

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES
SEDE ECUADOR
PROGRAMA DE ESTUDIOS DE LA CIUDAD
CONVOCATORIA 2006-2008**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAESTRIA EN GOBIERNO DE LA
CIUDAD, CON MENCIÓN EN DESARROLLO DE LA CIUDAD**

**EL IMPACTO DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO EN LA COMUNA DE
OYAMBARILLO**

JENNY KARINA SANTACRUZ VACA

**ASESOR DE TESIS: M^sC. ALFREDO SANTILLAN
LECTORES/AS: M^sC. ANDREA CARRION, M^sC. OSCAR OSPINA**

QUITO, OCTUBRE 2010

DEDICATORIA

A Dios, a mis padres

AGRADECIMIENTOS

A Dios por ser mi fortaleza, por mostrarme el camino de la paciencia, por no desampararme nunca.

A mi asesor de tesis, por la paciencia, por compartir conmigo sus conocimientos, su guía y su generoso apoyo.

A los dirigentes de la comuna de Oyambarillo, por su apertura y su enriquecedora experiencia.

A mis padres que lucharon junto a mí todo este tiempo, a pesar de las vicisitudes, juntos lo logramos, el éxito es de los tres. A ellos dedico este trabajo.

A ti por estar a mi lado por ser mi compañero, mi amigo, por ser quien eres y formar parte de mí.

ÍNDICE

ÍNDICE.....	4
RESUMEN	6
CAPÍTULO I	7
INTRODUCCION.....	7
Planteamiento de Objetivos	8
Objetivos Especificos	9
CAPÍTULO II.....	15
MARCO TEORICO	15
Formación de los precios del suelo.....	19
La renta del suelo.....	20
Factores que inciden en la rentabilidad de la tierra.	21
<u> Efecto comunicante.</u>	23
<u> Efecto de tensión vial entre focos.</u>	23
<u> Efecto de la carpa</u>	23
CAPÍTULO III	27
CAUSALIDAD DE LA TRANSFORMACION EN EL COSTO DEL SUELO	27
Los datos sobre el valor del suelo y el método.....	29
Determinación de lotes tipo.....	31
CAPÍTULO IV	39
LA COMUNA DE OYAMBARILLO	39
Relaciones entre la ciudad y las comunidades.....	39
Las comunas contemporáneas: la comuna de Oyambarillo.....	42
Organización política de Oyambarillo.....	46
El nuevo aeropuerto internacional de Quito, NAIQ.....	48
La comunidad de Oyambarillo y las expectativas por la llegada del nuevo aeropuerto de Quito	48
<u> La creación de fuentes de trabajo</u>	49
<u> La contaminación ambiental</u>	49
<u> El mercado del suelo</u>	52
<u> La venta de la tierra y la incorporación de gente ajena a la comunidad</u>	56
Conflictividades.....	56
<u> El conflicto con la EMAAP</u>	57
<u> La construcción del OCP</u>	57
	4

<u>La construcción del nuevo aeropuerto de Quito, NAIQ</u>	58
CAPÍTULO V	60
CONCLUSIONES.....	60
Sobre la transformación de los precios del suelo y el mercado de tierras	60
Sobre el impacto en la organización comunal	61
<u>Efectos de la mercantilización de la tierra</u>	62
<u>Efectos de la segregación</u>	63
BIBLIOGRAFIA	64
ANEXOS	67

RESUMEN

El propósito de la investigación es analizar la influencia del nuevo aeropuerto de Quito, NAIQ, en la transformación de los precios del suelo en la comuna de Oyambarillo para contrastar los posibles impactos generados a nivel de renta del suelo y la organización comunitaria de Oyambarillo. La comuna se halla ubicada entre las parroquias de Yaruquí y Tababela a 6 km aproximadamente del NAIQ.

Para iniciar la investigación sobre la transformación de los costos del suelo, primeramente se identificaron dos lotes tipo ubicados al interior de la Comuna de Oyambarillo, a partir de los cuales se analizó la variación de los avalúos catastrales del suelo en el período 2001 – 2009, previa transformación de los datos en valores constantes. Por otra parte se utilizaron también técnicas de investigación cualitativa como la entrevista. El levantamiento de la información se realizó en el año 2008 y 2010. Los entrevistados fueron básicamente miembros del Cabildo de Oyambarillo por ser ellos quienes están cerca de la comunidad y conocen los problemas y conflictos que van apareciendo en su interior a medida de la ejecución del aeropuerto.

Obteniéndose como resultados el crecimiento general de los precios durante el período 2001-2005 el cual responde a una tendencia secular al incremento y por otro lado durante el período 2006-2009 la brusca transformación en la renta de la tierra a raíz de la implantación del nuevo aeropuerto, lo que llevó a analizar el contraste de la subida de los precios del suelo con las expectativas de los dueños de la tierra, para este caso la comuna de Oyambarillo.

En conclusión se llega a determinar que el suelo para los comuneros posee un valor de uso, que se transforma en un valor de cambio, convirtiendo a sus propietarios en “ahorradores pasivos” que no actúan como agentes especializados en la captura de estos valores. De esta manera, de acuerdo a la naturaleza de los agentes involucrados, el impacto positivo en el precio de la tierra no es suficiente para provocar su mercantilización, existen otros factores de tipo social que contribuyen con ello. En el caso de la comuna de Oyambarillo, estos factores son la pérdida de perspectivas en cuanto a la utilización productiva de la tierra y el desgaste de valores e identidad en las nuevas generaciones quienes han perdido los lazos que los vinculan con la producción agrícola.

CAPÍTULO I INTRODUCCION

La implantación de grandes operaciones urbanas en la ciudad deriva de la profunda transformación que está causando el proceso de globalización de la economía. Este proceso redefine el rol de las ciudades y coloca la cuestión de la competitividad en un primer plano en la planificación del desarrollo de la urbe. (Cuenya, 2004:89)

Los grandes proyectos urbanos, GPU, juegan un rol decisivo en el reposicionamiento de la ciudad como espacio mundial. (Cuenya, 2004:89)

Sin embargo, a pesar de esta visión positiva, los grandes proyectos urbanos han sido fuertemente criticados, “debido a que muchos de ellos, incorporados en los planes estratégicos con el objetivo de incrementar la competitividad de las ciudades, tienden a generar procesos de elitización social, valorización de los capitales privados y especulación de la tierra”. (Lungo, 2004:25)

El nuevo aeropuerto internacional de Quito se halla dentro de la lógica de globalización pues su construcción tiene como supuestos la atracción de la inversión extranjera, el incremento de exportaciones e importaciones, el movimiento de personas y el turismo.

Según la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito CORPAQ¹, tendrá capacidad para recibir a más de cinco millones de pasajeros por año y 270 mil toneladas de carga. Se halla localizado en la zona de Tababela y Puembo, a aproximadamente 25 kilómetros al Este de Quito, sobre una superficie de 1.500 hectáreas, de las cuales 540 corresponden al área de construcción.

El nuevo aeropuerto de Quito, NAIQ, de acuerdo al Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de las Parroquias Nororientales aprobado por la municipalidad, cuenta con estudios de factibilidad de operación e impacto a nivel medio ambiental, sin embargo dichos estudios no exploran las consecuencias en el mercado del suelo de las pequeñas comunidades aledañas al nuevo aeropuerto.

¹ Unidad ejecutora del Distrito Metropolitano de Quito, DMQ, para la construcción, operación, administración y mantenimiento del nuevo aeropuerto, obras complementarias y conexas (vías de acceso), así como la construcción y administración de la Zona Franca del Aeropuerto.

Estos antecedentes permiten abrir la discusión sobre el problema de generación de renta del suelo en la comuna de Oyambarillo por la ejecución del nuevo aeropuerto de Quito, en contraste con el impacto a nivel socio cultural entre los miembros de la comunidad a causa de su cercanía a este GPU y al mercado de tierras.

Es importante aclarar que este trabajo explora los “posibles” impactos entre los miembros de la organización, dado que el aeropuerto aún se halla en ejecución y los proyectos complementarios a este como las vías de acceso aún no se ejecutan.

La investigación se conforma de dos ejes fundamentales, por un lado desde un punto de vista economicista se centra en la búsqueda de los factores que contribuyen a explicar la generación de plusvalía en el suelo al interior de la comuna y por otro lado se explora el nivel de impacto en lo comunitario tomándose como lineamientos de lectura la generación de nuevas expectativas e incertidumbres entre sus miembros.

La teoría sobre la generación de renta en el suelo y los componentes porcentuales del valor de la tierra urbana que afectan directamente en los costos de la tierra en áreas rurales cercanas a esta, permitirá llegar a conceptualizar la relación de las comunidades y el mercado de suelo.

La investigación parte de la hipótesis de que la transformación en el costo del suelo en la Comuna de Oyambarillo por efectos de la implantación del nuevo aeropuerto, puede elevar la renta del suelo generando especulación y con ello la venta de su tierra al mercado.

Indicadores relacionados con la variación de los precios catastrales del suelo al interior de la Comuna, permitirán analizar el proceso de valorización de la tierra por la creación de nuevas infraestructuras y servicios para el sector en estudio.

Los indicadores se tomarán a nivel cuantitativo, en base a un análisis de las lógicas del mercado de suelo, de la siguiente manera:

1. Precios catastrales de transacción de la tierra durante el periodo 2001-2005.
2. Precios catastrales de transacción de la tierra durante el bienio 2006-2007.
3. Precios catastrales de transacción de la tierra durante el bienio 2008-2009.

Planteamiento de Objetivos

Ante la presencia de grandes proyectos se desarrollan plusvalías, es decir, el costo de la tierra lo pone el mercado, transformando el valor de uso del suelo en valor de cambio.

En base a este antecedente el objetivo general de esta tesis es analizar la influencia del nuevo aeropuerto de Quito en la transformación de los precios del suelo en la comuna de Oyambarillo, para indagar el impacto a nivel de renta del suelo y la organización comunitaria.

Objetivos específicos

1. Analizar la influencia del Nuevo Aeropuerto de Quito en la transformación de los precios del suelo en la Comuna de Oyambarillo.
2. Analizar el comportamiento de los precios de la tierra, durante el período 2001-2009, en valores constantes, con el fin de medir la valorización real de los predios.
3. Determinar las causas que generan valorización del suelo en la Comuna de Oyambarillo.
4. Determinar los posibles impactos a nivel social y medio ambiental que perciben los comuneros por su cercanía al Nuevo Aeropuerto y proyectos viales complementarios.

METODOLOGÍA DE ESTUDIO

El estudio y sus conclusiones se basan en el análisis de los cambios en los costos del suelo dentro de la Comuna de Oyambarillo durante el período 2001-2009, en contraste con las percepciones planteadas por los comuneros sobre los posibles impactos dentro de su organización.

Sobre los posibles impactos en la organización comunitaria.

Metodológicamente, a través de entrevistas realizadas en el año 2008 y 2010 a los miembros del Cabildo de Oyambarillo, por ser ellos quienes están más cerca con los pobladores y por ello tienen más información y conocimiento de la realidad local, se trata de mostrar las expectativas y los conflictos que se dan al interior de la comuna por la ejecución del nuevo aeropuerto de Quito. Si bien no se logró entrevistar a todos los representantes, el objetivo se centra en la búsqueda de los posibles impactos percibidos por los comuneros, ya que el NAIQ, todavía se halla en

ejecución y los proyectos complementarios a este como las vías de acceso aún no se ejecutan.

