

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Flacso Ecuador
Departamento de Asuntos Públicos
Convocatoria 2014 – 2016

Tesis para obtener el título de maestría en Estudios Urbanos

De la centralidad tradicional a la Formación de Corredores Urbanos Terciarios en Loja.
Una mirada desde la economía urbana y la reconfiguración social.

Marcia Gabriela Castro Apolo

Asesor: Profesor Ramiro Rojas

Lectores: Gustavo Durán y Marianela Cruz

Quito, marzo de 2017

Dedicatoria

Sin duda este logro se lo dedico a mi ángel, abuelito mío, tú me has guiado y has cuidado de mí siempre.

A mi esposo y compañero, por ser siempre mi apoyo, brindándome fuerza y las mejores energías.

A mi Papito y mamita por ser mi ejemplo a seguir y su fe en mí.

A mi negrita hermosa y Ramirito, por su constante apoyo y motivación cuando más lo necesité.

A mi familia en general y a mis buenos amigos por estar formando parte de ésta meta que hoy se consolida con éxito y felicidad.

A mi asesor y mis profesores que han sido mi apoyo a lo largo de estos dos años compartidos.

A mis sueños, por hacerme volar una y tantas veces...

Tabla de contenidos

Resumen.....	IX
Agradecimientos.....	X
Introducción.....	1
Objetivos.....	3
Metodología.....	3
Problematización y Justificación del caso de estudio.....	8
Síntesis General.....	12
Capítulo 1.....	14
Marco teórico.....	14
1. De la centralidad tradicional a los corredores terciarios.....	14
1.1. Sistemas de centralidades.....	14
1.2. Centralidad Urbana.....	14
1.3. Tipos de Centralidad Urbana.....	17
1.4. Mercado de Suelo y centralidad urbana.....	20
2. La reconfiguración social en los corredores urbanos terciarios.....	26
3. Movilidad urbana y la formación de corredores terciarios.....	28
Síntesis - Capítulo 1.....	29
Capítulo 2.....	31
Estado del arte.....	31
Síntesis - Capítulo 2.....	43
Capítulo 3.....	45
Construcción del objeto empírico.....	45
1. Situación actual del área de estudio.....	45
1.1. Localización Geográfica.....	45
1.2. Antecedentes Históricos.....	45
1.3. Plan de Nuevos Polos de Desarrollo.....	48
2. Delimitación del caso de estudio.....	49
2.1. Recorte Espacio Temporal.....	49
3. Caracterización de la centralidad urbana de la Ciudad de Loja.....	51
3.1. Hiperconcentración de actividades en la Ciudad de Loja.....	53
Síntesis - Capítulo 3.....	58
Capítulo 4.....	59
Presentación de resultados de trabajo de campo.....	59
1. Centralidad urbana.....	59

1.1. El cambio de régimen de uso y ocupación de suelo.....	59
1.1.1. Uso de suelo en la centralidad urbana de la ciudad de Loja.....	59
Cambio en los usos de suelo en el corredor Urbano 18 de Noviembre (EJE 1).....	64
Cambio en los usos de suelo en el corredor Urbano 24 de Mayo (EJE 2).....	64
1.1.2. Cambio en el coeficiente de uso y ocupación de suelo en el corredor Urbano 18 de Noviembre.....	65
1.1.3. Cambio en el coeficiente de uso y ocupación de suelo en Corredor 24 de Mayo.....	65
1.2. La disminución de la función residencial en los corredores analizados.....	66
1.2.1. Gradientes de densidades poblacionales.....	66
Cambios en densidad en el corredor urbano 18 de Noviembre hasta 2016.....	67
Cambios en densidad en el corredor urbano 24 de Mayo hasta 2016.....	67
1.2.2. La presencia del comercio en el sector estudiado.....	68
Comercio en el corredor urbano 18 de Noviembre.....	68
Comercio en el corredor urbano 24 de Mayo.....	69
2. Reconfiguración social de los corredores urbanos estudiados.....	70
2.1. Reconfiguración social del Corredor Urbano 18 de Noviembre.....	70
2.1.1. Residencia en el sector.....	70
2.1.2. Poder adquisitivo ¿Permanencia o Expulsión?.....	71
2.2. Reconfiguración social del Corredor Urbano 24 de Mayo.....	72
2.2.1. Residencia en el sector.....	72
2.2.2. Poder adquisitivo ¿Permanencia o Expulsión?.....	73
3. Renta de suelo.....	74
3.1. Valoración del Suelo Urbano de la Ciudad de Loja.....	74
3.2. Valor Catastral frente a Valor de Mercado (Asociación de Corredores).....	76
3.2.1. Valoración del Suelo urbano en los corredores urbanos.....	79
Valor del Suelo en el Corredor 18 de Noviembre (EJE 1).....	79
Valor del Suelo en el Corredor 24 de Mayo (EJE 2).....	80
3.2.2. La valoración desde el avalúo catastral de los corredores estudiados.....	81
3.2.3. Una de las formas de acumulación de Renta en los corredores urbanos terciarios.....	85
El arrendamiento como una de las formas de acumulación de Renta de Suelo en el Corredor Urbano 18 de Noviembre.....	85
El arrendamiento como una de las formas de acumulación de Renta de Suelo en el Corredor Urbano 24 de Mayo.....	87
4. Movilidad en la centralidad urbana y corredores urbanos.....	88
4.1. Movilidad Intraurbana en la Ciudad de Loja.....	88
4.1.1. Movilidad Intraurbana en el Corredor 18 de Noviembre (EJE 1).....	89

4.1.2. Movilidad Intraurbana en el Corredor 24 de Mayo (EJE 2).....	90
4.2. Movilidad Vehicular en los corredores urbanos estudiados.....	91
4.2.1. Movilidad Vehicular en el Corredor 18 de Noviembre (EJE 1).....	92
Jerarquización de vías y su relación con el EJE 1.....	92
4.2.2. Movilidad Vehicular en el Corredor 24 de Mayo (EJE 2).....	93
Jerarquización de vías y su relación con el EJE 2.....	93
Análisis de la información	95
Capítulo 5	100
Conclusiones	100
Anexos	106
Lista de referencias	135

Ilustraciones

Figuras

1. Metodología General. Desarrollo del estudio	4
3.1. Plano de Propuesta de nuevos polos de desarrollo de la Ciudad de Loja 2009.....	48
3.2. Plano de localización y delimitación del centro histórico de Loja 2010.....	50
3.3. Principales Actividades de Establecimientos Económicos.....	52
3.4. Plano de localización de equipamientos urbanos según su tipología 2010.....	53
3.5. Localización de servicios de empresas, gestión y servicios sociales-educación.....	54
3.6. Corredores Terciarios Urbanos del estudio.....	57
4.1. Mapa de Uso de Suelo en el área urbana, 2003.....	59
4.2. Mapa de Estado Actual de Uso de Suelo en el área urbana 2009-2013.....	60
4.3. Mapa de Uso de Suelo en el área urbana 2009-2013.....	61
4.4. Mapas de Usos de Suelo por ejes analizados POUL 2009.....	62-63
4.5. Valores de Suelo Urbano en la Ciudad de Loja.....	76
4.6. Plano de Valor de Suelo en la Ciudad de Loja Bienio 2014-2015.....	77
4.7. Comparación de valor de suelo Catastral / Mercado.....	78
4.8. Cortes de Precio de Suelo en la Ciudad de Loja 2014-2015. Este-Oeste.....	81
4.9. Esquema de Movilidad Intraurbana en la Ciudad de Loja 2009.....	88
4.10. Plano de Jerarquización Vial de la Ciudad de Loja–Corredor 18 de Noviembre.....	92
4.11. Plano de Jerarquización Vial de la Ciudad de Loja–Corredor 24 de Mayo.....	93
4.12. Análisis de congestión de las vías.....	94

Tablas

1. Elementos que debe contener el marco teórico. Estrategias metodológicas cuantitativas	5
2. Matriz de dominio del caso estudiado.....	11
1.1. Características de las centralidades según su escala.....	19
3.1. Crecimientos de la Población Urbana de la Ciudad de Loja desde 1964-2010.....	49
4.1. Análisis de cambio de uso de suelo 2000-2016- Av. 18 de Noviembre.....	64
4.2. Análisis de cambio de uso de suelo 2000-2016 – Av. 24 de Mayo.....	65
4.3. Número de pisos por edificación 2016 – Comedor 18 de Noviembre.....	65

4.4.	Número de pisos por edificación 2016 – Comedor 24 de Mayo.....	66
4.5.	Gradiente de Densidades Poblacionales 2001-2010.....	67
4.6.	Densidad Poblacional 2016 en EJE 1.....	67
4.7.	Densidad Poblacional 2016 en EJE 2.....	68
4.8.	Tenencia del comercio en el corredor 18 de Noviembre.....	68
4.9.	Escala del comercio en el Corredor 18 de Noviembre.....	69
4.10.	Tenencia del comercio en el Corredor 24 de Mayo.....	69
4.11.	Escala del comercio en el Corredor 18 de Noviembre.....	70
4.12.	Residencia de propietarios en el corredor 18 de Noviembre.....	71
4.13.	Tiempo de residencia en el corredor 18 de Noviembre.....	71
4.14.	Relación ingresos/ tiempo de residencia – Corredor 18 de Noviembre.....	72
4.15.	Residencia de propietarios en el corredor 24 de Mayo.....	72
4.16.	Tiempo de residencia en el corredor 24 de Mayo.....	73
4.17.	Relación ingresos/tiempo de residencia – Corredor 18 de Noviembre.....	73
4.18.	Metodología de Valoración del Suelo Urbano de la Ciudad de Loja.....	74
4.19.	Valores de Suelo por zonas y sectores- en los corredores urbanos 2012.....	78
4.20.	Cuadro comparativo de valores de Catastro/Mercado. Bienio 2012-2014.....	79
4.21.	Valor de Suelo Urbano en el Corredor 18 de Noviembre.....	80
4.22.	Valor del Suelo Urbano en el Corredor 24 de Mayo.....	80
4.23.	Ocupación de Jefe de Hogar por Grandes Grupos de Estructura INEC.....	86
4.24.	Ocupación de Jefe de Hogar por Grandes Grupos de Estructura INEC.....	87
4.25.	Modo de transporte de Propietarios en Corredor 18 de Noviembre.....	89
4.26.	Modo de transporte de Comerciantes en Corredor 18 de Noviembre.....	90
4.27.	Modo de transporte de Propietarios en Corredor 24 de Mayo.....	90
4.28.	Modo de transporte de Comerciantes en Corredor 24 de Mayo.....	91

Declaración de cesión de derecho de publicación de la tesis

Yo, Marcia Gabriela Castro Apolo, autora de la tesis titulada “De la centralidad tradicional a la Formación de Corredores Urbanos Terciarios en Loja. Una mirada desde la economía urbana y la reconfiguración social” declaro que la obra es de mi exclusiva autoría, que la he elaborado para obtener el título de maestría en Estudios Urbanos concedido por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador.

Cedo a la FLACSO Ecuador los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, bajo la licencia Creative Commons 3.0 Ecuador (CC BY-NC-ND 3.0 EC), para que esta universidad la publique en su repositorio institucional, siempre y cuando el objetivo no sea obtener un beneficio económico.

Quito, marzo de 2017



Marcia Gabriela Castro Apolo

Resumen

La monocentralidad presente por muchas décadas, ingresa en una etapa de transición o transformación en la que en primera instancia surgen nuevas subcentralidades comerciales a maneras de nodos, las mismas que se presentan como resultado de la intervención del capital privado a través de centros y/o plazas comerciales, los mismos que desencadenan la reconfiguración de los usos y ocupación del suelo, dando lugar a la generación de sinergias de actividades terciarias mayores y menores. Dichos cambios se territorializan en la formación de corredores terciarios, expresándose como nuevos tipos de centralidades urbanas que presentan algunas características de complementariedad con la centralidad tradicional.

El estudio analiza cómo incide la tendencia morfológica de monocentralidad hacia una subcentralidad lineal del corredor urbano terciario en la gestión del suelo urbano y la configuración social, donde predomina la concentración de actividades terciarias en los ejes de alto flujo tanto vehicular como peatonal; territorio donde la acumulación de renta y multiplicación del capital es potencial.

Sin embargo el estudio refleja que estos corredores se originan y consolidan a partir del comercio local y no requieren estrictamente la presencia de un nodo comercial; donde la presencia de las actividades terciarias ha incrementado el valor de uso y valor de cambio del suelo urbano, lo cual ha llevado a la generación de una potencial renta de localización así como renta diferencial de comercio, incrementando la plusvalía del suelo.

A diferencia de lo expuesto en la hipótesis y en la teorización del problema, no existe expulsión de población, quizá una disminución producto del cambio de uso de suelo en la actualidad, pero se está estabilizando a partir de la densificación de los corredores estudiados, donde los propietarios han asumido el papel de agentes rentistas que están absorbiendo la renta diferencial tanto del comercio como de la localización, a partir de los principios de aglomeración y accesibilidad aquí presentes.

Agradecimientos

Tengo especial gratitud con mi ángel, que no ha soltado mi mano en ningún momento y que me ha levantado cuando he tropezado.

A mi esposo, quien me ha recordado día a día que mi meta es el cielo y ha sabido apoyarme en cada paso que he dado; cuando el estrés y el cansancio parecían vencerme; él junto con mis padres y hermanos han sabido darme el apoyo y el empuje que necesitaba.

A cada uno de mis profesores, que compartieron conmigo su conocimiento y experiencia, formando parte de mi crecimiento profesional y académico. Además, un especial cariño para algunos profesores que llegaron a ser grandes amigos, gracias por su tiempo y atención.

A mis compañeros, y muchos de ellos hoy considerados grandes amigos, por cada día compartido, por la experiencia académica que brinda la multidisciplina así como por cada experiencia que compartimos juntos, apoyándonos, animándonos... siendo amigos.

A FLACSO en general, la gratitud por la gran experiencia vivida en estos casi dos años, por todo el conocimiento adquirido y no menos importante, toda la multiculturalidad que colorea esta experiencia.

Introducción

Es fundamental comprender que los respaldos académicos y de relevancia investigativa han enfocado su atención en el centro urbano entendido como centro histórico, analizando éste, ya sea en decadencia o como parte de un proyecto exitoso de rehabilitación, etc., es decir desde una perspectiva urbano – histórica; razón por la cual ésta investigación intenta exponer a la centralidad a través de la perspectiva del suelo urbano, su valoración y efecto reconfigurador, desde la esfera económica y social.

El proceso de construcción de las ciudades, se ha expresado a través del tiempo, en estructuras cada vez más complejas, como respuesta a las diferentes dinámicas urbanas. La trama urbana de las primeras ciudades, se configuraba en torno a una plaza central, monocentralidad, organizando la ciudad y concentrando las actividades para satisfacer las necesidades poblacionales.

La monocentralidad frente a los procesos de crecimiento y expansión de los territorios, al empezar a presentar problemas darían paso al surgimiento de otras formas de centralidad (Carrión 2005). Latinoamérica se ha enfrentado a grandes procesos tales como las fuertes movilizaciones poblacionales del campo a la ciudad, la presencia de políticas neoliberales, la expansión urbana así como el crecimiento demográfico y la terciarización; dando lugar a cambios en las estructuras sociales, económicas, políticas y espaciales que han llevado a una transición de la monocentralidad a una policentralidad (Pradilla 2004, Ciccolella y Vecslir 2011).

Esta policentralidad se puede entender desde dos perspectivas; una primera que se ubica como nuevas seudocentralidades que complementan a la centralidad tradicional, configurando el territorio y generando nuevas dinámicas expresadas tanto en el ámbito socio-económico como territorial; y una segunda que habla de la intensa descentralización de la ciudad, organizándola a través de subcentros; con la presencia de algunos agentes tales como el capital privado, la débil presencia Estatal, y la sociedad misma, han reestructurado el proceso de crecimiento y funcionalidad de la ciudad.

Es fundamental señalar que el suelo urbano de la centralidad, es sinónimo de acumulación y multiplicación del capital, ya sea por accesibilidad, capacidad sinérgica o por el gran peso histórico e identitario que posee; expresado, entre otras formas, a través del comercio y servicios en general, dando lugar a dinámicas urbanas tales como la hiperconcentración de actividades, los cambios en los usos y ocupación del suelo como parte de los cambios en las funciones de la centralidad tendientes a lo económico, comercial y eminentemente terciario; afectando la morfología y estructura general de dicha centralidad, que se consolidan con los nuevos patrones de valoración y gestión del suelo dando lugar a la configuración o reconfiguración social.

Con este previo análisis se plantea responder a través del presente estudio la pregunta: **Cuáles son los efectos urbanos territoriales que generan la tendencia morfológica de la formación de corredores urbanos terciarios en la gestión del suelo urbano, su valoración y la reconfiguración social?**

Cuál es la relación de la escala de centralidad con las tendencias morfológicas?..., Las nuevas tendencias morfológicas de centralidad reconfiguran el patrón de valoración del suelo, pasando del patrón centro-periferia a un patrón lineal?..., Dicho patrón lineal trae consigo expulsión o densificación poblacional?..., Cuales son los agentes urbanos involucrados en la reconfiguración social de los corredores terciarios?...

La hipótesis señala que: Como respuesta al crecimiento y expansión de la centralidad urbana tradicional, así como a la hiperconcentración de actividades, propia de una ciudad monocéntrica en continuo crecimiento y expansión, surge el agrupamiento de actividades terciarias a través de ejes viales con alto flujo vehicular y peatonal, que da lugar a la formación de corredores urbanos terciarios. Dichos corredores generan cambios en el suelo urbano, su valoración, uso y ocupación así como cambios en la estructura social de dicho corredor, ya que con el incremento del valor del suelo existe expulsión de la población original para aprovechar este territorio potencial para la acumulación de renta y por ende la multiplicación del capital, principalmente inmobiliario; además, dicha formación urbana no responde a un proceso de planificación urbano territorial sino a la presencia del mercado y su constante flujo económico a través de la gestión del suelo.

Frente a la problematización de la investigación, las incógnitas que surgen así como la hipótesis planteada, nos lleva a definir objetivos tanto generales como específicos para delinear directrices en la investigación.

Objetivos

Objetivo General

Analizar e identificar cuáles son los efectos urbano-territoriales que generan la formación de corredores urbanos terciarios tanto en la gestión del suelo urbano, su valoración y renta del suelo así como también, en su reconfiguración social.

Objetivos Específicos

OE1. Identificar la escala y tipo de centralidad urbana de la Ciudad de Loja, así como de los corredores urbanos terciarios estudiados.

OE2. Analizar los cambios de régimen de uso y ocupación de suelo en la centralidad tradicional en los corredores urbanos estudiados, y así medir la disminución de la función residencial.

OE3. Identificar los agentes urbanos que se involucran en el proceso de reconfiguración social de los corredores urbanos estudiados.

OE4. Analizar los cambios sociales generados a partir de la gestión del suelo urbano donde se analice el tipo de renta; los cambios y efectos de la renta del suelo urbano analizado a través de la valoración del suelo.

OE5. Analizar la movilidad intraurbana en los corredores urbanos estudiados.

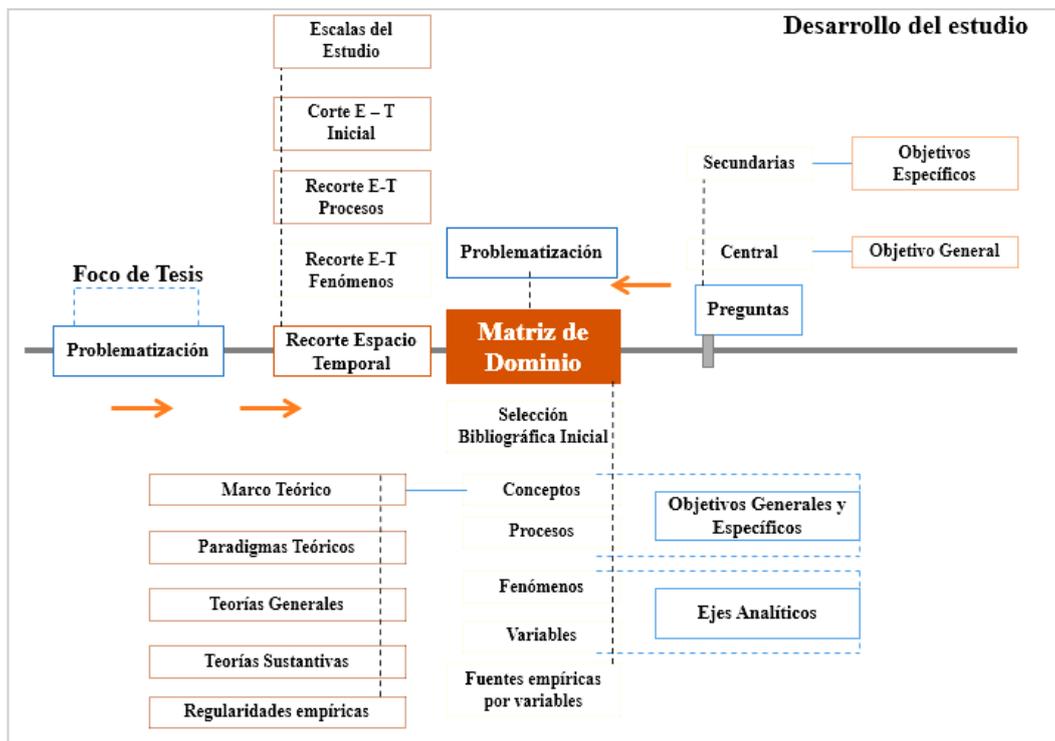
Metodología aplicada

La metodología general aplicada en el proceso investigativo parte de la problematización y teorización macro, también conocido como el foco de la tesis. Dicha problematización nos da como resultado la Matriz de dominio donde se definen los objetivos generales y específicos

así como los ejes analíticos, explicados a través de los procesos, fenómenos, variables e indicadores.

El proceso de investigación no es lineal, responde a una constante retroalimentación, con un método deductivo e inductivo, tal como se observa en el esquema planteado, donde se clarifica dicha metodología (Figura 1. Metodología General – Desarrollo del estudio).

Figura 1. Metodología General. Desarrollo del estudio



Fuente: Sautu (2003 y 2005)

El camino que guía esta investigación parte de las incógnitas planteadas, donde a través de la teorización del problema y los procedimientos que se requieren para alcanzar los objetivos, se afirmará o negará la hipótesis inicialmente planteada a través del análisis del caso de estudio.

El recorrido teórico del problema nos ha expuesto los procesos, fenómenos y variables detallados posteriormente (Tabla 2. Matriz de dominio del caso estudiado), donde cada indicador demanda de un proceso de análisis y metodología para su desarrollo (Anexo 1.2. Matriz de análisis teórico metodológico de la investigación).

La metodología aplicada al estudio se realiza con base en métodos de análisis socio espaciales y cuantitativos; los mismos que se aplican en función al dimensionamiento del estudio, que parte de tres ejes analíticos: Centralidad Urbana, Renta de Suelo y Movilidad; donde la Centralidad es la escala macro del estudio, la escala meso es la formación de los corredores urbanos terciarios, hasta llegar a una microescala donde analiza renta de suelo, movilidad y reconfiguración social en los corredores urbanos terciarios.

Para el diseño de las estrategias del método de análisis cuantitativo, se toma en consideración los “elementos que debe contener el marco teórico” (Sautu 2005, 46) tal como se observa (Tabla 1. Elementos que debe contener el marco teórico que da lugar a diferentes estrategias metodológicas).

Tabla 1. Elementos que debe contener el marco teórico. Estrategias metodológicas cuantitativas

<ul style="list-style-type: none"> • Énfasis mayor en las teorías sustantivas. Conceptos teóricos que darán lugar a las variables
<ul style="list-style-type: none"> • Modelo en el que se postulan las relaciones entre dichas variables
<ul style="list-style-type: none"> • Recorte espacio-temporal del universo teórico
<ul style="list-style-type: none"> • Teoría observacional en la cual se apoyan las definiciones de las variables
<ul style="list-style-type: none"> • Marco teórico factible de ser transformado en proposiciones deducibles entre sí, entre las cuales se encuentran las hipótesis

Fuente: Sautu (2003 y 2005)

Con base en lo planteado por Sautu (2005) en la metodología cuantitativa se aplican métodos como encuestas y análisis cuantitativo de datos secundarios (estadística) (Tabla 3. Matriz de análisis teórico-metodológico de la investigación).

Para el diseño metodológico del análisis socio espacial se considera las bases de datos y mapas de datos oficiales de los casos de estudio, tal como se expone a detalle posteriormente. Además, para el eje analítico de la movilidad y la formación de corredores urbanos terciarios se toma como base las medidas de centralidad planteadas por Krafta (2008), el mismo que

planteo el criterio de tiempo gastado en recorrido para medir distancias, ésta es una medida temporal. Dicho autor modifica su propuesta con base en Ingram (1971), sustituyendo dicha medida temporal por una medida simbólica a través del medio de transporte.

Los ejes analíticos antes señalados, dan lugar a dimensiones cuyos debates son: De la centralidad a la formación de corredores terciarios, la reconfiguración social en los corredores urbanos terciarios, movilidad urbana y la formación de corredores terciarios. Dichos fenómenos se han desarrollado como se detalla a continuación (Anexo 1.2. Matriz de análisis teórico-metodológico de la investigación):

La hiperconcentración de actividades, es un fenómeno que nos permite llegar a la caracterización de la centralidad urbana mediante dos procesos metodológicos: el primero responde al método de análisis Socio espacial a través de la localización espacial de equipamientos y servicios en el Límite del Centro Histórico, obteniéndose el porcentaje de concentración de los mismos. Como segundo proceso tenemos un análisis cuantitativo para llegar a la caracterización de la centralidad y su escala a través de la aplicación de un Check List con base en las características de las centralidades planteadas por Cuenin y Silva (2010).

El cambio de régimen de uso y ocupación de suelo forma parte del crecimiento urbano, demográfico y espacial que da lugar a la recomposición de la centralidad. Para su estudio se llevan a cabo dos métodos de análisis, por un lado encontramos el análisis socio espacial en el cual a través de un análisis comparativo de usos de suelo, con base en datos oficiales de la entidad reguladora de los casos de estudio, de los últimos 15 años; dicho análisis se realiza desde una escala macro – Centralidad- hasta una escala micro – corredores urbanos terciarios- aplicado a ambos casos de estudio por igual.

Además, en el análisis cuantitativo se lleva a cabo una encuesta, elaborada con las bases antes expuestas (Sautu 2005), aplicada al 100% del universo de estudio con un total de 298 encuestas levantadas, donde se analiza el uso de suelo actual y el uso de suelo anterior – 20 años atrás- , obteniendo resultados relevantes.

Tanto para el fenómeno de disminución de la función residencial así como para el análisis de reconfiguración social en los corredores urbanos terciarios se desarrolla a través del método de análisis cuantitativo con base en fuentes tanto secundarias como primarias, donde se

analiza por un lado las gradientes poblacionales así como también la presencia del comercio en la zona como parte del proceso de densificación comercial y despoblamiento habitacional. Además, nos adentramos a la residencia de los propietarios de los casos analizados, su tiempo de residencia y su poder adquisitivo para medir la permanencia o expulsión que se ha generado en el sector.

Posteriormente nos adentramos al proceso de formación de corredores urbanos terciarios analizando fenómenos tales como el cambio en el tipo de renta de suelo urbano, desde una escala macro a través del método socio espacial, identificando un patrón de valoración, para lo cual se toma como base los datos oficiales obtenidos del catastro vigente en la centralidad urbana frente a los valores normados como renta absoluta por parte del mercado.

Además, se realiza cortes de valoración del suelo que nos muestran gráficamente las tendencias de valoración que se complementan con los datos sociales, de uso y ocupación del suelo y respaldados posteriormente con el análisis de movilidad. Es relevante contrastar con los datos levantados en campo con respecto al autoavalúo de los propietarios en los dos casos estudiados, ya que pueden brindarnos datos relevantes.

Finalmente se analiza la movilidad, de la cual se plantea dos dimensiones; la movilidad intraurbana y la movilidad vehicular. La movilidad intraurbana se analiza a través de método socio espaciales de análisis e interpretación de mapas de flujos a través de los cuales se puede definir la importancia y peso territorial de la centralidad urbana tradicional de los casos de estudio; por otro lado, la movilidad vehicular se analiza inicialmente a través del análisis de planos de congestión vehicular así como también planos de jerarquización de vías.

Adicionalmente, con los datos obtenidos en la encuesta levantada nos brinda la información necesaria para realizar el análisis con base en las medidas de centralidad planteadas por Krafta (2008) que toma el criterio para medir distancias con base en el tiempo recorrido (es decir una medida temporal) sustituyéndolo por el medio de transporte, dato levantado en el 100% del universo al que se aplicó la encuesta.

Se resolvió para el análisis tomar dos casos de estudio, con la finalidad de exponer tanto las semejanzas como las diferencias presentes en ambos casos; además se quiere confirmar o

rechazar las regularidades empíricas a través del método de análisis socio espacial y cuantitativo, así como la identificación de patrones. El análisis contrastado de dos casos en una misma ciudad nos mostrará las regularidades así como las diferencias, ya que el análisis se realiza bajo las mismas dimensiones, procesos, fenómenos y variables aplicados de igual manera en ambos casos.

Problematización y Justificación del caso de estudio

Al hablar de las centralidades urbanas, estamos refiriéndonos en muchos casos al punto de origen de las ciudades, tal como se presenta el caso de estudio; impregnándolo de un alto valor histórico así como económico y social.

Siendo Loja una ciudad pequeña, su suelo presenta características muy peculiares, principalmente su elevada valoración que puede, en muchos casos, compararse con el valor de suelo de ciudades intermedias y hasta con la ciudad Capital del Ecuador. Dichas premisas, expuestas a mayor detalle en el desarrollo del presente estudio, posicionan a la ciudad como un caso potencial de estudio, donde la centralidad urbana presenta una elevadísima sobrevaloración del suelo, que ha generado cambios tanto en la economía como en la configuración social del territorio.

Además, en una ausencia notable de planificación urbana durante un amplio período de mitad de la última década frente a una potencial presencia del capital privado e inmobiliario, han dado lugar a nuevas formas de reconfiguración urbana, cambiando la tendencia y morfología típicamente monocéntrica hacia nuevas formas abordadas en el estudio.

Dicho estudio se inicia con el análisis de la centralidad urbana tradicional a una escala zonal, conocida como centro histórico de la Ciudad de Loja; para posterior a la localización de los ejes urbanos analizados como corredores urbanos terciarios, para lo cual se toma dos ejes relevantes en la ciudad, los mismos que nacen desde el centro urbano tradicional y se expanden consolidándose. Estos dos ejes analizados, que responden a una escala a dos escalas diferentes son: El EJE 1 es el corredor conformado por la Avenida 18 de Noviembre y responde a una escala sectorial y el EJE 2 es el corredor conformado por la Avenida 24 de Mayo que responde a una escala barrial.

Dicho análisis se inserta en un recorte espacio temporal de los últimos años, es decir a partir del año 2000 hasta la actualidad, con base en el análisis del crecimiento poblacional de las últimas décadas, donde se identifica, con base en datos censales, que en el período 2001 – 2010 ha habido un incremento del 30.39% de la población urbana, superior al ritmo que se evidencia en las décadas anteriores y en la curva se muestra similar al período con mayor urbanización que presentó la ciudad que es entre 1964 y 1974.

La razón de escoger dos casos como objeto de estudio, parte de buscar la comprobación o negación de la hipótesis, a través del análisis de dos casos a diferente escala y donde la presencia del nodo comercial (plaza o centro comercial) en el EJE 1 y su ausencia en el EJE 2 nos brinda un primer acercamiento general de lo afirmado en la hipótesis. Adicionalmente, ambos corredores urbanos parten o forman parte del centro urbano y son parte relevante del mismo. El EJE 1 se configura a partir del Mercado Central originalmente, consolidándose y extendiéndose los pequeños comercios de abasto y actividades terciarias en general, a lo largo de la Avenida 18 de Noviembre, hasta que posteriormente se implanta un Centro Comercial, ampliando la extensión de dicha aglomeración lineal en aproximadamente el doble de longitud, y para el EJE 2 se configura con especialidad en restaurantes, con especialidad de comidas internacionales, sin embargo responden a comercios de escala local.

Selección de la muestra del caso de Estudio

En vista de que el estudio se inserta en un área de estudio cuya escala es manejable, se ha decidido, por precisión y confiabilidad de los datos obtenidos, se decide no tomar una muestra del caso estudiado, sino abarcar el 100% del universo de estudio.

Inicialmente se analiza el estudio, sus alcances, objetivos y se define la matriz de dominio del estudio donde identificamos procesos, fenómenos, variables e indicadores tal como se observa en el cuadro (Tabla 2. Matriz de dominio del caso estudiado), y con ello se analiza la información requerida.

Con respecto a las fuentes secundarias se cuenta con la información que corresponde a datos censales, Planos oficiales normativos del GAD Municipal de Loja, Planes de desarrollo y ordenamiento de Loja, documentos de trabajo de instituciones cooperantes así como documentos de investigación académica de la Universidad Técnica Particular de Loja.

Posteriormente se evalúa las variables E, las mismas que corresponden a información con la que no se cuenta y necesariamente demanda de trabajo de campo, para lo cual se plantea una encuesta, cuya aplicación responde a un criterio censal (100% del universo de estudio) cuyo diseño final responde a diferentes variables, obteniendo los indicadores faltantes para completar el análisis (Anexo 2.4. Análisis del diseño de encuesta aplicada). Para lo cual se realizó el levantamiento de la información (fuente primaria) correspondiente a un total de 298 predios, de lo cual el EJE 1 presenta 121 predios y el EJE 2 posee 177 predios a ser analizados.

Con respecto al análisis de la escala de la centralidad, Cuenin y Silva (2010) plantean una clasificación (Tabla 1.1. Características de las centralidades según su escala) “según la capacidad de la centralidad de atraer flujos de personas y bienes [...] la capacidad de atracción de la centralidad está directamente relacionada a la existencia y tipo de equipamientos, empleos y sitios de utilidad general” (Cuenin y Silva 2010), donde plantea que pueden darse centralidades metropolitanas, zonales, sectoriales y barriales.

Tabla 2. Matriz de dominio del caso estudiado

PROCESOS	EJES	FENOMENOS	VARIABLES	INDICADORES	
Proceso de transformación de la centralidad urbana tradicional	CENTRALIDAD	La hiperconcentración de actividades terciarias	Localización de servicios de las empresas	Localización de equipamientos financieros hasta 2014	
				Localización de equipamientos de gestión hasta 2014 (instituciones públicas)	
			Localización de servicios sociales	Localización de equipamientos de educación hasta 2014	
				Localización de equipamientos de seguridad hasta 2014	
				Localización de equipamientos de salud hasta 2014	
				Localización de equipamientos socio-culturales hasta 2014	
			Localización de servicios al consumidor	Localización de equipamientos de abasto y comercio hasta 2014 (a gran escala)	
				Localización de equipamientos de ocio hasta 2014 (recreación)	
		El cambio de régimen de uso y ocupación del suelo . Centralidad urbana y corredores urbanos terciarios	Cambio de Régimen de Usos de suelo en la centralidad urbana tradicional desde 2000 a 2016		Uso de suelo en la centralidad y corredores urbanos 2003 según documentos oficiales (GEO LOJA 2008)
					Uso de suelo en la centralidad y corredores urbanos 2009 -2013 según documentos oficiales (POU LOJA 2009-2013)
					Uso de suelo homogeneizados en la centralidad y corredores urbanos 2009 -2013 según documentos oficiales (POU LOJA 2009-2013)
					Usos de suelo normados por zonas y sectores 2009 -2013 (análisis de corredores urbanos estudiados)
					Uso de suelo anterior (antes de 2000) frente a uso de suelo actual (2016) en el corredor urbano 18 de noviembre (EJE 1)
					Uso de suelo anterior (antes de 2000) frente a uso de suelo actual (2016) en el corredor urbano 24 de Mayo (EJE 2)
			Ocupación del suelo	Coefficientes de uso y ocupación del suelo en los corredores urbanos 1 y 2	
DISMINUCION DE LA FUNCION RESIDENCIAL EN LOS CORREDORES ANALIZADOS	Gradientes de densidades poblacionales		Contraste de densidades promedio 2001 y 2010 con base en CENSO 2001 Y 2010 en los EJE 1 y 2		
			Contraste de densidades promedio 2001 (Censo 2001) y 2016 (Levantamiento de datos) en los EJE 1 y 2		
La reconfiguración social del sector estudiado	Comercio en el sector estudiado		Tenencia de Comercio en el EJE 1 y 2		
			Escala de comercio en el EJE 1 y 2		
		Residencia de propietarios	Residencia de propietarios en el Corredor 18 de Noviembre y 24 de Mayo		
		Tiempo de residencia	Tiempo de residencia en Los Corredores: 18 de Noviembre y 24 de Mayo		
		Poder adquisitivo: Permanencia o Expulsión?	Ingresos por familia en el EJE 1 y 2		
		Tiempo de residencia en Los Corredores: 18 de Noviembre y 24 de Mayo			
Formación de los corredores urbanos terciarios como parte de la expansión urbana de la centralidad tradicional	RENTA DE SUELO	El cambio del tipo de renta del suelo en la centralidad tradicional	Valoración del suelo urbano en la ciudad de Loja	Valor diferencial entre valores municipales y valores del mercado (datos oficiales de la asociación de corredores urbanos)	
				Valor de suelo obtenido autoavalió (Levantamiento-datos 2016) en el EJE 1 y 2	
				Valor de suelo en los corredores 1 y 2 desde el avalúo catastral 2014	
		Valor de suelo por su localización	Cortes de valores en el plano de valor de suelo en sentido N-S y E-O		
	MOVILIDAD	Movilidad intraurbana (cotidiana)	Distancia trabajo- residencia en función a su modo de transporte en ambos corredores estudiados	Modo de transporte de los Propietarios (casa - trabajo) en el corredor 18 de noviembre	
				Modo de transporte de los Comerciantes (casa - trabajo) en el corredor 18 de noviembre	
				Modo de transporte de los Propietarios (casa - trabajo) en el corredor 24 de Mayo	
			Modo de transporte de los Comerciantes (casa - trabajo) en el corredor 24 de Mayo		
		Movilidad vehicular	Vías urbanas		Plano de Jerarquización de Vías en corredor 18 de Noviembre
					Análisis de congestión de las vías en corredor 18 de Noviembre
				Plano de Jerarquización de Vías en corredor 24 de Mayo	
	Análisis de congestión de las vías en corredor 24 de Mayo				

Fuente: Capítulo 1. Marco Teórico y Capítulo 2. Estado del arte.

Síntesis General – Presentación de tesis

La presente investigación se desarrolla en 5 capítulos más referencias y anexos que se sintetiza a continuación:

En el primer capítulo teorizamos el problema de investigación, presentando la discusión teórica desde tres aspectos principales, el primero corresponde a la transformación de la centralidad urbana tradicional hacia la formación de los corredores terciarios desde la perspectiva de la economía urbana, posteriormente se plantea la reconfiguración social de los corredores urbanos terciarios para culminar en el tercer aspecto referido a la movilidad urbana y la formación de corredores urbanos terciarios.

En el segundo capítulo se plantea un debate teórico sobre la temática expuesta a través de un estado del arte tanto teórico como temático, complementando lo fundamentado en el capítulo anterior, en la amplitud de la teoría aplicada a la temática de estudio.

En el tercer acápite correspondiente al capítulo 3, presenta la construcción del objeto empírico donde se plantea la situación actual del área de estudio considerando tanto su localización geográfica así como los antecedentes históricos posteriormente se expone la delimitación del caso de estudio y se define el recorte espacio temporal hasta llegar a la primera etapa de análisis del estudio donde se cumple el primer objetivo, es decir que se caracteriza la centralidad urbana tradicional y su escala.

En el cuarto capítulo se presenta los resultados del trabajo de campo donde cada ítem responde a cada uno de los fenómenos y variables anteriormente planteados en la matriz de dominio (Cuadro 2. Matriz de dominio del caso estudiado) divididos en cuatro aspectos, el primero contempla desde la amplitud de la centralidad urbana hacia la formación de los corredores urbanos terciarios, el segundo aspecto aborda la reconfiguración social en los corredores urbanos estudiados, el tercer aspecto analiza la renta del suelo desde la valoración del suelo urbano en el catastro y por parte del mercado frente al autoavalúo de los propietarios y finalmente se concluye con el análisis de la movilidad tanto intraurbana como vehicular y su vínculo e incidencia en la formación de corredores urbanos terciarios.

El último capítulo corresponde a las conclusiones, donde posterior al análisis de los resultados, hemos podido comprobar que la formación de los corredores urbanos terciarios

son la respuesta a los cambios en las dinámicas urbanas tales como la expansión urbana, el crecimiento demográfico así como el ingreso del agente urbano inmobiliario. Asimismo, se comprueba que la localización óptima de dichos corredores, nace de la centralidad tradicional y se expande a través de los ejes de alto flujo vehicular y peatonal.

Al mismo tiempo se observa que la formación de corredores responde a la presencia del comercio y actividades terciarias de carácter local, las cuales bajo el principio de aglomeración, han consolidado linealmente la extensión de la centralidad urbana tradicional, dotando a este territorio de características propias de la centralidad tales como la renta diferencial de localización y comercio, cambios en los usos y ocupación del suelo urbano y con ello, un proceso de reconfiguración social de éstos ejes.

Con ello podemos confirmar que la centralidad no presenta descentralización, descartando la policentralidad en la ciudad de Loja, explicándose el fenómeno como una centralidad expandida tal como la denominan Cicolella y Vecslir (2011).

Capítulo 1

Marco teórico

1. De la centralidad tradicional a los corredores terciarios

Para entender el proceso de estructuración y transformación de las centralidades urbanas es necesario hacer un recorrido teórico a diferentes escalas, de una escala macro a una micro escala, es decir desde los sistemas de centralidades hasta aterrizar en el análisis en las centralidades urbanas tradicionales y su transformación, donde la interacción jerárquica de los centros, responden a su estructura y reconfiguración a través del tiempo.

1.1. Sistemas de centralidades

Autores como Christaller (1933) y Losch (1944) en Camagni (2005) hablan de los sistemas de centralidades, entendiéndolos como un conjunto de centros jerárquicos; desde una perspectiva netamente geográfica, sin considerar aspectos de relevancia estructural como las externalidades (economía urbana); donde Camagni (2005), evalúa las externalidades como ventajas de la interacción de las unidades urbanas que conforman dicho sistema.

A través de la teoría del lugar central se explica parte de la dinámica de los sistemas de centralidades, que responden a la articulación de cada uno de los nodos (centralidades urbanas); dichos nodos o centralidades presentan características que han venido transformándose como respuesta a las diversas dinámicas urbanas.

Las centralidades urbanas, sean éstas fundacionales o nuevas subcentralidades, han sufrido cambios estructurales que deben analizarse para comprender la reconfiguración macro de la ciudad.

1.2. Centralidad Urbana

Para definir una centralidad urbana es indispensable diferenciar los términos: centro y centralidad. El término centro según la RAE, “proviene del lat. Centrum, y este del gr. κέντρον, aguijón, punta del compás en la que se apoya el trazado de la circunferencia, definiéndolo como punto interior que aproximadamente equidista de los límites de una figura, superficie, territorio, etc.”, ubicando esta definición en el lente de una perspectiva física, espacial y hasta cierto punto, una definición estática; frente al dinamismo que define a la centralidad urbana, explicada a través de procesos y fenómenos urbanos.

Uno de los principios que explican la centralidad, es el principio de accesibilidad también conocido como principio de la competencia espacial (Camagni 2005); tal como lo define el autor, “éste principio se encuentra en la base de la organización interna del espacio urbano y nace de la competencia entre las diversas actividades económicas para asegurarse las localizaciones más ventajosas” (Camagni 2005, 51); entendido como la superación de la barrera espacio con respecto “al movimiento de personas y cosas y al intercambio de bienes, servicios e informaciones” (Camagni 2005, 51).

La centralidad como tal, es considerada un territorio con óptima localización siendo así que “la accesibilidad determina, pues, las elecciones de localización de cada actor económico, que a su vez dan lugar, por efectos acumulativos, a la estructuración de todo el espacio, tanto a nivel macro como microterritorial” (Camagni 2005, 51).

Retomando definiciones que han representado directrices del análisis de las centralidades, tenemos a Christaller con su “teoría de los lugares centrales” (Christaller 1933 en Camagni 2005); el soporte a ésta teoría procede de la configuración de un territorio a partir de una estructura jerarquizada de espacios centrales o centralidades, estableciéndose como base para identificación de dichos lugares centrales, definiéndolos como lugares que tienen la capacidad de atraer personas de otras zonas de la ciudad que utilizan el “superávit de servicios” (Christaller 1933 en Camagni 2005) que aquí se oferta.

Como bien es conocido, una de las características que identifica a la centralidad urbana, es la concentración o hiperconcentración de actividades, dentro de las cuales las actividades terciarias resultan un claro indicador de centralidad. Sin embargo para identificar las centralidades urbanas se requieren más que tendencias concentradoras o desconcentradoras de actividades, como argumenta Cuervo, “no basta con explicar las tendencias concentrativas o desconcentrativas espaciales de las actividades económicas sino que se requiere ir más allá y descifrar las estructuras de centralidad de éstas” (Cuervo 2006, 6).

El estudio de Cuenin y Silva (2010) define las centralidades como: “Espacios multifuncionales de diferentes escalas, con un rol definido, que atraen personas y bienes en donde producen intensos intercambios colectivos” (Cuenin y Silva 2010, 4).

Sobre la base de éste estudio se define a la centralidad en función a ciertas características como la alta concentración de servicios y actividades de diferentes escalas (hiperconcentración de actividades terciarias en función a servicios de salud, educación, recreación, cultura, movilidad, servicios de empresas y gestión tanto pública como privada y servicios básicos en general. Otra característica es la buena accesibilidad interna o conectividad que se mide a través del nivel de accesibilidad y por los flujos. Además, también incide el reconocimiento de la comunidad como el centro de la zona (Identidad, Grado de Representatividad, Simbólico). (Cuenin y Silva 2010).

Esta investigación es apoyada por el análisis de Krafta, quién explica el sentido de centralidad: “el crecimiento de la ciudad es un factor que eleva la centralidad en las zonas más internas y antiguas de la ciudad, dando como resultado una inercia hacia el centro histórico” (Krafta 2008 en Ortiz 2012), obviamente está inmersa en las dinámicas que van reestructurando constantemente las ciudades; asimismo señala que la centralidad es la territorialización de la desigualdad de distribución de la materia urbana, que muchas veces representa el potencial de desarrollo.

Al hablar de dicha inercia podemos hablar de lo que el autor Camagni señala como otro de sus principios de estructuración urbana, el principio de aglomeración o de la sinergia, el mismo que señala:

Tanto si se define la ciudad como un conjunto compacto de personas y de actividades económicas, como si se la define como un conjunto de relaciones que se desarrollan sobre un espacio físico restringido o que desembocan en una polaridad reconocible, el elemento de la aglomeración resulta siempre una característica fundamental y un principio genético de la ciudad (Camagni 2005, 21)

Al referirnos a la centralidad urbana, podemos hablar de un modelo concentrado, donde las economías de escala se identifican como una de las características de dicho modelo. Siendo así que la centralidad se podría explicar también desde “la presencia de economías de escala incluso en un solo sector [...] modifican irremediabilmente el esquema de las localizaciones así como la aparición de nodos y polos de aglomeración” (Camagni 2005, 22), generando un proceso de sinergia cada vez mayor, tal como el autor lo señala “el proceso continuaría de forma acumulativa, tocando actividades cada vez más indirectamente ligadas a la producción”

(Camagni 2005, 22), actividades tales como educación, salud, servicios en general, entre otros.

