

## Le réseau urbain de la province de Loja

### Croissance urbaine et mutations socio-économiques

Le renforcement d'un réseau urbain, la modification des systèmes de relations entre les différentes villes et entre celles-ci et leur environnement rural sont la conséquence de l'évolution économique et sociale. Dans le cas de la province de Loja ces phénomènes traduisent les mutations profondes de la vie d'une région rurale isolée qui, au cours du dernier quart de ce siècle, s'est enfin ouverte vers l'extérieur.

La réforme agraire dans un premier temps, puis l'intervention économique de l'Etat qu'a permis la période de prospérité pétrolière ont profondément modifié l'économie et la société provinciales. Les changements dans les structures de la propriété foncière et dans les systèmes d'utilisation du sol, plus récemment la création d'un réseau de voies de communication et d'une infrastructure en matière de services et d'éducation dans les principales localités ont eu pour conséquence un fort exode rural et, par là-même, une certaine redistribution de la population provinciale.

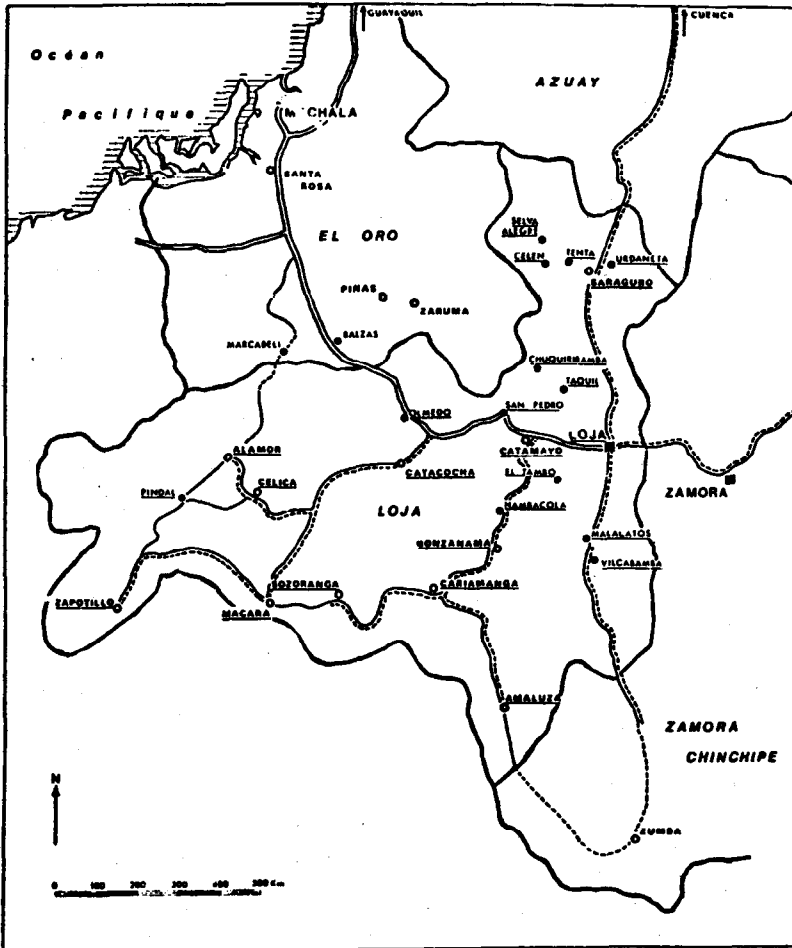
#### I. L'AMPLEUR RELATIVE DE LA CROISSANCE URBAINE

Le tiers des habitants de la province de Loja vivaient en 1982 dans des localités considérées comme urbaines (c'est-à-dire les chefs-lieux des douze cantons existant à cette date), contre moins du cinquième en 1962. Cette augmentation relative considérable du poids démographique de la population urbaine, si elle correspond à une croissance réelle d'un certain nombre de villes, et notamment de la capitale provinciale qui concentre à elle seule 20 % des habitants de la province (contre 9 % en 1962), est avant tout la conséquence du dépeuplement du milieu rural.

Les informations fournies par les recensements de population de 1962 et 1982 décrivent, sans équivoque, le contexte démographique général de la province de Loja.

