAS
- PERÍMETRO URBANO

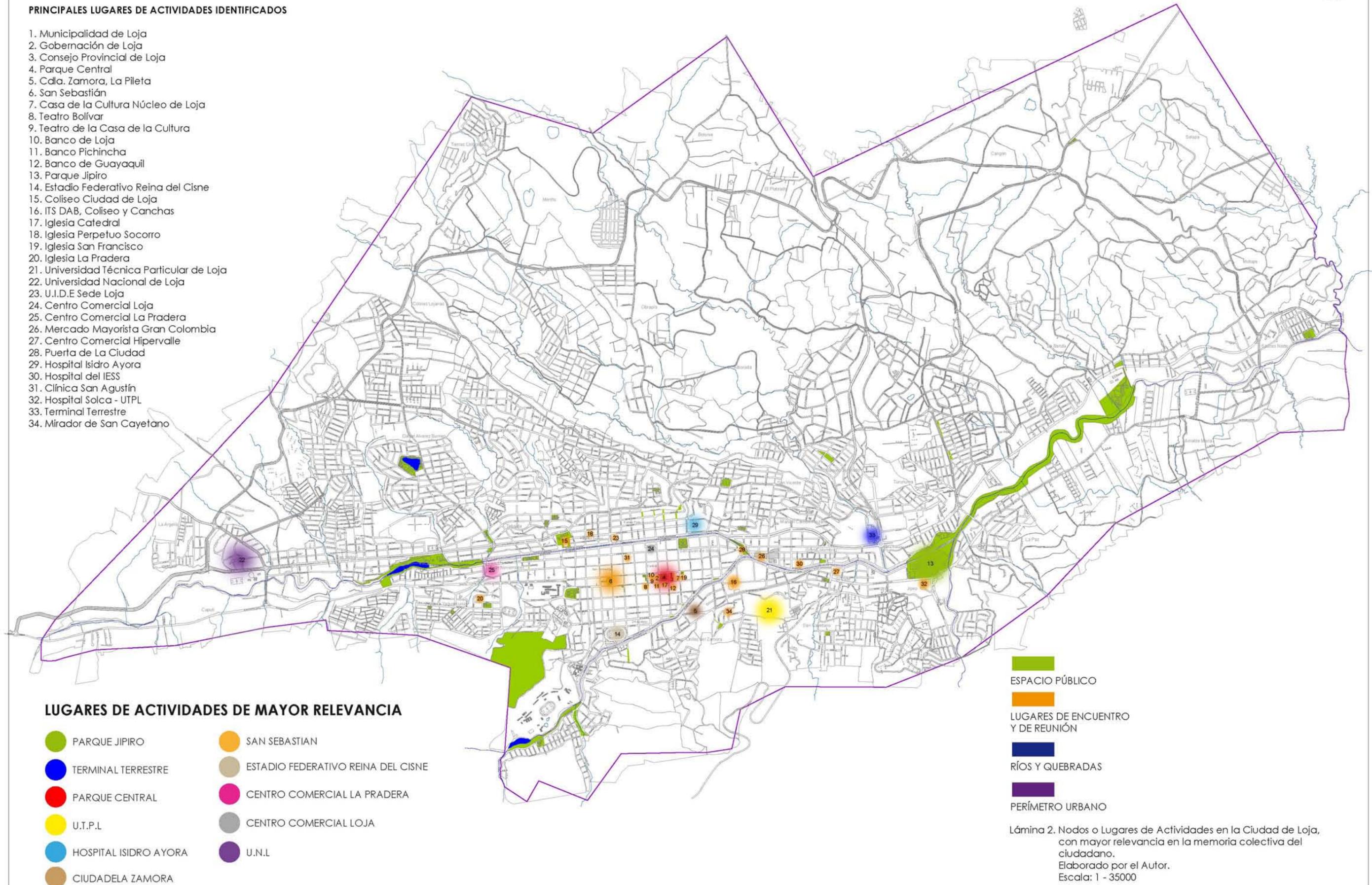
Lámina 1. Nodos o Lugares de Actividades en la Ciudad de Loja, identificados desde el equipamiento urbano y la percepción ciudadana.
Elaboración: El Autor.
Escala: 1 - 35000

NODOS O LUGARES DE ACTIVIDADES EN LA CIUDAD DE LOJA



PRINCIPALES LUGARES DE ACTIVIDADES IDENTIFICADOS

1. Municipalidad de Loja
2. Gobernación de Loja
3. Consejo Provincial de Loja
4. Parque Central
5. Cda. Zamora, La Pileta
6. San Sebastián
7. Casa de la Cultura Núcleo de Loja
8. Teatro Bolívar
9. Teatro de la Casa de la Cultura
10. Banco de Loja
11. Banco Pichincha
12. Banco de Guayaquil
13. Parque Jipiro
14. Estadio Federativo Reina del Cisne
15. Coliseo Ciudad de Loja
16. ITS DAB, Coliseo y Canchas
17. Iglesia Catedral
18. Iglesia Perpetuo Socorro
19. Iglesia San Francisco
20. Iglesia La Pradera
21. Universidad Técnica Particular de Loja
22. Universidad Nacional de Loja
23. U.I.D.E Sede Loja
24. Centro Comercial Loja
25. Centro Comercial La Pradera
26. Mercado Mayorista Gran Colombia
27. Centro Comercial Hipervalle
28. Puerta de La Ciudad
29. Hospital Isidro Ayora
30. Hospital del IESS
31. Clínica San Agustín
32. Hospital Solca - UTPL
33. Terminal Terrestre
34. Mirador de San Cayetano



LUGARES DE ACTIVIDADES DE MAYOR RELEVANCIA

- | | |
|---|---|
| ● PARQUE JIPIRO | ● SAN SEBASTIAN |
| ● TERMINAL TERRESTRE | ● ESTADIO FEDERATIVO REINA DEL CISNE |
| ● PARQUE CENTRAL | ● CENTRO COMERCIAL LA PRADERA |
| ● U.T.P.L | ● CENTRO COMERCIAL LOJA |
| ● HOSPITAL ISIDRO AYORA | ● U.N.L |
| ● CIUDADELA ZAMORA | |

- ESPACIO PÚBLICO
- LUGARES DE ENCUENTRO Y DE REUNIÓN
- RÍOS Y QUEBRADAS
- PERÍMETRO URBANO

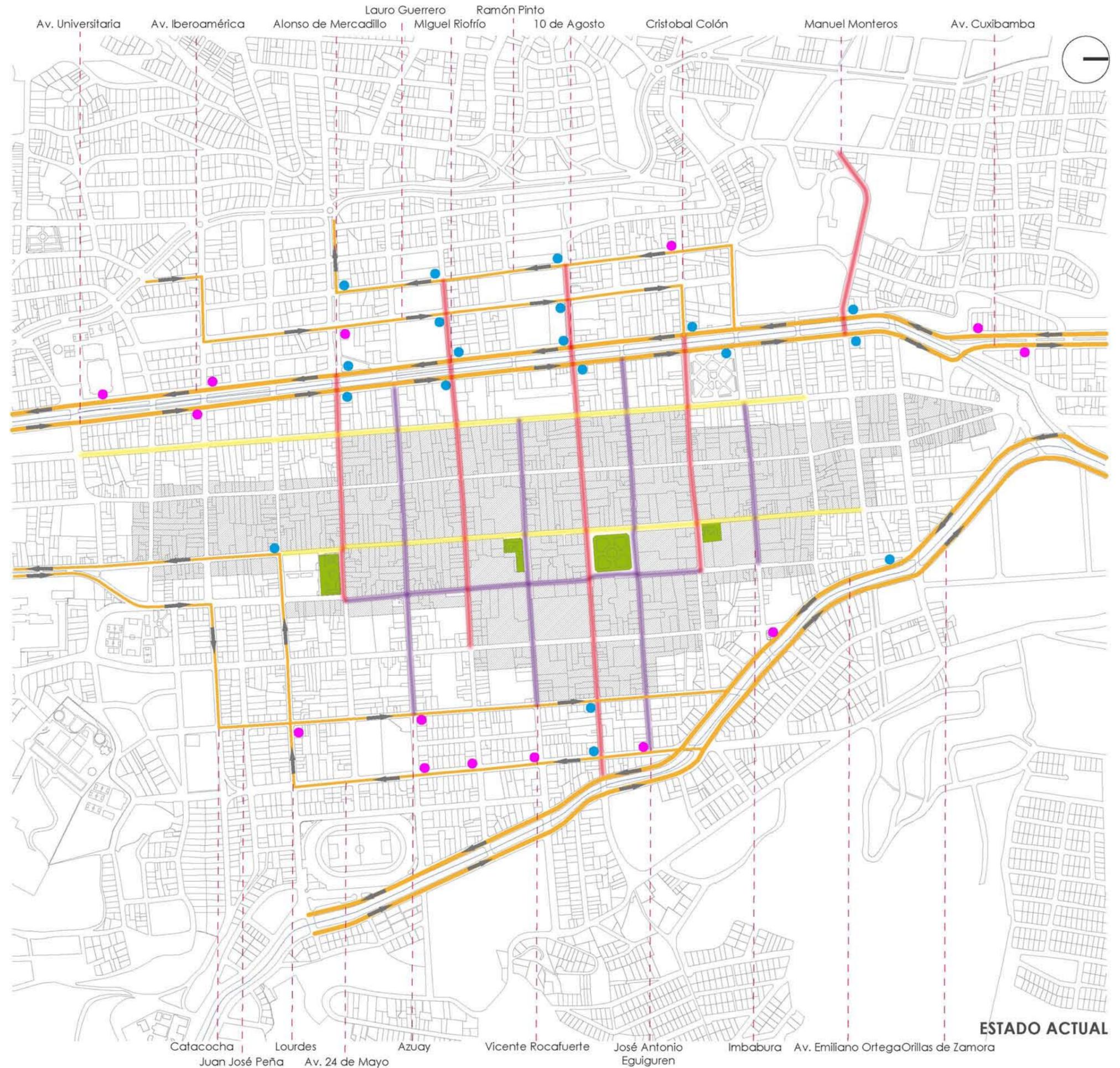
Lámina 2. Nodos o Lugares de Actividades en la Ciudad de Loja, con mayor relevancia en la memoria colectiva del ciudadano.
Elaborado por el Autor.
Escala: 1 - 35000

ESTADO ACTUAL

RECORRIDOS EN LA CIUDAD DE LOJA

Recorridos Peatonales

-  AREA DE PRIMER ORDEN
-  ESPACIO PÚBLICO
-  VIAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO
-  CALLES CONECTORAS POR LAS PARADAS DE BUS
-  CALLES CONECTORAS SECUNDARIAS
-  CALLES CONECTORAS DE NORTE A SUR
-  PARADAS DE BUS QUE CONCENTRAN MAYOR CANTIDAD DE PERSONAS
-  PARADAS DE BUS
-  DIRECCIÓN DE FLUJO VEHICULAR



- Calle 10 de Agosto.
Fotografía del Autor.