Dichas economías de aglomeración se clasifican en economías de escala, de localización y de urbanización (Camagni 2005). Las economías de localización se identifican como uno de los criterios de reconfiguración o posible transformación de los centros urbanos. Dichas economías según lo afirma Camagni (2005), presentan ventajas como:

La creación de efectos de sinergia que se manifiestan en una mejora de la eficiencia conjunta de la producción: efectos de creación de una cultura profesional o de gestión, efectos de imagen de mercado de los productos de un área, posibilidades de colaboración entre empresas para la creación de servicios colaterales, etc. (Camagni 2005, 32)

Además, estas economías se refieren a la tendencia de aglomeración de actividades similares, sin desconocer también, que dichas economías traen consigo efectos que autores como Weber y Marshall lo reconocen como externalidades; las mismas que entendidas en una aglomeración espacial, es decir en un modelo concentrado, podría desembocar en cambios que van llevando a la transformación de las centralidades urbanas, las mismas que progresivamente responden a las necesidades urbanas contemporáneas.

Autores como Carrión (2001) han aportado diciendo: “Las nuevas tendencias de la urbanización en América latina (Carrión, 2001) han generado un cambio en la funcionalidad de lo céntrico, urbano e histórico” (Carrión 2001: 9). Adicional, Beuf (2012) aporta diciendo que “el crecimiento urbano, demográfico y espacial, ocasiona necesariamente una recomposición de la centralidad urbana” (Beuf 2012, 2). Los diversos criterios, que de forma complementaria dan lugar a la definición de centralidad se vinculan con otros como la movilidad y los efectos revalorizantes que tienen estos fenómenos sobre el suelo urbano, y su sentido estructurante. Con lo antes definido, identificamos claramente que las centralidades urbanas podrían definirse, según sus características, en diversas tipologías.

1.3. Tipos de Centralidad Urbana

Según lo propuesto por Carrión “El centro puede definirse desde dos ámbitos: por un lado lo urbano (espacio) y lo histórico (tiempo)” (Carrión 2001). Con ésta premisa, el autor diferencia

tres tipos de centralidad: 1. Centralidad Tradicional o fundacional, 2. Centralidad funcional y 3. Centralidad temática; centrando el foco de análisis en la primera tipología, es decir **la centralidad tradicional o fundacional**.

El estudio de Cuenin y Silva “identificación y fortalecimiento de centralidades en el caso de la ciudad de Quito” (Cuenin y Silva 2010), sentó las bases para la jerarquización de las centralidades, estableciendo tipos a partir de tres variables: Escala (tamaño), nivel de consolidación (estableciendo las zonas ya consolidadas como centralidades y definiendo las zonas con potencial de centralidad) y localización o función; tomando como base al análisis de Carrión (2008).

Basándonos en estas características, las centralidades se clasifican por escala, en función a su tamaño y a su alcance de cobertura, así como a su capacidad de atracción de flujos de personas y bienes (Tabla 1.1. Características de las centralidades según su escala), y estas pueden ser: metropolitana, zonal, sectorial y barrial. Además por el grado de consolidación se pueden clasificar en: existentes y nuevas o en formación que se identificadas por la presencia de proyectos clave, localizaciones estratégicas y la presencia de población efectiva y potencial.

De forma complementaria, Mayorga y Fontana (2012), señalan a “las centralidades existentes” (Cuenin y Silva 2010), a partir de la visión geográfica del centro, como una parte privilegiada de la ciudad, que podría considerarse como la ciudad principal dentro de una aglomerado urbano.

Del mismo modo, al hablar de las nuevas centralidades, se las establece como polaridades secundarias, dando lugar a los subcentros.

Conforman subcentros: centros de barrio, pequeños ejes comerciales, nuevos centros administrativos, o centralidades emergentes con potenciales aun débilmente reconocibles que acabarán reforzándose como nuevas centralidades o se incorporan a los centros existentes (Panerai y Mangín 2002 citado en Mayorga y Fontana 2012, 125).

Tabla 1.1. Características de las centralidades según su escala.

Escala	Elementos distintivos	Equipamientos característicos
Metropolitana	Atraen población de todos los sectores de la ciudad por motivos laborales, trámites, disponibilidad de equipamientos y sitios de utilidad general. Son centralidades muy consolidadas, tradicionales, ampliamente reconocidas por todos los ciudadanos. Tienen gran cantidad de población flotante, que requiere la utilización del sistema integrado de transporte público.	Nodo de transporte, sedes de la administración pública local y nacional, museos, curia, parques metropolitanos, espacios públicos emblemáticos, universidades, gran diversidad de actividades privadas relacionadas al esparcimiento (restaurantes, cafés, cines, etc.) y servicios financieros y comerciales de alta complejidad, entre otros.
Zonal	Atraen mayoritariamente población de la misma zona y, en menor medida, de otros sectores de la ciudad, ya que agrupan equipamientos de tamaño intermedio y una oferta de servicios bastante diversificada. Suelen tener buena conexión con el resto de la ciudad.	Estaciones de transferencia de transporte, sedes de Administraciones Zonales, bibliotecas, centros multideportivos, centros comerciales mayoristas, financieros y empresariales, teatros y escuelas, entre otros.
Sectorial	Estas centralidades no suelen atraer un número importante de personas de otros sectores de la ciudad. En general se localizan en áreas periféricas en donde hay altas densidades de población y se realiza algún tipo de actividad especializada que puede ser articulada con otras centralidades. Tienen una fuerte relación con las centralidades zonales en las que se localizan servicios de mayor cobertura y especialización.	Estaciones de integración multimodal, centros comunitarios, centros culturales y feriales, salones de exposición, centros deportivos, escuelas taller (capacitación para el trabajo), guarderías, puntos de recaudos de tasas y servicios, centros de almacenaje, actividades industriales de pequeña escala y comercios al por menor, entre otros.
Barrial	Son centralidades localizadas en áreas residenciales, en donde se concentran servicios primarios que satisfacen el quehacer diario de sus residentes. Las centralidades barriales tienen una fuerte relación con las centralidades sectoriales y zonales.	Centros barriales, centros de capacitación, comercios minoristas (en muchos casos informales), pequeños servicios (por ejemplo, peluquerías, zapateros, etc.), salas de primeros auxilios y sucursales bancarias, entre otros.

Fuente: Cuenin y Silva 2010 con base en el estudio de la firma consultora HYDEA- Target Euro, 2008.

Con respecto a la localización, se pueden definir en urbanas, rurales y periurbanas. El análisis tanto desde su funcionalidad como desde su escala, nos presenta un panorama bastante descriptivo de las centralidades y su tipificación.

A pesar de esto, podemos deducir que ciertas características comunes, presentes en las centralidades urbanas, responden a lógicas que se han venido presentando en América Latina, producto del proceso de industrialización y desindustrialización, la presencia y territorialización del capitalismo así como de las políticas neoliberales y posteriormente, el proceso de terciarización.

Podemos comprender que las centralidades y sus posibles transformaciones responden a un sistema de centralidades que a su vez corresponde a una red de ciudades (red de sistemas jerárquicos), propio de la globalización y de las dinámicas económicas, sociales y espaciales de las ciudades. Tanto las dinámicas económicas como espaciales en las centralidades urbanas, deben explicarse desde el suelo urbano y los cambios estructurales que este presenta, por tanto es fundamental el análisis del mercado de suelo, con peso en el estudio de rentas de suelo urbano.

1.4. Mercado de suelo y la centralidad urbana

De acuerdo con Jaramillo (2009), “Los patrones de estructuración urbana en América Latina están determinados, en forma más compleja, por las lógicas de formación de las rentas de suelo urbano tanto en los territorios periurbanos o intersticiales metropolitanos, como en las áreas ya integradas donde se articulan las viejas y nuevas condiciones estructurales de la acumulación del Capital” (Jaramillo 2009). Cuya interpretación para éste estudio nos revela que las áreas integradas son las centralidades, las mismas que representan territorios potenciales para acumulación de capital.

Se conoce que en las ciudades latinoamericanas hay dos tipos de mercados de suelo que son el formal y el informal. Este estudio se interesa por el mercado de suelo formal, considerando que su delimitación se ubica en el área consolidada.

Es relevante comprender la presencia del neoliberalismo en el proceso de acumulación, donde las áreas centrales, muy atractivas para el capital van mostrando dichos fenómenos a través de la renta del suelo, la misma que posteriormente será ampliada en su definición, y articulada a los procesos de privatización, los cambios localizaciones y con ello los usos de suelo y la tercerización de la centralidad que da lugar a la formación de corredores, predominantemente comerciales (Pradilla y Pino 2004; Pradilla, Moreno y Márquez 2012); como consecuencia de los cambios estructurales económicos que han sufrido las ciudades, principalmente la irrupción intensa del capital inmobiliario.

Dentro de las rentas de suelo urbano que se identifican en el proceso de transformación de la centralidad podemos identificar:

Renta Absoluta Urbana: Es el valor mínimo de suelo, puede entenderse como la base general sobre la que se establecen los demás tipos de renta de suelo y que considera las condiciones propias del suelo, como localización, accesibilidad, etc. (Jaramillo 2009). A esta renta la podemos relacionar con el valor de suelo definido en el avalúo catastral establecido como valor de regulación del suelo urbano.

Renta Primaria Diferencial tipo I: Es el diferencial que puede acumular el suelo, en un proceso de gradación de precios del suelo urbano partiendo de capacidad de constructibilidad, la localización, la misma que cobra peso cuando los valores de uso son cobrados (Jaramillo 2009). Este tipo de renta es identificable en el valor del suelo de la centralidad urbana, donde la localización es primordial, y el valor final de suelo responde a múltiples factores adicionales como la accesibilidad, el potencial comercial, el valor que poseen las edificaciones sea patrimonial o moderno, entre otros.

Un segundo tipo de renta diferencial identificado en el caso de estudio es *la Renta Primaria Diferencial tipo II*, ésta es un diferencial en el precio del suelo que responde a criterios como la edificabilidad (posibilidad de construcción en altura), en muchos casos mencionada como edificabilidad económica que es la que tiende a aplicarse por parte de los agentes mercantiles (Jaramillo 2009). Este tipo de renta puede responder también al volumen de capital invertido en el suelo (Carrión, Rodríguez, Carrión, Guayasamín y García 1978).

Es fundamental tener en cuenta que los procesos de modernización de las centralidades urbanas, conocidos como restauración, rehabilitación, regeneración, etc.; han relacionado esto, con edificaciones en altura, cuyos usos tienden a plantearse en función al comercio y la gestión, es decir usos múltiples, lo cual a su vez, representa un diferencial superior del valor del suelo.

Otra renta identificada en la centralidad y en su proceso de transformación es *la Renta Diferencial de Comercio*, la misma que se define como un diferencial que se da cuando “los propietarios de aquellos terrenos cuya inserción en la estructura de usos de suelo significa para los comerciantes que allí operen una velocidad de rotación de su capital particularmente elevada” (Jaramillo 2009).

La Renta de Monopolio, puede identificarse en los sectores donde la intervención inmobiliaria ha marcado cambios estructurales, como es el caso de los centros comerciales, entre otros; este tipo de renta surge por el sobrebeneficio de una producción monopólica (podría ser el caso del mercado inmobiliario), donde el precio de monopolio genera dicha renta, que puede entenderse a partir de la plusvalía o diferencial ya generado sobre el suelo urbano, es decir el sobrevalor (Jaramillo 2009). Esta renta se materializa cuando una zona, sector o predio en particular, posee cualidades “excepcionales y únicas”, generalmente para el capital (Carrión, Rodríguez, Carrión, Guayasamín y García 1978).

La relación de la renta del suelo y la condición de centralidad de un territorio, en las ciudades latinoamericanas, sigue siendo una dualidad, casi inseparable. Dicha relación, responde por un lado a los criterios antes definidos, así como también a la latente presencia de la mercantilización y privatización del suelo; como lo plantea Pradilla (2009) y Valenzuela (1991) “El patrón neoliberal de acumulación, esta mercantilización se ha acelerado, profundizado y articulado intrincadamente con la privatización de lo público constituido o construido a partir de la intervención del Estado” (Valenzuela 1991, cap. II; Pradilla 2009, cap. III).

Uno de los más significativos cambios en la estructura de la centralidad urbana, es la eminente tercerización expresada a través de los usos y ocupación del suelo de la centralidad urbana tradicional. Dicha terciarización se ha expresado inicialmente con la aparición de los centros y plazas comerciales, que para la década de finales de los 60s fueron haciendo su tímida aparición y que poco han mostrado su capacidad estructurante sobre el territorio, dando lugar a la aparición de nuevos subcentros comerciales que van configurando nuestras ciudades dando lugar a corredores o redes complementarias e interconectadas con dicha centralidad tradicional. Este es un campo en el que el capital inmobiliario ve su potencial comercial y rentista (Pradilla, 2009).

Estos corredores toman como eje las principales vías de comunicación y transporte, encontrando en la movilidad una potencialidad de expansión. Como lo señala Pradilla (2009):

Las subcentralidades se fueron alargando, estirando sobre los ejes de flujos materiales de personas y vehículos, hasta perder su forma concéntrica y, aún, a articular a varios de ellos, e

irse entretejiendo en red; hasta la antigua centralidad, que había ya perdido su dinamismo de antaño por la nueva lógica de implantación terciaria, tendió a organizarse sobre sus ejes más importantes” (Pradilla, 2009: 3)

La movilidad y su relación con las aglomeración de actividades terciarias merece especial atención en el proceso de transformación de la centralidad urbana es relevante, siendo fundamental definir las actividades terciarias con las cuales se mide el presente estudio. Con base en las actividades (servicios) que señala Pradilla en su estudio sobre la temática, se identifican los centros y plazas comerciales, pequeños y medianos comercios generalmente agrupados, oficinas bancarias, actividades financieras, servicios públicos y privados, servicios de hotelería, restaurantes, lugares de entrenamiento, lugares culturales así como servicios de mantenimiento y reparación (Pradilla 2009, 3).

Pradilla conjuntamente con Márquez, Carreón y Fonseca (2008) analizan puntualmente los centros comerciales y define su idea base diciendo:

La idea básica, a partir de la cual se estructura una plaza o centro comercial, es la de aglomerar o concentrar locales de uno o diferentes giros, grupos y subgrupos de actividad económica, en los sectores de comercio y servicios al consumidor, para beneficiarse de las denominadas ventajas o economías de aglomeración tanto para el vendedor como para el comprador (Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca 2008, 45).

Según estos autores la concepción de los centros comerciales surge como una idea urbano-arquitectónica de las plazas de mercado tradicionales o ferias llevadas a cabo en la antigüedad en las calles más antiguas; en el estudio se puede identificar su teorización con base en los planteamientos de Camagni y sus principios urbanos.

Estos autores evalúan y definen que los centros comerciales frente a las plazas de mercado tradicionales presentan ciertas innovaciones como:

Las innovaciones introducidas serían: a) la interiorización de la calle y la plaza en el conjunto, la cual permite el control privado del flujo de usuarios y de su operación, mantenimiento y seguridad; b) la centralización del mantenimiento y la gestión, la cual permitirá la obtención de economías de escala [...]; c) la concentración de los lugares de estacionamiento de vehículo de los vendedores y los compradores, [...] inicialmente gratuito, hace unos años se

inició el cobro [...]uno de los negocios más rentables en los centros comerciales (Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca 2008, 45).

Considerando las actividades que se aglomeran en dichas plazas y centros comerciales¹, se puede evaluar que la actividad terciaria surge desde adentro, es decir que desde el interior empieza el fenómeno de sinergia con actividades similares hacia el exterior, dando lugar a las reconfiguraciones urbanas que se han venido evaluando. Pradilla y otros autores, tal como se señala anteriormente, evalúan detalladamente los centros comerciales e identifican que éstos han tenido etapas o generaciones; tanto en formas, estructuras como tamaños de las plazas o centros comerciales, todo este análisis llevado a cabo desde su caso de estudio, la Zona Metropolitana de Valle de México.

En la ZMVM encontramos hoy: desde los que se ubican en un terreno reducido entre colindancias y que organizan diversos locales comerciales de pequeña dimensión en uno o dos pisos, en torno a un estacionamiento abierto de pequeñas dimensiones; hasta los de muy diversa dimensión y altura, que organizan muchos locales, incluyendo una o varias grandes tienda ancla (tiendas departamentales, supermercados o multicinemas) (Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca 2008, 45).

Se considera que para los comerciantes, dichos centros comerciales dan lugar a expandir sus negocios pero vistos desde el capital inmobiliario, es un punto de posible acumulación de capital; a éste análisis también aporta Duhau y Giglia (2007):

Estos primeros centros se ubicaron en zonas de habitación y/o de comercio de sectores de ingresos medios y altos, y eran utilizados por estos sectores, siguiendo los patrones entonces vigentes de división social del territorio. En estos momentos, la planeación urbana, poco desarrollada, no se ocupó específicamente de esta nueva forma arquitectónica que aparecía, simplemente, como un nuevo frente de actividad constructora y comercial (Duhau Y Giglia 2007 en Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca 2008, 46) .

¹ Las actividades que se han aglomerado en las plazas y centros comerciales son, en términos generales, las de los grupos económicos: Comercio, restaurants y hoteles (grupo 6), servicios financieros, seguros actividades inmobiliarias y de alquiler (grupo 8) y, en menor medida, algunos giros de transporte, almacenaje y comunicaciones (grupo 7) como agencias de viajes, compañías aéreas, cafés internet, servicios de mensajería, etc (Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca 2008, 45)

Pradilla señala que uno de los indicadores para notar el cambio en el proceso económico, puede medirse a través de la participación de los grandes grupos económicos² en el PIB; y con éste análisis, es posible medir en términos porcentuales generales, el cambio de participación de las actividades económicas primarias hacia las terciarias.

Un fenómeno importante que puede identificarse en el caso de estudio es que el ritmo de la construcción de centros y plazas comerciales incrementa progresivamente tanto en cantidad como en tamaño, hasta un punto de saturación del mercado, donde han empezado a presentarse modificaciones, tal como lo señalan Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca (2008).

Una modificación reciente, al patrón constructivo de los centros, ha sido su integración en los pisos bajos de las torres mixtas de vivienda, hoteles y oficinas de lujo, para lograr, al decir de los promotores, “la posibilidad de un desarrollo integral de la vida cotidiana en ellas, sin necesidad de salir al exterior” (Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca 2008, 50).

Cuando la aparición de múltiples centros y plazas comerciales llega a un alto número, en el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), desde el año 2002 se comienza a hablar del cambio en la estructura de una ciudad en torno a una centralidad única, para pasar a organizarse en corredores terciarios, hasta llegar a formar una red de corredores terciarios, tal como ya lo hemos explicado anteriormente, éstos empiezan a configurarse sobre los ejes de flujos materiales, es decir tanto flujo de personas como de vehículos, pasando por una fase de formación de subcentralidades o nodos, de especialidad comercial.

Los autores Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca (2008) afirman una dialéctica entre centros comerciales y estructuración de la metrópoli, señalando:

² En el Ecuador, según la clasificación nacional de actividades económicas hecha por el INEC, plantea una estructura esquemática por secciones: a) Agricultura, Ganadería, Silvicultura y Pesca; b) Explotación de minas y canteras; c) Industrias Manufactureras; d) Suministro de Electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; e) Distribución de agua, alcantarillado, gestión de desechos y actividades de saneamiento; f) Construcción; g) Comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; h) transporte y almacenamiento; i) actividades de alojamiento y de servicio de comidas; j) Información y comunicación; k) actividades financieras y de seguros; l) actividades inmobiliarias; m) actividades profesionales científicas y técnicas; n) actividades de servicios administrativos y de apoyo; o) administración pública y defensa, planes de seguridad social de afiliación obligatoria; p) enseñanza; q) actividades de atención de salud humana y de asistencia social; r) artes, entrenamiento y recreación; s) otras actividades de servicios; t) actividades de los hogares como empleadores, actividades no diferenciadas de los hogares como productores de bienes y servicios para uso propio; u) actividades de organizaciones y órganos extraterritoriales.

Las plazas y centros comerciales han mostrado una relación dialéctica, de articulación de doble sentido, con los procesos de estructuración de la metrópoli. Tanto en la fase de transición de la estructura urbana organizada en torno a la centralidad originaria y múltiples subcentros como hoy cuando la ciudad se organiza a partir de una red de corredores urbanos terciarios, las grandes plazas y centros han actuado como nodos formativos o como elementos de su densificación (Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca 2008, 50).

Es de relevante importancia comprender que la formación de estos corredores terciarios, sobre vías principales, con alto flujo de personas y vehículos, tienen como base lugares con historia y configuración, muchas veces patrimonial que muestran como las ciudades han ido, a lo largo del tiempo, insertándose en una nueva estructura urbana; sin embargo, éstos corredores están formados por subcentros en red que no constituyen verdaderas centralidades urbanas, ya que dejan fuera muchas actividades de la vida urbana colectiva y responden solo a agrupaciones de carácter mercantil, predominando las actividades terciarias y servicios en general.

No podemos evadir la relación existente entre la transformación de la centralidad urbana tradicional, con la implantación de centros comerciales, entre otros, tal como se ha expuesto; sin embargo, vemos que todos los efectos reestructurantes se territorializan, en las principales vías de comunicación así como las que presentan más flujos materiales, por cual es importante considerar la relación con la movilidad urbana, en este caso, específicamente enfocado en la trama vial, la importancia de los principales ejes de flujos de personas y vehículos y su importancia en el proceso de transformación.

2. La reconfiguración social en los corredores urbanos terciarios

Esta investigación examina los efectos sociales, consecuencia de la formación de los corredores urbanos terciarios, para lo cual revisamos como Duhau y Giglia (2010) los definen como los espacios disputados. Tienden a ser lugares que se ponen “de moda” y por ende muy atractivos para inversión inmobiliaria, generalmente relacionado con su localización y potencial, siendo aquí donde el original uso residencial se ve afectado, generalmente por “la proliferación de oficinas, comercios y servicios debido a su posición estratégica” (Duhau y Giglia 2010, 141), muchas veces bajo la etiqueta de mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Los autores consideran que:

Mientras estas nuevas centralidades consisten básicamente en núcleos comerciales y de servicios al consumidor y, en menor medida, de servicios al productor, desarrollados como proyectos inmobiliarios desde cero y en plazos más o menos breves, las centralidades históricas constituyen realidades urbanas mucho más complejas y heterogéneas producidas a lo largo de siglos o al menos décadas, y afectadas por sucesivas y a veces coexistentes y divergentes dinámicas a nivel inmobiliario, cultural, social y económico.(Duhau y Giglia 2010, 117).

Podemos concluir a partir de la información que esto resulta en densificación, expresado principalmente a través de multifamiliares con usos múltiples administrados y gestionados por el capital inmobiliario así como también por inversiones privadas de propietarios convertidos en acumuladores tanto de renta diferencial como de renta de localización.

Con frecuencia los casos latinoamericanos resaltan que la consolidación de los centros urbanos, y sus dinámicas económico-territoriales, se anticipan a los procesos de regulación, disminuyendo sus posibilidades de lograr normar y controlar la dirección que tomaran dichas dinámicas y sus efectos posteriores. Teniendo en cuenta que la amplitud en los usos de suelo y su óptima localización, dan pie al mercado oportunista, expresado a través del capital privado, con lo cual el comercio y los servicios aprovechan la oportunidad potencial, tal como lo expresan autores como Duhau y Giglia (2010) para el caso mexicano y afín al caso estudiado.

Tal como lo menciona Morales (2010) existen muchos intereses en el centro histórico tales como los intereses culturales, los viviendistas y los comerciales; de donde los intereses culturales, a través del turismo y recreación así como la historia del lugar incorporan valores de uso de los inmuebles del entorno para traducirlos en valores de cambio mediante las diferentes actividades económicas y de servicios, es decir actividades terciarias.

Por implicación, se evidencia los intereses comerciales, evidenciándose en la potencial pérdida de uso residencial, resultado del ingreso de las actividades económicas en el sector, explicándose a través del proceso de pérdida del patrimonio. Los cambios en el régimen de uso de suelo se fundamentan en 3 características que definirán los efectos generados en el centro. La primera responde al cumplimiento de las normas de diseño y rescatando edificios

catalogados como patrimoniales, violentando las normas de regulación urbana, acomodándose a los edificios tal y como se encuentran, estén o no, en buen estado.

De acuerdo con Carrión (2001) señala que el tema de los servicios y su importancia, es algo que data desde hace mucho en el estudio de las ciudades; sin embargo en la actualidad tiene gran relevancia en las ciudades, ya sea por su búsqueda de competitividad como por su posicionamiento en el mercado, pero sobre todo adquieren gran importancia ya que servicios y actividades terciarias en general llegan a adquirir mayor importancia por sobre las condiciones de vida y el costo de ella.

De manera similar, autores como Pradilla (2004) y Ciccolella (2011) señalan que los efectos sociales son más positivos que negativos, económicamente hablando ya que, los propietarios, hayan sido expulsados o no, son receptores de las rentas que se generan en el sector, detallado anteriormente; razón por la cual estos autores se refieren a los corredores y sus áreas de influencia como áreas beneficiadas.

Con ello se puede discutir un poco la postura de Carrión (2001) que expresa que el suelo ha perdido relevancia en la actualidad, él señala que:

Si antes el suelo fue la variable explicativa fundamental, como soporte de las actividades, en la actualidad lo es menos [...] porque en la era de la información, la distancia y la localización tienen menos relevancia que antes (Carrión 2001, 15).

Con este análisis, es fundamental tener en cuenta que la localización define el valor del suelo, el valor de uso que posterior a las externalidades positivas incrementa el valor de cambio, en muchos casos absorbido por los propietarios; pero además, sumando la condición de renta de suelo antes analizada, así como las regularidades empíricas expuestas con respecto a la formación y consolidación de corredores urbanos terciarios, es fundamental complementar el análisis con algunos aspectos de la movilidad que confirmaran las hipótesis y regularidades antes mencionadas.

3. Movilidad Urbana y la formación de corredores terciarios

Es imperativo definir la movilidad desde su concepto básico, entendiéndola como la cualidad o atributo de los individuos referida a su capacidad de movimiento (Ramírez 2013). Dicha

definición ha sufrido una metamorfosis a lo largo de la historia, redefiniéndola en algunos tipos de movilidad, de los cuales nos centramos en la movilidad intraurbana, con base en su relación con la formación de los corredores terciarios como parte de la transformación o expansión de la centralidad urbana tradicional a través de la concentración de las actividades terciarias, la reconfiguración y complementariedad en el proceso de expansión y crecimiento de las ciudades.

A pesar de esto, muchos análisis confunden la definición del término movilidad con la de transporte, por lo cual se debe clarificar que la movilidad es un atributo propio de las personas y no de los lugares, denominados flujos, siendo la población en su actividad de movilidad, con base en su búsqueda de accesibilidad, quienes configuran el territorio (Ramírez 2013).

Autores como Usach, Gallo- Rivera y Garrido (2013), exponen que uno de los principales flujos de movilidad es sin duda, la movilidad entre el lugar de residencia y el de trabajo; sin embargo no nos interesa identificar las posibles nuevas subcentralidades, sino elaborar a través de los flujos, los espacios que sean ponderados como espacios de formación de corredores terciarios, es decir las principales vías de comunicación.

La contribución que Pradilla (2004) ha tenido sobre la temática fundamenta que:

Los componentes fundamentales de los corredores terciarios son los centros y plazas comerciales y los agrupamientos longitudinales de pequeños y medianos comercios, las oficinas bancarias y de otras actividades financieras, los servicios –privados o públicos- orientados hacia las actividades económicas y hacia los usuarios individuales domésticos, servicios de reparación, hoteles, restaurantes y lugares de entrenamiento, ocasionalmente actividades culturales, y oficinas de gestión de las diversas empresas e instituciones públicas y privadas (Pradilla 2004, 3).

Síntesis – Capítulo 1

En este capítulo se teoriza el caso de estudio desde tres aspectos; el primero aborda el proceso mismo de transformación o cambio que sufren las centralidades urbanas tradicionales propios

de las dinámicas urbanas así como de los artefactos urbanos propios de la globalización y la intervención del capital inmobiliario.

Partiendo desde el análisis de los sistemas de centralidades, en una escala macro hasta profundizar en el tema propio de estudio que corresponde a la formación de corredores terciarios urbanos, pasando por todo la contextualización de la centralidad urbana propiamente dicha, sus tipos, sus posibles escalas, además de la definición y análisis de las características de una centralidad urbana; por otro lado se aborda dicha centralidad desde el lente de la economía urbana, donde se analizan tanto los principios urbanos que Camagni (2005) nos plantea como las economías que aquí se generan, hasta abordar las características y tendencias con respecto al mercado de suelo, con base a los estudios realizados por Jaramillo (2009).

Un segundo ítem analizado corresponde a la esfera social, donde se expone las teorías con respecto a la reconfiguración social en los corredores terciarios, donde autores como Duhau y Giglia (2010) hablan de los agentes urbanos que se involucran en el proceso mismo de la reconfiguración social, así como Pradilla (2004) y Ciccolella (2001) exponen los efectos sociales de la formación de estos corredores urbanos terciarios, abordándolos desde una perspectiva más positiva, económicamente hablando.

El tercer aspecto abordado hace referencia al proceso de territorialización de los corredores explicando su vínculo con la movilidad urbana tanto cotidiana como vehicular, exponiendo la importancia y relevancia de los flujos vehiculares y peatonales en la formación misma de los corredores urbanos, por ende la planificación urbana posee amplia responsabilidad de la localización y disposición de los mismos.

Capítulo 2

Estado del arte

“Las nuevas tendencias de la urbanización en América Latina – entre las que debe mencionarse- El regreso a la ciudad construida- (Carrión, 2001)- imprimen un nuevo peso a la centralidad urbana” (Carrión 2010, 30).

Es importante considerar que las ciudades latinoamericanas, independientemente de su historia, presentan rasgos comunes como lo señala Pradilla (2012) “cada metrópoli latinoamericana tiene su propia historia, su particularidad, y hay que estudiarla como tal, pero existen algunos rasgos comunes entre ellas, derivados de las similitudes en el devenir histórico de la conquista y la colonización, de los patrones de acumulación de capital y sus largos períodos, etc.” (Pradilla 2012, 27).

Frente a todos estos procesos, se han identificado características propias de una economía capitalista y neoliberal, presente a través de muchos actores, principalmente el mercado inmobiliario y las grandes obras de infraestructura (GPUs). Su presencia se evidencia en los cambios morfológicos, sociales, económicos y espaciales del eje estructurante, el centro urbano, dando lugar a la aparición de nuevos subcentros, denominados por Carrión (2001) como **centralidades funcionales**, propias de una morfología pluricentral, cuyo principal identificativo es el mall o centro comercial (Carrión 2001).

Es una noción ampliamente aceptada por autores como Panerai y Mangin (2002), quienes en su categorización de los centros urbanos, señalan tres grandes grupos: los centros históricos, que coinciden con los centros tradicionales de Carrión (2001); los centros corredor, localizados en barrios modernos y que se estructuran a lo largo de grandes vías urbanas estructurantes y; los centros comerciales que se localizan en puntos estratégicos y tienen cierto vínculo y competitividad con los centros corredor.

Es importante no pasar por alto que la centralidad urbana es un tema que ha sido abordado desde muchas perspectivas, pero la mayoría de los estudios llevados a cabo han sido a escala metropolitana y con predominante enfoque en las centralidades históricas. Un gran representante de dicho análisis es Carrión (2001, 2003, 2005) cuyo principal laboratorio ha

sido el centro histórico de la ciudad de Quito, y su proceso de puesta en valor, por ende la reconfiguración que dicho centro histórico ha sufrido, explicado y analizado dentro de su contexto histórico tal como lo desarrolla en *Centros Históricos de América Latina y el Caribe*¹; además, la Zona Metropolitana del Valle de México, también ha sido muy abordada desde el análisis de su centro histórico, donde autores como Coulomb (2015) estudia la revalorización de las ciudades y los centros históricos como parte importante de la agenda pública, así como su proceso de decadencia.

Autores como Pradilla y Duhau estudian dicho centro histórico tanto desde la perspectiva social (Duhau y Giglia 2015) como desde la perspectiva de economía urbana y reconfiguración territorial de la centralidad histórica y con ello, la formación de nuevas formas y tendencias de centralidad (Pradilla y Pino 2004).

Para Pradilla (2009) muchos de los cambios, tanto sociales como territoriales, han modificado la estructura y papel del Centro, el mismo que posterior a procesos como la industrialización, y la acelerada expansión urbana, han llevado a la ampliación de la centralidad, con la presencia de actividades terciarias y disminución del uso residencial en el mismo.

Otros autores concuerdan en el interés académico de la metamorfosis que han sufrido los centros históricos; Pradilla señala algunas regularidades que responden a la reestructuración de las metrópolis con respecto a su centralidad (en muchos casos correspondiente a centros históricos): a) junto con las demandas de “modernización” y “localización eficaz”, se acelera el traslado de las instituciones públicas, hasta ahora factor de vida urbana [...], b) los reorganiza con base en corredores terciarios definidos a partir de sus ejes comerciales más importantes, c) lleva a que dejan de ser el núcleo básico de una centralidad ordenadora desplazada, convirtiéndose en un fragmento particular en la retícula interior de la red (Pradilla 2012, 29). El presente estudio, busca entender la centralidad urbana y su transformación, desde la configuración del territorio, el mercado de suelo y la movilidad intraurbana, entendiendo a dicha centralidad como tradicional o fundacional pero no estrictamente histórica.

¹ Carrión, Fernando. (ed). 2001. *Centros históricos de América Latina y el Caribe*. Quito: FLACSO- Sede Ecuador.

Estas tres tendencias expuestas son desarrolladas por Pradilla como las posibles bases sobre las cuales se apoya la transformación de las centralidades urbanas o su expansión, fuera de su concepción geométrica inicial., estableciéndolas como regularidades empíricas planteadas con base en el caso México.

Para el análisis de la temática en estudio, es importante traer a contexto un recorrido histórico del estudio de las ciudades en función a la reestructuración y transformación de las mismas, a partir de su centro, Pradilla (2004) considera que los estudios desarrollados:

Han sido generales, abstractos y simplificadores, con referencias muy limitadas a sus expresiones territoriales. Entre ellos destacan los planteamientos de la Teoría de los lugares centrales, referida a la determinación económica de la organización territorial del sistema regional de ciudades (Gutiérrez Puebla 1984 y Remy 1966, 24), de la Ecología humana de la Escuela de Chicago [...] modelo concéntrico a partir de un núcleo central (Burgess 1925), la crítica de Castells a esta Escuela y sus formulaciones alternativas (Castells 1976), así como la ciudad informacional y el espacio de los flujos (Castells 1998; Borja y Castells 1998 en Pradilla y Pino 2004, 71).

Como se ha venido analizando a lo largo del marco teórico y estado del arte, la temática de la transformación de la centralidad urbana tradicional ha devenido en la formación de los corredores terciarios, respondiendo a un proceso de transformación de las ciudades, explicado a través de casos referentes, de ciudades latinoamericanas que han tenido procesos similares de estructuración territorial.

Uno de los casos que presenta con mayor claridad los proceso y fenómenos analizados es sin duda la Zona Metropolitana del Valle de México (Pradilla 2004, 2005), la misma que ha sido estudiada por Pradilla bajo la hipótesis que señala: “La metrópoli ha pasado, a través de una fase de transición multi-nuclear con una duración de varias décadas, de una estructura organizada a partir de una centralidad única, a una red de corredores terciarios” (Pradilla 2004, 1).

Dicha hipótesis responde a la incógnita: “las metrópolis latinoamericanas siguen estructurándose a partir de una centralidad única, si han transitado hacia formas multinucleares de organización, o si se han desarrollado otras formas diferentes de

estructuración?” (Pradilla 2004, 1); donde puede observarse una búsqueda similar a la que el presente estudio está desarrollando, teniendo en cuenta la marcada diferencia que representa la escala, sin embargo las perspectiva de análisis, ubica el estudio de Pradilla (2004) como referente.

Además Pradilla con base en el caso Mexicano, observa todo el proceso de transformación, de la centralidad con la aparición de los subcentros comerciales y de servicios, compitiendo con la centralidad tradicional. (Pradilla 2012).

Por otro lado, descartando la idea que los corredores terciarios respondan a una misma naturaleza originaria.

Los procesos de formación de los corredores terciarios han sido de diferente naturaleza; en la mayoría de los casos han sido el resultado de la combinación de múltiples acciones de agentes sociales – comerciantes pequeños y grandes, prestadores de servicios, empresas, constructores y promotores inmobiliarios-, para beneficiarse de la demanda. En otras ocasiones son parte de grandes proyectos de renovación urbana impulsados por el capital inmobiliario con el apoyo o promoción estatal [...] en otros casos son el resultado de los planes de desarrollo urbano y las políticas públicas [...] En unos y otros casos, los proyectos se articulan en torno a las ideologías de la modernización y el desarrollo urbano (Pradilla 2004, 5).

A pesar de esto, aunque los corredores terciarios respondan a diversas naturalezas, se presentan como la tendencia de reestructuración urbana de la centralidad de la ciudad de México y aunque no lo asegura, sugiere que podría ser una tendencia a menor y mayor escala en las ciudades latinoamericanas.

Pradilla desarrolla su estudio metodológicamente cuantitativo, buscando resolver su incógnita partiendo de investigaciones realizadas sobre la Zona Metropolitana del Valle de México 2002 y 2007 así como también el análisis de la presencia del neoliberalismo, la desindustrialización y la terciarización, tomando como base datos censales económicos y poblacionales, principalmente; centrandose su atención en la red de corredores terciarios que van estructurándose en el caso analizado. Para su análisis, evalúa la nueva estrategia del capital y los gobiernos locales, llegando a identificar que el capital (mercado) encuentra en los

corredores la oportunidad de modernización y por ende, de multiplicación, a través de las rentas de suelo diferenciales de localización (Pradilla 2004).

Dicha afirmación es respaldada por estudios desarrollados por autores como Duhau y Giglia (2015) quienes plantean:

Mientras estas nuevas centralidades consisten básicamente en núcleos comerciales y de servicios al consumidor y, en menor medida, de servicios al productor, desarrollados como proyectos inmobiliarios desde cero y en plazos más o menos breves, las centralidades históricas constituyen realidades urbanas mucho más complejas y heterogéneas producidas a lo largo de siglos o al menos décadas, y afectadas por sucesivas y a veces coexistentes y divergentes dinámicas a nivel inmobiliario, cultural, social y económico (Duhau y Giglia 2015, 117 - 118).

Con ellos nos remontamos en el proceso de transformación que dicha centralidad histórica, en el caso de México, donde Duhau y Giglia al referirse a la ciudad central² y su posible transformación, señalan: “se trata de una centralidad resultante de la expansión progresiva de la centralidad original [...] desarrollada siguiendo en gran medida las vías de comunicación, expresando de otra manera el análisis que plantea Pradilla.

Duhau y Giglia desarrollan un análisis sobre la ciudad central como un espacio disputado, para lo cual consideran muestras denominadas áreas testigo que representan los diferentes estratos socio-económicos, considerando 5 variables de análisis: porcentaje de viviendas con disponibilidad de agua entubada al interior, porcentaje de viviendas que cuentan con calentador de agua, porcentaje de viviendas que disponen de computadora, porcentaje de la población ocupada que recibe más de cinco salarios mínimos y porcentaje de la población de 18 años y más que cuenta con educación superior (Duhau y Giglia 2010, 121), mediante la técnica de conglomerados, con base en las variables y en indicadores censales.

La perspectiva de este análisis busca comprender el sentido de apropiación de la sociedad en la “ciudad central”; sin embargo nos brinda claras definiciones del proceso de transformación

² La ciudad central de México, corresponde a cuatro de las 16 delegaciones en las que está dividido el Distrito Federal, dicha ciudad central es a lo que los autores Duhau y Giglia denominan “ciudad del espacio disputado” (Duhau y Giglia 2010)

de los centros históricos o tradicionales, coincidiendo en muchos aspectos con el análisis desarrollado por Pradilla, quien analiza esta transformación de la centralidad en las últimas décadas, exponiendo que en respuesta a la presencia notable del patrón de acumulación neoliberal así como la introducción en la globalización, dieron paso inicialmente a la formación de estas nuevas centralidades, para posteriormente configurarse con una red de corredores urbanos terciarios (Pradilla y Pino 2004). Dicha reconfiguración se presenta como lo señala el autor Morales afirmando que:

Los mecanismos externos al mercado, es decir, el control de usos de suelo o de normas de preservación de los edificios, no han podido contrarrestar la intervención del mercado, ni tampoco han podido los subsidios que por diversas vías se han otorgado a la vivienda y a la cultura (Morales 2010, 110).

Frente a esto, autores como Carrión, entienden este proceso, no desde una perspectiva de competitividad sino de complementariedad, con carácter jerárquico, respaldado por uno de los principios estructurantes de la ciudad como es la Jerarquía (Camagni 2005); como lo señala Camagni (2005):

El principio de jerarquía o del orden de las ciudades, que investiga sobre las leyes de organización del más amplio espacio interurbano, a la búsqueda de la lógica que preside la dimensión y la localización relativa de los distintos centros". (Camagni 2005, 19).

Por otro lado, aunque el análisis que desarrolla Carrión tiene como foco de análisis las centralidades históricas, aporta a la generalidad de la centralidad urbana señalando que:

Los servicios son de vieja data sin embargo en la actualidad cobran un nuevo sentido: Redefinen sus funciones y prioridades en la búsqueda de competitividad y posicionamiento de las ciudades en el mercado actual, del consumo de la población hacia la producción. Además, modifican las prioridades de los servicios, siendo prioritarios comunicación, finanzas y producción antes que los de calidad de vida (Carrión 2001, 12).

Sin embargo, frente este análisis autores como Ciccolella y Vecslir (2011) estudian el caso de Buenos Aires en su Región metropolitana (RMBA) a lo largo de su proceso de reconfiguración territorial, Ciccolella (2011) señalan que las transformaciones tanto

económicas como sociales han generado cambios territoriales dando lugar a nuevas estructuras urbanas. Dichas transformaciones han partido de:

Los avances tecnológicos, las transformaciones organizacionales, las nuevas formas de producción, trabajo consumo y opciones residenciales desde los ochenta, están definiendo tendencias hacia un nuevo modelo de ciudad (Ciccolella y Vecslir, 2011).

Dentro de sus estudios, Ciccolella analiza con especial atención la formación de nuevos espacios terciarios y su localización como parte de la transformación de las ciudades, con prioridad en las centralidades urbanas, bajo la hipótesis:

Los cambios en los factores de localización geográfica y en los nuevos contenidos del terciario avanzado, estarían contribuyendo a la formación de subcentros metropolitanos que presentan algunas características de complementariedad con la centralidad tradicional (Ciccolella y Vecslir 2011, 64).

Ciccolella y Vecslir (2011) apuntan también que las ciudades, como parte de las mutaciones y de los veloces tiempos de cambios económico-territoriales ya no responden a una simple relación centro- periferia sino a un sistema o red de subcentros conectados al centro fundacional o tradicional. Frente a esta postura de análisis podemos insertarnos en una discusión con respecto a la red urbana o de sistemas urbanos de centralidades, que definen el comportamiento de las ciudades cuyo debate se da en su posible horizontalidad o verticalidad (jerarquía Christalleriana).

Igualmente, Ciccolella entiende dicha distribución que forma los sistemas urbanos, como una descentralización extendida, la misma que puede expresarse en diversas estructuras territoriales, como son los corredores, que generalmente responden a una concentración de actividades terciarias.

El autor define que una de las posibles transformaciones urbanas responde a una “descentralización extendida” la misma que tiende a generarse como un corredor:

A lo largo de las principales vías de comunicación (siguiendo los principios de la alta accesibilidad, menor valor de suelo, consolidación y buen nivel de servicios), con algunos

nodos de mayor densidad donde estas actividades conviven con otras ligadas al ocio, consumo, los servicios hoteleros y los grandes equipamientos sanitarios y educativos (Ciccolella y Vecslir, 2011).

Igualmente expresan en su caso de estudio algunas características muy similares a las identificadas por Pradilla. Ciccolella y Vecslir señalan que las nuevas centralidades o subcentralidades según su escala, son de tipo comercial que responden a “una tendencia creciente de vinculación y sinergias entre empresas o con otras actividades de servicio” (Ciccolella y Vecslir 2011, 13) en el caso de estudio se identificó y confirmó “modalidades de nuevas centralidades comerciales según su tipo de localización, patrón espacial y mixtura de usos” (Ciccolella y Vecslir 2011, 13).

Dichas sinergias expuestas por los autores, corresponden con el principio urbano de aglomeración (Camagni 2005), el mismo que expone “La ciudades existen y han existido en la historia porque los hombres han encontrado más ventajoso y eficiente gestionar las propias relaciones personales, sociales, económicas y de poder de forma espacialmente concentrada” (Camagni 2005, 21). Dicha concentración en muchos casos responde a los indivisibles o economías de escala (Camagni 2005) donde el autor afirma:

Si las fuerzas de aglomeración no existieran, entonces podríamos pensar que, en un sistema perfectamente competitivo de producción [...] la producción tendría lugar de una forma perfectamente difusa [...] suficientes para satisfacer la demanda local [...] no sería en absoluto necesario transportar de un lugar a otro, una idéntica densidad de uso del suelo y una consiguiente idéntica remuneración de los factores productivos (Camagni 2005, 22)

Retomando a los autores Ciccolella y Vecslir entendemos que el corredor está formado por subcentros como una superficie especializada, que parte de la implantación individual que posteriormente estructura el territorio, como es el caso de los centros comerciales u cualquier actividades de ocio, que van generando subcentros que al expandirse se presentan como superficies especializadas (de actividades terciarias).

Para su análisis, los autores señalan algunas modalidades de reestructuración, donde tanto nuevos subcentro como centralidad tradicional se integran; de las cuales se toman dos, estas son: “1. Modernización, verticalización y densificación del área central tradicional y 2.

Consolidación del área central expandida” (Ciccolella y Vecslir, 2011). El primero hace referencia a las áreas centrales aglutinadas de muchos edificios de diversos servicios, y en muchos casos, estas zonas están verticalizadas; y la segunda modalidad de reestructuración responde a las áreas de expansión que se encuentran consolidándose y poseen concentración de equipamientos y servicios.

La metodología de estos autores se centra en el análisis de la localización territorial de las actividades terciarias, como parte del proceso de crecimiento, modernización; así como también, llevan a cabo un análisis de fenómenos presentes en la Región Metropolitana de Buenos Aires como la localización de los nuevos “polos de negocios”, así como el fenómeno “del hipermercado al shopping village y multicines al centro de ocio” que corresponden a nuevas centralidades comerciales formadas por innumerables actividades económicas de carácter terciario. Ciccolella en su análisis señala que “se verifica la consolidación de una red de subcentros en la zona norte de la región” (Ciccolella 2005), entendiendo así que existe una concentración discontinua de la actividad terciaria que reúne en emplazamientos de localización estratégica y acceso directo desde la autopista, actividades de ocio y el consumo en forma de parques y “paseos comerciales” [...] (Ciccolella y Vecslir 2011, 75) A su vez se perfilan como nuevas subcentralidades o subcentralidades inicialmente desde su configuración económica, y extendiéndose a términos sociales (Ciccolella y Vecslir 2011).

En la Zona Metropolitana del Valle de México “las subcentralidades se fueron alargando, estirando sobre los ejes de flujos materiales de personas y vehículos, hasta perder su forma concéntrica [...] hasta la antigua centralidad, que había ya perdido su dinamismo de antaño por la nueva lógica de implantación terciaria” (Pradilla 2004, 3) y coincide con Ciccolella y Vecslir en que los componentes principales de dichos corredores son los centros comerciales y los agrupamientos longitudinales de pequeños y medianos comercios.

