

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES  
SEDE ECUADOR  
PROGRAMA ESTUDIOS DEL DESARROLLO Y TERRITORIO  
CONVOCATORIA 2008-2010**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAESTRÍA EN CIENCIAS SOCIALES  
CON MENCIÓN EN DESARROLLO LOCAL Y TERRITORIO**

**PROCESOS DE PERIURBANIZACIÓN Y LA TRANSFORMACIÓN DE  
TERRITORIOS RURALES: EL CASO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO  
AEROPUERTO DE QUITO Y SU INFLUENCIA EN LA ECONOMÍA LOCAL  
DE LA PARROQUIA DE TABABELA**

**SUSANA PATRICIA PONCE GALARZA**

**JUNIO 2011**

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES  
SEDE ECUADOR  
PROGRAMA ESTUDIOS DEL DESARROLLO Y TERRITORIO  
CONVOCATORIA 2008-2010**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAESTRÍA EN CIENCIAS  
SOCIALES CON MENCIÓN EN DESARROLLO LOCAL Y TERRITORIO**

**PROCESOS DE PERIURBANIZACIÓN Y LA TRANSFORMACIÓN DE  
TERRITORIOS RURALES: EL CASO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO  
AEROPUERTO DE QUITO Y SU INFLUENCIA EN LA ECONOMÍA LOCAL  
DE LA PARROQUIA DE TABABELA**

**SUSANA PATRICIA PONCE GALARZA**

**ASESOR DE TESIS: LUCIANO MARTÍNEZ**

**LECTORES/AS: LISA NORTH**

**BRIAN WALLIS**

**JUNIO 2011**

## **DEDICATORIA**

Para mi querido esposo, por su apoyo y amor incondicional en cada etapa de mi vida.  
Para mi pequeño Nicolás, pues él conoce cada detalle de esta tesis. Desde mi vientre me acompañó en el inicio de este proceso, y ahora cerca de cumplir un año, está conmigo para ver como un ideal se convierte finalmente en realidad.  
Para ustedes les dedico esta investigación que fue realizada con mucho sacrificio, amor y paciencia.

Un agradecimiento especial a ECONESTAD y a Jorge Suasnavas por su aporte en el levantamiento de la información y a cada una de las personas de la parroquia de Tababela que colaboraron dinámicamente con las entrevistas y encuestas realizadas.

## ÍNDICE

RESUMEN .....	9
INTRODUCCIÓN.....	12
CAPÍTULO I.....	14
MARCO CONCEPTUAL: LAS ZONAS PERIURBANAS Y TRANSFORMACIÓN DE TERRITORIOS RURALES.....	14
Las zonas periurbanas.....	14
La transformación de territorios rurales periurbanos .....	22
El concepto de la nueva ruralidad y su relación con los espacios periurbanos .....	24
Construcción de megaproyectos en las zonas rurales.....	26
El crecimiento de Quito y el surgimiento de las zonas periurbanas .....	27
CAPÍTULO II.....	34
CARACTERIZACIÓN DE LA PARROQUIA DE TABABELA.....	34
Breve reseña histórica.....	35
Geografía .....	36
Agricultura y ganadería .....	36
Turismo.....	37
Características demográficas de la parroquia .....	37
Características del nivel educativo de la población.....	39
Características del trabajo en la zona .....	41
Características de la vivienda .....	43
Características de la pobreza de la población .....	44
CAPÍTULO III .....	46
CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO EN LA PARROQUIA DE TABABELA .....	46
Características del nuevo aeropuerto de Quito .....	46
El proceso de la construcción del nuevo aeropuerto a través del tiempo .....	47
Observaciones técnicas realizadas al nuevo aeropuerto .....	51
La renegociación del contrato y la figura de alianza estratégica.....	52
La opinión de los pobladores de Tababela sobre la construcción del aeropuerto .....	53
CAPÍTULO IV .....	55
METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN .....	55

Encuestas a los jefes de hogar .....	55
Características de la encuesta .....	56
El proceso de levantamiento de la información .....	57
Entrevistas semiestructuradas.....	58
CAPÍTULO V .....	60
RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN: CARACTERÍSTICAS DE LOS HABITANTES DE TABABELA Y SU ECONOMÍA LOCAL EN LA CONYUNTURA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO.....	60
Características demográficas de los miembros de los hogares encuestados .....	60
Características de la economía local de la parroquia.....	64
El empleo en la parroquia.....	64
La actividad agrícola .....	65
Fuentes de trabajo para los habitantes de Tababela en la construcción del nuevo aeropuerto de Quito .....	71
La actividad turística .....	74
La actividad comercial.....	77
A manera de resumen .....	77
CAPÍTULO VI .....	79
RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN: CARACTERÍSTICAS DE LA TRANSFORMACIÓN QUE HA EXPERIMENTADO LA PARROQUIA DE TABABELA DEBIDO A LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO.....	79
La contaminación ambiental.....	79
La contaminación auditiva.....	83
Inseguridad y delincuencia .....	85
Infraestructura y servicios básicos.....	86
Cultura y tradiciones.....	90
Expropiación de terrenos .....	92
Usos de la casa.....	93
A manera de resumen .....	94
CAPÍTULO VII.....	96

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN: NIVEL DE PARTICIPACIÓN DE AUTORIDADES Y DE HABITANTES DE TABABELA DURANTE EL PROCESO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO .....	96
Comunicación sobre la construcción del megaproyecto .....	96
La expectativa de los habitantes de Tababela en cuanto al futuro.....	99
Participación y organización de los habitantes de Tababela .....	103
A manera de resumen .....	106
CAPÍTULO VIII .....	108
CONCLUSIONES.....	108
BIBLIOGRAFÍA .....	112
ANEXOS.....	117

### ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1: Distribución de la población por sexo, años 1990 y 2001 .....	38
Cuadro 2: Distribución poblacional por edades, año 2001.....	38
Cuadro 3: Características de la población según la etnia, año 2001.....	39
Cuadro 4: Características de la educación de la población, años 1990 y 2001 .....	40
Cuadro 5: Categoría de ocupación de los habitantes de Tababela, año 1990 y 2001 .....	42
Cuadro 6: Categoría en la ocupación y rama de actividad de los habitantes de Tababela, 2001 .....	43
Cuadro 7: Características de la vivienda de la parroquia, años 1990 y 2001 .....	44
Cuadro 8: Características de la pobreza en la población de Tababela, año 2001 .....	45
Cuadro 9: Rangos de edad de los miembros de los hogares encuestados, 2010 .....	61
Cuadro 10: Nivel de educación de los miembros de los hogares encuestados, 2010.....	62
Cuadro 11: Número de años que los miembros de los hogares encuestados viven en Tababela, 2010.....	62
Cuadro 12: Provincia de nacimiento de los miembros de los hogares encuestados, 2010.....	63
Cuadro 13: Motivo por el cual los miembros de los hogares encuestados viven en Tababela, 2010.....	64
Cuadro 14: Razones por las cuales los miembros de los hogares encuestados no trabajan, 2010 .....	65

Cuadro 15: Rama de actividad de los miembros de los hogares encuestados, 2010.....	66
Cuadro 16: Rama de actividad desagregada por grupos de edad (hombres), 2010.....	67
Cuadro 17: Rama de actividad desagregada por grupos de edad (mujeres), 2010.....	68
Cuadro 18: Categoría de ocupación y rama de actividad de los miembros de los hogares encuestados, 2010.....	68
Cuadro 19: Extensión de los terrenos para el cultivo, 2010.....	69
Cuadro 20: Percepción de los encuestados sobre qué les ha traído la construcción del nuevo aeropuerto a su familia, 2010.....	80
Cuadro 21: Principal queja que tienen los encuestados sobre la actual construcción del aeropuerto, 2010.....	80
Cuadro 22: Percepción de los encuestados sobre la posibilidad de que las tradiciones de Tababela puedan perderse debido a la presencia del nuevo aeropuerto, 2010.....	91
Cuadro 23: Razones por las cuales podrían perderse las tradiciones de Tababela, 2010.....	91
Cuadro 24: Año en que se realizó la expropiación de terrenos, 2010.....	92
Cuadro 25: Usos de la casa en Tababela, 2010.....	93
Cuadro 26: Conocimiento de los encuestados sobre hace cuánto tiempo se enteraron de la construcción del nuevo aeropuerto, 2010.....	97
Cuadro 27: Medios por los cuales se enteraron los encuestados sobre la construcción del nuevo aeropuerto, 2010.....	97
Cuadro 28: Razones por las cuales los encuestados estuvieron de acuerdo con la construcción del nuevo aeropuerto, 2010.....	100
Cuadro 29: Posibles beneficios debido al nuevo aeropuerto, 2010.....	101
Cuadro 30: Asociaciones, comunidades y grupos a la que pertenecen los encuestados, 2010.....	103
Cuadro 31: Tipo de asociación /comunidad o grupo a la que pertenecen los encuestados, 2010.....	104
Cuadro 32: Razones de la no participación en la asociación/ comunidad o grupo, 2010.....	105

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Densidades de población (1990-2001) en áreas urbano –urbanizables del Distrito Metropolitano de Quito .....	30
Figura 2: Mapa de la parroquia de Tababela .....	34
Figura 3: Ubicación del nuevo aeropuerto de Quito.....	46

## ACRÓNIMOS

<b>CCCC</b>	Comisión de Control Cívico de la Corrupción
<b>CONAM</b>	Consejo Nacional de Modernización
<b>CORPAQ</b>	Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito
<b>DGAC</b>	Dirección General de Aviación Civil
<b>DMQ</b>	Distrito Metropolitano de Quito
<b>EMAAPQ</b>	Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento
<b>EMOP</b>	Empresa Metropolitana de Obras Públicas
<b>NBI</b>	Necesidades básicas insatisfechas
<b>UNFPA</b>	Fondo de Población de las Naciones Unidas



## RESUMEN

La construcción de grandes obras de ingeniería como lo es un aeropuerto internacional, trae consigo una serie de transformaciones sociales, económicas y culturales en el territorio donde se encuentra ubicado el megaproyecto. Las constantes demandas de la urbe, al igual que su continuo crecimiento poblacional, provocan una expansión de las actividades industriales y productivas a las zonas rurales aledañas. Debido a estos crecientes y constantes procesos de involucramiento de los territorios rurales con la globalización, en ciertos casos la distinción entre el campo y la ciudad resulta indeterminada o confusa, por lo que resulta necesario definir a los espacios periurbanos como zonas donde se combinan actividades urbanas y agrícolas, sometidas a grandes y rápidas transformaciones, muchas de ellas determinadas desde la ciudad.

Este es el caso de la construcción del nuevo aeropuerto de Quito en Tababela, donde desde el año 2002 se lleva a cabo el proceso de construcción en una extensión de 1500 hectáreas, donde se planifica levantar una pista de 4100 metros, una de las más largas de Latinoamérica. Tababela es una parroquia rural que pertenece al Distrito Metropolitano de Quito, ubicada en la zona nororiental aproximadamente a 27 km de la ciudad capital. De acuerdo a datos del censo del 2001, existen alrededor de unas 2277 personas que viven en la parroquia, de las cuales un 60.3% son pobres por Necesidades Básicas Insatisfechas. Tababela y el resto de territorios cercanos al nuevo aeropuerto se han caracterizado por relacionarse con actividades económicas referidas a la producción agropecuaria, como el cultivo de vegetales, ganadería y floricultura. Muchos de sus pobladores se dedican a los quehaceres domésticos, son empleados públicos y privados, pequeños artesanos y algunos tienen pequeños negocios propios.

Si bien es cierto que la construcción del nuevo aeropuerto traerá consigo más desarrollo, competitividad y empleo para la ciudad capital, la presente investigación busca indagar más allá de la visión presentada por las autoridades del Municipio y por la empresa constructora, y pretende documentar la participación que han tenido los actores locales de Tababela durante el proceso de construcción del nuevo aeropuerto, conocer sus expectativas futuras sobre el proyecto y documentar los efectos que ha provocado esta megaconstrucción en su vida diaria. Durante esta investigación se incorporó el pensamiento y la voz de los pobladores de Tababela respecto al

megaproyecto que actualmente se está construyendo en su territorio, debido a que actualmente la mayoría de la información relacionada con el nuevo aeropuerto tiene como principales fuentes al Municipio de Quito y a la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (CORPAQ) y en realidad, es muy poco o prácticamente nada lo que se ha dicho desde la mirada de los habitantes de las parroquias involucradas. Por lo tanto, resultó fundamental la inclusión de una lectura amplia del territorio y la consideración del punto de vista de sus habitantes para determinar cómo estas grandes transformaciones han afectado la calidad de vida de los pobladores de esta parroquia rural.

La presente investigación se realizó durante los meses de mayo, junio y julio del 2010 en cuatro barrios de la parroquia de Tababela: Guambi, Oyambarillo, Santa Rosa y Tababela Central. En total se encuestaron a 126 hogares, que representan aproximadamente el 22% de los hogares totales que habitan en la parroquia. Además se recolectaron datos sobre los miembros de los hogares, en total se recopiló la información de 446 personas. La selección de los hogares encuestados fue de manera aleatoria y las preguntas fueron respondidas por el jefe de hogar.

Si bien los principales resultados de esta investigación se basaron en la información proveniente de la encuesta, vale aclarar que también se realizaron entrevistas semiestructuradas a las principales autoridades de la parroquia.

Los principales resultados encontrados durante la investigación demuestran el poco conocimiento y participación que han tenido los actores locales (autoridades y habitantes) durante la construcción del nuevo aeropuerto de Quito. Las principales secuelas que ha traído consigo la construcción de este megaproyecto son el aumento de la contaminación ambiental, sobre todo por la presencia de grandes nubes de polvo que trajo consigo el aumento de enfermedades respiratorias y la destrucción de importantes cultivos, especialmente el de frutillas.

Otro resultado encontrado en la investigación es el alto nivel de incertidumbre que existe actualmente en la población de la parroquia, ya que muchos de ellos ignoran el verdadero impacto que tendrá el aeropuerto una vez que entre en pleno funcionamiento en términos de contaminación ambiental, auditiva, incremento de tráfico e inseguridad. Muchos de los encuestados reconocen no estar preparados para el gran cambio que se va a dar en su parroquia y las muestras de preocupación aumentan

cuando reconocen que la situación de la parroquia no ha mejorado, ya que aún los servicios básicos no están cubiertos pues todavía existen barrios que carecen de agua potable y alumbrado eléctrico. Los habitantes y las autoridades están a la espera del cumplimiento de las obras que el Municipio de Quito les ofreció una vez que comenzó el proceso de construcción, ya que muchas de ellas aún no se han cristalizado en su totalidad.

## INTRODUCCIÓN

La presente investigación trata de documentar la opinión que tienen los habitantes de Tababela respecto a la construcción del nuevo aeropuerto de Quito que actualmente se está construyendo en su parroquia.

Resulta bastante común encontrar información del nuevo aeropuerto sobre temas que tienen que ver con el desarrollo económico, avances tecnológicos y oportunidades comerciales para la ciudad capital, pero en contadas ocasiones se hace mención a las oportunidades y cambios que se darán en la vida de los pobladores que habitan en las parroquias cercanas al aeropuerto.

El objetivo general de esta investigación se centra en analizar las principales características del tipo de proceso de periurbanización en Quito a través del caso de la construcción del nuevo aeropuerto de Quito en la parroquia rural de Tababela, para identificar posibles problemas sociales en el territorio. Básicamente la investigación se centra en dar respuesta a tres preguntas fundamentales que representan los objetivos de este trabajo: i) ¿Cuáles han sido los principales cambios que se han dado en la economía local de Tababela en la actual coyuntura de la construcción del nuevo aeropuerto?, ii) ¿Cuáles son las principales características, procesos y transformaciones que han afectado la calidad de vida de los habitantes de la parroquia una vez que arrancó la construcción del nuevo aeropuerto? y iii) ¿Cuál es el nivel de participación que han tenido las autoridades locales de la parroquia en torno al proceso de construcción del nuevo aeropuerto de Quito?. Con este análisis, lo que se pretende es recuperar la voz de la población local sobre la temática de la construcción del megaproyecto en su territorio.

La presente investigación está dividida en ocho capítulos. En el primer capítulo, se describe el marco conceptual utilizado, en este caso el enfoque de las zonas periurbanas y la transformación de los territorios rurales. En el segundo capítulo, se presenta la caracterización de la parroquia de Tababela. En el tercer capítulo se presenta una descripción del nuevo aeropuerto de Quito que actualmente se construye en Tababela. En el cuarto capítulo se detalla la metodología de investigación utilizada. En el quinto capítulo se presentan los resultados obtenidos a partir de las encuestas en cuanto a las características de los entrevistados así como la descripción de la economía

local de la parroquia en la coyuntura de la construcción del nuevo aeropuerto. En el capítulo sexto se presentan los resultados obtenidos de la investigación en cuanto a la transformación que ha experimentado la parroquia debido a la construcción del megaproyecto. En el capítulo séptimo se presentan los resultados de la investigación sobre el nivel de participación que han tenido las autoridades locales y los habitantes durante el proceso de construcción del aeropuerto. Finalmente, en el capítulo octavo se presentan las principales conclusiones obtenidas durante la investigación.

Si bien esta investigación se ha centrado en la opinión que tienen los habitantes de Tababela durante la fase inicial de construcción del aeropuerto, resulta indispensable señalar que se tendría que documentar en el futuro los cambios experimentados por los habitantes de la parroquia una vez que el aeropuerto esté en pleno funcionamiento, para ver si las expectativas de los pobladores fueron cumplidas o no y ver si efectivamente el nivel de vida de la población cambió debido a la presencia de este megaproyecto.

## **CAPÍTULO I**

### **MARCO CONCEPTUAL: LAS ZONAS PERIURBANAS Y TRANSFORMACIÓN DE TERRITORIOS RURALES**

El objetivo del presente capítulo es presentar de manera conceptual la caracterización de las zonas periurbanas, tanto en los países desarrollados, como en los llamados “subdesarrollados”, a través de la mirada de varios autores. Además, se presenta una descripción de las principales transformaciones que se dan en los territorios rurales, sobre todo aquellos catalogados como periurbanos, debido a la presencia de grandes actividades de tipo comercial e industrial. Finalmente, se describe el caso del crecimiento y expansión de la ciudad de Quito, dando especial énfasis en las características de las zonas suburbanas y de la periferia.

#### **Las zonas periurbanas**

El estudio de las zonas periurbanas para Andrés Barsky “se basa en el abordaje de un complejo territorial en donde coexisten dos tipos geográficos aparentemente bien diferenciados: el campo y la ciudad” (Barsky, 2005: 2).

Tomando en cuenta el punto de vista de Francisco Entrena, se pueden definir a las zonas periurbanas como zonas rurales en donde sus habitantes viven en el campo pero sin una dependencia fuerte de éste para su sobrevivencia. Estas zonas se caracterizan por tener límites imprecisos entre lo que es el campo y la ciudad, por lo tanto no se puede determinar exactamente donde comienza uno y donde termina el otro. Al hablar de estos límites, Entrena no se refiere únicamente al ámbito geográfico, sino que también a los límites socioeconómicos existentes, pues en estos territorios rurales “se desarrollan importantes actividades industriales y comerciales así como una expansión de las zonas residenciales, que transforman las originales formas sociales, culturales y económicas de la población” (Entrena, 2004: 47-49).

Los espacios periurbanos son las zonas rurales donde la influencia urbana es más fuerte por su inmediatez física a la ciudad, la cual, en su expansión física y funcional, las invade e integra a través de unos procesos cuyos efectos son de naturaleza diversa: económica, demográfica, social y territorial, de forma que el rasgo más importante de estos espacios periurbanos es la mezcla de usos del suelo (Ponce, 2000: 53).

### *Periurbanización en países desarrollados*

Para Barsky, las áreas periurbanas son diferentes en los países anglosajones<sup>1</sup> en comparación con los países latinos, en el contexto europeo.

En los primeros, lo periurbano fue constituido más como “un lugar de residencia elegido por las clases acomodadas, donde su configuración es fuertemente condicionada por el modelo ciudad-jardín, que sigue determinadas pautas de planificación” (Garay, 2001 citado por Barsky, 2004: 3). En cambio, en los países latinos, “la ocupación del suelo generalmente se realiza de una manera no planificada, constituyendo un espacio de gran heterogeneidad y crecimiento acelerado, donde pueden registrarse problemáticas sociales y ambientales agudas” (Puebla, 2003: 5 citado por Barsky, 2004: 3).

La percepción que tiene Dematteis sobre lo anteriormente expuesto, difiere del punto de vista de Barsky, pues para Dematteis con la periurbanización:

Los dos caminos históricos principales de la suburbanización occidental europea (anglosajón y el latino-mediterráneo) acaban convergiendo en un único modelo el cual, bajo una diversidad de denominaciones (ciudad difusa, periurbanización, ciudad reticular), presenta en toda Europa caracteres comunes e innovadores (Dematteis, 1998: 17 citado por Entrena, 2005: 71).

Dematteis hace mención a la periurbanización como:

La situación de desarrollo más débil, en la cual el crecimiento depende sólo de las funciones de servicio (y eventualmente industriales) de un polo urbano dentro de un contexto regional relativamente pobre tanto en servicios como en actividad productiva (Dematteis, 1998: 22).

A esta definición, el mismo autor añade que las formas de desarrollo periurbano en las regiones más desarrolladas:

Provocan problemas territoriales y medioambientales, pues existen grandes consumos del suelo y energía que provocan contaminación del aire y del agua. Además se reducen progresivamente los espacios abiertos, provocando una eliminación del paisaje rural originario (Dematteis, 1998: 22-23).

---

<sup>1</sup> En referencia a los procesos de suburbanización que se registraron en las ciudades anglosajonas de Europa en el contexto de la Segunda Revolución Industrial, donde “por la accesibilidad del ferrocarril, automóvil, telégrafo y teléfono, se comenzaron a instalar industrias en las periferias conectadas con sus oficinas centrales, dando lugar al desplazamiento de la gente de la urbe hacia las afueras de la ciudad” (Barsky, 2005:2).

Tomando en cuenta el punto de vista de otro autor, Nicolín define a la periferia de una ciudad occidental<sup>2</sup> como:

No únicamente el ámbito en el cual se asientan, junto a las actividades industriales, las clases sociales más pobres (aunque ello no sea siempre cierto); también es el ámbito en el cual se verifica la expansión de la ciudad, el lugar en que acontecen rápidas transformaciones, en el cual se lleva a cabo la explotación del suelo pero también la puesta a prueba de las ideas reformistas de los urbanistas modernos (Nicolín, 1992: 8 citado por Carrasco; 2000).

Para Elizabeth Delios, muchos de los espacios periurbanos en los países desarrollados se caracterizan por:

Ser espacios plurifuncionales en los que coexisten características y usos del suelo tanto urbanos como rurales, sometidos a profundas transformaciones económicas, sociales y físicas, y con una dinámica estrechamente vinculada a la presencia próxima de un núcleo urbano de gran entidad (Delios, 1991: 8 citado por Ponce, 2000:53).

Finalmente, para Ávila en los países desarrollados o industrializados la periurbanización se caracteriza más por ser un fenómeno donde se lleva a cabo una “relocalización espacial de las actividades productivas y al mejoramiento del hábitat y de los espacios para el ocio” (Ávila, 2001: 108).

#### *Periurbanización en los países en desarrollo*

Si bien el concepto de periurbanización se mantiene para los países en desarrollo en el sentido de ser una zona de transición entre el campo y la ciudad, existen diferencias con lo que ocurren en los países desarrollados, pues en el mundo del “subdesarrollo” o “en desarrollo”, las zonas periurbanas se caracterizan por ser lugares donde el crecimiento urbano ha enfatizado problemas como la contaminación ambiental, la pobreza, los cambios en el uso del suelo, la degradación de recursos naturales y rápidos cambios de tipo social. Además en estas zonas la mano de obra es más barata así como la infraestructura (UNFPA, 2007: 48-49).

Tomando el punto de vista de otro autor, Castells define a las áreas periurbanas como “zonas construidas de diversa densidad que se caracterizan por ser espacios

---

<sup>2</sup> El concepto de periferia según Nicolín no sólo debe aplicarse al contexto europeo, sino también a la realidad de muchas ciudades de Latinoamérica, donde en la periferia coexisten actividades de tipo industrial y comercial, explotación del suelo, presencia de un fuerte componente agrícola y en general una serie de transformaciones que van ligadas con el rápido crecimiento de la urbe.



abiertos donde se llevan a cabo actividades agrícolas, reservas naturales, extensiones residenciales y concentraciones de servicios y actividades industriales” (Castells, 2001: 258-259).

Otras actividades que se llevan a cabo en muchas de las zonas periurbanas de los países en desarrollo son: la cría de animales, industrias domésticas, eliminación de residuos, abastecimiento de alimentos, materiales de construcción y provisión de servicios ecológicos.

Debido a que las zonas periurbanas “se encuentran alejadas de los límites administrativos de las ciudades centrales, generalmente se ve limitada la capacidad de las autoridades locales en cuanto a los temas de ocupación del suelo” (UNFPA, 2007: 49). Para esto, se recomienda una adecuada planificación y gestión de las autoridades del territorio que garantice la seguridad y libertad de sus habitantes, así como la conservación de la identidad local de la zona.

Tomando en cuenta el punto de vista de Ávila, la periurbanización en los países pobres se relaciona con fenómenos como el “crecimiento incontrolado de las urbes, las migraciones constantes del campo hacia la ciudad, el mercado ilegal de tierras y el precarismo urbano, entre otros” (Ávila, 2001:108). Como se puede ver, los factores mencionados tienen una estrecha relación con condiciones de pobreza y exclusión social. “Es común por ejemplo ver en zonas periurbanas de América Latina barrios de gente con condiciones económicas favorables conviviendo junto a personas de zonas marginales muy pobres” (Ávila, 2001: 108, 110).

Como se puede ver a través de las definiciones mencionadas de la periurbanización tanto en los países desarrollados como en los en desarrollo, se puede resumir que lo periurbano se caracteriza por la combinación de actividades típicas rurales con actividades de la gran ciudad (industria, comercio, servicios). A pesar de que las zonas periurbanas son zonas rurales, “los pobladores ya no siempre se vinculan con actividades tradicionales como la agricultura o ganadería y en ocasiones se combinan actividades urbanas y agrícolas que compiten por el mismo uso del suelo” (Ferrás, 2000 citado por Entrena; 2006: 62). En estos espacios es común que se lleven a cabo actividades agrícolas, industriales, residenciales y naturales<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Se entiende como actividades naturales aquellas que se llevan a cabo en el medio ambiente con fines de recreación, esparcimiento y ocio.

De acuerdo a la percepción de Ávila sobre los habitantes de las zonas periurbanas, se puede destacar que estos:

Se ven influenciados por la dinámica urbana, asumiendo e insertándose en actividades impuestas por la jerarquía urbana, pero conservando actividades económicas tradicionales como la agropecuaria por razones vinculadas a la tradición y a su condición campesina (Ávila, 2001: 6).

Debido a la complejidad de elementos que abarcan las zonas periurbanas, su delimitación resulta sumamente compleja y el límite que separa el campo de la ciudad es cada vez más pequeño. Es una zona dinámica en donde existen cambios muy rápidos debido al crecimiento poblacional, cambios en el uso de la tierra y el desarrollo de la infraestructura.

Pero algunos de estos espacios también son tomados en cuenta como lugares de ocio y recreación para los habitantes de las grandes ciudades, que ven en las áreas periurbanas una opción de distracción para los fines de semana y para las vacaciones. En estas zonas es posible encontrar tranquilidad y sosiego debido a la relación estrecha que tienen éstas con la naturaleza y su distanciamiento físico con la gran ciudad.

La concepción tradicional sobre las periferias, las colocaban en una situación de dependencia con el centro, “donde la degradación física y social, la marginalidad y la exclusión eran elementos que las caracterizaban” (Dematteis, 1998: 28). Se puede decir que en la actualidad, ese concepto ya no siempre es aplicable, pues como se ha visto, en ciertas zonas periurbanas se puede tener un acceso a condiciones medioambientales mejores que la ciudad, así como acceso a actividades económicas que permiten el mejoramiento de la calidad de vida de los pobladores.

Si bien es cierto que la vinculación entre campo y ciudad puede traer consigo un importante progreso económico en los territorios rurales, no se puede dejar a un lado el análisis de las posibles transformaciones sociales, económicas, políticas y culturales que se pueden dar en el territorio y en sus habitantes, debido a esta relación.

Las posibles consecuencias negativas que puede traer dicha relación a los pobladores originales de las zonas periurbanas, son: la inconformidad en el uso de suelo urbano y rural, grandes transformaciones del paisaje natural, importantes daños ambientales, dificultades administrativas y financieras por parte de las autoridades

locales, problemas de congestión y tráfico, cambios en la cultura y tradiciones, entre otras.

### *Tipificación de los espacios periurbanos*

Los espacios periurbanos pueden ser tipificados en espacios naturales, espacios rurales y espacios urbanos, de acuerdo a la clasificación de Francisco Pellicer.

Los espacios naturales son aquellos donde existen “zonas húmedas y riberas fluviales de elevada productividad biológica, y gran potencial como espacios recreativos y de contacto con la naturaleza” (Pellicer, 1998: s/r citado por Entrena: 69).

En los espacios rurales se mantienen las actividades tradicionales como la agricultura y ganadería, según Pellicer: “quizá sea la huerta la expresión cultural más valiosa de las profundas relaciones entre la biósfera y la antropósfera en el caso del mundo tradicional mediterráneo” (Pellicer, 1998: s/r citado por Entrena: 69).