Lámina 3. Calles conectoras por las paradas de buses en el centro de la ciudad.
Fuente: Ilustre Municipio de Loja.
Elaboración: El Autor.
Escala: 1-7500.

ESTADO ACTUAL

RECORRIDOS EN LA CIUDAD DE LOJA

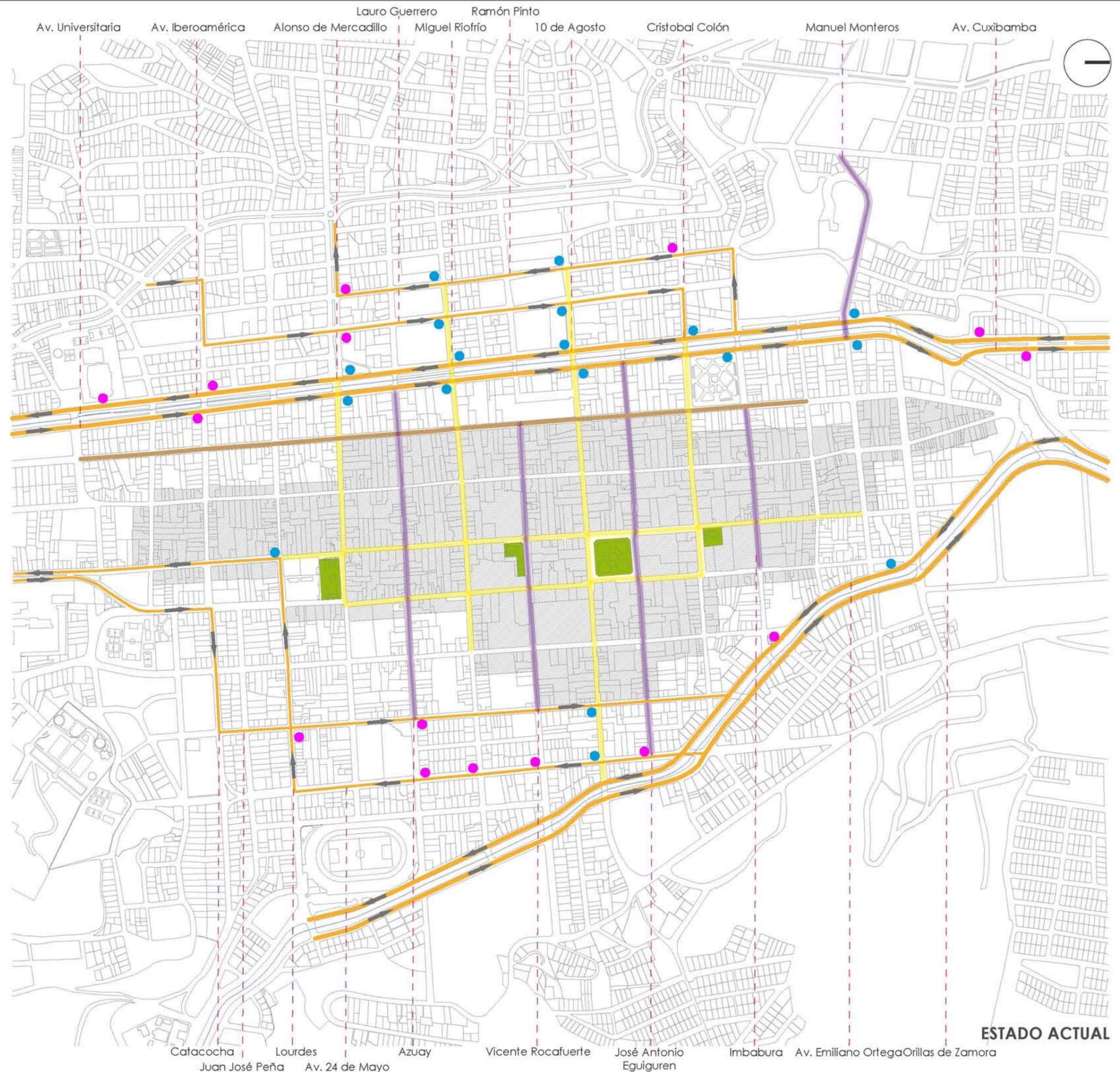
Recorridos Peatonales

-  AREA DE PRIMER ORDEN
-  ESPACIO PÚBLICO
-  VIAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO
-  PRINCIPALES RECORRIDOS PEATONALES IDENTIFICADOS
-  RECORRIDOS SECUNDARIOS IDENTIFICADOS
-  CALLE CON RECORRIDOS PEATONALES Y PREDOMIO DE LOCALES COMERCIALES
-  PARADAS DE BUS QUE CONCENTRAN MAYOR CANTIDAD DE PERSONAS
-  PARADAS DE BUS
-  DIRECCIÓN DE FLUJO VEHICULAR



- a: Calle Simón Bolívar
- b: 18 de Noviembre
Fotografías del Autor.

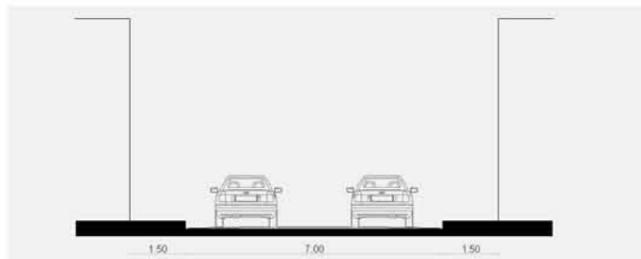
Lámina 4. Recorridos peatonales identificados en el centro de la ciudad.
Fuente: Ilustre Municipio de Loja.
Elaboración: El Autor.
Escala: 1-7500.



RECORRIDOS EN LA CIUDAD DE LOJA

Recorridos Vehiculares

-  AREA DE PRIMER ORDEN
-  ESPACIO PÚBLICO
-  VIAS DE CIRCULACIÓN VEHICULAR RÁPIDA 60 A 80 Km/h
-  CALLES DE CIRCULACIÓN VEHICULAR RÁPIDA DOBLE CARRIL UN SOLO SENTIDO 60 Km/h
-  CALLES DE CIRCULACIÓN VEHICULAR CON ESTACIONAMIENTO 25 A 40 Km/h
-  CALLES DE CIRCULACIÓN VEHICULAR LENTA 20 Km/h
-  DIRECCIÓN DE FLUJO VEHICULAR

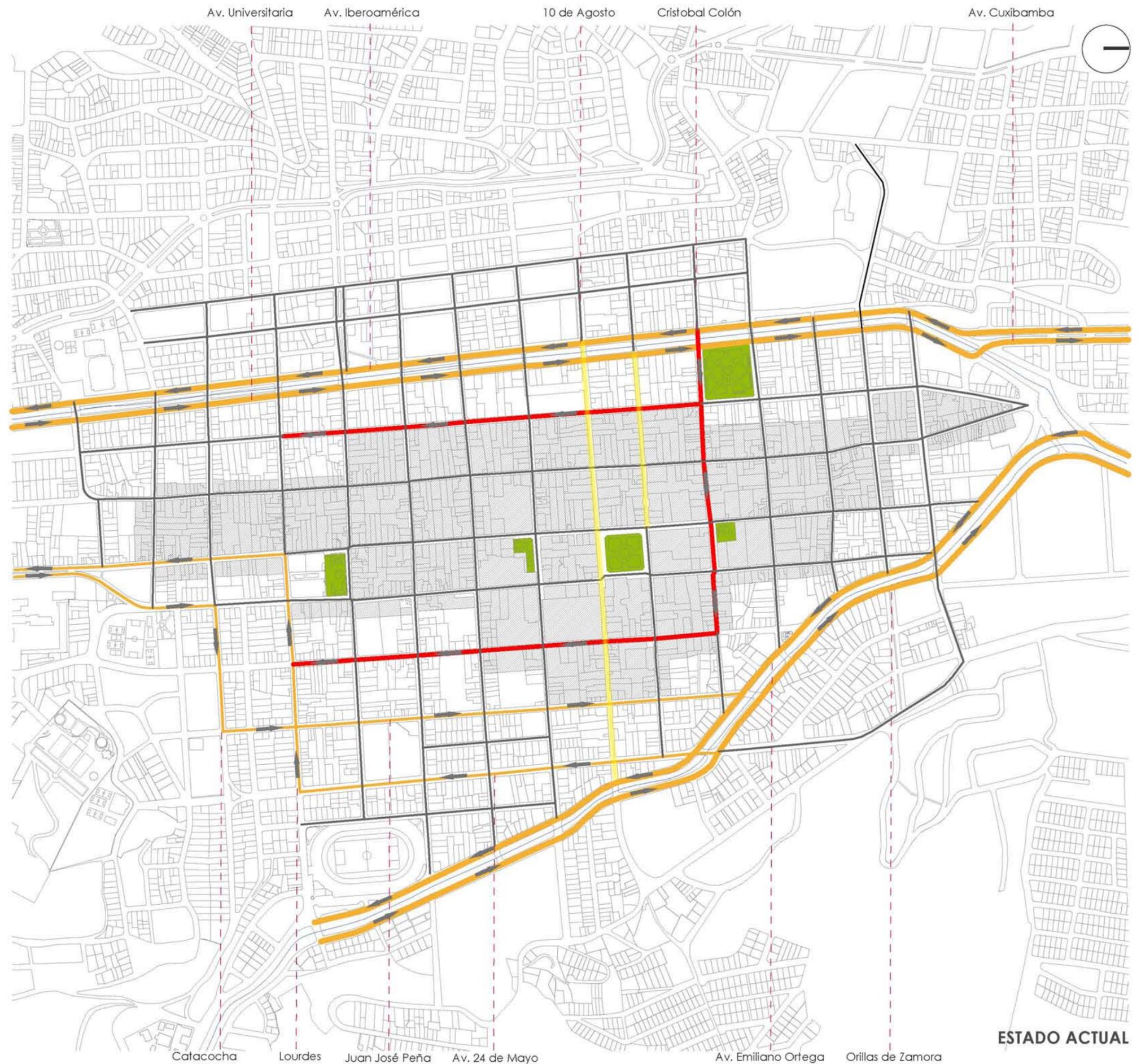


- Sección calles del centro de la ciudad.
Elaboración: El Autor.