La amplia diferencia de entre los dos casos analizados, radica en su centro histórico, el mismo que en la Zona Metropolitana del Valle de México tiende a su deterioro y futura tendencia de recuperación y rehabilitación del mismo; caso diferente es el de Buenos Aires ya que su centro histórico no ha sufrido deterioro, al contrario, se ha mantenido vital económica, social y por ende territorialmente, sin embargo en ambos casos se ha identificado la formación de

nuevas centralidades como parte de la expansión urbana así como del crecimiento demográfico.

Por otro lado, existen características que parecieran una tendencia general, al momento de la formación de nuevas centralidades y su transición hacia los corredores terciarios. Un gran aporte de los autores Ciccolella y Vecslir es que las nuevas centralidades responden a sinergias emergentes en una localización espontánea, identificándose dos formas: 1. Corredor comercial y de servicios y 2. Nodo comercial” (Ciccolella y Vecslir 2011). A lo cual Pradilla también coincide y aporta que los corredores terciarios se presentan en escalas para el caso de México, identifica escala metropolitana, urbana y hasta escala local o barrial y cada uno, en mayor o menor intensidad, se identifican por "grado de consolidación y saturación, la densidad de la actividad terciaria y la intensidad de los flujos humanos y materiales es variable" (Pradilla y Pinos 2004, 80).

Autores como Isunza y Soriano al igual que Pradilla y Duhau, estudian el caso metropolitano de México, centrando su atención en las nuevas centralidades y corredores terciarios pero desde el enfoque de las actividades (mercado laboral) y la movilidad, tema que se amplía a continuación. Las transformaciones tanto morfológicas como socio-económicas que presentan nuestras ciudades han llevado a centrar el interés del fenómeno de transformación de las centralidades de las ciudades desde los flujos y redes de subcentros, donde la movilidad adquiere elevado protagonismo en el proceso. Estas transformaciones de las centralidades responden a cambios en la esfera económica, espacial, demográfica y en las relaciones laborales. Isunza y Soriano (2007) analizan la movilidad, entendida desde los flujos, tanto vehicular como poblacional, así como la movilidad cotidiana conocida como commuting tal como se expone anteriormente.

Como ya se ha mencionado, la movilidad no es transporte, sin embargo su desarrollo o configuración va de la mano al desarrollo de los medios de transporte y éstos a su vez al desarrollo de la estructura vial. Además, la movilidad en las ciudades, responde a una temática correlacional con la centralidad urbana y viceversa. El análisis de la movilidad como parte de la centralidad urbana, da lugar a la identificación de patrones de transformación de la misma, para ello es fundamental realizar una contextualización de las perspectivas desde las que se mide la movilidad en nuestras ciudades, como lo señala Pradilla, por un lado está el

patrón de movilidad urbana de personas y por otro la definición basada en el automóvil, en ambos casos considerando algunos aspectos como el crecimiento de la ciudad extensivo y disperso, la disponibilidad de nuevas vialidades, con un uso ineficiente del transporte colectivo que optimiza el uso del automóvil y con ello el reforzamiento de una ideología individualista de las clases medias (Pradilla 2012).

También los autores señalan que la movilidad es un indicador de la reconfiguración y reterritorialización (Isunza y Soriano 2007), que da lugar a la formación de nuevos territorios y por ende nuevas centralidades. Su estudio centra su atención en el análisis de los desplazamientos, es decir el commuting o movilidad cotidiana de la fuerza de trabajo puntualmente, tomando en cuenta cuatro dimensiones³. Dichos indicadores centran su atención en el análisis de vivienda y trabajo. Ciccolella y Vecslir aportan señalando que la reconfiguración de las ciudades actualmente sin duda responde a una relación con la movilidad, afirmando que:

Se trata del paso del aglomerado a la red, según el cual tienden a definirse nuevas centralidades metropolitanas de estructura compleja, donde el crecimiento ya no se produce en continuidad con el tejido urbano existente sino que se implanta a lo largo de las grandes ejes de circulación (Ciccolella y Vecslir 2011, 67).

Dicha formación de nuevas centralidades, de morfología diversa que difiere de lo tradicionalmente concéntrico, en los casos estudiados que corresponden a Latinoamérica, surgen como subcentros comerciales y de servicios (Pradilla 2004), que inicialmente se presentan como nodos comerciales (Ciccolella y Vecslir 2011) localizados sobre los ejes de mayor flujo de personas y vehículos (Pradilla 2004; Isunza y Soriano 2007) cuya principal actividad económica es de servicios (Pradilla 2004; Carrión 2001; Ciccolella 2011).

Un aspecto relevante en la relación de movilidad y centralidad urbana es el principio de accesibilidad planteado por Camagni (2005) que “se encuentra en la base de la organización interna del espacio urbano y nace de la competencia entre las diversas actividades económicas para asegurarse las localizaciones más ventajosas” (Camagni 2005, 51).

³ Las cuatro dimensiones son: los cambios de área, de residencia, de tiempo y de actividad, de tal suerte que los individuos satisfacen sus necesidades de vivienda y trabajo para garantizar la reproducción de la fuerza de trabajo (Acuña y Graizbord 1999 en Isunza y Soriano 2007, 46)

Además, dicha búsqueda de óptima localización, responde a los tres criterios evaluados en el estudio, ya que por un lado sabemos que la concentración de actividades se ubica inicialmente en la centralidad tradicional tal como lo hemos caracterizado anteriormente, y por ende es importante la movilidad como parte de la accesibilidad al centro, asimismo en los procesos estructurales evaluados podemos observar, que también responden como directrices de expansión o reconfiguración de dicha centralidad así como de formación de corredores terciarios; pero no menos importante surge un vínculo tal como Camagni “confirma el indisoluble vínculo que existe entre localización de las actividades económicas, productivas y residenciales, y renta de suelo” y con ello “ se refiere al fundamento intrínsecamente económico-espacial de la renta, al menos en su acepción de renta diferencial [...] se trata de un fundamento natural y no eliminable, que nace de la demanda de accesibilidad” (Camagni 2005, 52).

Por esto es muy importante comprender que la formación de estas áreas y su consolidación inciden en el proceso de gestión del suelo, donde el mercado encuentra inicialmente oportunidades que posteriormente se transforman en elevadas rentas de suelo. Tal como lo señala Pradilla (2004):

Todos los propietarios de suelo, aún los desplazados por la formación del corredor, se apropiaran de las rentas del suelo absolutas o monopólicas y las de localización, generadas por el crecimiento urbano en su conjunto y por la demanda de emplazamientos terciarios para atender sus necesidades (Pradilla 2004, 4).

Dichas rentas como lo señala Jaramillo, corresponden a las complejas formas en las que se estructuran las ciudades, que dan lugar a la formación de rentas urbanas, sean estos territorios en proceso de consolidación, intersticiales así como áreas ya consolidadas donde se lleva a cabo la acumulación del capital (Jaramillo 2009). Camagni trae a mención a Hurd (1903), quien señala que “dado que el valor (del suelo urbano) depende de la renta, y la renta de la localización y la localización de la conveniencia, y la conveniencia de la cercanía (nearness), podemos eliminar los pasos intermedios y decir que el valor depende de la cercanía” (Hurd 1903 en Camagni 2005, 52).

Modelos como el de Von Thunen, considera criterios con respecto al centro (demanda de accesibilidad) y aunque omite las dinámicas y variantes propias de la urbe, nos presenta un criterio muy claro con respecto a la relación de la renta de suelo y la centralidad urbana, considerando que a mayor distancia menor renta y viceversa; además Camagni añade:

No nos hemos de escandalizar por la gran simplificación llevada a cabo por estos modelos y consideramos que, manteniéndose en su lógica, se puede fácilmente ampliar la gama de las funciones centrales incluyendo todas aquellas que permiten aumentar los ingresos de las empresas [...] o reducir los costes (Camagni 2005, 53).

La relación de la renta del suelo y la condición de centralidad de un territorio, en las ciudades latinoamericanas, sigue siendo una dualidad, casi inseparable. Jaramillo señala que “los terrenos individuales, que tienen características diferentes entre sí, generan condiciones de acumulación que son diversas para los distintos inversionistas” (Jaramillo 2009, 130). Tales características definen en mayor o menor intensidad su condición de acumulación, que sin duda y con base en lo antes analizado, es la condición que el suelo urbano de las centralidades urbanas presenta.

Dicha condición también responde a una muy latente presencia de la mercantilización y privatización del suelo; como lo plantea Pradilla (2009) y Valenzuela (1991) “El patrón neoliberal de acumulación, esta mercantilización se ha acelerado, profundizado y articulado intrincadamente con la privatización de lo público constituido o construido a partir de la intervención del Estado” (Valenzuela 1991, Pradilla 2009).

Síntesis – Capítulo 2

Con base en el debate generado, el presente estudio analiza la formación de los corredores urbanos terciarios en la ciudad de Loja, con base en las regularidades empíricas de los casos estudiados, donde se discutirá inicialmente una de las principales características identificadas en el análisis que es la presencia de las plazas o centros comerciales, que responde a la formación de nuevos pseudo centralidades, o subcentralidades potencialmente comerciales, a las cuales cada autor las define de formas diversas. Carrión (2001) habla de estas pseudo centralidades denominándolas centralidades funcionales, así como Pradilla (2004) y Ciccolella (2011) los denominan nodos comerciales y los vinculan, de igual manera con la

formación de subcentralidades comerciales, como una primera etapa de la formación de corredores terciarios.

Al comprender estos efectos, también estamos afirmando la metamorfosis a la que está sometida la centralidad urbana, ante lo cual Pradilla expone algunas regularidades empíricas como la modernización y relocalización de las instituciones públicas con base en corredores terciarios urbanos, además expone que estos corredores corresponden a los ejes comerciales más importantes y esto conlleva a la transformación o descentralización en las ciudades originalmente monocéntricas.

Tanto Pradilla (2004), Ciccolella (2011) como Carrión (2001, 2010) afirman que el proceso de transformación o metamorfosis de la centralidad presenta ciclos, desde la monocentralidad pasando hasta la multinuclearidad o policentralidad, hasta dar lugar a formaciones más continuas expresadas a través de corredores urbanos o como lo señala Carrión (2001) como centralidades lineales.

Pradilla (2004) afirma que la formación de los corredores terciarios resulta de la acción de muchos agentes sociales de forma complementaria, tales como comerciantes tanto pequeños como grandes, servicios varios, promotores inmobiliarios así como inversionistas extranjeros expresados a través de proyectos con base ideológica en la modernización de las ciudades. Un aspecto social relevante reside en la importancia de la historia y por ende la memoria colectiva de un territorio, donde una centralidad histórica data de siglos y una nueva subcentralidad o una pseudo centralidad comercial no sobrepasa el tiempo de décadas para su consolidación y por ende, si los cambios son intensos y se generen sobre una centralidad histórica o tradicional en un periodo corto, ya sean estos sociales, económicos como culturales, podrían generar rupturas en las dinámicas sociales, a través de lo que los autores denominan “espacio disputado”(Duhau y Giglia 2005).

Tanto Pradilla (2004) como Ciccolella (2011) coinciden en que estas nuevas formaciones surgen como producto de sinergias entre servicios y actividades terciarias, y tanto éstas como los cambios en la gestión del suelo, comprobadas a través de casos empíricos como México, Buenos Aires y Quito, se vinculan con los análisis teóricos desarrollados por autores como Camagni (2005) y Jaramillo (2009). Camagni (2005) a través de los principios urbanos como

la Aglomeración, Interacción espacial y accesibilidad explica teóricamente las dinámicas de la centralidad y su incidencia en el proceso de metamorfosis de la misma.

Además, el efecto social es potencialmente más notorio al tratar la temática de gestión del suelo, su sobrevaloración y el proceso de especulación y plusvalía que aquí se genera tal como lo comprueban Pradilla (2004) y Jaramillo (2009) quienes exponen que si bien las dinámicas urbanas van a tener grandes efectos sociales, son las personas localizadas en dichos corredores, es decir los propietarios, quienes van a absorber las elevadísimas rentas que se van generan e incluso acumular en dicho territorio, dando lugar a rentas diferenciales y de localización. El amplio debate que abarca el estudio está enfocado desde el lente de la economía urbana así como el de la reconfiguración de la esfera social sin dejar de lado la relevancia y complementariedad de la movilidad tanto intraurbana como vehicular para ambas perspectivas de análisis.

Capítulo 3

Construcción del objeto empírico

1. Situación actual del área de estudio

1.1. Localización Geográfica

El objeto empírico del presente estudio es la Ciudad de Loja, localizada al Sur de la Región Sierra del Ecuador, “en el Valle Cuxibamba, a 2100 m.s.n.m. y a 4° de latitud sur. El Valle de Loja (Hoya de Loja) posee un clima temperado- ecuatorial subhúmedo” (GEO Loja 2007) (Anexo 3. Localización de la Ciudad de Loja).

1.2. Antecedentes Históricos

La ciudad de Loja posee una amplia historia por su ubicación como zona fronteriza y por ser un importante asentamiento de la conquista española, sin embargo el análisis histórico se lleva a cabo a partir de 1946, donde se da el Primer Plan Regulador de la Ciudad de Loja¹. Este primer plan ya es un estudio que hace un levantamiento de un estado actual y diagnóstico de la ciudad, con el cual ya se identifica la ciudad proyectada en una retícula perfecta, compacta frente a la ciudad difusa que ya empieza a presentarse por fuera de los límites de los ríos Malacatos y Zamora, y el siguiente año se lleva a cabo la elección del primer Alcalde de la ciudad; en dicho año Loja contaba con 15000 habitantes; pero solo hasta el año 1960 dicho plan entra en vigencia e implementación.

Para el año 1965, ya se había traspasado dicho límite urbano (límites naturales de los ríos). Para los 60s, con la Reforma Agraria se dan las divisiones del latifundio, hasta 1968 que la sequía generó una crisis rural que tuvo consecuencias en el crecimiento urbano respondiendo a un fenómeno migratorio campo - ciudad y con éste, se da el cambio hacia una economía dirigida al comercio y los servicios (terciaria) (GEO Loja 2007) y como lo señala Delgado (2009):

Al observar el proceso de crecimiento de la ciudad, se constata que existió un período de incremento muy significativo de la urbanización 1950 – 1982. En éste, la población urbana prácticamente se triplicó, pasando de representar el 22% al 59% de la población cantonal.

¹ Plan elaborado por Arq. Gilberto Gatto Sobral

(GEO Loja 2008 citado en Delgado 2009, 33) Véase Anexo 2. Crecimiento Urbano de la Ciudad de Loja desde 1950 hasta 2006.

Dicho ritmo en el crecimiento poblacional urbano, responde a todo este proceso de crisis así como a la intervención del Estado a través de la Junta Nacional de la Vivienda, el BEV², el Municipio de Loja así como también inicia su ingreso el mercado a través de inversionistas privados, creándose urbanizaciones y lotizaciones con gran libertad, ante la ausencia de la normatividad requerida, razón por la cual para el año 1970 el Municipio toma cartas en el asunto y establece nuevas normativas que definirán el desarrollo urbano.

Para éste año, el Centro Histórico ya estaba consolidado como un centro administrativo, comercial, bancario y aun conservando el uso residencial de estratos medios, sin embargo es recién en este año donde se formulan los primeros y aún débiles lineamientos de conservación del Centro Histórico. Es importante señalar que en la misma década se comienza a dar la ocupación de la periferia por los sectores de altos ingresos, resultado del “cambio en la configuración urbana derivada del predominio que adquiere la relación centro/periferia” (Vanegas 2009,7).

Posteriormente, se da el fenómeno de emigración internacional como lo señala Vanegas (2009):

La emigración lojana hacia el exterior es más reciente que en otras provincias... los flujos más importantes aparecieron en la década de los noventa en dirección a España, Italia, Australia y Estados Unidos... Los primeros intentos lojanos por atravesar el Atlántico aparecieron al final de la década de los ochenta³ (Vanegas 2009, 9).

Este fenómeno generó ingresos y remesas por parte de los inmigrantes en la ciudad, llegando a un monto de 10 millones de dólares en el 2001 (Vanegas 2009, 11), lo cual sin duda incidió en la economía local, dando lugar a una tendencia de comercio y servicios, así como también el incremento de la construcción con la tendencia de conversión del suelo agrario a urbano,

² En 1973 se inicia el Plan Integral de Transformación y Desarrollo 1973 -1977, propuesto por el BEV que buscaba paliar el déficit de vivienda.

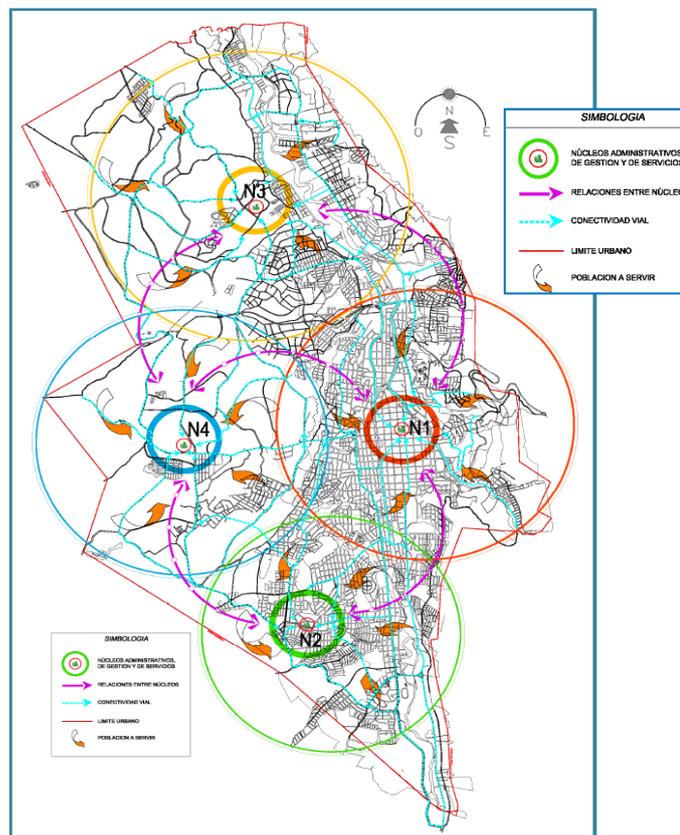
³ En la década de los sesenta y setenta, muchos jóvenes lojanos salieron a estudiar en diferentes países europeos. Luego de culminar sus carreras o terminar sus cursos de postgrado, unos pocos decidieron quedarse o irse a otros países, pero la gran mayoría regresó a Ecuador y a su patria chica (Vanegas 2009, 9)

iniciada en la década de los noventa. Todos estos fenómenos sin duda tienen efectos sobre el suelo urbano, su costo y posterior especulación.

1.3. Plan de Nuevos Polos de Desarrollo

El plan de nuevos polos de desarrollo se planteó como parte de la propuesta del Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja, donde se busca conseguir nodos compactos compuestos de todas actividades urbanas con el fin de reducir distancias y descentralizar la ciudad, tal como se puede observar en el mapa (Figura 3.1. Plano de nuevos polos de desarrollo de la Ciudad de Loja).

Figura 3.1. Plano de Propuesta de nuevos polos de desarrollo de la Ciudad de Loja 2009



Fuente: Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja, 2009.
Elaboración: Equipo consultor POUL, 2009.

Esta propuesta, según lo estudiado, se encuentra fuera del patrón de crecimiento y expansión de la ciudad; además, según lo analizado no ha llegado a tener trascendencia en el territorio puesto que en siete años no se ha logrado territorializar, lo cual afianza la hipótesis del

presente estudio, donde la centralidad urbana tradicional ha presentado una tendencia expansiva, que se ve reflejada a través de la formación de corredores urbanos terciarios.

2. Delimitación del caso de estudio

Con base en el análisis histórico que ha sufrido la ciudad, se confirma que uno de los momentos que reconfigurarían el territorio, responde a la importante inyección monetaria que recibe la ciudad en la década de los noventa, la misma que reactivó la industria de la construcción, evidenciándose en la espacialización y en los cambios estructurales de la ciudad.

2.1. Recorte Espacio Temporal

En el análisis del crecimiento poblacional de las últimas décadas, se identifica, con base en datos censales, que en el período 2001 – 2010 ha habido un incremento del 30.39% de la población urbana, superior al ritmo que se evidencia en las décadas anteriores como se puede observar en el Cuadro adjunto (Tabla 3.1. Crecimiento de la Población Urbana de la Ciudad de Loja). Este dato se acerca a las etapas de mayor crecimiento poblacional en la ciudad (1964 y 1974), definiéndose así el recorte espacio - temporal del estudio a partir del año 2001 hasta la actualidad, es decir los últimos 15 años en los que la centralidad urbana ha venido sufriendo una transformación como lo define Ciccolella y Vecslir (2011) “centralidad expandida”, y respondiendo a una tendencia de subcentralidades complementarias a dicha centralidad tradicional.

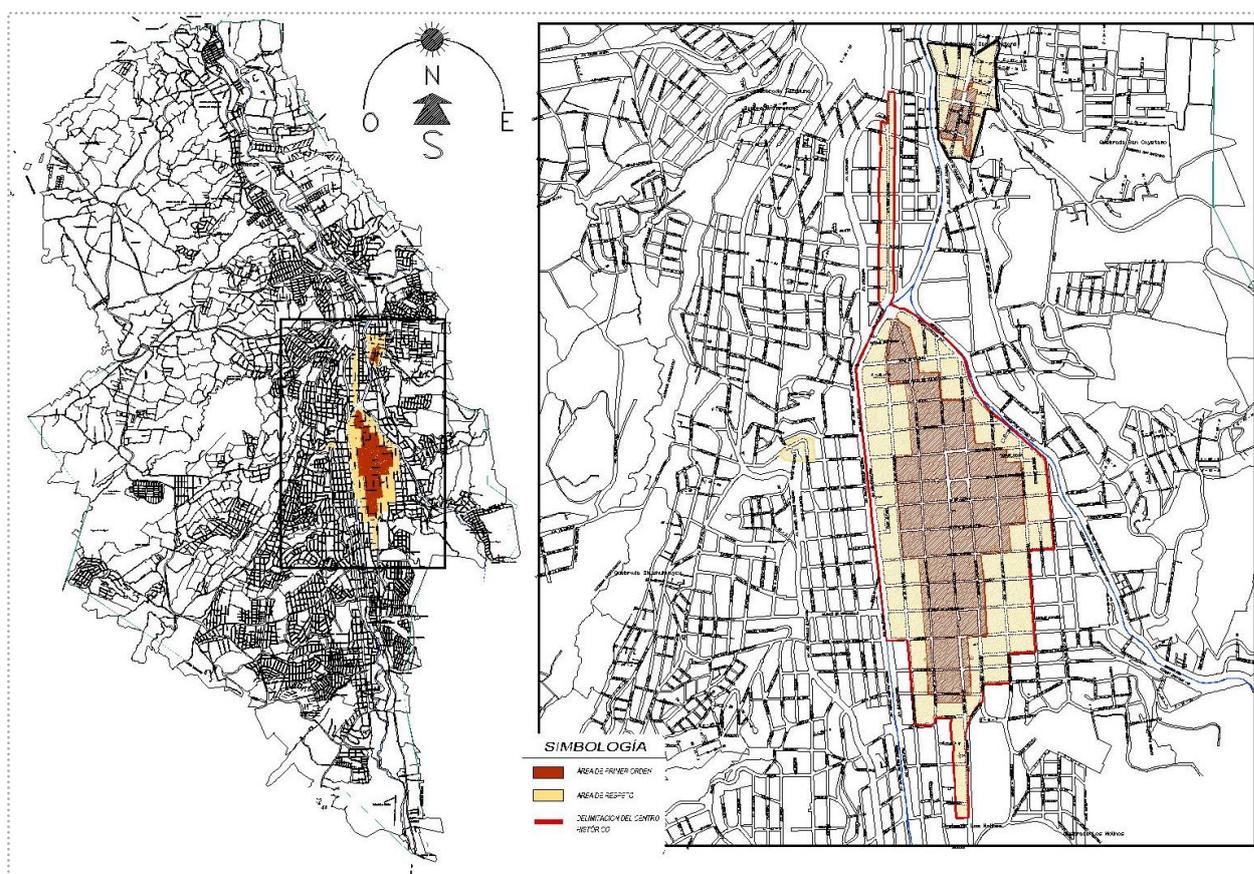
Tabla 3.1. Crecimiento de la Población Urbana de la Ciudad de Loja desde 1964 hasta 2010

Crecimiento de la Población Urbana de la Ciudad de Loja		
Año Censal	Población	Porcentaje de Incremento
1964	26785	
		43,85
974	47697	
		33,43
1982	71652	
		24,02
1990	94305	
		20,44
2001	118532	
		30,39
2010	170280	

Fuente: INEC. “VII Censo de Población y VI de Vivienda 2010”. Base de datos REDATAM.

Esta tendencia de reconfiguración que se plantea analizar en el presente estudio, rompe con la estricta y anteriormente constante relación centro- periferia, estableciendo un nuevo patrón donde la centralidad presenta relevancia, con ciertas modificaciones propias de los cambios urbanos que ha sufrido la ciudad.

Figura 3.2. Plano de localización y delimitación del centro histórico de Loja 2010



Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, 2010.

Dicha transformación de la centralidad se va intensificando con la expansión urbana y ésta a su vez, al crecimiento poblacional, cómo podemos observar (Tabla 3.1. Crecimiento Urbano de la ciudad de Loja desde 1964 hasta 2010) cuya expansión de la mancha urbana se da tanto hacia el norte como hacia el sur, bajo un patrón lineal y para delimitar el área de estudio, es fundamental analizar a rasgos generales, algunos fenómenos característicos del proceso de cambios presentes en la centralidad urbana.

Para la delimitación del caso de estudio, se parte del análisis y delimitación de la centralidad denominada “centro histórico”, según lo planteado por el departamento del centro histórico del Municipio de Loja. (Figura 3.2. Plano de localización y delimitación del centro histórico de Loja 2010).

3. Caracterización de la centralidad urbana de la Ciudad de Loja

Con base en esta delimitación, se procede a caracterizar la centralidad en función a la concentración y tipología de equipamientos, con base en datos secundarios provenientes del Plan de Ordenamiento Urbano de Loja 2009 – 2013 (Figura 3.4. Plano de localización de equipamientos urbanos según su tipología 2010). Adicionalmente, existen nodos de transporte público de norte a sur, localizados en dicho centro (Plan Maestro de Movilidad del Cantón Loja 2012 -2022).

Según la base planteada en el estudio desarrollado por el Cuenin y Silva (2010) podemos caracterizar la centralidad urbana tradicional de Loja según su escala (Tabla 1.1. Características de las centralidades según su Escala), con base en los elementos y tipos de equipamientos, como una centralidad zonal con algunas características metropolitanas, considerando que aún la ciudad posee muchas características de ciudad intermedia monocéntrica.

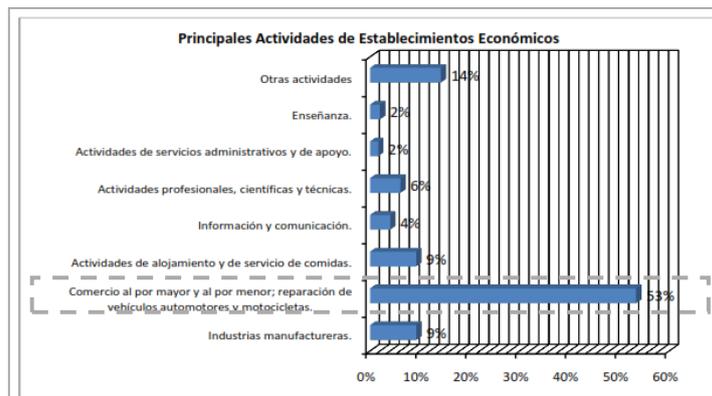
Para el análisis se lleva a cabo un Check List donde se analizan las características tanto de una centralidad a escala metropolitana como a escala zonal, identificando su precisa caracterización. (Anexo 1. Check List: Caracterización de la centralidad urbana según su escala). Identificándose a la centralidad urbana de la ciudad de Loja, principalmente como una Centralidad Zonal con algunas características tanto de centralidad Metropolitana como sectorial, teniendo en cuenta que es una ciudad intermedia con predominancia monocéntrica. Además, en función a la División Territorial Nacional actual y considerando que Loja ha sido considerada la sede de las Instituciones Públicas Zonales, complementario a los datos obtenidos, podemos confirmar la pertinencia de caracterizar a la centralidad urbana tradicional de Loja como Zonal.

Dentro de esta centralidad ya definida espacial y tipológicamente, se empieza a observar a través del tiempo que, en respuesta a los cambios estructurales tales como el crecimiento

demográfico, la expansión de la mancha urbana y ésta a su vez expresada a través del grado de urbanización de la ciudad, que se presenta en la zona urbana con un incremento de 11.55% entre el 2001 y 2011, considerando que para el 2011 el porcentaje de área urbana frente a la Rural era de casi 80% (PDOT Loja, 2011). Este grado de urbanización se ve expresado a través de la reconfiguración de la ciudad en general, así como en la transformación de la centralidad urbana, dando lugar al surgimiento de nuevas formas de organización territorial, predominantemente comerciales y de servicios.

Estas nuevas formas tanto comerciales como de servicios, responden a un proceso de evolución de las actividades económicas, desde el sector primario hasta el sector terciario. Principalmente en la década 2001-2010, donde la presencia del terciario es notoria, mientras que las actividades económicas primarias decrecen notablemente y en el caso de las actividades secundarias, se mantienen.

Figura 3.3. Principales Actividades de Establecimientos Económicos



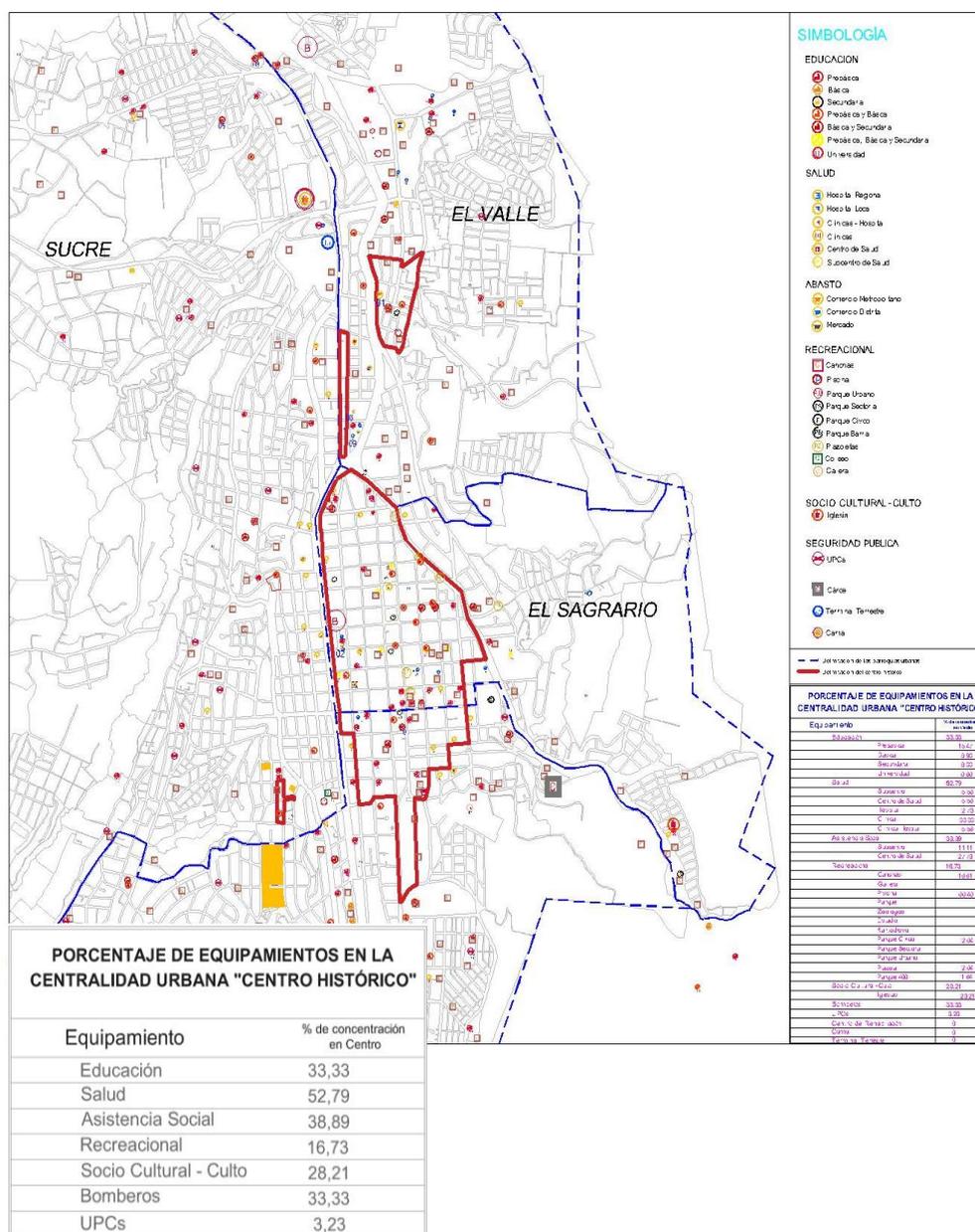
Fuente: INEC. Censo Económico 2010

Dentro de las principales actividades económicas se puede observar el comercio al por mayor y menor, así como servicios varios, mostrándose con un gran peso en la actividad económica para el año 2010. (Figura 3.3. Principales Actividades de Establecimientos Económicos). Así como también el peso que tienen los servicios, es representativo, lo cual nos confirma la actual predominancia de las actividades terciarias en la economía de la ciudad.

Un aspecto muy importante señalar es el amplio flujo comercial que existe de las parroquias y provincias vecinas con la zona urbana de la ciudad de Loja, lo cual mantiene una actividad económica con predominancia en las actividades terciarias.

3.1. Hiperconcentración de actividades en la Ciudad de Loja

Figura 3.4. Plano de localización de equipamientos urbanos según su tipología 2010

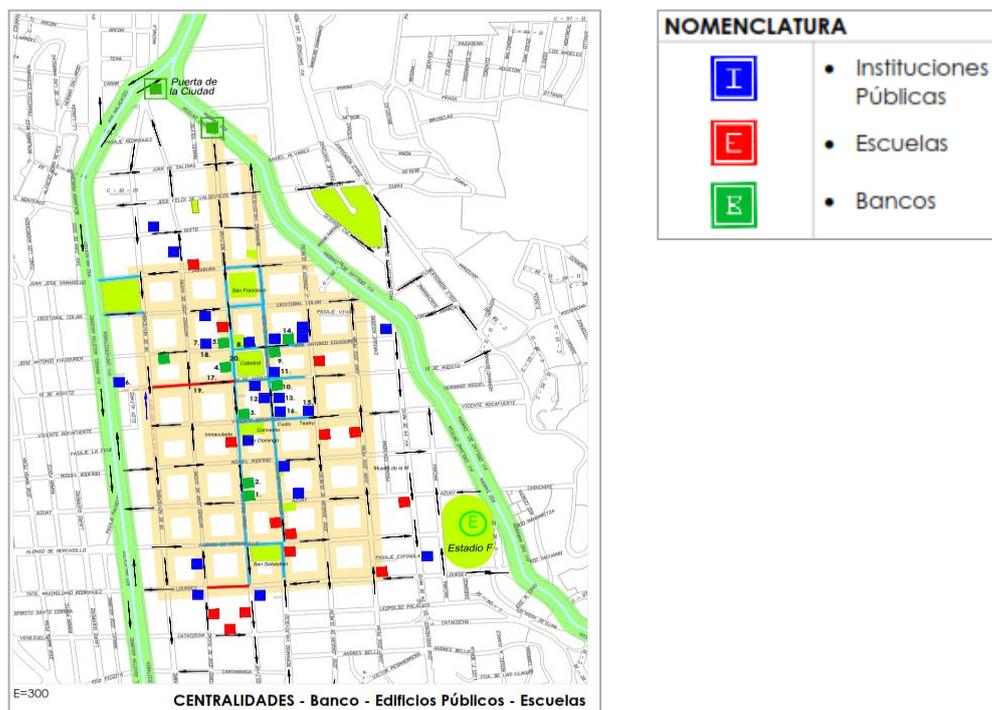


Fuente: POU Loja 2009 – 2013. GAD Municipal de Loja.

Según los datos levantados con respecto a los equipamientos nos permitieron identificar el tipo de centralidad según su escala, sin embargo para el análisis de estos nuevos ejes estructurantes, hace falta ampliarnos hacia las actividades terciarias restantes para así poder comprender las características de los mismos.

Uno de los rasgos que definen la centralidad, es la Hiperconcentración de actividades económicas, sociales, de gestión, entre otras. Sin embargo el estudio analiza la presencia de las actividades terciarias como parte de la transformación económica urbana y por ende territorial. La delimitación del Centro Histórico, tal como ha sido expuesta anteriormente, presenta dos secciones, donde la primera que responde al casco original de la ciudad y se extiende hacia al Av. Gran Colombia y una segunda independiente conformada por la parte central de la actual parroquia urbana “El Valle”, sobre las que se ha ido definiendo la formación ejes urbanos reestructurantes.

Figura 3.5. Localización de servicios de empresas (bancos), de gestión (instituciones públicas) y servicios sociales- educación (escuelas), 2013



Fuente: Documento de Investigación Académica – Universidad Técnica Particular de Loja: “Plan de Movilidad de Loja” 2013.

Elaboración: Universidad Técnica Particular de Loja.

La hiperconcentración de actividades podemos identificar que la centralidad urbana tradicional considerada como “centro histórico” posee el 25.27% de los equipamientos mayores netamente dentro de la delimitación del centro (Figura 3.4. Plano de localización de equipamientos urbanos según su tipología 2010), es importante aclarar que éste análisis no considera las instituciones de gestión pública y administrativa se localizan, en su mayoría dentro de la delimitación del “centro histórico”. Sin embargo el análisis busca identificar el uso comercial predominante en las zonas antes residenciales y con ello identificar los nuevos ejes concentradores, denominado por autores como Ciccolella (2011), Duhau y Giglia (2015) y Pradilla (2009) como corredores terciarios.

Con respecto a las entidades financieras tenemos el 100% de los bancos privados localizados dentro de la delimitación de “centro histórico” (Figura 3.5. Localización de servicios de empresas (bancos), de gestión (instituciones públicas) y servicios sociales- educación (escuelas), 2013), al igual que todos los bancos del sector público que existen en la ciudad; dentro de las cooperativas de ahorro y crédito, las que se encuentran bajo la supervisión de la superintendencia de bancos, las mismas que se localizan en un 100% en el centro y las cooperativas de ahorro reguladas por el MIES se encuentran localizadas en un 35% dentro del centro y las restantes en zonas aledañas. (PDOT Loja 2011).

Los datos antes mencionados señalan abasto y comercio pero a gran escala, descartando los pequeños comercios o comercios minoristas tanto de abasto como de consumo (restaurantes, cafeterías, etc.) para lo cual, con base en los usos de suelo actuales se definirá el eje urbano a analizarse. Es importante observar como una primera conclusión que la ciudad aún posee un desarrollo y planificación monocéntrica, expresada a través de la localización de sus equipamientos, principalmente.

Posterior a un proceso de observación, se puede constatar que existe concentración en algunas zonas del centro urbano donde se localizan o aglomeran actividades económicas y de servicios. El análisis señala una expansión lineal del centro que podría ser provocada por el mercado, evidente en dos ejes identificados.

El primer eje antes mencionado, corresponde a la Avenida 18 de Noviembre hasta la Avenida Gran Colombia, la misma que viene configurándose como eje comercial desde tiempos de la

colonia, inicialmente como eje de paso, para posteriormente territorializarse como eje comercial e ir reconfigurando el territorio. Dicho eje forma parte del centro de la ciudad y va respondiendo a lo que autores como Pradilla (2009) y Ciccolella (2011) consideran corredores terciarios urbanos.

Un dato importante al respecto es que la localización de plazas y centros comerciales son características de los corredores terciarios urbanos. En el caso de estudio, existen cuatro centros comerciales; uno (Multiplaza “La Pradera”) está conectado al primer eje mencionado y colinda con un segundo centro comercial (Don Daniel Mall); el tercero (Plaza del Valle Shopping) se localiza en la Avenida Orillas del Zamora y siguiendo la misma avenida encontramos el cuarto centro comercial (Gran Akí Loja).

Sin embargo, localizamos un segundo corredor en una etapa muy avanzada de consolidación en la Avenida 24 de Mayo, la misma que posee un gran peso histórico y se conecta con la calle Zoilo Rodríguez hasta su intersección con la calle Daniel Álvarez, pero dicho eje no presenta centros comerciales. Según un primer análisis podemos identificar dos posibles corredores urbanos identificados. (Figura 3.6. Identificación de Corredores Terciarios Urbanos).

Autores como Pradilla (2009) señalan algunos aspectos que resultan característicos de la formación de corredores terciarios urbanos; en primera instancia la presencia de las plazas o centros comerciales, consolidan el proceso de formación de dichos corredores, para lo cual buscan corredores ya delineados y con potencial, que parte del comercio e inversión local, tal como lo señala:

Cuando ya se han delineado o conformado los corredores, los nuevos centros o plazas comerciales tienden a ubicarse sobre su trazo real o su posible extensión a fin de beneficiarse de las ventajas de aglomeración (Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca 2008, 51).

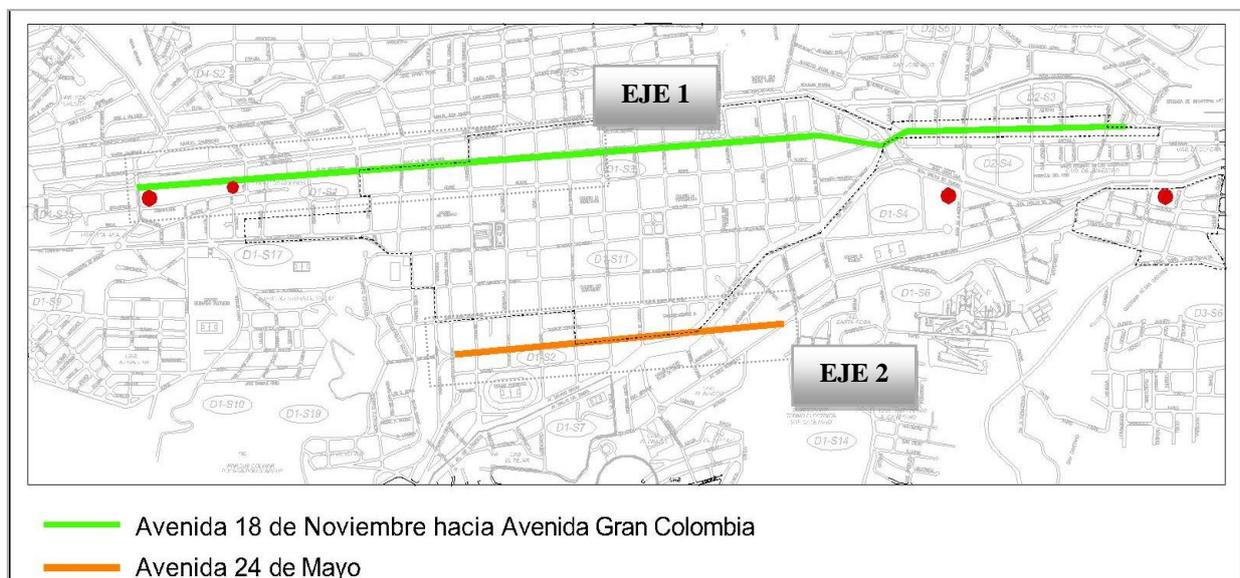
Siendo así que se investiga el año de implantación de los centros comerciales en el caso de estudio, dato relevante para la relación de reconfiguración estudiada. El primer centro comercial corresponde a “Multiplaza La Pradera” inaugurado en el año 2005 (eje 1), el centro comercial “Plaza del Valle Shopping” en el año 2006, y tanto “Don Daniel Mall” (eje 1) como el “Gran Akí Loja” se inauguran en el 2015, de donde tanto el Centro Comercial “Plaza

del Valle Shopping” y el “Gran Akí Loja” se ubican cercanos, y su localización actual también correspondía a uso residencial media-alta; sin embargo, no existe una formación real de algún corredor que conecte con dicha ubicación como en el caso del Eje 1, es decir no ha tenido efectos en la formación de corredor terciario.

Tal como se ha mencionado anteriormente, la primera identificación de los corredores terciarios responde a una primera similitud con las características estudiadas, sin embargo también es importante recordar, según los autores que han estudiado el tema, estos corredores se ubican en zonas de uso residencial y de comercio, especialmente en sectores de ingresos medios y altos.

Dado que para el segundo caso, los usos de suelo siguen manteniéndose de carácter residencial y educación, ya que muy cercano a esto se ubica una relevante institución educativa, sin embargo, considerando que la diferencia con el caso anterior es de 1 año, con respecto a su implantación, su efecto de reconfiguración ha sido mínima, por tal razón no se ha considerado relevante en el estudio.

Figura 3.6. Corredores Terciarios Urbanos del estudio



Fuente: Plano de delimitación del centro histórico 2010

Síntesis- Capítulo 3

En el presente capítulo se contextualiza el caso de estudio, su localización geográfica y antecedentes históricos, analizando de manera general los cambios en el proceso urbano de la ciudad de Loja, y con ello llegar a la delimitación del caso, el recorte espacio-temporal en el que se va a llevar a cabo el estudio hasta realizar la caracterización de la centralidad urbana de la Ciudad de Loja.

Dicha caracterización permite identificar la escala y tipo de centralidad urbana de la ciudad con base en la categorización y clasificación planteada por Cuenin y Silva (2010); con base en el tipo, escala y porcentaje de concentración de los equipamientos correspondientes a las actividades terciarias urbanas.

Además, se desarrolla el análisis de la hiperconcentración de actividades en la centralidad urbana tradicional, con base en datos secundarios de localización de equipamientos tanto de servicios de las empresas, de servicios sociales y de servicios al consumidor (Tabla 2. Matriz de dominio del caso estudiado), con lo cual se define los Ejes a analizarse, definiéndose los dos corredores urbanos terciarios; el EJE 1 que corresponde a la Avenida 18 de Noviembre desde el Centro Comercial hasta la calle Mercadillo y el EJE 2 corresponde a la Avenida 24 de Mayo, tal como se puede observar en el mapa. (Figura 3.6. Corredores Terciarios Urbanos del estudio).

En el capítulo posterior nos insertamos en el caso de estudio, tomando como base las variables e indicadores que forman parte del proceso; inicialmente partimos del análisis del cambio de régimen de uso y ocupación del suelo en los ejes estudiados, y para ello se considera datos oficiales de la entidad reguladora, es decir con base en fuente secundaria, complementándose con el levantamiento del estado actual de uso y ocupación del suelo.

Capítulo 4

Presentación de resultados de trabajo de campo

1. Centralidad Urbana

1.1. El cambio de régimen de uso y ocupación de suelo

1.1.1. Uso de suelo en la centralidad urbana de la ciudad de Loja

Tal como se ha mencionado, es fundamental identificar los usos de suelo y sus cambios en las zonas analizadas. Para el análisis, se evalúan los planos municipales de uso de suelo para la regulación urbana territorial, en el período delimitado en el presente estudio (2000 a 2015) y así evaluar los cambios estructurales que dichos usos han generado. Es importante señalar la dificultad de acceso a la información de los períodos anteriores tomando como referencia el mapa de uso de suelo del área urbana en la ciudad de Loja 2003 (Figura 4.1. Mapa de Uso de Suelo en el área urbana, 2003), la misma que estuvo vigente hasta el año 2007, en el que se replantea algunos usos, y éste se mantiene dentro del POU Loja 2009-2013 (Figura 4.2. Mapa de Estado Actual de Uso de Suelo en el área urbana 2009 - 2013) y cuya actualización aún se encuentra en desarrollo.