Finalmente en los espacios urbanos se ubican “barrios periféricos, nuevas urbanizaciones de residencia habitual o secundaria, instalaciones turísticas, grandes infraestructuras urbanas y polígonos industriales, entre otras muchas manifestaciones” (Pellicer, 1998: s/r citado por Entrena 2005: 69).

Como se puede ver a partir de esta tipificación, en los espacios periurbanos conviven habitantes de diferentes clases sociales y condición socioeconómica: los habitantes originarios rurales generalmente más vinculados con las actividades agrícolas y ganaderas y aquellos habitantes urbanos que se han trasladado por motivos de recreación, empleo o en búsqueda de residencia. El objetivo ante este panorama es conseguir siempre una distribución más equitativa de los recursos, de los servicios y de las oportunidades para todos quienes habitan en estas zonas, con mayor énfasis en los grupos vulnerables y excluidos. En los mencionados espacios periurbanos, las autoridades locales pretenden desarrollar el potencial económico de estos territorios, que en la mayoría de las ocasiones tienen una gran dependencia con la gran urbe.

### *Representación de la periferia urbana en la ciudad posfordista<sup>4</sup>*

Tomando en cuenta el punto de vista de Giuseppe Dematteis, a continuación se mencionan ciertas características que tiene la periferia urbana en las ciudades posfordistas:

Se encuentran distanciadas de los centros principales, poseen valores medioambientales y de calidad de vida superiores a los del centro, son lugares habitados por personas que ya no quieren vivir en el centro, son emplazamientos enraizados en su preexistencia y en sus tramas sociales, con sentido territorial de pertenencia y finalmente son lugares con nuevos estilos de vida donde emergen nuevas clases sociales (Dematteis, 1998:30).

### *Funciones de los espacios periurbanos*

Como ya se han mencionado varias de las funciones que pueden cumplir los espacios periurbanos, a continuación se listan los más importantes:

- Reserva de zonas verdes con amplia disponibilidad de suelo;
- Zonas residenciales, por la cercanía a la ciudad, disponibilidad de servicios básicos y precios más bajos del suelo;
- Zonas recreativas y de ocio, por el alejamiento de la ciudad y el contacto con la naturaleza;
- Absorción de excedentes, pues como lo definiría Pellicer, “las áreas periurbanas reciben todo lo que la ciudad arroja o reciben todo lo que no tiene cabida en ella” (EURE; 2000:1);
- Zona de especulación inmobiliaria, por los precios convenientes del suelo y la cercanía a la gran ciudad;
- Zona de asentamientos industriales para grandes superficies industriales y comerciales.

---

<sup>4</sup> El término posfordista hace referencia al sistema de producción que actualmente existe en la mayoría de países industrializados, cuyas características fundamentales son: la existencia de nuevas tecnologías de información, la globalización de los mercados financieros, la feminización de la fuerza de trabajo, el énfasis en los tipos de consumidor, entre otras. Estas características difieren del fordismo, donde los trabajadores se encontraban en una estructura de producción en línea con tareas repetitivas en su mayoría (Junta de Andalucía, 2010). La introducción del concepto de la periferia urbana en la ciudad posfordista resulta útil en esta investigación pues detalla las características básicas que tienen estos espacios en el sistema de producción que actualmente vivimos; características que se aplican fácilmente a la realidad de América Latina.

### *Indicadores sociales para establecer zonas periurbanas*

Como ya se lo mencionó anteriormente los límites de lo periurbano son muy difíciles de establecer debido a la complejidad de las relaciones existentes entre campo y ciudad, y por el límite débil que existe entre ellas.

Francisco Entrena propone la creación de una serie de indicadores estadísticos que podrán facilitar el estudio cuantitativo y cualitativo de lo que sucede en estas zonas, para investigar la realidad de los territorios periurbanos y analizar su grado de desarrollo. A continuación se mencionan algunos de ellos.

a) Delimitación física: se pretende ubicar a los territorios periurbanos dentro del sistema urbano de referencia, así como permitir comparaciones con otros contextos territoriales: i) Distancia a la ciudad central; ii) Distancia a otros centros urbanos y iii) Distancia a la autopista central o carretera (Entrena, 2004: 54).

b) Cambios en el uso del suelo: i) Usos agrícolas del suelo y usos industriales o de servicios, ii) Existencia de zonas naturales protegidas y iii) Creciente uso del suelo agrario como suelo urbanizado o urbanizable (Entrena, 2004: 55).

c) Límites funcionales: i) Facilidades de comunicación y de cada territorio periurbano, ii) Tiempo de distancia con el centro urbano, y iii) Tiempo de distancia con la autopista o carretera principal (Entrena, 2004: 55).

d) Asociaciones: constituye una manifestación del grado de integración social de dicho territorio (Entrena, 2004: 56).

e) Cambios socioeconómicos que afectan la calidad de vida de los habitantes: que se pueden traducir en un empeoramiento, un estancamiento o una mejora de la misma (Entrena, 2004: 56).

f) Evolución demográfica: población de hecho y población de derecho, población por grupos de edad, tasas de mortalidad, tasa de natalidad, crecimiento vegetativo, saldo migratorio (Entrena, 2004: 57).

g) Evolución del mercado de trabajo: variaciones en las tasas de empleo, subempleo, desempleo, distribución de la población activa por sectores de actividad (Entrena, 2004: 57).

h) Evolución de la provisión de servicios: servicios de salud, servicios educativos, servicios de transporte público y privado (Entrena, 2004: 57-58).

i) Niveles de vida: variaciones en la renta familiar disponible, variaciones en el espacio disponible en el hogar, variaciones en los indicadores de pobreza (Entrena, 2004: 58).

j) Mejoras o empeoramientos en la gestión del medioambiente (Entrena, 2004: 58).

k) Evolución de la vivienda: número de plantas de las viviendas, variaciones en el número de casas de nueva construcción (Entrena, 2004: 58).

Francisco Entrena señala que los indicadores presentados deberán ser construidos tomando en cuenta el tipo de territorio periurbano concreto, considerando la realidad del lugar y la información estadística que se encuentre disponible. Como es de suponer, dependiendo de la complejidad del lugar, algunos indicadores serán más fáciles de construir que otros, siempre tomando en cuenta que el territorio periurbano puede tener muchas potencialidades, pero a la vez limitantes.

En el trabajo de campo realizado en la parroquia de Tababela se incluyeron algunas de las variables citadas previamente por Francisco Entrena como por ejemplo: el uso agrícola del suelo, la pertenencia a asociaciones, la evolución demográfica, la evolución del mercado de trabajo, la evolución de la provisión de servicios, la evaluación de los niveles de vida de la población, la evolución de la vivienda y los cambios ocurridos en el medioambiente. Los resultados del análisis de la información secundaria de estos temas y de otros trascendentales para la parroquia son presentados en los capítulos quinto, sexto y séptimo de esta investigación.

### **La transformación de territorios rurales periurbanos**

Como se pudo ver en la descripción de las zonas periurbanas, éstas se caracterizan por ser áreas rurales en donde se han instalado una serie de actividades comerciales e industriales, debido a que la gran ciudad ya no cuenta con el espacio suficiente para albergar dichas actividades. Estos territorios rurales están sujetos a una serie de transformaciones sociales, económicas y culturales que afectan la vida cotidiana de sus habitantes, y que poco a poco van desplazando las actividades tradicionales como la agricultura y ganadería. Dichos territorios también experimentan transformaciones debido a la migración constante que existe de los pobladores rurales hacia las zonas urbanas, lo que trae consigo un aumento en la movilidad de la población y con ello un incremento en la oferta de trabajo.

La experiencia en países latinoamericanos como México muestra que:

La instalación de empresas industriales en las zonas rurales provocó una disminución de la población que estaba dedicada a la agricultura, incluso llegando a convertir a esta actividad en marginal y secundaria. Por otro lado se registra un aumento de la población dedicada a las actividades secundarias y terciarias. Los cambios producidos en los territorios rurales han provocado modificaciones en las relaciones comunitarias y familiares de tal manera que cada vez menos es el ciclo agrícola el que organiza la vida social y familiar de los campesinos (Arias, 1992: s/r citado por Osorio, 2008: 200).

En palabras de Barrère, “en el caso más general la periurbanización acelera la desposesión rural” (Barrère, 1988: 62 citado por Ponce, 2000: 53).

Otra transformación que se evidencia en las zonas rurales, es el uso distinto que se le da al suelo, porque por ejemplo se comienza a dar un incremento en la construcción de viviendas, bodegas y locales que serán utilizadas para las nuevas actividades industriales que surgen en el territorio.

Uno de los problemas que se evidencia en estos casos es que “se sobreponen los intereses de las grandes compañías que laboran en el territorio rural, dejando a un lado los intereses y necesidades de la comunidad” (Osorio, 2008: 225).

De acuerdo a la investigación realizada por Pedro Ponce, en los territorios rurales periurbanos se dan una serie de cambios de tipo económico, espacial, ambiental, demográfico y social. A continuación se describen brevemente cada uno de ellos:

- **Cambios económicos**

- En la agricultura: donde la actividad agrícola pasa a segundo plano en los ingresos familiares. La gente de la comunidad prefiere abandonar sus cultivos debido a que se presentan nuevas expectativas en el uso del suelo como la construcción de viviendas y la instalación de negocios (Ponce, 2000: 56).
- En la industria: “donde se llevan a cabo actividades intensivas industriales donde se aprovechan de los recursos locales como por ejemplo la mano de obra barata y poco calificada (Ponce, 2000: 56).
- En los servicios: existencia de un proceso importante de tercerización, incremento de la actividad comercial, ampliación y diversificación de los servicios (Ponce, 2000: 56).

- **Cambios espaciales:** ya que en los espacios periurbanos rurales se combinan actividades de tipo agrícola, “grandes superficies comerciales, los polígonos

industriales, los complejos recreativos, los pueblos y sus polígonos de expansión residencial y las urbanizaciones residenciales” (Ponce, 2000: 57). Esta combinación particular de actividades es lo que Kayser denomina “mosaico, donde la base es el medio natural, más concretamente el agrario” (Kayser, 1990: s/r citado por Ponce, 2000: 57). Si bien es cierto que la base es el componente agrario, éste cada vez se ve más reducido, por las razones mencionadas anteriormente.

- **Cambios ambientales:** que surgen por la generación de residuos sólidos debido al aumento de la población en dichas áreas y por el incremento de la actividad industrial que en muchas ocasiones no cumple con los parámetros legales de un manejo ambiental sustentable (Ponce, 2000: 57-58).
- **Cambios demográficos y sociales:** debido a que muchas de las poblaciones aledañas se trasladan a estos territorios por la oferta de empleo que existe en el área de la agroindustria, fábricas, florícolas, entre otras. Incluso gente de la misma capital se ve atraída por las zonas periurbanas rurales para establecer ahí su vivienda de fin de semana. La llegada de los nuevos habitantes produce una diversificación social cada vez más marcada, que provoca el surgimiento de clases sociales bastante diferenciadas entre sí (Ponce, 2000: 58-59). El incremento de dicha migración hacia los territorios rurales periurbanos, también provoca en muchos casos, el aumento de la delincuencia e inseguridad, en poblaciones que se caracterizaban históricamente por ser sumamente pacíficas y tranquilas.

#### *El concepto de la nueva ruralidad y su relación con los espacios periurbanos*

Al hablar de los territorios periurbanos, se está tratando a la vez de la noción de la nueva ruralidad, concepto que está vinculado con “el cambio de la estrategia de desarrollo impulsada por el Estado a una neoliberal impulsada por el mercado” (Kay, 2009: 608).

Conceptualmente, el término nueva ruralidad se puede definir como:

Las maneras de organización y el cambio en las funciones de los aspectos tradicionalmente “no urbanos”: aumento en la movilidad de personas, bienes y mensajes, deslocalización de actividades económicas, nuevos usos especializados (maquila, segunda residencia, sitios turísticos, parques y zonas de desarrollo), surgimiento de nuevas redes sociales, así como diversificación de usos (residenciales, de esparcimiento y productivas), que los espacios rurales ejercen de



manera creciente (Arias, 2002: 371-277 y Linck, 2001: 94 citado por Ruiz y Delgado, 2008: 78)

La definición de la nueva ruralidad tiene características que están estrechamente vinculadas con las especificidades que caracterizan a las zonas periurbanas, como por ejemplo las que a continuación señala Cristóbal Kay:

Los “nuevos ruralistas” destacan la creciente diversificación de las actividades rurales y la importancia de los empleos e ingresos no agrícolas en las estrategias de los campesinos y de los trabajadores agrícolas. Al utilizar el término ruralidad, buscan adoptar un esquema que no se limite tan sólo a lo agrícola en la economía rural. La evidencia presentada por los nuevos ruralistas revela que los campesinos desarrollan múltiples actividades agrícolas y no agrícolas, dentro y fuera de la granja, y que también son productores y jornaleros asalariados. Por tanto, los campesinos se insertan en una variedad de mercados y cuentan con muchos nexos con las zonas urbanas (Kay, 2009: 613).

Como se puede ver, en la nueva ruralidad la actividad agrícola ya no es únicamente el factor predominante en la vida de los campesinos, sino que estos pueden involucrarse en actividades de tipo industrial o de servicios, tal cual como ocurre en el caso de los pobladores que viven en las zonas periurbanas.

Otro factor común entre la nueva ruralidad y las zonas periurbanas es el “desvanecimiento de la diferencia entre el mundo rural y el urbano, concepto tradicional que ahora es cuestionado debido a la creciente interacción de los dos campos de acción” (Kay, 2009: 617).

Para Kay, en la nueva ruralidad:

La situación es más fluida y variada ya que no sólo los campesinos se trasladan a las ciudades sino que también los habitantes de las ciudades migran al campo, y con esto surgen nuevos asentamientos urbanos en el campo formando lo que se ha dado en llamar “rururbanización” (Carneiro, 1998: s/r y Delgado, 1999: s/r citado por Kay, 2009: 617).

Lo interesante de lo antes mencionado, es que al igual que los habitantes de las zonas periurbanas, los campesinos de la nueva ruralidad se trasladan a las grandes ciudades para desarrollar actividades de tipo industrial, de construcción o de servicios, donde pueden establecer inclusive residencias temporales en las urbes o simplemente deciden trasladarse diariamente a sus puestos de trabajo ubicados en la ciudad, convirtiendo a su lugar de residencia habitual en un lugar prácticamente solo para dormir.

## **Construcción de megaproyectos en las zonas rurales**

Dentro del contexto de la globalización, es fundamental el papel que desempeña la infraestructura de transporte para la movilización de las personas, pues ésta reduce notablemente los costos de comunicación así como el tiempo de traslado de la gente.

La infraestructura para el transporte aéreo como los aeropuertos, que puede ser considerado como un megaproyecto, trae consigo importantes avances en el crecimiento económico de una zona determinada, ya que generan puestos de trabajo, ayuda a incrementar el turismo y permite la ubicación de empresas de alto valor agregado dentro del territorio. Un aeropuerto permite que una región determinada se conecte con el mundo, objetivo principal dentro de la globalización.

Si bien los resultados que pueden traer consigo la construcción de un megaproyecto en una zona rural pueden ser positivos de acuerdo a la visión de las autoridades centrales (Gobierno, Municipalidades, Gobiernos Provinciales, etc), no hay que dejar a un lado la visión de los actores locales, pues éstos son los que tendrán que convivir con una infraestructura y un estilo de vida completamente diferente al que estaban acostumbrados.

De acuerdo a James Scott:

Muchos de los fallos que han ocurrido en la ingeniería social auspiciada por el Estado, se han dado por la combinación de cuatro elementos: 1) el ordenamiento administrativo de la naturaleza y la sociedad; 2) la ideología denominada *high modernist*, donde existe una confianza en la ciencia, en el progreso tecnológico, en la expansión de la producción y satisfacción de las necesidades humanas; 3) un Estado autoritario y 4) una sociedad que no tiene la capacidad para resistir a los planes de un Estado autoritario (Scott, 1998: 5).

Scott introduce el concepto de *metis* como el conocimiento y experiencia de la práctica local, la cual debería ser tomada en cuenta cuando el Estado planea alguna inversión de tipo social, de infraestructura, de producción, etc. Pone como un ejemplo el fracaso que ocurrió en Tanzania cuando se los forzó a una experiencia de poblamiento de villas, donde “predominaron soluciones esquemáticas y autoritarias que querían poner en orden la parte social y la producción. En este caso, no se tomó en cuenta las prácticas locales que ya regían en la zona, por lo que provocó fallos en la aplicación de las políticas” (Scott, 1998: 6).

Sin duda que la vinculación entre campo y ciudad puede traer consigo un importante progreso económico en los territorios rurales, pero no hay que dejar atrás las posibles transformaciones negativas que se pueden dar en el territorio así como en las estructuras tradicionales de su población como cambios en su economía local, en su paisaje natural, en su cultura y en sus tradiciones.

Los conceptos de Scott previamente mencionados, tienen especial importancia dentro del contexto de esta investigación pues precisamente se está evidenciando una circunstancia similar en la coyuntura del nuevo aeropuerto de Quito, donde claramente se ha llevado a cabo una obra de ingeniería de gran magnitud sin tomar en cuenta el conocimiento y experiencia local, y además donde los habitantes de la parroquia no han tenido la capacidad suficiente para resistirse a ciertas decisiones tomadas por la autoridad municipal, como se reflejará en los capítulos posteriores donde se presentan los resultados de la investigación.

### **El crecimiento de Quito y el surgimiento de las zonas periurbanas**

En la actualidad, es evidente notar cómo la ciudad de Quito ha ido creciendo cada vez más tanto poblacional, como geográficamente. Si se toma en consideración el tamaño que tenía la ciudad en el siglo XVI, apenas se hablaba de 8 hectáreas, hoy la ciudad capital de los ecuatorianos se extiende sobre las 423.000 hectáreas, de las cuales alrededor de 19.000 forman la ciudad de Quito. El Distrito está conformado por 64 parroquias, entre urbanas y rurales.

De acuerdo a los datos registrados en el Censo del año 2001, “en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), existían 1’893.641 personas, dato que para el año 2010 se proyectó en 2’151.993” (El Comercio, 2010).

Durante el siglo XIX, la ciudad se caracterizó por un crecimiento nuclear centrado en la Plaza Grande, donde se ubica el Palacio de Gobierno. El centro histórico era considerado como un “espacio que contenía la centralidad cuando la ciudad era mucho más pequeña” (Jaramillo, 1999: 120 citado en Mena, 2008: 7). Las principales características de dicha época así como en la actualidad es que constituye el lugar donde se encuentra la sede del gobierno local y central, donde existe una mayor concentración del comercio informal y donde se ubican las entidades financieras, bancarias y oficinas del sector público y privado.

El crecimiento de la ciudad poco a poco fue cambiando del tipo central a uno de tipo longitudinal, debido, entre otros factores, a la construcción de la terminal del ferrocarril al sur del centro histórico, lo cual permitió el crecimiento de barrios populares alrededor de éste. Para el período comprendido entre 1921 y 1946, comienza un crecimiento hacia la parte norte de la ciudad, sobre todo por las familias acomodadas de Quito que prefieren estos barrios por estar alejados del ruido del centro histórico y además porque sus casas construidas en el centro comienzan a deteriorarse (Godard y Vega, 1992: 6).

En la década de los 30, “a pesar que la zona del centro histórico pierde importancia en cuanto al uso residencial, ésta mantuvo la categoría de zona político-administrativa” (Mena, 2008: 8).

El período de mayor expansión urbanística que se dio en Quito, es el registrado a partir del boom petrolero del año 1972, donde el Estado jugó un papel primordial ya que redistribuyó las rentas petroleras para la inversión de infraestructura, vialidad, y alumbrado público en las principales ciudades del país, lo que provocó sin dudas grandes desequilibrios regionales en el país. En este período, se puede ver el desplazamiento de la ciudad del centro histórico hacia la zona del barrio Mariscal Sucre y a partir de este momento la segregación residencial de Quito se hace cada vez más evidente:

Barrios acomodados al Norte, barrios populares, industriales y programas masivos de vivienda al sur. La zona central, densamente ocupada, mantiene un ritmo de crecimiento particularmente bajo (1.1% entre 1946 y 1971), mientras que el de la zona sur alcanza el 3.5%, y el de la zona norte se eleva al 5.9% (Godard y Vega, 1992: 6).

La Mariscal se convierte en un nuevo centro comercial y de negocios, donde se ubican las principales instituciones financieras, oficinas del Estado, oficinas de administración privada y las relacionadas con el sector terciario.

La zona norte aparece como el lugar donde se concentran las actividades centrales que comprende las avenidas Amazonas (a partir del parque La Carolina) y Naciones Unidas, este sector se convirtió en el nuevo centro de gravedad funcional de las actividades que pertenecen al sector terciario superior (Godard, 1990: 60 citado por Mena, 2008: 10)

La ciudad también ha ido creciendo hacia las laderas del Pichincha y hacia los valles de Cumbayá y Tumbaco, donde en la actualidad se levantan un sinnúmero de actividades

comerciales y de servicios que van en crecimiento conforme la población también va en aumento.

De acuerdo a los datos registrados en el Plan General de Desarrollo Territorial para el año 2000-2020, desarrollado por la Dirección Metropolitana de Planificación Territorial del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), en el área urbana de Quito en el período 1982-2005 se observa una reducción de la tasa de crecimiento de 4.34 a 2.07, mientras que en las zonas suburbanas<sup>5</sup> se registra un crecimiento de 0.71 a 4.68, en el mismo período.

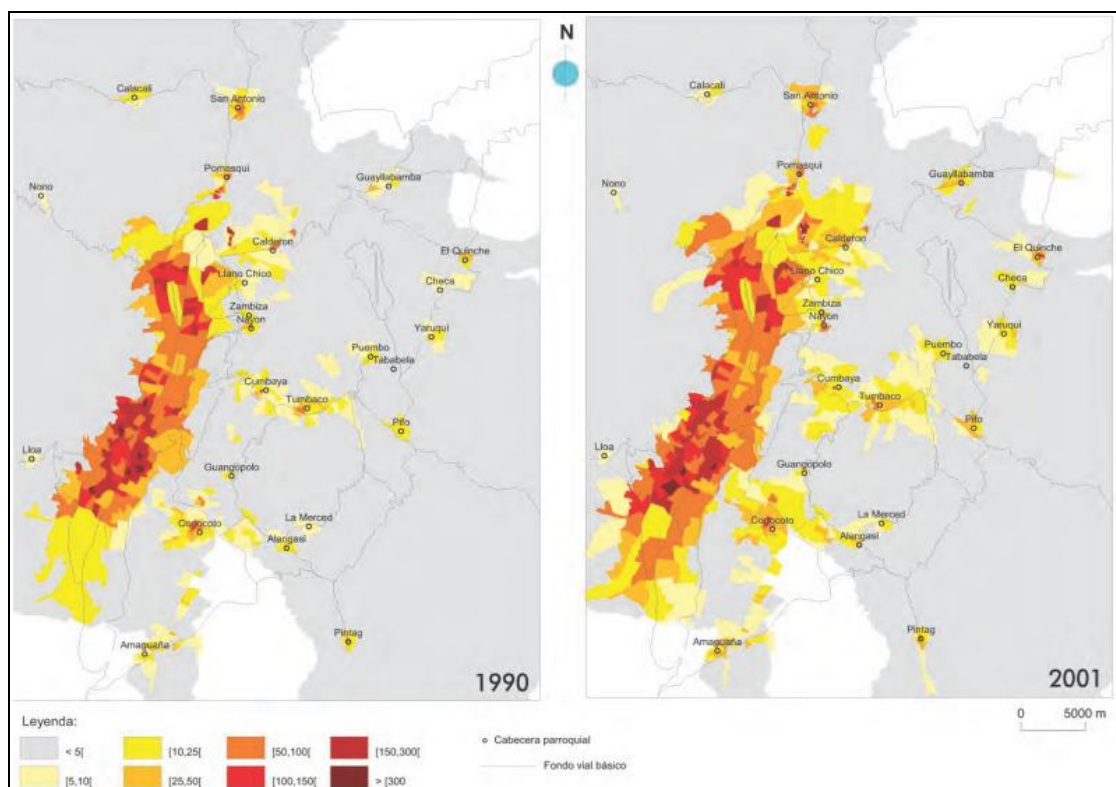
Según el estudio, el crecimiento de algunas de las zonas suburbanas, sobre todo aquellas ubicadas alrededor de donde se construye el nuevo aeropuerto de Quito, se debe a que en dichas zonas se implantó actividades agro exportadoras, lo que significó un aumento en la migración hacia dichas parroquias, así como un desplazamiento de los habitantes de la ciudad hacia los valles debido a que existían características mejores en cuanto al suelo (fertilidad y mejor precio), el clima y el medio ambiente (Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006 :18).

En el Valle de Tumbaco, la ocupación del suelo tuvo una transformación de forma lineal, a lo largo de la vía interoceánica; el desarrollo de equipamientos fue dispersándose hacia el sur y norte de las parroquias; así mismo en los últimos años las actividades industriales, las tipologías barriales y de servicios han sido fuertemente incrementadas en el sector. (Mena, 2008: 12)

---

<sup>5</sup> Se destacan las parroquias suburbanas como Tumbaco, Puembo, Conocoto, Guayllabamba, Yaruquí, Checa y Calderón, con crecimientos mayores al 5%.

**Figura 1: Densidades de población (1990-2001) en áreas urbano –urbanizables del Distrito Metropolitano de Quito**



Fuente y elaboración Dirección Metropolitana de Planificación Territorial

Se puede distinguir tres procesos de crecimiento que se han evidenciado en la ciudad capital, las mismas que están estrechamente vinculadas con las principales estructuras geográficas que existen en Quito, éstas son: “compacto en la ciudad central, disperso en los valles suburbanos y aislado en las zonas rurales” (Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006: 20).

La ciudad central se ubica en una superficie de aproximadamente 18.000 hectáreas, se caracteriza por un alto grado de ocupación del territorio, decrecimiento de la población residencial en la estructura central, debido al incremento de actividades comerciales, industriales y de servicios. Es el lugar donde la congestión vehicular, la contaminación ambiental, el ruido y la densificación se hacen cada vez más presentes (Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006: 22).

La ciudad dispersa o también denominada área suburbana, de acuerdo a la definición dada por la Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, se caracteriza por:

La inclinación a abandonar la ciudad histórica y compacta que opera desde los años 80 desde dentro hacia fuera (los valles). El proceso de periurbanización se caracteriza por ser de carácter expansivo y difuso, que define un modelo de crecimiento disperso, caracterizado por la expansión incontrolada y especulativa de áreas residenciales. De esta manera progresivamente se han incorporado de manera inconexa y dispersa varios poblados y áreas agrícolas, en los valles de Tumbaco-Cumbayá, los Chillos, Calderón y Pomasqui-San Antonio de Pichincha (Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006: 24).

Las principales características que tienen las zonas suburbanas en Quito son:

El alto nivel de fraccionamiento del suelo, la discontinuidad territorial (expansión hacia los valles), escaso nivel de consolidación, insuficiente infraestructura sanitaria (agua, alcantarillado, recolección de basura), contaminación de ríos, oferta desordenada de paquetes turísticos locales y de fin de semana, oferta ilegal de suelo para urbanización, sobre todo en las zonas de Conocoto y Calderón (Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006: 25).

Finalmente, las **zonas rurales** en el DMQ se ubican en una superficie aproximada de 394.000 hectáreas y es el territorio para 20 parroquias, entre las que se incluyen Pacto, Gualea, Nanegal, Nanegalito, San José de Minas, Atahualpa, Puéllaro, Perucho, Chavezpamba, Píntag, Nono, Calacalí y Lloa. Además incluye a las parroquias que se ubican alrededor del nuevo aeropuerto: Guayllabamba, El Quinche, Checa, Pifo, Yaruquí, Tababela, Puenbo, las mismas que se diferencian de las primeras ya que en sus territorios no sólo se dedican a la actividad agrícola, pecuaria o forestal, sino que además comparten pequeñas áreas urbanizables. Las parroquias rurales se caracterizan por “tener una explotación irracional de las canteras, tener problemas de utilización del suelo (subutilización, sobreutilización, erosión) y por tener serios problemas en cuanto a los servicios básicos” (Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006: 26).

#### *Las características de la periferia<sup>6</sup> de Quito*

“El desbordamiento de Quito hacia las pendientes de la hoya corresponde a una función de acogida de residencias principales cuyos ocupantes ya no pueden alojarse en la

---

<sup>6</sup> En esta investigación el término periferia es utilizado como sinónimo de periurbano, y se refiere a las parroquias que se encuentran ubicadas en las afueras de la ciudad capital (Quito), pero cuyas distancias aún siguen siendo bastante cercanas, lo que permite que los capitalinos se trasladen fácilmente a ellas sobre todo durante los fines de semana. Además “periferia” es usado como sinónimo de periurbano ya que dichas parroquias se caracterizan por una clara disminución de la actividad agrícola que era tradicional en dichos territorios décadas atrás.

capital por falta de terrenos de un cierto nivel o de bajo costo” (Collin, 1992: 14). Por lo tanto, muchos de los habitantes de Quito prefieren trasladarse hacia las afueras de la ciudad, hacia los valles donde también se llevan a cabo actividades económicas cada vez con mayor participación.

La periferia de Quito también se ha convertido en un lugar donde se ofrece diversión variada que van desde los balnearios, hosterías, restaurantes, lugares deportivos que son visitados sobre todo los fines de semana y durante los feriados. Los más comunes son los que se ubican en el Valle de los Chillos, Tumbaco, Puembo y Cumbayá.