- Calle 18 de Noviembre. Doble carril de circulación.
Fotografía del Autor.

Lámina 5. Recorridos Vehiculares identificados en el centro de la ciudad.
Fuente: Ilustre Municipio de Loja.
Elaboración: El Autor.
Escala: 1-7500.



REDES DE LA CIUDAD DE LOJA
ESTADO ACTUAL

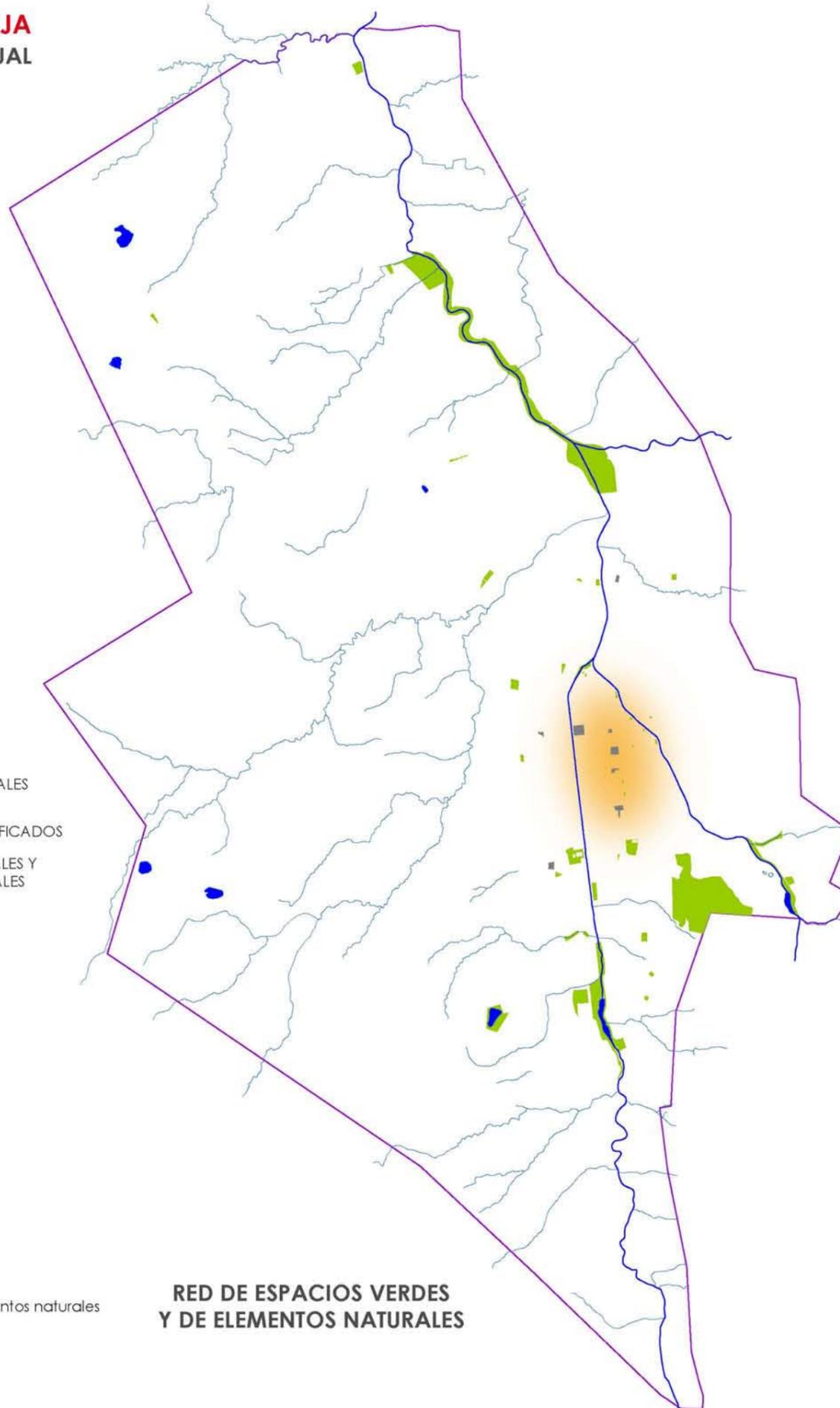
-  CENTRO DE LA CIUDAD
-  PERÍMETRO URBANO

RED DE ESPACIOS VERDES Y DE ELEMENTOS NATURALES

-  ESPACIO PÚBLICO
-  PARQUES Y AREAS VERDES
-  RIOS Y LAGUNAS
-  QUEBRADAS

CONEXIONES PEATONALES EN EL CENTRO DE LA CIUDAD

-  AREA DE PRIMER ORDEN
-  ESPACIO PÚBLICO
-  VIAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO
-  PRINCIPALES RECORRIDOS PEATONALES IDENTIFICADOS
-  RECORRIDOS SECUNDARIOS IDENTIFICADOS
-  CALLE CON RECORRIDOS PEATONALES Y PREDOMIO DE LOCALES COMERCIALES



RED DE ESPACIOS VERDES Y DE ELEMENTOS NATURALES



CONEXIONES PEATONALES EN EL CENTRO DE LA CIUDAD

Lámina 6. Redes de la ciudad de Loja.
Red de espacios verdes y de elementos naturales
Red de conexiones peatonales.
Fuente: Ilustre Municipio de Loja.
Elaboración: El Autor.
Escala: 1-50000.

REDES DE LA CIUDAD DE LOJA
ESTADO ACTUAL



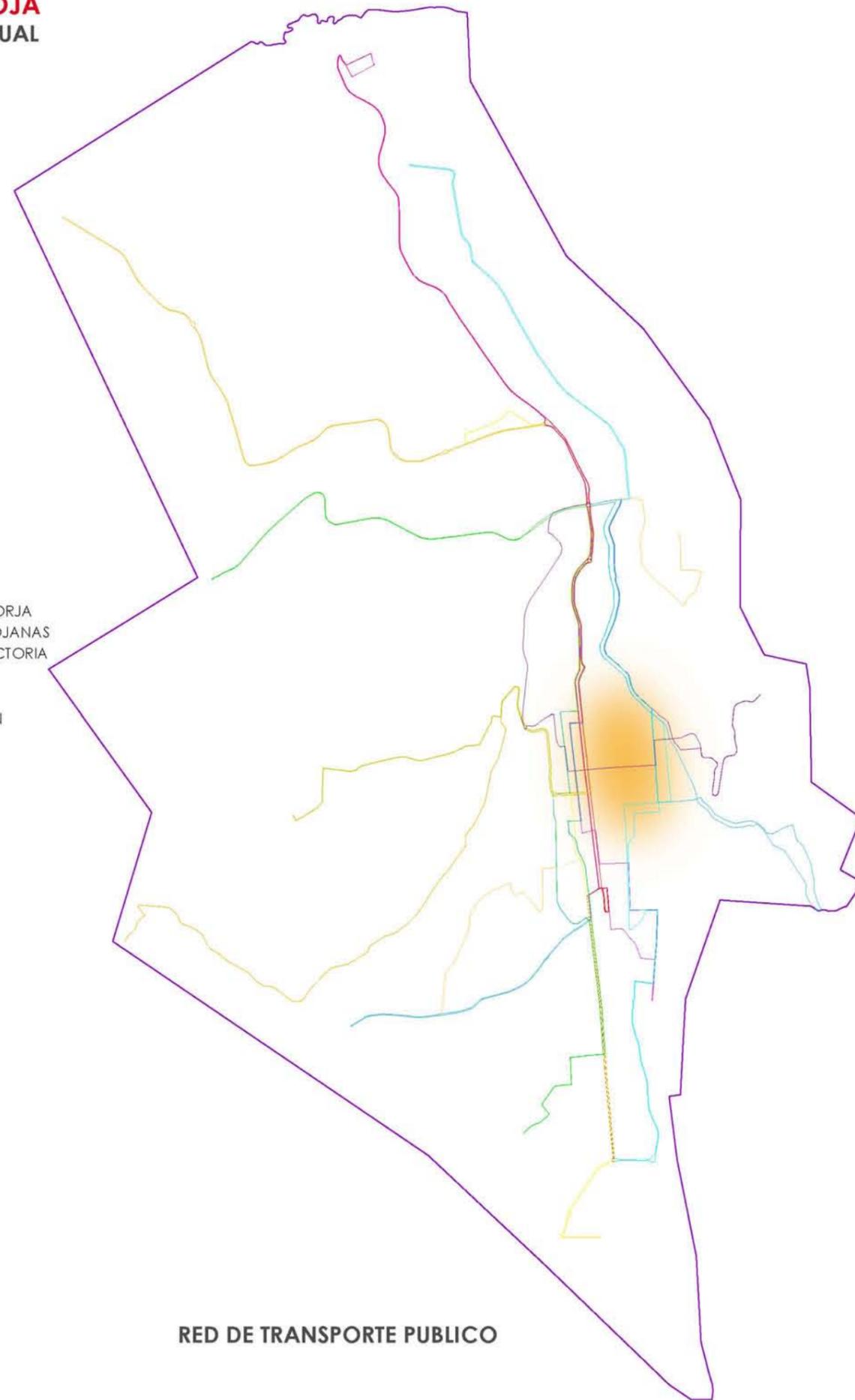
-  CENTRO DE LA CIUDAD
-  PERÍMETRO URBANO