Por otro lado mediante un breve análisis histórico, se trata de caracterizar a la Comuna de Oyambarillo, con la finalidad de conocer las potencialidades locales de la comunidad, su entorno, su organización político administrativa, el espacio comunitario, su gente, la relación con el entorno natural, los proyectos desarrollados por la comunidad, sus desafíos y las cuestiones urgentes de la Comunidad. Esta información se complementó con el estudio de material bibliográfico sobre las Comunas en el Ecuador.

Sobre la transformación de los costos del suelo

Para efectuar la verificación de la transformación de los costos del suelo se toma un período de análisis comprendido entre los años 2001 a 2009.

La investigación inicia a partir del 2001 considerando dos aspectos importantes: por un lado, el proyecto de construcción del nuevo aeropuerto de Quito, toma forma a partir de la creación de la Corporación Aeropuerto CORPAQ en octubre 25 del año 2000. La CORPAQ fue creada por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito como la unidad ejecutora para la construcción, administración del nuevo aeropuerto y obras complementarias a este como las vías de acceso y la Zona Franca.

Por otro lado, a partir del año 2001, el Ecuador entra en una etapa de estabilización económica, luego del ajuste cambiario del sucre al dólar.

Durante la década de los 90's la economía ecuatoriana experimentó una dura crisis económica que dio paso a la dolarización en los años 98 – 99². A partir de la

² Las cifras estadísticas de 1980 a 1990 demuestran alzas inflacionarias de 12.6% (1980) al 52.5% (1983), una desaceleración de las tasas 25.10% (1984) al 32.5% (1987). Durante el año 1988 y 1989 con un significativo repunte del 85.7% hasta finalizar con el 49.5% (1990). La escalada de los precios se mantuvo hasta el año 92 y posteriormente durante el 95 por efectos del conflicto bélico con el Perú, la crisis energética y en los años siguientes la crisis política con la destitución del cargo de presidente de Abdalá Bucarám, el interinazgo de Fabián Alarcón y la falta de una clara política económica en la presidencia de Jamil Mahuad llevaron al Ecuador a una dura crisis que desencadenó en un continuo proceso inflacionario

dolarización el comportamiento de subida de precios continuó debido a factores económicos de ajuste por el cambio monetario como son:

La acelerada depreciación de tipo de cambio en el año 1999, que desató una fuerte inercia inflacionaria y un ajuste de los precios relativos; la revisión de las tarifas de los servicios administrados: energía eléctrica, agua potable, telecomunicaciones y transporte; el proceso de redondeo de los precios absolutos, la pérdida de referencia de los precios en dólares, al haberse eliminado los precios en sucres, pues no existe un referente público sobre la evolución de los precios en los centros de expendio de productos básicos: las expectativas de agentes frente a importantes decisiones como la revisión de precios de bienes y servicios públicos como combustibles y gas (Tomalá, 2009: 3).

A estos justificativos se añade que la construcción del aeropuerto estuvo planificada desde el año 2003 y su funcionamiento en el 2007, sin embargo la construcción inició en el año 2005, y su culminación por razones de cuestionamientos técnicos, económicos y políticos relacionados con el contrato firmado por la municipalidad y la empresa a cargo de la ejecución del proyecto, la construcción del aeropuerto no ha concluido hasta la fecha.

En base a estas consideraciones, para iniciar la investigación sobre la transformación de los costos del suelo al interior de la comuna, se identificaron los precios de dos “lotes tipo” ubicados al interior de la Comuna, en los sectores de Oyambarillo, y Oyambarillo – Tababela.

Para la determinación de los lotes tipo, se partió de la división del área de intervención en sectores o polígonos³ homogéneos en cuanto a la conformación

pasando del 22.8% (1995) al 91% (2000), este acelerado incremento fue frenado con la implementación de la dolarización (Tomalá, 2009:4).

³ Según la cartografía catastral proporcionada por la Dirección Metropolitana de Catastro (DMC) del Distrito Metropolitano de Quito, la comuna de Oyambarillo se halla sectorizada como: Oyambarillo-Tababela, Oyambarillo y San José de Oyambarillo.

geométrica de los lotes, en base a parámetros como: tamaño, frente y fondo. En cada polígono se estableció un lote modal o tipo⁴.

Luego de identificar los lotes denominados tipo, en base a los avalúos catastrales tomados de las Ordenanzas que rigen el precio del suelo durante el quinquenio 2001-2005; y los bienios 2006-2007; 2008-2009 se procede a comparar el costo del suelo en el quinquenio 2001-2005, con los costos en el bienio 2006-2007 y 2008-2009, bajo el supuesto de valores constantes.

La transformación de los precios corrientes a valores constantes o reales, permitió identificar la rentabilidad del suelo descontando la denominada “ilusión monetaria” ocasionada por efectos inflacionarios. (Miranda, 2002).

Posteriormente se identificaron los factores que explican los resultados obtenidos, esto es: el crecimiento de la renta en el sector.

Para ello se confrontaron, los datos del costo del suelo con el uso y ocupación determinados para el sector en las ordenanzas emitidas por la municipalidad durante el período de análisis comprendido entre el año 2001 – 2009, junto con un análisis cronológico relacionado con la ejecución del nuevo aeropuerto e intervenciones municipales en parroquias rurales para la dotación de agua, alcantarillado, electricidad, espacios públicos obras no necesariamente vinculadas al aeropuerto.

Con ello se llegó a determinar las causas para la transformación en el costo del suelo, es decir, si esta variación se debió a la construcción del nuevo aeropuerto y/o a cambios en la normativa para el uso del suelo, implementación de servicios o fue causa de un fenómeno especulativo.

LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN

Limitaciones de los datos

Los valores catastrales del suelo se asemejan a los valores comerciales de mercado, pero no son los mismos.

En el Distrito Metropolitano de Quito, el avalúo catastral masivo del suelo, se determina por medio de la aplicación del método comparativo, el cual se basa en un estudio de valores de mercado, la información valorativa así obtenida es utilizada entre

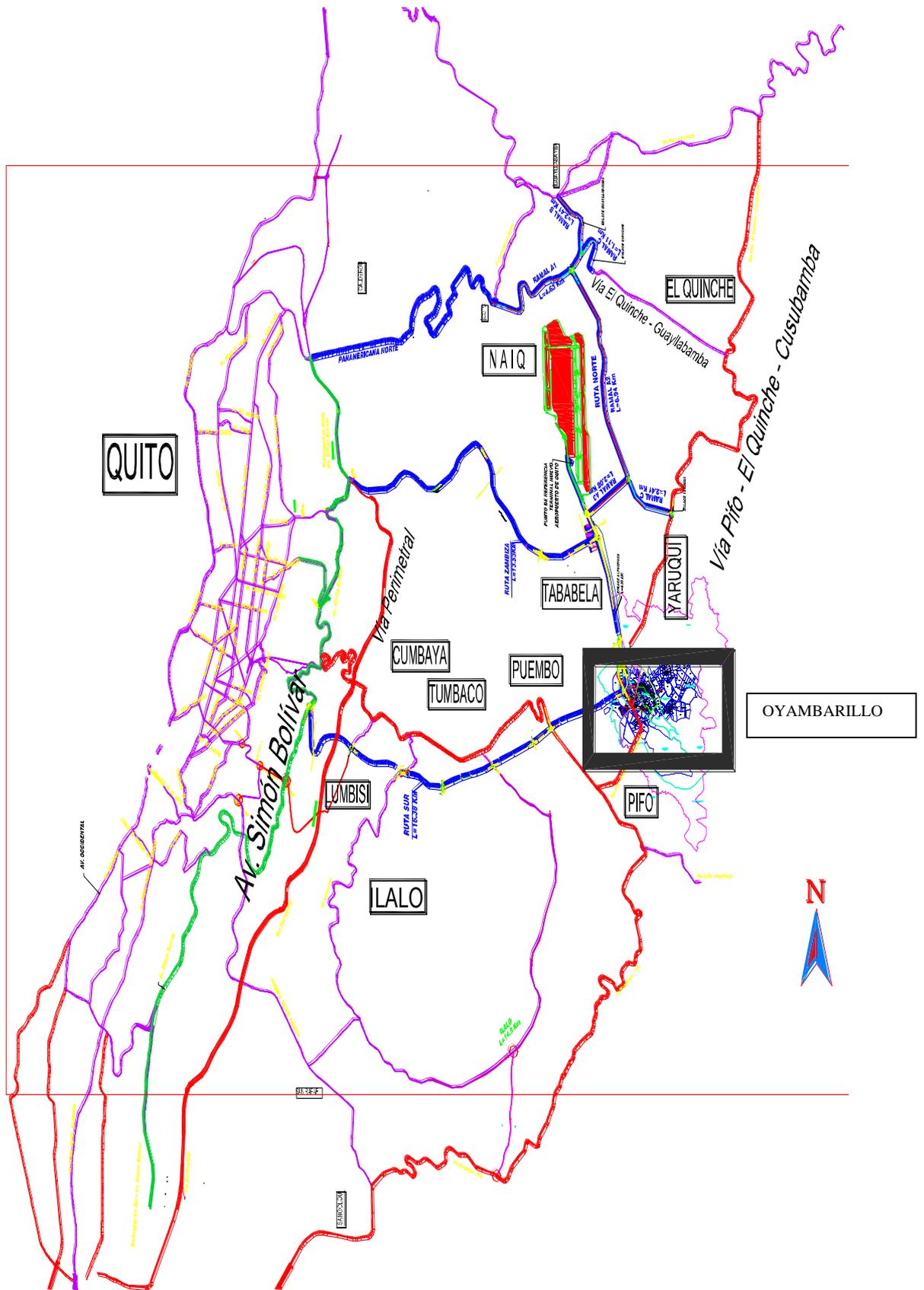
⁴ El lote tipo es el que más se repite dentro de cada polígono de acuerdo a parámetros de medición como son los factores frente, fondo y tamaño.

otros usos, (como avalúo para expropiaciones y adjudicaciones), para el cálculo de la base imponible de los bienes inmuebles del Distrito.

Este factor conlleva a la determinación de políticas, las que para el caso del Distrito Metropolitano de Quito, en el período de estudio, determinaron que a los valores comerciales del suelo se aplique un factor de más / menos el 20% que deprecia su valor comercial, es así que los avalúos de los lotes tipo identificados en la investigación son valores catastrales no comerciales del suelo.

Sin embargo, a pesar de este “índice de error”, las cifras obtenidas son válidas y permiten reflejar el crecimiento que obtuvo el precio del suelo en el período analizado.

PLANO DE UBICACIÓN DE LA COMUNA DE OYAMBARILLO EN EL DMQ



Fuente: Dirección Metropolitana de Catastro 2008

CAPÍTULO II

MARCO TEORICO

El proceso de valorización del suelo, la apropiación de la renta, y las consecuencias concretas en la comunidad, han sido poco analizadas por quienes tienen el poder político en la toma de decisiones al momento de plantear un proyecto de gran escala, GPU⁵, relacionado con el desarrollo de la ciudad.