Muchos de los servicios que están al servicio de la capital, se encuentran ubicados en la periferia de Quito, como por ejemplo represas, reservorios, centrales eléctricas, terrenos militares, y actualmente el nuevo aeropuerto de Quito, lo que ha provocado un “verdadero trastorno demográfico y funcional en un medio agrícola frágil en plena transformación” (Collin, 1992: 14). Los principales resultados que se han observado en los territorios de la periferia son “la disminución de la producción agrícola en áreas que antes dependían fundamentalmente de él, la intensificación de cultivos especializados (por ejemplo la producción florícola) y una alta especulación del suelo” (Collin, 1992: 14).

#### *A manera de resumen*

A través de la conceptualización teórica sobre los espacios periurbanos, se pueden identificar una serie de procesos contradictorios, entre los que se pueden señalar los siguientes:

- Lo periurbano es una área rural, muy dinámica, con constantes transformaciones sociales, económicas y medioambientales, donde se llevan a cabo actividades industriales y comerciales de la gran ciudad pero que aún conservan dinámicas tradicionales como la agricultura y la ganadería propias del campo.
- Debido a la complejidad de procesos que se llevan a cabo en las zonas periurbanas, los límites entre la ciudad y el campo son cada vez más difusos y difíciles de establecer.
- En las zonas periurbanas se puede dar un importante desarrollo económico del territorio debido a su vínculo con actividades de la globalización, pero sin duda



se producen importantes cambios en la economía local y en la dinámica social, trayendo consigo transformaciones en las formas autóctonas de la población como en su cultura y tradición.

- Las zonas periurbanas se han constituido como áreas destinadas a la recreación y al ocio para las personas de la ciudad, que cansadas de la agitada vida de la gran urbe se trasladan a dichas zonas donde existen mejores condiciones medioambientales encontrando paz y descanso.
- En muchas ocasiones, las zonas periurbanas reciben todo lo que la ciudad ya no necesita, provocando situaciones de contaminación ambiental por la presencia de grandes industrias y botaderos de basura que finalmente provocan un importante deterioro de los recursos locales del territorio.
- Resulta fundamental la creación de indicadores estadísticos que permitan una definición más clara de las zonas periurbanas, así las autoridades locales podrán tener una mejor fundamentación en la toma de decisiones que tengan que ver con el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de dichas zonas. Sobre este punto, vale aclarar que debido a la variedad de características que presentan las zonas periurbanas, resulta esencial que los indicadores estadísticos que se produzcan estén en plena concordancia con los diferentes tipos de zonas periurbanas que existen en la realidad.

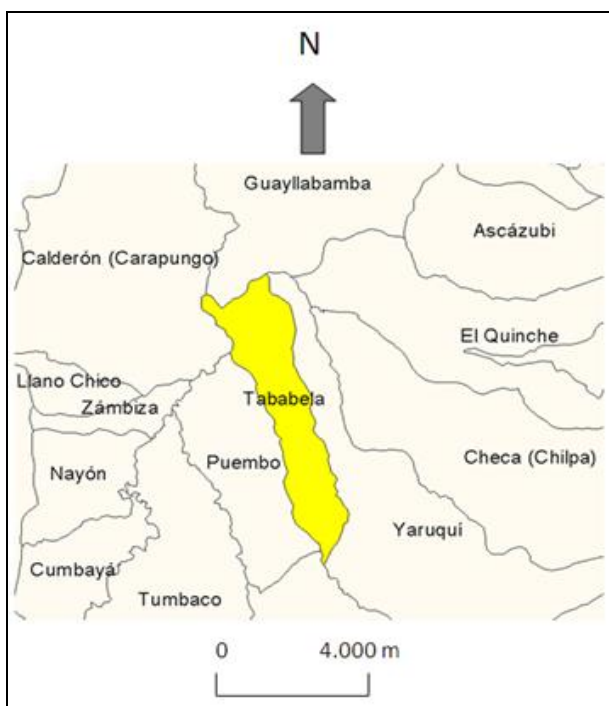
## CAPÍTULO II CARACTERIZACIÓN DE LA PARROQUIA DE TABABELA

Tababela es una parroquia rural que pertenece al Distrito Metropolitano de Quito, ubicada al noreste de la ciudad capital, con una extensión aproximada de 45 km<sup>2</sup> (5100 Ha). Limita al norte con la parroquia de Guayllabamba; al sur y este con la parroquia de Yaruquí y al oeste limita con la parroquia de Puenbo.

La parroquia se encuentra ubicada en el camino que conduce a las parroquias de Checa y Pifo. Su cabecera parroquial cuenta con un área aproximada de 419.40 Ha y se encuentra asentada a un costado de la Panamericana Norte. La parroquia está conformada por cinco barrios: Tababela central, San Agustín, Oyambarillo, Guambi y Santa Rosa.

Tababela ha sido seleccionada como punto referencial para esta investigación, ya que en ella se construye actualmente el nuevo aeropuerto internacional de la ciudad de Quito.

**Figura 2: Mapa de la parroquia de Tababela**



Fuente y Elaboración: Dirección Metropolitana de Planificación Territorial

### **Breve reseña histórica**

Hablar sobre la historia de Tababela es referirse a un tema que muy poco ha sido investigado y publicado. Apenas se cuenta con registros escasos del propio Gobierno Parroquial y una pequeña investigación realizada por la Dirección de Planificación del Municipio de Quito hace ya más de 15 años. Existe un documento no publicado que fue escrito por el conocedor del pueblo, el señor Wilson Núñez, que a través de su experiencia y la narración de relatos personales escribió una breve historia de la parroquia, la cual nunca ha sido publicada. Es por esto, que esta sección se referirá únicamente a estas tres fuentes mencionadas.

La historia de la parroquia de Tababela está estrechamente vinculada con la historia de Yaruquí, pues nace como parte de los llanos o llanuras de esta parroquia. En la época de la colonia, Tababela estuvo adscrita administrativa a Yaruquí, donde se realizaba con los indígenas de la zona un adoctrinamiento en la fe católica. La historia de la parroquia así como el origen de su nombre tiene relación con la misión geodésica que llegó al Ecuador en 1736. La tradición popular cuenta que “los integrantes de la misión se quedaron impresionados con la topografía del terreno y afirmaron que se asemejaba a una “tabla bella” (en francés *taba bela*), nombre que ha sido conservado desde el año 1740” (Gobierno Parroquial de Tababela, 2009: 3).

La misión geodésica se ubicó en el sector de Oyambaro, donde se levantó una de las “pirámides”<sup>7</sup> que permitió realizar estudios de triangulación con otras dos pirámides que se construyeron en lo que actualmente es la parroquia de Yaruquí. Tababela se encuentra atravesada por la línea ecuatorial (Dirección de Planificación del Ilustre Municipio de Quito, 1992: 117).

El territorio de Tababela nació por la conformación de las poblaciones de las haciendas<sup>8</sup> Oyambarillo, San Antonio, la Quinta, Guambi, San Agustín, Santa Rosa, la Merced de Caraburo y la Compañía (Núñez, s/r).

---

<sup>7</sup> La población local de la parroquia utiliza el término “pirámides” para referirse a unas construcciones (menores a dos metros de alto) que fueron levantadas en los puntos que fueron tomados en cuenta por la misión geodésica para realizar sus mediciones sobre la dimensión de la Tierra. Estas “pirámides” fueron construidas durante la década de los ochentas en el siglo XX.

<sup>8</sup> En la actualidad sólo se conserva una parte de la hacienda Santa Rosa, el resto de haciendas fueron expropiadas para efectos de la construcción del nuevo aeropuerto de Quito (Wilson Núñez, 2010, entrevista).

Se considera que Tababela reunía las condiciones necesarias para convertirse en parroquia, “de acuerdo a la Ordenanza Municipal, el 17 de junio de 1935 y fue considerada como parroquia rural, el 13 de junio de 1952, de acuerdo a los datos establecidos en el Registro Oficial No. 1138” (Dirección de Planificación del Ilustre Municipio de Quito, 1992: 117).

Una de las festividades que celebra la población de Tababela, es el 29 de junio con motivo de la fiesta de San Pedro, patrono de la comunidad de Oyambarillo, donde se realiza una “colorida celebración con motivo de agradecimiento a la Pacha Mama por las cosechas obtenidas. La comunidad festeja con toros de pueblo, el paseo del chagra, chamizas, quema de castillos y bailes tradicionales” (Gobierno Parroquial de Tababela, 2009: 4).

La fiesta mayor de la parroquia se lleva a cabo cada 24 de septiembre, en honor a la Virgen de las Mercedes, donde la comunidad celebra amenamente con una eucaristía, juegos pirotécnicos, bandas de pueblo, toros, elección de la reina, desfile de la confraternidad, paseo del chagra y bailes populares. La celebración se puede extender hasta aproximadamente 18 días (Gobierno Parroquial de Tababela, 2009: 4).

De acuerdo a los estudios realizados por la Dirección de Planificación del Municipio de Quito, el desarrollo urbano de Tababela se caracteriza por:

Ser bastante modesto, donde la parte a preservar se desarrolla alrededor del parque central. Su marco arquitectónico se destaca a partir de la presencia de la iglesia la que se alza en el costado oriental del parque. Tipológicamente la casa de Tababela obedece a un sistema de producción agrícola, casa y terreno juntos (Dirección de Planificación del Ilustre Municipio de Quito, 1992: 115).

### **Geografía**

El relieve de Tababela es relativamente plano con una pequeña gradiente hacia el Norte, por sus características topográficas, el Municipio de Quito la eligió para ser el sector donde se ubicará el nuevo aeropuerto de la ciudad. En Tababela se ubican “el río Guambi, la quebrada Santa rosa, la quebrada Alpachaca y dos acequias del sistema Pisque que vienen desde el río Guachalá recorriendo más de 50 km” (Núñez, s/r).

### **Agricultura y ganadería**

Tababela se caracteriza por tener una agricultura diversificada aunque a pequeña escala con cultivos tradicionales de cereales, tubérculos y hortalizas. El producto que sobresale

para la venta hacia fuera, especialmente hacia Quito y Ambato, es la frutilla, así como otros frutos como las manzanas, duraznos, aguacates y limones.

En cuanto a la ganadería de la parroquia, “existe ganado vacuno, porcino y lanar, cuyes y conejos, los cuales sólo sirven para abastecer las necesidades de la parroquia, con poco excedente para la venta hacia fuera” (Núñez, s/r).

Vale recalcar que el sector de Tababela posee un clima que favorece a la producción de rosas, actividad que da trabajo a mucha gente de la localidad.

### **Turismo**

Los principales atractivos turísticos de la zona son las pirámides de El Vergel, Campo Duro, Santa Rosa y la Merced de Caraburo, las cuales fueron construidas en honor a la misión geodésica que visitó la zona cuando realizaban sus estudios para determinar por dónde pasaba la mitad del mundo.

Tababela cuenta con una modesta infraestructura hotelera que presta sus servicios sobre todo los fines de semana a los visitantes de las zonas aledañas, así como habitantes de Quito que encuentran en la parroquia, un lugar tranquilo y cálido para tomar un descanso. Se encuentran entre los más destacados el Complejo Turístico El Vergel, el Rancho San Carlos, la Hostería el Colibrí, el sendero eco turístico El Higuierón, la Hacienda San Luis y la Hostería Mi Huasipungo.

En la actualidad, uno de los principales atractivos de la zona son las obras relacionadas con la construcción del nuevo aeropuerto de Quito, como por ejemplo el puente peatonal desde donde se puede apreciar la vía que conduce al nuevo aeropuerto. Aproximadamente hace unos dos años, los habitantes de la zona, así como los visitantes tenían acceso a la nueva carretera que fue construida como parte de la construcción del nuevo aeropuerto, y allí se llevaban a cabo actividades deportivas como caminatas y paseos por bicicleta. Actualmente, el acceso a dicha carretera está restringido, únicamente el personal que labora para el nuevo aeropuerto tiene libre acceso.

### **Características demográficas de la parroquia**

De acuerdo a los datos del censo del año 2001, en la parroquia de Tababela existen 2277 personas, de las cuales un 50,15% son mujeres y un 49.85% son hombres. En un

período de 10 años, la población se incrementó en un 26%, alrededor de unas 473 personas.

**Cuadro 1: Distribución de la población por sexo, años 1990 y 2001**

Categorías	Censo 1990		Censo 2001	
	Población	Porcentaje (%)	Población	Porcentaje (%)
Hombre	921	51,05	1135	49,85
Mujer	883	48,95	1142	50,15
<b>Total</b>	<b>1804</b>	<b>100</b>	<b>2277</b>	<b>100</b>

Fuente: V Censo de Población y IV de Vivienda año 1990. VI Censo de Población y V de Vivienda año 2001.

Elaboración: La autora

Los datos demográficos de Tababela, en el año 2001, muestran que el territorio se caracteriza por tener una población joven, debido a que alrededor del 60% (porcentaje acumulado) tiene menos de 29 años. Existe también un importante porcentaje de la población en edad productiva adulta (de 30 a 49 años), que se ubican en un 23% aproximadamente. Si se analiza a la población infantil y adolescente (de 1 a 14 años), también se evidencia un porcentaje importante, pues se ubican alrededor de un 33% de la población total.

**Cuadro 2: Distribución poblacional por edades, año 2001**

Categorías	Población	Porcentaje (%)	Porcentaje Acumulado (%)
Menores a 1 año	44	1,93	1,93
De 1 a 14 años	714	31,36	33,29
De 15 a 29 años	619	27,18	60,47
De 30 a 49 años	524	23,01	83,48
De 50 a 64 años	206	9,05	92,53
De 65 y más años	170	7,47	100,00
<b>Total</b>	<b>2277</b>	<b>100</b>	

Fuente: VI Censo de Población y V de Vivienda año 2001.

Elaboración: La autora

Si se toma en cuenta la distribución poblacional por edades de las parroquias (periurbanas) cercanas<sup>9</sup> a Tababela, se puede concluir que poseen características similares en cuanto a la alta presencia de jóvenes de hasta 29 años, pues los porcentajes oscilan entre el 60 y 64%. De igual forma la distribución de la población adulta (30-49 años) en estas parroquias es muy similar a la de Tababela, pues se ubican entre el 20 y 22%.

Al analizar las características de la población de Tababela según la etnia, se puede llegar a la conclusión que la mayoría de los habitantes es mestiza (alrededor de un 82%), le sigue la población que se considera blanca con un 11%, apenas se registra un 4% de población indígena y un 2.5% de población afroecuatoriana. Es decir, las cifras muestran que a pesar que Tababela es una parroquia rural, su componente poblacional no es en su mayoría indígena, como de antemano se podría suponer.

**Cuadro 3: Características de la población según la etnia, año 2001**

Categorías	Población	Porcentaje (%)
Población afroecuatoriana	58	2,55
Población indígena	97	4,26
Población mestiza	1867	81,99
Población Blanca	252	11,07
Otro	3	0,13
<b>Total</b>	<b>2277</b>	<b>100</b>

Fuente: VI Censo de Población y V de Vivienda año 2001.

Elaboración: La autora

### **Características del nivel educativo de la población**

Tababela, al ser una parroquia rural, aún enfrenta problemas importantes en cuanto al nivel de educación de sus habitantes, pues históricamente se han caracterizado por poseer únicamente nivel primario (57% en el año 1990, y 40% en el año 2001). La educación superior se convierte prácticamente en un privilegio de las minorías, pues en el año 2001, se registró un 8.3% de personas que cursaron la educación universitaria.

Si se toma en cuenta los datos de hace dos décadas atrás, alrededor de un 13% de la población no contaba con ningún tipo de nivel educativo, para el año 2001, esta cifra

<sup>9</sup> Tumbaco, Puenbo, Yaruquí, Pifo, El Quinche

mejoró notablemente ya que apenas un 5% caía dentro de esta categoría, es decir se evidenció una reducción de aproximadamente 8 puntos porcentuales.

**Cuadro 4: Características de la educación de la población, años 1990 y 2001**

Categorías	Censo 1990		Censo 2001	
	Población	Porcentaje (%)	Población	Porcentaje (%)
Ninguno	194	12,90	101	5,05
Alfabetización	15	1,00	5	0,25
Primario	856	56,91	792	39,6
Secundario	315	20,94	493	24,65
Educación Básica <sup>10</sup>	-		295	14,75
Educación Media <sup>11</sup>	-		39	1,95
Ciclo Post bachillerato <sup>12</sup>	-		6	0,3
Superior	78	5,19	166	8,3
Postgrado	1	0,07	4	0,2
Ignora <sup>13</sup>	45	2,99	99	4,95
<b>Total</b>	<b>1504</b>	<b>100</b>	<b>2000</b>	<b>100</b>

Fuente: V Censo de Población y IV de Vivienda año 1990. VI Censo de Población y V de Vivienda año 2001.

Elaboración: La autora

<sup>10</sup> La educación básica en el Ecuador abarca diez niveles de estudio, desde la formación inicial (educación pre básica o primero de básica) hasta completar el décimo año (las edades aproximadas para este tipo de educación, en condiciones regulares, van desde los 5 hasta los 14 años).

<sup>11</sup> La educación media comprende tres años (primero, segundo y tercero de bachillerato), de acuerdo al sistema de educación actual, lo que significaba el cuarto, quinto y sexto curso del sistema educativo tradicional (las edades aproximadas para este tipo de educación, en condiciones regulares, son de 15 a 18 años)

<sup>12</sup> El Ciclo Post Bachillerato comprende la educación regular posterior al bachillerato de tipo no superior, pudiendo llegar hasta tres años de instrucción. En este tipo de educación se incluyen los tecnólogos (la edad aproximada para este tipo de educación, en condiciones regulares, es a partir de los 18 años).

<sup>13</sup> Esta categoría pertenece a aquellos encuestados que por algún motivo no dieron información sobre su nivel educativo, ya sea por desconocimiento (ignorancia) o porque voluntariamente optaron por no proveer esta información.



### **Características del trabajo en la zona**

Tababela se caracteriza por ser una parroquia que se ha dedicado tradicionalmente a las actividades agrícolas, con cultivos variados de hortalizas, verduras y frutas, entre los que se destacan principalmente los cultivos de papas, habas, aguacates, cebolla, maíz, lechuga y limones. La mayoría de estos productos son utilizados para el consumo propio, dedicando una cierta parte a la comercialización con las poblaciones vecinas (De la Torre, 2002: 121).

Según datos del V Censo de Población y IV de Vivienda del año 1990, el 54,04% de la población de la parroquia se dedicaba a actividades de agricultura y caza, un 2.70% se dedicaba a actividades de silvicultura y extracción de madera. Para el año 2001, en el censo se registra que la actividad agrícola se redujo en aproximadamente 11 puntos, ubicándose en un 43,38% para las actividades de agricultura, ganadería, caza y silvicultura. Como se puede ver, la agricultura en esta parroquia rural ha ido disminuyendo paulatinamente, pues los datos del censo del 2001 demuestran que la población de Tababela se dedica a otras actividades como la construcción (6.89%), industrias manufactureras (8.29%), comercio al por mayor y menor (12.16%), servicio doméstico (4.52%) y transporte (4.09%), entre las más importantes.

En la actualidad, dentro de la parroquia se desarrollan también actividades de tipo industrial y de servicios, en donde se han establecido empresas dedicadas a la actividad textil, metalmecánica, cementos, arcillas, madera y alimentos preparados.

Al observar los indicadores respecto a las categorías de ocupación a las que se dedican los pobladores de Tababela, se puede llegar a la conclusión que la mayoría de ellos son empleados del sector privado (54.77%), situación que se puede explicar en parte porque en la actualidad muchos de los habitantes de la parroquia se dedican al trabajo en fincas florícolas de las zonas aledañas. Un importante grupo de la población (24.59%) están dedicados a negocios propios (categoría cuenta propia), muchos de los cuales se vinculan con las actividades agrícolas como cultivos de frutillas, lechugas y aguacates.

**Cuadro 5: Categoría de ocupación de los habitantes de Tababela, año 1990 y 2001**

Categorías	Censo 1990		Censo 2001	
	Población	Porcentaje (%)	Población	Porcentaje (%)
Patrono o socio	21	2,99	44	4,24
Cuenta propia	185	26,35	255	24,59
Empleado del Municipio	20	2,85	13	1,25
Empleado del Estado	56	7,98	53	5,11
Empleado del Sector Privado	366	52,14	568	54,77
Trabajador familiar	29	4,13	68	6,56
Se ignora	25	3,56	32	3,09
Trabajador nuevo	-		4	0,39
<b>Total</b>	<b>702</b>	<b>100</b>	<b>1037</b>	<b>100</b>

Fuente: V Censo de Población y IV de Vivienda año 1990. VI Censo de Población y V de Vivienda año 2001.

Elaboración: La autora

Al realizar un análisis entre la categoría de ocupación y la rama de actividad a la que se dedicaban los habitantes de Tababela según el censo del año 2001, se puede concluir que en el sector agrícola la mayoría de los habitantes eran empleados del sector privado (64% de participación), existe alrededor de un 33% de los habitantes que se pueden considerar como dueños de sus tierras, pues se catalogan como cuenta propia, patronos, socios o trabajadores familiares. Con este análisis se confirma la idea de que la mayoría de los habitantes de la parroquia dedicados a la actividad agrícola son peones, mientras tanto que los finqueros se encuentran en menor medida

De igual forma en las actividades industriales, comerciales y de construcción, la mayoría de los habitantes son empleados privados. En el sector construcción existe un importante porcentaje de habitantes que son dueños de su propio negocio (42%).

**Cuadro 6: Categoría en la ocupación y rama de actividad de los habitantes de  
Tababela, 2001**

Categoría en la ocupación / Rama de actividad	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura		Industrias manufact.		Comercio al por mayor y menor		Construcción		Enseñanza		Hogares privados con servicio doméstico		Transporte, almacen. y comun.		Otros		No declarado	
	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%
Patrono o socio	17	4,2	2	2,6	8	7,1	0	0,0	3	6,3	0	0,0	2	5,3	8	7,62	2	5,1
Cuenta propia	95	23,6	13	16,9	38	33,6	27	42,2	3	6,3	1	2,4	9	23,7	21	20,00	5	12,8
Emp. del Municipio	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	2,1	0	0,0	0	0,0	11	10,48	0	0,0
Emp. del Estado	1	0,2	0	0,0	1	0,9	1	1,6	26	54,2	1	2,4	3	7,9	19	18,10	0	0,0
Emp. del Sector Privado	258	64,0	59	76,6	62	54,9	34	53,1	15	31,3	37	88,1	24	63,2	38	36,19	17	43,6
Tra. familiar	22	5,5	1	1,3	4	3,5	0	0,0	0	0,0	3	7,1	0	0,0	2	1,90	1	2,6
Se ignora	10	2,5	2	2,6	0	0,0	2	3,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	1,90	14	35,9
Trabajador nuevo	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	3,81	0	0,0
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>100</b>	<b>77</b>	<b>100</b>	<b>113</b>	<b>100</b>	<b>64</b>	<b>100</b>	<b>48</b>	<b>100</b>	<b>42</b>	<b>100</b>	<b>38</b>	<b>100</b>	<b>105</b>	<b>100</b>	<b>39</b>	<b>100</b>

Fuente: VI Censo de Población y V de Vivienda año 2001.

Elaboración: La autora

### **Características de la vivienda**

La calidad de vida que tienen los habitantes de Tababela, sin duda ha ido en aumento, pues sólo basta mirar los datos de hace veinte años y compararlos con lo que actualmente se evidencia en las calles de la parroquia.

Si se toma en cuenta los datos que proporciona el censo del año 1990, la mayoría de la población (más del 90%) no contaba con red de alcantarillado, ni con servicio telefónico. Diez años más tarde, el censo del 2001 muestra datos sumamente mejorados, pues se registra un 43% de viviendas sin servicio telefónico y un 67% de viviendas sin alcantarillado. Si es verdad que se evidencia una clara mejoría en una década, estos datos no dejan de ser muy preocupantes, debido a que todavía son sumamente bajos considerando la cercanía que tiene Tababela con Quito.

En cuanto a los indicadores sobre viviendas que no poseen servicio higiénico exclusivo, el porcentaje del año 2001 se ubica en un 33.5%, aproximadamente se redujo a la mitad de viviendas que no contaban con este servicio comparado con el año 1990.

Respecto al servicio eléctrico, prácticamente la mayoría de viviendas (96%) contaban con este servicio en el año 2001.

**Cuadro 7: Características de la vivienda de la parroquia, años 1990 y 2001**

Categorías	Censo 1990	Censo 1990	Censo 2001	Censo 2001
	Frecuencia	Porcentaje (%)	Frecuencia	Porcentaje (%)
Viviendas sin servicio eléctrico	67	17,8	24	4,24
Viviendas sin alcantarillado	340	90,4	379	67
Viviendas sin servicio telefónico	370	98,4	245	43,29
Viviendas sin servicio higiénico exclusivo	259	68,9	190	33,5
<b>Total de viviendas</b>	<b>376</b>		<b>566</b>	

Fuente: V Censo de Población y IV de Vivienda año 1990. VI Censo de Población y V de Vivienda año 2001.

Elaboración: La autora

### **Características de la pobreza de la población**

La pobreza en Tababela, es un tema que aún no ha sido resuelto, aunque la calidad de vida de la población en términos de vivienda ha mejorado, los indicadores de pobreza por necesidades básicas insatisfechas (NBI), muestran que aún falta mucho trabajo por hacer en la parroquia en este tema, ya que el 60.4% de la población cae en esta categoría, y aproximadamente un 24% se ubican dentro de la categoría de extrema pobreza por NBI. Como otro indicador de pobreza se presenta el porcentaje de personas que habitan viviendas con servicios inadecuados, en el caso de Tababela este valor asciende al 44%, es decir que aproximadamente la mitad de los habitantes en el año 2001, vivían en condiciones inadecuadas.

**Cuadro 8: Características de la pobreza en la población de Tababela, año 2001**

<b>Categorías</b>	<b>Población</b>	<b>Porcentaje (%)</b>
Pobreza por necesidades básicas insatisfechas	1375	60,39
Extrema pobreza por necesidades básicas insatisfechas	544	23,89
Personas que habitan viviendas con características físicas inadecuadas	302	13,26
Personas que habitan viviendas con servicios inadecuados	1007	44,22
Personas en hogares con alta dependencia económica	55	2,42
Personas en hogares con niños que no asisten a la escuela	103	4,52

Fuente: VI Censo de Población y V de Vivienda año 2001.

Elaboración: La autora

### CAPÍTULO III

## CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO EN LA PARROQUIA DE TABABELA

### Características del nuevo aeropuerto de Quito

El nuevo aeropuerto de la ciudad capital se construye en la parroquia de Tababela en una superficie de 1500 Ha, a 2400 metros sobre el nivel del mar, con una extensión de 4100 metros para la pista, y una zona de seguridad de 900 metros en cada cabecera. Según las autoridades municipales se considera que la pista del nuevo aeropuerto será una de las más grandes de Latinoamérica.

Específicamente el aeropuerto está delimitado al norte por el río Uravía, al este por la quebrada Santa Rosa, al oeste por el río Guayllabamba y el río Guambi por el suroeste, al sur por una línea que une la quebrada Santa Rosa con el río Guambi y la quebrada Alpachaca en el sentido este-oeste, muy cerca de la pirámide geográfica de Yaruquí (De la Torre, 2002: 3).

**Figura 3: Ubicación del nuevo aeropuerto de Quito**



Fuente y elaboración: Alcaldía Metropolitana de Quito, 2009

El área del nuevo aeropuerto está formada por dos áreas, la aeroportuaria y la zona franca.

La primera tiene un área aproximada de 500 Ha, la cual será de uso exclusivo para la pista de aterrizaje, helipuerto, terminales y estacionamientos. La zona franca comprende un área aproximada de 1000 Ha donde se van a llevar a cabo las implantaciones comerciales,

industriales y de equipamiento, obras de vialidad, además de incluir las zonas verdes, áreas de protección ambiental y ecológica (De la Torre, 2002: 7).

Se estima que en la construcción del nuevo aeropuerto están involucradas unas 2000 personas, de las cuales son ecuatorianas un 98%. “El costo de la obra alcanza los 413 millones de dólares” (El Comercio, 2009).

En la actualidad, la obra ha sido llevada a cabo en alrededor de un 75% y se prevé que la inauguración del aeropuerto sea en octubre del año 2012.

La idea de la reubicación del actual aeropuerto internacional de Quito Mariscal Sucre, viene desde finales de la década de los años 60, donde:

Preliminarmente se seleccionó al sector de Puembo (Tababela) como el sitio donde se podría llevar a cabo la construcción de la nueva terminal aeroportuaria, porque cumplía con las condiciones técnicas correspondientes para llevar a cabo dicha construcción y de esta forma se podría cumplir con las necesidades futuras de la aviación de Quito (Alcaldía Metropolitana, 2008: 9-10).

De acuerdo a los estudios realizados por el Municipio de Quito, la zona cumple con los requerimientos adecuados en cuanto a la topografía, superficie, espacio aéreo, condiciones meteorológicas, planificación urbana, social y ambiental.

### **El proceso de la construcción del nuevo aeropuerto a través del tiempo**

En el año 2000, el alcalde de Quito Roque Sevilla:

Plantea oficialmente la solicitud de traspasar las competencias de la administración del aeropuerto Mariscal Sucre, desde la Dirección Nacional de Aviación Civil hacia el Municipio de Quito y además propone la construcción de una nueva terminal aérea para la ciudad capital. En ese mismo año, se crea la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (CORPAQ), la misma que se encargaría de la administración, operación y mejoramiento del actual aeropuerto Mariscal Sucre y además de la construcción, operación, administración y mantenimiento del nuevo aeropuerto de Quito, que incluye la instalación de una zona franca y un parque tecnológico (Alcaldía Metropolitana, 2009: 6, 11).