RED DE TRANSPORTE PUBLICO

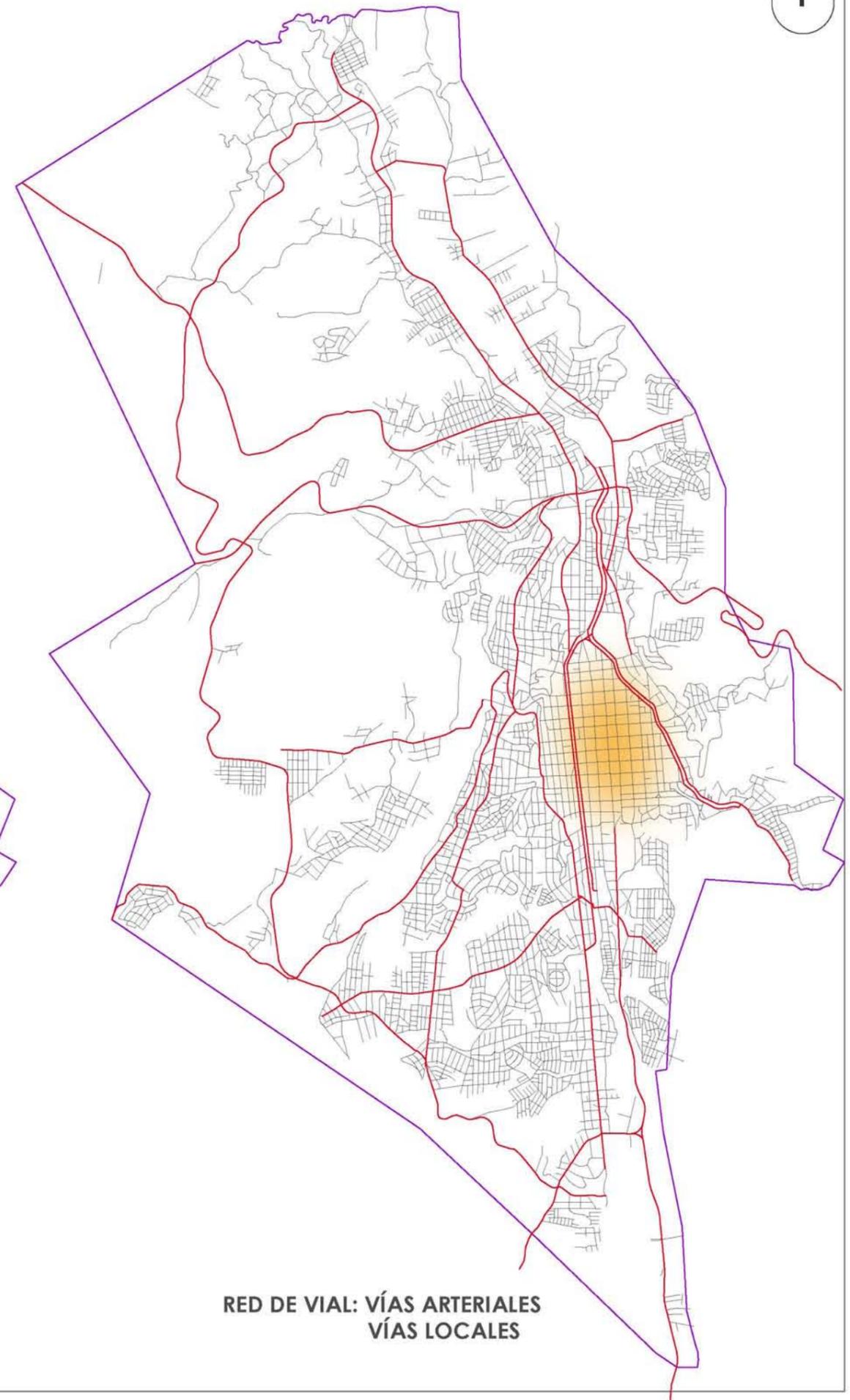
-  R1 SAUCES - ARGELIA
-  R2 ARGELIA - PITAS
-  R3 SAUCES - YAHUARCUNA
-  R4 HEROES DEL CENEPA - BELEN - BORJA
-  R5 ZAMORA HUAYCO - COLINAS LOJANAS
-  R6 CENTRO - OBRAPÍA - CIUDAD VICTORIA
-  R7 SAN JOSE - EL CALVARIO
-  R8 ARGELIA - COLEGIO MILITAR
-  R9 TIERRAS COLORADAS - CARIGÁN
-  R10 ÉPOCA - SAN CAYETANO

RED DE VIAL: VÍAS ARTERIALES
VÍAS LOCALES

-  VIAS PRINCIPALES O ARTERIALES
-  VIAS LOCALES



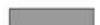
RED DE TRANSPORTE PUBLICO

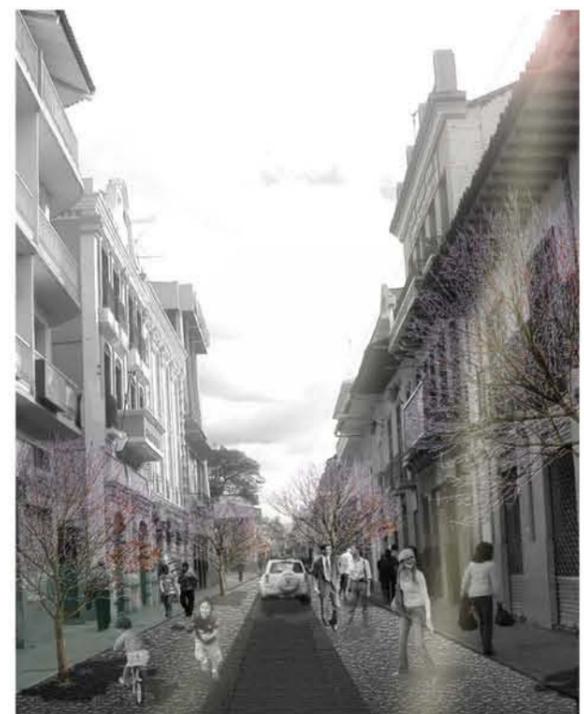
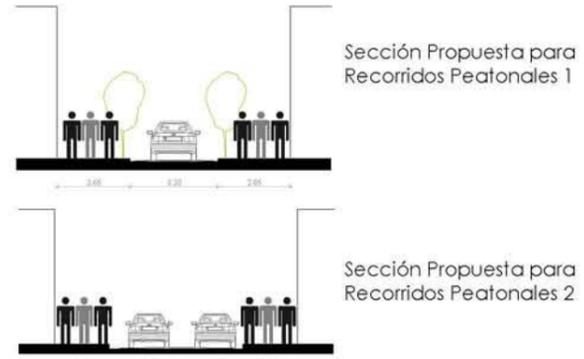


RED DE VIAL: VÍAS ARTERIALES
VÍAS LOCALES

Lámina 7. Redes de la ciudad de Loja.
Red de Transporte Público.
Red Vial: Vías locales y arteriales
Fuente: Ilustre Municipio de Loja.
Elaboración: El Autor.
Escala: 1-50000.