La consecuencia negativa generada por este tipo de proyecto es el incremento de los precios del suelo y con ello desigualdad urbana y generación de plusvalías que son captadas individualmente lo que no beneficia al desarrollo de la ciudad en su conjunto. (Lungo, 2004:25).

El movimiento o cambio en los precios del suelo es uno de los rasgos fundamentales del mercado de suelo urbano, este movimiento ejerce impactos sobre la configuración de las ciudades, sobre las relaciones entre los grupos sociales y en general sobre la dinámica social. (Jaramillo, 2009: 185).

Según Sousa, el problema de desigualdad urbana y la apropiación de la renta del suelo no son más que consecuencias del fenómeno de expansión de la ciudad. Manifiesta que el crecimiento metropolitano o expansión y transformación morfológica de la ciudad, son fenómenos asociados a inversiones, desarrollo tecnológico e innovación.

Este proceso de urbanización se genera en la “metrópolis de la contemporaneidad” definida como “sobremodernidad” (Augé M. 2005:15-47 en Sousa E. 2009:91). Caracteriza a la sobremodernidad como concepto, en base a las tres “figuras del exceso” de Augé circunscribiéndolo en el ámbito latinoamericano. Las figuras del exceso obedecen a las aceleradas transformaciones mundiales, son: 1. la superabundancia de acontecimientos: entendida como la aceleración de la historia, donde los acontecimientos se modifican rápida y variadamente difundiéndose vertiginosamente en corto tiempo debido a procesos de globalización e informalización, 2. la superabundancia del espacio en las metrópolis: refiere a los

⁵ por Grandes Proyectos Urbanos, GPU, se entiende, “no solo las grandes obras emblemáticas, sino también grandes operaciones urbanas que asumen, en muchos casos, la forma de programas de intervención a través de un conjunto de acciones urbanas de nivel intermedio, que por su integración tienen un profundo impacto en el desarrollo de la ciudad.” (Lungo, 2004:17).

cambios de escala, espectacular aceleración de los medios de transporte con considerables transformaciones físico-espaciales y la proliferación de “no lugares”, 3. El individualismo y 4. La sobreexplotación de la naturaleza y el descuido de la sustentabilidad como una forma de protección del sitio. (Sousa, 2009:92)

Sousa identifica dos procesos simultáneos de urbanización en las metrópolis con características de subdesarrollo, como es el caso de algunas ciudades latinoamericanas: el grado de desarrollo y la forma del hiperpoblamiento.

El grado de desarrollo se halla formado por espacios dinámicos de sobremodernidad donde se difunden la cultura, los avances tecnológicos y patrones consumistas. Formado también por zonas de rezago llamados estáticos-tradicionales, los cuales se hallan desprovistos de los factores necesarios para incorporarse a procesos sociales más dinámicos, lo que genera desintegración espacial centro – periferia.

El proceso de la forma de hiperpoblamiento o expansión metropolitana, hace referencia a la “carencia de políticas públicas eficaces, eficientes y efectivas”, por parte de los gobiernos locales o estatales que permitan un crecimiento sustentable y controlado de la metrópolis. Sousa afirma que la intervención en el proceso expansivo de la ciudad se ha dejado en manos de particulares como desarrolladores inmobiliarios, los cuales sin conciencia social tutelan el crecimiento y la orientación físico-espacial de los usos del suelo con una visión de acumulación del capital más que equilibrio físico y sustentable para el futuro. Una de las problemáticas que desencadena una periferia expandida y sin control además de desdibujar el perímetro urbano es “la ocupación irregular, informal e ilegal del suelo”, por otro lado Sousa identifica una forma más sutil de “irregularidad” y es la especulación del suelo. “La primera irregularidad constituye una ocupación ilegal e ilegítima del suelo” mientras que la segunda no se halla penada por la ley y se halla “legitimada por el Estado e involucra tanto a los instrumentos jurídicos (leyes, reglamentos y otros) como a endebles mecanismos que permiten la planeación del sitio (planes, políticas públicas y otros). (Sousa, 2009:94)

Martínez, asegura que en la llamada “cultura de la propiedad” esta práctica especulativa en lugar de ser sancionada ha conseguido más desgravaciones fiscales, e identifica las variadas formas en las que se presenta: 1. La compra de viviendas en construcción para venderlas cuando están finalizadas, 2. La construcción de éstas

para ir dosificando su venta de acuerdo a los vaivenes del mercado, 3. Acumulación del suelo edificable y su retención, sin mayor inversión hasta que se cumplan las expectativas de ganancia de sus propietarios. Lo que significa el control privado de su desarrollo urbanístico, lo que inaugura una cadena de prácticas especulativas.

Por ello poco sirven las políticas de declarar cada vez más suelo urbanizable ya que, de ese modo, solo se le están proporcionando más posibilidades de acumular y retener suelo a quien puede comprarlo, sin que se garantice que va a aumentar la competencia entre los promotores inmobiliarios o que se van a ofertar más viviendas y más baratas a causa de esa supuesta y nunca materializada competencia (Martínez, 2007:40).

Es así que, el proceso de urbanización de una sociedad, no se da de manera espontánea sino que se basa en intereses sociales concretos, protegidos por el Estado a través de la política urbanística.

Rodríguez F. afirma que en el contexto de una ciudad capitalista el suelo se convierte en mercancía, “siendo posible industrializar su producción”, a través de un “proceso de producción del espacio urbano”. (Rodríguez F., 1984:149)

La reproducción de este sistema exige que “la burguesía se apropie del suelo susceptible de los usos más rentables, el cual queda así segregado social y funcionalmente del resto de la ciudad” (Rodríguez F., 1984:149).

Según Rodríguez F. esto responde al hecho de que la “oligarquía necesita, en suma, desarrollar la división social del espacio como garantía de su reproducción como clase dominante” (Rodríguez F., 1984:149). Por otro lado el poder político local asume la competencia de organizar la producción y gestionar el espacio, siendo la clase dominante directamente ó a través de sus representantes quienes ejercen la planificación urbana convirtiendo a la normativa en un simple instrumento que garantice el desarrollo de las estrategias oligárquicas. (Rodríguez F., 1984:149).

Sin embargo, según Jaramillo “la especulación urbana no es una práctica homogénea, depende de la naturaleza de los agentes involucrados. Dichas acciones tienen lógicas y grados de pertinencia que son en realidad diferentes” (Jaramillo, 2009:203).

Protoespeculadores

En primer lugar identifica a los poseedores jurídicos de la tierra urbana para quienes la propiedad tiene un valor de uso, “se trata de propietarios que viven en sus propias

viviendas, pequeños comerciantes o artesanos que poseen sus talleres y locales comerciales. Al ser dueños de las edificaciones son también propietarios de la tierra en la que ellas se asientan”. Sin embargo afirma que los bienes inmuebles tienen una larga vida útil y su valor no se agota a corto plazo, manifestándose cambios en el precio de los inmuebles – particularmente la tendencia creciente en el largo plazo. “Esta circunstancia se superpone a la práctica de un simple usuario superponiéndose una lógica propiamente pecuniaria: se busca apropiarse de estos incrementos de valor.” Jaramillo asegura que a “pesar de que estas dos dinámicas, la de acceder a un valor de uso y hacerse a un valor de cambio estén presentes, la noción de uso subordina al cálculo puramente mercantil, y la relación de estos propietarios con los avatares del mercado es más bien tenue”, es decir estas familias invierten en su vivienda como una opción de “ahorro”. Jaramillo los denomina “protoespeculadores o ahorradores pasivos”,

El término “protoespeculación” alude al hecho de que si bien la lógica de intentar atrapar los aumentos en los precios inmobiliarios está presente en sectores amplios de la población, ellos no actúan como agentes especializados en capturar estos incrementos, y su comportamiento no es idéntico al que se tiene en mente de manera convencional cuando se habla de “especulación urbana”, la cual si parece girar de manera focalizada en la caza de estos aumentos de valor (Jaramillo, 2009:204).

Especulación Pasiva

Según Jaramillo, los especuladores pasivos son “empresarios capitalistas” especializados en operaciones de compra venta de tierras, acción a la que se dedican permanentemente obteniendo ganancias que superan el precio inicial de compra de la tierra.

Jaramillo la denomina especulación pasiva debido a que el especulador no tiene ningún control sobre las mutaciones en los precios del suelo, simplemente se limita a identificar aquellos terrenos (en base a su juicio basado en la experiencia y conocimiento de la inversión pública y utilización del espacio de la ciudad) con expectativas de aumento de precio. (Jaramillo, 2009:208)

Especulación Inductiva

En este caso el especulador ejerce influencia sobre los cambios en el precio del suelo.

Según Jaramillo, al ser la producción física del espacio construido una actividad económica, el diverso grado de concentración del capital en manos de los constructores, les otorga una mayor incidencia en cuanto al control económico de la producción en la rama de la construcción.

Si bien los grandes constructores contemporáneos no tienen autonomía con respecto a los usos del suelo y códigos de la construcción, “ven ampliar su margen de manipulación sobre el contexto urbano, con el gran capital que poseen compran terrenos donde eventualmente construyen con especificaciones que arrojan sobrepuestos o rentas superiores, apoderándose de ellos” (Jaramillo, 2009:210).

La diferencia entre este proceso y la especulación de carácter pasivo está en que estos grandes capitalistas inmobiliarios compran suelo sin edificar para luego vender espacio construido, es decir, la elevación del precio del terreno involucra al precio de la edificación, mientras que para los especuladores pasivos la ganancia está en la compra venta del suelo sin edificar (Jaramillo, 2009:211).

Formación de los precios del suelo

Para conocer las consecuencias de los movimientos del suelo urbano en el mercado de tierras es imprescindible analizar la formación de los precios del suelo para posteriormente analizar los factores que inciden en la variación del precio.

El desarrollo de la teoría de la Renta Agraria planteada por Carlos Marx dentro de la economía capitalista, explica el cómo la tierra se convierte en mercancía.

Dentro del mercado de tierras en la economía capitalista, el suelo adquiere las connotaciones de una mercancía, es decir tiene precio y se puede intercambiar. La producción de una mercancía requiere del esfuerzo de sus productores y el valor de estas depende justamente de la cantidad de trabajo empleado en su producción. Sin embargo, el suelo a pesar de que se trata de un bien otorgado por la naturaleza, tiene precio, el cual no surge como consecuencia del esfuerzo de la sociedad⁶.