El organismo de decisión y conducción político-estratégica de la CORPAQ, “está conformado por miembros del gobierno nacional, provincial y local, así como representantes de la sociedad civil y del sector empresarial y académico” (Alcaldía Metropolitana, 2008: 12).

Una de las principales críticas que recae sobre la CORPAQ es que:

Siendo una entidad de tipo privada, estuvo conformada al inicio por funcionarios del Estado ecuatoriano como el Ministro de Relaciones Exteriores, el Ministro de Comercio Exterior, el Ministro de Turismo, el Presidente del Consejo Nacional de Modernización (CONAM), el Prefecto de la Provincia de Pichincha, entre otros (Gallegos, 2010: 65).

Los contratos sobre la construcción del nuevo aeropuerto fueron llevados a cabo con el Gobierno de Canadá, a través de la Canadian Commercial Corporation el 22 de junio del año 2005.

La construcción del nuevo aeropuerto de Quito, desde sus inicios, trajo consigo a grupos opositores que no concordaban con la visión expuesta por las autoridades municipales, que presentaron al megaproyecto como una alternativa para crear fuentes de empleo local, reactivación de la producción e industria, uso de tecnología de punta y sobre todo desarrollo económico.

En el grupo de oposición, se encontraban principalmente la Asociación de Empleados de la Dirección General de Aviación Civil, la Asociación de Aerolíneas Extranjeras y la Comisión de Control Cívico de la Corrupción (CCCC); quienes argumentaron su inconformidad de la construcción de la obra, argumentando que: i) el proceso de concesión no fue transparente, ii) faltó remitir información solicitada, iii) el proceso que se llevó a cabo no fue competitivo, iv) no existía un estudio de impacto ambiental, v) el sitio elegido para la construcción era inviable, vi) hubo sobreprecio en la concesión, vii) existieron mayores ventajas a favor del concesionario, entre otros.

El 15 de noviembre del año 2007, la CCCC presentó un informe sobre el proceso de la construcción del aeropuerto de Quito en donde se detalla que hubo:

Un uso abusivo de la delegación concesionaria a la empresa privada y al incumplimiento de otros principios constitucionales. Las acciones tomadas por la CORPAQ tornaron fallida la libre competencia que se supone era la esencia del mecanismo de adjudicación “Desafío Suizo” [Swiss Challenge<sup>14</sup>].

Para una de las obras más grandes, en términos económicos, que está desarrollando el país, se concedieron solamente 17 días para la adquisición de las bases [requisitos para la calificación] por parte de

---

<sup>14</sup> El Swiss Challenge es el método que utilizó la CORPAQ para seleccionar a la empresa que se encargaría de la construcción del nuevo aeropuerto de Quito. De acuerdo al Municipio de Quito, en este mecanismo una empresa presenta públicamente una oferta y otras empresas pueden mejorarla, con lo cual la primera o la mejora, o sale de la competencia. Esto asegura que finalmente la oferta escogida sea la que mejores condiciones ofrezca en cuanto a términos técnicos y financieros (Alcadía Metropolitana; 2008: 13)



las empresas interesadas a nivel internacional. Así, una vez terminado el plazo señalado, ninguna empresa había comprado las bases. Esta concesión, lesiona el necesario respeto a normas y principios ambientales (no existe un estudio de impacto ambiental). Tampoco se ha realizado la debida consulta a la comunidad, obligación prevista constitucionalmente y que sustenta el respeto e inclusión de la sociedad en los asuntos que le afectan (CCCC, 2007: 14-15).

Enrique Gallegos, en su investigación sobre la construcción del nuevo aeropuerto de Quito, menciona la opinión de varios personajes como el geógrafo Richard Resel, el arquitecto Hans Pohlmann, el arquitecto Armando Maldonado y el geofísico Jorge Merizalde, conocedores a profundidad sobre el tema aeroportuario y destaca algunos puntos controversiales mencionados por ellos, por los cuales dicha construcción no debe ser realizada en la zona de Tababela.

La presencia de áreas erosionadas y de ríos y quebradas profundas en su derredor, topográficamente constituye un impedimento para el desarrollo de vías de alta circulación; imposibilita el diseño y construcción de una autopista y peor aún el emplazamiento de un aeropuerto de características avanzadas.

Los constructores del nuevo aeropuerto de Quito ignoraron las advertencias difundidas desde el inicio sobre los gravísimos daños ambientales que la naturaleza de esa planicie provocaría, tanto al momento de su construcción como al de su utilización, y que afectarían particularmente a los habitantes del sector. Es más, las comunidades aledañas sufrirían un impacto no remediable ocasionado por la expansión acústica de los motores.

La zona de Tababela se encuentra sujeta a una exposición permanente a impactos volcánicos y caídas periódicas de cenizas y otros restos volcánicos, lo cual la convierte en zona de alto riesgo. Así mismo, y en especial durante la época del verano entre junio y octubre, la zona es azotada duramente por vientos que alcanzan velocidades de hasta 90 km por hora y sólo afectan la seguridad de operación, sino también se manifiesta en un nivel crítico de visibilidad, debido a la formación de continuas nubes de polvo. Adicionalmente, en la zona del nuevo aeropuerto de Quito se desarrolla en forma permanente un fenómeno de inversión térmica de capas de aire, lo que mantiene a dicha zona cubierta de neblina densa, principalmente durante las primeras horas del día. Tal fenómeno motiva una alta contaminación, y un recalentamiento, reproducción y amplificación del efecto (Gallegos, 2010: 132-133).

Las autoridades municipales siempre han salido a la defensa de cada uno de los argumentos previamente mencionados, pero vale destacar que en la actualidad, las principales autoridades de la administración municipal anterior<sup>15</sup>, están llevando

---

<sup>15</sup> Administración Municipal del General Paco Moncayo

consigo problemas judiciales por concepto del pago de una garantía al concesionario, así como porque se presume que hubo un “sobreprecio de alrededor de 100.82 millones de dólares por concepto de la construcción del nuevo aeropuerto, según una investigación realizada por la Contraloría en el año 2009” (El Comercio, 2009). En relación a este tema, en mayo del año 2010 finalmente se dio un pronunciamiento por parte de la Fiscalía General, la misma que dictaminó que “los ex concejales que aprobaron el contrato de concesión y la garantía municipal del nuevo aeropuerto de Quito, no cometieron ningún delito al respecto” (El Comercio, 2010).

Otro de los puntos que ha traído consigo un gran debate en torno a la construcción de este megaproyecto, es el que está relacionado con el impacto ambiental que trae dicha obra en las principales zonas de influencia.

De acuerdo al estudio de impacto ambiental realizado por un consultor privado para el Municipio de Quito, las principales zonas susceptibles de experimentar modificaciones directas tanto físicas como socio-económicas son las parroquias de Tababela, Puembo y Yaruquí.

De acuerdo a los estudios de impacto ambiental se prevé los siguientes cambios en las principales zonas de influencia:

Generación de polvo por el movimiento de gran volumen de tierras, incremento sustancial del ruido debido a la operación de la maquinaria de construcción y al incremento del tráfico, reducción de la capa vegetal, incremento de las actividades comerciales e industriales, mayor demanda del suelo y por lo tanto mayor demanda de servicios básicos, vi) crecimiento poblacional, entre otros (De la Torre, 2002: 50-52).

El estudio de impacto ambiental señala que las potenciales fuentes de contaminación del aire serán las provocadas por el tráfico vehicular, actividades comerciales y de industria, explotación de materiales de construcción y áreas erosionadas, y el tráfico aéreo. Durante la etapa de operación del aeropuerto es donde se espera “la generación de mayor impacto ambiental por la producción de ruido de los aviones, la emisión de gases y descarga de desechos e impactos sobre la fauna local debido a las constantes vibraciones de los equipos” (De la Torre, 2002; 37, 97).

Como se puede apreciar, de acuerdo a la información oficial del Municipio, ya se prevenía que las poblaciones aledañas a la construcción iban a experimentar molestias con el polvo, el ruido y el tráfico fundamentalmente, y se reconoció en la

actual administración<sup>16</sup> que el aeropuerto no contaba con una licencia ambiental otorgada por el Estado ecuatoriano, solamente contaba con un permiso municipal, asunto que finalmente se vio solucionado en el mes de abril del 2010, cuando el Ministerio del Ambiente entregó dicha licencia al nuevo aeropuerto de Quito (El Comercio, 2010). La tasa que pagó el Municipio por la obtención de la licencia fue de aproximadamente 460 mil dólares y ésta cubrió no solamente la infraestructura del nuevo aeropuerto, sino las conexiones y vías internas del aeropuerto. Para mantener la licencia, el Ministerio del Ambiente exige un monitoreo permanente de los medios físicos, bióticos, sociales y de salud humana, así como una actualización del plan de contingencia de forma anual. “El monitoreo, así como las auditorias del tema ambiental deberán realizarse dos veces al año, y en caso de no cumplirse satisfactoriamente y de existir observaciones muy graves al respecto, la licencia ambiental podría ser retirada” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2010).

En la actualidad, la construcción del nuevo aeropuerto ya cuenta con la licencia ambiental, así como la autorización otorgada por la Dirección General de Aviación Civil, aún está a la espera el pronunciamiento de la Contraloría.

### **Observaciones técnicas realizadas al nuevo aeropuerto**

En abril del año 2010, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) emitió varias observaciones de carácter técnico a la CORPAQ sobre la construcción del nuevo aeropuerto de Quito, las mismas que deben ser revisadas y corregidas para que los permisos necesarios sean finalmente emitidos y el aeropuerto pueda entrar en funcionamiento normal una vez que haya sido concluida su construcción.

Los puntos a revisar son los siguientes:

Revisión de varios capítulos del Plan Maestro del nuevo aeropuerto. Certificación del personal técnico, del equipamiento y los datos meteorológicos actualizados del lugar de la construcción. Se pide además que se efectúen los estudios de la presencia de vientos cizallados y la implementación de equipos y ayudas de la navegación aérea adicionales a las que se tenían previstas en un inicio. Finalmente, se debe realizar la mitigación de la franja de la pista que da a la quebrada de Santa Rosa (El Comercio, 2010).

---

<sup>16</sup> Administración municipal del Dr. Augusto Barrera 2010-2014

En cuanto al último punto mencionado, la observación se debe a que de acuerdo a las normas de seguridad que exige la aeronáutica, se determina que debe existir, desde el centro de la pista, una franja de 150 metros en cada lado, en caso de que un avión se desvíe en la pista y así tenga espacio suficiente para maniobrar.

En el caso del nuevo aeropuerto, esta normativa no se cumple a cabalidad ya que apenas la franja llega a los 105 metros, debido a la presencia de la quebrada de Santa Rosa. Para los funcionarios de la DGAC la solución podría estar en el relleno de dicha quebrada en aproximadamente 400 metros de profundidad o en dar una excepción en el cumplimiento de esa condición al nuevo aeropuerto (El Comercio, 2010).

### **La renegociación del contrato y la figura de alianza estratégica**

El proceso de renegociación del contrato de la construcción del nuevo aeropuerto de Quito inició el 13 de octubre del 2009, debido a ciertas irregularidades que se encontraban en el contrato anterior.

Con la renegociación, se establece un acuerdo de alianza estratégica, en donde el Municipio de Quito recupera la titularidad de la concesión y se elimina la garantía municipal<sup>17</sup>. La renegociación surgió a partir de la recomendación realizada por la Contraloría General del Estado y por la Corte Constitucional en julio del 2009.

Básicamente, la renegociación abarca temas jurídicos, técnicos, financieros y ambientales:

Respecto al tema financiero, el contrato inicial que daba a la Municipalidad \$295 millones en los 35 años de concesión fue modificado. Ahora la CORPAQ recibe el 11% de los ingresos regulados y en los últimos 5 años el 12%, que equivale al 26% de participación en el proyecto, y casi al 47% del costo actual del proyecto aeroportuario. Es decir, la Municipalidad recibirá \$877 millones en los 35 años de concesión y se recuperan \$600 millones adicionales a los montos contemplados en el contrato original. En lo jurídico, las tasas aeroportuarias son declaradas públicas. El Municipio se hace copartícipe del proyecto al aportar con alrededor de \$180 millones (Ecuadorinmediato, 2010).

---

<sup>17</sup> La garantía municipal es un documento que respalda las obligaciones que asumió la unidad de gestión CORPAQ y básicamente se refieren a: i) otorgar permisos y autorizaciones necesarias para la construcción del aeropuerto, una vez que se hayan cumplido los requisitos legales correspondientes, ii) no obstaculizar el proceso de construcción, iii) no expropiar indebidamente el área concesionada ni la infraestructura edificada, iv) prestar los servicios de seguridad en el actual y en el nuevo aeropuerto y otras obligaciones similares (Alcaldía Metropolitana; 2008: 34). De acuerdo a las autoridades del Municipio, esta garantía no fue emitida en respaldo a eventuales incumplimientos que podría tener la QUIPORT, como muchos de los grupos opositores lo afirman.

En agosto del 2010, se concretó la renegociación del contrato en un acto en donde estuvieron presentes el Presidente de la República, el presidente de la concesionaria QUIPORT, el Alcalde de Quito, representantes de la Asamblea Nacional y Corte Constitucional, ministros de Estado y varias autoridades municipales (El Comercio, 2010).

Como parte del cierre del proceso de renegociación, es fundamental el pronunciamiento de la Contraloría respecto a temas de seguridad, acuerdos comerciales, cobro de tasas y los plazos en los que se van a llevar a cabo la construcción del aeropuerto. Este informe final es fundamental para que se comience a desembolsar los créditos de la banca internacional y así se pueda continuar con la obra, que en la actualidad está parcialmente paralizada.

### **La opinión de los pobladores de Tababela sobre la construcción del aeropuerto**

En realidad es poco o casi nada la información que se puede obtener respecto a la opinión que tuvieron los habitantes de Tababela respecto a la construcción de este megaproyecto, y por eso justamente se plantea la necesidad de realizar la presente investigación. Sin embargo, en el estudio de impacto ambiental realizado por un consultor para el Municipio de Quito en el año 2002, se presenta un pequeño y breve análisis sobre lo que piensan los habitantes alrededor del tema.

En el estudio<sup>18</sup> se señala que la mayoría de la población urbana de la parroquia reconoce que:

El nuevo aeropuerto es una oportunidad para darse a conocer al mundo, y por ello mismo se tiene la posibilidad de explotar otros recursos, como el turismo. También representa para el sector un aumento de negocios e ingresos. Por otro lado, piensan que se les pueden quitar indiscriminadamente sus terrenos, sin importar los años de trabajo. También piensan que la contaminación afectará el suelo fértil, el aire puro y el ruido serán una molestia, pero sobre todo que la construcción del nuevo aeropuerto de Quito terminaría con la tranquilidad, porque incrementaría la delincuencia (De la Torre, 2002: 122).

Para el caso del sector rural de la parroquia, el estudio de impacto ambiental señala que:

---

<sup>18</sup> En este estudio no se menciona el número de hogares de Tababela que fueron encuestados en dicha ocasión.

Hay diversidad de opiniones y además no están debidamente informados sobre el tema. Según las encuestas, el 50% piensa que el beneficio es más o menos, el 33% está en contra del nuevo aeropuerto de Quito y el 17% afirma que es positivo. En la variable de análisis, el 23% responde que aporta al crecimiento de la zona, el 22% dice que significan más obras para el sector, el 22% opinan que se acaba la tranquilidad, el 11% responde que se genera más empleo (De la Torre, 2002: 123).

Vale recalcar que el informe no presenta el modelo de encuesta que se utilizó para obtener los resultados antes mencionados, por lo que no se puede contar con información adicional sobre el pensamiento de los pobladores respecto al megaproyecto.

En octubre del año 2009, los pobladores de Tababela decidieron salir a las calles para exigir mejoras para su sector, debido a que hasta ese momento el Municipio no se había manifestado al respecto; incluso los pobladores alegaron que con la nueva construcción del aeropuerto de Quito, la población de la parroquia estaba siendo afectada con graves pérdidas económicas, sobre todo por aquellos cuya actividad económica se basaba en la agricultura. Respecto a este tema, la principal queja lo hicieron los dueños de cultivos de frutilla, que sin duda, han sido uno de los grupos más afectados ya que las extensas nubes de polvo, que son levantadas por la construcción del aeropuerto, cubren por completo los cultivos ocasionando fuertes pérdidas económicas. En aquella ocasión, “el Presidente de la Junta Parroquial, Humberto Baquero, demandó obras de compensación como mejoras en la vialidad, servicios básicos, construcción de un colegio y de un centro de salud mejor equipado” (Metro hoy, octubre 28 del 2009).

El levantamiento que se produjo esa ocasión en la parroquia, permitió un pronunciamiento oficial por parte del Alcalde de Quito Augusto Barrera, que señaló estar al tanto de las demandas exigidas por la parroquia y se comprometió a ejecutar cada uno de los pedidos una vez que se lleve a cabo el proceso de renegociación con el concesionario del nuevo aeropuerto de Quito.

Hasta el momento, de acuerdo a la investigación realizada para esta tesis, el Municipio de Quito solamente ha cumplido en parte con los ofrecimientos realizados, pues sólo se puede ver en ciertos sectores una mejoría en la vialidad, específicamente en la construcción de aceras y bordillos. La parroquia aún está en la espera de las obras relacionadas con educación, salud y mejoramiento de servicios básicos.

## CAPÍTULO IV METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

Para documentar los cambios en la economía local, las situaciones que han afectado la calidad de vida de las personas, así como el nivel de participación de los habitantes de Tababela durante el proceso de construcción del nuevo aeropuerto de Quito, fue necesario el uso de dos metodologías de investigación: cuantitativa y cualitativa.

Dentro de la **metodología de tipo cuantitativa**, se utilizó como única técnica de investigación a una **encuesta** que estuvo dirigida a los jefes de hogar de los barrios Oyambarrillo, Guambi, Santa Rosa y Tababela Central. La selección de los hogares encuestados se lo realizó de manera aleatoria y las encuestas fueron llevadas a cabo durante los meses de junio y julio del 2010.

Dentro de la **metodología cualitativa**, se utilizó como fuente primaria las **entrevistas** semiestructuradas, focalizadas o centradas a diversas autoridades de Tababela. Así mismo, se realizaron entrevistas a los habitantes de la parroquia para ampliar la perspectiva que tienen sobre el tema del nuevo aeropuerto de Quito que ya fue recolectado a través de la encuesta<sup>19</sup>.

### **Encuestas a los jefes de hogar**

Para determinar el total de encuestas a ser levantadas, se utilizó como dato oficial del número de habitantes de Tababela, el citado por el Censo de Población y Vivienda del año 2001, en donde se documenta que existen 2277 personas dentro de la parroquia.

En total se realizaron 126 encuestas, que representan aproximadamente un 22% del total de hogares que habitan en Tababela, si se toma en cuenta que en promedio existen 4 personas por hogar.

Para el cálculo del tamaño de la muestra, se utilizó la siguiente fórmula:

$$n = \frac{N * Z_{\alpha}^2 * p * q}{d^2 * (N - 1) + Z_{\alpha}^2 * p * q}$$

---

<sup>19</sup> En la presente investigación se utilizará el término “encuestado” para referirse a los hogares que fueron elegidos aleatoriamente para la aplicación de la encuesta, mientras que el término “entrevistados” hace referencia a únicamente los actores sociales y políticos de la parroquia al cual se les aplicó la entrevista semiestructurada.

En donde:

**n** = Tamaño de la muestra

**N** = Tamaño de la población = 2300 habitantes

**Z<sub>a</sub><sup>2</sup>** = 1.96<sup>2</sup> (con una seguridad del 95%)

**p** = proporción esperada (en este caso 5% = 0.05)

**q** = 1 – p = 0.95

**d** = Precisión. Se estima una precisión de 4%

Tomando en cuenta los datos citados, finalmente se obtuvo el total de encuestas a ser levantadas:

$$n = \frac{2300 * 1.96^2 * 0.05 * 0.95}{0.04^2 * (2300 - 1) + 1.96^2 * 0.05 * 0.95} \quad n = 108.7$$

Es necesario recalcar que el nivel de confianza suele manejarse en rangos del 95 al 99%. Dentro del margen de error, mientras más pequeño sea éste, mayor debe ser el tamaño de la muestra, de tal forma que en este caso específico la precisión (4%) es elevada para darle mayor validez al trabajo.

De acuerdo a la fórmula aplicada, el total de encuestas a ser levantadas serían de 109, pero para efectos de aumentar la precisión en los datos obtenidos y así conseguir información más certera, se decidió aumentar el número de encuestas a 126.

#### *Características de la encuesta*

La encuesta que se aplicó a los pobladores de Tababela estuvo estructurada en dos grandes partes: la primera tuvo el objetivo de recopilar información de cada uno de los miembros del hogar, y la segunda parte recogió la opinión del jefe de hogar sobre varios temas relacionados con la construcción del nuevo aeropuerto de Quito y otros temas vinculados con el tema de participación de la comunidad y economía local, ejes básicos para el desarrollo de la investigación.

En la primera parte de la encuesta se recogió información sobre el nivel educativo, situación laboral, lugar de procedencia e información general de los miembros del hogar como sexo, edad y lengua hablada. En total se recopiló la



información de 446 personas, que representan al 19.5% del total de la población de Tababela, si se toma en cuenta la información registrada en el año 2001.

En la segunda parte, se incluyeron preguntas para captar la percepción que tienen los habitantes de Tababela sobre la construcción del nuevo aeropuerto de Quito en su territorio. Como se dijo anteriormente, se levantó la información correspondiente a 126 hogares.

### *El proceso de levantamiento de la información*

Uno de los aspectos que mayor relevancia tuvo durante el proceso de levantamiento de la información fue que la población en la parroquia resultó muy reducida especialmente durante la semana, debido a que la mayoría de ellos se trasladan a Quito o a los alrededores para desempeñar sus actividades laborales. Por lo tanto, los hogares permanecían únicamente con niños y personas de la tercera edad, lo que dificultaba el proceso de levantamiento de la información pues estos no eran las personas idóneas para la entrega de la información, además que no eran jefes de hogar.

Vale recalcar que la actividad comercial es muy reducida en la zona, lo que implica también un menor movimiento de los habitantes durante las horas laborables. Debido a estos inconvenientes, se decidió realizar las encuestas durante los fines de semana, tomando como principal sitio de concentración a los alrededores de la iglesia del pueblo, específicamente una vez terminada la misa del domingo, pues aquí es el lugar en donde acuden muchos de los habitantes de la parroquia, así como habitantes de lugares aledaños. También se recogió la información en los alrededores del estadio, debido a la gran afluencia de la gente sobre todo los días domingos. Otro de los lugares que se tomó en cuenta para llevar a cabo las encuestas fueron aquellos sitios cercanos a tiendas de venta de víveres y artículos del hogar.

De manera general, se pudo apreciar que la gente que fue encuestada estuvo muy dispuesta a participar en la investigación, sobre todo al enterarse que se trataba de un tema tan actual y a la vez controversial como lo es la construcción del nuevo aeropuerto de Quito. Existieron casos contados en los que la gente criticó la información a ser solicitada, así como el tamaño de la encuesta, por el número “excesivo” de preguntas.

Finalmente, las 126 encuestas fueron distribuidas de la siguiente manera en los principales barrios de la parroquia: el 67% de las encuestas, es decir 84 se levantaron en

Tababela Central ya que en este barrio se encontraba una mayor densidad poblacional, debido a la concentración de gente en los alrededores de la iglesia y el estadio. Se realizaron 12 encuestas en Santa Rosa (9.5%), 19 encuestas en Oyambarillo (15%) y 11 encuestas en Guambi (8.7%)

### **Entrevistas semiestructuradas**

Con la aplicación de la encuesta, se cuantifican los cambios ocurridos en el territorio, pero a la vez es necesario documentar las experiencias, sentimientos, interpretaciones y vivencias del habitante común de Tababela, así como de sus principales autoridades. Por esta razón, se realizaron varias entrevistas semiestructuradas a actores locales de la parroquia para así documentar su punto de vista sobre la construcción de este megaproyecto en un territorio rural.

Se realizaron entrevistas a las principales autoridades de la parroquia, como es el actual Presidente de la Junta Parroquial, el señor Humberto Baquero<sup>20</sup>, el ex párroco de la iglesia, el sacerdote Enrique Rosner<sup>21</sup>, la directora de la escuela La Condamine, la Licenciada Gloria Coello Arroyo<sup>22</sup>, un ex miembro de la Junta Parroquial, el Licenciado Wilson Núñez Acosta<sup>23</sup>, la doctora Karina Pardo persona encargada del subcentro de salud y el ex Presidente de la Junta Parroquial, el señor Luis Ernesto Núñez<sup>24</sup>. Las entrevistas fueron realizadas durante el mes de mayo y noviembre del 2010.

---

<sup>20</sup> La administración del Señor Baquero inició en agosto del año 2009 y culmina en el año 2013.

<sup>21</sup> El sacerdote Rosner es alemán, pero llegó a la parroquia hace 20 años. Es una persona muy respetada y conocida entre todos los habitantes de Tababela. Dejó de ser párroco de la parroquia hace aproximadamente 3 años atrás, pero sigue teniendo mucha influencia en las decisiones tomadas dentro de Tababela.

<sup>22</sup> La Licenciada Coello es oriunda de la parroquia, trabaja hace 17 años en la Escuela la Condamine de Tababela, 10 de los cuales ha ejercido la función como Directora. La escuela posee aproximadamente 270 alumnos.

<sup>23</sup> El Licenciado Núñez es oriundo de Tababela y un miembro activo de la misma. Es un gran conocedor de los pormenores que ocurren dentro de la zona, por lo que escribió una breve historia de la parroquia, que aún no ha sido publicada.

<sup>24</sup> El Señor Luis Núñez fue Presidente de la Junta Parroquial desde el año 2005 hasta el 2009. No es oriundo de Tababela, pero ha vivido casi 30 años en la parroquia.

Durante el proceso de levantamiento de la información a través de las encuestas, se aprovechó la oportunidad para realizar entrevistas a varios pobladores del sector, los mismos que fueron seleccionados de manera aleatoria.

Para llevar a cabo las entrevistas, se tomó como referencia el banco de preguntas que fue utilizado en las encuestas, pero a esto se le agregó temas de tipo social, político, educativo y de salud, tomando en cuenta a quien estaba dirigida la entrevista. La idea de la entrevista fue encaminarla más como una conversación informal, más no tomarla como una simple reproducción de preguntas y respuestas.

## **CAPÍTULO V**

### **RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN: CARACTERÍSTICAS DE LOS HABITANTES DE TABABELA Y SU ECONOMÍA LOCAL EN LA CONYUNTURA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO**

Como ya se mencionó en el capítulo que describe la metodología de investigación, el trabajo de campo significó llevar a cabo 126 encuestas a los jefes de hogar de Tababela. Estos a su vez proporcionaron información sobre los miembros de su familia, un total de 446 personas. En la primera parte de este capítulo se describe las características demográficas de los miembros de los hogares que fueron encuestados (sexo, edad, nivel de educación, provincia de nacimiento y trabajo), mientras que en la parte final se presentan los resultados expuestos por el jefe del hogar<sup>25</sup> sobre temas que tienen que ver con la actividad turística, comercial, fuentes de trabajo en el nuevo aeropuerto y percepción sobre el papel de la agricultura.

#### **Características demográficas de los miembros de los hogares encuestados**

Un 52.4% de los miembros de los hogares encuestados fueron hombres y un 47.5% fueron mujeres. La mayoría de los miembros son jóvenes hasta los 29 años, los mismos que representan aproximadamente el 50% del total de casos. Este dato confirma la información provista por el Censo del 2001, donde se demuestra que mucha de la población de Tababela se caracteriza por ser joven. Existe alrededor de un 40% de personas adultas (entre 30 y 64 años de edad) y apenas un 10.5% de personas pertenecientes a la tercera edad.

---

<sup>25</sup> Durante esta investigación se denominará al jefe del hogar que respondió las preguntas de la encuesta como “hogar encuestado” o “encuestado”.

**Cuadro 9: Rangos de edad de los miembros de los hogares encuestados, 2010**

Categorías	Población	Porcentaje (%)	Porcentaje acumulado (%)
Menor de un año	1	0,22	0,22
De 1 a 14 años	94	21,08	21,30
De 15 a 29 años	129	28,92	50,23
De 30 a 49 años	112	25,11	75,34
De 50 a 64 años	63	14,13	89,47
De 65 años o más	47	10,54	100,00
<b>Total</b>	<b>446</b>	<b>100</b>	

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

En cuanto a la etnia a la cual pertenecen los miembros de los hogares encuestados, a través de la lengua que hablan, se registró que la mayoría hablan español (aproximadamente un 60%). Existe un 25% de encuestados que hablan lengua indígena<sup>26</sup>, un 11% hablan alguna lengua extranjera y apenas se registra un 4% de personas que hablan tanto español como alguna lengua indígena.

La característica de los miembros de los hogares encuestados, en cuanto al nivel educativo es que tienen niveles muy bajos ya que el 7% afirma tener ningún nivel educativo, un 5% tiene como nivel más alto el jardín de infantes o el centro de alfabetización y la mayoría de los encuestados tienen como primaria el máximo nivel alcanzado (39%). Existe un 30% de los encuestados con educación secundaria y aproximadamente un 18% con instrucción superior<sup>27</sup> (universitaria y no universitaria).

Con los resultados de la encuesta sobre nivel de educación y composición étnica, se puede pensar que han ocurrido importantes cambios en la población de Tababela durante la última década.