---

(\*) Géographe du CNRS - Toulouse



PROVINCIA DE LOJA - EJES VIALES Y PRINCIPALES LOCALIDADES

(croquis de ubicación)

- |           |                            |   |                      |
|-----------|----------------------------|---|----------------------|
| —         | Carreteras pavimentadas    | — | Limites provinciales |
| - - - -   | Carreteras sin pavimentar  | ■ | Capital provincial   |
| —         | Otras vías                 | ○ | Cabecera cantonal    |
| · · · · · | Carreteras en construcción | ● | Otras localidades    |

LE RÉSEAU URBAIN DE LA PROVINCE DE LOJA

	Population en 1962	Population en 1982	Taux de croissance 62 - 82	Taux annuel de croissance entre 62 et 82
Equateur			80,0	3,0
Province de Loja	285 448	360 767	26,4	1,2
Population rurale	230 355	240 713	1,7	
Population urbaine	55 093	120 054	118,0	
Ville de Loja	26 785	71 652	167,5	5,2

Loja est une terre d'émigration ; 150 000 personnes environ – soit les deux tiers de la croissance naturelle – ont quitté la province entre 1962 et 1982. Le volume de la population rurale est demeuré stationnaire et l'augmentation de la population urbaine est loin de compenser l'ampleur de l'exode rural. De plus l'accroissement global du volume de la population urbaine recouvre des réalités très différentes d'une ville à l'autre (tableau page suivante).

Dans les faits, il est dû au développement spectaculaire de trois villes : la capitale provinciale d'abord et surtout, puis La Toma et Macara mais à une échelle beaucoup plus faible. Si Cariamanga, Amaluza et Alamor ont une croissance voisine de la croissance naturelle, les autres centres urbains de la province sont le siège d'une importante émigration, même si elle est en général plus faible que celle qui touche les campagnes environnantes. Le poids démographique accru des centres urbains de la province de Loja est donc la conséquence du développement de quelques localités, mais aussi d'une émigration différentielle entre le milieu rural et le milieu urbain. Une différence dans l'ampleur de l'émigration existe d'autre part entre la partie occidentale de la province où même les villes, à l'exception de Macara, voient leur population stagner, et la frange orientale qui compte non seulement les deux localités les plus dynamiques mais aussi des campagnes moins touchées par l'exode rural, et concentre donc une proportion sans cesse croissante de la population provinciale.

Il est nécessaire à ce niveau, et avant d'entreprendre une typologie des centres urbains, de présenter brièvement certaines caractéristiques du milieu régional afin d'expliquer les principaux aspects de l'évolution démographique de la province.

L'exode considérable à partir des campagnes lojanaises est la conséquence d'une conjonction de facteurs. Les modalités d'application de la réforme agraire, et le fait que les directives de la loi ne prennent pas en compte les contraintes d'un milieu écologique difficile ont abouti à la création de minifundia, non

viables dans la partie subdésertique de la province, et à un déboisement généralisé qui n'a pu qu'accentuer les déséquilibres climatiques. La partie de la province qui bénéficie d'un climat plus humide, est plus favorisée et ce facteur est, indépendamment d'un certain nombre de particularités locales, la principale explication à la moindre émigration à partir des cantons orientaux.

*Evolution des populations des chefs-lieux de cantons  
entre 1962 et 1982*

Canton	Chef-lieu	Population des chefs-lieux		Taux de croissance 62 - 82	
		1962	1982	Population urbaine	Population rurale
Loja	Loja	26 785	71 652	167,5	24,4
Macara	Macara	5 027	10 510	109,1	- 37,9 **
Catamayo*	La Toma	4 097	9 943	142,7	48,5
Calvas	Carlamanga	5 381	9 704	80,3	- 2,3
Paltas	Catacocha	3 796	5 129	35,1	- 7,5
Celica	Celica	3 467	3 687	6,3	- 11,0
Puyango	Alamor	1 370	2 280	66,4	- 4,6
Saraguro	Saraguro	1 562	2 086	33,5	28,0
Gonzanama	Gonzanama	1 363	1 611	18,2	1,1
Espindola*	Amaluzza	731	1 414	93,4	34,6
Zapotillo*	Zapotillo	460	1 171	154,6	3,2
Sororanga*	Sozoranga	1 054	867	- 17,7	3,9 **

\* Cantons créés entre 1962 et 1982.

\*\* Une différence dans la classification des quartiers urbains et des hameaux ruraux entre les deux recensements n'est pas à exclure.

La rupture de l'isolement, l'ouverture de routes, les impératifs, aujourd'hui ressentis par l'ensemble de la population, de scolarisation des enfants ont favorisé l'exode. Celui-ci touche particulièrement les localités les plus petites et les plus isolées. Certains chefs-lieux de canton équipés d'un minimum de services, que ce soit en matière d'éducation, d'institutions financières ou d'aide technique à l'agriculture, sont à même d'attirer une petite partie des migrants issus des villages voisins ; si nombre d'entre eux se dirigent vers la capitale provinciale, la plupart quittent définitivement la province.