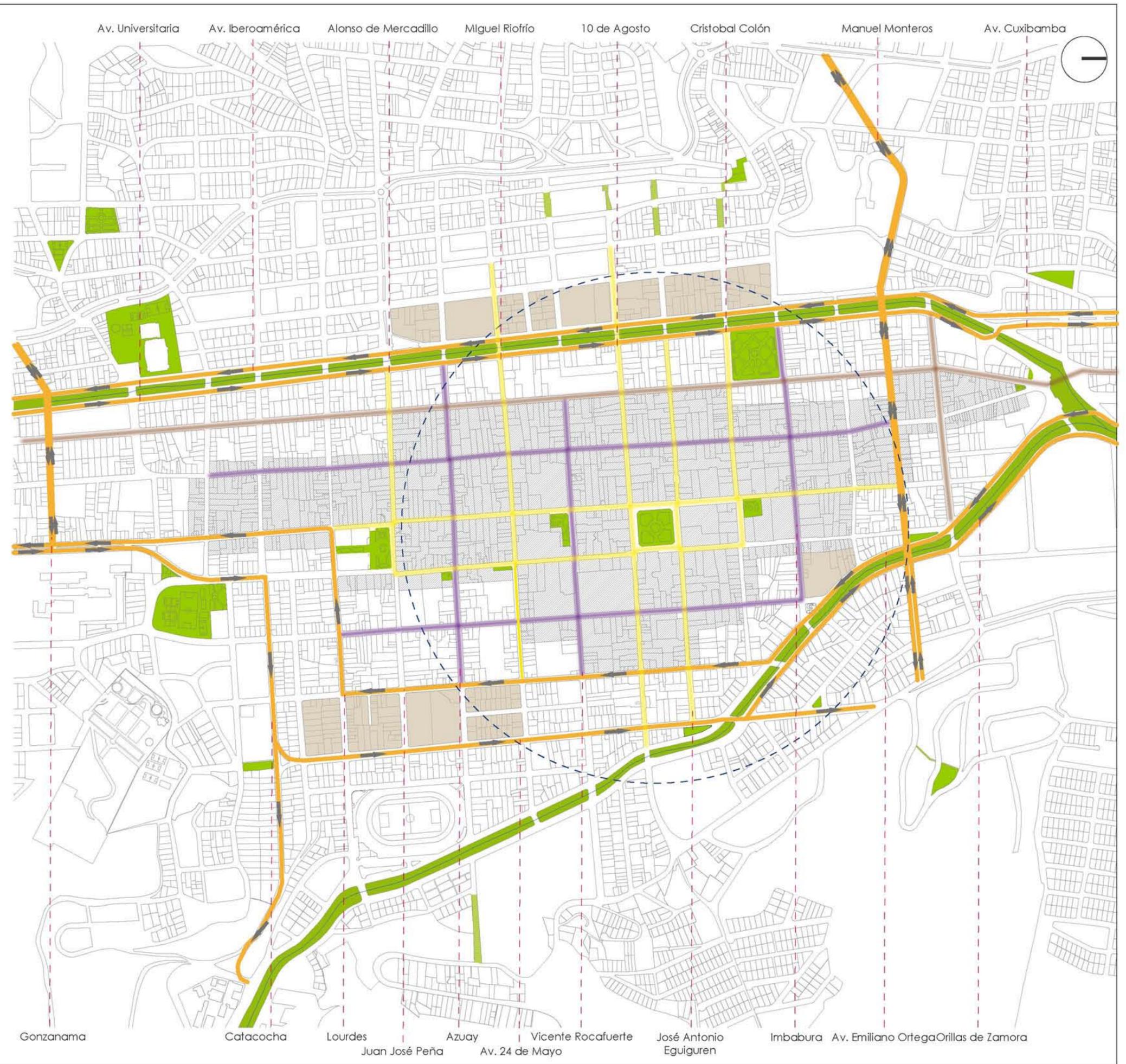
CONECTAR Y OCUPAR LA CIUDAD PROPUESTA

-  AREA DE PRIMER ORDEN
-  ESPACIO PÚBLICO
PLAZAS, PARQUES Y CORREDORES VERDES
-  VIAS DE CIRCULACIÓN VEHICULAR RÁPIDA
50 Km/h.
-  RECORRIDOS PEATONALES 1
CON CIRCULACIÓN VEHICULAR LENTA
10 Km/h SIN ESTACIONAMIENTO
-  RECORRIDOS PEATONALES 2
CON CIRCULACIÓN VEHICULAR DE HASTA
20 Km/h CON ISLAS DE ESTACIONAMIENTO
-  CALLE COMERCIAL
CON RECORRIDOS PEATONALES Y
PREDOMIO DE LOCALES COMERCIALES
-  ZONAS PARA PARQUEOS
-  EL SECTOR. DISTANCIA DE 500 m, QUE UNA
PERSONA PUEDE CAMINAR EN UN TIEMPO DE
15 min.
-  DIRECCIÓN DE FLUJO VEHICULAR



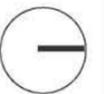
Calle Simón Bolívar, propuesta

Lámina 8. Conectar y Ocupar la Ciudad
Centro de la ciudad, centro de
intercambio y de usos mixtos.
Fuente: Ilustre Municipio de Loja.
Elaboración: El Autor.
Escala: 1-7500.



CONECTAR Y OCUPAR LA CIUDAD

CONECTANDO NODOS

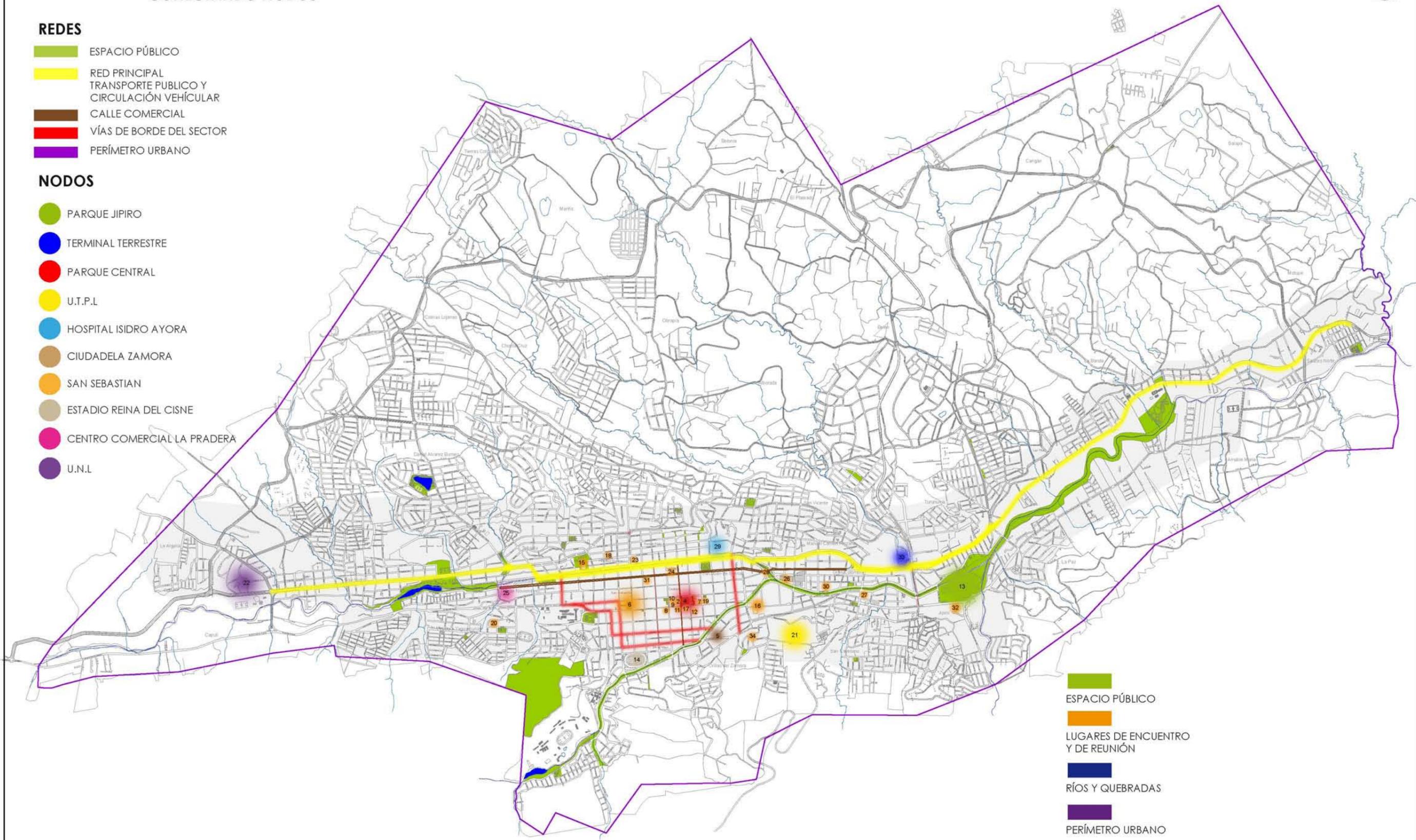


REDES

- ESPCIO PÚBLICO
- RED PRINCIPAL TRANSPORTE PÚBLICO Y CIRCULACIÓN VEHÍCULAR
- CALLE COMERCIAL
- VÍAS DE BORDE DEL SECTOR
- PERÍMETRO URBANO

NODOS

- PARQUE JIPIRO
- TERMINAL TERRESTRE
- PARQUE CENTRAL
- U.T.P.L
- HOSPITAL ISIDRO AYORA
- CIUDADELA ZAMORA
- SAN SEBASTIAN
- ESTADIO REINA DEL CISNE
- CENTRO COMERCIAL LA PRADERA
- U.N.L



- ESPCIO PÚBLICO
- LUGARES DE ENCUENTRO Y DE REUNIÓN
- RÍOS Y QUEBRADAS
- PERÍMETRO URBANO

Lámina 9. Conectar y Ocupar la Ciudad
Conectando Nodos. Red principal de transporte público y de circulación vehicular.
Elaborado por el Autor.
Escala: 1 - 35000

PROPUESTA

CONECTAR Y OCUPAR LA CIUDAD

CONECTANDO NODOS

REDES

- ESPACIO PÚBLICO
- RED PRINCIPAL
TRANSPORTE PÚBLICO Y
CIRCULACIÓN VEHICULAR
- CALLE COMERCIAL
- VÍAS QUE CONECTAN LA
PERIFERIA
- VÍA LATERAL DE PASO
- PERÍMETRO URBANO

NODOS

- PARQUE JIPIRO
- TERMINAL TERRESTRE
- PARQUE CENTRAL
- U.T.P.L
- HOSPITAL ISIDRO AYORA
- CIUDADELA ZAMORA
- SAN SEBASTIAN
- ESTADIO REINA DEL CISNE
- CENTRO COMERCIAL LA PRADERA
- U.N.L