---

<sup>26</sup> La cifra encontrada a través de esta investigación difiere notablemente de los datos presentados por el Censo del 2001, en donde apenas un 4% de la población de Tababela se consideraba como indígena. La explicación sobre esto puede deberse en parte a que los datos del Censo representan la realidad de la década anterior y es precisamente en estos diez años, en donde se han dado importantes flujos migratorios hacia la parroquia debido a un importante crecimiento del sector florícola en el sector.

<sup>27</sup> Al comparar los datos de educación superior entre la encuesta realizada y el Censo de Población del año 2001, se puede notar una diferencia de alrededor de 10 puntos porcentuales, situación que puede ser explicada debido a la brecha temporal que ha ocurrido en estos diez años, por los importantes flujos migratorios que se han dado hacia la parroquia y por el aumento en la inversión en educación que ha existido en esta última década.

**Cuadro 10: Nivel de educación de los miembros de los hogares encuestados, 2010**

Nivel de educación	Frecuencia	Porcentaje (%)
Ninguno	34	7,62
Centro de alfabetización	9	2,02
Jardín de infantes	15	3,36
Primaria	174	39,01
Secundaria	134	30,04
Superior no universitaria	38	8,52
Superior universitaria	42	9,42
<b>Total</b>	<b>446</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

Uno de los puntos en los que coinciden la mayoría de los entrevistados es que en la actualidad existe mucha gente foránea viviendo en la parroquia. A través de la encuesta se pudo registrar que aproximadamente el 55% de los miembros de los hogares encuestados siempre han vivido en Tababela. Al momento de la encuesta, se registró un 40% de personas que han vivido en la parroquia por más de 20 años, un 23% viven en Tababela desde hace 5 años atrás, un 13% han vivido en la parroquia entre 6 y 10 años y un 22.8% alrededor de 10 a 20 años. Estos resultados demuestran que en realidad alrededor de un cuarto de los miembros de los hogares encuestados son “nuevos” en la parroquia.

**Cuadro 11: Número de años que los miembros de los hogares encuestados viven en Tababela, 2010**

Categorías	Frecuencia	Porcentaje (%)
Hasta 1 año	21	4,71
De 2 a 5 años	83	18,61
De 6 a 10 años	60	13,45
De 10 a 20 años	102	22,87
Más de 20 años	180	40,36
<b>Total</b>	<b>446</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

El 77% de los miembros de los hogares encuestados tienen como lugar de nacimiento la provincia de Pichincha, se registra un 8% de personas pertenecientes a la provincia de Imbabura y aproximadamente un 5% de personas originarias del Carchi. Se mencionaron otras provincias del Ecuador, únicamente de la Sierra y Costa, y éstas fueron: Azuay, Bolívar, Cañar, Chimborazo, Cotopaxi, El Oro, Esmeraldas, Guayas, Loja, Los Ríos, Manabí, Santo Domingo de los Tsáchilas y Tungurahua.

**Cuadro 12: Provincia de nacimiento de los miembros de los hogares encuestados, 2010**

Provincia de nacimiento	Frecuencia	Porcentaje (%)
Azuay	2	0,45
Bolívar	2	0,45
Cañar	1	0,22
Carchi	21	4,71
Chimborazo	3	0,67
Cotopaxi	7	1,57
El Oro	3	0,67
Esmeraldas	4	0,90
Guayas	2	0,45
Imbabura	37	8,30
Loja	5	1,12
Los Ríos	3	0,67
Manabí	7	1,57
Pichincha	343	76,91
Santo Domingo de los Tsáchilas	3	0,67
Tungurahua	3	0,67
<b>Total</b>	<b>446</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

Para conocer las causas por las cuales la gente optó por vivir en Tababela, se registra que aproximadamente un 20% lo hizo por motivos de trabajo (florícola, nuevo aeropuerto y otro tipo de trabajo) y para mejorar sus ingresos, un 7.8% por motivos de matrimonio, un 14.8% porque se vino con la familia y un 3.8% por motivos de enfermedad o porque tenían casa o terreno. Si se analiza el porcentaje de miembros de los hogares encuestados que se trasladaron a vivir a Tababela únicamente por el trabajo

que se ofrecía en el nuevo aeropuerto, se concluye que no superan ni el 1%, valor extremadamente bajo que indica la poca afluencia de gente que optó por vivir en esta parroquia por este motivo en específico, a pesar que las expectativas sobre el trabajo y sobre la mejora en la calidad de vida de los habitantes de la parroquia era muy grande en las fases iniciales de la construcción.

**Cuadro 13: Motivo por el cual los miembros de los hogares encuestados viven en Tababela, 2010**

<b>Categorías</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje (%)</b>
Por trabajo en florícola	11	2,47
Por trabajo en el nuevo aeropuerto	4	0,90
Por otro tipo de trabajo	65	14,57
Para mejorar ingresos	9	2,02
Matrimonio	35	7,85
Salud/enfermedad	3	0,67
Compró o le dieron casa/terreno	14	3,14
Se vino con la familia	66	14,80
Siempre vivió ahí	239	53,59
<b>Total</b>	<b>446</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

### **Características de la economía local de la parroquia**

#### *El empleo en la parroquia*

Los resultados del trabajo de campo registran que el 66.14% de los miembros de los hogares encuestados no estaban trabajando, mientras que el 33.8% sí lo estaban haciendo. El motivo por el cual no trabajaban era porque se dedicaban a los estudios (aproximadamente el 50%), un 30% eran amas de casa, un 7% porque son discapacitados y un 2% por enfermedad o accidente. Existe un 10.17% de los miembros de los hogares encuestados que al momento de la encuesta no habían encontrado un empleo, por lo que se les puede calificar como desempleados.



**Cuadro 14: Razones por las cuales los miembros de los hogares encuestados no trabajan, 2010**

Categorías	Frecuencia	Porcentaje (%)
No encontró trabajo	30	10,17
Ama de casa	89	30,17
Estudia	147	49,83
Enfermedad o accidente	7	2,37
Discapacidad	22	7,46
<b>Total</b>	<b>295</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

Si se realiza un análisis sobre el porcentaje de desempleados que existen en Tababela por barrio, se puede decir que en Guambi se encuentra la mayor cantidad pues existe aproximadamente un 15% de miembros de los hogares encuestados que no habían encontrado un trabajo. En Tababela Central, se registro un total de 11.4% desempleados, un 6% en Oyambarillo y un 3% en Santa Rosa.

#### *La actividad agrícola*

Tababela es una parroquia rural del Distrito Metropolitano que históricamente se ha caracterizado por ser una zona agrícola en donde se cultivan principalmente verduras, hortalizas, frutas y cereales. Los cultivos que más llaman la atención son los de frutilla, pero también se puede apreciar árboles de aguacate, nísperos y limones.

Por la actual coyuntura de la construcción del nuevo aeropuerto de Quito en estas tierras, se vio la necesidad de documentar si esta actividad ha afectado en algo la economía local de la parroquia, específicamente en el campo de la agricultura, que ha sido predominante en la zona.

Las encuestas confirman que Tababela es un zona agrícola, aunque vale aclarar que ya no en su mayoría como hace décadas atrás, ya que el 54.7% de los hogares encuestados afirmaron tener cultivos en su casa o terreno, es decir prácticamente la mitad de los encuestados aún mantienen un vínculo con la cosecha. De estos hogares, la mayoría (46.3%), se dedica al cultivo de frutas, seguido de un 43% de hogares que se

dedican a la siembra de legumbres. Apenas un 4% de los hogares encuestados tienen cultivos de flores y un 5% se dedican a los cultivos de maíz.

En la entrevista realizada al Licenciado Wilson Núñez, gran conocedor de la situación de Tababela, por ser oriundo del lugar, respecto a la situación de la agricultura, manifiesta que:

Nuestra tierra era la especialista en los cereales y tubérculos, porque aquí se daba una papa maravillosa, maíz, morocho, cebada, avena y arveja. Con la llegada de la nueva tecnología, apareció el cultivo de la frutilla, que se extendió tremendamente. También hay cultivos de manzanas y duraznos. Estos nuevos cultivos reemplazaron a los cereales, que ahora ya son muy pocos (Wilson Núñez, 2010, entrevista).

Al analizar la rama de actividad<sup>28</sup> a la que se dedican los miembros de los hogares encuestados, se confirma lo antes expuesto, debido a que el 45.03% se dedican a la agricultura o ganadería, un 18% al comercio, aproximadamente un 6% a la construcción, un 4.6% a la industria y un 3.97% a la educación.

**Cuadro 15: Rama de actividad de los miembros de los hogares encuestados, 2010**

Categorías	Frecuencia	Porcentaje (%)
Agricultura o ganadería	68	45,03
Industria	7	4,64
Comercio	28	18,54
Construcción	9	5,96
Educación	6	3,97
Floricultura	2	1,32
Otros	31	20,53
<b>Total</b>	<b>151</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

Si se toman los resultados de la rama de actividad por barrio, se registra que en Guambi aproximadamente el 69% de los miembros de los hogares encuestados trabajan para la agricultura o ganadería, en Santa Rosa un 44%, en Tababela Central un 47% y en

<sup>28</sup> Esta pregunta se refiere únicamente a los miembros del hogar que se dedicaban a alguna actividad laboral remunerada

Oyambarillo un 21%. Precisamente es en Guambi<sup>29</sup> en donde la mayoría de hogares encuestados expresaron su preocupación e inconformidad con la construcción del nuevo aeropuerto, puesto que a diario conviven con la gran cantidad de polvo que es levantado por la construcción, la cual ha afectado gravemente sus cultivos.

Un análisis de la rama de actividad desagregada por sexo y grupos de edad, demuestra que la mayoría de los hombres miembros de los hogares encuestados jóvenes (15 a 29 años de edad) trabajan en la rama de la industria y un 66.6% de los miembros entre 30 y 49 años lo hacen en el sector de la construcción. Un 38% de los hombres entre 30 y 49 años se dedican a la rama de la agricultura o ganadería.

**Cuadro 16: Rama de actividad desagregada por grupos de edad (hombres), 2010**

Grupos de edad / Ramas de actividad	Agricultura o ganadería		Industria		Comercio		Construcción		Educación		Floricultura		Otros	
	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%
De 15 a 29 años	18	38,30	4	80,0	8	36,36	1	11,11	2	40,0	2	100,0	3	15,0
De 30 a 49 años	18	38,30	0	0,0	6	27,27	6	66,67	1	20,0	0	0,0	9	45,0
De 50 a 64 años	8	17,02	1	20,0	7	31,82	2	22,22	2	40,0	0	0,0	6	30,0
De 65 años o más	3	6,38	0	0,0	1	4,55	0	0,00	0	0,0	0	0,0	2	10,0
Total	47	100	5	100	22	100,00	9	100	5	100	2	100	20	100

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

Al hacer un análisis sobre las mujeres, se puede concluir que aquellas de entre 30 y 49 años, en su mayoría trabajan en la rama del comercio, así como en otras actividades no especificadas (63.4%). En el campo de la agricultura o ganadería, también se evidencia una fuerte participación de las mujeres entre 30 y 49 años que participan con un 42.8%. Resulta interesante ver que dentro del grupo de los hogares encuestados, no existieron mujeres que trabajen en la rama de la construcción o la floricultura, a pesar que esta actividad ha traído consigo una fuerte migración de personas hacia la parroquia, sobre todo durante la última década.

<sup>29</sup> En el barrio de Guambi se evidencia un fuerte componente agrícola, el mismo que está compuesto en su mayoría por jornaleros o peones que trabajan en cultivos de pequeña y mediana escala.

**Cuadro 17: Rama de actividad desagregada por grupos de edad (mujeres), 2010**

Grupos de edad / Ramas de actividad	Agricultura o ganadería		Industria		Comercio		Construcción		Educación		Floricultura		Otros	
	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%
De 15 a 29 años	5	23,81	0	0,0	1	16,67	0	0	0	0	0	0	2	18,18
De 30 a 49 años	9	42,86	1	50,0	4	66,67	0	0	1	100	0	0	7	63,64
De 50 a 64 años	6	28,57	1	50,0	1	16,67	0	0	0	0	0	0	1	9,09
De 65 años o más	1	4,76	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9,09
Total	21	100	2	100	6	100	0	0	1	100	0	0	11	100

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

En cuanto a la categoría de ocupación, un 34% de los miembros de los hogares encuestados afirmaron ser jornaleros o peones, resultado que confirma la idea de que la agricultura es sin duda una de las actividades más importantes que se lleva a cabo dentro de la parroquia. Un 26% declararon ser empleados privados, un 24% son cuenta propia, un 9% son empleados del gobierno, un 4% empleados domésticos y apenas un 2% son patronos o socios.

**Cuadro 18: Categoría de ocupación y rama de actividad de los miembros de los hogares encuestados, 2010**

Categoría de la ocupación / Rama de actividad	Agricultura o ganadería		Industria		Comercio		Construcción		Educación		Floricultura		Otros	
	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%
Empleado del gobierno	3	4,48	0	0,00	1	3,57	0	0,00	6	100	1	50,00	3	9,68
Empleado privado	4	5,97	6	85,71	15	53,57	0	0,00	0	0	1	50,00	13	41,94
Jornalero o peón	42	62,69	0	0,00	2	7,14	7	77,78	0	0	0	0	0	0,00
Patrono o socio	0	0,00	0	0,00	2	7,14	0	0,00	0	0	0	0	1	3,23
Cuenta propia	16	23,88	1	14,29	7	25,00	2	22,22	0	0	0	0	10	32,26
Empleado doméstico	2	2,99	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	0	0	4	12,90
Ayudante no remunerado de asalariado	0	0,00	0	0,00	1	3,57	0	0,00	0	0	0	0	0	0,00
Total	67	100	7	100	28	100	9	100	6	100	2	100	31	100

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

De acuerdo a la información del cuadro anterior, se confirma la idea de que la actividad agrícola y ganadera de la parroquia está conformada en su mayoría por jornaleros o peones (62.6%), apenas un 24% se puede considerar como dueño de su tierra, ya que su categoría de ocupación figura como cuenta propia. En el sector industrial, la mayoría

son empleados privados, de la misma forma que en el sector comercio. En la construcción, se evidencia la misma situación que en la agricultura, pues un 77.7% de los miembros de los hogares encuestados figuran como jornaleros o peones.

Si bien la agricultura en la zona tiene una participación importante, vale aclarar que ésta es a mediana y pequeña escala en su mayoría. Los resultados de la encuestas sobre las extensiones de los terrenos para el cultivo lo demuestran, ya que la mayoría de los hogares encuestados tienen tierras que van desde los 500 hasta los 5000 m<sup>2</sup> (51.5%), es decir que prácticamente se tratan de terrenos de mediano tamaño que les permite a los hogares tener cultivos para su propio abastecimiento, así como para la venta a los lugares cercanos. Los terrenos más grandes (desde 5000 m<sup>2</sup> en adelante), representan aproximadamente el 17% de los hogares encuestados. Entre ellos se ubican las grandes plantaciones de frutillas (vendidas en el mercado local) y flores que son destinadas a la exportación. Aún existe un 12% de hogares que mantiene cultivos pequeños en sus casas, debido a que sus terrenos no pasan de los 100 m<sup>2</sup>.

**Cuadro 19: Extensión de los terrenos para el cultivo, 2010**

Extensión	Frecuencia	Porcentaje (%)
Hasta 100 m <sup>2</sup>	8	12,50
De 101 a 500 m <sup>2</sup>	12	18,75
De 501 a 1000 m <sup>2</sup>	18	28,13
De 1001 a 5000 m <sup>2</sup>	15	23,44
De 5001 a 10000 m <sup>2</sup>	9	14,06
Más de 10000 m <sup>2</sup>	2	3,13
<b>Total</b>	<b>64</b>	<b>100,00</b>

Fuente Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

Con el pasar de los años, la economía tradicional de Tababela que era predominantemente agrícola, ahora ha disminuido notablemente y así lo perciben los hogares que fueron encuestados, ya que el 70.6% creen que tanto la actividad agrícola como la ganadera ha disminuido en Tababela en los últimos años.

Al preguntarles a los hogares encuestados sobre las causas que han provocado dicha disminución, resulta curioso anotar que la mayoría de ellos, un 39.3%, no responde pues no sabe exactamente las razones por las cuales se ha dado este fenómeno.

Aproximadamente un 16% de los encuestados creen que se debe a que los habitantes se han dedicado más a la prestación de servicios, un 8% cree que es porque la gente ya no trabaja dentro de Tababela pues tienen sus puestos de trabajo en Quito. Así mismo, aproximadamente un 8% de los hogares encuestados creen que la agricultura y ganadería han disminuido porque la gente se ha dedicado a otro tipo de negocios. Otro 8% de los hogares encuestados creen que es debido a que la actividad florícola ha desplazado en cierta medida a la agricultura. Resulta interesante anotar que aproximadamente un 11% de los hogares encuestados creen que las actividades tradicionales han disminuido debido a la presencia de polvo que existe en la zona, así como por la contaminación, situaciones que están relacionadas directamente con la construcción del nuevo aeropuerto de Quito.

Tomando en cuenta este último punto, vale recalcar que en las entrevistas realizadas, mucha gente cree que la agricultura ha sufrido una disminución debido a la propia construcción del aeropuerto, la misma que perjudicó en buena medida la fertilidad de los suelos. Respecto a este punto, Wilson Núñez declara lo siguiente:

La fertilidad de los suelos se perdió. Había cultivos de maíz, zapallos, zambos, huertas de aguacate y maní de excelente calidad. Todo eso fue arrasado, y quedó en nada por la bendita construcción. La gente vivía de la agricultura porque los terrenos eran bien fértiles (Wilson Núñez, 2010, entrevista).

Además, es importante señalar que el nuevo aeropuerto está asentado sobre terrenos arenosos y debido al fuerte viento que existe en la zona, en horas determinadas del día, provoca que se produzca una fuerte polvareda que ha perjudicado en gran medida a los cultivos de la parroquia, especialmente a los de frutilla.

Sobre este punto, Wilson Núñez añade que “tuvieron una pérdida tremenda los frutilleros, pero la gente sigue sembrando frutilla con la esperanza de que algún rato se acabe la construcción del aeropuerto, así se acaben los polvos y por lo tanto siga la producción” (Wilson Núñez, 2010, entrevista).

El sacerdote Rosner cree que con el nuevo aeropuerto, la agricultura de la parroquia sí va a sufrir grandes transformaciones:

Vamos a prepararnos a un cambio, la agricultura familiar se va a mermar y nosotros vamos a apuntar más al comercio, al turismo o a los servicios, esto no es tan malo, pero Pichincha tendrá que buscarse una nueva zona agrícola para abastecer los mercados con productos agrícolas. Hay zonas agrícolas que se encuentran en esos dos

kilómetros del aeropuerto, esas haciendas van a cambiarse a zonas de bodegas para el aeropuerto. De eso no nos quejamos porque es necesario hacerlo, pero estas nuevas bodegas pueden crear nuevos puestos de trabajo, por lo tanto tenemos que cambiar y preparar a nuestra gente, el agricultor se podría convertir en un administrador, en un ayudante en el comercio (Enrique Rosner, 2010, entrevista).

La incertidumbre que existe dentro de los hogares encuestados de Tababela, sobre las consecuencias que traerá el nuevo aeropuerto de Quito para la agricultura local, es muy grande y así lo confirma el actual Presidente de la Junta Parroquial, el señor Humberto Baquero, quien afirma que no existe un estudio de por medio que registre las posibles consecuencias para la agricultura del sector.

La QUIPORT nos ofreció un estudio de otros países, hablaron de alguna parte de Holanda y Colombia también, donde hay aeropuertos que están ubicados en lugares agrícolas, para ver qué ha pasado con ellos y así nosotros también estar preparados en el futuro. Hasta ahora, no sabemos nada, netamente no sabemos lo que va a pasar, no hay un estudio, nadie ha dicho esto va a suceder o nos vamos a dedicar a esto o a lo otro. Sabemos que el cono de aproximación es este sector, todo lo que está encima de nuestra cabeza, los aviones al momento que empiezan a bajar, expiden humo y eso cae en los árboles, y eso va poco a poco contaminando la naturaleza y los cultivos (Baquero, 2010).

Como se puede ver, ni siquiera las propias autoridades locales tienen conocimiento sobre las reales consecuencias que va a traer la construcción del nuevo aeropuerto de Quito, sobre todo en el campo de la agricultura.

#### *Fuentes de trabajo para los habitantes de Tababela en la construcción del nuevo aeropuerto de Quito*

Al hablar de la economía local de Tababela, surgen varias interrogantes sobre si la dinámica local cambió radicalmente debido a la presencia del megaproyecto. Justamente debido a esta inquietud, la investigación pretendió documentar si las actividades tradicionales como la agricultura y la ganadería se vieron reducidas debido a que los miembros de la parroquia se vieron más vinculados con actividades laborales ligadas a la construcción del nuevo aeropuerto.

Precisamente en la encuesta se preguntó si el encuestado (jefe del hogar) o algún miembro de su familia actualmente estaban trabajando para el nuevo aeropuerto, y las

respuestas demuestran una mínima participación de la gente de la parroquia, ya que apenas un 12% de los encuestados afirmaron estar trabajando en este megaproyecto<sup>30</sup>. De este porcentaje, un 33% está dedicado a la construcción de la infraestructura, un 20% a la construcción de la pista, un 7% al transporte, otro 7% al aseo y un 33% a otras actividades no especificadas.

Los resultados anteriores cambian cuando se les pregunta sobre si han notado que gente de Tababela esté trabajando en el nuevo aeropuerto de Quito, ya que el 65% de los encuestados declaran que sí hay gente de la parroquia vinculada a este megaproyecto. Vale aclarar que esta pregunta muestra la percepción de la gente sobre una situación determinada, mientras que en la pregunta anterior se pregunta si efectivamente alguno de los encuestados o sus familiares están actualmente trabajando para el nuevo aeropuerto, resultados que muestran un mínimo nivel de participación de la gente de Tababela.

Sobre el tema de la oportunidad de empleo local, el presidente de la Junta Parroquial afirma que:

En el año 2004 o 2005 al padre Rosner le llegaron como 3000 o 4000 carpetas de toda la comunidad, hubo el ofrecimiento de que les iban a dar trabajo y de lo que me consta a mí y he podido ver, exagerado de Tababela trabajarán unas 5 o 6 personas. El ofrecimiento, cuando empezó la construcción del aeropuerto, había sido dar prioridad a la mano de obra local y yo sé que las personas que pudieron entrar, fue por medio de tercerizadoras, o sea por medio de contratistas, que no les pagaban bien, no les daban soluciones de seguros, lo que provocó que la gente poco a poco comience a salir, porque no les pagaban a tiempo y por cualquier cosa les multaban (Baquero, 2010).

Tanto los resultados de las encuestas, como lo documentado en las entrevistas, muestran la poca participación de la gente que vive en Tababela en las labores de construcción del nuevo aeropuerto de Quito, a pesar de que cuando se comenzó a difundir el megaproyecto, las autoridades ofrecieron a la parroquia que uno de los puntos más importantes a tratar sería el incremento de plazas de trabajo específicamente para la mano de obra local, situación que evidentemente no se cumplió a cabalidad.

---

<sup>30</sup> Vale recalcar que la presente investigación fue realizada durante los meses de mayo, junio y julio del 2010, período en el cual las actividades del nuevo aeropuerto de Quito estaban semiparalizadas debido al proceso de renegociación del contrato con la empresa constructora; por lo tanto los bajos valores sobre la participación de la población de Tababela en las actividades del aeropuerto, se pueden deber en parte a esta situación.



El sacerdote Enrique Rosner también concuerda con lo expuesto por Baquero, al referirse sobre la poca participación de la gente de Tababela en trabajos dentro del nuevo aeropuerto:

Nos han ofrecido maravillas de fuentes de trabajo, pero de Tababela mismo trabajan muy pocos en el aeropuerto, hace un año y medio está paralizada la obra. Nosotros hemos constituido una corporación, dentro de la misma creamos un banco de trabajo con las diferentes profesiones de las personas que están en la zona y nunca tomaron en cuenta esta oferta del mercado de trabajo. Falta el contacto con el Municipio, las empresas constructoras, pero no ha cambiado absolutamente nada, no sabemos qué futuro nos esperará. Un aspecto que podría convertirse en una ventaja para la parroquia es todo el aspecto de la zona franca, se crearían muchas fuentes de trabajo si es que tiene la misma extensión de la del aeropuerto de Bogotá, porque se recibiría de 2000 a 4000 nuevos trabajadores.

No puedo decir la cifra sobre cuántas personas de Tababela trabajan en el aeropuerto, pero de nuestra zona puedo decir que han trabajado unas 40 personas, actualmente trabajan solo jardineros y a través de ellos sabemos que son incapaces de frenar el problema del polvo (Enrique Rosner, 2010, entrevista).

Vale recalcar que durante la investigación de campo, los entrevistados afirmaron conocer que existen personas de otras provincias, incluso de otros países que están trabajando para el nuevo aeropuerto. La Licenciada Gloria Coello, directora de la escuela La Condamine, afirma lo siguiente:

Las personas que trabajan en el nuevo aeropuerto son bien pocas de Tababela, los padres protestan mucho porque hay gente de otros lugares, más que de aquí. Es más, han venido gente de otros lugares, pero gente de Tababela, muy poco. Incluso se decía que a través de la escuela, se haga un estudio de las personas que realmente deberían estar trabajando en el aeropuerto, personas de bajos recursos, que para ellos sería una aspiración que por lo menos la mano de obra sea local, pero ni en eso hemos sido compensados. Sería bien interesante plantear la idea de que se capacite a la gente de aquí para esto del aeropuerto, para que puedan desempeñarse favorablemente allá (Gloria Coello, 2010, entrevista).

El ex Presidente de la Junta Parroquial también coincide en la poca participación que ha tenido la población de la parroquia dentro de las labores de construcción del nuevo aeropuerto:

Francamente mucha gente ha estado esperando a lo largo de 35 años que vengan a construir el aeropuerto con la finalidad de tener posibilidades de trabajo y eso no ha habido, muy pocos son los que han trabajado en el nuevo aeropuerto de Tababela, por lo tanto la gente no está contenta porque no han cumplido con las aspiraciones

que la ciudadanía tenía. La gente siempre ha esperado el trabajo y por su trabajo ganar un dinero para mantener a su familia. Al momento hay muy pocas personas trabajando en el aeropuerto debido a que no están avanzando en la obra ya que está paralizada. Hay muy pocas personas de Tababela que trabajan en el nuevo aeropuerto. De lo que conozco hay una señorita que está trabajando en el área comunitaria que sale y conversa con las personas de la comunidad, también conozco dos señores que trabajan en el área de construcción (Luis Núñez, 2010, entrevista).

Como se puede evidenciar, la economía local de la parroquia Tababela no ha cambiado significativamente debido a la presencia de un megaproyecto, como lo es el nuevo aeropuerto de la capital, más bien se puede registrar que los propios habitantes han sido relegados de dichas actividades, cuando por derecho deberían haber sido los primeros en ser tomados en cuenta, al ser ellos los que aportaron con los “mejores terrenos” según las propias voces de los habitantes.

El cambio que evidentemente sí se dio en la actividad agrícola, es el constante daño a la que se han visto sometidos los cultivos (especialmente los de frutilla) debido a la presencia de polvo en la zona, producto de la construcción del nuevo aeropuerto.

### *La actividad turística*

La presencia de un aeropuerto internacional, con las dimensiones y peso económico que tiene el que actualmente se construye en Tababela, generalmente trae consigo la idea de prosperidad económica y desarrollo para la zona en donde se encuentra ubicado, y justamente esa es la idea que tuvieron los habitantes de Tababela cuando se enteraron que en sus tierras un aeropuerto de dicha magnitud se iba a construir. En la actualidad, poco o casi nada se puede ver de dicho “desarrollo” prometido.

En el campo del turismo, apenas un 6.3% de los encuestados creen que con la llegada del nuevo aeropuerto se ha incrementado el turismo en la parroquia. Esta situación se confirma, ya que desde hace aproximadamente unos 5 años atrás se ha dado una proliferación de construcción de hosterías, balnearios y complejos turísticos en la zona que sin duda han ayudado a incrementar el turismo sobre todo durante los fines de semana y feriados. Estos lugares de recreación y esparcimiento justamente fueron creados a partir de la construcción del nuevo aeropuerto, así como lo afirma el presidente de la Junta Parroquial.

Los habitantes de Tababela están conscientes que uno de los principales atractivos turísticos de la parroquia, que son las pirámides que fueron construidas por la misión geodésica cuando hacían sus mediciones de la tierra, ha sido fuertemente afectada por la construcción del nuevo aeropuerto ya que éste interfirió completamente en la llamada “vía de las pirámides” que conectaba una a una las pirámides de Oyambaro, Oyambarillo, Santa Rosa y Caraburo. Wilson Núñez afirma que:

Ya por esa vía no se puede transitar. Así como hay el turismo en la mitad del mundo, exactamente hubiera sido en la avenida de las pirámides aquí, con la presencia de un mercado artesanal, pero eso ahora ya está descartado. Ahora sólo quedan las 3 pirámides, la de Oyambaro, Oyambarillo y la de Santa Rosa, que todavía tienen sus vestigios y suerte que no las han desbaratado (Wilson Núñez, 2010, entrevista).