Figura 4.1. Mapa de Uso de Suelo en el área urbana, 2003.

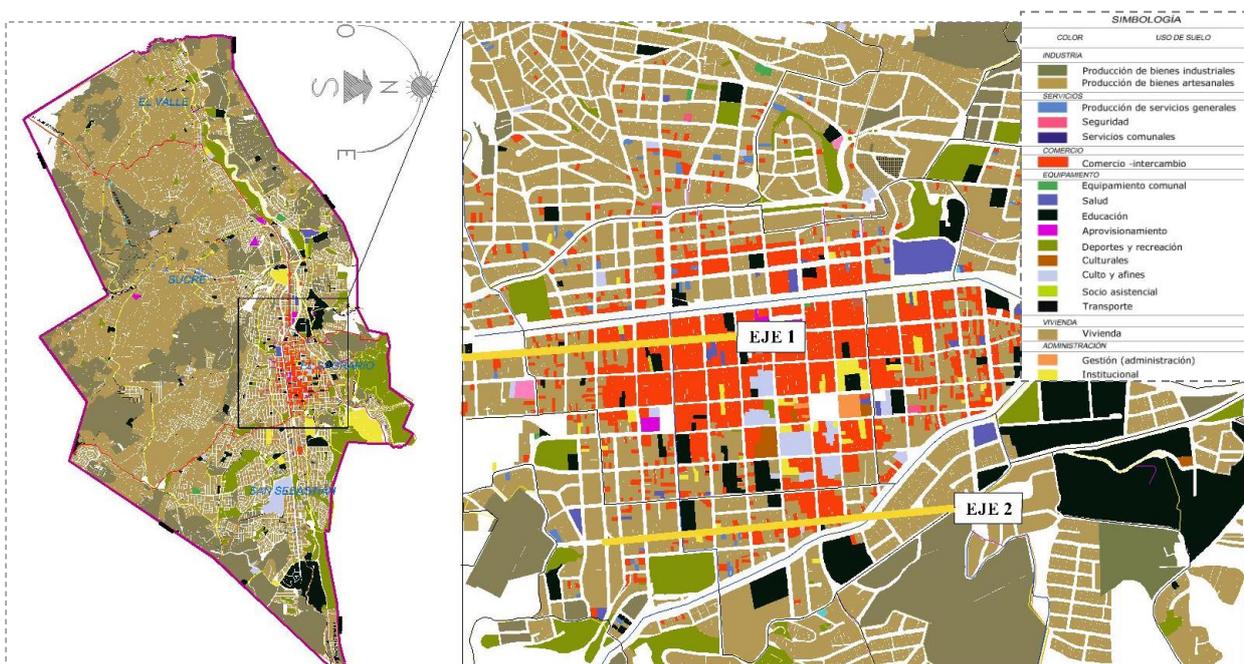


Fuente: GEO Loja 2008

Por ende las herramientas de regulación y control se mantienen algo desactualizadas frente a las intervenciones desarrolladas. En el caso del Eje 1, para el año 2003 no se encontraba aún el centro comercial “Multiplaza La Pradera”, y el uso de suelo en el sector corresponde a residencial media y media-alta, para éste año se plantea uso homogéneo comercial para la Avenida 18 de Noviembre, desde el Mercado central hacia la extensión territorial de la Avenida Gran Colombia, en un sentido de Sur a Norte, donde culmina el eje 1, es decir estamos hablando de la mitad del corredor urbano, para ese entonces, consolidado en su primera etapa.

El Eje 2 no posee hasta la actualidad ningún centro o plaza comercial, sin embargo, su cercanía al centro de gestión así como su condicional espacial e histórica le ha permitido hoy presentar características que la insertan en la temática de análisis, presentando para el año 2003 características similares a las del Eje 1; donde empieza con uso residencial media y media alta y en su extensión hacia el norte, tiende a uso comercial.

Figura 4.2. Mapa de Estado Actual de Uso de Suelo en el área urbana 2009- 2013

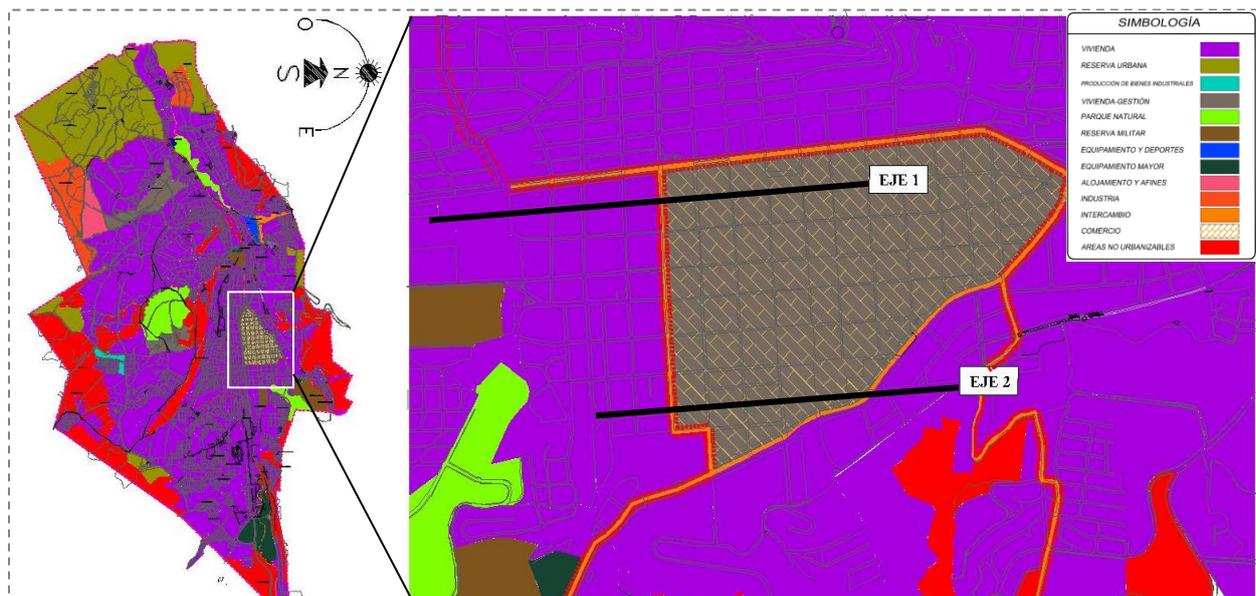


Fuente: Plan de Ordenamiento Urbano Loja 2009-2013

Para el año 2009 en el que se realiza la actualización de los usos de suelo, encontramos que, para el Eje 1 el comercio ha incrementado su tendencia hacia el sur, considerando que para

este año ya estaba implantado el Centro Comercial “Multiplaza La Pradera” (2005), configurándose a un uso de suelo predominantemente comercial y de abasto. En el EJE 2, se mantiene el uso residencial pero empieza a surgir la presencia del comercio, pero con ciertas características que van dando la forma de un corredor terciario urbano con especialidad en consumo (restaurantes, bares, cafeterías, etc.).

Figura 4.3. Mapa de Uso de Suelo en el área urbana 2009- 2013

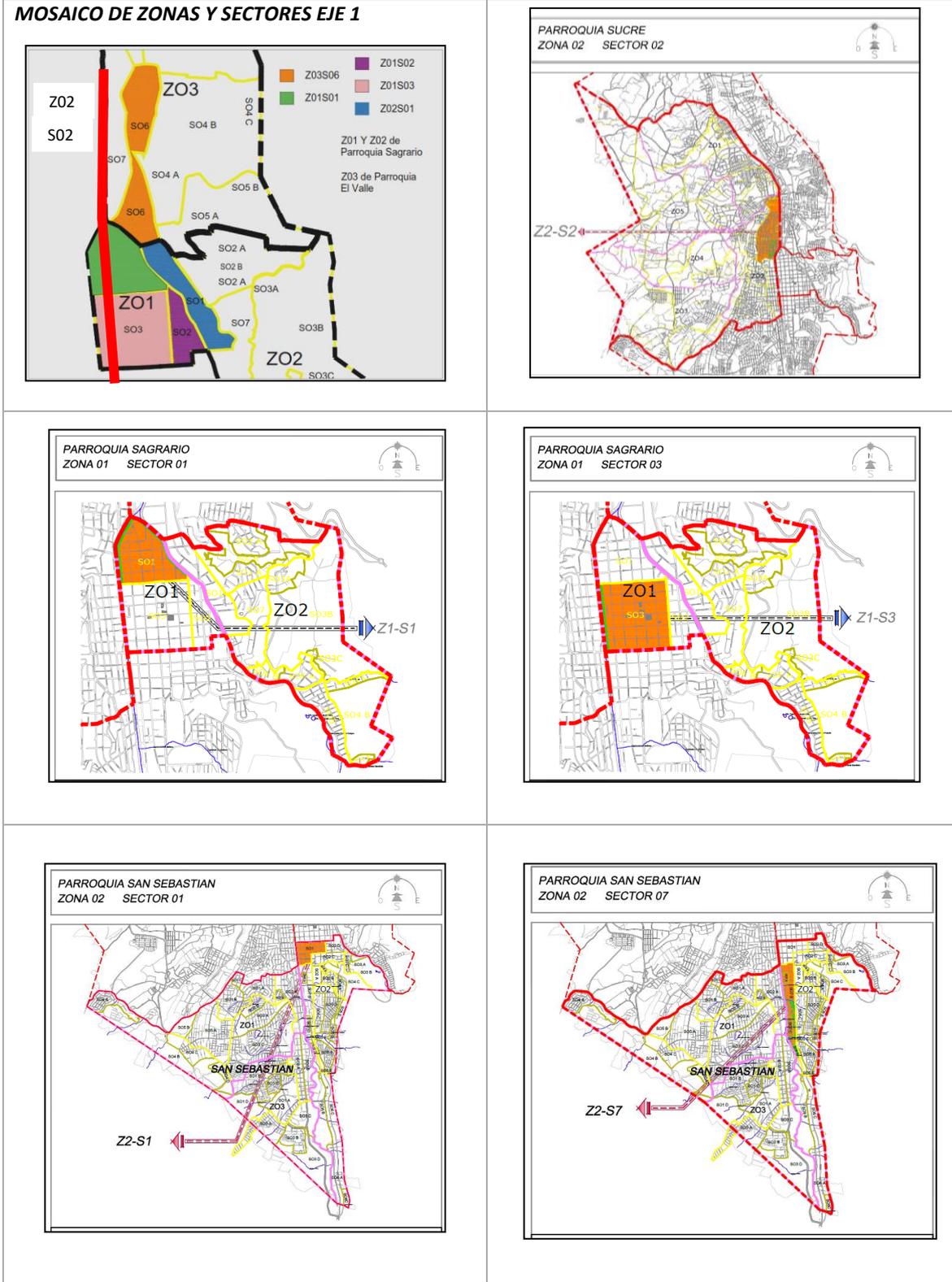


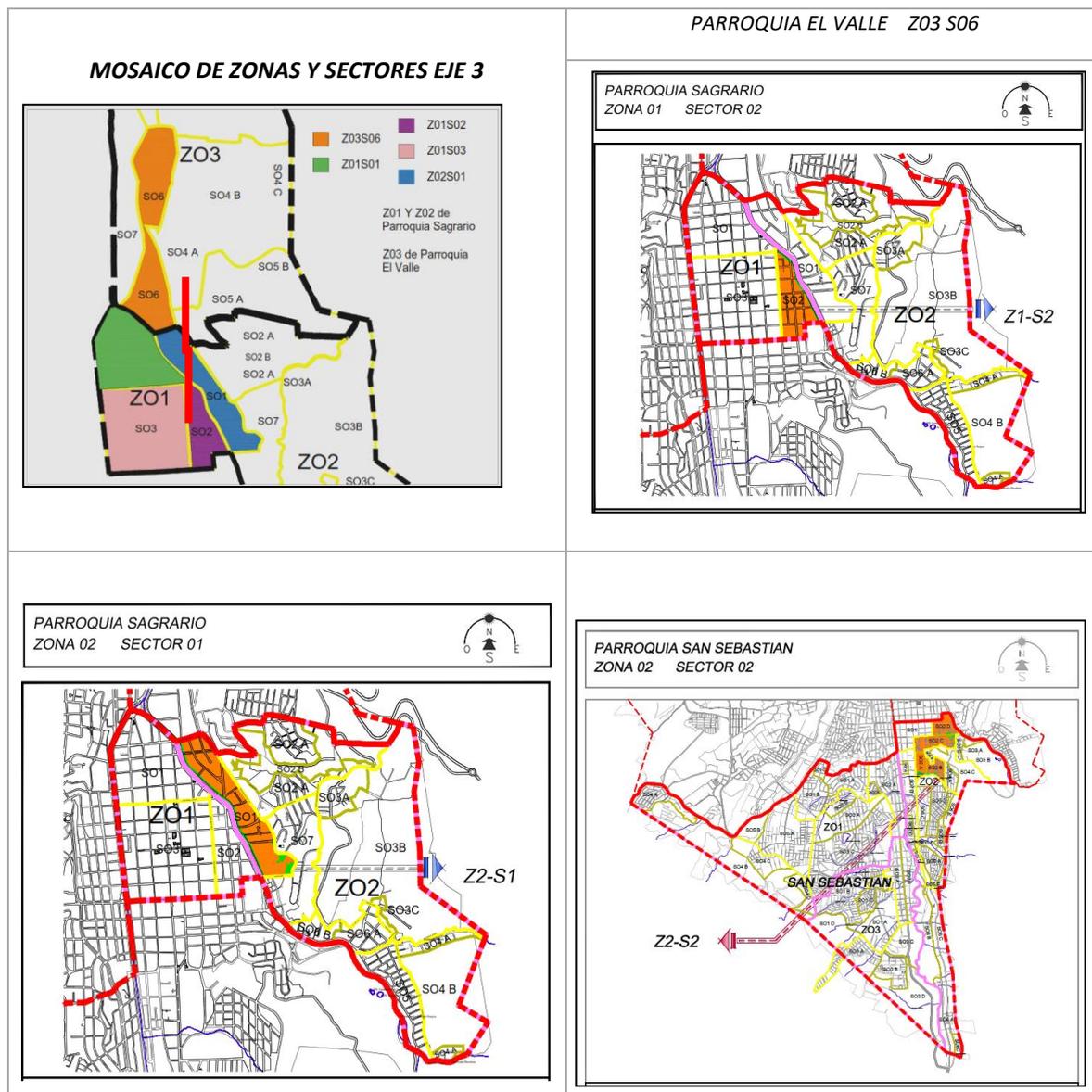
Fuente: Plan de Ordenamiento Urbano Loja 2009-2013

En vista de lo antes mencionado en el estado actual con respecto a los usos de suelo para el año 2009, la entidad reguladora plantea un uso homogeneizado, en el que solo el centro del casco urbano conserve las características de comercio, adicional al uso de gestión y vivienda. Sin embargo esto se contradice un poco, con el análisis de usos y ocupación que se lleva a cabo a una escala micro, es decir por zonas y sectores, ya que en éstos, la amplitud de usos posibles es mayor.

En este análisis podemos localizar los dos ejes, evaluados por cada zona y sector correspondiente a cada una de las parroquias que se encuentran insertas en el estudio.

Figura 4.4. Mapas de Usos de Suelo por ejes analizados. POUL 2009





Fuente: Plan de Ordenamiento Urbano Loja 2009-2013

Un aspecto importante en el caso de los dos ejes, tanto de la Avenida 18 de Noviembre (EJE 1), así como de la Avenida 24 de Mayo (EJE 2), se inserta dentro de la perspectiva de movilidad del POUL 2009 -2013, así:

PARA CORREDORES Y AVENIDAS. El Plan de Ordenamiento Territorial Urbano en su Propuesta de Usos de Suelo, ratifica esta asignación de Usos de Suelo, pues no se observan conflictos para mantenerlos, posibilitando ejes principales de la Ciudad, en la Parroquia El Sagrario, estos corredores están conformados por las Avenidas Universitaria, Emiliano Ortega, Orillas del Zamora, 24 de Mayo y 18 de Noviembre, sin embargo los usos de comercio, servicios se encuentran en toda la zona 1 de la Parroquia. (POUL 2009, 39).

Para el caso del Eje 1, se encuentran los principales usos de suelo como usos asignados posibles, encabezando como primordial, el uso de vivienda y posterior a ello el uso de gestión e intercambio, entre otros; caso similar se da con el Eje 2, donde la amplitud de usos posibles se presenta a través de una gama de posibilidades, que dificulta controlar los cambios generados en el Centro Urbano Tradicional.

Cambio en los usos de suelo en el corredor Urbano 18 de Noviembre (EJE 1)

Tal como se menciona anteriormente, el recorte espacio temporal ubica el estudio entre los años 2000 a 2016, donde el análisis de uso de suelo anterior al año 2000 presenta disminución en el uso de suelo “vivienda” en un 46% hasta la actualidad, pero dicha reducción se refleja en el incremento en 37% de uso múltiple (Vivienda – Comercio) como indicadores relevantes; para el caso de comercio puro así como de otros usos, el incremento de ambos suma 9%, lo cual es importante pero secundario en relevancia hasta la actualidad. (Tabla 4.1. Análisis de cambios de uso de suelo 2000-2016).

Tabla 4.1. Análisis de cambio de uso de suelo 2000-2016 – Av. 18 de Noviembre

Uso de suelo anterior	Porcentaje	Uso de suelo actual	Porcentaje	Relación de usos de suelo
Vivienda	76%	Vivienda	30%	46%
Comercio	3%	Comercio	7%	+4%
Vivienda - Comercio	15%	Vivienda - Comercio	52%	+37%
Otros	2%	Otros	7%	+5%
TOTAL	96%		96%	

Fuente: Trabajo de campo - Encuesta.

Cambio en los usos de suelo en el corredor Urbano 24 de Mayo (EJE 2)

Al igual en el análisis del EJE 1, la disminución del uso de suelo “vivienda” que corresponde al 33% y el incremento de uso de suelo “vivienda-comercio” en un 25% tienen una fuerte relación; donde el uso de suelo netamente de comercio corresponde al 9% de incremento, que en éste caso tiene mayor peso porcentual que el caso antes estudiado. (Tabla 4.2. Análisis de cambios de uso de suelo 2000-2016).

Tabla 4.2. Análisis de cambio de uso de suelo 2000-2016 – Avenida 24 de Mayo

Uso de suelo anterior	Porcentaje	Uso de suelo actual	Porcentaje	Relación de usos de suelo
Vivienda	67%	Vivienda	34%	-33%
Comercio	6%	Comercio	15%	+9%
Vivienda – Comercio	17%	Vivienda - Comercio	42%	+25%
Otros	5%	Otros	5%	0%
TOTAL	96%		96%	

Fuente: Trabajo de campo - Encuesta.

1.1.2. Cambio en el coeficiente de uso y ocupación de suelo en el corredor Urbano 18 de Noviembre.

Se difiere un poco con respecto a los coeficientes de uso y ocupación del suelo (C.U.S. Y C.O.S), lo cual plantea un máximo de 3 plantas en los ejes analizados, para la mayoría de los casos, a excepción la extensión del corredor urbano fuera del límite de centro histórico, hacia el norte, que asciende a un máximo de 4 pisos (POUL 2009), pero al levantar información en los sectores estudiados, podemos observar que existe un 17.5% que presenta 4 o más pisos por edificación, lo cual ya estaría rompiendo la normativa. Tal dato es un acercamiento a la posible densificación del corredor, también. (Tabla 4.3. Número de pisos por edificación 2016 – Corredor 18 de Noviembre).

Tabla 4.3. Número de pisos por edificación 2016 – Corredor 18 de Noviembre.

Número de pisos	Cantidad	Porcentaje
1	39	32.5%
2	37	30.8%
3	23	19.2%
4 o mas	21	17.5%

Fuente: Trabajo de campo - Encuesta.

1.1.3. Cambio en el coeficiente de uso y ocupación de suelo en el corredor Urbano 24 de Mayo.

Con respecto al coeficiente de uso y ocupación del suelo en el EJE 2, traducido en el número de pisos normados, presenta similitud al EJE 1 donde predomina 3 pisos como altura máxima y solo un tramo final, hacia el Sur, permite hasta 4 pisos de altura.

Sin embargo, para este caso también podemos identificar que el 12.05% de las edificaciones presentan 4 o más pisos, donde es clara la ausencia de firmeza en la planificación, al permitir salirse de los parámetros establecidos, siempre bajo visto bueno de la entidad reguladora. (Tabla 4.4. Número de pisos por edificación 2016 – Corredor 24 de Mayo).

Tabla. 4.4. Número de pisos por edificación 2016 – Corredor 24 de Mayo

Número de pisos	Cantidad	Porcentaje
1	47	28.31%
2	66	39.76%
3	33	19.88%
4 o mas	20	12.05%

Fuente: Trabajo de campo - Encuesta.

1.2. La disminución de la función residencial en los corredores analizados

1.2.1. Gradientes de densidades poblacionales

Desde un panorama general, como lo señala el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantonal de Loja:

La densidad poblacional cantonal ha pasado de 63.90 hab/ km² en 1982 as 114.11 hab/km² al 2010 [...] sin embargo la densidad en las áreas urbanas se expresa en habitantes por hectárea siendo entonces 6.35hab/ha, para el área urbana de la ciudad de Loja se tiene una densidad neta de 27.52hab/ha mientras que a nivel parroquial por ser poblaciones rurales se expresa en habitantes por kilómetro cuadrado. (PDOT Loja 2011 504).

Tal como lo señalan los autores Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca (2008), las plazas y centros comerciales han consolidado los corredores terciarios urbanos y éstos a su vez “han actuado como nodos formativos o elementos de densificación” (Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca 2008, 51). Para analizar la gradiente de densidades poblacionales, se toma como base los datos censales de 2001 y 2010, para así observar de qué manera se han presentado los cambios en los ejes analizados.

Tabla 4.5. Gradiente de Densidades Poblacionales 2001-2010

EJE	Densidad Pob. 2001 (Promedio)	Densidad Poblacional 2010	Reducción Porcentual
Eje 1	278.4 hab./Ha	119.8 hab./Ha	57%
Eje 2	383.3 hab./Ha	109.9 hab./Ha	71.3%

Fuente: INEC – Censo 2001 -2010 / Trabajo de campo - Encuesta.

Cambios en densidad en el corredor urbano 18 de Noviembre hasta 2016

En el caso del EJE 1, la densidad promedio es de 217.19 habitantes / Ha (Tabla 4.6. Densidad Poblacional 2016 en EJE 1), es posible contrastar con los datos oficiales obtenidos del INEC a través del Censo 2001, encontrando que existe una disminución porcentual de 21.99% en la densidad poblacional del sector.

Tabla 4.6. Densidad Poblacional 2016 en EJE 1

Corredor	Densidad Promedio hab/Ha	% de universo de estudio
18 de Noviembre	217,19	75,15%

Fuente: Trabajo de campo - Encuesta.

Cambios en densidad en el corredor urbano 24 de Mayo hasta 2016

El caso analizado nos da un promedio de 187.46 habitantes /Ha (Tabla 4.7. Densidad Poblacional 2016 en EJE 2), lo cual confirma la disminución residencial en el sector ya que la reducción porcentual es de 51.09% desde los datos del INEC del Censo 2001 y los datos del 2016 levantados en campo.

Tabla 4.7. Densidad Poblacional 2016 en EJE 2

Corredor	Densidad Promedio hab/Ha	% de universo de estudio
24 de Mayo	187,46	87,60%

Fuente: Trabajo de campo - Encuesta.

1.2.2. La presencia del comercio en el sector estudiado

Comercio en el corredor urbano 18 de Noviembre

En el caso del EJE 1, la presencia de comercio como ya había expuesto en capítulos anteriores, está presente desde hace muchas décadas, sin embargo se extiende hacia el Norte, posterior a la implantación del Centro Comercial Multiplaza La Pradera. Según los datos levantados se conoce que en el sector hay un incremento de comercio y actividades terciarias en un 41% (Tabla 4.1. Análisis de cambios de uso de suelo 2000-2016 – Av. 18 de Noviembre). El comercio y actividades terciarias existentes se encuentran en locales rentados en un 71.08%, y el 28.92% en locales propios, evidenciándose que la renta del corredor está siendo absorbida por los propietarios de las edificaciones. (Tabla 4.8. Tenencia del comercio en el corredor).

Tabla 4.8. Tenencia del comercio en el corredor 18 de Noviembre

Tenencia-Comercio	Cantidad	Porcentaje
Arrendada	59	71.08%
Propia	24	28.92%
Otros	0	0%

Fuente: Trabajo de campo - Encuesta.

Dichos datos se contrastan con el tiempo que dichos negocios se encuentran en el sector, donde el 58.97% corresponde a comercios que llevan en el sector más de 4 años, de los cuales el 13.04% lleva más de una década. Como se puede observar, más de la mitad de los comercios forman parte de la consolidación de dicho corredor.

Los corredores terciarios se han caracterizado por conformarse y consolidarse gracias al capital privado, generalmente presente a través de grandes inversiones; sin embargo en

nuestros casos de estudio podemos constatar que la presencia de lo local ha tenido relevancia en el proceso de formación del corredor urbano terciario. En el corredor 18 de Noviembre podemos ver que el comercio e iniciativa local responde al 93.8%, es decir la gran mayoría; dejando fuera los dos centros comerciales que presentan franquicias nacionales e internacionales pero que no han absorbido a lo local (Tabla 4.9. Escala del comercio en el corredor).

Tabla 4.9. Escala del Comercio en el corredor 18 de Noviembre

Escala	Cantidad	Porcentaje
Local	76	93.8%
Nacional	5	6.2%
Internacional	--	--%

Fuente: Trabajo de campo - Encuesta.

Comercio en el corredor urbano 24 de Mayo

La presencia de comercio en la Avenida 24 de Mayo es notable, como podemos observar en los datos correspondientes al levantamiento del universo total de estudio, el incremento corresponde al 34% de predios con presencia de comercio y actividades terciarias en el sector (Tabla 4.2. Análisis de cambios de uso de suelo 2000-2016 - Avenida 24 de Mayo). Del total de predios con presencia de comercio y otros usos (actividades terciarias) se puede identificar que el 66.34% corresponden a locales rentados, lo cual nos indica la presencia de renta absorbida por los propietarios de las edificaciones (Tabla 4.10. Tenencia del comercio en el corredor).

Tabla 4.10. Tenencia del comercio en el corredor 24 de Mayo

Tenencia-Comercio	Cantidad	Porcentaje
Arrendada	67	66.34%
Propia	31	30.69%
Otros	3	2.97%

Fuente: Trabajo de campo - Encuesta.

Además, los comercios indican que se encuentran en el sector más de 4 años en el caso del 52.5%, y de éste porcentaje, el 13.73% se encuentra más de 10 años, lo cual nos indica que el corredor se viene consolidando desde hace poco más de una década, aproximadamente. Es de vital importancia comprender el poder reestructurado del comercio local en el sector, dicha escala predomina sobre el comercio y actividades terciarias tanto nacionales como internacionales. El comercio local está presente en un 92.2% del total de comercio existente, es decir que lo local ha estructurado y reconfigurado ha dado lugar a dicho corredor (Tabla 4.11. Escala del comercio en el corredor).

Tabla 4.11. Escala del Comercio en el corredor 24 de Mayo

Escala	Cantidad	Porcentaje
Local	94	92.2%
Nacional	7	6.8%
Internacional	1	1%

Fuente: Trabajo de campo - Encuesta.

2. Reconfiguración social de los corredores urbanos estudiados

Al momento de analizar los corredores urbanos terciarios, su configuración y efectos, es importante definir que en el ámbito social de éste fenómeno, inciden algunos agentes, de los cuales se destacan

2.1. Reconfiguración social del Corredor Urbano 18 de Noviembre

2.1.1. Residencia en el sector

Un aspecto relevante al hablar de un territorio es su población y los efectos sociales que se van generando con los cambios urbanos presentes, tal como es el caso de los corredores terciarios. En el caso del EJE 1 se pudo recoger el indicador de residencia de los propietarios en el sector, de donde el 75% de los propietarios viven en su inmueble, es decir la mayoría vive en su propiedad pero como se ha mostrado anteriormente, también aprovechan la renta de su inmueble a través de arrendamiento tanto de vivienda como de comercios. (Tabla 4.12. Residencia de propietarios en el corredor 18 de Noviembre).

Tabla 4.12. Residencia de propietarios en el corredor 18 de Noviembre

Residencia de Propietarios en el sector	Cantidad	Porcentaje
Si	90	75%
No	22	18.3%
No responde	8	6.7%

Fuente: Trabajo de campo - Encuesta.

Es fundamental comprender que la residencia se contrasta con los años que dicha población vive en el sector, de lo que podemos observar (Tabla 4.13. Tiempo de residencia en el corredor 18 de Noviembre) aproximadamente la mitad vive más de 4 años y que más del 40% vive más de 15 años en éste corredor.

Tabla 4.13. Tiempo de residencia en el corredor 18 de Noviembre

Tiempo de residencia	Cantidad	Porcentaje
Menos de 1 año	2	2.13%
de 1 a 2 años	1	1.06%
de 2 a 4 años	5	5.32%
más de 4 años	46	48.94%
más de 15 años	40	42.55%

Fuente: Trabajo de campo - Encuesta.

2.1.2. Poder adquisitivo ¿Permanencia o Expulsión?

Con base en lo antes analizado podemos descartar inicialmente una expulsión del sector, posterior a la reconfiguración que ha venido sufriendo en la última década aproximadamente. Pero esto se respalda también en la tenencia de vivienda ya expuesta con anterioridad así como el nivel adquisitivo que posee la población; siendo necesario evaluar los ingresos de la población y su relación con el tiempo que se encuentran viviendo en el EJE 1. (Tabla 4.14. Relación Ingresos / Tiempo de residencia - Corredor 18 de Noviembre).

Con dicha información podemos constatar que existe una distribución social de estrato medio y medio alto en el sector, los mismos que se encuentran en su mayoría más de 4 años en el sector, descartando la expulsión en su mayoría; al contrario se ha visto la oportunidad de acumulación de renta o capital gracias a la condición de corredor terciario así como a la ubicación con respecto a la centralidad urbana.

Tabla 4.14. Relación ingresos/tiempo de residencia- Corredor 18 de Noviembre

Ingresos	Porcentaje	- de 1 año	1–2 años	2 - 4 años	+ de 4 años	+ de 15 años
1-300	1%	0%	0%	0%	0%	100%
301-600	7%	0%	0%	0%	55.56%	44.44%
601-1000	24%	0%	0%	3.71 %	51.85%	44.44%
1001-1500	23%	3.71%	0%	7.41%	48.15%	40.74%
+ 1500	25%	4%	4%	4%	44%	44%

Fuente: Trabajo de campo - Encuesta.

2.2. Reconfiguración social del Corredor Urbano 24 de Mayo

2.2.1. Residencia en el sector

Tal como se analiza en el EJE 1, los efectos sociales son fundamentales para comprender la trascendencia de la formación de los corredores urbanos terciarios. Para el caso del EJE 2, tenemos el 68.15% de propietarios que viven en el sector, es decir que un gran porcentaje se mantiene en su vivienda y aprovecha la oportunidad de acumulación de capital colocando a la formación del corredor como una oportunidad (Tabla 4.15. Residencia de propietarios en el corredor 18 de Noviembre).

Tabla 4.15. Residencia de propietarios en el corredor 24 de Mayo

Residencia de Propietarios en el sector	Cantidad	Porcentaje
SI	107	68.15%
NO	36	22.93%
NO RESPONDE	14	8.92%

Fuente: Trabajo de campo - Encuesta.

Contrastando con el tiempo de residencia en el corredor, obtenemos que el 49.62% de los propietarios viven en el sector más de 4 años y el 32.82% más de 15 años, lo cual nos da un total de 82.44% de personas que viven más de 4 años. Esta relación nos muestra que existe poco más de la mitad de la población propietaria residente aquí que no presenta expulsión a través de movilidad del corredor (Tabla 4.16. Residencia de propietarios en el corredor 18 de Noviembre).

Tabla 4.16. Tiempo de residencia en el corredor 24 de Mayo

Tiempo de residencia	Cantidad	Porcentaje
Menos de 1 año	2	2.13%
de 1 a 2 años	1	1.06%
de 2 a 4 años	5	5.32%
más de 4 años	46	48.94%
más de 15 años	40	42.55%

Fuente: Trabajo de campo - Encuesta.

2.2.2. Poder adquisitivo ¿Permanencia o Expulsión?

Complementariamente a lo expuesto, la relación ingresos y tiempo de residencia nos puede mostrar dos aspectos importantes; en primer lugar tenemos la presencia de estrato medio y medio alto en su mayoría y con presencia de estrato alto en menor proporción. Donde podemos observar la relación que cuando mayor es el ingreso, menor es el porcentaje de propietarios con más de 15 años viviendo en el sector; lo cual nos permite a diferencia del EJE 1, entender que ha habido una progresiva expulsión del sector que va midiéndose de a poco (Tabla 4.17. Relación Ingresos / Tiempo de residencia - Corredor 18 de Noviembre).

Tabla 4.17. Relación ingresos/tiempo de residencia- Corredor 18 de Noviembre

Ingresos	%	- 1 año	1 a 2	2 a 4	+ de 4	+ de 15
1-300	0%	0%	0%	0%	0%	0%
301-600	2%	0%	0%	0%	0%	4%

601-1000	15%	0%	0%	8 %	32 %	60%
1001-1500	20%	3.13%	6.25%	0%	65.63%	25%
+ 1500	37%	0%	3.44%	3.44%	65.52%	27.59%

Fuente: Trabajo de campo - Encuesta.

A diferencia del EJE 1, existe menos distribución de los estratos sociales, esto no asegura que o exista el estrato bajo en el sector, pero existe evidente predominancia del estrato medio alto e inclusive, alto, en el sector como se puede observar en el cuadro (Tabla 4.17. Relación Ingresos / Tiempo de residencia - Corredor 18 de Noviembre).

3. Renta de suelo

El indicador sobre la renta del suelo es fundamental dentro del estudio, puesto que la valoración o sobrevaloración del suelo, responde tanto a la regulación del Estado como a la intervención del mercado, todo esto expresado a través de la constante reconfiguración del suelo urbano, tal como se ha teorizado anteriormente.

3.1. Valoración del Suelo Urbano de la Ciudad de Loja

Para establecer el análisis de valoración del suelo en la zona estudiada, es importante poner a consideración los parámetros de la Valoración del suelo en la Ciudad de Loja (Tabla 4.18. Metodología de Valoración del Suelo Urbano de la Ciudad de Loja).

Tabla 4.18. Metodología de Valoración del Suelo Urbano de la Ciudad de Loja

VALORACIÓN DEL SUELO URBANO EN LA CIUDAD DE LOJA	
Departamento de Avalúos y Catastros	Valor de la Propiedad: 1. Valor de Suelo, 2. Valor de las edificaciones, 3. Valor de Reposición.
	Sectores Homogéneos de Valor de Suelo
	Valor Comercial Individual del Suelo Urbano
Inmobiliarias de la	Base establecida por la Asociación de Corredores ⁴
	Base establecida por Municipio

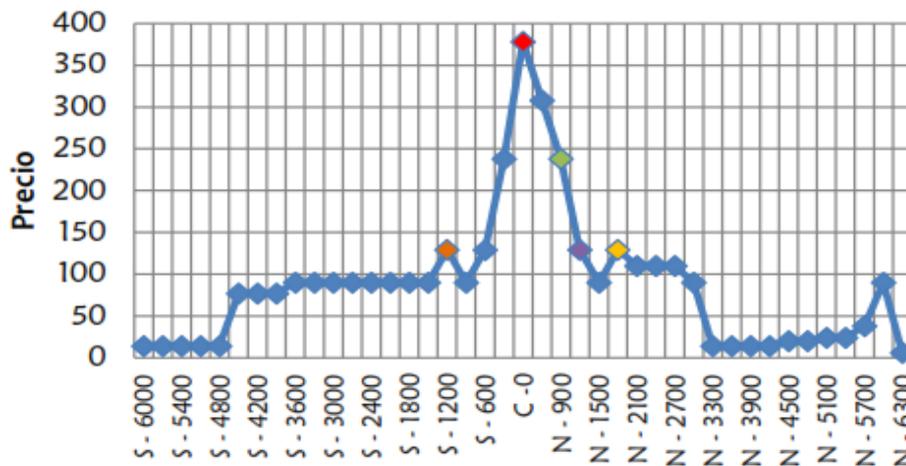
⁴ La mayoría de las inmobiliarias de la ciudad son dirigidas por corredores que forman parte de la Asociación de Corredores de Bienes Raíces de Loja, y a su vez, de la Federación Nacional de Corredores de Bienes Raíces. Su Objetivo principal es la defensa profesional. (González 2012, 85)

Ciudad de Loja	Método comparativo de Mercado
	Experiencia
La cámara de la construcción de la Ciudad de Loja	Considera solo la construcción, sin suelo urbano. Tomando en cuenta todos los rubros desde excavaciones hasta acabados, incluyendo equipos, mano de obra, etc.

Fuente: Documento de Investigación Académica – Universidad Técnica Particular de Loja: “Los mercados de suelo urbano y Captación de plusvalías en la ciudad de Loja”. 2012.

En un acercamiento general al valor del suelo en la ciudad de Loja, podemos tomar en cuenta un análisis general llevado a cabo, con respecto al patrón general que lleva el valor del suelo en la ciudad, con base en el valor catastral del suelo, dicho patrón responde a mayor distancia del centro - menor costo y viceversa; sin embargo, cuando la estructura urbana da inicio a un patrón lineal de centralidad expandida, el suelo urbano presenta algunos cambios (Figura 4.5. Valores de Suelo Urbano en la Ciudad de Loja).

Figura 4.5. Valores de Suelo Urbano en la Ciudad de Loja



Fuente: Documento de Investigación Académica – Universidad Técnica Particular de Loja: “Centralidad urbana de organismos administrativos, gestión, servicio y comercio en la ciudad de Loja”. 2012.

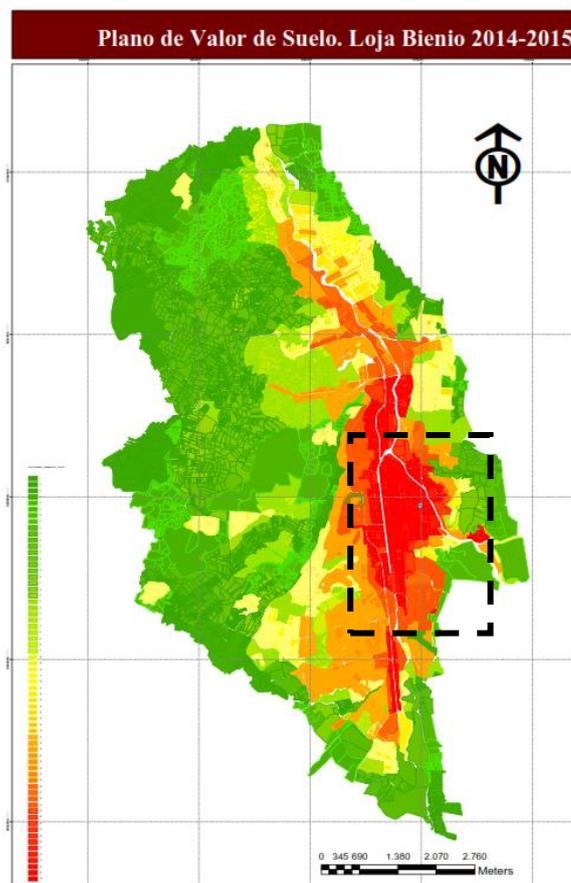
Para contrastar con esta información, podemos evaluar de forma general que el patrón de los valores de suelo en la actualidad no responde solamente a un criterio centro – periferia, donde a mayor acercamiento a la zona central consolidada, mayor precio de suelo, pero esto no sucede exclusivamente con el centro urbano tradicional, sino también con estas nuevas formas de reconfiguración territorial, como es el caso estudiado. (Tabla 4.6. Plano de Valor de Suelo en la Ciudad de Loja Bienio 2014-2015).

3.2. Valor Catastral frente a Valor de Mercado (Asociación de Corredores)

Con esta premisa se analiza las zonas estudiadas correspondientes al EJE 1 y 2 en función a los cambios generados en el valor del suelo, desde la perspectiva de la entidad reguladora, así como la del mercado en la ciudad de Loja, con base en los datos oficiales.

Es importante tener en cuenta que el valor de suelo catastral mostrado en el mapa, corresponde al valor final por metro cuadrado ya construido, es decir, no representa una muestra comparable con los datos obtenidos en la tabla de valor de la asociación de corredores de bienes raíces en Loja, para lo cual se investiga, desde la misma fuente (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja) el valor netamente de suelo según el avalúo catastral por homogeneización. (Tabla 4.19. Valores de Suelo por zonas y sectores analizados en los corredores urbanos 2012).

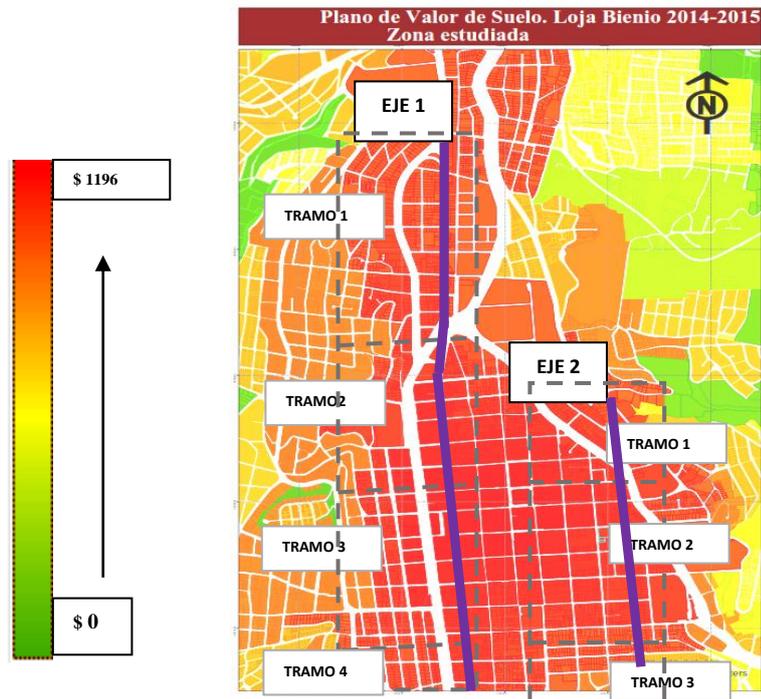
Figura 4.6. Plano de Valor de Suelo en la Ciudad de Loja Bienio 2014-2015



Fuente: GAD M de Loja. Plano de Valor de Suelo Bienio 2014 - 2015.

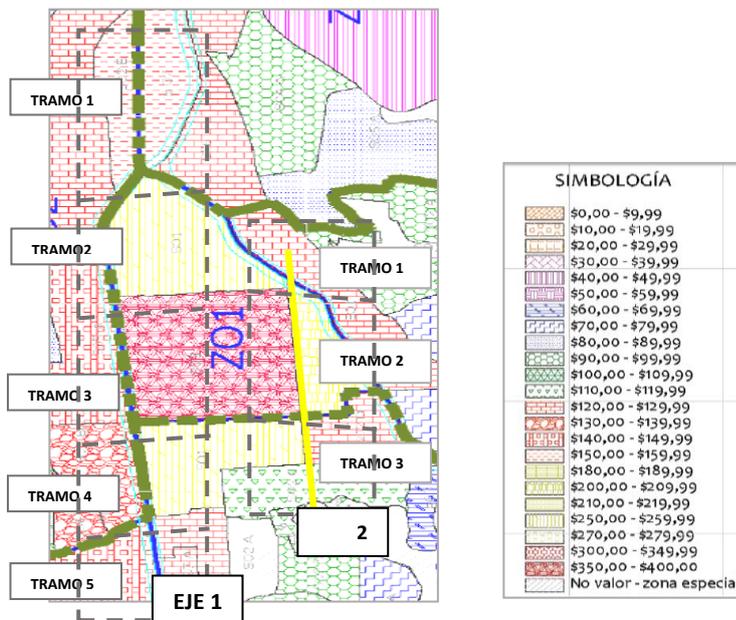
Figura 4.7. Comparación de valor de suelo Catastral/ Mercado (Aso. De Corredores)

Valor Catastral del Suelo Urbano 2014- 2015



Fuente: GAD Municipal de Loja. Plano de Valor de Suelo Bienio 2014 -2015

Valor del Suelo Urbano según asociación de corredores 2012.



Fuente: Tabla de Valor de Asociación de Corredores 2012.

Tabla 4.19. Valores de Suelo por zonas y sectores analizados en los corredores urbanos 2012.

Corredor 18 de Noviembre			Corredor 24 de Mayo		
Zona	Sector	Valor /m2	Zona	Sector	Valor /m2
Z01	S01	\$ 200 – \$ 209,99 (\$ 205)	Z01	S02	\$ 130 - \$ 139,99 (\$ 135)
	S03	\$ 270 – \$ 279,99 (\$ 275)	Z02	S01	\$ 110 - \$ 119,99 (\$ 115)
Z02	S01	\$ 180 – \$ 189,99 (\$ 185)	Z01	S03	\$ 270 – \$ 279,99 (\$ 275)
	S02	\$ 140 - \$ 149,99 (\$ 145)			
	S07	\$ 110 - \$ 119,99 (\$ 115)			
Z03	S07	\$ 140 - \$ 149,99 (\$ 145)			

Fuente: GAD Municipal de la Ciudad de Loja 2012

Es fundamental señalar que existe un debate muy fuerte con respecto al valor del suelo planteado por el municipio de la Ciudad de Loja, donde para el bienio 2014-2015, el valor se incrementa casi en un 50%, disparando alarmantemente el valor de suelo urbano, ya que como ente regulador da pie a la intensa acumulación de capital, incremento excesivo en la plusvalía y por ende, da lugar a la especulación del suelo. Dicha situación se encuentra siendo reevaluada por las autoridades, bajo denuncias emitidas por ACBIR⁵, ya que el valor de suelo sobrepasa los valores aceptables, que se plantea bajo avalúo técnico.

⁵ Asociación Nacional de Corredores de Bienes Raíces.

Tabla 4.20. Cuadro comparativo de valores de Catastro/ Mercado. Bienio 2012-2014

Corredor	Tramo	Valor Catastral de Suelo Urbano	Valor de Suelo Urbano Asociación de corredores	% diferencial en Valor de Suelo
Corredor 18 de Noviembre	1	\$ 140- \$149,99 (\$ 145)	\$ 150 - \$159.99 (\$ 155)	7%
	2	\$200-\$209,99 (\$ 205)	\$ 250 - \$ 259.99 (\$ 255)	24.4%
	3	\$270-\$279,99 (\$ 275)	\$ 350 - \$ 400 (\$ 375)	36.4%
	4	\$180 - \$189.99 (\$ 185)	\$ 250 - \$ 259.99 (\$ 255)	38%
	5	\$110 - \$119.99 (\$ 115)	\$ 120 - \$ 129.99 (\$ 125)	9%
Corredor 24 de Mayo	1	\$110-\$119,99 (\$ 115)	\$ 120 - \$129.99 (\$ 125)	9%
	2	\$200-\$279,99 (\$ 240)	\$ 200 - \$ 400 (\$ 300)	25%
	3	\$130-\$279,99 (\$ 205)	\$ 120 - \$ 400 (\$ 260)	26.8%

Fuente: GAD Municipal de la Ciudad de Loja, 2012 y Tabla de valor de la Asociación de corredores 2012.