⁶ “El valor de cambio de una mercancía está determinado por la cantidad de trabajo socialmente invertido en su producción, y en que la tierra como elemento de la naturaleza no ha sido producto del trabajo del hombre”. (Carrión D., et al., 1978:7)

El precio de la tierra se explica a través de la Teoría de la Renta: “la tierra no tiene valor⁷, y por lo tanto no debería tener un precio, pero este último se “construye” a través de un mecanismo al que se denomina “Capitalización de la Renta”. (Jaramillo, 2003:1)

Para explicar este concepto Jaramillo toma como ejemplo el caso de la tierra rural. Primeramente identifica al terrateniente, (propietarios de la tierra rural), y el agricultor, “que en la sociedad moderna sería el capitalista que invierte su dinero en la producción de un conjunto de mercancías, los bienes agrícolas y en este proceso genera valor. Pero para desarrollar esta operación, requiere del uso de la tierra, que en principio este agente no posee. Para tener acceso a la tierra, que aparece como una condición indispensable para su producción, el capitalista se ve obligado a pagar una suma de dinero por ello, debe arrendar la tierra. Esta suma va parar en manos del terrateniente. Es lo que se denomina Renta.” (Jaramillo, 2003:2)

La renta del suelo

A partir de la reflexión anterior se puede concluir que es a partir de la renta “que se construye el precio de la tierra”. (Jaramillo, 2003:2). Es decir, el precio del suelo depende de la renta que éste genere. (Carrión D., et al 1978:11).

Otra conclusión importante es que la renta del suelo en realidad, “no depende en absoluto de la intervención personal de quien la recibe, sino del desarrollo del trabajo social, independiente de la acción del propietario y en el que él no tiene intervención alguna”. (Marx Carlos, s/f: 593 en Carrión D., et al 1978:8).

Es decir, para el caso del ejemplo propuesto por Jaramillo, el terrateniente arrendador, gracias a que es dueño de la tierra, se apropia, de la renta generada sin intervención suya. Según Jaramillo en el proceso de apropiación de la renta intervienen dos factores:

⁷ “La conceptualización sobre el mercado explica la posibilidad del intercambio entre las mercancías, porque ellas condensan y son una porción de la energía productiva de la sociedad. La producción de cada mercancía requiere el esfuerzo de sus productores, y cuando ellas se confrontan en el mercado a través de transacciones monetarias, lo que se compara y se contrasta es precisamente la cantidad que cada una de ellas representa de este trabajo general. El precio monetario sería la manifestación de este sustrato, que en el lenguaje de la tradición clásica en economía se denomina Valor”. (Jaramillo, 2003:1)

La propiedad jurídica de la tierra + Circunstancias económicas

A circunstancias económicas se refiere a que, además de ser propietario de la tierra, el terrateniente debe ejercer el control sobre alguna característica de la tierra que sea *IRREPRODUCTIBLE* para el capitalista individual, (para el ejemplo, el capitalista es el agricultor).

El concepto de irreproductibilidad de la tierra se halla ligado a “características fundamentalmente técnicas en el caso de las tierras rurales y en el ámbito urbano incluyen también fenómenos sociales, como las pautas de utilización del espacio en la ciudad”. (Jaramillo, 2003:24) Por ejemplo, la fertilidad de la tierra es una característica que los inversionistas no pueden reproducir espontáneamente.

Factores que inciden en la rentabilidad de la tierra.

Se trata de los factores que inciden en las características de **irreproductibilidad** del suelo.

Según Borrero, los instrumentos de planificación urbana utilizados para ordenar el crecimiento de la ciudad como: delimitación del área urbana, zonificación y aquellos relacionados con dotación de infraestructura y servicios, se convierten en factores que inciden directamente en el aumento del precio de la tierra.

Las zonas que reciben estas mejoras se denominan “focos de valorización”. (Borrero, s/f: 18)

Para comprender su significado, Borrero recurre al ejemplo del cruce de dos arterias viales importantes. Esta ubicación privilegiada trae como consecuencia una alta rentabilidad en el sector haciendo que este sitio adquiera los mayores precios de esta zona de la ciudad, “convirtiéndose a la vez en foco de valorización o de irradiación de precios por la influencia que genera en sus alrededores, extendiendo altos valores a una zona más amplia que se difunde a través de su red vial”. (Borrero, s/f: 19)

Borrero identifica tres factores de incidencia en el costo del suelo, entre ellos el denominado “esquema de cono invertido”

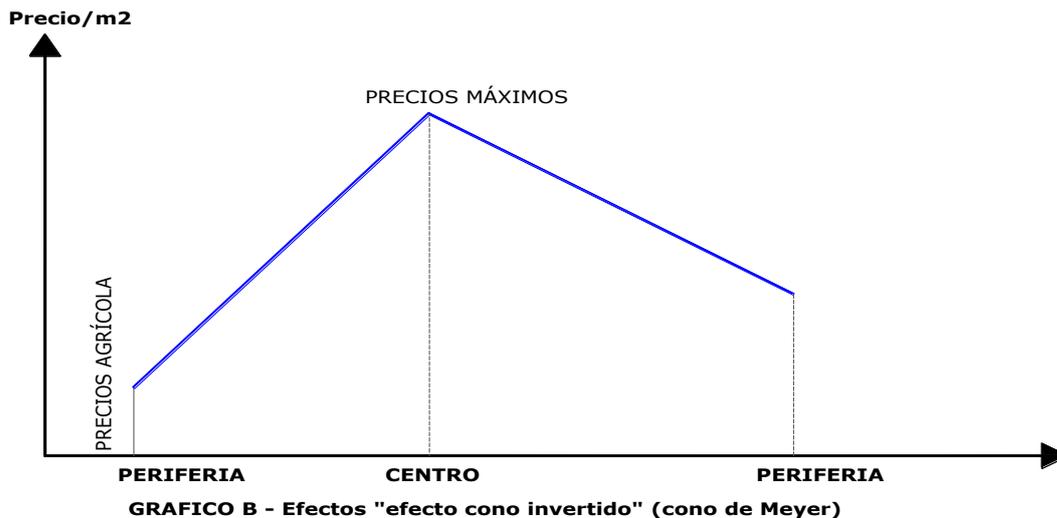


Gráfico tomado de Borrero Oscar, (s/f)

De acuerdo a este esquema, la localización del suelo con respecto al centro financiero o de negocios de una ciudad es una característica que influye de manera relevante en la valorización del precio del suelo. Tal efecto describe el hecho de que un lote que se halla ubicado en las zonas mejor dotadas de servicios e infraestructura tendrá altos precios, mientras que a medida que los terrenos se alejan de estos focos de valorización, sus precios bajan hasta alcanzar el valor agrícola de la periferia de la ciudad. (Borrero, s/f: 20)

En cuanto a los precios en el límite urbano-rural se repite el fenómeno afirma Borrero, puesto que las zonas rurales cercanas a los centros poblados tendrán un mayor costo en el suelo que aquellas con una mayor distancia de ubicación a la ciudad, estableciéndose una relación inversa en entre *distancia de ubicación* del suelo rural con respecto al suelo urbano, sin embargo, los precios del suelo en las áreas rurales se relacionan más con el factor tiempo y estado de la vía sin importar la distancia. (Borrero, s/f: 23).

Este incremento en el costo se explica también a que debido a la carencia de equipamientos e infraestructura en las áreas de expansión de la ciudad, existe una gran presión al gobierno local para la dotación de dicha infraestructura, haciendo que los propietarios se anticipen al hecho de una posterior urbanización de sus tierras, lo que genera el aumento de los precios. Dichos precios difieren de los costos de las tierras eminentemente agrícolas. A este precio de anticipo se denomina *especulación*. (Borrero, s/f: 23).

Efecto comunicante

“Al extenderse la influencia de los focos de valorización, suele darse en el tiempo que las tasas de valorización del punto focal inicial (el cruce vial) continúan creciendo pero a menor ritmo, mientras que los precios del área vecina aceleran su tasa tratando de colocarse al nivel del foco principal. De esta manera los altos precios se extienden como una mancha de aceite en el sector, siguiendo las vías más importantes hasta que se presente un nuevo foco de valorización en otro sector urbano, que pudo haber surgido también a partir de cruce de vías arterias de importancia secundaria a nivel de la ciudad, pero principales a nivel del sector.” (Borrero, s/f: 19)

Efecto de tensión vial entre focos

“Los valores del suelo van aumentando focalizados en determinado punto: el cruce de dos vías, una zona comercial, etc., los cuales presentan una “cumbre” de precios en un sector determinado. Con el paso del tiempo y el desarrollo de la ciudad, las áreas urbanas entre dichas “cumbres” elevan sus precios tomando como referencia los valores principales del sector. La elevación de los precios inter – focos se da a lo largo de una vía arteria importante. El valor de estos sectores crecerá rápidamente hasta igualar el valor de los focos tensionantes a los extremos.” (Borrero, s/f: 19)

Efecto de la carpa

El fenómeno se asemeja al levantamiento de una carpa de circo o tienda de camping; se elevan primero los parales de los extremos y con la cuerda se temple el caballete hasta darle la silueta de todos conocida. Por esta razón lo hemos determinado “efecto de la carpa”. (Borrero, s/f: 20)

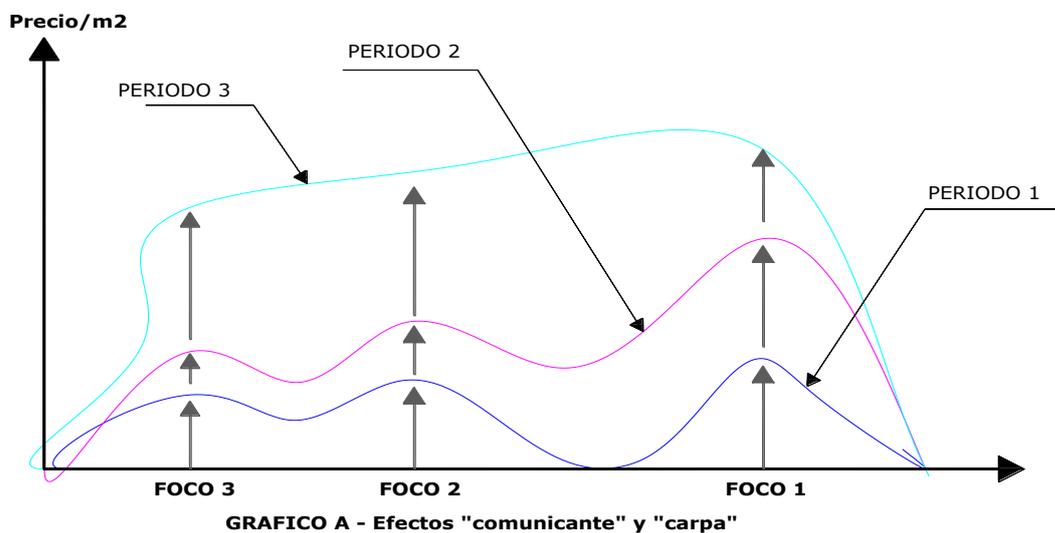


Gráfico tomado de Borrero Oscar, s/f

“Generalmente el foco de irradiación de precios (trátase del cruce de dos vías o de un sector determinado) crece inicialmente a una tasa de valorización acelerada. El ritmo de crecimiento disminuye luego y cobran importancia los

sectores intermedios que aceleran su tasa de valorización tratando de acercarse al foco principal.

Aunque este “efecto de tensión vial entre focos” es una secuencia del “efecto comunicante”, tiene la peculiaridad de orientarse en la dirección del eje de las vías que unen los focos de valorización.” (Borrero 2008).

Del análisis anterior, es importante destacar dos aspectos que inciden en la producción de renta del suelo:

- I. Las acciones estatales o del gobierno local como proveedores de infraestructura y de servicios, contribuyen a la generación de renta en el suelo.
- II. A este análisis se introduce un nuevo concepto: “la especulación” que hace que el propietario por alguna “causa” anticipe el valor del suelo añadiendo un valor extra.