Vale destacar que en una de las excavaciones para la construcción del nuevo aeropuerto, se encontraron vestigios como objetos de cerámica, noticia que al poco tiempo de ser difundida prácticamente no se la volvió a mencionar en los medios de comunicación, dejando en la incertidumbre, una vez más, a los habitantes de Tababela sobre el destino y manejo de las mismas. Respecto a este tema, la Licenciada Coello afirma que:

Hay que pensar que para la construcción del aeropuerto, ellos hicieron excavaciones, habría que preguntarse ¿dónde están esas cerámicas? Si piensan hacer un museo, éste no debería estar en el aeropuerto sino que debería crearse en el parque de Tababela, para que así los turistas vengan a visitar a la parroquia, y desde aquí se podría hacer un recorrido y así abrir campo al turismo. No hay ni siquiera la iniciativa de hacerlo. Sé que ellos deben tener esas piezas en algún lado, aunque también sé que mucho de lo que encontraron ya no existe (Gloria Coello, 2010, entrevista).

Entre los habitantes entrevistados, aún existe la esperanza de que las visitas a las pirámides aún se mantengan en pie, y sea un enganche para que las personas se interesen en el turismo que ofrece la parroquia y así puedan invertir en la misma.

En lo que se refiere a la inversión en el tema de turismo que han hecho las autoridades encargadas de la construcción del nuevo aeropuerto, se puede decir que es prácticamente nula, lo que desmotiva y preocupa mucho a los habitantes encuestados que veían en este sector una posible fuente de trabajo para la parroquia.

Otro de los limitantes con los que se enfrenta Tababela en el tema turístico, es que no existe infraestructura hotelera que pudiera albergar a posibles turistas que se

trasladen hacia el aeropuerto. Vale recordar que aún no existe una carretera que conecte de manera rápida Quito con Tababela, por lo que posiblemente mucha de la gente que tenga que realizar sus vuelos durante las primeras horas de la mañana, vea la posibilidad de pernoctar una noche en Tababela. Actualmente, esta posibilidad se ve totalmente truncada, ya que en la zona existe una oferta hotelera sumamente limitada y básica; la falta de inversión pública y privada es evidente dentro de la parroquia.

Actualmente, es poco o prácticamente nada la difusión que el Municipio de Quito ha dado sobre los atractivos turísticos que ofrece la parroquia que alberga al nuevo aeropuerto de Quito. Incluso, es sumamente curioso que en los mismos documentos oficiales del Municipio se mencione al lugar de Puembo, y no al de Tababela, como el sitio donde actualmente se lleva a cabo la construcción del nuevo aeropuerto.

Durante la investigación de campo realizada, se evidenció que uno de los posibles atractivos que podrían llamar la atención a visitantes serían los que tienen que ver con el turismo comunitario, en donde la participación en las actividades agrícolas sería el principal enganche de los turistas para que se queden a conocer la parroquia, y así dinamizar la economía local a través del sector hotelero y comercial, prácticamente inexistente en la zona. Otro de los posibles atractivos turísticos podría ser las caminatas, cabalgatas o recorridos en bicicleta por senderos que conducen al río Guambi o hacia la elevación más cercana denominada Coturco.

Respecto a las oportunidades que tendría Tababela en el campo turístico, el sacerdote Rosner afirma que:

Tenemos un terreno previsto para el nuevo colegio, pero tenemos unas 8 hectáreas vacías en donde se podrían aceptar hosterías para el turismo, se podría construir un parque o un museo y también se pueden enfocar muchos proyectos de turismo comunitario con la participación del pueblo. Lastimosamente todo esto aún no está planificado ni previsto (Enrique Rosner, 2010, entrevista).

Como se dijo anteriormente, los posibles atractivos turísticos mencionados son inexistentes en la zona; aún no ha aparecido una persona o una empresa que invierta en la parroquia y haga posible una verdadera dinámica turística en la zona que sobre todo ofrezca empleo a la mano de obra local, situación que el propio nuevo aeropuerto de Quito no lo ha hecho aún.

### *La actividad comercial*

En la parroquia de Tababela, la actividad comercial es sumamente limitada, apenas los únicos comercios que existen en la zona son tiendas de abarrotes, panaderías, una ferretería, contados restaurantes y un lugar que ofrece servicio de internet y llamadas telefónicas a distancia.

Debido a lo limitado del comercio en la zona, los habitantes prefieren movilizarse a las poblaciones aledañas, especialmente a Puembo, Yaruquí o el Quinche en donde se puede encontrar mayor variedad de productos y servicios al momento de comprar.

Durante la investigación, se pudo constatar que con la presencia del nuevo aeropuerto de Quito, la actividad comercial no se incrementó en la zona, y esto se debe en parte al alto grado de incertidumbre que existe en la población sobre las posibles consecuencias que traerá este megaproyecto en una zona rural como Tababela. Sin embargo, existe un 23% de los encuestados que aún piensan que con la construcción del nuevo aeropuerto van a tener la oportunidad de comenzar un nuevo negocio en el futuro.

La actual Junta Parroquial ha solicitado a las autoridades municipales la construcción de un mercado en donde se puedan vender artesanías, así como comidas tradicionales de la zona. Las autoridades locales exigen que en dicho mercado, la única mano de obra que exista sea la local, tanto para las ventas como para la administración. En la realidad, de esta obra existe únicamente la intención de llevarlo a cabo y el ofrecimiento verbal por parte del Municipio de Quito de ejecutarlo.

### **A manera de resumen**

Finalmente y a manera de conclusión, se puede decir que la actividad agrícola en la parroquia se ha visto perjudicada en gran medida debido a la construcción del nuevo aeropuerto de Quito, ya que los cultivos, sobre todo el de frutilla, experimentaron pérdidas notables debido a la presencia de grandes nubes de polvo que cubrieron por completo los sembríos perjudicando la productividad de los suelos y con esto la economía familiar.

Respecto a la actividad turística, se puede concluir que actualmente es prácticamente nula, salvo unas pocas hosterías que existen en la zona que atraen turistas

nacionales especialmente durante los fines de semana y feriados. No existe un plan de desarrollo turístico para el futuro, ni la infraestructura hotelera adecuada y suficiente para albergar una gran cantidad de personas en el escenario de existir una importante afluencia de gente debido a la presencia del nuevo aeropuerto. La población tiene altas expectativas sobre el incremento de turismo que puede darse en la parroquia, pero en la realidad prácticamente no se han realizado obras concretas dirigidas hacia este sector.

La participación que han tenido los pobladores de Tababela en las labores de construcción del nuevo aeropuerto ha estado limitada. Al principio de la construcción, hubo el ofrecimiento de parte de las autoridades municipales de que la oferta laboral iba a verse incrementada notablemente y que se les daría preferencia a la gente de la parroquia para ocupar los puestos de trabajo; lo que ha ocurrido en la realidad es que son contados los casos de personas de la parroquia que actualmente desempeñan una actividad laboral en la construcción del aeropuerto. Según la opinión de los entrevistados, incluso se ha dado preferencia a personas extranjeras para que laboren en la megaconstrucción, lo que ha traído consigo una profunda decepción por parte de los pobladores de Tababela que han visto cómo los ofrecimientos prometidos aún no se han concretado en obras reales y concretas.

## **CAPÍTULO VI**

### **RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN: CARACTERÍSTICAS DE LA TRANSFORMACIÓN QUE HA EXPERIMENTADO LA PARROQUIA DE TABABELA DEBIDO A LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO**

Una parroquia rural como lo es Tababela, con un componente agrícola muy marcado, evidentemente ha experimentado varias transformaciones desde que el nuevo aeropuerto de Quito empezó su construcción en estas tierras. Dichas transformaciones sin duda han llevado consigo beneficios y perjuicios hacia los habitantes que allí habitan. Justamente en este capítulo se registran los principales resultados obtenidos a partir de las encuestas y entrevistas sobre cómo ha cambiado la vida de los habitantes de Tababela y sobre si su calidad de vida se ha visto modificada o no a partir de la construcción del megaproyecto.

#### **La contaminación ambiental**

Una de las principales quejas que tienen los habitantes de Tababela respecto a la construcción del nuevo aeropuerto de Quito es la gran cantidad de polvo que se levanta perjudicando la salud de los habitantes por un lado, y los cultivos por otro.

Precisamente, los resultados muestran que un 34% de los hogares encuestados creen que la construcción del nuevo aeropuerto ha traído más contaminación ambiental en la zona y un 62.7% de los encuestados manifiestan que su principal queja hacia la construcción de aeropuerto es la presencia de más polvo en la zona.

La mayoría de los habitantes de la parroquia encuestados están conscientes que con la llegada de este megaproyecto, las enfermedades, el ruido, la contaminación y el tráfico vehicular han aumentado. A pesar de esto, aún existe aproximadamente un 27% de encuestados que cree que la construcción del nuevo aeropuerto trajo consigo mayor turismo, trabajo y mejores oportunidades de negocios.

**Cuadro 20: Percepción de los encuestados sobre qué les ha traído la construcción del nuevo aeropuerto a su familia, 2010**

Categorías	Frecuencia	Porcentaje (%)
Es indiferente	36	28,57
Más contaminación ambiental	43	34,13
Más enfermedades	4	3,17
Más ruido	9	7,14
Más turismo en la parroquia	8	6,35
Mayores oportunidades laborales	23	18,25
Mejores oportunidades de negocios	3	2,38
<b>Total</b>	<b>126</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

Los resultados del cuadro anterior se complementan con los datos que se muestran a continuación sobre cuál es la principal queja manifestada por los encuestados respecto a la actual construcción del nuevo aeropuerto de Quito.

**Cuadro 21: Principal queja que tienen los encuestados sobre la actual construcción del aeropuerto, 2010**

Categorías	Frecuencia	Porcentaje (%)
Más tráfico vehicular	2	1,59
Mayor polvo	79	62,70
Mayor ruido	6	4,76
Ninguna	21	16,67
No hay ofertas de trabajo	8	6,35
Más extranjeros	2	1,59
Más gente de la ciudad	3	2,38
Más problemas	5	3,97
<b>Total</b>	<b>126</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

Resulta curioso que en ambos cuadros existe un importante porcentaje de hogares que se mostraron indiferentes ante las preguntas solicitadas (29% de hogares en el primer



caso, y un 17% de hogares que no tienen ninguna queja respecto a la construcción del nuevo aeropuerto, en el cuadro anterior).

Si bien los habitantes de Tababela encuestados están de acuerdo de los perjuicios que ha traído consigo el nuevo aeropuerto, su reflexión respecto a la expectativa actual sobre los beneficios que traerá el nuevo aeropuerto de Quito es bastante optimista ya que aproximadamente el 36% de los hogares encuestados creen que dichos beneficios serán mejores, un 34% creen que permanecerán igual, un 20% creen que empeorarán y un 10% se mostró indiferente.

El tema de las extensas nubes de polvo que se registran en la parroquia es un tema que preocupa diariamente a los habitantes de Tababela. De acuerdo a las declaraciones del actual Presidente de la Junta Parroquial, tanto la QUIPORT como el Municipio de Quito están conscientes de la contaminación ambiental que existe en la parroquia, pero la respuesta ante este tema es que están haciendo todo lo posible por remediar esta situación, utilizando constantemente agua de los tanqueros para así aplacar el polvo que se levanta diariamente debido a la construcción y remoción de tierras.

Baquero afirma que entre el año 2007 y 2008, que fue uno de los períodos con mayor contaminación de polvo, se intentó formar una asociación de productores de Guambi, con alrededor de 35 socios, y otra asociación en el sector de Santa Rosa, dichos grupos hicieron lo imposible por tener un acercamiento con la constructora para discutir sobre el tema del polvo, incluso lograron que se hiciera un estudio con la Universidad Técnica del Norte de Ibarra, para ver los efectos que ha tenido la construcción del nuevo aeropuerto en Tababela. Baquero afirma que dicho informe jamás ha sido entregado a la Junta Parroquial y que lo que se sabe es que la constructora ICON recompensó con algo de material de riego y plástico a ciertas personas que habían sido perjudicadas en sus cultivos de frutilla por la constante presencia del polvo en la zona (Baquero, 2010).

La presencia del polvo en Tababela ha traído consigo grandes pérdidas económicas, sobre todo para el sector agrícola; así lo confirma los comentarios emitidos por el ex presidente de la Junta Parroquial:

Por la presencia del polvo la gente se preocupa debido a que al haber una contaminación por el polvo más la sequía, se dañan los productos por lo que la parroquia se ha afectado económicamente. Con el polvo,

por ejemplo se han dañado las frutillas, no han producido mucho y existen personas que siembran manzanas, duraznos y todos los productos con el polvo disminuyen su producción, de ley ha afectado eso (Luis Núñez, 2010, entrevista).

El problema constante del polvo no sólo ha afectado al sector agrícola en Tababela, sino que también ha afectado la salud de sus pobladores. La Directora de la escuela La Condamine afirma que:

La contaminación ha afectado mucho a los chicos, sobre todo en el aspecto respiratorio; tienen alergias, rinitis, tos y gripe con mucha frecuencia. La contaminación también ha traído enfermedades de la piel, porque algunos de los niños tienen manchitas en su piel. El ausentismo [falta de asistencia a clases] de los niños a clases sí ha aumentado sobre todo en los más pequeños de segundo y tercero de básica. En los grados superiores no es un problema común, porque ellos tienen más defensas. Las horas donde hay más polvo es entre la 1:30 y 3 de la tarde. Cuando llueve no hay problema, pero cuando no llueve ahí es grave (Gloria Coello, 2010, entrevista).

En el subcentro de salud que existe en la parroquia, se ha registrado un aumento significativo en las consultas que tienen que ver con las enfermedades respiratorias, así lo afirma Karina Pardo, doctora encargada de esta casa de salud:

Las principales enfermedades provocadas por el polvo que se levanta por la construcción del nuevo aeropuerto sobre todo en las mañanas son la rinitis alérgica, sinusitis y problemas gripales en general. La amigdalitis y la neumonía son las enfermedades más recurrentes en los niños. Las consultas que tienen que ver con enfermedades respiratorias se han incrementado en un 100% en el subcentro de salud.

Aquí se trata de dar solución a la mayor parte de temas respiratorios de acuerdo a nuestro nivel. En ocasiones, realmente si hemos tenido que referir a otras casas de salud a niños con problemas graves. Se considera grave a lo que necesite un epoc, enfermedades que necesiten manejo intravenoso o donde se tenga que administrar oxígeno. Nosotros no disponemos de eso (Karina Pardo, 2010, entrevista).

El tema del polvo en la parroquia es un problema que dificulta la vida diaria del habitante de Tababela. Las personas encuestadas coinciden en que ha habido nubes de polvo que han traído consigo una contaminación muy fuerte para la parroquia y los barrios aledaños. La población está consciente que en la época de verano es donde se registra mayor contaminación ambiental, debido a que la tierra está seca y con la presencia de los vientos se levanta gran cantidad de polvo. En épocas de lluvia, el problema de la contaminación por polvo disminuye notablemente.

El problema en cuanto a la contaminación ambiental que actualmente soporta la parroquia, es que no ha habido un acercamiento de parte de las autoridades municipales ni de la empresa constructora con los habitantes para dar información sobre las enfermedades que se pueden provocar debido a la construcción del aeropuerto. Tampoco ha existido ayuda al subcentro de salud con el abastecimiento de medicamentos que puedan ayudar al tratamiento de las enfermedades relacionadas con la construcción.

La Doctora Pardo en cuanto a este tema afirma:

Las autoridades municipales no se han acercado realmente para hablar sobre este tema, más bien el aeropuerto ha sido una influencia negativa para todos. No se han realizado ningún tipo de charlas, no ha habido ningún acercamiento para hablar sobre ese tema. Lo que se pensó es que iba a haber mayor apoyo de los contratistas para mejorar la infraestructura y el equipamiento del subcentro, pero lamentablemente las circunstancias no se han presentado así. Nosotros hemos tenido contacto con la gente de QUIPORT, ellos nos ofrecieron algunas cosas como mejoras para el subcentro, pero no se ha conseguido nada; lo que sí nos han colaborado es de pronto con refrigerios para los niños. Nosotros simplemente queríamos que nos colaboren con equipamiento para el subcentro, para mejorar la infraestructura y mejorar los equipos y así dar una adecuada atención a los usuarios. Lastimosamente, no existe ningún documento escrito por ellos en cuanto a lo que nos ofrecieron, realmente no se han comprometido oficialmente ni por papeles (Karina Pardo, 2010, entrevista).

### **La contaminación auditiva**

Otro aspecto que inquieta mucho a los pobladores de Tababela es que con el nuevo aeropuerto, la tranquilidad y quietud, que eran característicos de la parroquia, desaparezcan por completo debido al ruido que producirán los aviones una vez que entre en funcionamiento el aeropuerto.

Los resultados de la investigación muestran que apenas un 7.14% de los hogares encuestados creen que con la llegada del nuevo aeropuerto, existirá más ruido en la parroquia, lo que resulta bastante interesante este dato pues demuestra que el ruido no es un problema que en verdad preocupe a la mayoría de los hogares encuestados. La explicación sobre este hecho puede estar ligada al alto grado de incertidumbre que existe en la población sobre los efectos futuros que traerá el nuevo aeropuerto de Quito en la vida cotidiana de los habitantes. Esta situación fue confirmada por la principal autoridad de la parroquia que afirma que la población de Tababela aún no toma

conciencia sobre los verdaderos efectos que traerá el nuevo aeropuerto en la vida de la gente de la parroquia, que está acostumbrada a un ritmo de vida más tranquilo y pacífico.

La falta de información de las autoridades sobre las verdaderas rutas que tomarán los aviones aún es evidente entre la población encuestada. El propio Presidente de la Junta Parroquial dice que el tema del cono de aproximación que tendrán los aviones aún no es una información de tipo oficial y se especula mucho al respecto, afirma que:

La parte técnica de QUIPORT me dijo que eso (el cono de aproximación) va a cambiar de acuerdo al clima, la mayor parte del año, unos 9 meses, los aviones van a salir por la parte de Guayllabamba y el resto de año, van a pasar por aquí, pero eso no sabemos en realidad, porque aquí arriba en Pifo antes estaban las antenas de la HCJB [emisora de radio de la ciudad de Quito] y ahora ya han sido retiradas. Si ya les quitaron significa que por ahí mismo va a pasar el cono de aproximación. Además, una de las primeras cosas que yo reclamé es sobre la parte auditiva, y sabe con qué me salieron? con que no nos preocupemos, que ahora van a venir aviones con más tecnología y que vienen con motores que no van a hacer ruido (Baquero, 2010, entrevista).

Sin duda que en este tema, es evidente la falta de comunicación que ha existido entre las autoridades municipales con las autoridades parroquiales, las mismas que tienen todo el derecho de sentirse desilusionadas, al recibir respuestas de este estilo.

El sector educativo en Tababela también está muy preocupado sobre cómo se va a manejar el tema del ruido que produzcan los aviones. Gloria Coello afirma que:

El ruido va a ser fatal, porque nosotros no estamos preparados, ni física ni mentalmente. Yo me pongo a pensar, si yo trabajo como maestra, voy a tener una interferencia en las clases cada cinco minutos, porque llega o salen aviones. Eso en las clases va a ser terrible (Gloria Coello, 2010, entrevista).

Para los habitantes encuestados y entrevistados, uno de los principales atributos que caracterizan a Tababela, es que siempre ha sido un lugar tranquilo y pacífico, muy distinto a los lugares cercanos como Pifo, Yaruquí o el Quinche, en donde por la mayor cantidad de gente que existe, el movimiento comercial es mayor, lo que provoca mayor caos, ruido, tráfico y delincuencia.

Con la llegada de un aeropuerto internacional, como lo es el que actualmente se construye en Tababela, sin duda alguna que el ruido será otra circunstancia especial con

la cual tendrán que acostumbrarse los habitantes de la parroquia. Lastimosamente, sobre este asunto las autoridades poco o nada se han pronunciado al respecto y tampoco se ha comunicado las medidas correctivas a tratar para aliviar en algo las molestias ocasionadas a los pobladores de Tababela. Una vez más el factor incertidumbre entra en juego al tratar de definir el futuro de la parroquia y así lo manifiesta el propio Presidente de la Junta Parroquial:

Nosotros desconocemos, no sabemos qué va a pasar mañana, ni pasado y peor después. En uno o dos años, totalmente la vida de acá va a cambiar. No ha habido charlas, ni acercamiento con la gente para prepararles para lo que se viene. Hay personas, sobre todo mayores, que ya están acostumbradas a un ritmo de vida más tranquilo, como la agricultura, cuidar a sus animalitos, incluso hay lugares donde ni siquiera hay luz, osea viven su vida tranquilamente... pero habría que preguntarse ¿qué va a pasar con esa gente cuando por ejemplo vean que les pasa un avión por encima?, ¿qué les va a suceder?, ¿a qué se van a dedicar? ¿Cuál va a ser el impacto que va a tener el aeropuerto? (Baquero, 2010, entrevista).

### **Inseguridad y delincuencia**

Como se mencionó anteriormente, la tranquilidad es una de las principales características de la parroquia Tababela, según lo afirman los propios habitantes encuestados y entrevistados.

Con la llegada de las florícolas a la zona, la cantidad de gente proveniente de otros lugares se incrementó radicalmente y ahora es común ver mucha gente de las provincias de Imbabura y Carchi, principalmente, trabajando y viviendo en la parroquia. Esta situación ha preocupado mucho a la gente oriunda de Tababela, que ve en esto una explicación sobre el porqué ahora la parroquia ya no es más una tierra pacífica y segura. Sin embargo, los pobladores aún están conscientes que en su parroquia aún se puede vivir tranquilamente, ya que actualmente no tienen problemas severos de delincuencia, ni existencia de pandillas en la zona; situación que podría verse transformada con la llegada de un aeropuerto de talla internacional.

Los resultados de la investigación muestran un pequeño porcentaje de encuestados que expresan como principal queja de la construcción del nuevo aeropuerto, el aumento de personas extranjeras (1.59%) y el aumento de gente de la ciudad (2.38%). Sin embargo, en las entrevistas realizadas, se puede constatar que en la actualidad el problema de la delincuencia ha aumentado en los últimos meses, situación

que los habitantes encuestados lo vinculan con la alta presencia de personas “ajenas” a la parroquia.

Respecto a la presencia de gente foránea, la directora de la Escuela La Condamine afirma:

La población es flotante, es gente que va y viene con la ilusión de que aquí está el aeropuerto, de que hay trabajo, y de repente se encuentra con que la situación es distinta. La gente flotante como viene de diferentes partes, tiene diversas costumbres, hábitos, nosotros siempre hemos sido bastante amigables, pacíficos y tranquilos. Las familias que antes vivíamos aquí nos conocíamos entre todos, siempre nos saludábamos, había mucha confianza, pero eso ya no podemos hacer, ahora eso se ha perdido (Gloria Coello, 2010, entrevista).

Si en la actualidad Tababela ya está experimentando las consecuencias de un aumento en la delincuencia, debido a la presencia de gente de afuera de la parroquia, la situación se vuelve aún más preocupante cuando se habla de un escenario en donde un aeropuerto de talla internacional va a funcionar en esas tierras trayendo consigo una fuerte cantidad de extranjeros.

Los pobladores encuestados, están conscientes que con la llegada del aeropuerto, la tranquilidad y paz con la que hasta ahora estaban acostumbrados, definitivamente va a disminuir, y en el peor de los casos se va a perder por completo. Sobre este tema, tampoco se ha tenido un pronunciamiento oficial por parte de las autoridades municipales. En la actualidad la parroquia cuenta con apenas un patrullero encargado de vigilar por la seguridad de los habitantes. Con el escenario de un aeropuerto internacional en pleno funcionamiento, resulta indispensable el aumento de personal policial que garantice la seguridad de los habitantes de Tababela y sus alrededores, los mismos que sin duda alguna van a verse enfrentados con mayores problemas de delincuencia debido a la alta afluencia de personas ajenas a la zona.

### **Infraestructura y servicios básicos**

Al observar la situación de los servicios básicos e infraestructura que actualmente existen en la parroquia de Tababela, se podría decir que aún falta mucho por hacer en este territorio, especialmente si se trata del lugar donde en aproximadamente un año un aeropuerto de talla internacional va a entrar en funcionamiento.

En la parroquia aún existen barrios donde no existe servicio de agua potable de manera permanente y muchos de los habitantes aún tienen que hacer uso de la acequia que alimenta el río Guambi. Esta situación resulta paradójica porque apenas a 5 minutos de distancia de la parroquia un proyecto monumental como es el nuevo aeropuerto de Quito se levanta a vista de todos los habitantes de la zona, que ven con tristeza que hasta el día de hoy la mayoría de las obras de compensación que fueron exigidas hacia el Municipio, no han sido cumplidas.

Los datos del censo del 2001, muestran que apenas un 33% de las viviendas de Tababela tienen red de alcantarillado, aproximadamente la mitad cuentan con agua entubada por red pública instalada dentro de la vivienda y tan sólo un 42% cuentan con el servicio de recolección de basura.

Según palabras del propio presidente de la Junta Parroquial, aún existen sectores en Tababela en donde no existe alumbrado público, lo que conlleva al incremento de la inseguridad y delincuencia en la zona.

Las principales autoridades de la parroquia afirman que el único pedido que hizo Tababela al Municipio, al enterarse que allí se iba a construir el nuevo aeropuerto de Quito, fueron obras básicas de compensación como la dotación total de servicios básicos para todos los barrios de la parroquia, entre esos los más urgentes son el alcantarillado, abastecimiento de agua potable, alumbrado público y mejoramiento de las vías, pues muchas de ellas son calles de tierra. También se demandó la construcción de un coliseo, para incentivar la actividad deportiva de la parroquia, ya que en la actualidad Tababela sólo cuenta con un pequeño estadio donde se practica el fútbol durante los fines de semana.

En la parte educativa, la parroquia solicitó la entrega de un terreno de 3 hectáreas para llevar a cabo la construcción de un nuevo colegio, ya que el que existe actualmente comparte sus instalaciones con la primaria de la escuela La Condamine, lo que resulta sumamente incómodo para los estudiantes adolescentes que tienen que adaptarse a las pequeñas sillas de las aulas de primaria.

Respecto a este tema, la directora de la escuela La Condamine, afirma lo siguiente:

Nosotros a la fuerza hemos tratado de conseguir una reunión para hablar sobre los metros de terreno para el colegio. Fuimos invitados una vez con el presidente de la Junta Parroquial anterior a una reunión

con el señor alcalde para hablar sobre las obras que necesita Tababela; incluso el alcalde me preguntó que por qué yo le pedía esa obra a él, si eso yo le tenía que pedir al Ministerio de Educación. Yo le dije que ya había agotado todas las instancias y que tomando en cuenta todo lo que estaba dando Tababela, ellos tenían la obligación de darnos esas obras, y que le pedíamos eso del colegio, porque ya es más de 20 años que labora el colegio y la escuela juntos, y es antipedagógico que los chicos de sexto curso se sienten en las bancas de segundo grado. Se hicieron acuerdos, y como vieron que nos íbamos a paralizar, vinieron los delegados del aeropuerto y se hizo una reunión en la escuela, con los padres de familia del colegio y de la escuela, y ahí se hizo un acuerdo para buscar un terreno y negociarlo; sé que está pagado. Lo que necesitamos tener son las escrituras. El terreno ofreció la QUIPORT a través del Municipio. Es más, lo que ellos nos querían dar era el terreno sobrante del conector Alpachaca, y eso no era justo porque no es un ambiente apropiado (Gloria Coello, 2010, entrevista).

Existen mejoras que la QUIPORT ha dado a la infraestructura de la escuela La Condamine, las mismas que han nacido solamente de la iniciativa de las autoridades de la escuela, según declaraciones de la Licenciada Coello que afirma haber recibido material para terminar un techo y adecuaciones de un aula de clases. Según Coello, se han realizado algunas movilizaciones organizadas por los alumnos y padres de familia de la escuela, junto con habitantes de Oyambarillo y Guambi para demandar obras específicas. Lastimosamente, muchas de ellos no se han llevado a cabo y como ya se dijo anteriormente siempre las iniciativas nacen de los propios habitantes, más no de las autoridades encargadas de llevar a cabo la construcción del nuevo aeropuerto.

Sobre este tema, Coello concluye:

Por el lado de la escuela sí ha habido presión, nosotros no escatimamos en ningún esfuerzo, porque como educadores debemos incentivar ese amor al terruño, ese afán de superación y el afán de seguir adelante. Siempre debemos dejar huellas con obras, no con palabras, porque las palabras se las lleva el viento, en cambio las obras son lo que dicen mucho y no por figurar sino porque la generación que viene puede ver eso y mucho más (Gloria Coello, 2010, entrevista).

De acuerdo a lo obtenido en las entrevistas, al parecer la falta de presupuesto del Municipio para la parroquia, sería uno de los principales problemas que impide la construcción de las obras de compensación. Así lo afirma el sacerdote Enrique Rosner, el cual está constantemente informado sobre las actividades que se llevan a cabo respecto al aeropuerto:



Siempre hemos hablado de obras de compensación pero el Municipio no tiene fondos, el Municipio tiene su presupuesto y como somos pocos en Tababela no podemos conseguir mucho. Hemos reclamado obras de compensación de los constructores, como la construcción de un colegio y un hospital, pero nos han negado rotundamente, no el Municipio sino la constructora. El Municipio no ha cumplido con contratos ni exigencias a la constructora, estamos totalmente abandonados (Enrique Rosner, 2010, entrevista).

En cuanto a la dotación de servicios básicos, de lo que se puede ver en la actualidad, tan sólo el mejoramiento de las calles en ciertos barrios de la parroquia es una realidad, pues se ha procedido a la construcción de aceras, bordillos y adoquinado de algunas calles.

Baquero afirma que en las reuniones mantenidas con la gente del Municipio, se trató sobre el tema de abastecimiento de agua, lastimosamente la respuesta que recibí es que ese asunto junto con el tema del alcantarillado le compete únicamente a la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento (EMAAP).