L'existence de quelques secteurs d'activité plus dynamiques, dans un contexte général de stagnation économique liée aux problèmes d'une agriculture qui doit affronter des déséquilibres structurels et l'irrégularité d'un climat subdésertique, explique les cas de forte croissance urbaine. L'extension de zones

d'agriculture commerciale – rizières autour de Macara, plantations de café près d'Alamor –, la création d'un complexe agro-alimentaire dans le secteur de monoculture de la canne à sucre du bassin de Catamayo, et enfin un timide développement d'activités industrielles à Loja sont à l'origine de l'essor de villes comme Macara, La Toma ou Alamor, et dans une certaine mesure de la ville de Loja elle-même.

Mais la croissance urbaine semble avant tout liée à celle des fonctions administratives et commerciales de nombreuses localités de la province. L'ouverture de routes, la pénétration de l'économie monétaire dans des campagnes auparavant plus ou moins autarciques a favorisé le développement du commerce. L'augmentation du nombre de cantons, qui vise une meilleure intégration du territoire d'une région frontalière, a doté quelques bourgs de taille très modeste d'une certaine infrastructure de services.

Mais ces villages soudain promus au rang de « centres urbains » peuvent-ils être réellement considérés comme des villes ? Et d'une manière plus générale quelles sont, parmi les localités urbaines de la province, celles qui par l'importance des fonctions spécifiquement urbaines sont à même d'exercer un certain rayonnement sur leur environnement, de contribuer à la structuration de l'espace régional et donc d'induire un développement qui puisse freiner un mouvement de dépeuplement qui ne cesse de s'accroître ?

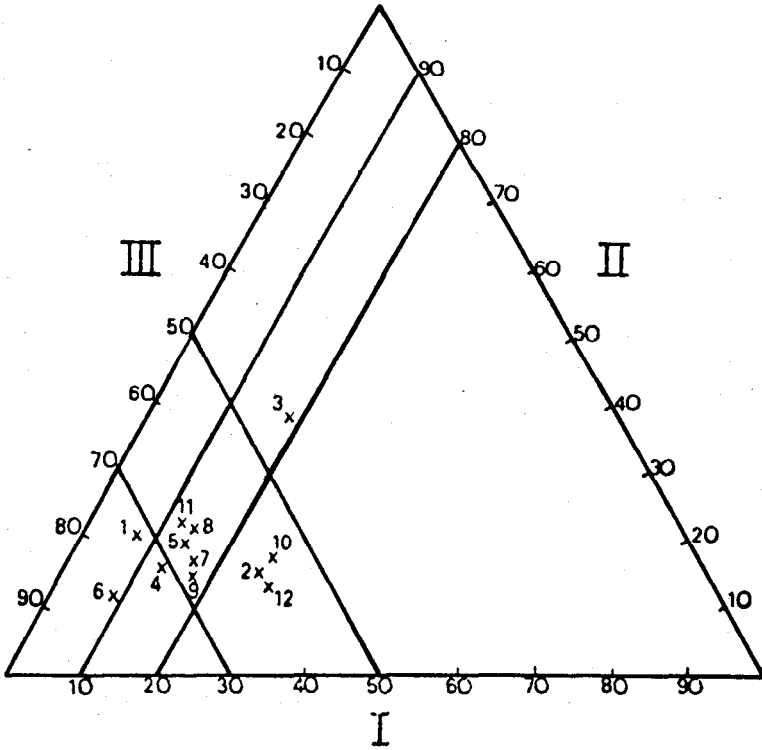
## II. LES DISPARITÉS DU RÉSEAU URBAIN

L'observation qui s'impose, dès le premier abord est le poids écrasant de la capitale provinciale et la très petite taille de la moitié des « centres urbains » de la province qui n'atteignaient pas 2 500 habitants en 1982. La ville de Loja concentre à elle seule 60 % de la population urbaine ; Macara, La Toma et Cariamanga ont environ 10 000 habitants, Catacocha et Celica sont de taille plus modeste.

Mais plus que la taille c'est la structure des activités qui constitue l'élément le plus révélateur du caractère plus ou moins urbain d'une localité ; et les informations que fournit l'analyse de la structure de la Population Economiquement Active (cf graphique) amènent à nuancer les observations précédentes.