Es necesario realizar un análisis de las formas de incidencia del Estado en el mercado de tierras. Según lo antes mencionado, las obras de equipamiento, servicios e infraestructura dotadas por el Estado o los gobiernos locales son un factor determinante en la subida de los precios del suelo.

Según Rodríguez M., la preponderancia que ejerce en el precio del suelo urbano la dotación de servicios: “un terreno urbano está servido por obras de infraestructura como: luz, agua potable, alcantarillado, bordillos, aceras, pavimentos, etc., que representan aproximadamente un 40 % de su valor.

Los aportes para calles y áreas verdes, representan aproximadamente el 30 %. Descontando estos porcentajes, el terreno como tal, se estima en el 30 % restante” (Rodríguez, 2008). Estos valores se resumen en el siguiente cuadro:

Componentes Valorativos de la Tierra Urbana**

SERVICIOS	Calzadas	asfaltadas y adoquinadas	26%	
		empedradas	8%	
		afirmadas o lastradas	3%	
		tierra	1%	
	Valor máximo			26%
		alcantarillado	6%	

	luz	4%		
	agua potable	3%		
	Teléfono	1%		
	Sub-Total		14%	
AREAS DE VIAS Y AREAS VERDES	Áreas de vías	áreas urbanas	15%	
		muchas vías	10%	
		pocas vías	5%	
		una vía	1%	
	Valor máximo			15%
	Áreas verdes	sector rural	0%	
		sector sub urbano	15%	
Valor máximo			15%	
VALOR TIERRA	valor neto de la tierra*	30%		
	Valor máximo		30%	
TOTAL			100%	

Gráfico tomado de Rodríguez, 2008

“El valor de la tierra, va disminuyendo en el sector rural, conforme se aleja del polo de desarrollo, en este caso del área urbana, hasta el área agropecuaria, forestal o de protección.

Este análisis es fundamental, para la valoración rural, ya que, por lo general las áreas urbanas actúan como principales polos de desarrollo que influyen en el valor de la tierra rural y en relación inversa a su distancia de ubicación. Los porcentajes de servicios como: vías, agua potable, luz eléctrica, áreas verdes, etc., tienen directa relación con el precio de la tierra rural en cada área de intervención valorativa (aivar), ya que estos servicios, van incorporándose parcialmente y paulatinamente cuando la tierra rural está más próxima a los polos de desarrollo, consecuentemente se valora la tierra rural tomando en cuenta la investigación de mercado y el valor de la tierra urbana.” (Rodríguez, 2008)

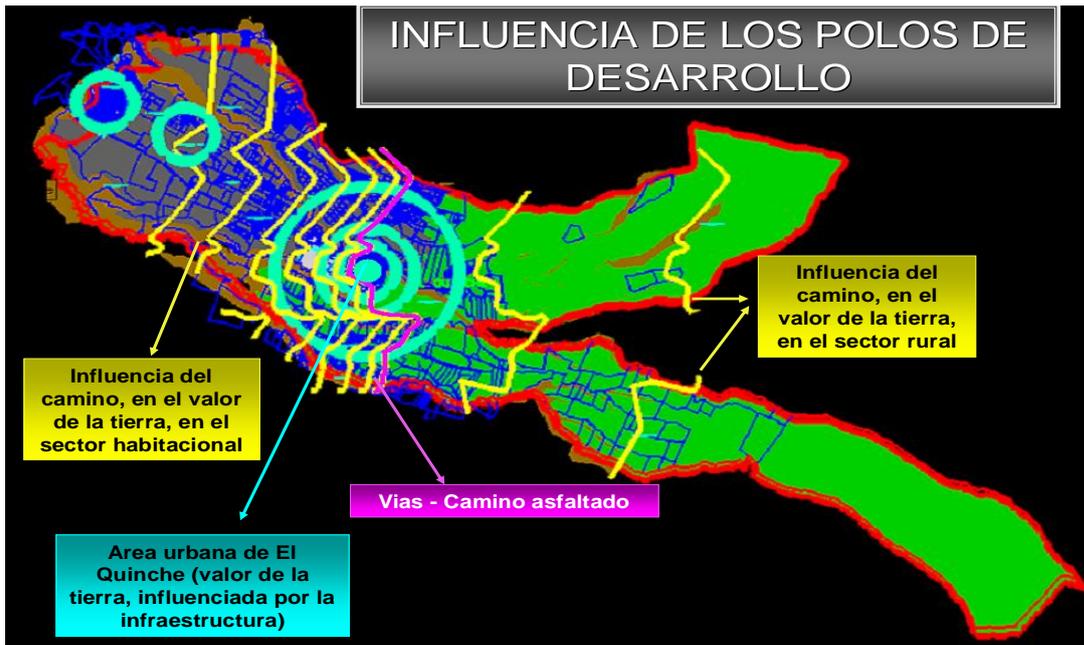


Gráfico tomado de Rodríguez, 2008

Sin embargo, retomando a Jaramillo en la reflexión acerca de la teoría de la renta del suelo, este afirma que: la renta no depende de la magnitud de la inversión en infraestructura. “Las rentas se alteran porque los valores de uso que resultan de estas inversiones afectan esta irreproductibilidad. En el caso rural puede alterar las circunstancias técnicas evocadas, y en el urbano puede transformar las pautas de utilización del espacio urbano.” Y continúa, “el impacto de una obra de infraestructura en el precio del suelo es muy desigual. A algunos lotes los afecta positivamente, pero en diverso grado, y a otros en sentido negativo, sin que el efecto agregado tenga ninguna relación discernible con la magnitud global de la inversión”. (Jaramillo, 2003)

Es decir, los valores de uso asignados a estas zonas que reciben estas mejoras deberán constituirse en usos mucho más rentables de los que tenían antes del paso de una vía. Por ejemplo, el uso comercial de los lotes frentistas a un eje vial de gran importancia es mucho más rentable que el uso relacionado con vivienda.

CAPÍTULO III

CAUSALIDAD EN LA TRANSFORMACION DEL COSTO DEL SUELO

La zona periurbana de la ciudad de Quito, debido al proceso de expansión de la ciudad que incorpora grandes áreas con vocación agrícola a los sectores económicos urbanos y a inversiones del capital en infraestructura agropecuaria y servicios, ha experimentado profundas transformaciones en las últimas dos décadas.(Carrión A., 2007:1)

Acciones estatales e intervenciones municipales en parroquias rurales para la dotación de agua, alcantarillado, electricidad y espacios públicos, contribuyen a la generación de renta en el suelo.

Carrión A. identifica grandes proyectos a nivel urbano que “potencian la franja periurbana como espacio de desarrollo económico local”. Entre los más importantes se encuentran: la Aerotrópolis, el proyecto de Ríos Orientales (proyecto de la EMAAP-Q), el relleno sanitario del Inga, el polígono industrial que se localizará al sur de la parroquia de Pifo.

La aerotrópolis es el proyecto vinculado al desarrollo económico y territorial de Quito. Este proyecto incluye además de la construcción del nuevo aeropuerto, una zona franca, un parque tecnológico y un centro logístico (Carrión A. 2007: 1).

La zona franca cuenta con infraestructura de características especiales para usuarios de carga y logística, procesamiento de alimentos, manufactura aeronáutica, farmacéutica, electrónicos, desarrolladores de software, call centers, manufactura ligera, productos y plantas solares. (Informativo CORPAQ, 2009:3).

Cabe señalar que también existen otros proyectos adicionales asociados al NAIQ. La red vial de la zona nororiental del Distrito Metropolitano de Quito, que se estructurará a partir de cuatro rutas: Norte, Zámboza, Vía Interoceánica optimizada y Sur. (Ordenanza Especial No.008 que aprueba la red vial básica de la Zona Nororiental del Distrito Metropolitano de Quito).

En marzo 28 de 2010 el Concejo Metropolitano de Quito priorizó la denominada “Ruta Sur”, que beneficiará a Tumbaco, Cumbayá, poblaciones aledañas y conectará a Quito con el valle de Tumbaco, Cumbayá y el NAIQ.

La Ruta Sur enlaza la vía Simón Bolívar con el By Pass Pifo-El Quinche-Cusubamba, (Perimetral Regional cuya ampliación se halla financiada por el Estado), a la altura del Intercambiador Alpachaca.

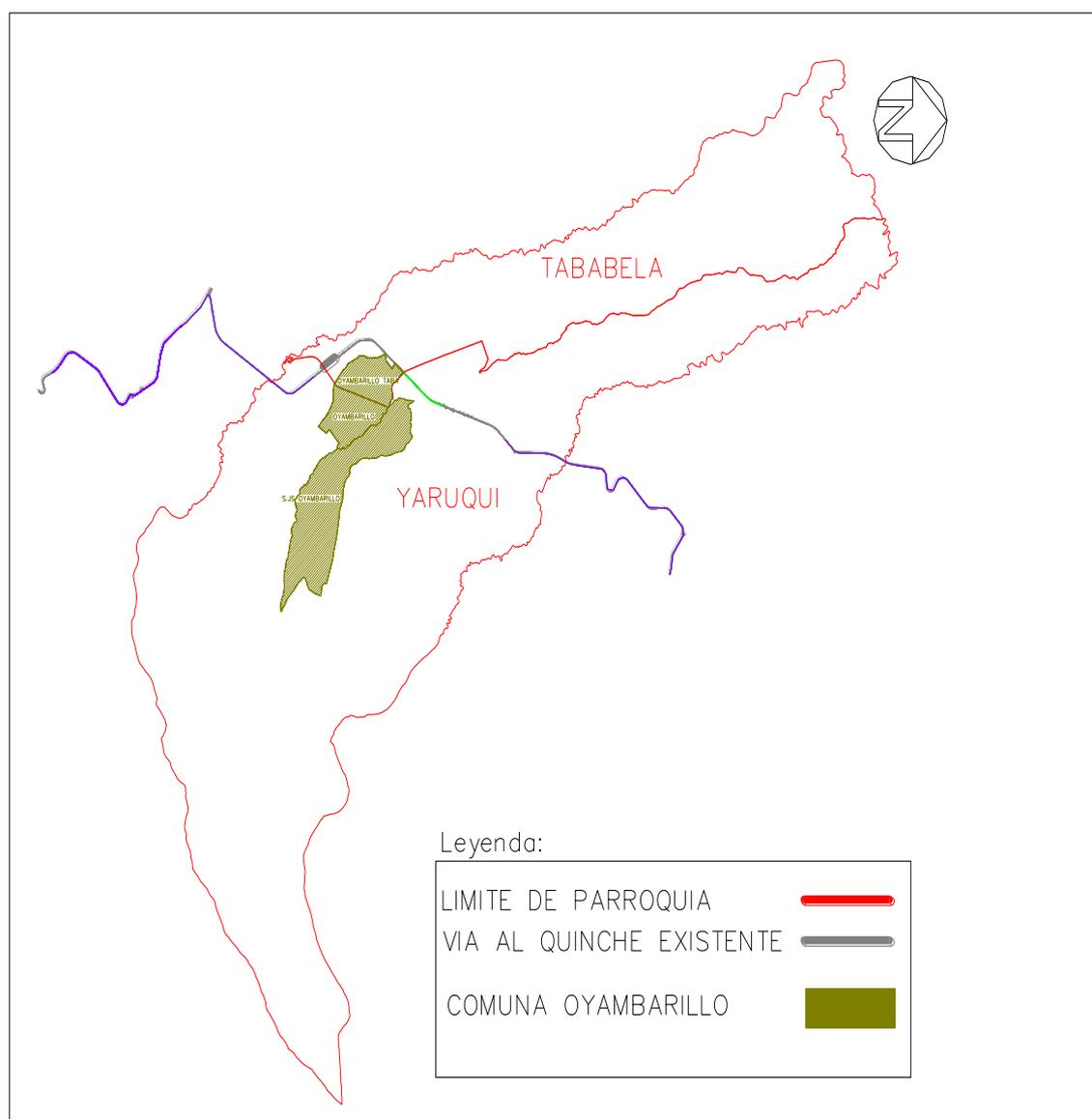
Su construcción culminará en noviembre del 2011, en la Ruta Sur circularán de 50.000 a 60.000 vehículos diarios. Según el Alcalde Barrera, “a futuro se deberá construir una red vial para el valle de Tumbaco con tres rutas de acceso”:

1. Acceso Sur, va paralelo al cerro Ilaló. Esta vía tiene 16.38 km
2. Acceso Norte, este sale de la Av. Simón Bolívar, tiene 26.97 Km., de longitud, desde la Av. Simón Bolívar hasta el nuevo aeropuerto y desde el sector de Coto hasta el Conector Alpachaca 13.7 Km.
3. Acceso por Zámbez, se desarrolla hacia el noroeste, tiene 13.53 Km., de longitud con 4 carriles, nace en la Av. Simón Bolívar y llega hasta el nuevo aeropuerto.

La comuna de Oyambarillo ubicada entre las parroquias de Yaruquí y Tababela, se halla situada a 6km aproximadamente del NAIQ. La vía al Quinche es el principal medio de acceso a la comunidad.

Hipotéticamente por su cercanía al NAIQ, y proyectos como la ruta sur y la ampliación de la vía Pifo – El Quinche - Cusubamba, (que todavía no entran en ejecución), se generarían expectativas potenciando el precio del suelo donde se halla asentada la comunidad. El siguiente capítulo se centra en la búsqueda de la causalidad en el incremento del costo de la tierra.

FIGURA 2: Ubicación de la comuna de Oyambarillo



Fuente: Dirección Metropolitana de Catastro, DMC, 2008

Los datos sobre el valor del suelo y el método

El estudio partirá del análisis de la variación en el costo del suelo en la Comuna de Oyambarillo, durante el período 2001-2009.

La idea consiste en comparar el costo del suelo en el quinquenio de 2001-2005, existente en el avalúo catastral, con los valores catastrales en el bienio 2006-2007 y 2008-2009, bajo el supuesto de valores constantes, en base a la identificación de dos lotes tipo ubicados en el área donde se asienta la comuna de Oyambarillo.

En términos de valorización del suelo, el lote tipo es aquel en el que se aplica un valor básico referencial del metro cuadrado del suelo al interior de un área de intervención valorativa, AIVA. (Ordenanza de Valoración No.232, 2008-2009).

Geométricamente este lote referencial es el que más se repite en cuanto a su frente, fondo y tamaño en el AIVA.

Según la misma Ordenanza, “las AIVAS se definen como un sector o barrio, conjunto habitacional, urbanización o ejes viales que tienen un comportamiento homogéneo en sus características físicas y económicas”.

Para la definición del valor del suelo de los demás lotes que no cumplen con las mismas características físicas, se aplican parámetros de corrección que toman en cuenta los factores físicos de conformación de estos en base al área, frente, fondo, topografía de cada lote.

El suelo, al contrario de otros bienes no se deprecia sino que siempre su valor está en una continua transformación con una clara tendencia al crecimiento. Según Jaramillo este crecimiento puede ser constatado en períodos de observación razonablemente largos y descontando la llamada “ilusión monetaria” producida por la inflación.

Para aislar el impacto de la inflación en el precio de un bien, se aplica el procedimiento conocido como deflactar y se aplica a todos los valores corrientes o nominales para obtener precios constantes o reales. (Miranda, 2002:364)

La operación utilizada será:

$$\text{CONSTANTES} = \frac{\text{CORRIENTES}}{(1+\Omega)^t}$$

Ω = tasa de inflación nacional
t= período correspondiente

(Miranda Juan José, 2002:360)

La aplicación de los precios constantes parte del supuesto de que el precio del suelo se mantiene sin variación en el transcurso del tiempo, sin embargo, su equivalencia en poder de compra de otras mercancías tiende a crecer, esto se debe a que en la economía capitalista debido a la revolución tecnológica mientras la productividad aumenta disminuye el valor unitario por mercancía, de esta manera el dueño de la tierra tendrá posibilidad de adquirir un mayor volumen de mercancías a pesar de que el valor del suelo se mantenga constante. (Jaramillo, 2009:188)

Los cambios en el uso del suelo determinado por los planes de ordenamiento urbano, es uno de los factores determinantes en la generación de renta de la tierra. Como parte del análisis se mostrará cómo se traduce el cambio en el uso del suelo en la comuna de Oyambarillo en el desenvolvimiento del precio de la tierra.

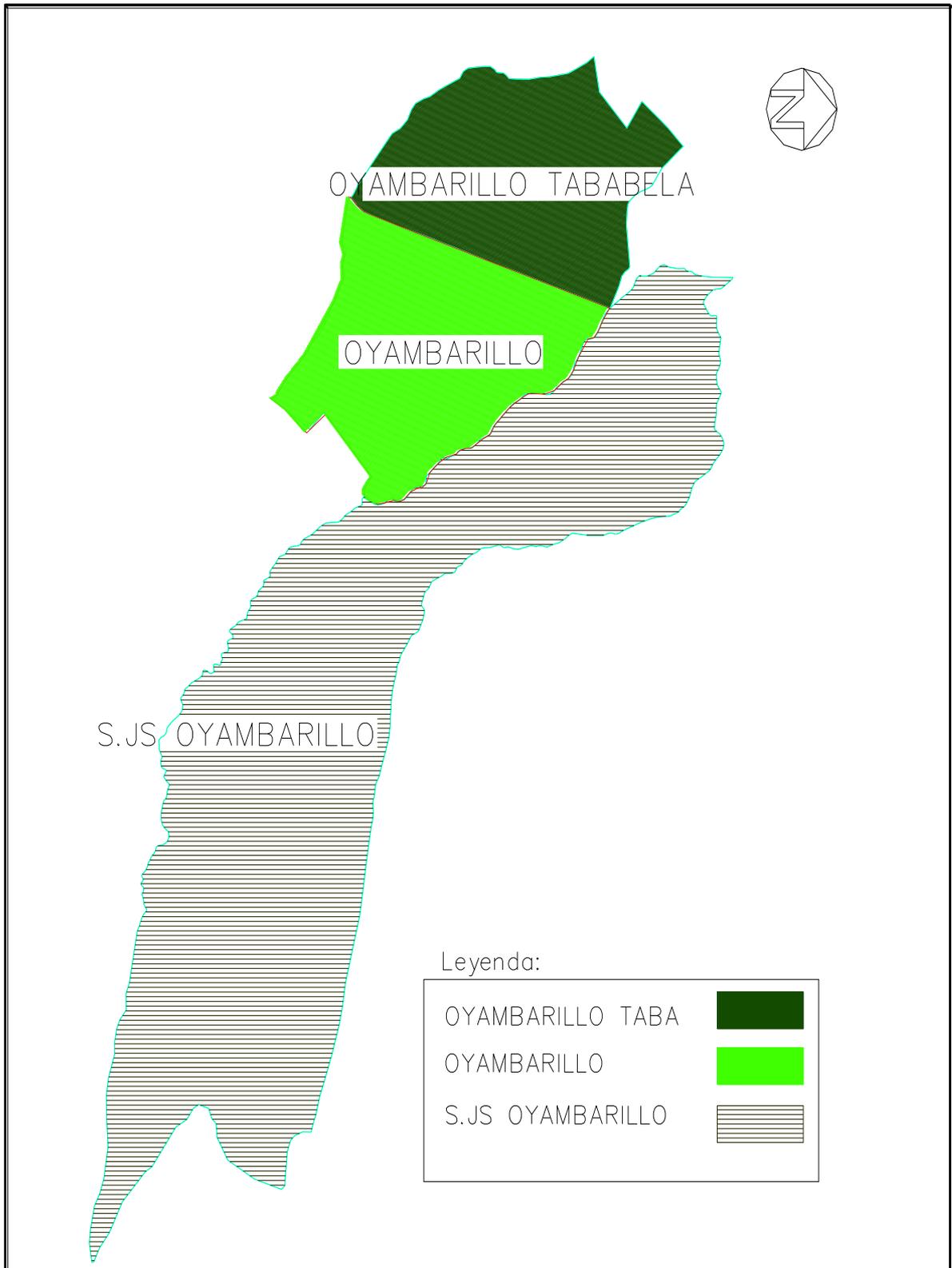
Bajo estos preceptos se determinará cuál es el costo del suelo, la plusvalía que está teniendo desde su condición originaria y la justificación en el incremento del precio.

Determinación de Lotes Tipo

De acuerdo a la Cartografía Catastral de la Dirección Metropolitana de Catastro, DMC, la comuna de Oyambarillo se halla sectorizada como: Oyambarillo-Tababela, Oyambarillo y San José de Oyambarillo.

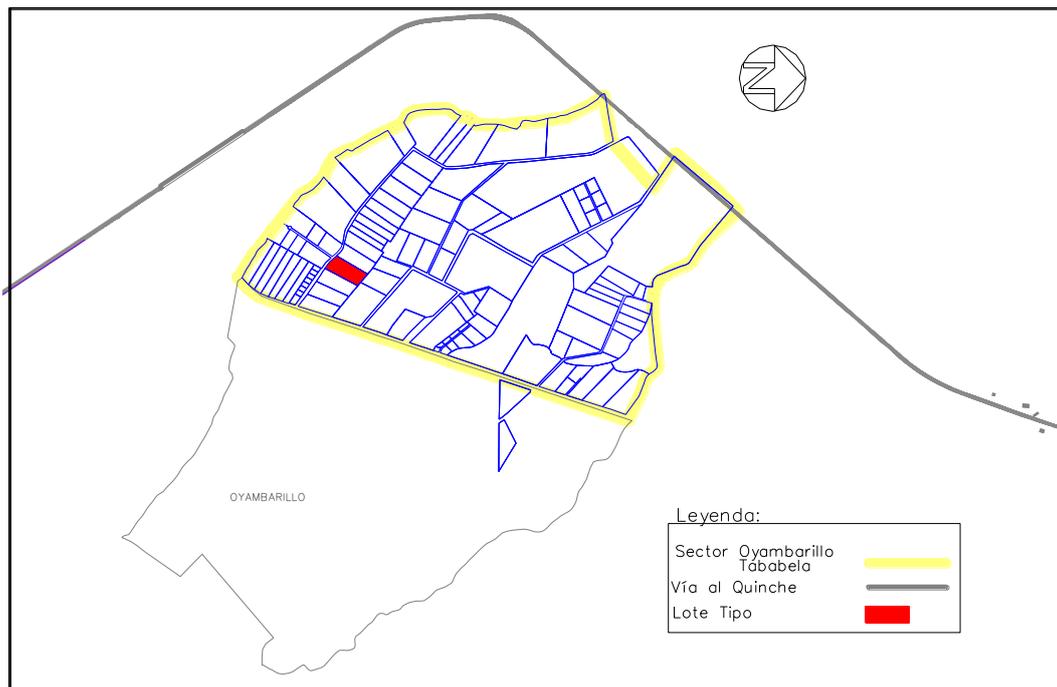
Para efectos del análisis el lote tipo se identificará en los sectores de Oyambarillo-Tababela y Oyambarillo por presentar mayor regularidad en los lotes.