El ex presidente de la Junta Parroquial, Luis Núñez, afirma que muchas de las obras de vialidad que se dieron durante su administración<sup>31</sup> fueron realizadas utilizando mano de obra local donde el Municipio participó únicamente con la dotación de material de construcción:

Yo empecé con un presupuesto de 9900 dólares anuales, de ese dinero el Municipio nos dio el material y nosotros hemos tenido que mejorar las vías con la ayuda de los moradores propietarios. Por ejemplo, si una calle se ha adoquinado se ha hecho en cogestión, en este caso con la administración zonal, con la Empresa Municipal de Obras Públicas (EMOP) o con el Consejo Provincial, en donde la comunidad participa con la mano de obra ya sea en este caso de los bordillos o del adoquinado. En este caso los organismos nos ayudan con los materiales y se termina la obra en esas condiciones (Luis Núñez, 2010, entrevista).

Vale recalcar que con el cambio de administración municipal y el tema de la renegociación del contrato de la construcción del aeropuerto, muchos de los ofrecimientos que se hicieron a la parroquia quedaron suspendidos, pues no se sabe aún los términos en los que vaya a concluir dicho contrato. Por lo tanto, las autoridades parroquiales siguen a la espera de ver materializado las obras que ellos demandaron, pues en la actualidad aún no se puede ver ninguna mejora significativa en lo que

---

<sup>31</sup> La administración del Señor Luis Ernesto Núñez se llevó a cabo desde el año 2005 hasta el 2009

respecta a la dotación de servicios básicos y tampoco en las mejoras en la calidad de vida de los habitantes de Tababela.

Luis Núñez afirma que durante su administración sí existieron convenios que incluso ya están firmados con el Municipio para el mejoramiento de ciertas vías de la parroquia, lastimosamente esas obras aún no se han concretado:

Incluso tenemos convenios firmados por ejemplo de la calle Humberto Cueva, de la calle Carlos Garzón., que por ahí entraron volquetas con materiales para la construcción del conector Alpachaca, tenemos firmado por el Ing. Diego Pachel, ya han pasado 5 años y ellos no han cumplido. Yo creo que los convenios deben ser respetados ya que se analizó para firmar, el Municipio tiene que cumplir, ahora estamos esperando que eso se cumpla con el alcalde actual (Luis Núñez, 2010, entrevista).

Resulta interesante ver cómo se ha descuidado el ofrecimiento de la dotación de las obras de compensación por parte de las autoridades municipales, demandas por lo menos justas que exige la parroquia por ser ella la que actualmente está afrontando los efectos de la construcción del aeropuerto y por las circunstancias que tendrán que pasar en el futuro pues sin duda significará un cambio radical en la vida de sus habitantes que antes estaban acostumbrados a un ritmo más pacífico y tranquilo.

### **Cultura y tradiciones**

La presencia de un megaproyecto en un área rural, definitivamente trae consigo cambios positivos o negativos para los habitantes de la zona. Como ya se ha mostrado previamente, en Tababela algunos de los cambios que se han dado se han manifestado a través de las molestias sufridas por los habitantes debido a la contaminación ambiental o en la afectación de las actividades agrícolas.

Como parte de la investigación, se quiso documentar si los pobladores de la zona creen que la cultura o las tradiciones propias de la parroquia podrían verse modificadas o perjudicadas debido a la presencia del nuevo aeropuerto de Quito. Los resultados muestran que un 42.8% de los encuestados creen que sí podrían perderse las tradiciones de Tababela, debido principalmente a la presencia de gente de afuera, a la presencia de tecnología y a un mayor movimiento comercial.

Si bien la pregunta fue enfocada como una percepción de los pobladores locales ante el futuro, se puede evidenciar que ya en la actualidad la parroquia experimenta

cambios en su cultura debido a la importante dinámica que tiene con Quito y con la presencia de mucha gente foránea en la parroquia.

**Cuadro 22: Percepción de los encuestados sobre la posibilidad de que las tradiciones de Tababela puedan perderse debido a la presencia del nuevo aeropuerto, 2010**

Categorías	Frecuencia	Porcentaje (%)
No	72	57,14
Sí	54	42,86
<b>Total</b>	<b>126</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

**Cuadro 23: Razones por las cuales podrían perderse las tradiciones de Tababela, 2010**

Categorías	Frecuencia	Porcentaje (%)
Mayor movimiento comercial	4	7,41
Otros	13	24,07
Presencia de gente de afuera	32	59,26
Presencia de tecnología	5	9,26
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

Los resultados muestran una vez más la preocupación que tienen los pobladores de Tababela ante el posible incremento de gente que no es propia de la parroquia, situación que en la actualidad ya es evidente, y que en el futuro con el aeropuerto en funcionamiento lo será aun más.

Como actualmente, el nuevo aeropuerto aún se encuentra en construcción obviamente el impacto que puede ocasionar este megaproyecto en las tradiciones propias de Tababela, puede ser mínimo; resultaría interesante analizar esta misma situación 5 años después, ya cuando el aeropuerto esté en pleno funcionamiento.

## Expropiación de terrenos

Para la construcción del nuevo aeropuerto de Quito fue necesaria la expropiación de varios terrenos cuyos pobladores eran oriundos de Tababela. Dentro del proceso de la investigación surgió la inquietud sobre si los dueños de los terrenos habían o no sido reconocidos de manera justa por dicha expropiación.

Los resultados de la encuesta muestran que existen alrededor de un 7% de hogares encuestados que afirman que ellos o algún miembro de su familia han sido expropiados debido a la construcción del nuevo aeropuerto de Quito. De estos, tan sólo un 33% afirmaron haber recibido una cantidad suficiente de dinero producto de dicha expropiación. El año en donde se produjo la mayor cantidad de expropiaciones fue el 2005 (44% de los hogares encuestados).

**Cuadro 24: Año en que se realizó la expropiación de terrenos, 2010**

Año	Frecuencia	Porcentaje (%)
1980	1	11,11
1996	1	11,11
2003	1	11,11
2004	1	11,11
2005	4	44,44
2008	1	11,11
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

Vale aclarar que en la encuesta se incluyó una pregunta sobre la cantidad de dinero recibida durante la expropiación, pero ninguno de los encuestados quiso dar esta información.

En cuanto al tema de futuras expropiaciones, la incertidumbre también es un factor predominante, ya que actualmente los pobladores de Tababela desconocen la ruta por donde irán las nuevas vías que conducen hacia el aeropuerto y por lo tanto no saben si sus terrenos serán perjudicados. Sobre este tema, todavía no ha habido un pronunciamiento oficial por parte de las autoridades municipales. Sin embargo, en la encuesta se decidió preguntar sobre si el encuestado o algún miembro de su familia

tienen terrenos que posiblemente sean expropiados por la construcción del aeropuerto, y se registró un 38% de respuestas afirmativas.

Al referirse sobre este tema, la gente de la parroquia siente un poco de temor al existir la posibilidad de poder perder sus terrenos de uso agrícola, debido al paso de la nueva carretera que se pretende construir; el temor surge debido a que muchos de ellos son terrenos sin escrituras, pues fueron obtenidos a través de donaciones o de manera informal hace décadas atrás. Los habitantes que se encuentran en esta situación temen recibir un valor injusto por sus tierras o en el peor de los casos perderlas por completo. Lastimosamente las autoridades municipales aún no se han pronunciado oficialmente sobre el posible valor a pagar por metro cuadrado en el caso de darse una expropiación.

### Usos de la casa

Durante la investigación surgió la idea de averiguar si el uso de la casa dentro de la parroquia había sido modificado debido a la coyuntura de la construcción de un megaproyecto como el nuevo aeropuerto de Quito.

Tomando en cuenta que una de las características de la periurbanización, es que los habitantes del área urbana se trasladan a las zonas rurales para establecer una casa para usarla los fines de semana o para vacaciones; se manejó la hipótesis de que posiblemente esta situación se esté dando actualmente en Tababela.

Los resultados muestran que la mayoría de los habitantes encuestados (120) usan la casa donde habitan como vivienda, apenas se registraron 6 casos en donde la casa la usan como negocio, para vacaciones o para usarla únicamente el fin de semana. Por lo tanto y de acuerdo a los encuestados, el uso de las casas de los pobladores de Tababela no se ha visto modificado, pues la mayoría de los habitantes la siguen usando como vivienda.

**Cuadro 25: Usos de la casa en Tababela, 2010**

Categorías	Frecuencia	Porcentaje (%)
Fin de semana	2	1,59
Negocio	2	1,59
Vacaciones	2	1,59
Vivienda	120	95,24
<b>Total</b>	<b>126</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

Vale recalcar que durante la investigación de campo, se pudo observar varias casas que han sido construidas recientemente (no menos de 10 años atrás), cuyos dueños son personas que viven en Quito y que viajan a Tababela los fines de semana. Seguramente, la tranquilidad y el buen clima de la parroquia hacen de este lugar un sitio ideal para que las personas decidan construir una casa allí.

Si la tranquilidad es una de las características de la parroquia, y un motivo por el cual la gente de la ciudad vive allí, por lo menos los fines de semana, habría que analizar cuál va a ser el uso de esas casas en un futuro cercano, cuando el nuevo aeropuerto de Quito esté operando totalmente. Además, la misma gente oriunda de la parroquia coincide en que Tababela es un lugar sumamente tranquilo y por eso han decidido quedarse a vivir allí y no han optado por vivir en otros lugares que posiblemente tengan más acceso a la parte comercial.

Respecto a este tema, Baquero afirma:

De lo que algo conocemos, sabemos que lo que se viene (lo del aeropuerto), es una cosa muy difícil, creo que para el resto de la vida, pero hay gente que no lo ve de esa manera, ni siquiera se imagina, porque hay gente de aquí que sale a Quito una vez al año, hay gente que no sale y si lo hace van a Pifo o Tumbaco, es gente que está acostumbrada al ritmo de vida tranquilo de la parroquia (Baquero, 2010, entrevista).

### **A manera de resumen**

Los datos de las encuestas confirman la idea de que la principal preocupación y queja de los pobladores de la parroquia es el incremento notable de nubes de polvo en la zona que ha llevado consigo una reducción considerable en la productividad de los cultivos, así como el surgimiento de enfermedades respiratorias sobre todo en los más pequeños.

La preocupación de los pobladores también se incrementa al analizar el tema de la contaminación auditiva al cual van a estar sujetos una vez que entre en funcionamiento el nuevo aeropuerto. La población está consciente que con la llegada del aeropuerto la tranquilidad a la cual estaban acostumbrados en la parroquia terminará para siempre.

Otro tema que preocupa a los pobladores de la parroquia es el posible incremento de la delincuencia e inseguridad que puede ocurrir en Tababela debido a la presencia del nuevo aeropuerto y debido a la llegada de grandes cantidades de gente a la zona. Actualmente la presencia policial en el sector es bastante reducida y los

pobladores no conocen sobre la existencia de planes de seguridad para la parroquia una vez que el aeropuerto entre en funcionamiento. El problema de la migración hacia Tababela hace pensar a los oriundos que muchas de las costumbres y tradiciones de la parroquia podrían perderse una vez que el nuevo aeropuerto comience a funcionar, lo que representa sin duda alguna una grande preocupación pues muchos de los aspectos culturales autóctonos de la zona podrían perderse para siempre.

Respecto a la infraestructura y servicios básicos que existen en la parroquia, se puede concluir que este es un tema que aún no ha sido solucionado, ya que existen zonas que aún no cuentan con agua potable ni alumbrado eléctrico, lo que demuestra la despreocupación que tienen las autoridades municipales ante este problema que requiere ser resuelto lo más antes posible pues es fundamental y básico para mejorar el nivel de vida de los habitantes de Tababela. Los habitantes de la parroquia han otorgado una total y amplia acogida al nuevo aeropuerto y lastimosamente no han recibido aún las obras que les fueron ofrecidas.

En cuanto a la futura expropiación de los terrenos para la construcción de las carreteras que lleven hacia el aeropuerto, se puede concluir que también es un tema que produce mucha incertidumbre pues los pobladores aún desconocen las rutas por las cuales se construirán dichas vías y aún no han recibido respuesta por parte de las autoridades sobre los valores que recibirían en el escenario de una expropiación.

## **CAPÍTULO VII**

### **RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN: NIVEL DE PARTICIPACIÓN DE AUTORIDADES Y DE HABITANTES DE TABABELA DURANTE EL PROCESO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO**

Al analizar la información que existe sobre el nuevo aeropuerto de Quito, se nota claramente que tanto los medios de comunicación como las autoridades municipales y aquellas encargadas del proceso de construcción, hacen mención a todos los beneficios económicos que traerá esta obra a la ciudad capital; pero en pocos, o casi en ningún informe, se hace mención a los beneficios que traerá el aeropuerto a las poblaciones de las parroquias aledañas al mismo. Como se ha visto a través de los resultados arrojados por la encuesta y por las entrevistas realizadas a los pobladores de Tababela, al parecer la comunicación que existe entre el Municipio en conjunto con la CORPAQ hacia la gente de la parroquia es bastante limitada. Por tal razón, en este capítulo se pretende indagar sobre el nivel de participación que han tenido tanto las autoridades locales de Tababela, como sus pobladores para determinar si han sido tomados en cuenta o no durante el proceso de construcción del nuevo aeropuerto de Quito.

#### **Comunicación sobre la construcción del megaproyecto**

Al preguntarles a los habitantes de Tababela sobre hace cuánto tiempo se enteraron de que se iba a llevar a cabo la construcción del nuevo aeropuerto en Tababela, la mayoría de ellos, un 36%, afirmaron que entre 2 y 5 años atrás, respuestas que resultan interesantes analizarlas sobre todo si se toma en cuenta que el proceso de la construcción del nuevo aeropuerto para la capital comenzó hace 10 años atrás, en el año 2000. Un 27.4% de los encuestados se enteraron de la construcción desde hace 6 a 10 años atrás. Existe aproximadamente un 15% de encuestados que afirman conocer sobre la idea de un nuevo aeropuerto en Tababela hace más de 20 años, lo que no resulta sorprendente ya que a finales de la década de los 60, ya se había planteado la idea de una reubicación del aeropuerto Mariscal Sucre y se había analizado al sector de Tababela como una de las mejores opciones para dicha reubicación. Los resultados muestran que aún existe desconocimiento sobre el tema en cierta parte de la población, ya que se registró un 4% de jefes de hogar que se enteraron de la construcción apenas



hace un año atrás y también existe alrededor de un 5% de jefes de hogar que no respondieron a la pregunta.

**Cuadro 26: Conocimiento de los encuestados sobre hace cuánto tiempo se enteraron de la construcción del nuevo aeropuerto, 2010**

Categorías	Frecuencia	Porcentaje (%)
Hace un año	5	4,03
De 2 a 5 años	45	36,29
De 6 a 10 años	34	27,42
De 11 a 20 años	16	12,90
Más de 20 años	18	14,52
No contesta	6	4,84
<b>Total</b>	<b>124</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

La difusión que tuvo la noticia sobre la construcción del nuevo aeropuerto de Quito, se la hizo básicamente a través de los medios de comunicación, y de esta forma la mayoría de los encuestados se enteraron de que en Tababela se llevaría a cabo dicha construcción. Alrededor de un 40% de los encuestados se enteraron a través de la radio y la televisión, un 16% a través de la Junta Parroquial, apenas un 14% por comunicaciones con el personal del nuevo aeropuerto y un 29% de los encuestados se enteraron sobre la construcción por la misma comunidad.

**Cuadro 27: Medios por los cuales se enteraron los encuestados sobre la construcción del nuevo aeropuerto, 2010**

Categorías	Frecuencia	Porcentaje (%)
Comunidad	36	29,03
Junta Parroquial	20	16,13
Personal del nuevo aeropuerto	18	14,52
Radio	6	4,84
Televisión	44	35,48
<b>Total</b>	<b>124</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

Una vez que los habitantes se enteraron que en su parroquia se iba a empezar la construcción del nuevo aeropuerto de Quito, muchos de ellos expresaron su inconformidad ante ello y no estuvieron de acuerdo con que se lleve a cabo este proceso. Los resultados de la investigación muestran que un 37% de los encuestados no estuvieron de acuerdo con que se lleve a cabo el aeropuerto en Tababela, la mayoría (60%) sí estuvieron de acuerdo y un 2% se mostró indiferente.

En la actualidad, la difusión de los avances del aeropuerto hacia la gente de Tababela, se lo hace a través del personal que trabaja en el nuevo aeropuerto de Quito, los mismos que organizan recorridos con la gente que está interesada en conocer el avance de la obra, así lo manifiesta la directora de la Escuela La Condamine:

Les llevan a la gente, con dos o 3 buses, les hacen un recorrido por toda la obra y les explican todo el funcionamiento del aeropuerto. Los que participan son los padres de familia de la escuela o cualquiera que esté interesado. Dentro de la escuela sí se han hecho asambleas para difundir este tipo de recorridos. Ahora si estamos enterados, antes la situación era hermética. Esas giras se hacían en los meses de junio, julio y agosto desde hace 3 años. Y así mismo hacen eso con todos los pueblos aledaños (Gloria Coello, 2010, entrevista).

A pesar de que estos recorridos existen, muchos de los pobladores entrevistados afirmaron desconocer esta situación, debido a la falta de comunicación de las autoridades y a la falta de organización de la misma comunidad. Sobre este último punto, es necesario señalar que durante la investigación se evidenció una clara desorganización de parte de los habitantes de Tababela, los cuales no cuentan con líderes comunitarios ni asociaciones fuertes que les representen.

En la entrevista realizada al ex Presidente de la Junta Parroquial, el señor Luis Núñez afirma que durante su administración, fue muy poca la difusión y la información de las actividades que se llevaban a cabo dentro del nuevo aeropuerto a la población de Tababela:

No creo que los habitantes de Tababela estén lo suficientemente informados sobre el nuevo aeropuerto, porque los señores que están construyendo nos han invitado pero a muy poca gente a conocer el proyecto, por lo que creo que las personas no están informadas. Ellos están bastante distantes por lo que no nos comunican de los trabajos que se están haciendo ahí; únicamente uno sabe cuando va al aeropuerto porque el ingreso es restringido y si no hay una autorización no podemos ir. Cuando yo estaba de presidente muy pocas veces me fui y es muy escasa la información (Luis Núñez, 2010, entrevista).

La opinión del sacerdote Rosner concuerda con el resto de entrevistados, al referirse a la poca participación que ha tenido la población de Tababela en las actividades relacionadas al nuevo aeropuerto:

Nos han privado de todos los derechos, información, indemnización y participación, podríamos copiar el modelo de construcción del aeropuerto de Medellín donde se realiza un desarrollo social y ecológico de la zona donde se encuentra el aeropuerto, donde se planifica social y económicamente. Estamos desatendidos, no estamos tomados en cuenta, estamos en una dictadura, no hay la más mínima participación, no sólo la zona de Tababela sino toda la zona de Tumbaco. La administración actual y anterior de Tumbaco es totalmente desinteresada, inepta e incapaz. Hay un departamento de ecología que tienen personas que ni saben ni tienen la voluntad, ni han aprendido de otros proyectos pilotos ni tienen otros proyectos democráticos, para saber las necesidades del pueblo. Unas pocas personas de la parroquia son las que están más informadas porque tienen acceso a los planos como yo, en general el pueblo está muy ingenuo no sabe lo que va a pasar. No hay planificación ni preparación del pueblo, no sabemos a dónde va a ir el comercio ni el turismo, sabemos que por ejemplo las polleras van a irse porque los animales no soportan el ruido de los aviones, es un grave problema (Enrique Rosner, 2010, entrevista).

El actual Presidente de la Junta Parroquial también afirmó que no ha habido charlas, ni acercamiento con la gente, mucho menos preparación de los habitantes de la parroquia ante los cambios que vendrán por el nuevo aeropuerto de Quito, situación que confirma el hecho que son muy pocos los habitantes que están informados sobre las actividades que se vienen realizando en el nuevo aeropuerto. Si las mismas autoridades locales no cuentan con una adecuada y actualizada información sobre el megaproyecto que se construye en la zona, mucho mayor es el grado de desinformación del habitante común de la parroquia, situación que provoca un aumento en la incertidumbre entre la población respecto al futuro de su vida en la parroquia.

### **La expectativa de los habitantes de Tababela en cuanto al futuro**

La mayoría de los habitantes encuestados (64.4%) que sí estuvieron de acuerdo con la construcción, afirmaron que con este proceso se daría un mayor progreso a la parroquia, habría un incremento del turismo y de negocios, se mejorarían los servicios básicos, habría mayor acceso a la infraestructura, se mejoraría la calidad de vida de los

habitantes y se tendría mayor acceso a la tecnología. Es decir, que al comienzo del proceso de la construcción las expectativas que tenían los habitantes de Tababela eran sumamente altas, las mismas que vinieron acompañadas de ofrecimientos de obras de compensación por parte de las autoridades, que actualmente aún no son del todo visibles.

**Cuadro 28: Razones por las cuales los encuestados estuvieron de acuerdo con la construcción del nuevo aeropuerto, 2010**

<b>Categorías</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje (%)</b>
Incremento de negocios	4	5,26
Incremento de turismo	7	9,21
Mayor progreso a la parroquia	49	64,47
Oportunidad de darse a conocer	2	2,63
Se mejoran servicios básicos	5	6,58
Acceso a infraestructura	6	7,89
Mejores condiciones de vida	2	2,63
Tecnología	1	1,32
<b>Total</b>	<b>76</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

En cuanto a los pobladores encuestados que no estuvieron de acuerdo con que se lleve a cabo la construcción del nuevo aeropuerto de Quito en Tababela, la mayoría de ellos (40%) afirmaron que la principal razón de su desacuerdo fue el incremento del ruido que se daría una vez que el aeropuerto entre en funcionamiento. Un 21% de los encuestados afirmaron que la construcción traería consigo mayor contaminación, la llegada de mucha gente de afuera (13%), la pérdida de la tranquilidad (17%), el incremento de las enfermedades (6%) y mayor delincuencia (2%).

Como ya se comentó anteriormente, los pobladores de Tababela tuvieron y actualmente tienen muchas expectativas sobre los beneficios que traerá el nuevo aeropuerto de Quito para la parroquia. El 53% de los encuestados creen que su familia sí va a tener algún beneficio con la llegada de un aeropuerto internacional, un 47% de los encuestados, no lo creen de esta forma.

La mayor expectativa se centra en la creación de nuevos negocios (23%), en la mejor calidad de vida que tendrán los habitantes (12.7%) y en la posibilidad de trabajar para el nuevo aeropuerto (8.7%).

**Cuadro 29: Posibles beneficios debido al nuevo aeropuerto, 2010**

Categorías	Frecuencia	Porcentaje (%)
No va a tener ningún beneficio	59	46,83
Espera ver	8	6,35
Va a comenzar un nuevo negocio	29	23,02
Va a mejorar la calidad de vida de los habitantes	16	12,70
Va a tener mejor acceso a la tecnología	3	2,38
Va a trabajar en el nuevo aeropuerto	11	8,73
<b>Total</b>	<b>126</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

En cuanto a la expectativa que tiene la principal autoridad de Tababela sobre el futuro de la parroquia, es que se espera que lleguen aproximadamente unas 5000 personas a trabajar en el nuevo aeropuerto y una de las principales demandas del Presidente de la Junta Parroquial es que se de suficiente apertura a la gente de Tababela para que pueda tener un espacio de trabajo en el aeropuerto:

Yo les he pedido que se les de apertura a la gente de Tababela para que entre a trabajar pero no puedo decirles por ejemplo que necesito que me den unas 200 carpetas, sino que se le dé la apertura de Tababela, no necesariamente a la gente de la parroquia, pero sí a la que vive cerca. El futuro de Tababela es incierto, pero de que va a cambiar nuestro ritmo de vida, va a cambiar, eso sí es seguro.

¿El cambio será para bien o para mal? Yo soy positivo y diría que para bien, porque no podemos pensar en algo negativo, nosotros mismos nos estaríamos haciendo daño, lo que venga tenemos que pensar que sea para bien (Baquero, 2010, entrevista).

La opinión de la Directora de la Escuela respecto al futuro de la parroquia, también concuerda con lo expresado por el Presidente de la Junta Parroquial, en términos de la incertidumbre que se tiene al respecto:

Vamos a sufrir muchos cambios, tenemos que adaptarnos y aprender a vivir con esto y sacarle provecho, porque ahorita ya no podemos ir hacia atrás. Si me pongo a rechazar, la que pierde soy yo, tenemos que sacar el mejor provecho de todo lo que venga. Pero hay que admitir

que la población no está preparada para eso (Gloria Coello, 2010, entrevista).

La opinión del sacerdote Rosner respecto al futuro de Tababela, también expresa ambigüedad, en términos de que se prevé una situación mejor en cuanto al trabajo que se puede dar a la gente de la parroquia, pero a la vez vendrá acompañada de los efectos negativos que traerá dicho aumento de población:

Con el funcionamiento del aeropuerto puede ser que la situación de Tababela mejore, pero no sé en qué año. Tenemos que prepararnos para una migración interna acelerada, 5000 trabajadores del actual aeropuerto van a trabajar en el nuevo aeropuerto, no sé cuántos de ellos van a ubicarse aquí engrandeciendo la población de Tababela y Pifo. Eso significa más población y no tenemos mercado, colegio, carretera, energía. Las mejoras quedan como sueños como proyectos, es pura teoría, una mejora sería la creación de trabajo, colegios específicos que preparen profesiones requeridas en el nuevo aeropuerto.

Si el aeropuerto estuviera en operación, hablamos de un cambio de la sociedad, de un cambio en la producción agrícola, del turismo, pero no hay preparación para este cambio. Nosotros hubiéramos pensado que íbamos a ser beneficiados por las ganancias del aeropuerto, pero esto es en un futuro, actualmente sólo nos informan de la renegociación pero no se ha concretado absolutamente nada (Enrique Rosner, 2010, entrevista).

Luis Núñez también opina que el futuro de Tababela vendrá cargado de aspectos buenos y malos. Los cambios positivos se dirigen al crecimiento y mejoramiento de la parroquia y los negativos con la pérdida de tranquilidad a la que usualmente estaban acostumbrados:

Esto tiene sus ventajas y desventajas, la gente del campo va sufrir mucho porque el momento que empiece el aeropuerto va a ver mucha contaminación y mucho ruido por lo que la gente mayor ya acostumbrada a vivir una vida tranquila se va a desesperar con la bulla y va buscar salir a otro lado. Lo que sí queremos como parroquia de Tababela es crecer juntos con el nuevo aeropuerto, nosotros hemos pedido a la gente de de la CORPAQ que no nos quedemos aislados como parroquia. Esperemos que si mejore en todo sentido ya que la parroquia de Tababela es bastante pobre, bastante maltratada, la idea es que si tenemos un gran conector Alpachaca para el ingreso al aeropuerto, nuestras vías también tienen que ser buenas, adoquinadas, asfaltadas, en buen estado. No queremos quedarnos marginados en un rincón de pobreza, el objetivo de la parroquia es crecer juntos (Luis Núñez, 2010, entrevista).

### Participación y organización de los habitantes de Tababela

El nivel de participación que tienen los habitantes de Tababela, ya sea en el campo social o político es bastante limitado, de acuerdo a los datos obtenidos en el trabajo de campo.

Los resultados de las encuestas señalan que apenas un 15.8% de los encuestados pertenecen a alguna asociación/comunidad/grupo ubicado dentro de la parroquia; y de éstos la mayoría forman parte de grupos de la tercera edad y de equipos de fútbol. En términos absolutos, apenas 20 personas de los hogares encuestados dijeron que pertenecían a alguna asociación o grupo dentro de la parroquia, valor que expresa la baja participación de la comunidad en estos temas.

**Cuadro 30: Asociaciones, comunidades y grupos a la que pertenecen los encuestados, 2010**

Nombre	Frecuencia	Porcentaje (%)
Ancianos Mayores	3	15,00
Asociación Ganadera	1	5,00
Bombero	1	5,00
Cabildo	1	5,00
Cabildo de Guambi	1	5,00
Compañía de transporte	1	5,00
Comunidad Agua Potable	1	5,00
Comunidad Religiosa	1	5,00
Equipo Futbol	2	10,00
Fund. Remar Tababela	1	5,00
Ganadera	1	5,00
Grupo Solidaridad	1	5,00
Junta Barrial	1	5,00
Junta Parroquial	1	5,00
Pro Mejora Santa Rosa	1	5,00
Reina de la tercera edad	1	5,00
Tercera Edad	1	5,00
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

**Cuadro 31: Tipo de asociación /comunidad o grupo a la que pertenecen los encuestados, 2010**

Tipo de asociación	Frecuencia	Porcentaje (%)
Deportivo	2	10,00
Política	5	25,00
Producción	3	15,00
Religioso	1	5,00
Social	9	45,00
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

Como se puede ver en los resultados del cuadro anterior, la participación política dentro de Tababela es bastante limitada, apenas un 25% de los encuestados<sup>32</sup> pertenecen a algún grupo o asociación de tipo político, en este caso se habla de apenas 5 personas. La mayoría (45% o 9 personas) pertenecen a grupos sociales, apenas un 15% pertenecen a alguna asociación de tipo productiva (3 personas), lo que resulta interesante analizar si se toma en cuenta que la agricultura es una de las actividades más comunes que se practican dentro de la parroquia. Con una participación tan baja del 15%, resulta comprensible entender porque los agricultores han obtenido resultados tan poco efectivos ante los efectos negativos que han sufrido sus cultivos debido a la presencia de polvo que produce la construcción del nuevo aeropuerto; su falta de organización no les permite tener una voz fuerte ante las autoridades municipales.