Loja, Cariamanga et Celica, avec plus de 70 % des actifs dans le tertiaire, sont, bien que de tailles très différentes, les localités au caractère urbain le plus marqué ; celles aussi où les activités de service ont connu récemment la plus forte progression. La Toma au contraire est trop proche de Loja pour connaître un développement des activités de ce type ; sa vocation est avant tout commerciale, du fait de sa position à la jonction des principales routes qui traversent la province, et industrielle. Elle est d'ailleurs la seule ville à compter une proportion importante d'actifs dans le secteur secondaire. Amaluza et Sozoranga, essentiellement du fait de leur petite taille mais aussi de l'isolement de leurs cantons, et Macara, qui est pourtant la deuxième ville de la province par le volume de sa population, ont un caractère rural encore très marqué avec plus du quart des actifs, employés dans l'agriculture. La croissance de la ville de Macara est liée en

ESTRUCTURA DE LA POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA DE LAS CABECERAS CANTONALES



(selon le recensement de population de 1982)

- 1 Loja, 2 Macará, 3 La Toma, 4 Carimanga,  
 5 Cotacocha, 6 Celica, 7 Alamor, 8 Saraguro,  
 9 Gonzanamá, 10 Amaluza, 11 Zapotillo, 12 Sozoranca

réalité tout autant au développement de fonctions typiquement urbaines, dont le commerce, qu'à la concentration locale d'une partie de la population originaire des campagnes voisines et d'un certain nombre de migrants qui s'emploient aujourd'hui dans les rizières qui entourent la ville.

Ces différences observées dans la structure des activités se retrouvent d'ailleurs dans l'aspect général du tissu urbain. Elles se font jour également au niveau de l'infrastructure sanitaire, dans l'équipement individuel des maisons ou, par exemple, dans la nature du combustible utilisé pour l'usage domestique. Il existe une opposition très nette entre les « villes anciennes » (Loja, Cariamanga et Celica), les « villes nouvelles », c'est-à-dire les bourgs dont la croissance récente a été spectaculaire (La Toma et Macara), dont le tissu urbain est beaucoup plus lâche et l'équipement en infrastructures encore très sommaire, et des localités qui conservent toutes les caractéristiques de petits bourgs ruraux.

Bien plus que la taille d'une ville c'est donc son histoire, la nature des facteurs qui ont provoqué sa croissance ou sa relative stagnation qui déterminent son caractère plus ou moins urbain et ses potentialités futures.

Cette remarque ne concerne toutefois que les localités d'une certaine importance. Les très petits chefs-lieux de canton – Zapotillo, Sozoranga, Gonzanama, Amaluza et Saraguro – demeurent malgré leur statut de « centres urbains » des bourgs ruraux dont l'influence économique est insignifiante. L'éventuelle augmentation de leur population traduit simplement, comme dans le cas de nombreuses paroisses de la province, une certaine concentration de la population rurale dans des localités disposant d'un minimum de services. Leur fonction administrative est trop réduite, et souvent trop récente, pour avoir pu induire un développement économique et commercial. De toute façon, les facilités nouvelles de transport et la faiblesse du marché local limitent considérablement leurs possibilités à ce niveau et leur rayonnement ne s'étend souvent même pas à la totalité de leur canton. Seuls Amaluza et Saraguro du fait de l'isolement, ou de la particularité ethnique du nord de la province, exercent une influence administrative et commerciale réelle sur l'ensemble de leur canton.

La ville de Loja est le seul centre urbain de la province qui ait connu à la fois une forte croissance (la plus forte du pays avec Guayaquil) et un développement de l'ensemble des activités urbaines même si certaines comme l'industrie connaissent des débuts difficiles. Le renforcement de la fonction administrative, du réseau bancaire et de l'ensemble des services urbains ont favorisé l'apparition d'une classe moyenne et induit le développement du bâtiment, de certaines formes d'artisanat et surtout du commerce. L'activité commerciale est certainement celle qui a pris aujourd'hui le plus d'importance. Elle répond aux besoins de la population locale comme de celle de l'ensemble de la province. Toutefois si Loja a un rôle prépondérant pour la distribution des denrées alimentaires son influence est fortement concurrencée pour les produits industriels dans la partie occidentale de la province par celle de Guayaquil et même de Cuenca. D'autre part l'hypertrophie déjà sensible au début des années quatre-vingt du secteur des commerces de détail traduit plus l'absence d'alternatives au niveau de l'emploi que la simple croissance des possibilités du marché local. La multiplication des

commerces, si elle donne aujourd'hui un caractère « moderne » à la ville, laisse supposer une fonction commerciale plus importante qu'elle ne l'est en réalité. L'activité économique de la ville de Loja connaît actuellement une période de relative stagnation dans la mesure où ne parvient pas à se concrétiser un développement industriel qui seul pourrait prendre la relève des activités administratives et de services comme moteur de la croissance économique urbaine. Loja continue à fixer une partie des migrants issus du milieu rural, mais l'accroissement actuel du volume de sa population est sans rapport avec celui des possibilités d'emploi.