3.2.1. Valoración del Suelo urbano en los corredores urbanos

Valor del Suelo en el Corredor 18 de Noviembre (EJE 1)

Una aproximación al autoavalúo

El levantamiento del valor de suelo en el sector presentó dificultades, ya que muchas de las personas que aquí se encuentran son jubiladas o llevan más 15 años aquí, tal como se muestra anteriormente; razón por la cual expresan que no tienen conocimiento actualizado del valor del suelo. Sin embargo un 30% de la población, aproximadamente, señala el valor de venta del predio e inmueble obteniendo un valor aproximado de 175000 dólares americanos.

Posterior al análisis de los datos obtenidos se concluye que el valor de propiedad que incluye suelo e inmueble es de \$673.99 / m² (Tabla 4.21. Valor de Suelo Urbano en el Corredor 18 de Noviembre), lo cual nos da un valor que tiene directa relación con el precio de suelo en la centralidad urbana tal como se analizó anteriormente en rasgos generales de la renta de suelo en la centralidad.

Tabla 4.21. Valor de Suelo Urbano en el Corredor 18 de Noviembre

Corredor	Valor de predio Suelo y Propiedad /m2	% de universo de estudio
18 de Noviembre	\$ 673,99	47,54%

Fuente: Encuesta aplicada a universo de estudio.

Valor del Suelo en el Corredor 24 de Mayo (EJE 2)

Una aproximación al autoavalúo

El caso del EJE 2 difiere un poco del EJE 1, puesto que la población del sector tenía conocimiento del valor de su propiedad, en muchos casos se expuso que siempre existe la posibilidad de la venta de la propiedad como un negocio rentable por la alta valoración del suelo en el sector y en la centralidad urbana en general. Para este caso se obtuvo un promedio correspondiente al 78.10% de los predios, aproximadamente; donde el valor promedio por propiedad está en 250000 dólares americanos.

Después del análisis podemos observar que el precio de suelo e inmueble por metro cuadrado es de \$ 964.65 /m2 (Tabla 4.22. Valor de Suelo Urbano en el Corredor 24 de Mayo), lo cual presenta una relación con la centralidad, similar al caso del EJE 1 y que se puede contrastar con los datos obtenidos en el avalúo catastral que se presentan a continuación a través de cortes de precio de suelo tanto en sentido Norte-Sur como en sentido Este-Oeste.

Tabla 4.22. Valor de Suelo Urbano en el Corredor 24 de Mayo

Corredor	Valor de predio Suelo y Propiedad /m2	% de universo de estudio
18 de Noviembre	\$964,65	78.10%

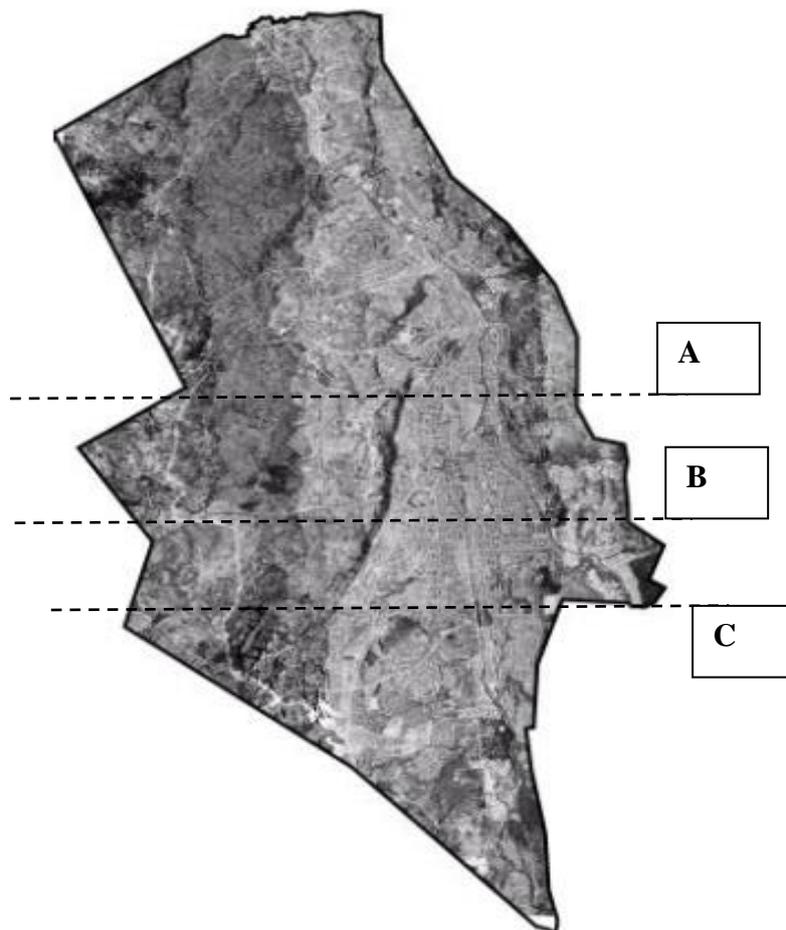
Fuente: Encuesta aplicada a universo de estudio.

3.2.2. La valoración desde el avalúo catastral de los corredores estudiados

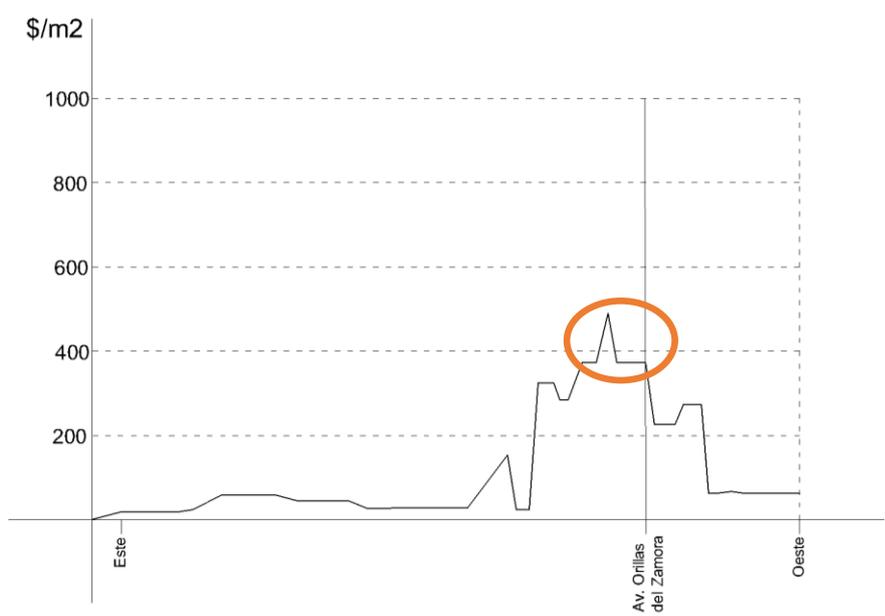
Con el análisis del avalúo catastral podemos observar la tendencia de valores tanto en sentido Este-Oeste como en sentido Norte-Sur, y podemos identificar que se presenta el patrón a mayor distancia del centro el valor tiende a disminuir, en general.

Para el caso de los corredores tanto de Avenida 24 de Mayo como de la Avenida 18 de Noviembre, podemos observar que los valores de suelo oscilan entre \$600 a \$1000 /m² (Ver CORTE B-B), lo cual sin duda coincide con los datos antes obtenidos de la centralidad urbana en rasgos generales.

Figura 4.8. Cortes de Precio de Suelo en la Ciudad de Loja 2014-2015. Este-Oeste

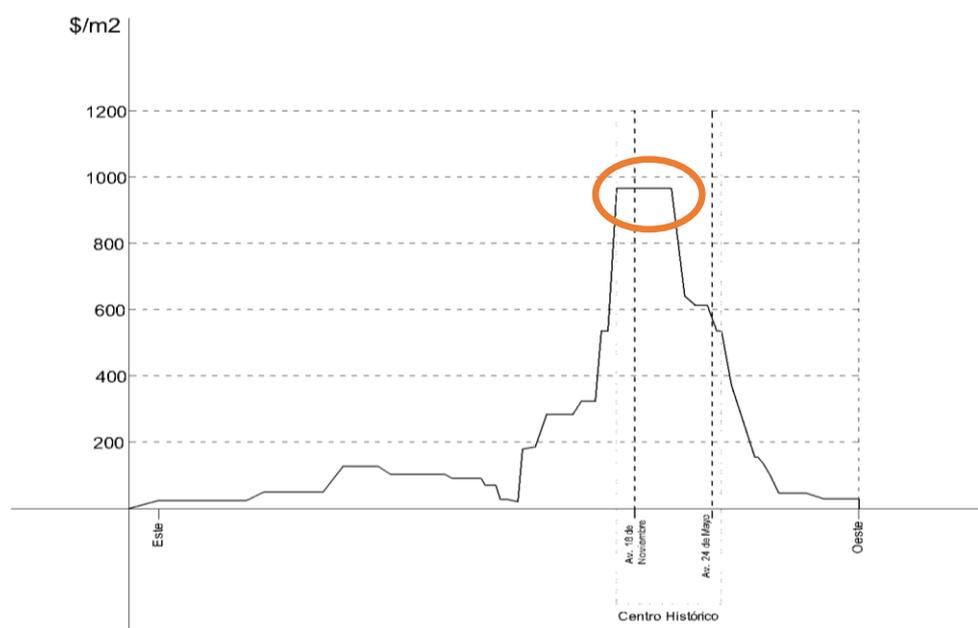


Fuente: GAD Municipal de Loja. Plano de Valor de Suelo. Bienio 2014 - 2015



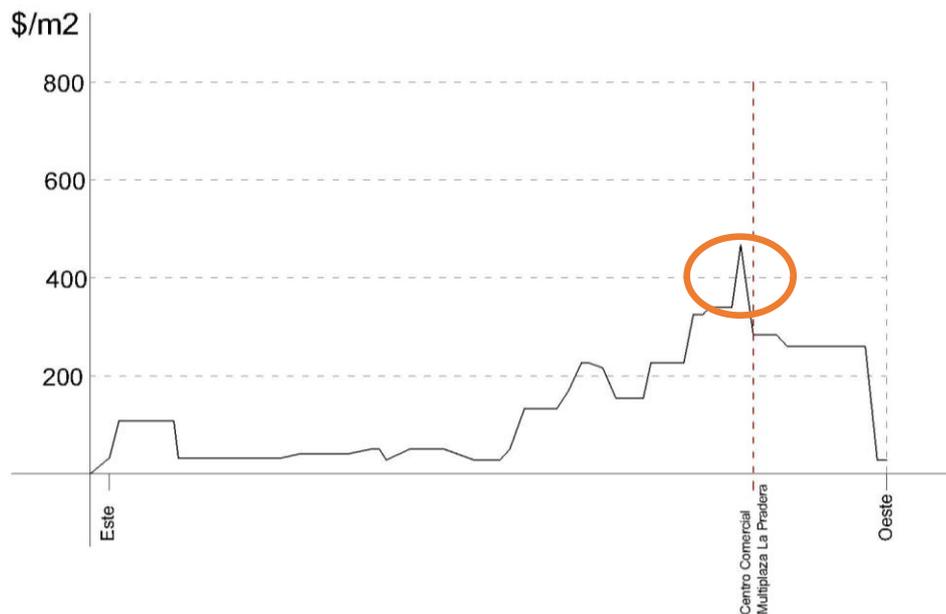
CORTE A-A

Fuente: GAD Municipal de Loja. Plano de Valor de Suelo. Bienio 2014 - 2015



CORTE B-B

Fuente: GAD Municipal de Loja. Plano de Valor de Suelo. Bienio 2014 - 2015



CORTE C-C

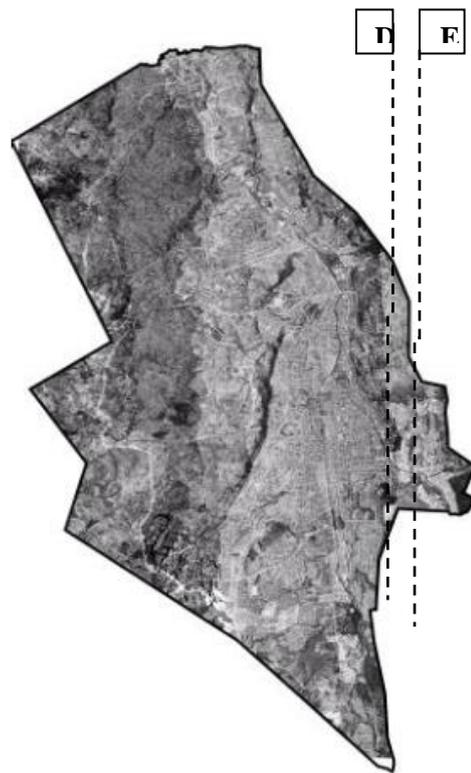
Fuente: GAD Municipal de Loja. Plano de Valor de Suelo. Bienio 2014 - 2015

Además se puede observar que la presencia del Centro comercial en el EJE 1 (Corredor 18 de Noviembre) incide en el incremento de valor de suelo, tal como se muestra en el CORTE C-C, donde la Presencia del Centro Comercial “Multiplaza La Pradera” muestra un rango de valor de suelo y propiedad de \$500 a \$300 /m2, aproximadamente.

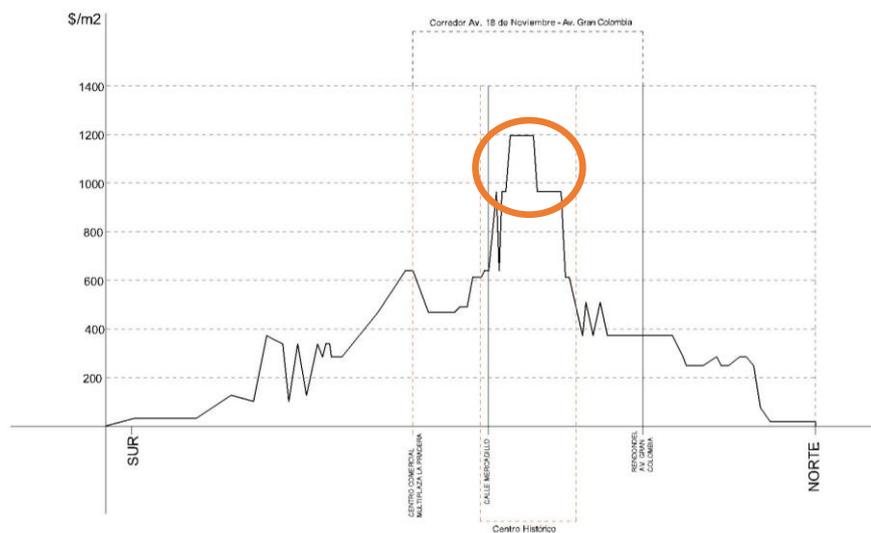
Es importante tener en cuenta que el análisis está llevado a cabo de Este a Oeste, es decir en sentido perpendicular a la tendencia lineal Norte Sur de crecimiento y expansión de la ciudad. Siendo fundamental contrastar con el análisis a través de cortes en sentido Norte Sur, donde se puede analizar a través de los corredores, el patrón de valor de suelo que se ha territorializado en los mismos y su relación con la centralidad urbana tradicional.

Al analizar los valores de suelo en el sentido Norte-Sur, que es el patrón de crecimiento de la ciudad, podemos observar en los cortes desarrollados a través de los corredores de la Avenida 18 de Noviembre y 24 de Mayo, que los valores de suelo del corredor, ubicados dentro del centro histórico se mantienen como los más altos y los valores fuera de dicho centro siguen siendo altos, inmediatamente inferiores a los de dicho C.H., sin embargo se mantienen como los valores más altos en el sentido Norte Sur, tal como se puede observar en los cortes: CORTE D-D Y CORTE E-E.

Figura 4.9. Cortes de Precio de Suelo en la Ciudad de Loja 2014-2015. Norte- Sur

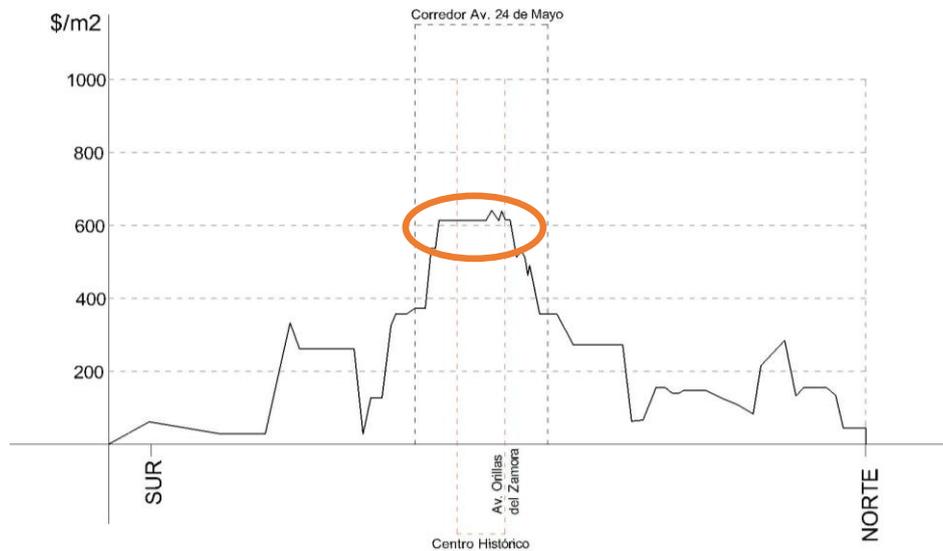


Fuente: GAD Municipal de Loja. Plano de Valor de Suelo. Bienio 2014 - 2015



CORTE D-D

Fuente: GAD Municipal de Loja. Plano de Valor de Suelo. Bienio 2014 - 2015



CORTE E-E

Fuente: GAD Municipal de Loja. Plano de Valor de Suelo. Bienio 2014 - 2015

Para el caso del EJE 1 (Corredor 18 de Noviembre – CORTE D-D) se observa que el valor de suelo dentro del Centro Histórico se mantiene en un rango de \$600 - \$1200 por m2 (valores que consideran el valor de suelo e inmueble) y fuera del C.H. se mantiene en un rango de \$650 - \$350 por m2.

En cambio para el caso de del EJE 2 (Corredor 24 de Mayo – CORTE E-E) se observa que el valor de suelo dentro del centro histórico es casi plano y se mantiene en un rango de \$ 600 a \$650 por m2 pero fuera del Centro Histórico se presenta en un rango de \$650 a \$350 por m2, aproximadamente; es decir que tanto en el EJE 1 como en el EJE 2 el rango de valores fuera del Centro Histórico se mantiene similar en ambos casos.

3.2.3. Una de las formas de acumulación de Renta en los corredores urbanos terciarios

El arrendamiento como una de las formas de acumulación de Renta de Suelo en el Corredor Urbano 18 de Noviembre

Uno de los aspectos que define la visión rentista de los propietarios, y con ello también la apertura a su negociación con los agentes inmobiliarios, es la base de ingresos del jefe de hogar, el mismo que nos da una clara idea del fenómeno aquí presente.

Para el caso del EJE 1, se toma como base la estructura esquemática de la clasificación nacional de ocupaciones según el INEC- ESTRUCTURA ESQUEMÁTICA POR GRANDES GRUPOS⁶.

Tabla 4.23. Ocupación de Jefe de Hogar por Grandes Grupos de Estructura INEC

Grupo 2	4	3%
Grupo 3	21	18%
Grupo 4	1	1%
Grupo 5	36	30%
Grupo 7	7	6%
Grupo 8	1	1%
Grupo 9 - propietarios	26	22%
Jubilado	12	10%
No responde	11	9%
No trabaja	1	1%

Fuente: Encuesta aplicada a universo de estudio.

Como podemos observar en el cuadro (Tabla 4.23. Ocupación de Jefe de Hogar por Grandes Grupos de Estructura INEC), más del 50% está comprendido entre comerciantes (Grupo 5), propietarios que viven de arrendamientos (Grupo 9) y Jubilados que en algunos casos también viven de arrendamientos, adicional a su pensión. Y de esto, el 22% son los propietarios cuyo ingreso depende de los arrendamientos, lo cual representa una quinta parte de la población y según el testimonio de muchos de los comerciantes, éste porcentaje de arrendamiento va en crecimiento. Con estos datos podemos observar que la visión rentista se presenta con fuerza,

⁶GRUPO 1: Directores y gerentes

GRUPO 2: Profesionales científicos e intelectuales

GRUPO 3: Técnicos y profesionales del nivel medio

GRUPO 4: Personal de apoyo administrativo

GRUPO 5: Trabajadores de los servicios y vendedores de comercios y mercados

GRUPO 6: Agricultores y trabajadores calificados agropecuarios, forestales y pesqueros

GRUPO 7: Oficiales, operarios y artesanos de artes mecánicas y de otros oficios

GRUPO 8: Operadores de instalaciones y máquinas y ensambladores

GRUPO 9: Ocupaciones elementales

GRUPO 10: Ocupaciones militares

tanto en el aprovechamiento de la actividad potencial así como en la absorción de una renta generada por la formación de los corredores, dicha renta se denomina Renta de Localización, sumada a una Renta diferencial, al presentarse la construcción en altura como una de las formas de inversión aplicadas.

El arrendamiento como una de las formas de acumulación de Renta de Suelo en el Corredor Urbano 24 de Mayo

Bajo la misma categorización realizada por el INEC, se analiza el caso del EJE 2, donde se puede observar que: (Tabla 4.24. Ocupación de Jefe de Hogar por Grandes Grupos de Estructura INEC).

Tabla 4.24. Ocupación de Jefe de Hogar por Grandes Grupos de Estructura INEC

Grupo 2	4	2%
Grupo 3	37	22%
Grupo 4	16	9%
Grupo 5	56	33%
Grupo 6		0%
Grupo 7	3	2%
Grupo 8	0	0%
Grupo 9 - propietarios	10	6%
Jubilado	18	11%
NO RESPONDE	17	10%
NO TRABAJA	2	1%
Abandonado y Baldío	6	4%

Fuente: Encuesta aplicada a universo de estudio.

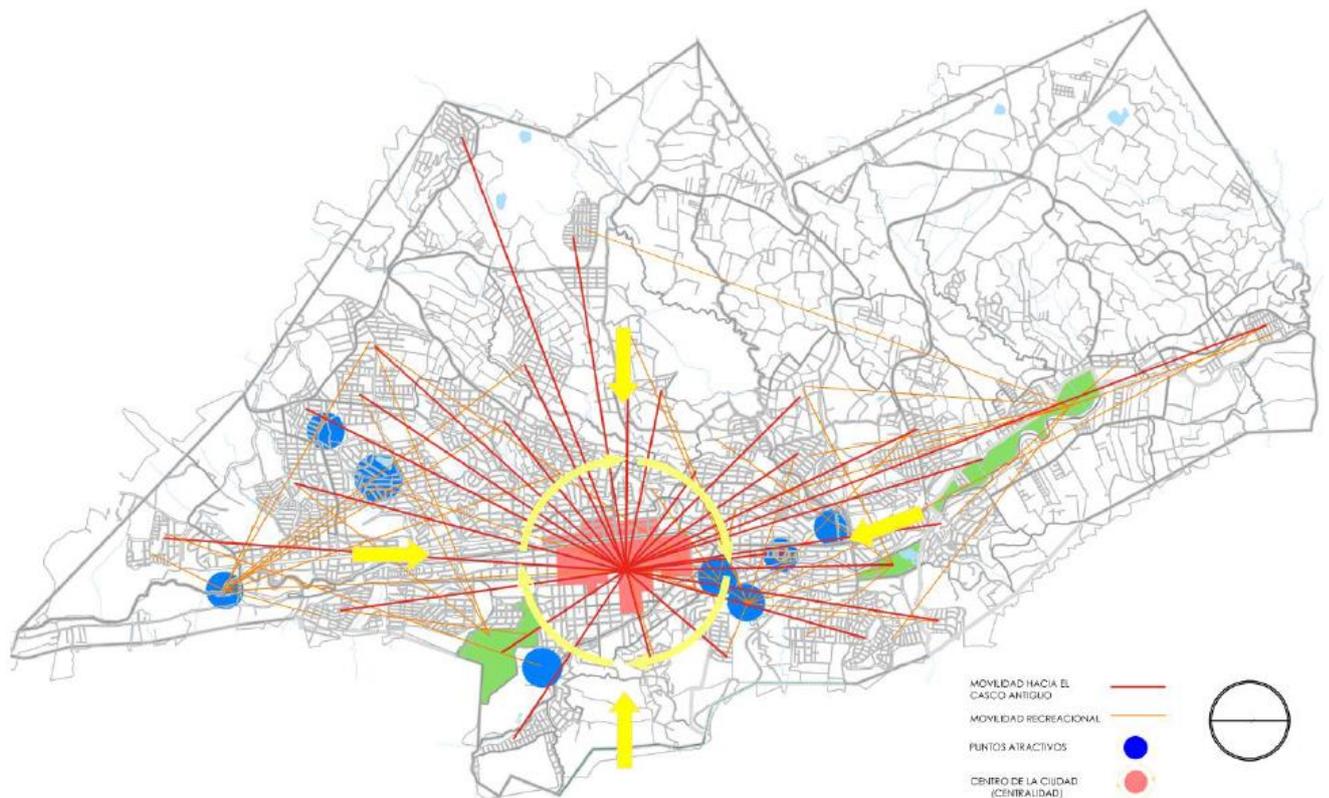
Tal como se observa, solo el 6% corresponde a propietarios que viven de arrendamiento como uno de sus ingresos, pero existe un incremento del 5% de edificios multifamiliares en los últimos 10 años, bajo la tenencia de vivienda propia correspondiente a estrato medio-alto, lo cual nos muestra que existe un proceso de densificación así como de cambio de uso de suelo de “vivienda” a uso múltiple (vivienda - comercio)

4. Movilidad en la centralidad urbana y corredores urbanos

4.1. Movilidad Intraurbana en la Ciudad de Loja

Complementariamente a los datos expuestos anteriormente, en el análisis general de la movilidad intraurbana en la Ciudad de Loja nos muestra que se mantiene una tendencia concentradora, propia de una ciudad aún monocéntrica, donde se presenta la movilidad hacia el centro con gran intensidad como se puede observar en el esquema (Figura 4.9. Esquema de movilidad Intraurbana en la Ciudad de Loja 2009).

Figura 4.9. Esquema de Movilidad Intraurbana en la Ciudad de Loja 2009



Fuente: Congestión Vehicular “REGENERAR”. Loja 2008.

Frente a estos datos se debe analizar la movilidad desde y hacia los corredores urbanos estudiados para comprender su relevancia en comparación a lo existente en la centralidad urbana tradicional.

4.1.1. Movilidad Intraurbana en el Corredor 18 de Noviembre (EJE 1)

Es fundamental comprender que la movilidad intraurbana es un importante complemento de definición de la centralidad así como de la formación de corredores urbanos terciarios.

En la formación de corredores urbanos encontramos dos puntos importantes; el primero con respecto a las personas que trabajan fuera del sector analizado, tal como se puede observar en el cuadro (Tabla 4.25. Modo de transporte de Propietarios en Corredor 18 de Noviembre).

Tabla 4.25. Modo de transporte de Propietarios en Corredor 18 de Noviembre

Modo de transporte	Cantidad	Porcentaje
Caminando	3	3.13%
Bus	13	13.54%
Taxi	15	15.63%
Vehículo Privado	47	48.96%
no se traslada	9	9.38%
otro	0	0%
no responde	1	9.38%

Fuente: Encuesta aplicada a universo de estudio.

El modo de transporte es una referencia de la distancia que los propietarios deben recorrer desde su vivienda hacia su trabajo, razón por la cual podemos observar que el 78.14% debe movilizarse en vehículo, sea éste privado o público, es decir recorrer distancias grandes o promedio, de donde casi el 50% corresponde a vehículo privado que caracteriza a un estrato medio a medio alto, dato que confirma los resultados obtenidos anteriormente.

Por otro lado, existen las personas que ingresan diariamente desde otros sectores, en general, correspondientes a los comercios y actividades terciarias que se llevan a cabo en el Corredor Urbano (Tabla 4.26. Modo de transporte de Comerciantes en Corredor 18 de Noviembre), donde el 69.13% se traslada en vehículo, sea público o privado, es decir recorre distancias considerables; pero a diferencia del modo de transporte de los propietarios, predomina el uso de transporte público, lo cual nos indica menores ingresos que en el caso anterior, pero una relación similar en distancias recorridas.

Tabla 4.26. Modo de transporte de Comerciantes en Corredor 18 de Noviembre

Modo de Transporte	CANTIDAD	PORCENTAJE
Caminando	3	2%
Bus	25	20%
Taxi	12	10%
Vehículo Privado	19	16%
no se traslada	15	12%
otro	0	0%
no responde	1	1%

Fuente: Encuesta aplicada a universo de estudio.

4.1.2. Movilidad Intraurbana en el Corredor 24 de Mayo (EJE 2)

Para el caso del Corredor 24 de Mayo, los propietarios se movilizan aproximadamente en un 66% en vehículo (Tabla 4.27. Modo de transporte de Propietarios en Corredor 24 de Mayo), sea éste público o privado; de dicho porcentaje, más del 50% corresponde a vehículo privado, lo cual nos muestra dos situaciones: la primera es que la población propietaria del sector trabaja en su mayoría, fuera de él y se encuentra a una distancia considerable, y la segunda es que el uso de vehículo privado nos muestra la existencia de estratos entre medio y alto, en gran porcentaje.

Tabla 4.27. Modo de transporte de Propietarios en Corredor 24 de Mayo

Modo de transporte	Cantidad	Porcentaje
Caminando	8	6.35%
Bus	3	2.38%
Taxi	13	10.32%
Vehículo Privado	68	53.97%
no se traslada	15	11.90%
otro	2	1.59%
no responde	17	13.49%

Fuente: Encuesta aplicada a universo de estudio.

Para el caso de los comerciantes en el corredor 24 de Mayo, el 64.6% se traslada fuera del sector pero a diferencia del otro caso en estudio, el uso de vehículo público y privado se mantiene proporcionalmente igual, lo cual indico un estrato económico superior y un nivel de ingresos mayor (Tabla 4.28. Modo de transporte de Propietarios en Corredor 24 de Mayo).

Tabla 4.28. Modo de transporte de Comerciantes en Corredor 24 de Mayo

Modo de transporte	Cantidad	Porcentaje
Caminando	8	6.35%
Bus	3	2.38%
Taxi	13	10.32%
Vehículo Privado	68	53.97%
no se traslada	15	11.90%
otro	2	1.59%
no responde	17	13.49%

Fuente: Encuesta aplicada a universo de estudio.

Para ambos casos, el uso del vehículo privado es muy elevado y bajo la observación llevada a cabo, en muchos casos resulta un uso caprichoso, siendo en la ciudad, el vehículo un signo de estatus.

4.2. Movilidad Vehicular en los corredores urbanos estudiados

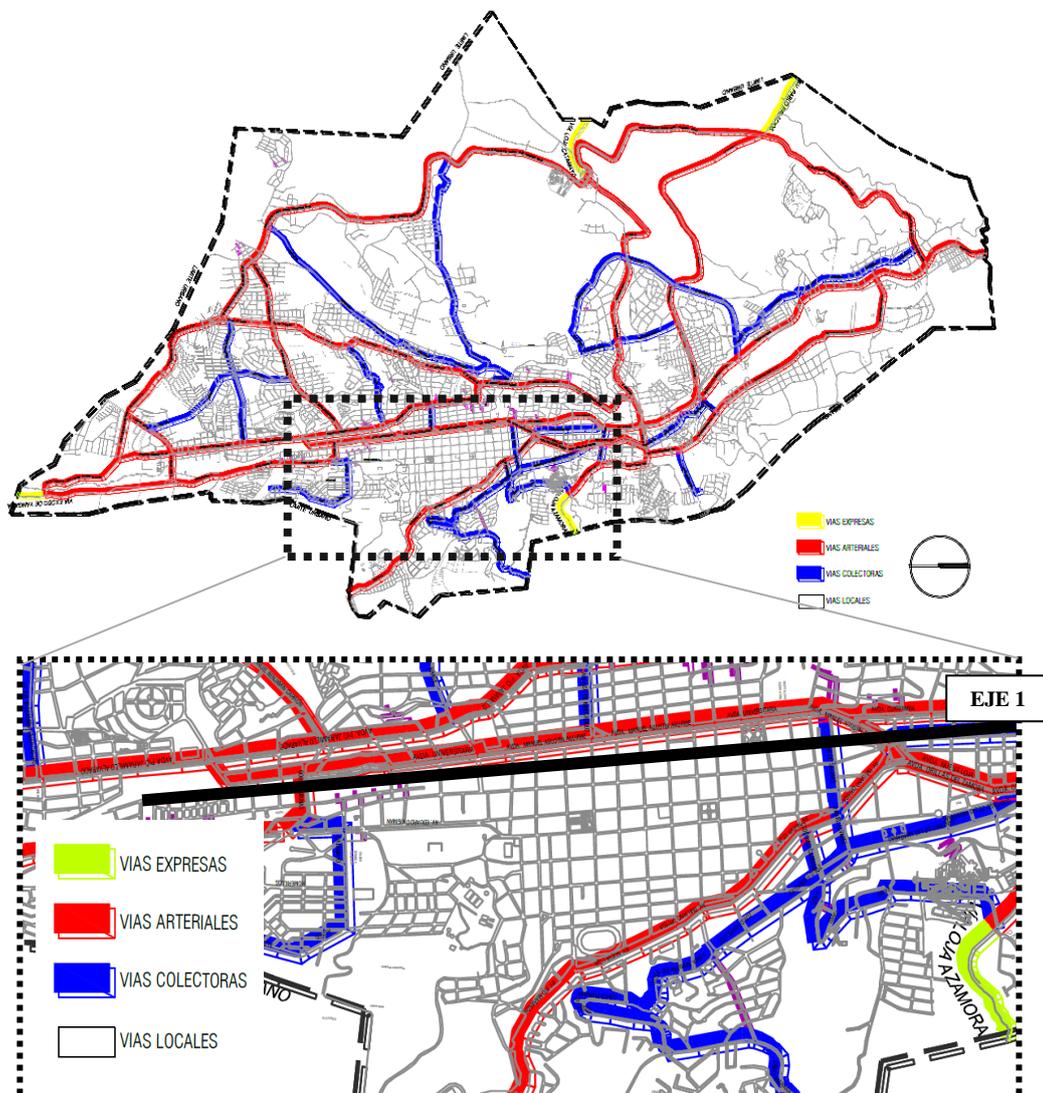
Así como resulta relevante la movilidad intraurbana para definir los flujos de forma general en la centralidad urbana así como en la formación de corredores, también resulta importante conocer los tipos de vías y su intensidad de flujo, ya que muchos autores como Pradilla (2004) y Ciccolella (2011) aseguran que el escenario perfecto para la formación de dichos Corredores Urbanos terciarios son las vías de alto flujo pero que no presentan desconexión peatonal, como por ejemplo las vías rápidas. Siendo apremiante analizar las vías y su relación con los corredores urbanos estudiados.

4.2.1. Movilidad Vehicular en el Corredor 18 de Noviembre (EJE 1)

Jerarquización de vías y su relación con el EJE 1

Según el mapa expuesto, perteneciente al Plan Maestro de Movilidad de la Ciudad de Loja, podemos observar que la Avenida 18 de Noviembre está señalada como una vía local, inmediatamente paralela a una vía arterial, de alto flujo vehicular proporcionalmente superior al flujo peatonal sin embargo en el caso de la Avenida 18 de Noviembre presenta flujo tanto vehicular como peatonal, siendo un perfecto escenario para el comercio y actividades terciarias, sobre todo de consumo y abasto.

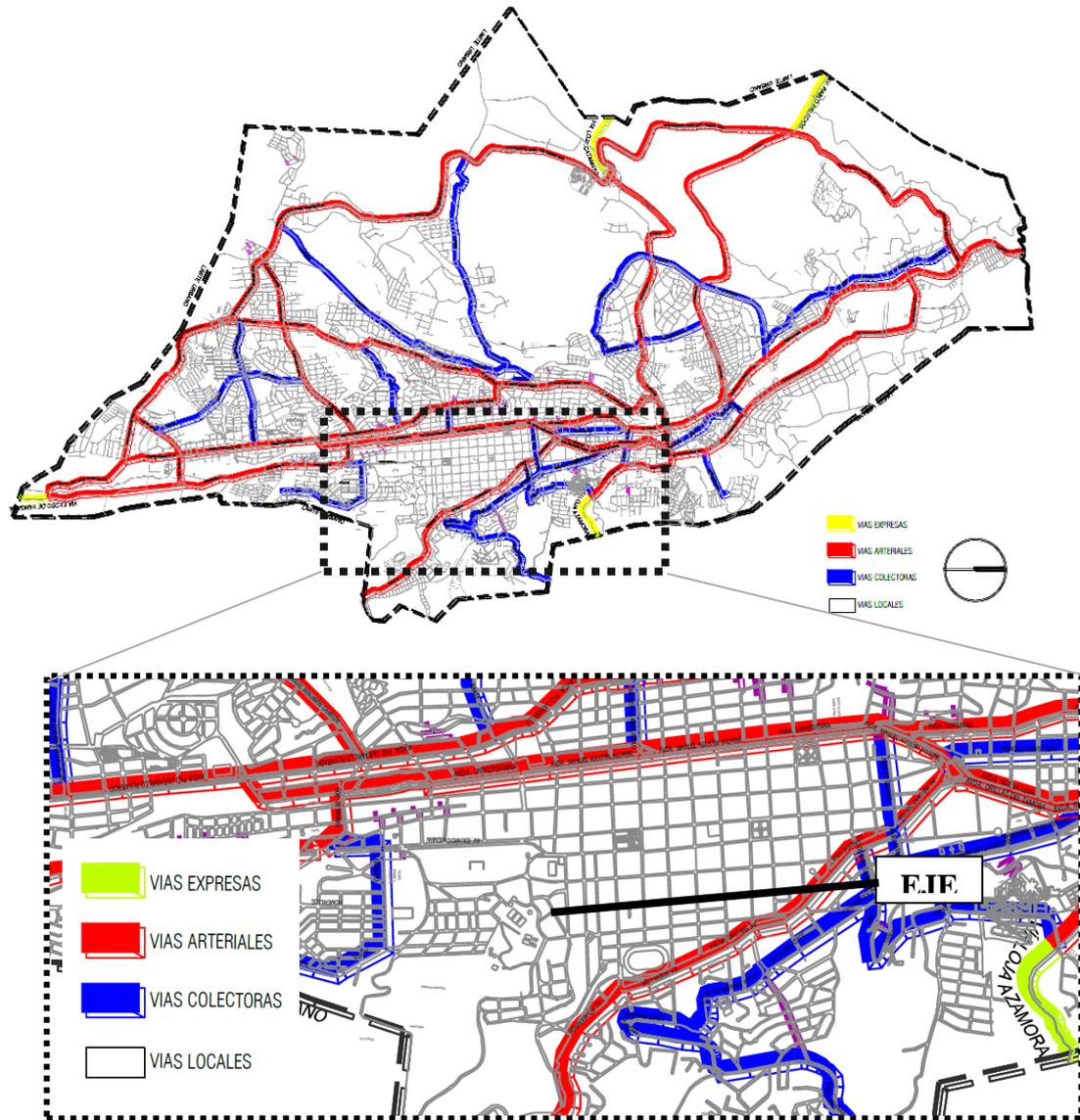
Figura 4.10. Plano de Jerarquización Vial de la Ciudad de Loja–Corredor 18 de Noviembre



Fuente: Plan Maestro de Movilidad para la Ciudad de Loja.

4.2.2. Movilidad Vehicular en el Corredor 24 de Mayo (EJE 2) Jerarquización de vías y su relación con el EJE 2

Figura 4.11. Plano de Jerarquización Vial de la Ciudad de Loja–Corredor 24 de Mayo



Fuente: Plan Maestro de Movilidad para la Ciudad de Loja.

Sin embargo, como podemos verlo con respecto al congestionamiento de las vías de la ciudad, éste corredor está catalogado como un eje altamente congestionado, por ende un eje de alto flujo tal como se puede ver en el mapa (Figura 4.12. Análisis de congestión de las vías), el EJE 1, es una Avenida altamente congestionada tanto por el flujo vehicular como peatonal según lo señala el POU Loja 2008, por ende el dato antes mencionado podría considerarse que

Análisis de la información

Tal como muestran los estudios de Pradilla y Pino (2004) los cambios en los usos de suelo vinculados a los procesos de terciarización que da lugar a la formación de los corredores urbanos. Tal como lo muestran los datos obtenidos, el centro tradicional en el lapso de los últimos 15 años se consolidó con uso de suelo potencialmente comercial y de gestión, lo cual muestra su terciarización. UN

Al acercarnos a la escala de análisis micro, es decir los EJE 1 y EJE 2, se observa con mayor claridad el proceso de consolidación de los corredores a través del cambio en el uso de suelo, tal como lo afirman autores como Pradilla (2004) y Ciccolella (2011), estos ejes o corredores tienden a desarrollarse en lugares cuyo uso de suelo correspondían a residencia media alta y alta tal como lo menciona Duhau y Giglia (2007), confirmándose en los casos de estudio donde el primer eje corresponde a vivienda de un sector de ingresos medio- alto tradicional de la ciudad mientras que el segundo caso, presenta una combinación entre población tradicional y la tendencia modernizada de la población de ingresos medio- alto y altos, con respecto a la presencia residencial actual; lugar donde comienza a incorporarse actividades de comercio, estableciéndose como usos de suelo múltiples.

Uno de los aspectos que tanto Pradilla (2004), Ciccolella (2011) como Carrión (2001, 2010) señalan es la relevancia de los centros comerciales en la metamorfosis de las centralidades, y su reconfiguración, dando lugar a nuevas pseudo centralidades o centralidades comerciales, demostrándose a través del incremento de comercio tanto a través de usos de suelo netamente comerciales así como también múltiples.

Esto se respalda teóricamente a través del principio de aglomeración (Camagni 2005), donde las economías de localización crean sinergias que garantizan la eficiencia de localización. La misma que se muestra a través del alto porcentaje de comercio, pero que consolida a través del comercio local y minoritariamente con cadenas de escala nacional, es decir, descarta parcialmente la necesaria presencia de la inversión extranjera, o del capital inmobiliario a mayor escala expresado a través de las plazas o centros comerciales.

Es característica la densificación en el proceso de formación de los corredores urbanos, ya que se optimiza en planta baja el comercio pero se amplía el uso residencia, incrementándose el proceso de verticalización del centro urbano, tal como lo menciona Pradilla. Márquez, Carreón y Fonseca (2008).

La densificación para ambos casos se evidenció tanto a través del incremento en altura de las viviendas, pero no se expresa en total densificación sino en parcial despoblamiento ya que hay un paso de uso residencial a uso comercial por ende hay cambios en las densidades poblacionales de los sectores estudiados. La densidad poblacional en el EJE 1 presenta disminución en un 21.99% en los últimos quince años y un incremento del 46% del uso de suelo de comercio, sea éste combinado con vivienda o solo comercio; mientras que en el EJE 2, la reducción corresponde al 51.09%, y el incremento de comercio es de 34%, sea éste combinado con vivienda o solo comercio; demostrando así que al hablar de corredores urbanos terciarios, según su escala, va a generar mayor expulsión, a través de la terciarización o también la especialización del comercio a escala local mientras que a mayor escala, el corredor tiende a generar mayor multiplicidad de usos y por ende, mantiene y densifica la función residencial.

Dicha afirmación se respalda en primera instancia, en la tenencia del comercio, donde el comercio propio se presenta en un 70% aproximadamente, para ambos casos analizados, donde el corredor de escala urbana se acerca a las $\frac{3}{5}$ partes del comercio y el corredor a escala local se acerca a las $\frac{3}{4}$ partes del comercio; además, un aspecto que define el carácter, origen y consolidación del corredor es la escala del comercio, ya que para ambos casos sobrepasa el 90% en comercio local, lo cual afianza la premisa de que la consolidación de dichos corredores parte de lo local, para posteriormente ampliarse hacia lo nacional e internacional, es decir, acercarse a lo global.

Si bien se ha establecido el análisis breve desde la esfera del Estado frente a la incidencia del mercado, ampliado posteriormente; uno de los efectos urbanos que definen la trascendencia de un fenómeno urbano es la esfera de lo social, donde es importante inicialmente medir la permanencia de los propietarios en el sector, frente al incremento de comercio, donde para ambos casos corresponde al 70%, aproximadamente; además, más de la mitad corresponde a

la población que lleva vivienda más de 15 años en el sector, de la cual el 50% aproximadamente corresponde a un estrato socio-económico medio-alto y alto.

Podemos observar para el caso del EJE 1 que la mayoría de los residentes son propietarios y casi la mitad de toda la población vive en el sector por más de 15 años, y para el caso del EJE 2 los datos nos muestran algo similar, por lo cual podemos confirmar que no existe expulsión para el caso del EJE 1, simplemente el cambio en las densidades que responden al proceso de formación del corredor terciario, pero no es el caso del EJE 2, donde el despoblamiento en los últimos 15 años es mayor que en el caso del EJE 1, lo que podría deberse a que se está consolidando como un corredor de especialización, con base en capital netamente local así como también se podría deber al excesivo incremento en el valor del suelo, por lo cual no necesariamente deberíamos referirnos a expulsión o despoblamiento, sino a un efecto de movilidad intraurbana ascendente socialmente hablando.

No podemos ignorar lo que revela la tenencia del comercio, donde en ambos casos el porcentaje de comercio en locales arrendados es mayoritario, por lo cual se evidencia lo que Duhau y Giglia (2010) afirman acerca de los espacios disputados, atractivos a la inversión donde existe la proliferación de oficinas, comercio y servicios, pero también afirman que es positivo para los propietarios, ya que se puede presentar como una oportunidad potencial. Así mismo Duhau y Giglia (2007) señalan que la acumulación del capital por parte de los propietarios es uno de los efectos de la formación de los corredores urbanos. Con respecto a la reconfiguración de la esfera social, Pradilla (2004) y Ciccolella (2011) afirman que los efectos son más positivos que negativos para los territorios donde se consolidan los corredores urbanos terciarios.

Pradilla y Pino (2004) señalaban como áreas atractivas donde se acumula la renta, comprobado con el incremento en altura de las edificaciones ubicadas en los corredores así como la presencia de las actividades terciarias, que convierte a éste en un territorio óptimo para el flujo de capital y por ende la acumulación y multiplicación de renta de suelo urbano. A través del análisis de la renta tanto en la centralidad urbana tradicional así como en los dos ejes estudiados; donde a primera vista podemos ver que conforme nos acercamos hacia el centro el valor de suelo incrementa, pero no hablamos de un sencillo modelo monocéntrico,

ya que por su condición morfológica, la centralidad urbana tradicional tiende a expandirse de forma lineal, lo cual puede observarse en los mapas de análisis de valor de suelo.

Sin embargo en un primer acercamiento con respecto a la valoración del suelo en la centralidad urbana tradicional podemos observar una notable diferencia en un patrón centro – periferia. Pero al acercarnos a la escala de estudio, es decir a los corredores urbanos terciarios se puede observar que la diferencia entre la valoración de suelo del catastro urbano, es decir la renta absoluta frente a la valoración de mercado presenta una diferencia superior al 25% según los datos obtenidos, más su contraste con la información levantada en el EJE 1 el valor de mercado asumido por los propietarios, duplica el valor declarado por el mercado y para el caso del EJE 2 se triplica, lo cual muestra inicialmente lo que Jaramillo (2009) denomina Renta diferencial de comercio.