La falta de organización política de Tababela puede ser un factor crucial que explique el motivo por el cual la comunidad no se ha puesto firme en la exigencia del cumplimiento de las obras que fueron ofrecidas por el Municipio de Quito. La única representación que tiene Tababela en la actualidad es la Junta Parroquial, cuyas propias autoridades reconocen como un problema grave la falta de colaboración y organización de la comunidad:

No hay líderes comunitarios, no hay compromiso, no hay las ganas de colaborar, de trabajar. Somos buenos para pedir obras, obras y más obras, queremos la obra de cemento, nos conformamos con que el frente de nuestra casa esté en buenas condiciones y el otro verá cómo vive, y eso es una cultura, una forma de pensar... lamentablemente es

<sup>32</sup> En referencia al total de personas encuestadas que dijeron pertenecer a algún tipo de asociación, comunidad o grupo en Tababela (15.8%).



así, y no tengo porqué negarlo. Por ejemplo, hubo la propuesta del Municipio de crear un centro de desarrollo comunitario, que ya lo hicieron en Puembo, y recién ya lo inauguraron en Yaruquí, sé que en Pifo también están detrás de ese proyecto. Aquí, durante la primera reunión aparecieron 15 personas, en la siguiente reunión asomaron 4, y ahí se quedó todo, en ese caso la Junta Parroquial no puede hacer nada al respecto, porque eso es netamente comunitario. Hay que decir una cosa, a nosotros como habitantes de Tababela, nos falta mucho interés en comprometernos, hay una falta de compromiso, somos buenos para criticar, para murmurar, pero en el momento de actuar nos alejamos (Baquero, 2010, entrevista).

Durante el levantamiento de la información, al preguntar el porqué los encuestados o los miembros de su familia, no participan en las asociaciones o grupos que existen en la parroquia, las respuestas muestran que la mayoría lo hace por falta de conocimiento (32%), falta de interés (23.5%) y porque no existe la suficiente divulgación sobre las actividades que se llevan a cabo en dichos grupos.

**Cuadro 32: Razones de la no participación en la asociación/ comunidad o grupo, 2010**

Categorías	Frecuencia	Porcentaje (%)
Falta de conocimiento	34	32,08
Falta de interés	25	23,58
No existe divulgación de las actividades que se llevan a cabo	31	29,25
No existe liderazgo	5	4,72
No existe suficiente cooperación en la parroquia	11	10,38
<b>Total</b>	<b>106</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuesta a habitantes de Tababela 2010

Elaboración: La autora

La opinión sobre la falta de compromiso y unión que existe en general entre los habitantes de Tababela, también es compartida por la Directora de la Escuela La Condamine, la misma que expresa que la situación es distinta al hablar del compromiso que tienen los padres de familia en la escuela:

Ojalá que el futuro sea prometedor y todos nos animemos, porque la gente de Tababela somos un poco conformistas, no hay unión. Pero eso sí le puedo decir, que acá en la escuela es donde más unión tengo porque todas las obras que se han hecho han sido con el apoyo de los

padres de familia, porque ellos han puesto la mano de obra, porque han hecho mingas, han trabajado (Gloria Coello, 2010, entrevista).

El punto de vista que tiene el ex Presidente de la Junta Parroquial respecto al liderazgo, organización y unión que se tiene entre los habitantes de Tababela, difiere a lo expuesto por la directora de la escuela y por la actual autoridad de la parroquia. Núñez afirma que sí existe liderazgo pero el problema fundamental radica en la falta de recursos económicos:

Liderazgo ha habido, nosotros tenemos las mejores intenciones, los mejores pensamientos en transformar a la parroquia pero si no tenemos dinero, nosotros no tenemos ni un centavo para obras, sino los que manejan son el Consejo Provincial, el Municipio. Nosotros somos prácticamente los veedores que las cosas se hagan bien, no tenemos un presupuesto para decir esta obra se realiza o no, o aquí está el dinero y vamos haciendo; siempre se da la esperanza en este caso al Gobierno, al Alcalde o al Prefecto. Lo que falta es el apoyo Municipal, el apoyo gubernamental, la parroquia sí está unida, la gente cuando ve mejoras, está preocupada y se une porque la parroquia necesita cambios. Posiblemente nos falta organización dentro de la parroquia, pero la organización debe venir acompañada con el apoyo, pero si no se tiene un apoyo económico, por más buenas ideas que se tenga, no se puede hacer nada, uno se queda con el pensamiento nada más (Luis Núñez, 2010, entrevista).

### **A manera de resumen**

Los resultados de la investigación muestran la poca participación de la población de la parroquia en los asuntos relacionados con el nuevo aeropuerto, incluso las mismas autoridades locales expresan su preocupación por la poca intervención que han tenido en la toma de decisiones. Esta situación puede explicarse en parte por el bajo nivel de liderazgo que existe en la parroquia y por la limitada participación y organización comunitaria. Según las autoridades locales entrevistadas, han existido contadas ocasiones en las cuales los habitantes se han juntado para exigir mejoras en la parroquia o demandar una obra específica. En la práctica, la voz de los habitantes de la parroquia no ha sido tomada en cuenta por completo por parte de las autoridades a cargo de la construcción del nuevo aeropuerto de Quito, trayendo consigo una constante desmotivación, falta de compromiso y un alto grado de incertidumbre en la población de Tababela.

Respecto a este último tema, a pesar del alto nivel de incertidumbre, mucha de la población encuestada y entrevistada mantiene las esperanzas de que en el futuro, la

presencia de un aeropuerto en su zona traerá consigo beneficios económicos para la parroquia, lo que permitirá mejores niveles de vida a su población, no olvidando que el precio que deben pagar para obtener esto es la pérdida absoluta de la tranquilidad a la cual estaban acostumbrados.

## **CAPÍTULO VIII CONCLUSIONES**

En este trabajo, se realizó una investigación sobre el punto de vista que tienen los habitantes de Tababela ante la coyuntura de la construcción del nuevo aeropuerto de Quito en su parroquia. Si bien, la información oficial que presentan las autoridades municipales y aquellas encargadas de la construcción refleja todos los beneficios económicos que obtendrá la ciudad capital, es muy poco o prácticamente nula lo que se ha difundido en cuanto a los beneficios que obtendrán las poblaciones aledañas al nuevo aeropuerto.

El objetivo de la investigación fue presentar el punto de vista del habitante común de Tababela y de sus principales autoridades, para describir la economía local de la parroquia, las transformaciones, expectativas del futuro y el nivel de participación que han tenido durante el proceso de construcción del nuevo aeropuerto de Quito.

Se tomó en cuenta como marco teórico la caracterización de las zonas periurbanas y se consideró el caso de Tababela debido a que es una parroquia rural de Quito con mucha actividad agrícola, cuya población se ve influenciada directamente por la dinámica urbana de la ciudad capital, usando las palabras de Ávila autor citado en esta investigación.

La investigación pretendía documentar los cambios que ha experimentado la población ante la presencia de un megaproyecto como lo es un aeropuerto de talla internacional.

En cuanto a la economía local de la parroquia, se puede concluir que su principal actividad aún sigue siendo la agrícola, con pequeños y medianos cultivos de legumbres, hortalizas y frutas que sirven para el abastecimiento local y para el traslado a zonas aledañas y hacia Quito. La proliferación de florícolas en la zona trajo consigo la migración de habitantes de diversas provincias del Ecuador, especialmente de Imbabura y el Carchi. Los efectos que ha traído consigo la construcción del nuevo aeropuerto han sido nocivos para el sector agrícola, debido a la presencia de grandes nubes de polvo que han cubierto por completo los cultivos, sobre todo los de frutilla. Si se toma en cuenta el aporte teórico señalado por Francisco Entrena, se puede concluir que actualmente la población de Tababela, a pesar de ser una parroquia rural, ya no está vinculada en su totalidad con actividades tradicionales como la agricultura o ganadería,

característica básica de las áreas periurbanas y de la nueva ruralidad, así como también lo planteó el aporte teórico de Cristóbal Kay.

La dinámica laboral dentro de la parroquia no cambió sustancialmente debido a la presencia del nuevo aeropuerto, los resultados de la investigación muestran que son muy pocos los habitantes locales que tienen un trabajo dentro del nuevo aeropuerto. Esta situación refleja una falta de compromiso por parte de las autoridades municipales y de la empresa constructora que a un inicio se comprometieron con la población de Tababela en darles prioridad en la dotación de puestos de trabajo.

La actividad turística es muy reducida dentro de la parroquia, apenas desde hace cinco años se empezó a dinamizar poco a poco este sector debido a la presencia de hosterías y balnearios que fueron construidos para aprovechar la coyuntura del nuevo aeropuerto. En cuanto a este tema, los habitantes encuestados tienen muchas expectativas, pues creen que con el nuevo aeropuerto Tababela podrá convertirse en un lugar atractivo para el turismo. Lastimosamente, aún no existe la infraestructura hotelera adecuada para hacerlo.

En cuanto a la transformación que vive y que en el futuro vivirá la parroquia debido a la presencia del nuevo aeropuerto, es claro que la contaminación ambiental y la auditiva son uno de los temas que más preocupan a los habitantes de la parroquia, debido a que en la actualidad ya están experimentando las consecuencias en la salud y en la productividad agrícola, por las grandes nubes de polvo que se levantan por la construcción del aeropuerto.

Las personas encuestadas también coinciden que la tranquilidad y la relativa paz con la que estaban acostumbrados a vivir, se va a perder por completo, ya que con la llegada del nuevo aeropuerto se incrementará el ruido, el tráfico vehicular y el número de personas ajenas a la parroquia, lo que preocupa a los habitantes debido a que esto puede provocar un aumento en la inseguridad y delincuencia.

La presencia del nuevo aeropuerto de Quito en Tababela es un tema que está cargado del factor incertidumbre, ya que la mayoría de los encuestados y entrevistados coinciden en que aún no se sabe cuál va a ser el verdadero efecto que traerá en la vida cotidiana de los habitantes la presencia de un aeropuerto de talla internacional. La falta de comunicación con las autoridades municipales y con la constructora ayudan a aumentar la incertidumbre, puesto que al parecer no ha habido una explicación lo

suficientemente clara sobre los posibles cambios que se darán en la parroquia en términos de contaminación ambiental, auditiva, empleo local, expropiación de terrenos e incentivos al comercio y turismo de la zona.

Los resultados de la investigación muestran que en Tababela no existe un fuerte liderazgo, lo que trae consigo la falta de organización, cooperación y participación de los habitantes en actividades de tipo político. Esta situación puede explicar la razón por la cual la población no ha exigido con fuerza y determinación el cumplimiento de las obras de compensación que fueron prometidas por parte la municipalidad. Tomando en cuenta el punto de vista de Scott, se confirma la idea de que los pobladores de Tababela no han tenido la suficiente capacidad para resistir a los planes del Municipio, que al parecer no ha tomado en cuenta ni el conocimiento ni la experiencia de la práctica local. Esta situación debe ser tomada muy en cuenta sobre todo porque para Scott, este tema es uno de los principales causantes de las fallas que ocurren en la ingeniería social.

Resulta preocupante ver que apenas faltando un año para culminar la construcción del nuevo aeropuerto de Quito, aún en Tababela existen calles de tierra, barrios sin alumbrado público y viviendas que aún se abastecen del agua que corre por la acequia. Retomando el aporte teórico realizado por Dematteis, se confirma la idea de que el crecimiento de Tababela, como zona periurbana, depende prácticamente de las funciones de servicio que otorga la ciudad capital, mientras que en el contexto de la parroquia aún existe una dotación muy pobre de servicios básicos así como de actividades productivas.

Las necesidades en cuanto a la dotación de servicios e infraestructura básica dentro de la parroquia aún no han sido satisfechas. En la información oficial otorgada por el Municipio, por la CORPAQ, o en las notas que aparecen en los medios de comunicación prácticamente no se menciona mucho sobre esta situación ni sobre las condiciones en las que actualmente viven los habitantes de Tababela.

Finalmente, se puede concluir que la presencia de un megaproyecto como el nuevo aeropuerto de Quito en una parroquia rural como lo es Tababela, ya ha traído consigo cambios significativos en la vida de sus pobladores, y no necesariamente en términos positivos durante esta etapa de construcción. Se comprueba el aporte teórico realizado por Delios que señala que al ser Tababela una zona periurbana, coexisten

características y usos del suelo con características urbanas y rurales, donde se evidencian profundas transformaciones económicas, sociales y físicas.

Habrá que ver que oportunidades en el futuro tendrán los habitantes de Tababela una vez que el aeropuerto entre en pleno funcionamiento. Será necesario que otra investigación documente los cambios que se darán en la vida de las personas en términos de empleo, comercio, turismo y dotación de servicios básicos que son elementos primordiales que deberían estar plenamente garantizados para la población local sobre todo si fue ella la que dio sus mejores tierras para la construcción de este megaproyecto. Las expectativas son muy grandes dentro de la población, habrá que ver si son cumplidas a cabalidad por las autoridades municipales y gubernamentales.

## BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía Metropolitana de Quito (Ecuador), Bedón Mayra, “Visión Q: identidad y futuro”, 2009.
- Alcaldía Metropolitana de Quito (Ecuador), *El nuevo aeropuerto de Quito, documentos para la historia*, 2008.
- Arias, Patricia (2002), “Hacia el espacio rural urbano: una revisión de la relación entre el campo y la ciudad en la antropología social mexicana. En: *Estudios Demográficos y Urbanos*, No. 50, 363-380.
- Ávila Héctor (2001), “Ideas y planteamientos teóricos sobre los territorios periurbanos. Las relaciones campo-ciudad en algunos países de Europa y América”, *Investigaciones geográficas, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM*, No. 45, México: 108-127.
- Barsky, Andrés (2005), “El periurbano productivo, un espacio en constante transformación. Introducción al estado del debate, con referencias al caso de Buenos Aires”. En: *Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, Vol. IX, núm. 194.
- Carneiro, María (1998), *Camponeses, agricultores e pluriactividade*. Río de Janeiro: Contra Capa Livraria.
- Carrasco, Juan (2000), “Ciudad, periferia urbana y capital”, edición 71, *Ambiente Ecológico*. <http://www.ambiente-ecologico.com/ediciones/071-06-2000/071-roquecarrascoaquin.html>. (Visitada el 25 de mayo del 2010).
- Castells, Manuel (1999), *Globalización, Identidad y Estado en América Latina*, Santiago de Chile: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
- Collin Anne (1992). “Las dinámicas del crecimiento de la aglomeración de Quito”. En *Atlas Infográfico de Quito: socio-dinámica del espacio urbano y política urbana*. Instituto Geográfico Militar, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, L' institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération: 14. Quito-Ecuador.
- Comisión de Control Cívico de la Corrupción (2007). *Revista Rescate*, No. 29: 14-16.
- De la Torre, Francisco (2002), *Actualización del estudio de Impacto Ambiental del Nuevo Aeropuerto de Quito*, Quito-Ecuador.
- Delgado, J. (1999). “La nueva ruralidad en México”. *Investigaciones Geográficas*, 82-93.
- Dematteis, Giuseppe (1998), “Suburbanización y periurbanización. Ciudades



anglosajonas y ciudades latinas”. En: *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.

Dirección Metropolitana de Planificación Territorial (2006), “Condiciones del contexto”. En *Plan General de Desarrollo Territorial del Distrito Metropolitano de Quito 2006-2010*. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Secretaría del Desarrollo Territorial y Dirección Metropolitana de Planificación Territorial: 18-26. Quito-Ecuador: Imprenta Municipal.

Entrena, Francisco (2004), “Los límites difusos de los territorios periurbanos: una propuesta metodológica para el análisis de su situación económica y procesos de cambio”, *Sociologías*, Porto Alegre, número 11: 28-63.

Entrena, Francisco (2005), “Procesos de periurbanización y cambios en los modelos de la ciudad: un estudio europeo de casos sobre sus causas y consecuencias”, Universidad de Granada, Departamento de Sociología, Paper 78: 59-88.

EURE (2000), Hidalgo, Rodrigo, “La ciudad dispersa”. v: 26, n. 77: Santiago.

Fondo de Población de las Naciones Unidas (2007), “Uso social y sostenible del espacio”. En: *Estado de la población mundial 2007, liberar el potencial del crecimiento urbano*, Estados Unidos: 45:53.

Gallegos, Enrique y Nellie Araújo (2010). *Corrupción de alto vuelo, el atraco de Tababela*. Quito.

Godard Henry y Jeanett Vega (1992). “La distribución de la población urbana ecuatoriana y el crecimiento de la capital”. En *Atlas Infográfico de Quito: socio-dinámica del espacio urbano y política urbana*. Instituto Geográfico Militar, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, L’ institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération: 6. Quito-Ecuador.

INEC, “Parroquia de Tababela”, V Censo de Población y IV de Vivienda, 1990, Quito-Ecuador.

INEC, “Parroquia de Tababela”, VI Censo de Población y V de Vivienda, 1990, Quito-Ecuador.

Junta de Andalucía (2010), “La ciudad posfordista”. En: *La ciudad viva*, Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Sevilla-España.

Kay, Cristóbal (2009), “Estudios rurales en América Latina en el período de globalización neoliberal: ¿una nueva ruralidad? En: *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 71, No.4, México.

Linck, Thierry (2001), “El campo en la ciudad: reflexiones en torno a las ruralidades emergentes”. En: *Relaciones*, Revista del Colegio de Michoacán, Invierno, Vol. 22, número 85: 85-104.

- Nicolin, Pierluigi, "Periferia. Metrópoli. Herranza"; Revista UR. N°s 9 y 10; E.T.S.A.B., Barcelona, 1992. P. 8.
- Osorio, Lorena (2008), "El campo y la ciudad". En *Territorios en mutación: repensando el desarrollo desde lo local*, Luciano Martínez (Comp.): 200, 225. Quito-Ecuador: FLACSO.
- Pellicer, Francisco (1998), "El ciclo del agua y la reconversión del paisaje periurbano en las ciudades de la Red C-64" En *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.
- Ponce, Pedro (2000). "Cambios sociales en espacios periurbanos del país valenciano, el Puig de Santa María". Disponible en dirección electrónica [mural.uv.es/pepona/principal.html](http://mural.uv.es/pepona/principal.html), visitado el 2 de febrero del 2010.
- Mena, Alexandra (2008), "Las nuevas centralidades urbanas del Distrito Metropolitano de Quito". *Geografía Aplicada y Desarrollo, revista digital 2008*. <http://www.cepeige.org/Revista/CENTRALIDADES%20URBANAS%20DMQ.pdf>. (Visitada el 15 de noviembre del 2009).
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2010). "Nuevo aeropuerto de Quito obtiene licencia ambiental". Disponible en [www.quito.gov.ec](http://www.quito.gov.ec). (Visitada el 28 de abril del 2010).
- Núñez, Wilson (s/f), "Breve Historia de la Parroquia de Tababela", no publicado.
- Ruiz Naxhelli y Javier Delgado (2008), "Territorio y nuevas ruralidades: un recorrido teórico sobre las transformaciones de la relación campo-ciudad" En: *Revista EURE*. Vol XXXIV, No. 102.
- Scott, James (1998), *Seeing like a state: how certain schemes to improve the human condition have failed*. New York: Vail-Ballou Press.

## DOCUMENTOS

- Ecuador Inmediato (2010). "Aeropuerto: lista firma de alianza estratégica", [www.ecuadorinmediato.com/Noticias/news\\_user\\_view/hoy\\_quito\\_aeropuerto\\_lista\\_firma\\_de\\_alianza\\_estrategica--131857](http://www.ecuadorinmediato.com/Noticias/news_user_view/hoy_quito_aeropuerto_lista_firma_de_alianza_estrategica--131857). (Visitada el 10 de agosto del 2010).
- El Comercio (2009). "Barrera tiene cuatro mega retos", [http://www.elcomercio.com/noticiaEC.asp?id\\_noticia=293932&id\\_seccion=11](http://www.elcomercio.com/noticiaEC.asp?id_noticia=293932&id_seccion=11). (Visitada el 29 de julio del 2009).

El Comercio (2009). “El techo de la terminal de Tababela, listo a fin de mes”, [http://www.elcomercio.com/noticiaEC.asp?id\\_noticia=268140&id\\_seccion=11](http://www.elcomercio.com/noticiaEC.asp?id_noticia=268140&id_seccion=11) (Visitada el 6 de abril del 2009).

El Comercio (2009). “La ciudad creció a sus 4 extremos”, [http://www.elcomercio.com/noticiaEC.asp?id\\_noticia=326169&id\\_seccion=11](http://www.elcomercio.com/noticiaEC.asp?id_noticia=326169&id_seccion=11). (Visitada el 4 de enero del 2010)

El Comercio (2009). “El nuevo aeropuerto, una polémica activa”, [http://www.elcomercio.com/noticiaEC.asp?id\\_noticia=271454&id\\_seccion=11](http://www.elcomercio.com/noticiaEC.asp?id_noticia=271454&id_seccion=11). (Visitada el 21 de abril del 2009)

El Comercio (2009). “Tababela se inaugurará en 383 días”, [http://www.elcomercio.com/noticiaEC.asp?id\\_noticia=292651&id\\_seccion=11](http://www.elcomercio.com/noticiaEC.asp?id_noticia=292651&id_seccion=11). (Visitada el 23 de julio del 2009).

El Comercio (2010). “Caso aeropuerto: 9 ediles libres de culpa”, <http://www.elcomercio.com/2010-05-17/Noticias/Quito/Noticias-Secundarias/EC100515P12LATERAL2.aspx>. (Visitada el 14 de mayo del 2010).

El Comercio (2010). “La Dirección de Aviación Civil hizo siete observaciones a Tababela” <http://www.elcomercio.com/2010-04-22/Noticias/Quito/Noticias-Secundarias/EC100422P15TABABELA.aspx>. (Visitada el 21 de abril del 2010).

El Comercio (2010). “La quebrada de Santa Rosa trae problemas al nuevo aeropuerto”, <http://www.elcomercio.com/2010-04-26/Noticias/Quito/Noticias-Secundarias/EC100426P28AEROPUERTO.aspx>. (Visitada el 25 de abril del 2010).

El Comercio (2010). “Municipio participaría de un 26% de los beneficios totales del nuevo aeropuerto”, [http://www.elcomercio.com/noticiaEC.asp?id\\_noticia=333840&id\\_seccion=11](http://www.elcomercio.com/noticiaEC.asp?id_noticia=333840&id_seccion=11). (Visitada el 8 de febrero del 2010).

El Comercio (2010). “Tababela espera el aval de Contraloría”, <http://www.elcomercio.com/2010-08-10/Noticias/Quito/Noticias-Secundarias/EC100810P15AEROPUERTO.aspx>. (Visitada el 10 de agosto del 2010).

El Comercio (2010). “Tres organismos del Estado tienen la última palabra de la renegociación”, [http://www.elcomercio.com/noticiaEC.asp?id\\_noticia=334088&id\\_seccion=11](http://www.elcomercio.com/noticiaEC.asp?id_noticia=334088&id_seccion=11). (Visitada el 10 de febrero del 2010).

Gobierno Parroquial de Tababela (Ecuador), *Informe de gestión 2005-2009*.

Metro hoy (2009). “Tababela se cansó de esperar por las mejoras”, octubre 28 Sección Crónica.

## **ENTREVISTAS**

Humberto Baquero (actual Presidente de la Junta Parroquial), 13 de mayo del 2010

Wilson Núñez Acosta (Ex Presidente de la Junta Parroquial), 13 de mayo del 2010

Gloria Coello Arroyo (Directora de la Escuela la Condamine), 15 de mayo del 2010

Enrique Rosner (Ex párroco), 20 de noviembre del 2010

Luis Ernesto Núñez (ex miembro de la Junta Parroquial), 20 de noviembre del 2010

Karina Pardo (Directora del Subcentro de Salud de Tababela), 22 de noviembre del 2010



**B. INFORMACIÓN DEL HOGAR**

1. ¿Tiene algún cultivo en su casa/terreno?

Si  No   
 ↳ ir a p. 2 ↳ ir a p. 4

2. ¿Qué tipo de cultivo tiene en su casa o terreno?

(se puede marcar más de una opción)

- Legumbres
- Frutas
- Flores
- Pasto
- Otros (especifique)

3. ¿Qué extensión tiene su terreno para el cultivo? (en metros)

4. ¿La casa donde usted habita es usada normalmente para... ?

(se puede marcar más de una opción)

- Vivienda
- Negocio
- Fin de semana
- Vacaciones

5. ¿A usted o a su familia le comentaron que se iba a construir el nuevo aeropuerto de Quito en Tababela?

Si  No

6. ¿Hace cuánto tiempo se enteró sobre esta construcción?

meses  años

7. ¿Cómo se enteró de este nuevo proyecto? (marque una sola opción)

- Junta Parroquial
- Comunidad
- Televisión
- Radio
- Personal del nuevo aeropuerto

8. ¿Usted estuvo de acuerdo con que se lleve a cabo el nuevo aeropuerto en Tabab.?

Si  No   
 ↳ ir a p. 9 ↳ ir a p. 10

9. ¿Por qué estuvo de acuerdo?

- (marque una sola opción)
- Mayor progreso a la parroquia
  - Incremento de turismo
  - Incremento de negocios
  - Se mejoran servicios básicos
  - Oportunidad de darse a conocer
  - Otros (especifique)

10. ¿Por qué NO estuvo de acuerdo?

- (marque una sola opción)
- Mayor contaminación
  - Mayor ruido
  - Se pierde la tranquilidad
  - Mayor delicuencia
  - No hay inversión en la parroquia
  - Otros (especifique)

11. Actualmente, ¿usted o algún miembro de su familia, trabaja en la construcción del nuevo aeropuerto?

Si  No   
 ↳ ir a p. 12 ↳ ir a p. 13

12. ¿En qué área trabaja para el nuevo aeropuerto? (marque una sola opción)

- Construcción de la pista
- Construcción de infraestructura
- Aseo
- Transporte
- Provisión de alimentos
- Otros (especifique)

13. Actualmente, sienta que la construcción del nuevo aeropuerto le ha traído a usted o su familia... ? (marque una sola opción)

- Mayores oportunidades laborales
- Mejores oportunidades de negocios
- Más turismo en la parroquia
- Más ruido
- Más contaminación ambiental
- Más enfermedades
- Es indiferente
- Otros (especifique)

14. ¿Cuál es la principal queja que tiene sobre la actual construcción del aeropuerto?

- (marque una sola opción)
- Ninguna
  - Mayor polvo
  - No hay ofertas de trabajo
  - Mayor ruido
  - Más tráfico vehicular
  - Otros (especifique)

15. Comparado con antes, su expectativa actual sobre los beneficios que traerá el nuevo aeropuerto en Tababela, es... ?

- (marque una sola opción)
- Igual
  - Peor
  - Mejor
  - Indiferente

16. ¿Usted cree que las tradiciones de Tababela podrían perderse por la presencia del nuevo aeropuerto?

Si  No   
 ↳ ir a p. 17 ↳ ir a p. 18

17. ¿Por qué cree que podrían perderse?

- (marque una sola opción)
- Presencia de gente de afuera
  - Presencia de tecnología
  - Mayor movimiento comercial
  - Otros (especifique)

18. ¿Ha notado que la actividad agrícola y ganadera ha disminuido en Tababela en los últimos años?

Si  No   
 ↳ ir a p. 19 ↳ ir a p. 20

19. A qué cree que se deba esta disminución?

- (marque una sola opción)
- La gente trabaja en Quito
  - Han aumentado los negocios
  - Se dedican a la floricultura
  - Se dedican a la prestación de servicios
  - Otros (especifique)

20. ¿Usted ha notado que personas de Tababela estén trabajando para el nuevo aeropuerto?

Si  No

21. ¿Piensa que usted o algún miembro de su familia va a tener algún beneficio ahora que en Tababela va a existir un aeropuerto internacional?

Si  No   
 ↳ ir a p. 22 ↳ ir a p. 23

22. ¿Qué tipo de beneficio piensa tener?

- (marque una sola opción)
- Va a comenzar un nuevo negocio
  - Va a trabajar en el nuevo aeropuerto
  - Va a tener mejor acceso a la tecnología
  - No va a tener ningún beneficio
  - Va a mejorar la calidad de vida de los habitantes
  - Otros (especifique)

23. ¿Usted o algún miembro de su familia pertenece a alguna asociación/comunidad/ grupo ubicado en Tababela?

Si  No   
 ↳ ir a p. 24 ↳ ir a p. 26

24. ¿Cuál es el nombre de la asociación/comunidad o grupo a la que pertenece usted o algún miembro de su familia?

1.
2.
3.

25. ¿De qué tipo es la asociación /comunidad o grupo a la que pertenece? (se puede marcar más de una)

- Política
- Cultural
- Financiera
- Medioambiental
- Social
- Religiosa
- Otros (especifique)

26. ¿Por qué usted o algún miembro de su familia no ha participado en la asociación/ comunidad o grupo? (se puede marcar más de una opción)

- Falta de conocimiento
- Falta de interés
- No existe liderazgo
- No existe suficiente cooperación en la parroq.
- No existe divulgación de las actividades que se llevan a cabo
- Otros (especifique)

27. Usted o algún miembro de su familia fue expropiado de tierras, debido a la construcción del aeropuerto?

Si  No   
 ↳ ir a p. 28 ↳ ir a p. 31

28. ¿Recibió una cantidad de dinero suficiente, debido a la expropiación?

Si  No

29. ¿Cuánto dinero recibió por metro cuadrado?

30. ¿En qué año se realizó esta expropiación?

31. Actualmente, usted o algún miembro de su familia tienen terrenos que posiblemente sean expropiados por la construcción del aeropuerto?

Si  No