Pendant longtemps deuxième ville de la province, Cariamanga est le pôle économique de sa partie méridionale ; la seule ville capable de contenir dans un espace donné l'influence économique directe de Loja. La fonction commerciale de Cariamanga est ancienne. Point de concentration des produits de l'agriculture et de l'élevage d'une ample zone de la province, Cariamanga traite avec Cuenca, Guayaquil ou le Pérou. L'économie de la ville et de ses environs immédiats a toutefois été considérablement désorganisée par la période de prospérité artificielle liée au trafic de la cocaïne et Cariamanga n'est plus la place commerciale dynamique qu'elle était auparavant.

Catacocha, de l'autre côté de la vallée du Rio Catamayo, sur le chemin d'accès à l'ouest de la province n'a jamais atteint l'importance commerciale de Cariamanga. Le commerce de la partie occidentale de la province de Loja s'est organisé autour de Celica et, plus récemment, également de Alamor. La zone d'influence de Catacocha est relativement réduite ; elle ne dépasse guère les limites du canton Paltas et il est probable qu'elle se réduise encore du fait des possibilités actuelles de liaisons directes rapides entre Loja et Celica et Macara d'une part, entre Loja et la partie septentrionale du canton Paltas, située le long de la route Loja-Machala, d'autre part. Catacocha fait figure de gros bourg rural ; sa population s'accroît à un rythme très lent et son dynamisme économique est faible.

Celica au contraire, malgré sa petite taille a un caractère urbain nettement plus marqué. Centre commercial, mais aussi culturel, de l'Occident lojanais elle a conservé d'étroites relations avec la capitale provinciale, et ceci bien que la région environnante se tourne de plus en plus vers les villes de la côte. Située dans le secteur qui a connu la plus forte émigration, sa croissance démographique est pratiquement nulle depuis une vingtaine d'années mais elle conserve une importante fonction administrative et commerciale malgré le développement de Alamor – centre commercial situé au cœur de la zone caféière du canton Puyango – et surtout de Macara.

La croissance spectaculaire de cette ville frontalière située sur la route panaméricaine est liée au développement de l'agriculture commerciale et de quelques petites industries. Sa fonction commerciale s'est accrue, au-delà du commerce frontalier traditionnel et de l'approvisionnement de l'armée péruvienne cantonnée à la frontière, par la création d'un réseau local de routes et de pistes, et ses relations avec Loja sont aujourd'hui très importantes. Macara a



l'apparence d'une « ville champignon » au tissu urbain très lâche et à l'équipement en infrastructures encore très sommaire.

Cette observation est également valable pour La Toma où l'importance économique récente et la forte croissance démographique – la plus forte après celle de Loja – ne se sont pas traduites par un effort d'aménagement urbain. Trop proche de Loja pour connaître un développement équilibré des fonctions urbaines – services et artisanat notamment y sont pratiquement absents – le bourg de La Toma est avant tout, du fait des avantages de sa localisation, un prolongement commercial et industriel de la capitale provinciale.

La nature actuelle de l'armature urbaine de la province de Loja, conséquence des transformations récentes de l'économie régionale, se caractérise par l'absence d'une véritable hiérarchie urbaine, d'une certaine complémentarité entre les divers centres urbains. La capitale provinciale a des relations plus ou moins étroites avec toutes les villes de la province mais ces dernières ont peu, ou pas, de contacts entre elles. Elles exercent des fonctions semblables sur des territoires déterminés et se « partagent » en quelque sorte la partie de la province qui n'est pas sous l'influence directe totale de Loja. Leur dynamisme économique est essentiellement déterminé par leur situation géographique puisque leur fonction est avant tout commerciale.