FIGURA 3: Sectorización de la comuna de Oyambarillo



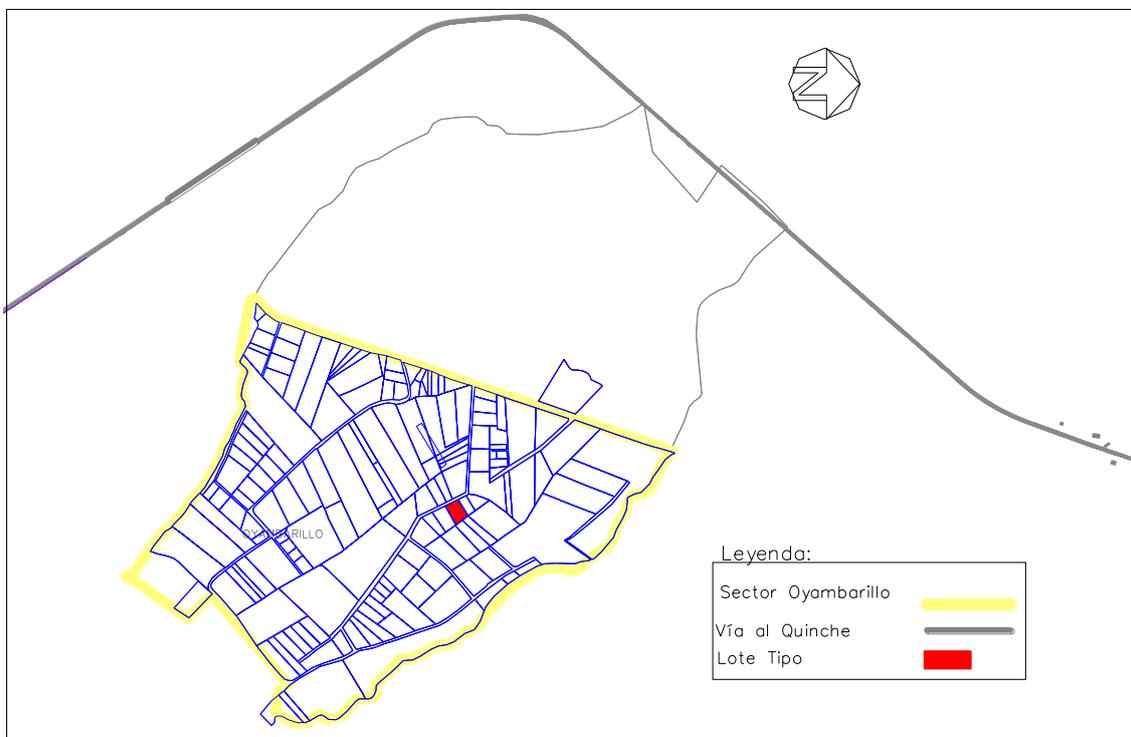
Fuente: Dirección Metropolitana de Catastro, DMC, 2008

Figura 4: Identificación del lote tipo en el sector Oyambarillo - Tababela



DATOS DMC. Elaboración Santacruz, K. 2008

Figura 5: Identificación del lote tipo en el sector Oyambarillo



DATOS DMC. Elaboración Santacruz, K. 2009

*Transformación de valores corrientes a valores constantes*⁸

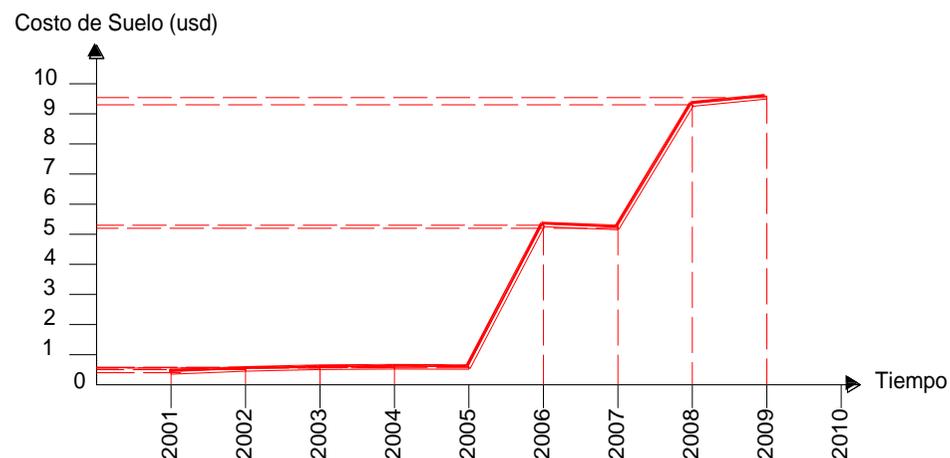
SECTOR-OYAMBRILLO-TABABELA

AÑO	Inflación: Variación Acumulada (%)	Avalúo por m2 de terreno (usd) valores corrientes	Transformación a Valores Constantes (usd)
2001	22,44%	0,059	0,0482
2002	9,36%	0,059	0,0540
2003	6,07%	0,059	0,0556
2004	1,95%	0,059	0,0579
2005	3,14%	0,059	0,0572
2006	2,87%	5,49	5,3368
2007	3,32%	5,49	5,3136
2008	7,09%	10,00	9,3379
2009	4,33%	10,00	9,5850

*Datos al 2009 Elaboración Santacruz K, 2009

Figura 5

SECTOR OYAMBARILLO - TABABELA



Elaboración Santacruz k, 2009

⁸ Los datos del costo del suelo para estos lotes se basan en la ordenanza de valoración No. 044 que determina los precios catastrales rurales del Distrito Metropolitano de Quito para el quinquenio del 2001 al 2005, la ordenanza de valoración No.166 que determina los valores del suelo para el bienio 2006-2007 y la ordenanza No.232 que determina los valores para el suelo rural del DMQ en el bienio 2008-2009.

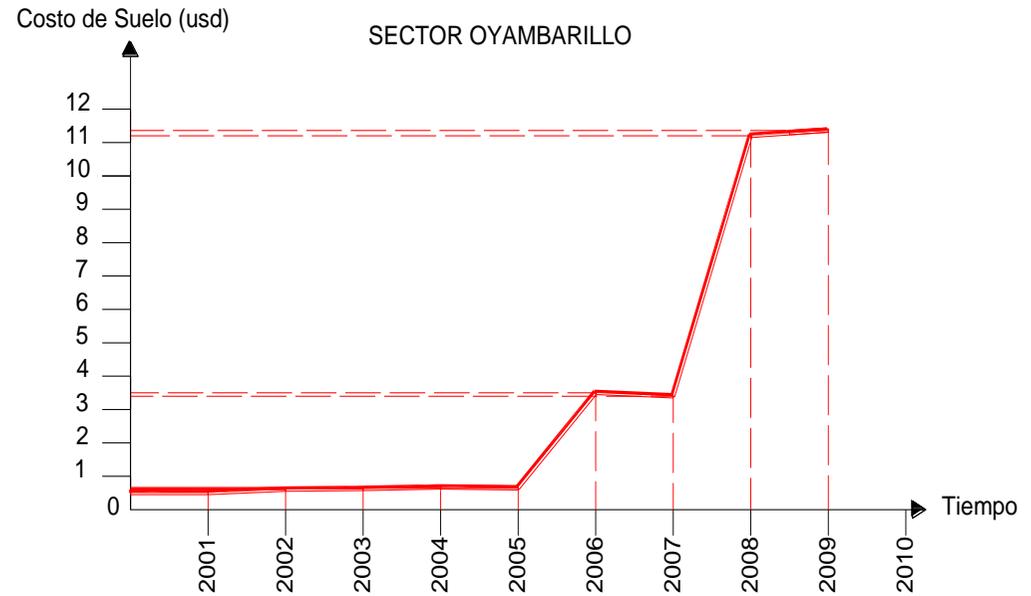
Transformación de valores corrientes a valores constantes⁹

SECTOR - OYAMBARILLO

AÑO	Inflación: Variación Acumulada (%)	Avalúo por m2 de terreno (usd) valores corrientes	Transformación a Valores Constantes (usd)
2001	22,44%	0,068	0,0555
2002	9,36%	0,068	0,0622
2003	6,07%	0,068	0,0641
2004	1,95%	0,068	0,0667
2005	3,14%	0,068	0,0659
2006	2,87%	3,60	3,4996
2007	3,32%	3,60	3,4843
2008	7,09%	12,00	11,2055
2009	4,33%	12,00	11,5020