Además, con ello se muestra lo que Pradilla (2004) señala que todos los propietarios, sean o no desplazados, se ven beneficiados con las rentas monopólicas y las de localización, así como las diferenciales de comercio, y esto responde al principio de aglomeración con respecto a la localización de comercio y actividades terciarias así como al principio de accesibilidad (Camagni 2005).

Por otro lado, en el corredor de la Av. 18 de Noviembre (EJE 1), a través del análisis de valoración del suelo con base en la última actualización catastral, el valor más elevado de suelo corresponde a la zona que se inserta en el centro urbano tradicional y conforme sale de éste, tiende a descender (CORTE D-D) y vuelve a incrementarse parcialmente el valor en el punto de ubicación del centro comercial, sin embargo no supera el valor alcanzado por el centro tradicional. Para la Av. 24 de Mayo (EJE 2), el corte de valor de suelo muestra que la zona inserta en los límites del centro tradicional alcanza los más elevados valores, y conforme sale de él, desciende pero se mantiene como la zona más costosa en el corte completo en el sentido de Norte a Sur (CORTE E-E) y tiende a acercarse mucho más al valor del núcleo central de la ciudad.

Complementariamente, a través del arrendamiento los propietarios absorben la plusvalía que se genera como consecuencia de la formación de los corredores urbanos terciarios, esto se comprueba que número de arrendamientos ha incrementado con la densificación de los

corredores pero sus propietarios en muchos casos no se trasladan del sector y simplemente absorben dicha renta asumiendo la ventaja de localización.

Otro aspecto muy importante es la movilidad, donde autores como Pradilla (2004) y Cicolella (2011) señalan que la formación de los corredores terciarios se da en las vías de alto tráfico tanto peatonal como vehicular, lo cual efectivamente se comprueba en los datos obtenidos en los ejes analizados.

Capítulo 5

Conclusiones

Si bien es cierto, tal como lo mencionan algunos autores que han analizado las dinámicas urbanas de las centralidades urbanas latinoamericanas, la expansión urbana y el crecimiento demográfico van de la mano con el proceso de transición de la monocentralidad a la policentralidad; sin embargo, esto responde a la escala urbana que analicemos.

A través del análisis llevado a cabo, se concluye que la centralidad urbana corresponde a una escala de centralidad zonal, con algunas características de centralidad sectorial, respondiendo a la escala de la ciudad. Además, con base en las categorías planteadas por Carrión (2001), se define como una centralidad fundacional, con tendencia a hacia una centralidad funcional a través de sus corredores urbanos terciarios, ya que en respuesta a la escala de la centralidad, a su concentración de actividades, la formación de corredores urbanos es una de las formas de transformación de la centralidad urbana tradicional (Pradilla 2004).

Tal como había señalado Pradilla en su hipótesis con respecto al proceso de transformación de la centralidad, las ciudades monocéntricas, sobre saturan el centro y dan lugar a la policentralidad y posterior formación de corredores urbanos terciarios, sin embargo, a través de esta investigación se concluye que dicho proceso responde a la escala urbana en la que se desarrolle el análisis, ya que para el caso estudiado, una ciudad pequeña, la tendencia parte de la monocentralidad saturada hacia su expansión a través de los corredores urbanos terciarios, sin necesariamente haber transitado por la plurinuclearidad. Es decir, rompiendo un poco con la secuencia que Pradilla (2004) plantea, donde ciudades originalmente monocéntricas, pasan a una etapa de múltiples núcleos o policentralidad formando a manera de una red, la misma que se irá conectando a través de los corredores urbanos, caso similar lo plantea Cicolella (2011); sin embargo el caso analizado nos demuestra que si bien la centralidad expresa su saturación a través de su crecimiento, este no siempre responde a nuevos núcleos sino a su expansión “centralidad expandida” (Cicolella 2011) a través de ejes o corredores.

Los cambios planteados por Pradilla (2004, 2008), Cicolella (2011), entre otros, generados en la centralidad que se expresa a través de los corredores, se confirman en ambos casos analizados.

Partiendo del proceso mismo de formación dichos corredores, se confirma su localización como una regularidad empírica, donde los ejes presentan usos de habitación, estratificación media alta y alta, así como la presencia de comercio y servicios de escala local, que va reterritorializando linealmente la expansión de la centralidad a través de la aglomeración de comercios y servicios, dando lugar a nuevas tendencias morfológicas de centralidad.

Uno de los ejes analizados, Eje 1, responde a la premisa de Pradilla (2004) y Ciccolella (2011) con respecto a los centros comerciales y su protagonismo, sin embargo se comprueba que para el caso estudiado, el peso de la economía local responde a la transformación de la centralidad. La localización del centro comercial más parece responder a una iniciativa, que aprovechando esta óptima ubicación ya implantada por el comercio local, mas no representa la base de formación de dicho corredor, pero si influyo en su extensión.

Para el segundo caso, EJE 2, la consolidación del corredor urbano responde netamente a la presencia del comercio local, y por su cercanía con uno de los sectores que podría catalogarse como la zona rosa, éste corredor ha adquirido cierta especialidad de consumo (bares y restaurantes).

Con el incremento de terciarización de los ejes, se concluye que, existen cambios de uso de suelo con tendencia hacia uso múltiple (comercio- vivienda), con una primera etapa de despoblamiento para una posterior densificación, como respuesta a la verticalización de dicho corredor, conservándose en planta baja como un eje comercial y de servicios, como parte de los principios urbanos de aglomeración o sinergia y competencia espacial o accesibilidad (Camagni 2005).

Tanto Pradilla (2004) como Ciccolella (2011), Duhau y Giglia (2010) hablan de los efectos sociales que presentan estos procesos de reconfiguración. Los cambios en los usos de suelo no responden a una planificación que prevé la transformación de la centralidad, sino a la necesidad de regular la intervención del mercado presente a través del capital privado, el mismo que en muchos casos pasa por alto la normativa, tal como se evidencia con la verticalización superior a lo permitido. Dichos fenómenos se atribuyen en parte al mercado

inmobiliario complementado con la complicidad de un gobierno local carente de fuerza normativa y reguladora tal como se ha indicado.

Además pudimos identificar la implantación de uno de los centros comerciales

¹ dentro de la delimitación del centro histórico, dicho centro comercial no ingresa en los ejes estudiados pero es un respaldo para afirmar la ausencia normativa y reguladora, lo cual nos da los argumentos para mostrar el peso del mercado por sobre la planificación urbana de la ciudad.

Desde la perspectiva del mercado y gestión del suelo y su vínculo con la reconfiguración social, podemos afirmar que los agentes urbanos involucrados en el proceso de reconfiguración social de los corredores urbanos, están orientados por las tendencias del mercado por sobre el cumplimiento de la planificación urbana, comprobado por segunda ocasión con los datos presentados, sumado al plan de nuevos polos de desarrollo que no pudo consolidarse.

Tal como se ha teorizado, Pradilla y Pinos (2004) y con Ciccolella y Vecslir (2011), afirman que el corredor funciona como un nodo densificador, lo cual hasta el momento se niega, pero se estima que a futuro, a través de la verticalización que ha dado inicio en estos sectores, dicha afirmación se cumpla.

Es importante señalar que los corredores se presentan en diferentes escalas, de lo que podemos señalar que tenemos el caso del EJE 1 estudiado como corredor a escala urbana, ya que está conformado por un Centro Comercial junto con el comercio local, mientras que el segundo caso -EJE 2- se presenta como un corredor a escala local, donde predomina el comercio local y su relevancia es local y barrial, y sus efectos de expulsión responden a su escala, afirmando que a mayor escala del corredor, menor es el despoblamiento, pero si dichos corredores logran ampliarse tal como sucede con el Eje 1, llegarán a consolidarse como nodos densificadores. Además, dicha reconfiguración va de la mano con la incidencia que tienen los corredores urbanos terciarios, sobre el valor de uso y de cambio del suelo urbano, y la renta del suelo que

¹ Centro Comercial: Plaza del Valle Shopping, dicho centro comercial no está inserto en el estudio, sin embargo es un dato relevante para poder fundamentar la aseveración de la inconsistencia normativa de la entidad reguladora.

aquí se genera. Tal como lo señala Pradilla (2009), respaldado en Jaramillo (2009), la renta del suelo generada en las propiedades que forman parte del corredor, es absorbida por sus propietarios, sean o no expulsados del sector, donde las rentas que se absorben son monopólicas y de localización, principalmente, lo cual ubica a la población a favor de estas intervenciones y fenómenos de reconfiguración territorial y por ende, aceptación del ingreso del mercado así como del comercio, desde lo local hasta lo global.

Además aquí se cumple una de las teorías de Camagni (2005), el mismo que señala que “el valor depende de la cercanía” (Hurd 1903 en Camagni 2005, 52) con base en que la renta se potencia y acumula a partir de la localización y por ende el valor de suelo se ve afectado, tanto por la relevancia que adquiere el territorio como por las sinergias generadas en dichos corredores.

Para el análisis de la renta, ha sido fundamental entender el fenómeno de valoración del suelo en los casos estudiados, donde podemos observar inicialmente que el valor del suelo lleva el patrón de Centro – Periferia, considerando que los corredores urbanos se originan en el Centro Urbano tradicional y se expanden hacia el exterior del mismo, en sentido Norte- Sur, comprobando dicha afirmación a través de los datos estudiados.

Uno de los aspectos más relevantes en los que se identifica la incidencia del mercado en la reconfiguración social es la visión rentista que adquieren los propietarios, ya expuesta con anterioridad, desde la especulación hasta la misma plusvalía propia del proceso que se lleva a cabo, lo que ha llevado a edificar con fines de arrendamiento, tanto residencial como comercial, generándose tanto renta diferencial I y II como renta de localización.

Otro fenómeno urbano que expresa la visión rentista de los propietarios se pudo identificar cuando la población tiene un claro autoavalúo de su propiedad, pensando en la posibilidad de vender a agentes inmobiliarios o como fin de inversión privada, para acumulación del capital, desempeñando un importante papel como agentes urbanos estructurantes de un nuevo territorio, un espacio disputado (Duhau y Giglia 2010).

Por lo cual, se observa que la sobrevaloración, presente en la centralidad urbana, se extiende hacia los corredores urbanos, lo cual nos muestra la demanda de mayor gestión del suelo, es decir regulación y control ya que en la actualidad se encuentra, a decisión y libre criterio tanto

de los agentes inmobiliarios como de los propietarios, que tal como se ha expuesto con anterioridad, han adquirido el papel de agentes rentistas, incidiendo también en la reconfiguración social del territorio analizado.

La movilidad y la transformación de la centralidad, responden a un principio de accesibilidad (Camagni 2005) donde asigna importancia al espacio urbano a partir, tanto de la localización como de la accesibilidad misma, que va a garantizar la base para la organización del espacio.

Dicha movilidad y su modo de transporte nos muestra que los flujos de personas que ingresan responden a un estrato socio-económico menor al que define a las personas que salen del corredor; además del predominio que posee la localización o ubicación y sus beneficios frente al costo de distancia (transporte), lo cual nos muestra el poder de consolidación y trascendencia del corredor como parte de la expansión del centro.

Igualmente se confirma la hipótesis de que los corredores urbanos terciarios se expanden a lo largo de vías de alto tráfico tanto peatonal como vehicular, con lo cual nos brinda una base a considerar en el momento de la planificación urbana. Asimismo se observa que las vías rápidas no son candidatas óptimas para este tipo de formaciones territoriales.

Tal como se ha expuesto, se niega la posibilidad de existencia de una policentralidad en la ciudad de Loja, discutiendo un poco con el planteamiento o regularidad empírica que tanto Pradilla (2004, 2008) así como Cicolella y Vecslir (2011) han señalado como parte del proceso de la formación de los corredores urbanos terciarios, pues esto más bien responde a un tema de escalas, donde a menor escala, el crecimiento de la centralidad responde a un criterio de expansión más no, descentralización.

Es importante tener en cuenta estos aspectos dentro de la planificación, donde nuevamente encontramos el capital privado por sobre la regulación lo cual no nos ha permitido anticiparnos a los fenómenos urbano territoriales que esto ha significado para la ciudad.

Anexo 1.

Anexo Metodológico

La investigación se desarrolla en dos procesos urbanos; el primero es el proceso de transformación de la centralidad urbana y el segundo es la formación de los corredores urbanos terciarios en donde se analizan dos ejes: renta de suelo y movilidad. A través de un recorrido teórico – metodológico se desarrolla una matriz definiéndose en procesos, fenómenos, variables e indicadores (Tabla 2. Matriz de dominio del caso estudiado).

La matriz desarrolla el proceso de transformación de la centralidad urbana tradicional, para lo cual inicia caracterizando la centralidad, definiendo su escala y tipo, con base en la metodología planteada por Cuenin y Silva (2010) a través del estudio de “Identificación y Fortalecimiento de Centralidades Urbanas. El caso de Quito”, tomando en cuenta la concentración de equipamientos y servicios (Tabla 1.1. Características de las centralidades según su escala).

Tabla 1.1. Características de las centralidades según su escala.

Escala	Elementos distintivos	Equipamientos característicos
Metropolitana	Atraen población de todos los sectores de la ciudad por motivos laborales, trámites, disponibilidad de equipamientos y sitios de utilidad general. Son centralidades muy consolidadas, tradicionales, ampliamente reconocidas por todos los ciudadanos. Tienen gran cantidad de población flotante, que requiere la utilización del sistema integrado de transporte público.	Nodo de transporte, sedes de la administración pública local y nacional, museos, curia, parques metropolitanos, espacios públicos emblemáticos, universidades, gran diversidad de actividades privadas relacionadas al esparcimiento (restaurantes, cafés, cines, etc.) y servicios financieros y comerciales de alta complejidad, entre otros.
Zonal	Atraen mayoritariamente población de la misma zona y, en menor medida, de otros sectores de la ciudad, ya que agrupan equipamientos de tamaño intermedio y una oferta de servicios bastante diversificada. Suelen tener buena conexión con el resto de la ciudad.	Estaciones de transferencia de transporte, sedes de Administraciones Zonales, bibliotecas, centros multideportivos, centros comerciales mayoristas, financieros y empresariales, teatros y escuelas, entre otros.
Sectorial	Estas centralidades no suelen atraer un número importante de personas de otros sectores de la ciudad. En general se localizan en áreas periféricas en donde hay altas densidades de población y se realiza algún tipo de actividad especializada que puede ser articulada con otras centralidades. Tienen una fuerte relación con las centralidades zonales en las que se localizan servicios de mayor cobertura y especialización.	Estaciones de integración multimodal, centros comunitarios, centros culturales y feriales, salones de exposición, centros deportivos, escuelas taller (capacitación para el trabajo), guarderías, puntos de recaudos de tasas y servicios, centros de almacenaje, actividades industriales de pequeña escala y comercios al por menor, entre otros.
Barrial	Son centralidades localizadas en áreas residenciales, en donde se concentran servicios primarios que satisfacen el quehacer diario de sus residentes. Las centralidades barriales tienen una fuerte relación con las centralidades sectoriales y zonales.	Centros barriales, centros de capacitación, comercios minoristas (en muchos casos informales), pequeños servicios (por ejemplo, peluquerías, zapateros, etc.), salas de primeros auxilios y sucursales bancarias, entre otros.

Fuente: Cuenin y Silva 2010 con base en el estudio de la firma consultora HYDEA-Target Euro, 2008.

Anexo 1.1. Matriz de dominio del caso estudiado – Modelo metodológico implementado

PROCESOS	EJES	FENOMENOS	VARIABLES	INDICADORES
Proceso de transformación de la centralidad urbana tradicional	CENTRALIDAD	La hiperconcentración de actividades terciarias	Localización de servicios de las empresas	Localización de equipamientos financieros hasta 2014
				Localización de equipamientos de gestión hasta 2014 (instituciones públicas)
			Localización de servicios sociales	Localización de equipamientos de educación hasta 2014
				Localización de equipamientos de seguridad hasta 2014
				Localización de equipamientos de salud hasta 2014
				Localización de equipamientos socio- culturales hasta 2014
		Localización de servicios al consumidor	Localización de equipamientos de abasto y comercio hasta 2014 (a gran escala)	
			Localización de equipamientos de ocio hasta 2014 (recreación)	
		El cambio de régimen de uso y ocupación del suelo . Centralidad urbana y corredores urbanos terciarios	Cambio de Régimen de Usos de suelo en la centralidad urbana tradicional desde 2000 a 2016	Uso de suelo en la centralidad y corredores urbanos 2003 según documentos oficiales (GEO LOJA 2008)
				Uso de suelo en la centralidad y corredores urbanos 2009 -2013 según documentos oficiales (POU LOJA 2009-2013)
	Uso de suelo homogeneizados en la centralidad y corredores urbanos 2009 -2013 según documentos oficiales (POU LOJA 2009-2013)			
	Usos de suelo normados por zonas y sectores 2009 -2013 (análisis de corredores urbanos estudiados)			
			Uso de suelo anterior (antes de 2000) frente a uso de suelo actual (2016) en el corredor urbano 18 de noviembre (EJE 1)	
			Uso de suelo anterior (antes de 2000) frente a uso de suelo actual (2016) en el corredor urbano 24 de Mayo (EJE 2)	
		Ocupación del suelo	Coefficientes de uso y ocupación del suelo en los corredores urbanos 1 y 2	
	DISMINUCION DE LA FUNCION RESIDENCIAL EN LOS CORREDORES ANALIZADOS	Gradientes de densidades poblacionales	Contraste de densidades promedio 2001 y 2010 con base en CENSO 2001 Y 2010 en los EJE 1 y 2	
			Contraste de densidades promedio 2001 (Censo 2001) y 2016 (Levantamiento de datos) en los EJE 1 y 2	
		Comercio en el sector estudiado	Tenencia de Comercio en el EJE 1 y 2	
			Escala de comercio en el EJE 1 y 2	
	La reconfiguración social del sector estudiado	Residencia de propietarios	Residencia de propietarios en el Corredor 18 de Noviembre y 24 de Mayo	
Tiempo de residencia		Tiempo de residencia en Los Corredores: 18 de Noviembre y 24 de Mayo		
Poder adquisitivo: Permanencia o Expulsión?		Ingresos por familia en el EJE 1 y 2		
		Tiempo de residencia en Los Corredores: 18 de Noviembre y 24 de Mayo		
Formación de los corredores urbanos terciarios como parte de la expansión urbana de la centralidad tradicional	RENDA DE SUELO	El cambio del tipo de renta del suelo en la centralidad tradicional	Valoración del suelo urbano en la ciudad de Loja	Valor diferencial entre valores municipales y valores del mercado (datos oficiales de la asociación de corredores urbanos)
				Valor de suelo obtenido autoavalúo (Levantamiento-datos 2016) en el EJE 1 y 2
			Valor de suelo en los corredores 1 y 2 desde el avalúo catastral 2014	
		Valor de suelo por su localización	Cortes de valores en el plano de valor de suelo en sentido N-S y E-O	
	MOVILIDAD	Movilidad intraurbana (cotidiana)	Distancia trabajo- residencia en función a su modo de transporte en ambos corredores estudiados	Modo de transporte de los Propietarios (casa - trabajo) en el corredor 18 de noviembre
				Modo de transporte de los Comerciantes (casa - trabajo) en el corredor 18 de noviembre
			Modo de transporte de los Propietarios (casa - trabajo) en el corredor 24 de Mayo	
			Modo de transporte de los Comerciantes (casa - trabajo) en el corredor 24 de Mayo	
Movilidad vehicular	Vías urbanas	Plano de Jerarquización de Vías en corredor 18 de Noviembre		
		Análisis de congestión de las vías en corredor 18 de Noviembre		
		Plano de Jerarquización de Vías en corredor 24 de Mayo		
		Análisis de congestión de las vías en corredor 24 de Mayo		

Fuente: Sautu (2003) en Sautu (2005)

Anexo 1.2. Matriz de análisis teórico – metodológico de la investigación

Proceso	Teorías / Autores	Fenómeno	Metodología	Fuentes
Proceso de transformación de la centralidad Urbana Tradicional	Principio de accesibilidad o competencia espacial (Camagni 2005)	La hiperconcentración de actividades terciarias. Caracterización de la centralidad urbana.	Método de análisis socio-espacial: A través de la localización espacial de equipamientos y servicios en el Límite del Centro Histórico, obteniéndose el porcentaje de concentración de los mismos. Método de análisis cuantitativo: Para llegar a la caracterización de la centralidad y su escala a través de la aplicación de un Check List con base en las características de las centralidades planteadas por Cuenin y Silva (2010)	Plan de ordenamiento urbano (POUL 2009-2013) Fuente Secundaria
	Principio de aglomeración o Sinergia (Camagni 2005)			Plan Maestro de Movilidad del Cantón Loja 2012 - 2022 Fuente Secundaria
	Superávit de servicios que forman la centralidad urbana (Christaller 1933 en Camagni 2005)			Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de Loja 2011 Fuente Secundaria
	Hiperconcentración de actividades (Cuervo 2006)			Características de la centralidades según su escala (Cuenin y Silva 2010) Fuente Secundaria
	Alta concentración de servicios y actividades (Cuenin y Silva 2010)			
	Principio de aglomeración o Sinergia (Camagni 2005)	Cambio en el régimen de uso y ocupación del suelo	Método de análisis socio-espacial: A través de un análisis comparativo de usos de suelo, con base en datos oficiales de la entidad reguladora de los casos de estudio, de los últimos 15 años; dicho análisis se realiza desde una escala macro – Centralidad-hasta una escala micro – corredores urbanos terciarios- aplicado a ambos casos de estudio por igual Método de análisis cuantitativo: se lleva a cabo una encuesta, elaborada con las bases antes expuestas (Sautu 2005), aplicada al 100% del universo de estudio con un total de 298 encuestas levantadas, donde se analiza el uso de suelo actual y el uso de suelo anterior – 20 años atrás- , obteniendo resultados relevantes.	Mapa de uso de suelo en el área urbana 2003- GEO Loja 2008 Fuente Secundaria
	Cambios en la funcionalidad de lo centrico, urbano e histórico como parte de las nuevas tendencias de urbanaización (Carrión 2011)			Mapa de Estado Actual de uso de suelo en el área urbana 2009 -2013 Fuente Secundaria
	El crecimiento urbano, demográfico y espacial ocasiona recomposición de la centralidad (Beuf 2012)			Mapa de uso de suelo en el área urbana 2009 - 2013 Fuente Secundaria
	La terciarización de la centralidad como parte del proceso de formación de corredores terciarios (Pradilla y Pinos 2004; Pradilla, Moreno y Marquez 2012)			Mapa de uso de suelo por ejes analizados según zonas y sectores- POUL 2009 Fuente Secundaria
				Información levantada en campo a través de encuesta (pregunta 12 y 13) Fuente Primaria
	Los centros comerciales han actuado como nodos de densificación comercial (Pradilla, Marques, Carreón y Fonseca 2008)	Disminución de la función residencial en los corredores urbanos terciarios	Método de análisis cuantitativo: A través de las bases de datos oficiales se obtienen datos para calcular los gradientes poblacionales. Método de análisis cuantitativo: se lleva a cabo una encuesta, elaborada con las bases antes expuestas (Sautu 2005), aplicada al 100% del universo de estudio con un total de 298 encuestas levantadas, donde se analiza las gradientes poblacionales y la presencia del comercio dentro de os corredores urbanos terciarios.	Base de datos Censal correspondiente a los Censos de Población y Vivienda 2001 - 2010 Fuente Secundaria
	Alguna modalidades de reestructuración tanto de nuevos subcentros como centralidades urbanas [...]1, Modernización, verticalización y densificación del área central (Ciccolella y Vecslir 2011)			Información levantada en campo a través de encuesta (pregunta 5, 6 14) Fuente Primaria
Los corredores urbanos terciarios son espacios disputados [...] "la proliferación de oficinas, comercios y servicios debido a su posición estratégica" (Duhau y Giglia 2010)				
Los corredores terciarios tienden a desarrollarse en lugares de uso de suelo residencial medio alta y alta (Duhau y Giglia 2007)	La reconfiguración social en los corredores urbanos terciarios	Método de análisis cuantitativo: se lleva a cabo una encuesta, donde se analiza la residencia de propietarios, tiempo de residencia y poder adquisitivo de la población	Información levantada en campo a través de encuesta (pregunta 7,8,9) Fuente Primaria	
El centro presenta muchos intereses tanto culturales, vivendistas y comerciales (Morales 2010)				
Los efectos sociales son mas positivos que negativos, economicamente hablando (Pradilla 2004, Ciccolella 2011)				

Proceso	Teorías / Autores	Fenómeno	Metodología	Fuentes
Formación de corredores urbanos terciarios	Las lógicas de formación de rentas del suelo [...] en las áreas integradas donde se articulan las viejas y nuevas condiciones de acumulación de capital (Jaramillo 2009)	El cambio de tipo de renta de suelo en los corredores urbanos y centralidad urbana	Método de análisis socio-espacial: Análisis de Valor de Suelo 2014 - 2015; además se realiza el análisis comparativo de valor catastral frente al valor de suelo planteado por el mercado 2012 - 2014.	Plano de valor de suelo del Bienio 2014 - 2015. GAD Municipal de Loja. Fuente Secundaria
	Con la terciarización la renta de suelo urbano permite acumulación del capital (Pradilla y Pino 2004; Pradilla, Moreno y Marquez 2012)			Tabla de valores de asociación de corredores 2012. Fuente Secundaria
	Principio de accesibilidad y aglomeración (Camagni 2005)		Con base en el valor de suelo, se realiza el análisis espacial a través de varios cortes de valor de suelo tanto en sentido Norte- Sur como en sentido Este - Oeste.	Información levantada en campo a través de encuesta (pregunta 1,15) Fuente Primaria
	Tipos de Renta de suelo urbano (Jaramillo 2009)		Método de análisis cuantitativo: en la encuesta elaborada donde se analiza el valor de autoavalúo por parte de los propietarios así como el análisis de las actividades ocupacionales de los propietarios.	
	La renta de monopolio se materializa en las zonas con atractivos urbanos (Jaramillo 2009; Carrión, Rodríguez, Carrión, Guayasamín y García 1978)			
	La mercantilización y privatización del suelo (Pradilla 2009, Valenzuela 1991)		Método de análisis socio-espacial: Se analiza la movilidad intraurbana a través de mapas de análisis de Movilidad Intraurbana en la Ciudad de Loja donde se puede identificar a macro escalas las vías con mas flujo vehicular y por ende los ejes donde se da la formación de corredores urbanos terciarios. Además, a través de la jerarquización de vías y el análisis en función a la movilidad vehicular se confirma los ejes potenciales de formación de corredores terciarios.	
	Los efectos sociales positivos responden a la capacidad de acumulación de renta de los propietarios (Pradilla 2004, Ciccolella 2011)	Movilidad Intraurbana y Vehicular		Método de análisis cuantitativo: en la encuesta elaborada nos brinda la información necesaria para realizar el análisis con base en las medidas de centralidad planteadas por Krafta (2008) que toma el criterio para medir distancias con base en el tiempo recorrido (es decir una medida temporal) sustituyéndolo por el medio de transporte, dato levantado en el 100% del universo al que se aplicó la encuesta.
	La formación de corredores urbanos se dan sobre los ejes de altos flujos de personas y vehiculares (Pradilla 2009)		Información levantada en campo a través de encuesta (pregunta 2) Fuente Primaria	
	Uno de los principales flujos es el flujo residencia-trabajo (Usach, Gallo- Rivera, Garrido 2013)			
	La movilidad es un indicador de la reconfiguración y reterritorialización (Isunza y Soriano 2007)			
	La reconfiguración de las ciudades responde a una relación con la movilidad (Ciccolella y Vecslir 2011)			
	Los corredores inician como subcentros comerciales (Pradilla 2004) como nodos comerciales (Ciccolella y Vecslir 2011) localizados sobre ejes de flujo de personas y vehículos (Pradilla 2004; Isunza y Soriano 2007)			
	El principio de accesibilidad vincula centralidad y movilidad (Camagni 2005)			

Fuente: Sautu (2003) en Sautu (2005)

Tal como se puede observar (Cuadro 4. Matriz de análisis teórico – metodológico de la investigación) el estudio se desarrolla a través de dos procesos urbanos, los mismos que se subdividen en fenómenos, variables e indicadores, identificados a través de patrones y regularidades empíricas propias del proceso de transformación de las centralidades urbanas tradicionales.

I. Proceso de transformación de la centralidad urbana tradicional

a. Fenómeno 1. La hiperconcentración de actividades

La hiperconcentración de actividades es una de las principales características de las ciudades monocéntricas, como producto del crecimiento espacial y demográfico de las mismas tal como lo mencionan algunos autores (Tabla I.1. Ficha metodológica de hiperconcentración de actividades terciarias).

Anexo I.1. Ficha metodológica de hiperconcentración de actividades terciarias

Proceso	Transformación de la centralidad urbana tradicional
Fenómeno	La hiperconcentración de actividades terciarias. Caracterización de la centralidad urbana.
Variabes	Localización de servicios de empresas, sociales y servicios al consumidor
Indicador	Localización de equipamientos financieros, de gestión, educación, seguridad, salud, culturales, de abasto y comercio, de ocio y entrenamiento hasta el año 2014.
Teorización del fenómeno	Principio de accesibilidad o competencia espacial y de aglomeración o sinergia (Camagni 2005); Superávit de servicios que forman la centralidad urbana (Christaller 1933 en Camagni 2005); Hiperconcentración de actividades (Cuervo 2006); Alta concentración de servicios y actividades (Cuenin y Silva 2010)
Metodología aplicada	Método de análisis socio-espacial: A través de la localización espacial de equipamientos y servicios en el límite del centro histórico, obteniéndose el porcentaje de concentración de los mismos.
	Método de análisis cuantitativo: Para llegar a la caracterización de la centralidad y su escala a través de la aplicación de un check list con base en las características de las centralidades planteadas por Cuenin y Silva (2010)

Fuentes	Plan de ordenamiento urbano (POUL 2009-2013), Plan Maestro de Movilidad del Cantón Loja 2012-2022, Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de Loja 2011, Características de la centralidades según su escala (Cuenin y Silva 2010) Fuentes Secundarias.
----------------	--

b. Fenómeno 2. Cambio en el régimen de uso y ocupación del suelo

Anexo I.2. Ficha metodológica de cambio en el régimen de uso y ocupación del suelo

Proceso	Transformación de la centralidad urbana tradicional
Fenómeno	Cambio en el régimen de uso y ocupación del suelo
VARIABLES	Cambio en el régimen de usos y ocupación de suelo de la centralidad urbana tradicional y en los corredores urbanos terciarios desde 2000 a 2016.
Indicador	Uso de suelo en la centralidad y corredores urbanos 2003, 2009-2013, Uso de suelo homogeneizado en la centralidad y corredores urbanos 2009-2013, Usos de suelo normados por zonas y sectores 2009-2013, Usos de suelo anterior (antes de 2000) frente a uso de suelo actual tanto en el EJE 1 y 2 según documentos oficiales; Coeficientes de uso y ocupación del suelo en los corredores urbanos terciarios 1 y 2.
Teorización del fenómeno	Principio de aglomeración o sinergia (Camagni 2005); Cambio en la funcionalidad de lo céntrico, urbano e histórico como parte de las nuevas tendencias de urbanización (Carrión 2011), El crecimiento urbano, demográfico y espacial ocasiona recomposición de la centralidad (Beuf 2012), La terciarización de la centralidad como parte del proceso de formación de corredores terciarios (Pradilla y Pinos 2004; Pradilla, Moreno y Marquez 2012).
Metodología aplicada	Método de análisis socio-espacial: A través de un análisis comparativo de usos de suelo, con base en datos oficiales de la entidad reguladora de los casos de estudio de los últimos 15 años; dicho análisis se realiza desde una escala macro- Centralidad- hasta una escala micro – corredores urbanos terciarios- aplicado a ambos casos de estudio por igual.
	Método de análisis cuantitativo: se lleva a cabo una encuesta, elaborada con las bases antes expuestas (Sautu 2005), aplicada al 100% del universo

	de estudio con un total de 298 encuestas levantadas, donde se analiza el uso de suelo actual y el uso de suelo anterior – 20 años atrás-, obteniendo resultados relevantes.
Fuentes	Mapa de uso de suelo en el área urbana 2003, Mapa de estado actual de uso de suelo en el área urbana 2009-2013, Mapa de uso de suelo en el área urbana 2009-2013, Mapa de uso de suelo por ejes analizados según zonas y sectores, fuentes secundarias ; Información levantada en campo a través de encuesta (ítem 12 y 13) fuentes primaria .

c. Fenómeno 3. Disminución de la función residencial en los corredores urbanos terciarios

Anexo I.3. Ficha metodológica de disminución de la función residencial en los corredores urbanos terciarios

Proceso	Transformación de la centralidad urbana tradicional
Fenómeno	Disminución de la función residencial en los corredores urbanos terciarios
VARIABLES	Gradientes de densidades poblacionales, comercio en el sector estudiado
Indicador	Contraste de densidades promedio 2001 – 2010 con base en Censo 2001, 2010 en los EJES 1 y 2; Contraste de densidades promedio 2001 (Censo 2001) y 2016 (Levantamiento de datos) en los EJES 1 y 2; Tenencia de comercio en el EJES 1 y 2; Escala de comercio en los EJES 1 y 2.
Teorización del fenómeno	Los centros comerciales han actuado como nodos de densificación comercial (Pradilla, Marques, Carreón y Fonseca 2008), Algunas modalidades de reestructuración tanto de nuevos subcentros como centralidades urbanas [...] 1. Modernización, verticalización y densificación del área central (Ciccolella y Vecslir 2011), Los corredores urbanos terciarios son espacios disputados [...] “la proliferación de oficinas, comercios y servicios debido a su posición estratégica” (Duhau y Giglia 2010), Los corredores terciarios tienden a desarrollarse en lugares de uso de suelo residencial medio alta y alta (Duhau y Giglia 2007), El centro presenta muchos intereses tanto culturales, viviendistas y comerciales (Morales 2010), Los efectos sociales son más positivos que negativos, económicamente hablando (Pradilla 2004, Ciccolella 2011).

Metodología aplicada	Método de análisis cuantitativo: A través de las bases de datos oficiales se obtienen datos para calcular los gradientes poblacionales
	Método de análisis cuantitativo: se lleva a cabo una encuesta, elaborada con las bases antes expuestas (Sautu 2005), aplicada al 100% del universo de estudio con un total de 298 encuestas levantadas, donde se analiza los gradientes poblacionales y la presencia del comercio dentro de los corredores urbanos terciarios.
	Método de análisis cuantitativo: se lleva a cabo una encuesta, donde se analiza la residencia de propietarios, tiempo de residencia y poder adquisitivo de la población.
Fuentes	Base de datos Censal correspondiente a los Censos de Población y Vivienda 2001 - 2010, fuentes secundarias ; Información levantada en campo a través de encuesta (ítem 5, 6, 7, 8, 9, 14) fuentes primaria .

d. Fenómeno 4. La reconfiguración social en los corredores urbanos terciarios

Anexo I.4. Ficha metodológica de la reconfiguración social en los corredores urbanos terciarios

Proceso	Transformación de la centralidad urbana tradicional
Fenómeno	Reconfiguración social en los corredores urbanos terciarios
VARIABLES	Residencia de propietarios, tiempo de residencia, poder adquisitivo: permanencia o expulsión?
Indicador	Residencia de propietarios y tiempo de residencia en los Corredores 18 de Noviembre y 24 de Mayo, ingresos por familia en el EJE 1 y 2, tiempo de residencia en los Corredores 18 de Noviembre y 24 de Mayo.
Teorización del fenómeno	Los centros comerciales han actuado como nodos de densificación comercial (Pradilla, Marques, Carreón y Fonseca 2008), Algunas modalidades de reestructuración tanto de nuevos subcentros como centralidades urbanas [...] 1. Modernización, verticalización y densificación del área central (Ciccolella y Vecslir 2011), Los corredores urbanos

	terciarios son espacios disputados [...] “la proliferación de oficinas, comercios y servicios debido a su posición estratégica” (Duhau y Giglia 2010), Los corredores terciarios tienden a desarrollarse en lugares de uso de suelo residencial medio alta y alta (Duhau y Giglia 2007), El centro presenta muchos intereses tanto culturales, viviendistas y comerciales (Morales 2010), Los efectos sociales son más positivos que negativos, económicamente hablando (Pradilla 2004, Ciccolella 2011).
Metodología aplicada	Método de análisis cuantitativo: A través de las bases de datos oficiales se obtienen datos para calcular los gradientes poblacionales
	Método de análisis cuantitativo: se lleva a cabo una encuesta, elaborada con las bases antes expuestas (Sautu 2005), aplicada al 100% del universo de estudio con un total de 298 encuestas levantadas, donde se analiza las gradientes poblacionales y la presencia del comercio dentro de los corredores urbanos terciarios.
	Método de análisis cuantitativo: se lleva a cabo una encuesta, donde se analiza la residencia de propietarios, tiempo de residencia y poder adquisitivo de la población.
Fuentes	Base de datos Censal correspondiente a los Censos de Población y Vivienda 2001 - 2010, fuentes secundarias ; Información levantada en campo a través de encuesta (ítem 5,6, 7, 8, 9, 14) fuentes primaria .

II. Proceso de formación de los corredores urbanos terciarios como parte de la expansión de la centralidad

e. Fenómeno 5. El cambio del tipo de renta de suelo urbano en la centralidad urbana tradicional y corredores urbanos terciarios

Anexo II.5. Ficha metodológica del cambio del tipo de renta de suelo urbano en la centralidad urbana tradicional y corredores urbanos terciarios

Proceso	Formación de los corredores urbanos terciarios como parte de la expansión de la centralidad
Fenómeno	El cambio del tipo de renta de suelo urbano en la centralidad urbana

	tradicional y corredores urbanos terciarios
Variables	Valoración del suelo urbano en la ciudad de Loja, Valor de suelo por su localización.
Indicador	Valoración diferencial entre valores municipales y valores del mercado 2012 – 2015, Valor de suelo obtenido por autoavalúo del EJE 1 y 2, Valor de suelo en los corredores 1 y 2 desde el avalúo catastral 2014, Cortes de valores en el plano de valor de suelo N-S Y E-O.
Teorización del fenómeno	Las lógicas de formación de rentas del suelo [...] en las áreas integradas donde se articulan las viejas y nuevas condiciones de acumulación de capital (Jaramillo 2009), Con la terciarización la renta de suelo urbano permite acumulación del capital (Pradilla y Pino 2004; Pradilla, Moreno y Marquez 2012), Principio de accesibilidad y aglomeración (Camagni 2005), Tipos de Renta de suelo urbano (Jaramillo 2009), La renta de monopolio se materializa en las zonas con atractivos urbanos (Jaramillo 2009; Carrión, Rodríguez, Carrión, Guayasamín y García 1978), La mercantilización y privatización del suelo (Pradilla 2009, Valenzuela 1991), Los efectos sociales positivos responden a la capacidad de acumulación de renta de los propietarios (Pradilla 2004, Ciccolella 2011).
Metodología aplicada	Método de análisis socio-espacial: Análisis de Valor de Suelo 2014 - 2015; además se realiza el análisis comparativo de valor catastral frente al valor de suelo planteado por el mercado 2012 - 2014.
	Con base en el valor de suelo, se realiza el análisis espacial a través de varios cortes de valor de suelo tanto en sentido Norte- Sur como en sentido Este - Oeste.
	Método de análisis cuantitativo: en la encuesta elaborada donde se analiza el valor de autoavalúo por parte de los propietarios así como el análisis de las actividades ocupacionales de los propietarios.
Fuentes	Plano de valor de suelo del Bienio 2014 - 2015. GAD Municipal de Loja, Tabla de valores de asociación de corredores 2012. Fuentes Secundarias; Información levantada en campo a través de encuesta (pregunta 1,15) Fuente Primaria.

f. Fenómeno 6. Movilidad Intraurbana y Vehicular

Anexo II.6. Ficha metodológica de Movilidad intraurbana y vehicular

Proceso	Formación de los corredores urbanos terciarios como parte de la expansión de la centralidad
Fenómeno	Movilidad intraurbana y vehicular
VARIABLES	Distancia trabajo- residencia en función a su modo de transporte en ambos corredores urbanos, Vías urbanas
Indicador	Modo de transporte de los propietarios y de los comerciantes en el Corredor 18 de Noviembre, Modo de transporte de los propietarios y de los comerciantes en el Corredor 24 de Mayo, Plano de Jerarquización de vías en corredor 18 de Noviembre, análisis de congestión vehicular en el corredor 18 de Noviembre, Plano de Jerarquización de vías en corredor 24 de Mayo, análisis de congestión vehicular en el corredor 24 de Mayo.
Teorización del fenómeno	La formación de corredores urbanos se dan sobre los ejes de altos flujos de personas y vehiculares (Pradilla 2009), Uno de los principales flujos es el flujo residencia- trabajo (Usach, Gallo- Rivera, Garrido 2013), La movilidad es un indicador de la reconfiguración y reterritorialización (Isunza y Soriano 2007), La reconfiguración de las ciudades responde a una relación con la movilidad (Ciccolella y Vecslir 2011), Los corredores inician como subcentros comerciales (Pradilla 2004) como nodos comerciales (Ciccolella y Vecslir 2011) localizados sobre ejes de flujo de personas y vehículos (Pradilla 2004; Isunza y Soriano 2007) y El principio de accesibilidad vincula centralidad y movilidad (Camagni 2005).
Metodología aplicada	Método de análisis socio-espacial: Se analiza la movilidad intraurbana a través de mapas de análisis de Movilidad Intraurbana en la Ciudad de Loja donde se puede identificar a macro escalas las vías con más flujo vehicular y por ende los ejes donde se da la formación de corredores urbanos terciarios. Además, a través de la jerarquización de vías y el análisis en función a la movilidad vehicular se confirma los ejes potenciales de formación de corredores terciarios.
	Método de análisis cuantitativo: en la encuesta elaborada nos brinda la

	información necesaria para realizar el análisis con base en las medidas de centralidad planteadas por Krafta (2008) que toma el criterio para medir distancias con base en el tiempo recorrido (es decir una medida temporal) sustituyéndolo por el medio de transporte, dato levantado en el 100% del universo al que se aplicó la encuesta.
Fuentes	Plan Maestro de Movilidad del Cantón Loja 2012 - 2022 Fuentes Secundarias; Información levantada en campo a través de encuesta (pregunta 2) Fuente Primaria.

Posterior al análisis realizado a través de las fichas expuestas, donde se expone procesos, fenómenos, variables, indicadores de la metodología implementada en el presente estudio. Tal como se ha detallado, la investigación se ha desarrollado con base en fuentes secundarias, tanto planes de desarrollo y ordenamiento, planos normativos, mapas, esquemas así como también bases de datos y documentos de trabajo e investigación académica.

Con dicha información lleva a cabo técnicas de análisis socio- espaciales y cuantitativas, complementadas con trabajo de campo a través del desarrollo de una encuesta con base en los parámetros establecidos por Sautu (2005), en la metodología cuantitativa se aplican métodos como encuestas y análisis cuantitativo de datos secundarios.