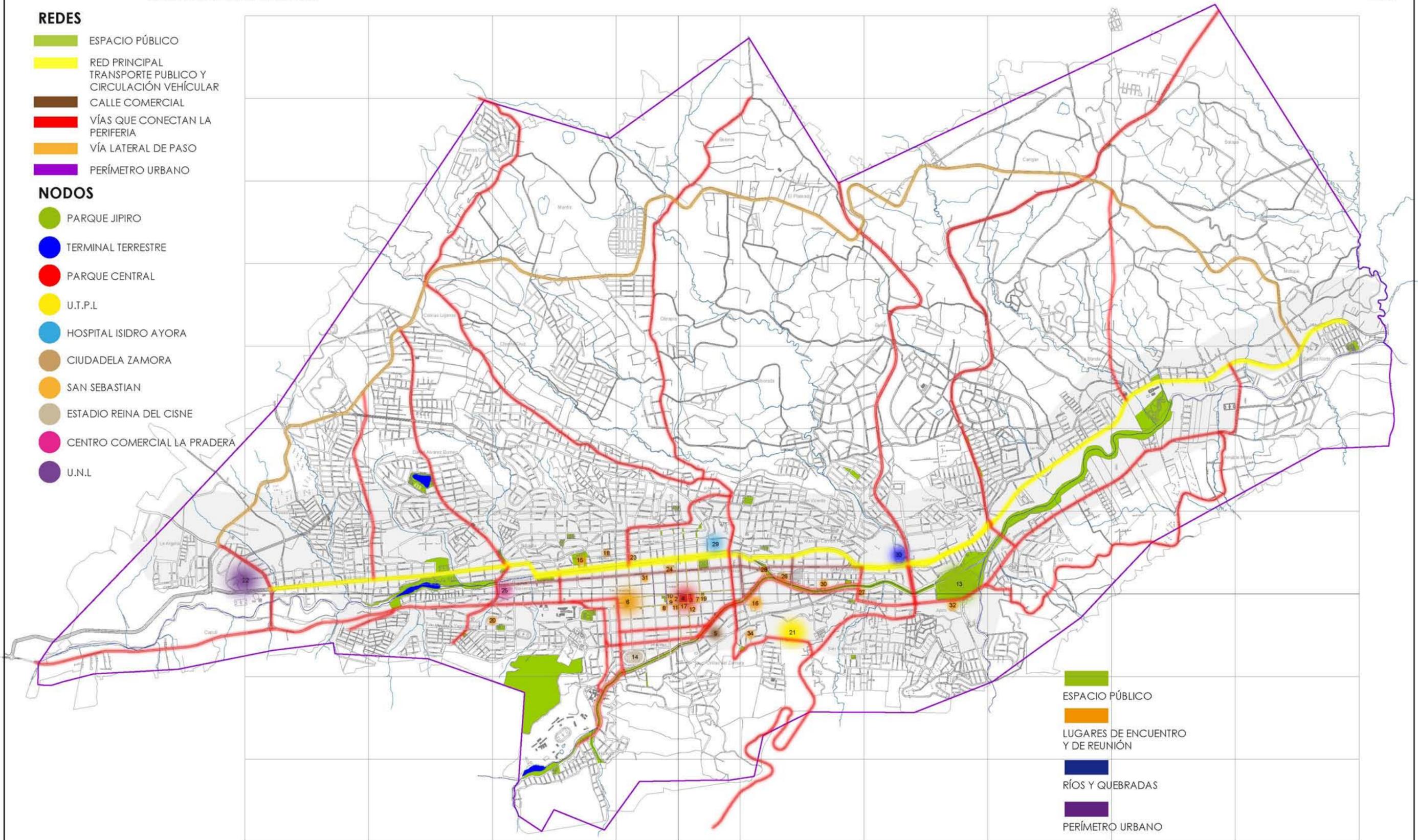
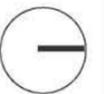


Lámina 10. Conectar y Ocupar la Ciudad
Conectando la periferia. Red principal y redes
secundarias
Elaborado por el Autor.
Escala: 1 - 35000

PROPUESTA

CONECTAR Y OCUPAR LA CIUDAD

OCUPANDO EL TERRITORIO

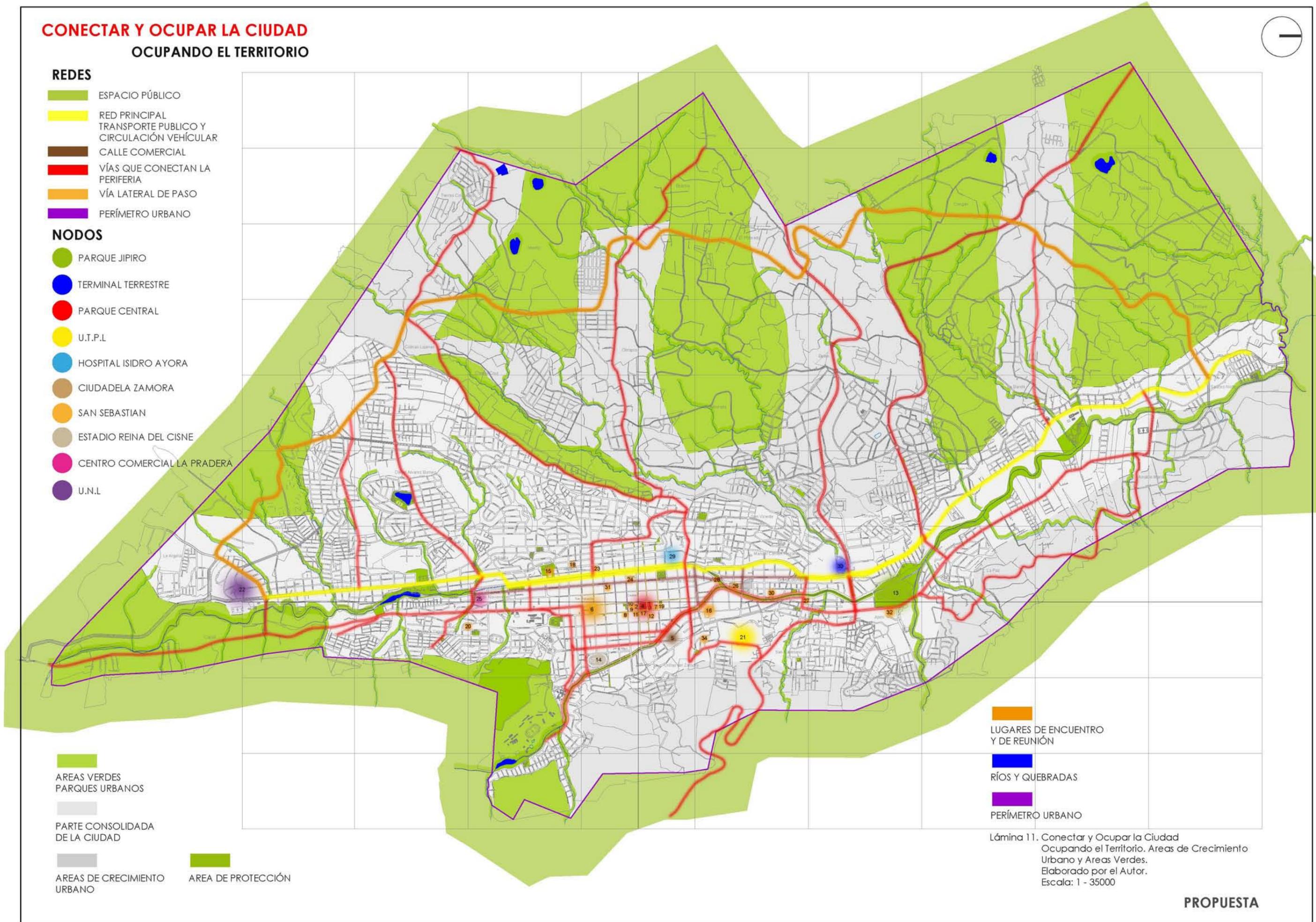


REDES

- ESPACIO PÚBLICO
- RED PRINCIPAL
TRANSPORTE PÚBLICO Y
CIRCULACIÓN VEHICULAR
- CALLE COMERCIAL
- VÍAS QUE CONECTAN LA
PERIFERIA
- VÍA LATERAL DE PASO
- PERÍMETRO URBANO

NODOS

- PARQUE JIPIRO
- TERMINAL TERRESTRE
- PARQUE CENTRAL
- U.T.P.L
- HOSPITAL ISIDRO AYORA
- CIUDADELA ZAMORA
- SAN SEBASTIAN
- ESTADIO REINA DEL CISNE
- CENTRO COMERCIAL LA PRADERA
- U.N.L



- AREAS VERDES
PARQUES URBANOS
- PARTE CONSOLIDADA
DE LA CIUDAD
- AREAS DE CRECIMIENTO
URBANO
- AREA DE PROTECCIÓN

- LUGARES DE ENCUENTRO
Y DE REUNIÓN
- RÍOS Y QUEBRADAS
- PERÍMETRO URBANO

Lámina 11. Conectar y Ocupar la Ciudad
Ocupando el Territorio. Areas de Crecimiento
Urbano y Areas Verdes.
Elaborado por el Autor.
Escala: 1 - 35000

PROPUESTA

CONECTAR Y OCUPAR LA CIUDAD

INTRODUCIENDO NODOS

REDES

- ESPACIO PÚBLICO
- RED PRINCIPAL
TRANSPORTE PÚBLICO Y
CIRCULACIÓN VEHICULAR
- CALLE COMERCIAL
- VÍAS QUE CONECTAN LA
PERIFERIA
- VÍA LATERAL DE PASO
- PERÍMETRO URBANO

NODOS

- PARQUE JIPIRO
- TERMINAL TERRESTRE
- PARQUE CENTRAL
- U.T.P.L
- HOSPITAL ISIDRO AYORA
- CIUDADELA ZAMORA
- SAN SEBASTIAN
- ESTADIO REINA DEL CISNE
- CENTRO COMERCIAL LA PRADERA
- U.N.L