D'autre part, si l'ampleur de l'émigration semble se stabiliser dans les cantons et les villes où elle a été la plus forte et la plus ancienne, elle s'accroît dans les régions jusqu'alors relativement épargnées grâce à des conditions naturelles plus favorables ; et à partir de localités qui ont connu un essor considérable lié au développement d'activités bien particulières, comme Macara et, dans une moindre mesure en raison de la proximité de Loja, La Toma, qui ne peuvent assurer une relève à leur développement économique et ne sont pas en mesure de retenir les enfants des migrants qu'elles ont attirés. Dans les faits ce sont les villes où le secteur tertiaire est le plus important : Loja, Cariamanga et Celica qui sont relativement moins touchées par l'émigration des jeunes.

A l'exception sans doute de la capitale, aucune des villes de la province n'est en mesure, dans l'état actuel de l'économie régionale, d'induire un développement suffisamment équilibré de son environnement pour espérer pouvoir enrayer le mouvement d'exode qui se généralise. Loja dispose de plus d'atouts, mais sa position marginale dans le territoire provincial hypothèque considérablement ses possibilités à ce niveau.

### III. L'EXCENTRICITÉ DU PÔLE ÉCONOMIQUE PROVINCIAL

Aux disparités d'un réseau urbain caractérisé par le poids excessif de la capitale provinciale et par l'opposition entre les centres urbains traditionnels – Cariamanga, Catacocha et Celica – en relative stagnation et des « villes nouvelles » dont le dynamisme économique donne aujourd'hui des signes d'essoufflement, s'ajoute l'excentricité du pôle économique provincial. Et cet

aspect est fondamental. Il explique, avec la faiblesse du dynamisme économique de la ville de Loja et les grandes différences entre les potentialités des divers milieux qui constituent la province, l'impossibilité dans laquelle se trouve la capitale d'étendre son influence réelle sur l'ensemble du territoire sous sa juridiction.

L'influence économique de Loja décroît progressivement vers l'ouest pour n'être qu'insignifiante aux confins occidentaux de la province. « A quoi bon se rendre à Loja alors qu'il est aussi facile d'aller à Guayaquil et que l'on est sûr d'y trouver tout ce dont on a besoin » ; cette observation d'un agriculteur de Zapotillo résume parfaitement la situation. Excentricité de Loja dans la province – ce qui implique éloignement de toute une partie du territoire provincial – et excentricité dans l'ensemble du territoire national – ce qui signifie situation à l'écart des grands axes de communication et des mouvements de biens et de personnes, et donc, insuffisance de l'offre de services et de marchandises.

La construction du réseau routier a certes permis une nouvelle organisation de l'espace provincial ; facilitant les communications, il a intensifié les échanges entre les différentes parties de la province et favorisé le développement urbain ; dans certains domaines, et dans un premier temps, il a assurément renforcé le rôle économique de la capitale provinciale. Mais l'absence d'une véritable armature urbaine, les difficultés de l'économie régionale et l'ampleur de l'émigration, l'accentuation des différences entre la frange orientale de la province, plus favorisée par les conditions naturelles, et la zone sèche où la situation s'est dégradée limitent considérablement, alors qu'aujourd'hui des liaisons directes s'ouvrent entre les secteurs périphériques de la région lojanaise et la province voisine, les possibilités d'une réelle structuration de l'espace provincial.

La faiblesse du dynamisme économique de la ville de Loja est dans une grande mesure la conséquence de sa situation géographique. Elle est aussi l'héritage du passé. Les transformations structurelles de l'économie et de la société provinciales au cours du dernier quart de siècle n'ont pas été suffisamment profondes pour éroder certains intérêts économiques locaux puissants et pour modifier des circuits commerciaux traditionnellement centrifuges. Les conditions d'un développement industriel, qui seul permettrait de donner un souffle nouveau à l'économie régionale, n'existent pas. Les campagnes de la province se vident peu à peu de leur population attirée, non plus par le mirage de la colonisation des terres amazoniennes, mais par la croissance économique réelle de nombreuses villes du pays. Ce mouvement qui semble aujourd'hui irréversible accroît les contacts directs entre les cantons lojanais et le reste de l'Equateur. L'ouverture de routes favorise l'exode ; elle permet aussi l'établissement de relations commerciales directes entre les bourgs de la province et les principales villes du pays, court-circuitant la capitale provinciale.

L'influence économique – essentiellement commerciale – de Loja ne peut qu'être amenée à se réduire encore sur toute la moitié occidentale de la province attirée irrémédiablement dans l'orbite économique des villes de la côte ; mais elle s'étendra probablement vers l'est puisque Loja apparaît comme la porte de la province amazonienne de Zamora Chinchipe.