Anexo 2.1. Elementos que debe contener el marco teórico que da lugar a diferentes estrategias metodológicas cuantitativas

<ul style="list-style-type: none"> • Énfasis mayor en las teorías sustantivas. Conceptos teóricos que darán lugar a las variables
<ul style="list-style-type: none"> • Modelo en el que se postulan las relaciones entre dichas variables
<ul style="list-style-type: none"> • Recorte espacio-temporal del universo teórico
<ul style="list-style-type: none"> • Teoría observacional en la cual se apoyan las definiciones de las variables
<ul style="list-style-type: none"> • Marco teórico factible de ser transformado en proposiciones deducibles entre sí, entre las cuales se encuentran las hipótesis

Fuente: Sautu (2003) en Sautu (2005)

Anexo 2.2. Formato de Encuesta aplicada a todo el universo de estudio

MANZANA		NRO. PREDIO		
1.Cuál es la ocupación del jefe de hogar?				
2. Modo de transporte a su lugar de trabajo?				
Caminando	Bus	Taxi	Vehículo Privado	otro
3. Valor de ingresos por familia				
1-300	301-600	601-1000	1001-1500	+ 1500
4. Número de pisos por edificación				
1	2	3	4 o más	
5. Número de familias por edificación				
1	2	3	4 o más	
6. Número de personas por familia				
2	3	4	5 o más	
7. Reside en el lugar?				
SI		NO	NO RESPONDE	
8. Si reside en el lugar, Cuantos años vive aquí?				
Menos de 1 año	De 1 a 2 años	De 2 a 4 años	Más de 4 años	Más de 15 años
9. Si vive en el sector, Tenencia de la Vivienda?				
Arrendada		Propia	otros	
10. En caso de haber comercio, tenencia del comercio?				
Arrendada		Propia	otros	
11. En caso de haber comercio, en que se encasilla su marca?				
Local		Nacional	Internacional	
12. Uso de suelo anterior				
Vivienda	Comercio	Vivienda-Comercio	Otro	
13. Uso de suelo actual				
Vivienda	Comercio	Vivienda-Comercio	Otro	
14. En caso del uso de suelo: Comercio, desde cuando lo es?				
Menos de 1 año	1 a 2 años	2 a 4 años	Más de 4 años	Más de 15 años
15. En el supuesto que quisiera vender su vivienda, Cual es el precio de venta de vivienda aproximado en la actualidad?				
Menos de \$ 100000	\$100000 – \$200000	\$200000 - \$300000	Más de \$300000	

Anexo 2.3. Ejemplo de Encuesta aplicada en el EJE 1 – Avenida 18 de noviembre

FLACJO sede Ecuador
Tesis de Maestría en Estudios Urbanos
FORMACION DE CORREDORES TERCARIOS

ENCUESTA

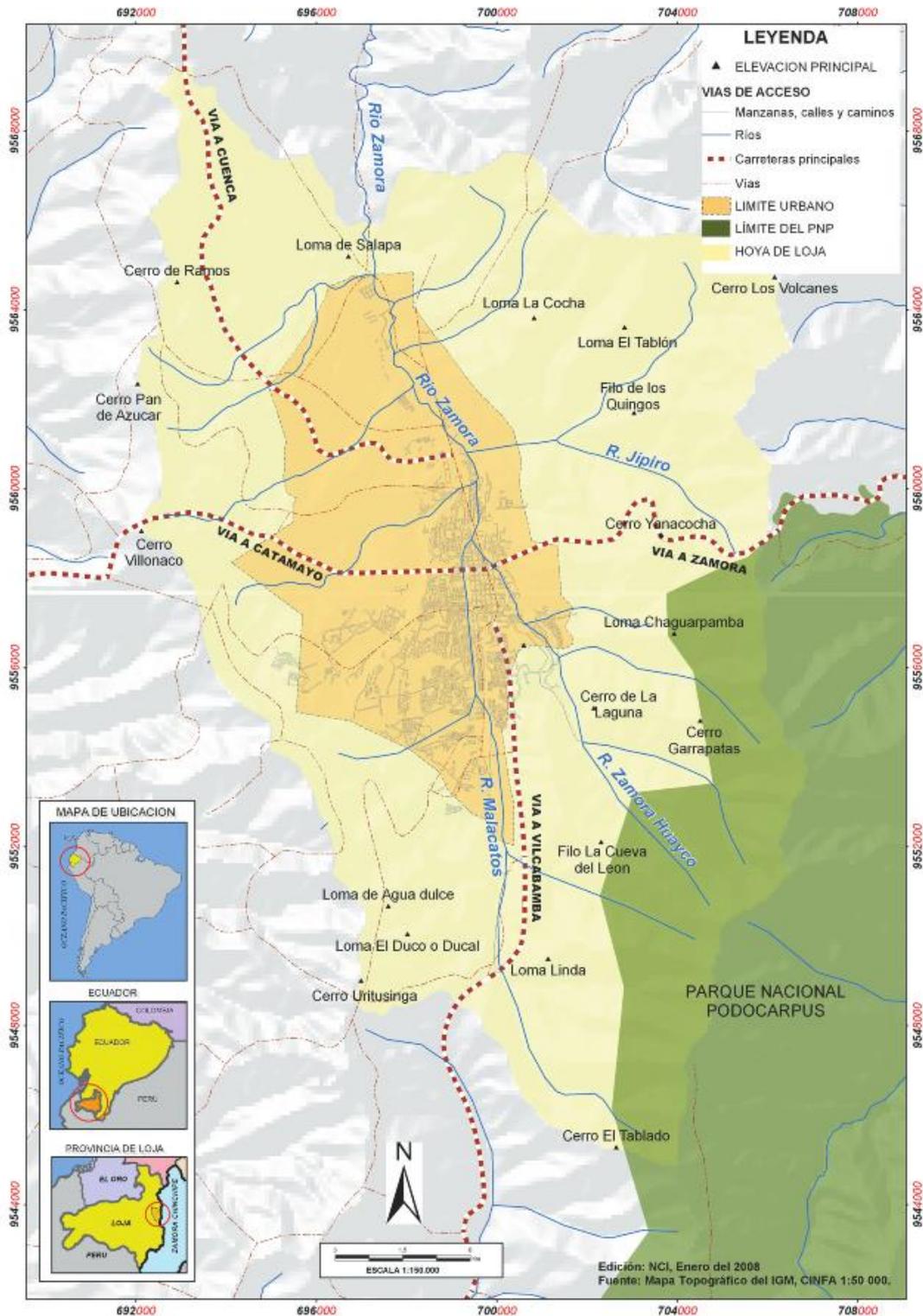
MANZANA <u>D</u>		NRO PREDIO <u>30</u>	
1. Cuál es la ocupación del jefe de hogar?			
<u>BAR COMIDA MEXICANA</u>			
2. Modo de transporte a su lugar de trabajo?			
Caminando	Bus	Taxi	Vehículo Privado <input checked="" type="checkbox"/> otro
3. Valor de ingresos por familia			
1-300	301-600	601-1000	1001-1500 + 1500
4. Número de pisos por edificación			
1	2 <input checked="" type="checkbox"/>	3	4 o más
5. Número de familias por edificación			
1 <input checked="" type="checkbox"/>	2	3	4 o más
6. Número de personas por familia			
2	3	4 <input checked="" type="checkbox"/>	5 o más
7. Reside en el lugar?			
SI	NO <input checked="" type="checkbox"/>	NO RESPONDE	
8. Si reside en el lugar, Cuantos años vive aquí?			
Menos de 1 año	De 1 a 2 años	De 2 a 4 años	Más de 4 años
9. Si vive en el sector, Tenencia de la Vivienda?			
Arrendada	Propia	otros	
10. En caso de haber comercio, tenencia del comercio?			
Arrendada <input checked="" type="checkbox"/>	Propia	otros	
11. En caso de haber comercio, en que se encasilla su marca?			
Local <input checked="" type="checkbox"/>	Nacional	Internacional	
12. Uso de suelo anterior			
Vivienda <input checked="" type="checkbox"/>	Comercio	Vivienda-Comercio	Otro
13. Uso de suelo actual			
Vivienda	Comercio	Vivienda-Comercio <input checked="" type="checkbox"/>	Otro
14. En caso del uso de suelo: Comercio, desde cuando lo es?			
Menos de 1 año	1 a 2 años	2 a 4 años	Más de 4 años <input checked="" type="checkbox"/>
15. En el supuesto que quisiera vender su vivienda, Cual es el precio de venta de vivienda aproximado en la actualidad?			
Menos de \$ 100000	\$100000 – \$200000 <input checked="" type="checkbox"/>	\$200000 - \$300000	Más de \$300000

Anexo 2.4. Análisis del diseño de encuesta aplicada

MANZANA		NRO. PREDIO			OBJETIVO
1.Cuál es la ocupación del jefe de hogar?					OE4. Analizar los cambios sociales generados a partir de la movilidad intraurbana a través del análisis de la distancia vivienda – trabajo a través del medio de transporte utilizado en los corredores urbanos estudiados.
2. Modo de transporte a su lugar de trabajo?					
Caminando	Bus	Taxi	Vehículo Privado	otro	OE3. Identificar los agentes urbanos que se involucran en el proceso de reconfiguración social de los corredores urbanos estudiados.
3. Valor de ingresos por familia					
1-300	301-600	601-1000	1001-1500	1500	OE2. ... medir la disminución de la función residencial.(densificación o despoblamiento de los corredores urbanos estudiados)
4. Número de pisos por edificación					
1	2	3	4 o más		
5. Número de familias por edificación					
1	2	3	4 o más		
6. Número de personas por familia					
2	3	4	5 o más		
7. Reside en el lugar?					
SI		NO		NO RESPONDE	
8. Si reside en el lugar, Cuantos años vive aquí?					
Menos de 1 año	De 1 a 2 años	De 2 a 4 años	Más de 4 años	Más de 15 años	
9. Si vive en el sector, Tenencia de la Vivienda?					OE1. Identificar la escala y tipo de la centralidad urbana de la Ciudad de Loja... así como de los corredores urbanos terciarios.
Arrendada		Propia		otros	
10. En caso de haber comercio, tenencia del comercio?					OE2. Identificar y analizar los cambios de régimen de uso y ocupación de suelo en el EJE 1 y 2 a través del análisis de los coeficientes de uso (C.U.S.) y ocupación del suelo (C.O.S.) en los corredores urbanos estudiados
Arrendada		Propia		otros	
11. En caso de haber comercio, en que se encasilla su marca?					
Local		Nacional		Internacional	
12. Uso de suelo anterior					
Vivienda	Comercio	Vivienda-Comercio	Otro		
13. Uso de suelo actual					
Vivienda	Comercio	Vivienda-Comercio	Otro		
14. En caso del uso de suelo: Comercio, desde cuando lo es?					

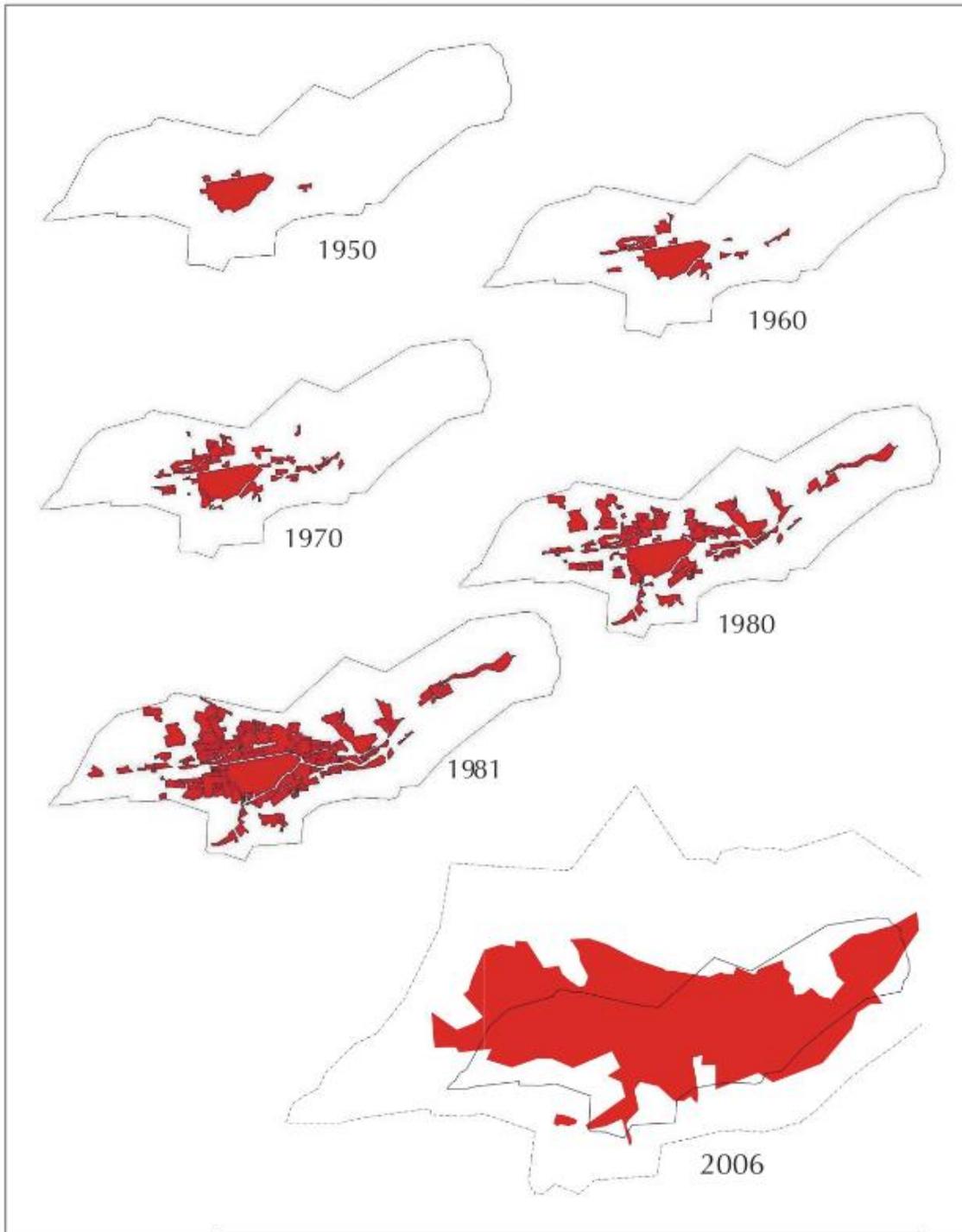
Menos de 1 año	1 a 2 años	2 a 4 años	Más de 4 años	Más de 15 años	OE3. <i>Identificar los agentes urbanos que se involucran en el proceso de reconfiguración social de los corredores urbanos estudiados.</i>
15. En el supuesto que quisiera vender su vivienda, Cual es el precio de venta de vivienda aproximado en la actualidad?					OE4. <i>Analizar los cambios sociales generados a partir de la gestión del suelo urbano donde se analice del tipo de renta; los cambios, consecuencias y efectos de la renta del suelo analizado a través de la valoración del suelo (AUTOAVALUO).</i>
Menos de \$ 100000	\$100000 – \$200000	\$200000 - \$300000	Más de \$300000		

Anexo 3. Mapa de localización geográfica de la Ciudad de Loja



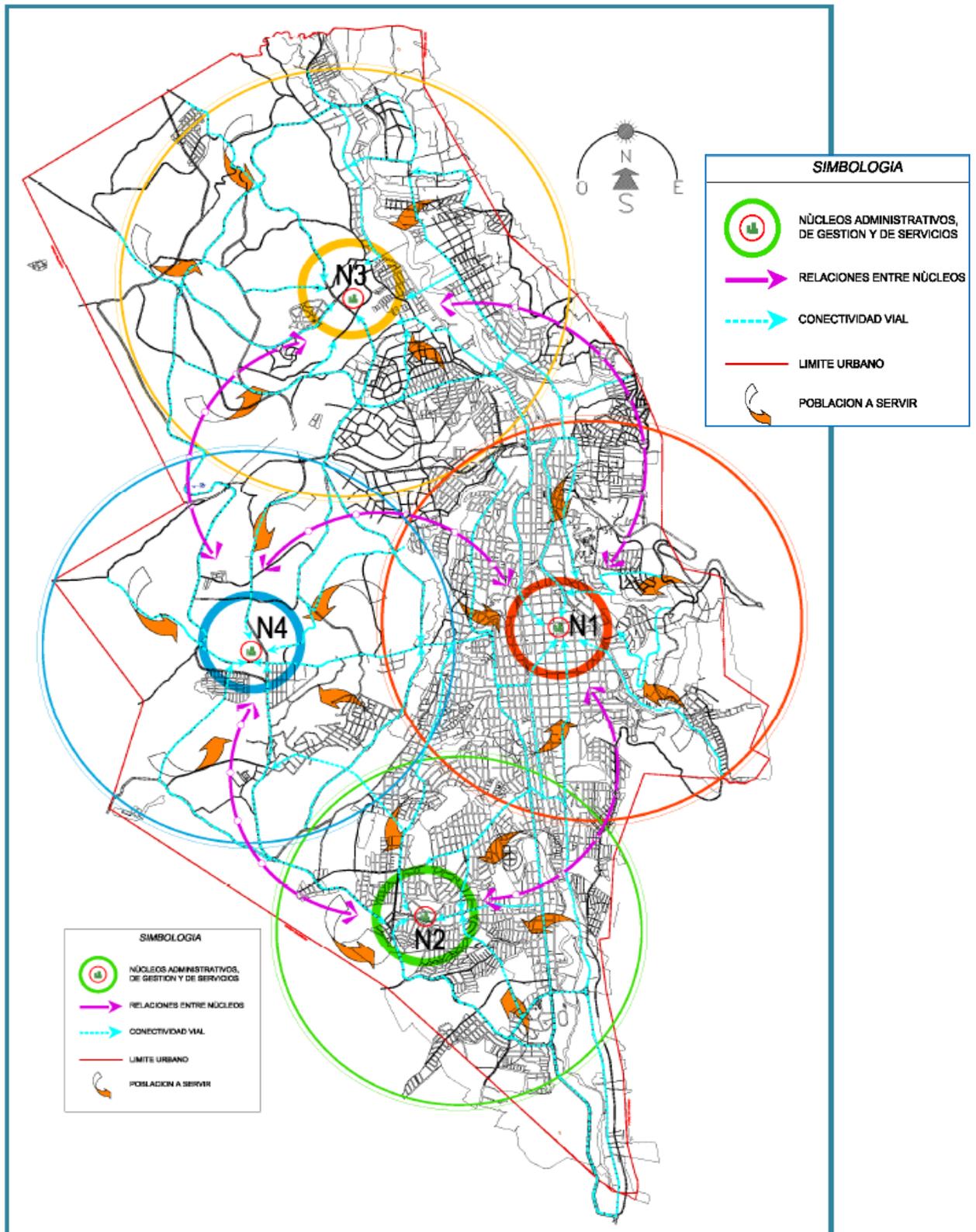
Fuente: GEO Loja 2008, 38. Mapa 1.1 Topografía y ubicación de la ciudad de Loja.

Anexo 4. Crecimiento Urbano de la Ciudad de Loja 1950 - 2006.



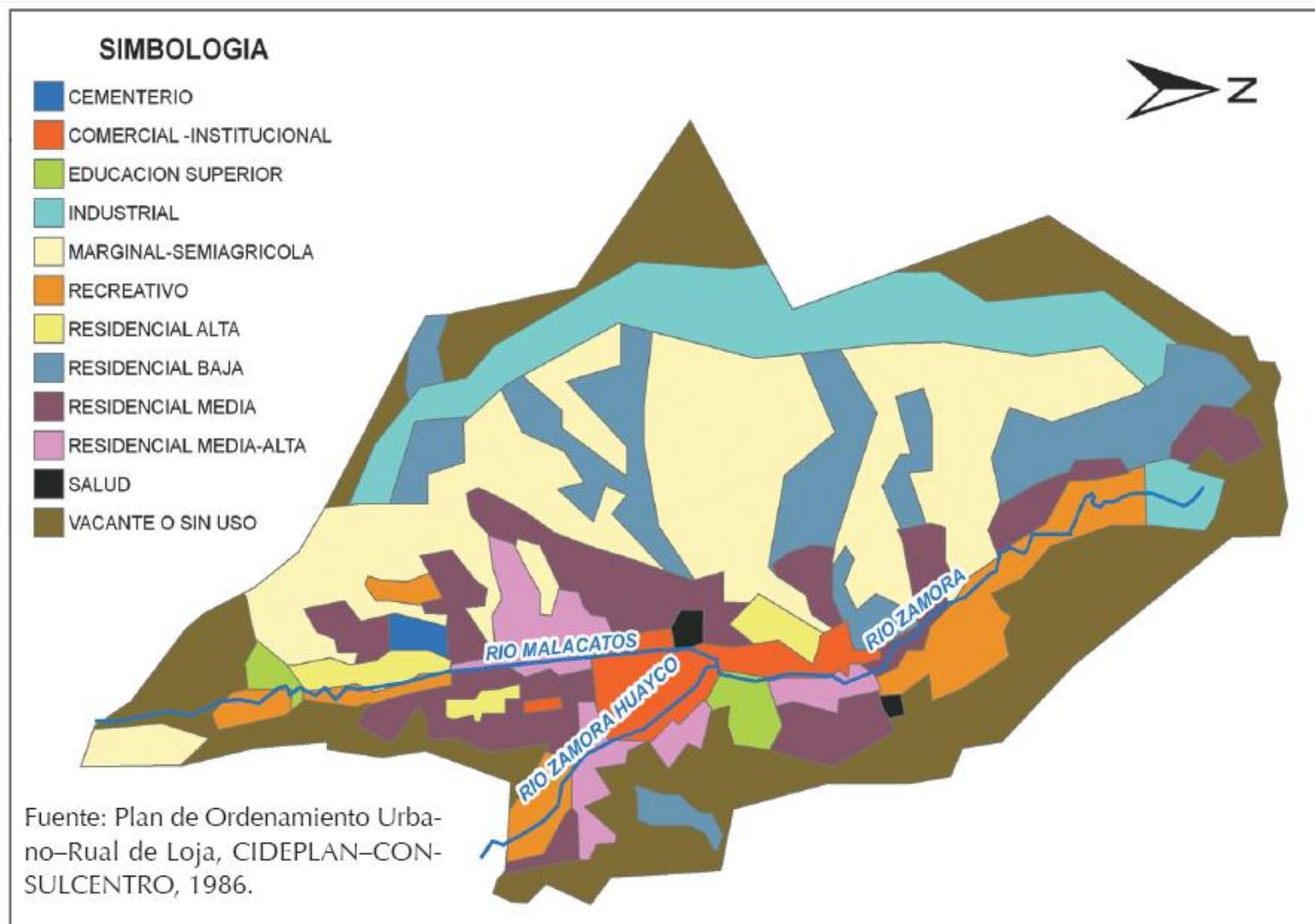
Fuente: Plan de Ordenamiento Urbano-Rural de Loja, CIDEPLAN-CONSULCENTRO, 1987

Anexo 5. Plano de Propuesta de Nuevos Polos de Desarrollo- Loja

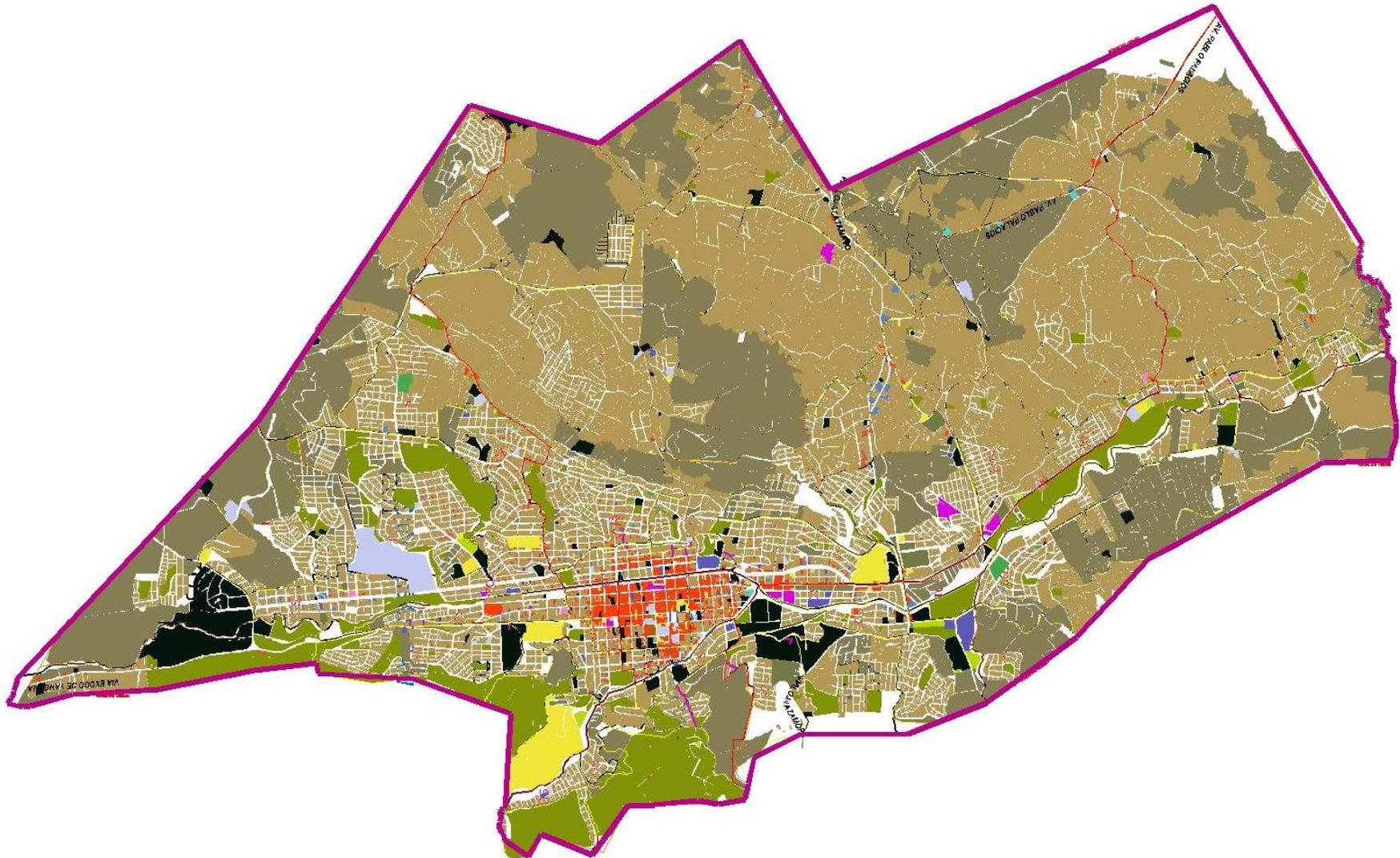


Fuente: Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja 2009

Anexo 6. Mapa de Uso de Suelo en el área urbana 2003

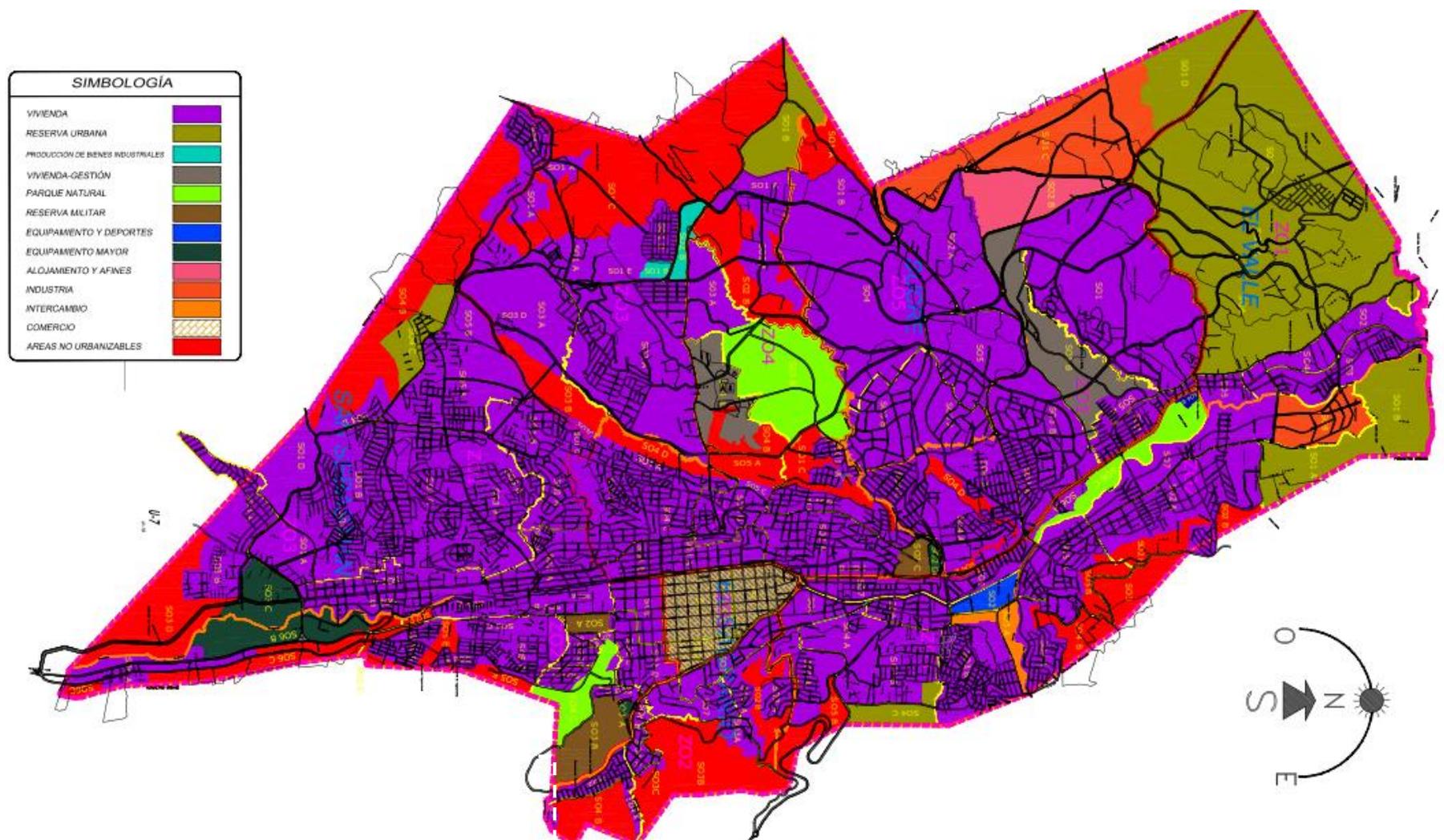


Anexo 7. Mapa de Estado Actual de Uso de 9 -201



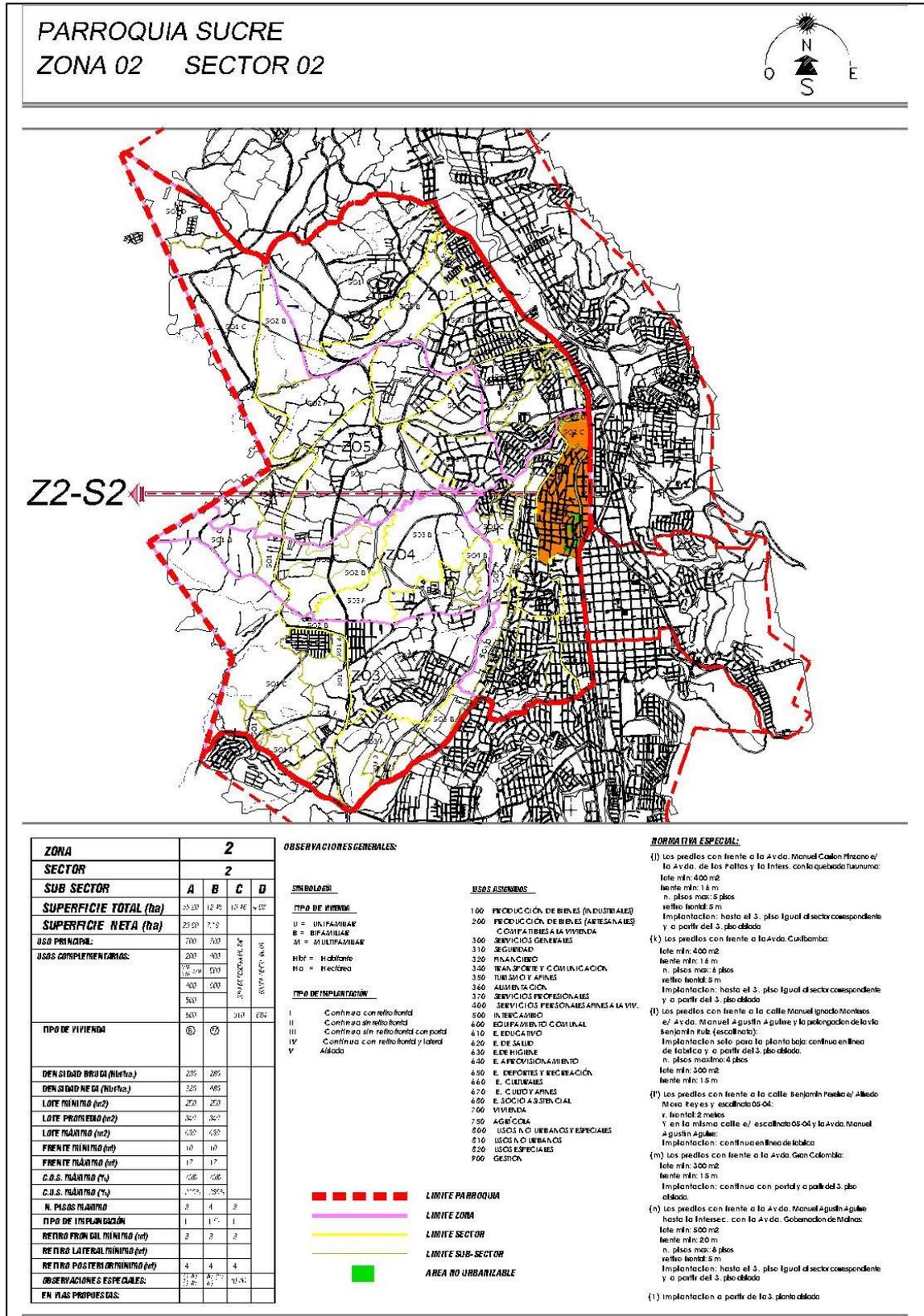
Fuente y Elaboración: Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja 2009

Anexo 8. Mapa de Uso de Suelo Homogeneizado en el área urbana 2009 -2013

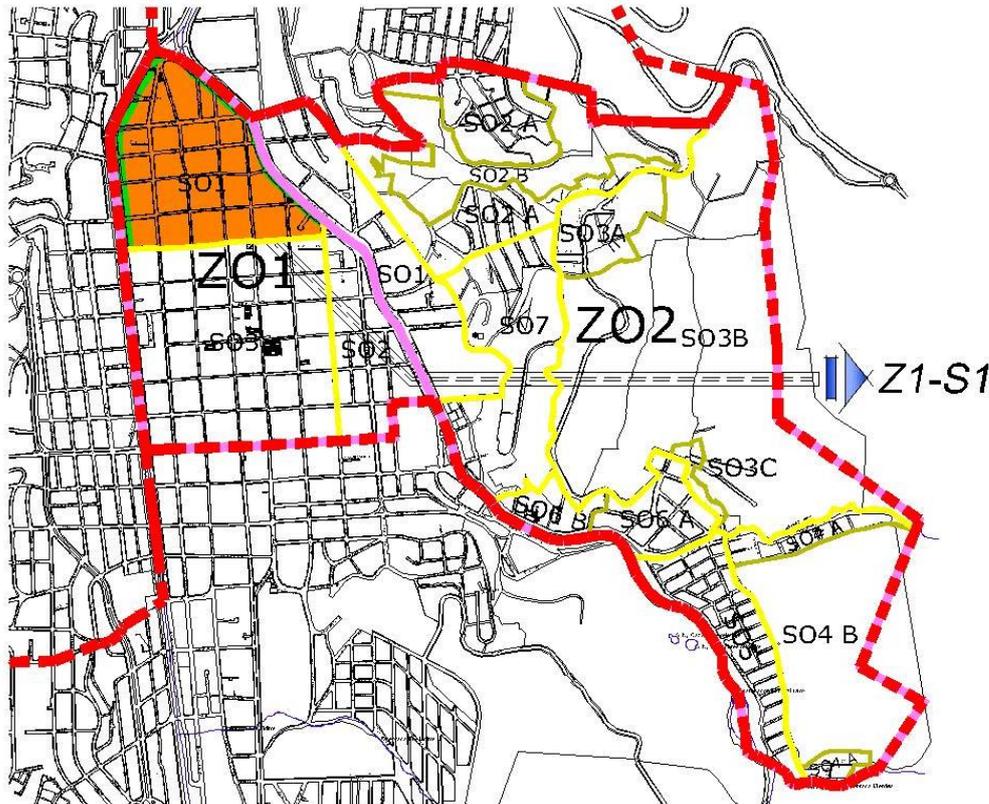
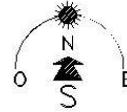


Fuente y Elaboración: Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja 2009

Anexo 9. Mapas Normativos de Uso de Suelo 2009 por Zonas y Sectores



PARROQUIA SAGRARIO
ZONA 01 SECTOR 01



ZONA	1
SECTOR	1
SUB SECTOR	
SUPERFICIE TOTAL (ha)	27.00
SUPERFICIE NETA (ha)	26.05
USO PRINCIPAL:	799
USOS COMPLEMENTARIOS:	509 27,380 240,312 309 320 600
TIPO DE VIVIENDA	(E)
DENSIDAD BRUTA (Hm/ha.)	292
DENSIDAD NETA (Hm/ha.)	399
LOTE MÍNIMO (m2)	202
LOTE PROMEDIO (m2)	270
LOTE MÁXIMO (m2)	360
FRENTE MÍNIMO (m)	0
FRENTE MÁXIMO (m)	15
C.O.S. MÁXIMO (%)	39%
C.U.S. MÁXIMO (%)	246%
N. PISOS MÁXIMO	5
TIPO DE IMPLANTACIÓN	h
RETIRO FRONTAL MÍNIMO (m)	
RETIRO LATERAL MÍNIMO (m)	
RETIRO POSTERIOR MÍNIMO (m)	4
OBSERVACIONES ESPECIALES	10, 11, 12, 13

OBSERVACIONES GENERALES:

SINBOLOGÍA

TIPO DE VIVIENDA

- U = UNIFAMILIAR
- B = BIFAMILIAR
- M = MULTIFAMILIAR

- Hbf = Habitante
- Hca = Recreación

TIPO DE IMPLANTACIÓN

- I Continuo con retiro frontal
- II Continuo sin retiro frontal
- III Continuo sin retiro frontal con portel
- IV Continuo con retiro frontal y lateral
- V Aislado

USOS ASIGNADOS

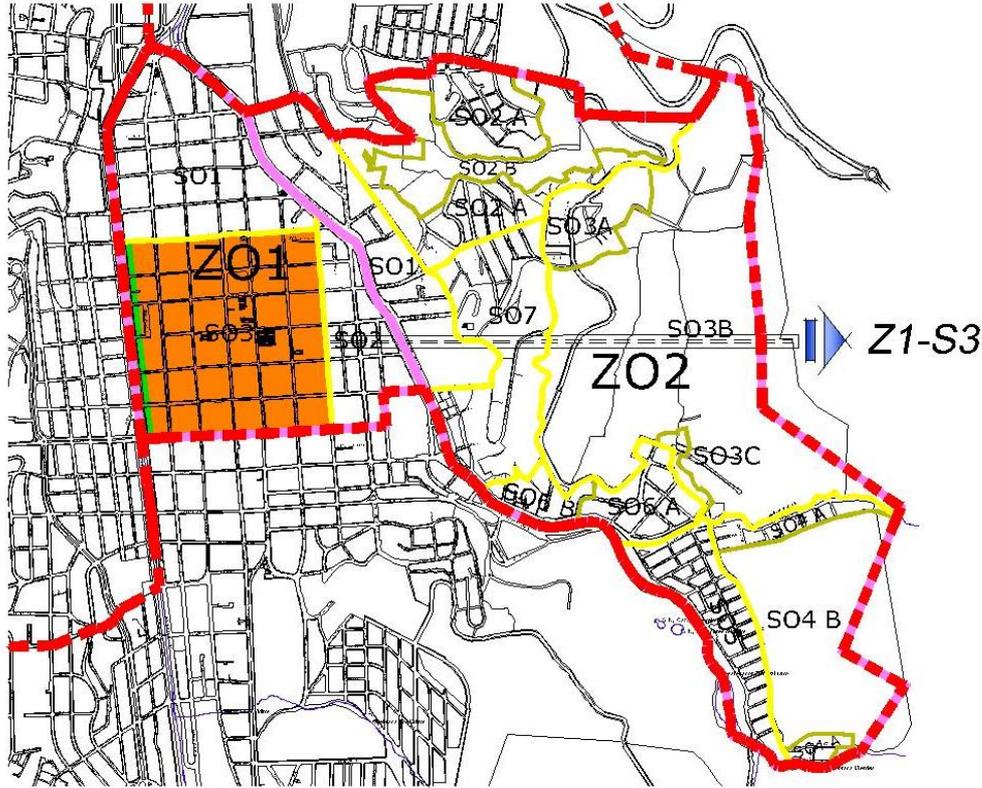
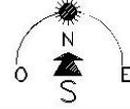
- 100 PRODUCCIÓN DE BIENES (INDUSTRIALES)
- 200 PRODUCCIÓN DE BIENES (ARTESANAS)
- 300 COMPATIBLES A LA VIVIENDA
- 300 SERVICIOS GENERALES
- 310 SEGURIDAD
- 320 FINANCIERO
- 340 TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN
- 350 TIENDAS Y FARMAS
- 360 ALIMENTACIÓN
- 370 SERVICIOS PROFESIONALES
- 400 SERVICIOS PERSONALES AFINES A LA VV.
- 500 INTERCAMBIO
- 600 EQUIPAMIENTO COMUNITARIO
- 610 EDUCATIVO
- 620 E. DE SALUD
- 630 E. DE RECREACIÓN
- 640 E. AFRODISIACAMIENTOS
- 650 E. DEPORTES Y RECREACIÓN
- 660 E. CULTURALES
- 670 E. CUIDO Y CARIAS
- 680 E. SOCIO ASISTENCIAL
- 700 VIVIENDA
- 750 AGRICOLA
- 800 USOS NO URBANOS Y ESPECIALES
- 810 USOS NO URBANOS
- 820 USOS ESPECIALES
- 900 GESTIÓN

NORMATIVA ESPECIAL:

- (a) Los predios con frente a la Avda. Emillano Ortega:
 lote mín: 400 m2
 frente mín: 14 m
 n. pisos max: 5 pisos
 retiro frontal: 5 m
 Implantación: hasta el 3. piso igual al sector correspondiente y a partir del 3. piso aislado
- (b) Los predios con frente hacia la Avda. Universitaria hasta la Avda. Gobernación de Mérida:
 lote mín: 500 m2
 frente mín: 20 m
 n. pisos max: 5 pisos
 Implantación: hasta el 3. piso igual al sector correspondiente y a partir del 3. piso aislado
- (c) Los predios con frente hacia la calle 18 de noviembre entre el puente bolívar y la Avda. Gobernación de Mérida:
 lote mín: 400 m2
 frente mín: 14 m
 n. pisos max: 5 pisos
 Implantación: continua en línea de fachada/ Puente bolívar y calle Lourdes; y continua con retiro frontal=4.00m/ calle Lourdes y Hélices
 Implantación: hasta el 3. piso igual al sector correspondiente y a partir del 3. piso aislado
- (d) Los predios con frente a la calle Juan de Salinas:
 lote mín: 400 m2
 frente mín: 14 m
 n. pisos max: 5 pisos
 Implantación: hasta el 3. piso igual al sector correspondiente y a partir del 3. piso aislado
- (e) Los predios con frente a la calle Juan José Peña en el kmo e/ Jose A. Eguiguren y Avda. Emillano Ortega:
 Implantación continua con retiro frontal: 5 m

- LIMITE PARROQUIA
- LIMITE ZONA
- LIMITE SECTOR
- LIMITE SUB-SECTOR
- AREA NO URBANIZABLE

PARROQUIA SAGRARIO
ZONA 01 SECTOR 03



ZONA	1
SECTOR	3
SUB SECTOR	
SUPERFICIE TOTAL (ha)	44.56
SUPERFICIE NETA (ha)	33.25
USO PRINCIPAL:	700
USOS COMPLEMENTARIOS:	500 300, 305 301, 200
	400
	500
TIPO DE VIVIENDA	(B)
DENSIDAD BRUTA (Hm/ha.)	1.60
DENSIDAD NETA (Hm/ha.)	2.01
LOTE MÍNIMO (m²)	250
LOTE PROMEDIO (m²)	300
LOTE MÁXIMO (m²)	400
FRENTE MÍNIMO (m)	10
FRENTE MÁXIMO (m)	17
C.O.S. MÁXIMO (%)	80%
C.O.S. MÁXIMO (%)	240%
N. PISOS MÁXIMO	3
TIPO DE IMPLANTACION	II
RETIRO FRONTAL MÍNIMO (m)	
RETIRO LATERAL MÍNIMO (m)	
RETIRO POSTERIOR MÍNIMO (m)	4
OBSERVACIONES ESPECIALES	80, 90, 10

OBSERVACIONES GENERALES:

SINBOLOGÍA

TIPO DE VIVIENDA

U = UNIFAMILIAR
B = BIFAMILIAR
M = MULTIFAMILIAR

Hef = Habitante
Ha = Hectárea

TIPO DE IMPLANTACION

- I Continúa con retiro frontal
- II Continúa sin retiro frontal
- III Continúa sin retiro frontal con parjal
- IV Continúa con retiro frontal y lateral
- V Aislada

USOS ASIGNADOS

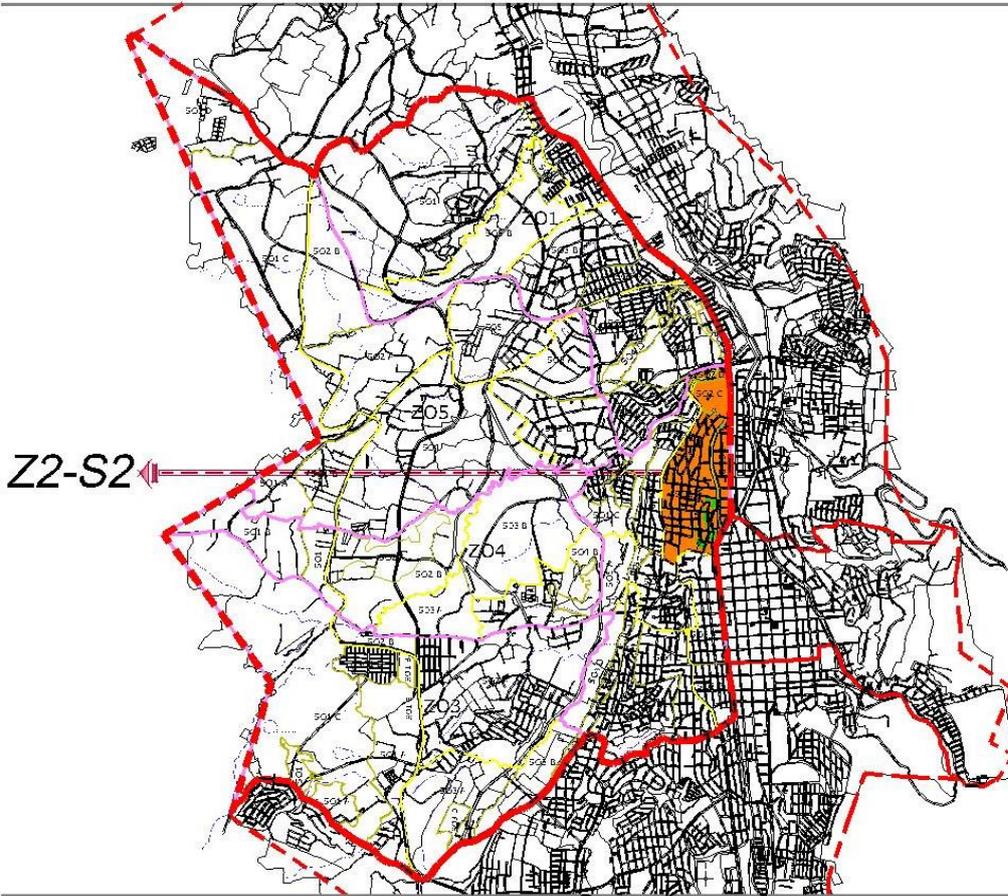
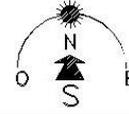
- 100 PRODUCCIÓN DE BIENES (INDUSTRIALES)
- 200 PRODUCCIÓN DE BIENES (ARTESANALES)
- 300 COMPARTIBLES A LA VIVIENDA
- 305 SERVICIOS GENERALES
- 310 SEGURIDAD
- 320 FINANCIERO
- 330 TRANSPORTES Y COMUNICACION
- 335 TURISMO Y APINES
- 340 ALIMENTACIÓN
- 350 SERVICIOS PROFESIONALES
- 360 SERVICIOS PERSONALES APINÉS A LA VIV.
- 500 INTERCAMBIO
- 600 EDUCACIÓN Y COMUNITAL
- 610 EDUCATIVO
- 620 E. DE SALUD
- 630 E. DE HIGIENE
- 640 E. AFRODISIÓNICAS
- 650 E. DEPORTES Y RECREACIÓN
- 660 E. CULTURALES
- 670 E. CULTO Y APINES
- 680 E. SOCIO ASISTENCIAL
- 700 VIVIENDA
- 750 AGRICOLA
- 800 USOS NO URBANOS Y ESPECIALES
- 810 USOS NO URBANOS
- 820 USOS ESPECIALES
- 900 GESTIÓN

NORMATIVA ESPECIAL:

- (b) Los predios con frente hacia la Avda. Unkvedala hasta la Avda. Gobernación de Molinos:
Lote mín: 500 m²
Fuente mín: 20 m
n. pisos max: 4 pisos
Implantación: hasta el 3. piso igual al sector correspondiente y a partir del 3. piso aislado
- (c) Los predios con frente hacia la calle 18 de noviembre entre el puente bolívar y la Avda. Gobernación de Molinos:
Lote mín: 400 m²
Fuente mín: 18 m
n. pisos max: 3 pisos
Implantación: continua en línea de retiro al Puente Bolívar y calle Lourdes, y continua con retiro lateral=4.00m el calle Lourdes y Helechos
Implantación: hasta el 3. piso igual al sector correspondiente y a partir del 3. piso aislado
- (f) Los predios con frente a la calle Juan José Peña en el tramo e/ Jose A. Equigüen y Avda. Emiliano Olego:
Implantación: continua con retiro lateral=3 m

- LIMITE PARROQUIA
- LIMITE ZONA
- LIMITE SECTOR
- LIMITE SUB-SECTOR
- AREA NO URBANIZABLE

PARROQUIA SUCRE
ZONA 02 SECTOR 02



ZONA	2			
SECTOR	2			
SUB SECTOR	A	B	C	D
SUPERFICIE TOTAL (ha)	28.20	12.45	19.42	4.02
SUPERFICIE NETA (ha)	25.50	7.50		
USO PRINCIPAL:	700	700		
USOS COMPLEMENTARIOS:	280	400		
	100	500		
	400	500		
	500			
	500		310	225
TIPO DE VIVIENDA	(B)	(C)		
DENSIDAD BRUTA (Hb/ha)	285	285		
DENSIDAD NETA (Hn/ha)	325	485		
LOTE MINIMO (m²)	270	270		
LOTE PROMEDIO (m²)	360	360		
LOTE MAXIMO (m²)	630	630		
FRENTE MINIMO (mt)	10	10		
FRENTE PROMEDIO (mt)	17	17		
C.B.S. MAXIMO (%)	250	250		
C.B.S. MINIMO (%)	200	200		
N. PISOS MAXIMO	3	4	3	
TIPO DE IMPLANTACION	1	1	1	
RETIRO FRONTAL MINIMO (mt)	3	3	3	
RETIRO LATERAL MINIMO (mt)				
RETIRO POSTERIOR MINIMO (mt)	4	4	4	
OBSERVACIONES ESPECIALES:	10.31	10.32	10.33	10.34
EN PLAS PROPIOS DAS:	10.35	10.36	10.37	10.38