CULTURA, ARTE
EXPOSICIONES

COMPLEJO
DEPORTIVO

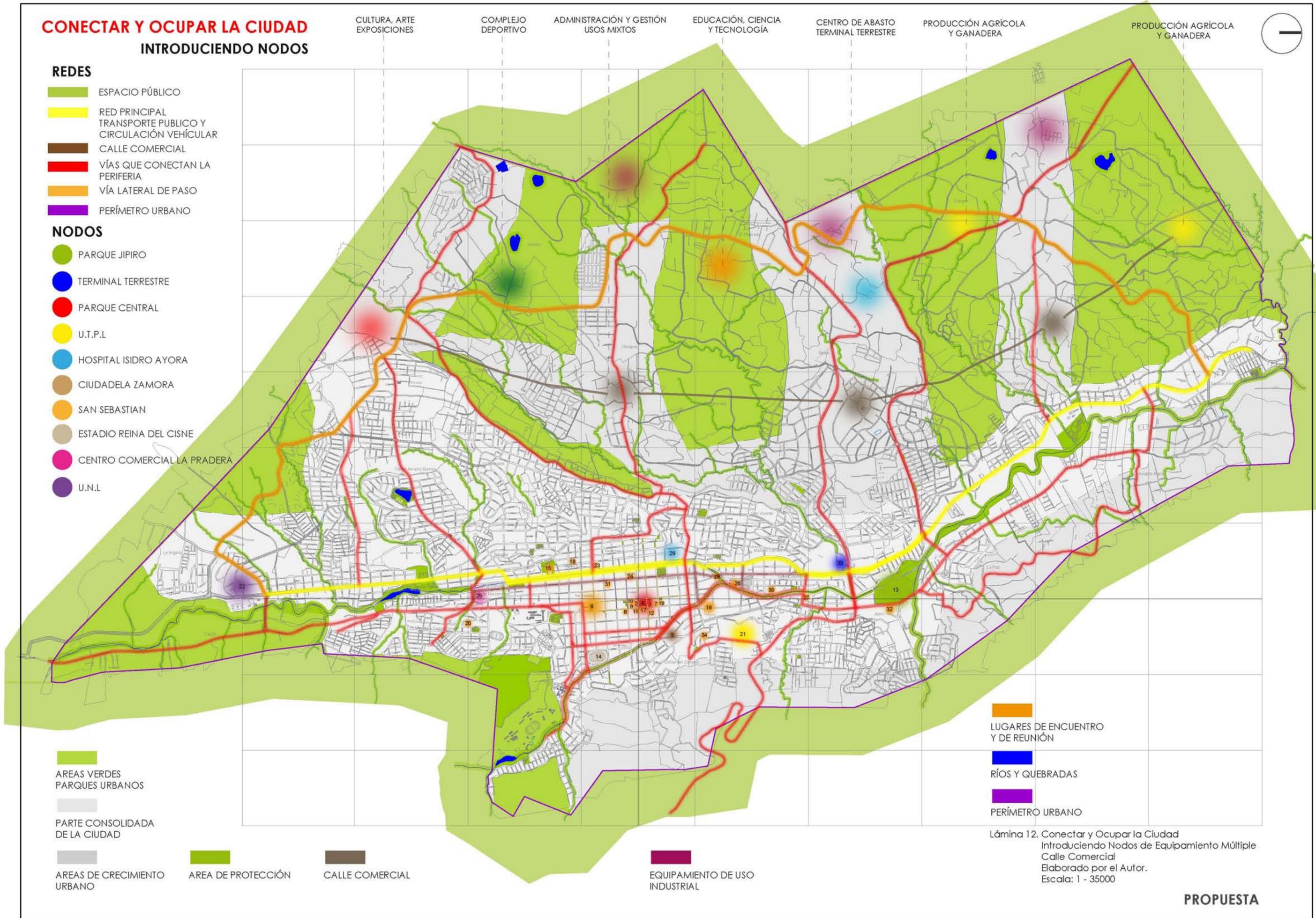
ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN
USOS MIXTOS

EDUCACIÓN, CIENCIA
Y TECNOLOGÍA

CENTRO DE ABASTO
TERMINAL TERRESTRE

PRODUCCIÓN AGRÍCOLA
Y GANADERA

PRODUCCIÓN AGRÍCOLA
Y GANADERA



AREAS VERDES
PARQUES URBANOS

PARTE CONSOLIDADA
DE LA CIUDAD

AREAS DE CRECIMIENTO
URBANO

AREA DE PROTECCIÓN

CALLE COMERCIAL

EQUIPAMIENTO DE USO
INDUSTRIAL

LUGARES DE ENCUENTRO
Y DE REUNIÓN

RÍOS Y QUEBRADAS

PERÍMETRO URBANO

Lámina 12. Conectar y Ocupar la Ciudad
Introduciendo Nodos de Equipamiento Múltiple
Calle Comercial
Elaborado por el Autor.
Escala: 1 - 35000

PROPUESTA

CONECTAR Y OCUPAR LA CIUDAD

RED DE METROCABLE

REDES

- ESPACIO PÚBLICO
- RED PRINCIPAL TRANSPORTE PÚBLICO Y CIRCULACIÓN VEHICULAR
- CALLE COMERCIAL
- VÍAS QUE CONECTAN LA PERIFERIA
- VÍA LATERAL DE PASO
- PERÍMETRO URBANO

NODOS

- PARQUE JIPIRO
- TERMINAL TERRESTRE
- PARQUE CENTRAL
- U.T.P.L
- HOSPITAL ISIDRO AYORA
- CIUDADELA ZAMORA
- SAN SEBASTIAN
- ESTADIO REINA DEL CISNE
- CENTRO COMERCIAL LA PRADERA
- U.N.L

AREAS VERDES
PARQUES URBANOS

PARTE CONSOLIDADA DE LA CIUDAD

AREAS DE CRECIMIENTO URBANO

AREA DE PROTECCIÓN

CALLE COMERCIAL

EQUIPAMIENTO DE USO INDUSTRIAL

RED DE METROCABLE
 ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA

LUGARES DE ENCUENTRO Y DE REUNIÓN

RÍOS Y QUEBRADAS

PERÍMETRO URBANO

Lámina 13. Conectar y Ocupar la Ciudad
Red de Metrocable.
Elaborado por el Autor.
Escala: 1 - 35000

PROPUESTA

CULTURA, ARTE
EXPOSICIONES

COMPLEJO
DEPORTIVO

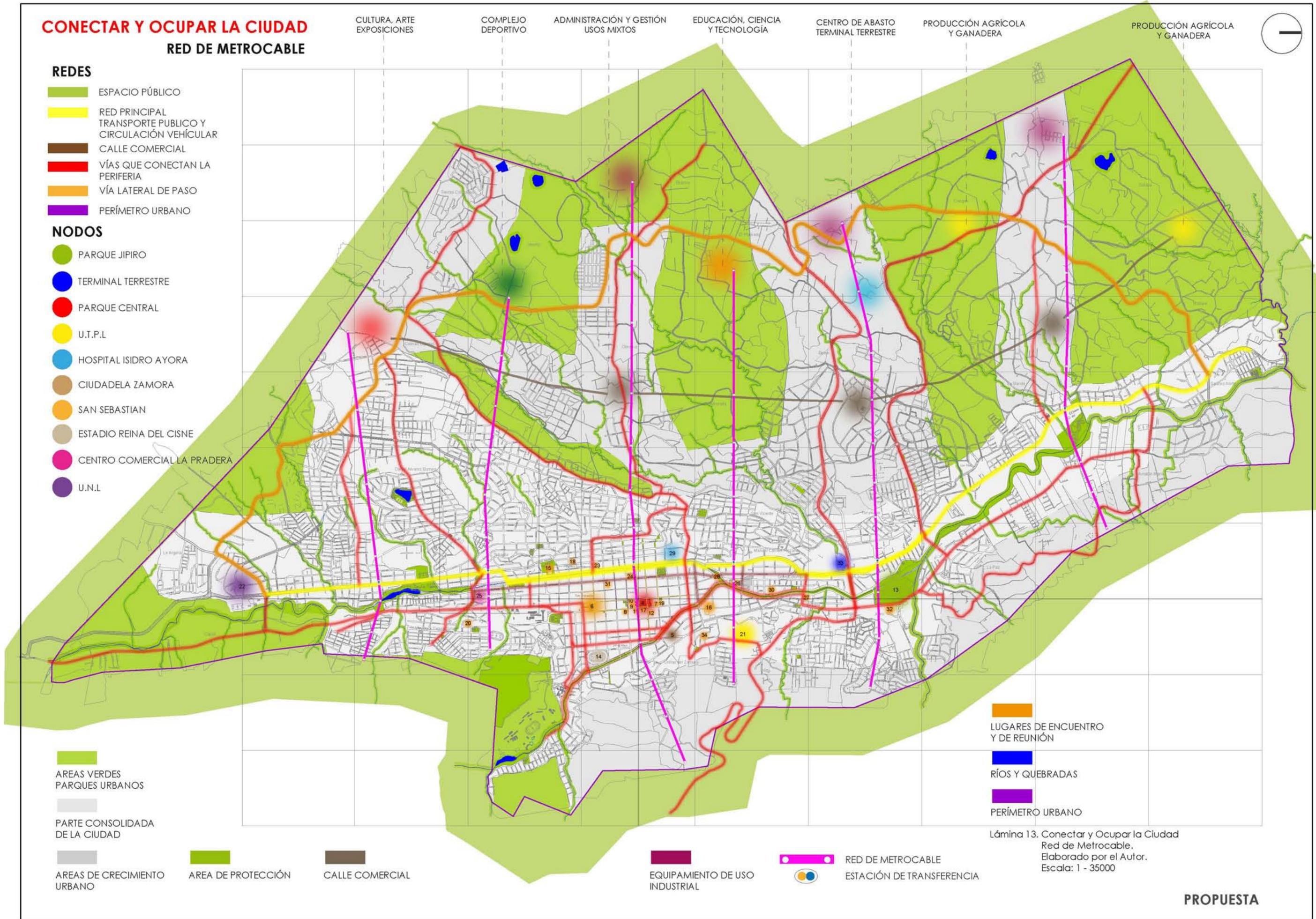
ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN
USOS MIXTOS

EDUCACIÓN, CIENCIA
Y TECNOLOGÍA

CENTRO DE ABASTO
TERMINAL TERRESTRE

PRODUCCIÓN AGRÍCOLA
Y GANADERA

PRODUCCIÓN AGRÍCOLA
Y GANADERA



CUARTA PARTE
CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES, BIBLIOGRAFÍA Y ANEXOS