OBSERVACIONES GENERALES:

SIEMBOLOS

- TIPO DE VIVIENDA**
 U = UNIFAMILIAR
 B = BIFAMILIAR
 M = MULTIFAMILIAR
 Hbr = Habitante
 Hn = Hectarea
- TIPO DE IMPLANTACION**
 I Continúa con retiro frontal
 II Continúa sin retiro frontal
 III Continúa sin retiro frontal con portil
 IV Continúa con retiro frontal y lateral
 V Aladado

USOS ASIGNADOS

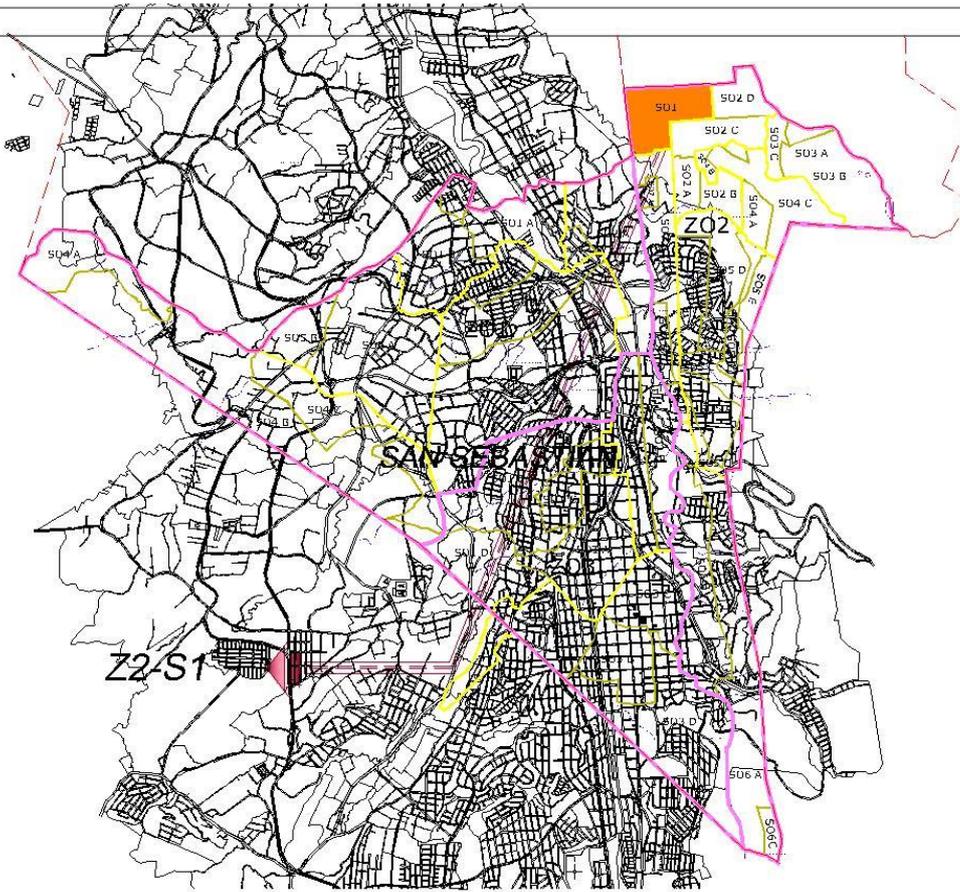
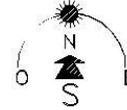
- 100 PRODUCCION DE BEBIDAS (INDUSTRIALES)
 200 PRODUCCION DE BEBIDAS (ARTESANALES)
 COMPATIBLES A LA VIVIENDA
 300 SERVICIOS GENERALES
 310 SEGURIDAD
 320 FINANCIERO
 340 TRANSPORTE Y COMUNICACION
 350 TURISMO Y AFINES
 360 ALIMENTACION
 370 SERVICIOS PROFESIONALES
 380 SERVICIOS PERSONALES AFINES A LA VIV.
 400 INCREMENTO
 460 EDIFICAMIENTO COMUNAL
 410 EDUCATIVO
 420 E. DE SALUD
 430 ELECTRICIDAD
 440 E. APROVISIONAMIENTO
 450 E. DEPORTES Y RECREACION
 460 E. CULTURALES
 470 E. CUIDADO AFINES
 480 E. SOCIO ASISTENCIAL
 700 VIVIENDA
 750 AGRICOLA
 800 USOS NO URBANOS Y ESPECIALES
 810 USOS O URBANOS
 820 USOS ESPECIALES
 900 GESTION

- LIMITE PARROQUIA
 LIMITE ZONA
 LIMITE SECTOR
 LIMITE SUB-SECTOR
 AREA NO URBANIZABLE

NORMATIVA ESPECIAL:

- (l) Los predios con frente a la Avda. Manuel Cañón Pizarro e/ la Avda. de los Paltos y la Intero. con la que queda numerada:
 lote mín 400 m²
 frente mín: 14 m
 n. pisos max: 5 pisos
 retiro frontal: 5 m
 Implantación: hasta el 3. piso Igual al sector correspondiente y a partir del 3. piso obliado
- (k) Los predios con frente a la Avda. Cuzubamba:
 lote mín: 400 m²
 frente mín: 14 m
 n. pisos max: 4 pisos
 retiro frontal: 5 m
 Implantación: hasta el 3. piso Igual al sector correspondiente y a partir del 3. piso obliado
- (j) Los predios con frente a la calle Manuel Ignacio Montañas e/ Avda. Manuel Agustín Aguirre y la prolongación de la vía Benjamín Pule (escollada):
 Implantación solo para la planta baja: continúa en línea de fábrica y a partir del 3. piso obliado.
 n. pisos maximo: 4 pisos
 lote mín: 300 m²
 frente mín: 15 m
- (i) Los predios con frente a la calle Benjamín Pasko e/ Alameda Nueva Tejas y escalinatas-04:
 y frontal 2 metros
 y en la misma calle e/ escalinatas-04 y la Avda. Manuel Agustín Aguirre:
 Implantación: continúa en línea de fábrica
 (m) los predios con frente a la Avda. Gen. Colomita:
 lote mín: 300 m²
 frente mín: 15 m
 Implantación: continúa con portil y a partir del 3. piso obliado.
- (n) los predios con frente a la Avda. Manuel Agustín Aguirre hasta la Intero. con la Avda. Gobernador de Natalas:
 lote mín: 300 m²
 frente mín: 20 m
 n. pisos max: 3 pisos
 retiro frontal: 5 m
 Implantación: hasta el 3. piso Igual al sector correspondiente y a partir del 3. piso obliado
- (1) Implantación a partir de la 3. planta obliada

PARROQUIA SAN SEBASTIAN
ZONA 02 SECTOR 01



ZONA	2
SECTOR	1
SUB SECTOR	
SUPERFICIE TOTAL (ha)	28.37
SUPERFICIE NETA (ha)	17.92
USO PRINCIPAL:	75%
USOS COMPLEMENTARIOS:	25%
	30%
	35%
	40%
	45%
	50%
	55%
	60%
TIPO DE VIVIENDA	U
DENSIDAD BRUTA (Habit/ha)	100
DENSIDAD NETA (Habit/ha)	140
LOTE MÍNIMO (m²)	250
LOTE PROMEDIO (m²)	340
LOTE MÁXIMO (m²)	520
FRENTE MÍNIMO (m)	10
FRENTE MÁXIMO (m)	17
C.O.S. MÁXIMO (%)	80%
C.O.S. MÍNIMO (%)	20%
N. PISOS MÁXIMO	3
TIPO DE INFRAESTRUCTURA	P
RETIRO FRONTAL MÍNIMO (m)	
RETIRO LATERAL MÍNIMO (m)	
RETIRO POSTERIOR MÍNIMO (m)	4
OBSERVACIONES ESPECIALES	31%
EN VIAS PROPIAS	

OBSERVACIONES GENERALES:

SÍMBOLOS

TIPO DE VIVIENDA

U = UNIFAMILIAR
B = BIFAMILIAR
M = MULTIFAMILIAR
Hbt = Habitante
Ha = Hectárea

TIPO DE IMPLANTACIÓN

I Contigua con retiro frontal
II Contigua sin retiro frontal
III Contigua sin retiro frontal con parit
IV Contigua con retiro frontal y lateral
V Aislada

USOS ASIGNADOS

100 PRODUCCIÓN DE BIENES (INDUSTRIALES)
200 PRODUCCIÓN DE BIENES (ARTESANALES)
300 COMPATIBLES A LA VIVIENDA
310 SERVICIOS GENERALES
320 SEGURIDAD
330 FINANCIERO
340 TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN
350 TURISMO Y AFINES
360 ALIMENTACIÓN
370 SERVICIOS PROFESIONALES
400 SERVICIOS PERSONALES AFINES A LA VIV.
500 INTERCAMBIO
600 EDIFICARIO COMUNITARIO
610 EDUCATIVO
620 EDE SALUD
630 EDE HIGIENE
640 EDE RECREACIÓN Y Ocio
650 EDE DEPORTES Y RECREACIÓN
660 E. CULTURALES
670 E. CULTIVO Y AFINES
680 E. SOCIO ASISTENCIAL
700 VIVIENDA
750 AGRÍCOLA
800 USOS NO URBANOS Y ESPECIALES
810 USOS NO URBANOS
820 USOS ESPECIALES
900 GESTIÓN

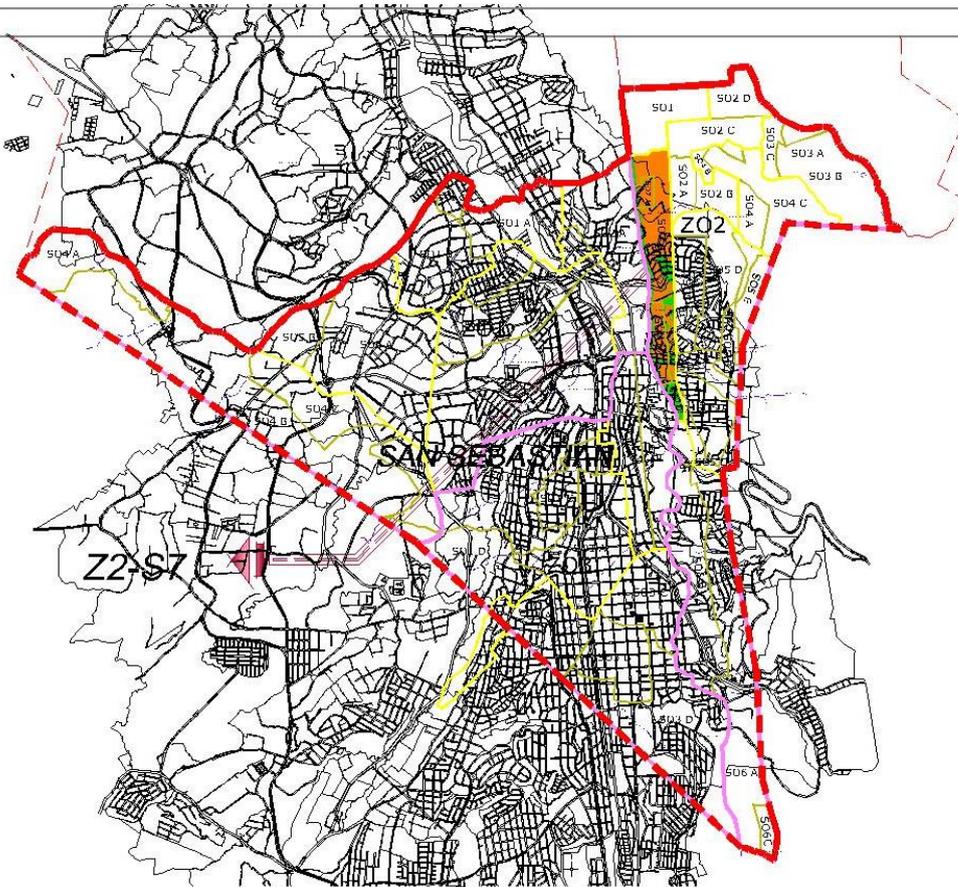
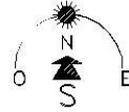
NORMATIVA ESPECIAL:

(k) Los predios con frente a la Avda. Universidad:
Lote mín: 500 m²
frente mín: 20 m
n. pisos max: 8 pisos
Implantación: continúa en línea de tabalco
Implantación: hasta el 3. piso Igual al sector correspondiente
y a partir del 3. piso aislado

(l) Los predios con frente hacia la calle 14 de noviembre entre
el puente bolívar y Gobernador de Matanzas:
Lote mín: 400 m²
frente mín: 18 m
n. pisos max: 5 pisos
Implantación: continúa en línea de tabalco/ Puente bolívar
y calle Lourdes, y continúa con sello hasta 4.00m/ calles
Lourdes y José Martí.
Implantación: hasta el 3. piso Igual al sector correspondiente
y a partir del 3. piso aislado



PARROQUIA SAN SEBASTIAN
ZONA 02 SECTOR 07



ZONA	2			
SECTOR	7			
SUB SECTOR	A	B	C	D
SUPERFICIE TOTAL (ha)	5,02	22,04	1,72	2,56
SUPERFICIE NETA (ha)	1,22	20,31	3,63	
USO PRINCIPAL:	205	720	305	
USOS COMPLEMENTARIOS:	405	220	130	
	75	300	30	
	100	600		
	500			11,5
	300			
TIPO DE VIVIENDA	○	⊗	○	
DENSIDAD BRUTA (h/ha)	40,5	33,1	180	
DENSIDAD NETA (h/ha)	300	400	330	
LOTE MÍNIMO (m ²)	120	205	120	
LOTE PROMEDIO (m ²)	140	275	130	
LOTE MÁXIMO (m ²)	220	360	220	
FRENTE MÍNIMO (mf)	7	7,5	7	
FRENTE PROMEDIO (mf)	12	15	12	
C.O.S. MÁXIMO (%)	20%	20%	60%	
C.O.S. PROMEDIO (%)	120%	240%	180%	
N. PISOS MÁXIMO	3	3	3	
TIPO DE IMPLANTACIÓN	I	II	III	
RETRO FRONTAL MÍNIMO (mf)	5	5	3	10
RETRO LATERAL MÍNIMO (mf)				
RETRO POSTERIOR MÍNIMO (mf)	5	4	4	
OBSERVACIONES ESPECIALES	31	42777		
EN VIAS PROPUESTAS				

OBSERVACIONES GENERALES:

SYMBOLOS

TIPO DE VIVIENDA

U = UNIFAMILIAR
B = BIFAMILIAR
M = MULTIFAMILIAR

Hbf = Habitante
Ha = Hectárea

TIPO DE IMPLANTACIÓN

I Continúa con retiro frontal
II Continúa sin retiro frontal
III Continúa sin retiro frontal con pórtico
IV Continúa con retiro frontal y lateral
V Alíada

USOS ASIGNADOS

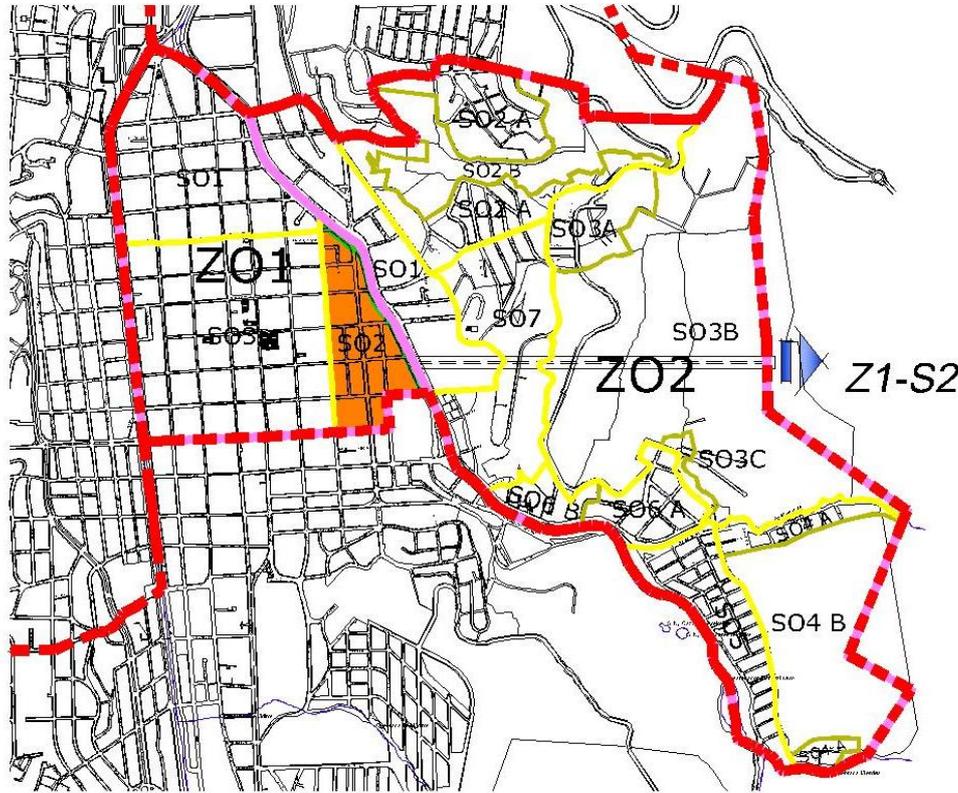
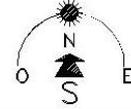
- 100 PRODUCCIÓN DE BIENES (INDUSTRIALES)
- 200 PRODUCCIÓN DE BIENES (ARTESANALES)
- 300 COMPATIBLES A LA VIVIENDA
- 310 SERVICIOS GENERALES
- 316 SEGURIDAD
- 320 FINANCIERO
- 340 TRANSPORTES Y COMUNICACION
- 350 TURISMO Y APARQUES
- 360 ALIMENTACIÓN
- 370 SERVICIOS PROFESIONALES
- 400 SERVICIOS PERSONALES AJENOS A LA VIV.
- 400 INTERCAMBIO
- 400 EDUCATIVO COMUNITARIO
- 410 EDUCATIVO
- 420 DE SALUD
- 430 ELECCIÓN
- 440 E. AFRODISIACONAMIENTO
- 450 E. DEPORTES Y RECREACIÓN
- 460 E. CULTURALES
- 470 E. CUIDO Y APARQUES
- 480 E. SOCIO ASISTENCIAL
- 700 VIVIENDA
- 750 AGRICOLA
- 800 USOS NO URBANOS Y ESPECIALES
- 810 USOS NO URBANOS
- 820 USOS ESPECIALES
- 900 GESTIÓN

NORMATIVA ESPECIAL

- (e) Los predios con frente a la Avda. Gobernación de Malinas: retiro frontal 5 m
- (k) Los predios con frente a la Avda. Universidad: lote mín. 500 m²; frente mín. 20 m; n. pisos max: 8 pisos; Implantación: continua en línea de fachada; Implantación: hasta el 3. piso igual al sector correspondiente y a partir del 3. piso alíada
- (l) Los predios con frente hacia la calle 16 de noviembre entre el puente bollívar y Gobernación de Malinas: lote mín. 400 m²; frente mín. 1,6 m; n. pisos max: 5 pisos; Implantación: continua en línea de fachada e/ puente bollívar y calle Lourdes y continúa con retiro lateral= 4,00m e/ calles Lourdes y Helechos; Implantación: hasta el 3. piso igual al sector correspondiente y a partir del 3. piso alíada
- (m) Los predios con frente hacia la Avda. Eduardo Mignán entre la calle Saaguayo y Avda. Gobernación de Malinas: retiro frontal 5 m
- (p) Los predios con frente a la Avda. Eduardo Mignán e/ las calles Saaguayo (límite centro histórico) hasta prolongación de la calle Guandares: lote mín. 400 m²; frente mín. 1,6 m; n. pisos max: 5 pisos; retiro frontal 5 m; Implantación: hasta el 3. piso igual al sector correspondiente y a partir del 3. piso alíada

- - - - - LIMITE PARROQUIA
- - - - - LIMITE ZONA
- - - - - LIMITE SECTOR
- - - - - LIMITE SUB-SECTOR
- AREA NO URBANIZABLE

PARROQUIA SAGRARIO
ZONA 01 SECTOR 02



ZONA	1
SECTOR	2
SUB SECTOR	
SUPERFICIE TOTAL (ha)	14,25
SUPERFICIE NETA (ha)	7,95
USO PRINCIPAL:	700
USOS COMPLEMENTARIOS:	350
	300
	400
	500
	550
TIPO DE VIVIENDA	(C)
DENSIDAD BRUTA (Hm/ha)	200
DENSIDAD NETA (Hm/ha)	200
LOTE MÍNIMO (m²)	250
LOTE PROMEDIO (m²)	350
LOTE MÁXIMO (m²)	450
FRONTE MÍNIMO (m)	12
FRONTE MÁXIMO (m)	17
C.O.S. MÁXIMO (%)	80%
C.O.S. MÁXIMO (%)	240%
N. PISOS MÁXIMO	3
TIPO DE IMPLANTACIÓN	"
RETIRO FRONTAL MÍNIMO (m)	
RETIRO LATERAL MÍNIMO (m)	
RETIRO POSTERIOR MÍNIMO (m)	4
OBSERVACIONES ESPECIALES	84, 85, 86, 87, 88, 89

OBSERVACIONES GENERALES:

SINBOLOS:

TIPO DE VIVIENDA

U = UNIFAMILIAR
B = BIFAMILIAR
M = MULTIFAMILIAR

Hf = Hectárea
Ha = Hectárea

TIPO DE IMPLANTACIÓN

- I Confirma con retiro frontal
- II Confirma sin retiro frontal
- III Confirma sin retiro frontal con parcel
- IV Confirma con retiro frontal y lateral
- V Aislada

USOS ASIGNADOS:

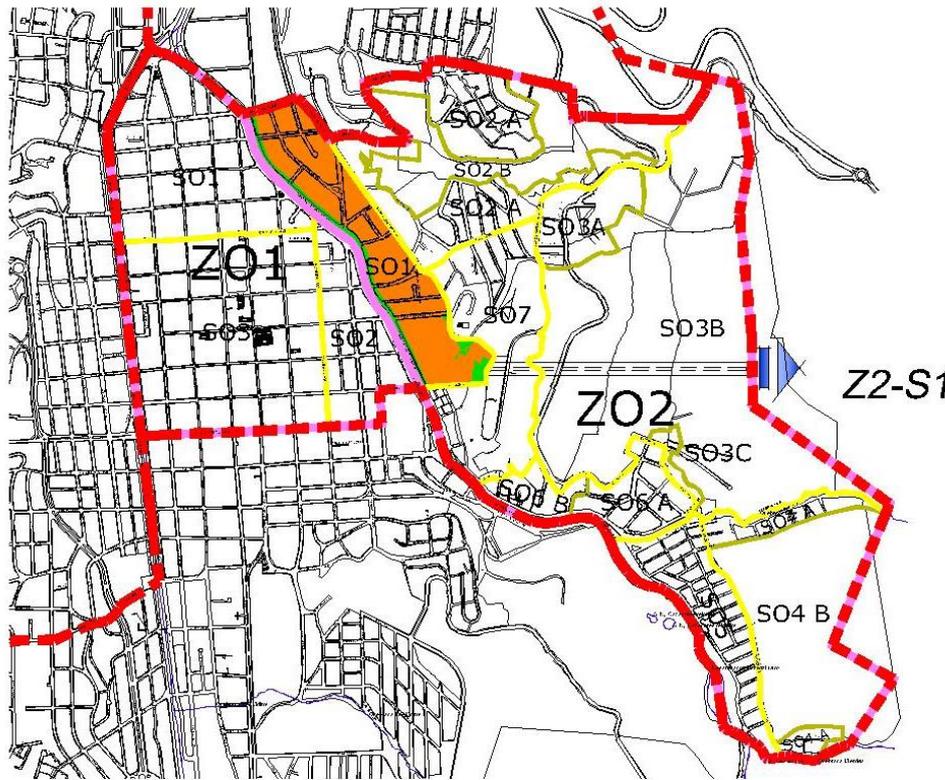
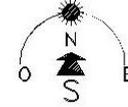
- 100 PRODUCCIÓN DE BIENES (INDUSTRIALES)
- 200 PRODUCCIÓN DE BIENES (ARTESANALES)
- 300 COMPARTIBLES A LA VIVIENDA
- 300 SERVICIOS GENERALES
- 310 SEGURIDAD
- 320 FINANCIAMIENTO
- 340 TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN
- 350 TURISMO Y APINES
- 360 ALIMENTACIÓN
- 370 SERVICIOS PROFESIONALES
- 400 SERVICIOS PERSONALES AFINES A LA VIV.
- 500 INTERCAMBIO
- 600 EQUIPAMIENTO COMUNAL
- 610 EDUCATIVO
- 620 E. DE SALUD
- 630 E. DE HIGIENE
- 640 E. APROVISIONAMIENTO
- 650 E. DEPORTES Y RECREACIÓN
- 660 E. CULTURALES
- 670 E. CUIDO Y CARIAS
- 680 E. SOCIO ASISTENCIAL
- 700 VIVIENDA
- 750 AGRICOLA
- 800 USOS NO URBANOS Y ESPECIALES
- 910 USOS NO URBANOS
- 920 USOS ESPECIALES
- 900 GESTIÓN

NORMATIVA ESPECIAL:

- (c) Los predios con frente a la Avda. Emiliano Ortega: lote mín: 400 m², frente mín: 14 m, n. pisos max: 4 pisos, retiro frontal 3 m. Implantación: hasta el 3.º piso igual al sector correspondiente y a partir del 3.º piso aislado.
- (e) Los predios con frente a la Avda 28 de mayo: lote mín: 400 m², frente mín: 14 m, n. pisos max: 4 pisos. Implantación: continua con retiro frontal= 5,00m e/ Rocaluete y Leopoldo Palacios y en línea de lotes e/ Avda Emiliano Ortega y Rocaluete. Implantación: hasta el 3.º piso igual al sector correspondiente y a partir del 3.º piso aislado.
- (f) Los predios con frente a la calle Juan Jose Peña en el barrio e/ Jose A. Eguiguren y Avda Emiliano Ortega: Implantación continua con retiro frontal 3 m.
- (m) Los predios hacia el oriente con frente a la calle Juan Jose Peña en el barrio e/ Miguel Roldán y Azuay: Implantación continua con retiro frontal 3 m.

- - - - - LIMITE PARROQUIA
- - - - - LIMITE ZONA
- - - - - LIMITE SECTOR
- - - - - LIMITE SUB-SECTOR
- AREA NO URBANIZABLE

PARROQUIA SAGRARIO
ZONA 02 SECTOR 01



ZONA	2
SECTOR	1
SUB SECTOR	
SUPERFICIE TOTAL (ha)	23,28
SUPERFICIE NETA (ha)	18,34
USO PRINCIPAL:	700
USOS COMPLEMENTARIOS:	287, 300, 320, 330, 340, 350, 360, 370, 380, 390, 400
TIPO DE VIVIENDA	(1)
DENSIDAD BRUTA (Hm/ha)	250
DENSIDAD NETA (Hm/ha)	150
LOTE MÍNIMO (m²)	250
LOTE PROMEDIO (m²)	300
LOTE MÁXIMO (m²)	400
FRENTE MÍNIMO (m)	10
FRENTE MÁXIMO (m)	12
C.O.S. MÁXIMO (%)	100
C.U.S. MÁXIMO (%)	200
N. PISOS MÁXIMO	4
TIPO DE IMPLANTACIÓN	1, 10
RETIRO FRONTAL MÍNIMO (m)	3
RETIRO LATERAL MÍNIMO (m)	3
RETIRO POSTERIOR MÍNIMO (m)	4
OBSERVACIONES ESPECIALES	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

OBSERVACIONES GENERALES:

SÍMBOLOS:

TIPO DE VIVIENDA:

- U = UNIFAMILIAR
 - B = BIFAMILIAR
 - M = MULTIFAMILIAR
 - Hbf = Habitante
 - Ha = Hectárea
- TIPO DE IMPLANTACIÓN:**
- I Continúa con retiro frontal
 - II Continúa sin retiro frontal
 - III Continúa sin retiro frontal con postd
 - IV Continúa con retiro frontal y lateral
 - V Adosada

USOS ASIGNADOS:

- 100 PRODUCCIÓN DE BIENES (INDUSTRIALES)
- 200 PRODUCCIÓN DE BIENES (ARTESANALES)
- 300 COMPATIBLES A LA VIVIENDA
- 306 SERVICIOS GENERALES
- 310 SEGURIDAD
- 320 FINANCIERO
- 330 TRANSPORTES Y COMUNICACION
- 336 TURISMO Y AFINES
- 340 ALIMENTACIÓN
- 370 SERVICIOS PROFESIONALES
- 400 SERVICIOS PERSONALES AFINES A LA VIV.
- 500 INTERCAMBIO
- 600 EDUCACIÓN COMUNITARIA
- 610 EDUCATIVO
- 620 E. DE SALUD
- 630 E. DE HIGIENE
- 640 E. AFRODISIACAMBIENTE
- 650 E. DEPORTES Y RECREACIÓN
- 660 E. CULTURALES
- 670 E. CULTIVO Y AFINES
- 680 E. SOCIO ASISTENCIAL
- 700 VIVIENDA
- 750 AGRICOLA
- 800 USOS NO URBANOS Y ESPECIALES
- 810 USOS NO URBANOS
- 820 USOS ESPECIALES
- 900 GESTIÓN

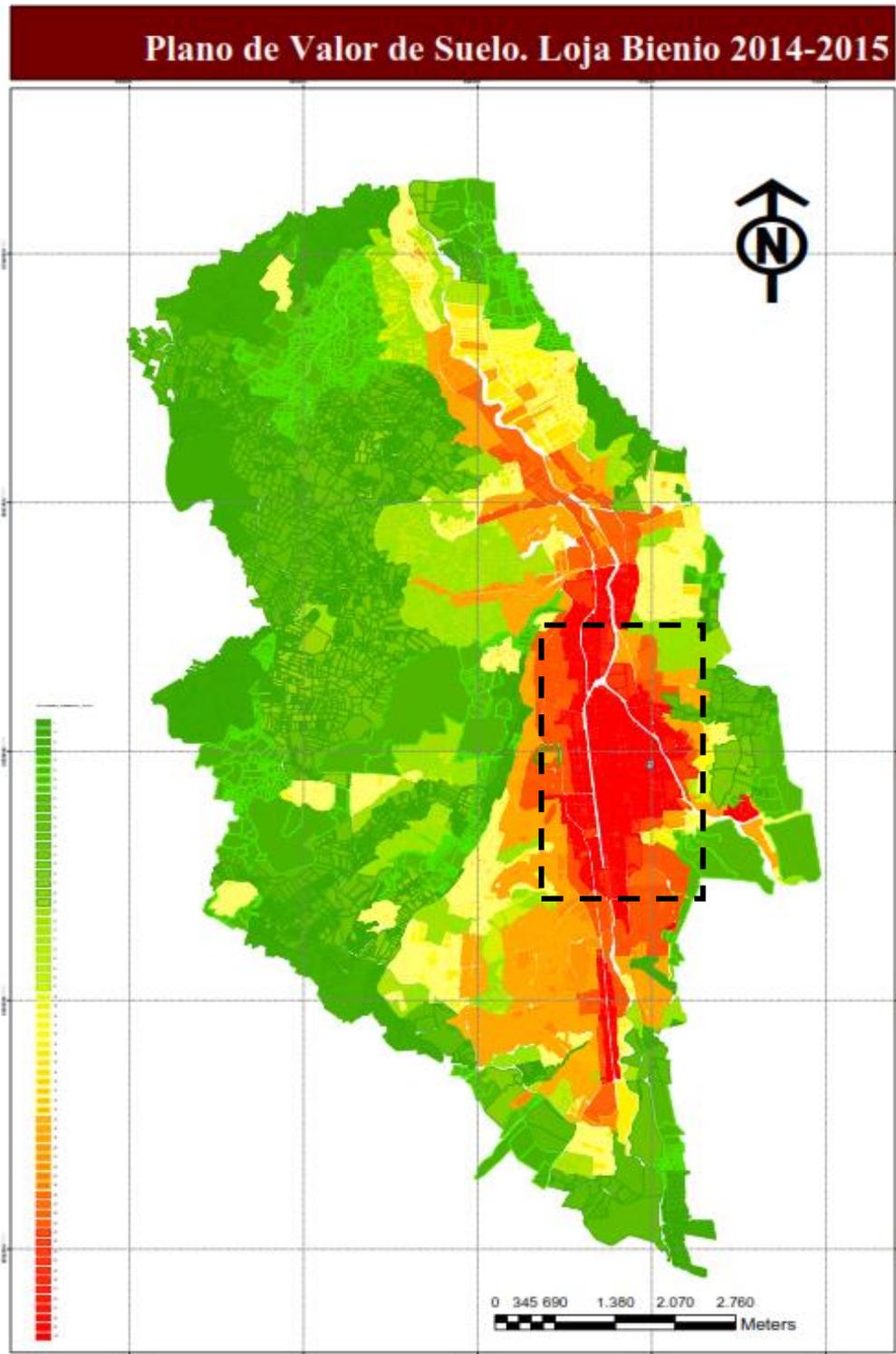
NORMATIVA ESPECIAL:

- (f) Los predios con frente a la calle Calle Rodríguez:
Lote mín: 400 m²
frente mín: 1,8 m
retiro frontal: 5,00 m
n. pisos max: 5 pisos
Implantación: hasta el 3. piso igual al sector correspondiente y a partir del 3. piso adosado
- (g) Los predios con frente a la Avda. Ochoa del Zambor:
Lote mín: 400 m²
frente mín: 1,8 m
retiro frontal: 5 m
n. pisos max: 4 pisos
Implantación: hasta el 3. piso igual al sector correspondiente y a partir del 3. piso adosado
- (h) Los predios con frente hacia la Avda. Santa Catalina de Jesus e/ 10 de agosto y calle Michincha:
Implantación: continua con retiro de 3m
- (i) Los predios con frente hacia la Avda. Santa Catalina de Jesus e/ 10 de agosto y calle Michincha:
Implantación: continua con retiro de 3m
- (j) Implantación: a partir del 3. piso adosado.

- LIMITE PARROQUIA
- LIMITE ZONA
- LIMITE SECTOR
- LIMITE SUB-SECTOR
- AREA NO URBANIZABLE

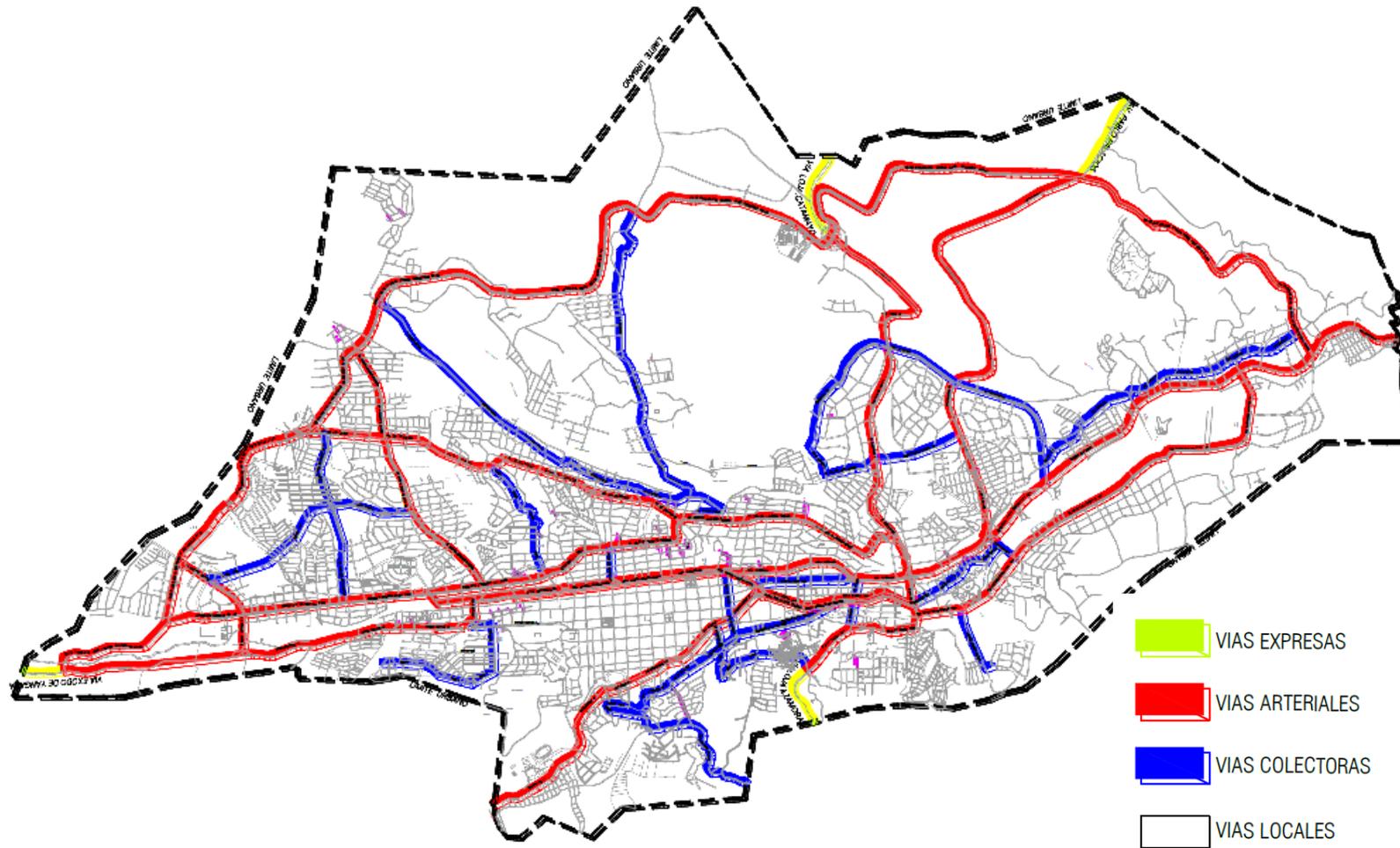
Fuente y Elaboración: Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja 2009

Anexo 10. Plano de Valor de Suelo. Loja Bienio 2014 - 2015



Fuente: GAD Municipal de Loja. Plano de Valor de Suelo Bienio 20144 -2015.

Anexo 11. Plano de Jerarquización Vial en la Ciudad de Loja 2014-2015



Fuente: Plan Maestro de Movilidad para la Ciudad de Loja.

Lista de referencias

- Acosta, Alberto. 2006. *Breve Historia Económica del Ecuador*, Quito: Corporación Editora Nacional.
- Agurto Rojas, Henry Paúl. 2010. “Conservación y Puesta en Valor de la Antigua Avenida del Ejército”. Tesis de Pregrado de Arquitectura. Universidad Técnica Particular de Loja.
- Álvarez Vanegas, David. 2011. “Análisis del funcionamiento del Centro Urbano de la Ciudad de Loja: Caso de Estudio- Centros educativos”. Tesis de Pregrado de Arquitectura. Universidad Técnica Particular de Loja.
- Beuf, Alice. 2012. “Concepción de centralidades urbanas y planeación del crecimiento urbano en la Bogotá de siglo XX”. *XII Coloquio Internacional de Geocrítica*, GEO-crítica, Bogotá, 1-21.
- Borja, Jordi, Manuel Castells. 2000. *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. México: Santillana Ediciones Generales S.A. de C.V.
- Camagni, Roberto. 2005. *Economía Urbana*, España: Antoni Bosch editor.
- Carrión, Diego, Alfredo Rodríguez, Fernando Carrión, Handel Guayasamín y Jorge García. 1978. *Quito Renta de suelo y segregación urbana*, Quito: Colegio de arquitectos del Ecuador Núcleo de Pichincha, Colección Premio ediciones.
- Carrión, Fernando. 2001. *La ciudad construida urbanismo en América Latina*. Editado por Fernando Carrión. Quito: FLACSO, Sede Ecuador.
- Carrión, Fernando. 2003. “Ciudad y centros históricos. Centros históricos y actores patrimoniales”. En *La ciudad inclusiva*, editado por Marcelo Balbo, et al. Cuadernos de la CEPAL 88, Santiago: CEPAL, Naciones Unidas, Cooperación Italiana.
- Carrión, Fernando. 2003. *Procesos de descentralización en la Comunidad Andina*. Quito: FLACSO, Sede Ecuador.
- Carrión, Fernando. 2005. “El centro histórico como proyecto y objeto de deseo”. *Revista EURE* Vol. XXXI, N° 93: 89-100.
- Castells, Manuel. 1976. *La cuestión urbana*. México: Siglo XXI editores.
- Castells, Manuel. 2001. “El espacio de los flujos”. En *La Sociología Urbana de Manuel Castells*, editado por Ida Susser, 399-454.

- Ciccolella, Pablo, Lorena Vecslir. 2011. “Nuevos espacios del terciario y transformación metropolitana en Buenos Aires”. *Red Iberoamericana de investigadores sobre Globalización y Territorio*, Universidad de Buenos Aires, Mendoza, Argentina.
- Ciccolella, Pablo, Lorena Vecslir. 2011. “Relocalización de las actividades terciarias y cambios en la centralidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires”. *Revista de geografía Norte Grande* 49: 63-78.
- Cuenin, Fernando, Mauricio Silva. 2010. “Identificación y Fortalecimiento de Centralidades Urbanas. El caso de Quito”. Notas técnicas #IDB-TN-156, Banco Interamericano de Desarrollo.
- Cuervo, Luis. 2006. “Globalización y Territorio”. *Revista Serie Gestión Pública*. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES). Santiago de Chile.
- Delgado, María José. 2009. “La arquitectura moderna en Loja: Patrimonio y Conservación”. Tesis de Pregrado de Arquitectura. Universidad Técnica Particular de Loja.
- Duhau, Emilio, Angela Giglia. 2015. “La ciudad central: Un espacio disputado”. En *México: Centralidades históricas y proyectos de ciudad*, editado por Rene Coulomb, 117-153. Bogotá, Colombia: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.
- Gobierno Autónomo descentralizado Municipal de Loja. 2009. “Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja”.
- Gobierno Autónomo descentralizado Municipal de Loja. 2011. “Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantonal de Loja”.
- González, Claudia. 2012. “Los mercados del suelo urbano y captación de plusvalías en la ciudad de Loja”. Tesis de Pregrado de Arquitectura. Universidad Técnica Particular de Loja.
- Ilustre Municipalidad de Loja, Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, Oficina Regional para América Latina y el Caribe y Naturaleza y Cultura Internacional. 2007. “Perspectivas del Medio Ambiente Urbano: GEO Loja”.
- Isunza Vizuet, Georgina y Vladimir Soriano Cruz. 2008. “Mercado de trabajo y movilidad en la ciudad de México (Artículos y Miscelánea)”. Mundo Siglo XXI. *Revista del Centro de Investigaciones Económicas, Administrativas y Sociales del Instituto Politécnico Nacional* 11: 45-56.0
- Jaramillo, Samuel. 2009. *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Bogotá - Colombia: Universidad de los Andes .

- Krafta, Romulo. 2008. "Fundamentos del análisis de centralidad espacial urbana". *Revista Centro-h*. Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos (OLACCHI). Quito.
- Mayorga, Miguel, Maria Pia Fontana. 2012. "Espacios de centralidad y redes de infraestructura. La Urbanidad en cuatro proyectos de centralidad urbana". *Revista Bitácora Urbano Territorial 21*. Universidad Nacional. Bogotá
- Morales Schechinger, Carlos. 2015. "Confrontación de intereses inmobiliarios en el Centro Histórico de la Ciudad de México". En *México: Centralidades históricas y proyectos de ciudad*, editado por Rene Coulomb, 87-116. Bogotá, Colombia: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.
- Muñoz, Iván; Vania Sánchez; Miguel García-López. 2015. "Estructura espacial y densidad de población de la ZMVM 1995 – 2010: evolución de un sistema urbano policéntrico". *Revista EURE 41*: (122), 75-102.
- Ortiz, Eliana. 2012. "Centralidad urbana de organismos administrativos, gestión, servicio y comercio en la ciudad de Loja". Tesis de Pregrado de Arquitectura, Universidad Técnica Particular de Loja.
- Payne, M. 1999. "Instituciones políticas e instituciones económicas: Nueva visión sobre las relaciones entre el Estado y el mercado". *Revista CLAD Reforma y Democracia*, 1-15.
- Pradilla Cobos, Emilio, Felipe Moreno Galván y Lisett Márquez López. 2011. "Cambios económicos y morfológicos, y conflictos sociales en la Zona Metropolitana del Valle de México (1982-2010)". *Colloque Métropoles des Amériques: inégalités, conflits et gouvernance*, Montreal, Canadá, 5-4 octubre.
- Pradilla Cobos, Emilio, Lisett Márquez López, Saúl Carreón y Elías Fonseca Chich. 2008. "Centros Comerciales, terciarización y privatización de lo público". *Revista CIUDADES Análisis de la coyuntura, teoría e historia urbana 79*. RNIU, Puebla, México.
- Pradilla Cobos, Emilio, Ricardo Pino. 2004. "Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos". *Anuario de Espacios Urbanos*. Universidad Autónoma Metropolitana - Xochimilco. México.
- Pradilla Cobos, Emilio. 1997-1998. "Las ciudades del neoliberalismo latinoamericano". *Revista CIUDAD Alternativa 13*: 19-30.

- Pradilla Cobos, Emilio. 1998. "Las Megalópolis Latinoamericanas en la Globalización: La Zona Metropolitana de la Ciudad de México". *VI ENCUENTRO INTERNACIONAL HABITAT COLOMBIA*. Santa Fé de Bogotá.
- Pradilla Cobos, Emilio. 2004. "Zona Metropolitana del Valle de México: de la centralidad a la red de corredores terciarios". *Anuario de Espacios Urbanos*. División de Ciencias y Artes para el Diseño, Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco, México DF. México.
- Pradilla Cobos, Emilio. 2009. *Los territorios del neoliberalismo en América Latina*, México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco/Miguel Ángel Porrúa.
- Pradilla Cobos, Emilio. 2012. "Los centros históricos en las metrópolis de hoy". En *Espacio-temporalidad y prácticas sociales en los centros históricos mexicanos*, editado por Carmen González y Daniel Hiernaux. México: Universidad Autónoma de Querétaro. Editorial Universitaria.
- Ramírez- Velázquez, Blanca, Emilio Pradilla Cobos. 2013. "Teorías sobre la ciudad en América Latina" Vols. 1 y 2. *Revista Economía, Sociedad y Territorio* 47. UAM-SITESA. México.
- Unidad Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del GAD M Loja. 2012. "Plan Maestro de Movilidad del Cantón Loja 2012-2022".
- Valenzuela Feijoo, José. 1997. "Cinco dimensiones del modelo neoliberal". *Revista Política y Cultura* 8. Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, Distrito Federal, México.
- Vanegas, Cristina. 2009. "Propuesta de Solución Habitacional dentro del Contexto Urbano Actual". Tesis de Pregrado de Arquitectura. Universidad Técnica Particular de Loja.
- Vecslir, Lorena, Jorge Blanco. 2014. "Movilidad Cotidiana y Reestructuración de la Centralidad en el Sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires". *XIII Seminario Internacional RII y VI Taller de Editores RIER*, Brasil, 01-04 Septiembre.
- Zuñiga, Stefany. 2013. "Plan de Movilidad para la Ciudad de Loja". Tesis de Pregrado de Arquitectura. Universidad Técnica Particular de Loja.