CONCLUSIONES

- La ciudad Loja presenta un desarrollo urbano disfuncional en cuanto a su conectividad y ocupación del territorio, debido a que su proceso de desarrollo urbano ha priorizado las circulaciones en automóvil y esta perdiendo sus bordes y elementos naturales frente a la urbanización, por lo que la ciudad se planifica y se ordena a partir de su conectividad, sin dejar de lado los espacios para el ser humano.
- La red urbana si favorece la conectividad múltiple, por lo que es una herramienta para hacer ciudad, es decir ordenar, planificar y dinamizar la ciudad desde sus diferentes escalas y niveles porque establece los principios de una vida urbana caracterizada por la convivencia social y por la relación con el medio ambiente, ocupando de manera adecuada su territorio y protegiendo sus bordes y elementos naturales como áreas de conservación.
- El equipamiento urbano es el elemento generador de ciudad, ya que actúa como centro a partir de concentrar múltiples actividades, y crea periferia ordenando el espacio aledaño y atrayendo a varios usos de suelo complementarios a las actividades que ofrece; por lo que es el espacio publico en transformación propio de la ciudad contemporánea y tecnológica, favoreciendo al desarrollo de actividades sociales, constituyendo parte esencial de la memoria colectiva de los ciudadanos.
- Finalmente la hipótesis planteada al inicio de la investigación es positiva, ya que la conectividad múltiple de la red es una alternativa que merece ser considerada en los procesos de desarrollo urbano de la ciudad contemporánea. A partir de la conectividad y de la ocupación del territorio se determina la ubicación adecuada de lugares de actividades y la densificación de la ciudad.

RECOMENDACIONES

- Analizar la organización de los usos de suelo a partir de la conectividad propuesta en el centro de la ciudad, en sus diferentes escalas y niveles, ya que las ciudades tienen que ir hacia un uso de suelo mixto y por lo tanto se debe evitar la sobreposición de usos iguales en un mismo espacio.
- Analizar los tiempos de permanencia que se dan en los lugares de actividades para el desarrollo de actividades sociales y opcionales, ya que estas deben ser consideradas en los espacios para el ser humano y en los diferentes niveles y escalas de la red.
- Plantear alternativas de implantación y de organización para los sectores verdes - con producción agrícola, sin perder esa condición frente al proceso de desarrollo urbano de la ciudad.
- Considerar una densificación mixta en la ciudad, es decir combinando edificación de diferentes alturas y usos, sin perder los espacios de interacción y de convivencia social, frente a la expansión sin planificación de la ciudad.
- Planificar la ciudad desde la conectividad de la misma, teniendo en cuenta el generar centro y periferia, como un principio generador y constructor de ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

1. Alcaldía de Medellín. **La Transformación de Medellín Urbanismo Social 2004-2007**. (En línea). (Consultado el 16 de Octubre de 2009 a las 12:07). Disponible en: http://urbanismosocialmedellin.universia.net.co/recorridos_urbanos.jsp.
2. Arquitectura Romana, **Características de la Ciudad Ideal y Tipología de Edificios**. (En Línea). (Consultado el 15 de enero de 2010 a las 21:47). Disponible en: <http://algargosarte.lacoctelera.net/post/2009/08/28/arquitectura-romana-caracter-sticas-la-ciudad-ideal>.
3. BAZANT S, Jan. 2006. **Manual de Diseño Urbano**. Editorial Trillas. Sexta Edición. Reimpresión 2006. México.
4. BENEVOLO, Leonardo. 1985. **La Ciudad y el Arquitecto**. Primera edición castellana 1985. Ediciones Paidós. España.
5. BORJA, Jordi. 2004. **La Ciudad Conquistada Editorial**. AE ALIANZA ENSAYO.
6. Educación física y deportes. Revista digital. 1999. **Los recorridos de orientación urbana, un acicate para la animación a una práctica deportiva continuada sin límites**. (En Línea). (Consultado el 16 de Octubre de 2009 a las 12:12) Disponible en: <http://www.efdeportes.com/efd14/orient1.htm>.
7. **Enciclopedia Wikipedia**. (En Línea). (Consultado el 10 de Mayo de 2010 a las 10:54 am). Disponible en: <http://es.wikipedia.org/wiki/Nodo>.
8. ENCARTA®, Microsoft® 2009. (Software). **Diccionario Encarta 2009**. © 1993-2008 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.
9. ESTEVEZ, Alberto. **Con la Excusa de... Le Corbusier, La Villa Radieuse**. (En Línea). (Consultado el 15 de Enero de 2010 a las 21:53). Disponible en: <http://usuarios>.

multimania.es/estevez/writing/var02.pdf.

10. GEHL, Jan, 2006 **La Humanización del Espacio Urbano**. La vida social entre edificios. Editorial Reverté, S. A. Barcelona.

11. ILUSTRE MUNICIPIO DE LOJA. 2008. **Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja**.

12. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSO. Censo 2001. Crecimiento Poblacional de la Ciudad de Loja.

13. KOOLHAS, Rem. **MUTACIONES. Harvard Project on the city**. Harvard Design School.

14. **"La Ville Radieuse" by Le Corbusier once again a case study**. 2006. The 23rd Conference on Passive and Low energy Architecture, Geneva, Switzerland. (En Línea). (Consultado el 15 de Enero de 2010 a las 21:52). Disponible en: http://www.unige.ch/cuepe/html/plea2006/Vol1/PLEA2006_PAPER987.pdf.

15. LE CORBUSIER . 1981. **Los Tres Establecimientos Humanos**. Primera Edición Diciembre de 1981. Editorial Poseidón. España.

16. OLIVA I CASAS, Josep. 2002. **¿Ciudad o Asentamiento Humano? Ciudad Pública vs. Ciudad Doméstica**. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. (En línea). (Consultado el 15 de enero de 2010 a las 10:37pm). Disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-392.htm>.

17. Moreno, Álvaro. 2007. **Recorridos Urbanos (Conferencia)**. (En Línea). (Consultado el 16 de Octubre de 2009 a las 12:30). Disponible en: <http://alealv.wordpress.com/2007/09/20/recorridos-urbanos-conferencia/>.

18. Plataforma Urbana. **¿Quién dijo no a los paseos peatonales?** (En Línea). (Consultado el 11 enero de 2010 a las 19:22. Disponible en: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2007/01/13/quien-dijo-no-a-los-paseos-peatonales/>.

19. PNUMA. I. MUNICIPIO DE LOJA. NATURALEZA Y CULTURA INTERNACIONAL. 2007. Perspectivas del Medio Ambiente Urbano: GEO LOJA.

20. RACC Automóvil Club, Fundación. (2001) Criterios de Movilidad en Zonas Urbanas. (En línea). (Consultado el 10 de Junio de 2011). Disponible en: <http://www.racc.es/Public.pdf>.
21. REMY, Jean. VOYÉ, Liliane. 2006. **La Ciudad. ¿Hacia una nueva definición?** Primera Edición. Ediciones Bassarai. Zaragoza.
22. REVISTA ESCALA. (2010) Equipamiento Urbano. Ordenar la Ciudad. N° 219, Año 46, Bogotá, Colombia.
23. SALINGAROS, Nikos. 2005. **Principles of Urban Structure. (Teoría de la Red Urbana)**. Design Science Planning. Traducción: HERNANDEZ A. Nuria.
24. SALINGAROS, Nikos. 2005. Principios de la Estructura Urbana. Conectando la Ciudad Fractal. Design Science Planning. Ámsterdam. Traducción: Oscar Mauricio Chamat Nuñez.
25. SOLÀ-MORA LES, Ignasi de. LLORE NTE , Marta. MONTATANER , Josep. RAM ON, Antoni. OLIVERA S, Jordi. 2000. **Introducción a la Arquitectura. Conceptos fundamentales**. Ediciones UPC. Edición de la Universitat Politècnica de Catalunya, SL. Barcelona.
26. Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, **Glosario de Términos sobre Asentamientos Humanos**, México, 1978.
27. UNO, Océano. 1994. **Diccionario Enciclopédico Ilustrado**. Edición 1994. Ediciones Océano. Barcelona.

ANEXOS

Reunir o Concentrar, Personas y Actividades

La siguiente encuesta tiene por objetivo conocer e identificar desde la percepción ciudadana, los principales espacios de encuentro y de reunión de personas para el desarrollo de las actividades cotidianas que se dan en la Ciudad de Loja. Para lo cual se plantean las siguientes preguntas:

1. ¿A qué grupo de edad y genero de sexo pertenece usted?

- () 15 a 30
- () 31 a 45
- () 46 a 60
- () 60 en adelante
- () Masculino
- () Femenino

2. ¿En qué Barrio o Sector de la Ciudad Usted vive?:

3. ¿Que espacios o lugares de la Ciudad de Loja, considera Usted, que sirven de puntos de encuentro o de reunión para actividades?

- | | |
|----------------------------|---------------|
| - Administrativas | - Religiosas |
| - Sociales | - Educativas |
| - Culturales | - Comerciales |
| - Políticas | - Turísticas |
| - Económicas y Financieras | - De Salud |
| - Deportivas y Recreativas | |

Especifique cada una de ellas.

4. ¿Dónde realiza con mayor frecuencia sus actividades diarias, como: trabajar, estudiar, comprar, etc, excepto vivir. Elija una de las opciones.

- En el Centro de la Ciudad
- Alrededor o cerca al Centro de la Ciudad.
- Alejado o fuera del Centro de la Ciudad.
- Alrededor o cerca de su Barrio.
- En su Barrio
- En su Casa.

5. De los siguientes medios de Transporte y de Movilidad, indique, ¿Cuál es el que Usted usa con mayor frecuencia?. Elija una de las opciones:

- | | |
|------------------------------------|-----------------------|
| - Bus Urbano | - Vehículo Particular |
| - Taxi | - Bicicleta |
| - Taxi Ruta | - Caminar |
| - Transporte Institución o Empresa | |