*Datos al 2009 Elaboración: Santacruz K, 2009

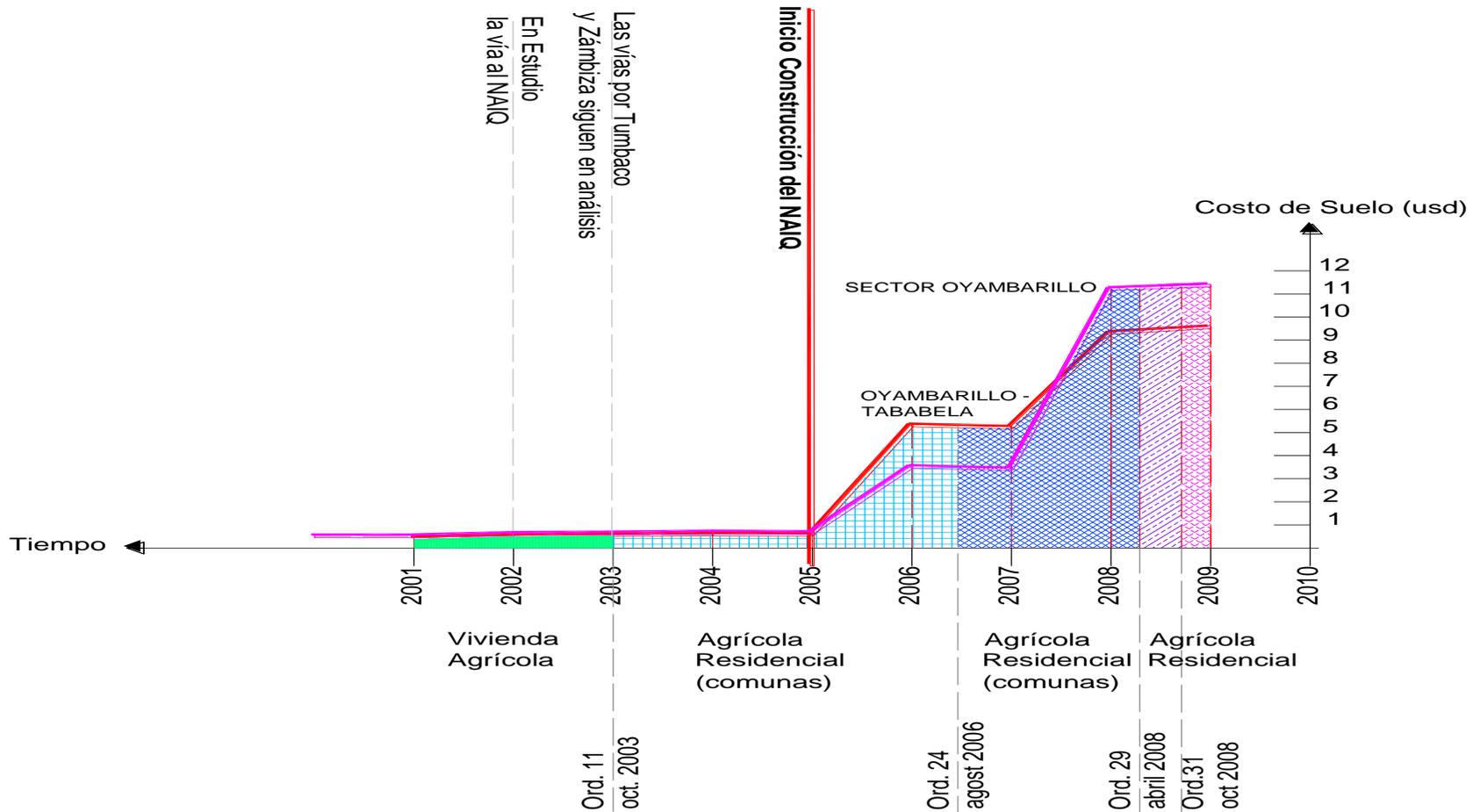
Figura 6



Elaboración Santacruz k, 2009

⁹ Los datos del costo del suelo para estos lotes se basan en la ordenanza de valoración No. 044 que determina los precios catastrales rurales del Distrito Metropolitano de Quito para el quinquenio del 2001 al 2005, la ordenanza de valoración No.166 que determina los valores del suelo para el bienio 2006-2007 y la ordenanza No.232 que determina los valores para el suelo rural del DMQ en el bienio 2008-2009.

FIG.7 USO DEL SUELO



Del análisis cuantitativo desarrollado, se desprende que el costo del suelo sufrió un impacto positivo. Las figuras 5 y 6 ilustran la transformación en el precio, observándose una clara tendencia al crecimiento.

El costo del suelo medido en valores constantes durante el período 2001-2005 crece al ritmo general de todos los precios de la ciudad, respondiendo a una tendencia secular al crecimiento que a largo plazo tienen los precios del suelo en las ciudades capitalistas. (Jaramillo, 2009: 186)

En el lapso entre el 2005 y el 2009 el precio del suelo sube bruscamente. En Oyambarillo Tababela Durante el período 2005 - 2006 subió de valor de 0.057 centavos de dólar a 5.33 dólares y de 0.065 centavos a 3.49 dólares por m² de terreno en el sector de Oyambarillo¹⁰.

El uso del suelo es uno de los factores más preponderantes en la transformación de su precio. De acuerdo a la figura 7, en Oyambarillo las Ordenanzas para el uso del suelo no permiten urbanizar, ni construir y el uso se restringe a las actividades agrícolas¹¹, sin embargo, los precios del suelo a partir del año 2005, *no tienen un valor agrícola*.

Por otro lado el suelo en Oyambarillo se ha valorizado sin que haya existido de por medio la dotación de mayores servicios a la comunidad. Durante el período de análisis 2001-2009, los servicios del sector no han tenido mayor incremento en cuanto a cobertura. Por ejemplo, la energía eléctrica y alcantarillado no cubren a toda la Comuna.

Según los datos recabados, se puede deducir que la valorización del suelo, a partir del año 2005, se ha generado por la gran inversión en la ejecución del NAIQ,

¹⁰ Esta aceleración en el costo del suelo se manifiesta en terrenos diferentes, para el análisis se escogieron los lotes tipo.

¹¹ El uso agrícola residencial de acuerdo a la Ordenanza 24, Art.,17 se aplica a aquellas áreas y asentamientos humanos concentrados y dispersos, vinculados con las actividades agrícolas, pecuarias forestales, piscícolas y mineras.

La Ordenanza 11 categoriza al uso agrícola residencial como aquel destinado a consolidar asentamientos rurales preexistentes de baja densidad en las áreas agrícolas. Dentro de esta categoría se hallan las comunas.

cuya obra comienza a mediados de ese año, cuya cercanía a la comunidad ha generado expectativas de posterior urbanización, añadiendo un valor extra (plusvalía) más allá del precio agrícola.

CAPÍTULO IV LA COMUNA DE OYAMBARILLO

Relaciones entre la ciudad y las comunidades

Desde épocas anteriores al apareamiento del estado incásico, las comunidades se establecieron como organizaciones sociales basadas en la propiedad colectiva de la tierra. La tierra era un espacio que permitió el desarrollo económico, social, y cultural de los pueblos indígenas. (Coloma y Pedersen, 1985:583)

A raíz de la invasión española, las comunidades perdieron en forma significativa la disponibilidad de tierras. Los mecanismos de apropiación eran a través de “repartimientos del Cabildo y mercedes de tierra” (Loreto Rebolledo, 1992:155). “Se declaraban vacías y abandonadas tierras que la comunidad tenía en descanso entre una cosecha y otra, a título de lo cual se las invadía y sembraba alegando posesión desde tiempos inmemorables” (Loreto Rebolledo, 1992:154)

Una de las estructuras que persistieron durante el período fue la hacienda, que utilizó formas de explotación feudal y semifeudal. (Coloma, Pedersen. 1985:583).

Según Kingman, la permanencia de las organizaciones comunales en el siglo XIX, a pesar de los graves conflictos durante la colonia y la expansión de la hacienda se debe a su relación con la ciudad. Señala que en el caso de Quito la población indígena fue la proveedora de mano de obra para las obras públicas y el servicio urbano, a demás “contribuyó a definir las formas de vida de la urbe. Obras fundamentales como el paseo de la Alameda, el Teatro Sucre, el Observatorio, fueron construidas en base al sistema de trabajo subsidiario por las comunidades de Santa Clara, la Magdalena, Guápulo, Tumbaco, mientras que en el servicio de la ciudad (barrido de calles, limpieza de acequias) estuvo a cargo de los zámbez (actuales asentamientos de Llano Grande, Llano Chico, San Miguel, Nayón, Cocotog y el propio Zámbez), desde los años mismos del coloniaje”. (Kingman, 1992 p: 33).

Durante el siglo XX, mediante un sistema de “conscripción vial” creado en los años 30 en el gobierno de Jijón y Caamaño, las obras municipales se beneficiaron con la incorporación de jornaleros de la zona de Zámbez y Calderón. (Kingman, 1992: 34)

De acuerdo a Ferraro, las tierras indígenas fueron objeto de usurpación durante la colonia, pero posteriormente con la promulgación de la Ley de Reforma Agraria años 70 y las políticas agrarias de los 90', la usurpación se transformó en

presión para el fraccionamiento e incorporación de la tierra comunal al mercado. (Ferraro E. et al., 2000:34)

Posteriormente, en la década de los 90, las políticas agrarias en el Ecuador se desarrollan dentro de un marco de políticas macroeconómicas de ajuste estructural por presiones del Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional y de otros organismos internacionales. (Ferraro E. et al., 2000:33)

Las reformas políticas agrarias se resumen en la ley de Desarrollo Agrario, aprobada en 1994. Esta ley sostiene que los comuneros tienen un excedente de tierras, (tierras comunales), ineficientemente trabajadas y que por lo tanto lo que necesitan es un mercado que permita subdividir las individualmente. (Ferraro E. et al., 2000:33)

De acuerdo a Martínez “en la década de los 90 se implementaron leyes y decretos que poco a poco eliminaron las disposiciones promulgadas en la Ley de Reforma Agraria, institucionalizándose el mercado de tierras como la salida al problema de acceso a la tierra”. (Martínez L. 1998:174)

Actualmente con el fenómeno de urbanización y expansión urbana, vastas zonas con carácter agrícola se han incorporado a la ciudad modificándose las relaciones ciudad-periferia.

Kingman señala a la “lógica de la urbanización” y a las “políticas municipales” como uno de los principales factores que están acabando con este tipo de asentamientos poblacionales, puesto que, presionados por la lógica del mercado, los espacios comunales son incorporados paulatinamente a la ciudad y sus habitantes expulsados de sus formas tradicionales de vida. (Kingman, 1992 p: 35)

Según Jaramillo y Rosero, el proceso de expansión urbana en Quito se explica como una relación desligada del proceso de crecimiento poblacional. Las políticas nacionales de reforma agraria durante la década del 60, posibilitaron “la transformación de la hacienda serrana, circundante a Quito, en terrenos urbanizados, comercializando el suelo y generando, probablemente uno de los núcleos de la especulación de la tierra.” (Jaramillo y Rosero 1996, p: 21). A esto se sumaron las débiles políticas municipales en cuanto a una legislación del suelo que racionalice su ocupación, permitiendo la incorporación periódica de áreas urbanas “sin la necesidad real y social de suelo en relación con el crecimiento poblacional de la ciudad.” (Jaramillo y Rosero 1996, p: 21)

Al proceso de expansión urbana se suma otro fenómeno relacionado con el cambio de rol de las ciudades dentro de la economía mundial. Se trata de los grandes proyectos urbanos, GPU, que juegan un rol decisivo en el reposicionamiento de la ciudad como espacio mundial. (Cuenya, 2004:89).

Los GPU son gigantescas operaciones urbanísticas, en áreas que habían quedado relegadas y que se reconstituyen en centrales modernas, eficientes y funcionales, capaces de atraer y alojar al sector internacionalizado de la economía y a toda su plataforma local de apoyo. Cuentan con infraestructura de comunicaciones de avanzada, edificios para oficinas de empresas internacionales, centros comerciales, viviendas y hoteles de alto estándar. (Cuenya, 2004:89)

El nuevo aeropuerto internacional de Quito, NAIQ, en Tababela, es uno de los GPU dentro del plan estratégico de desarrollo, que permitirá que la ciudad se prepare para una vocación futura que atraiga la inversión extranjera y permita su acceso directo hacia el mundo, puesto que se podrán realizar vuelos directos entre Quito y ciudades de Norteamérica y Europa.

El proyecto se constituye en un “verdadero complejo económico, denominado Aerotrópolis”, cuyo principal componente es el nuevo terminal con una zona franca, parque tecnológico y centro logístico que será un verdadero dinamizador de desarrollo. (Informativo Corpaq, 2009:3)

Según Kingman, a causa del proceso de expansión urbana y la paulatina incorporación de espacios comunales a la ciudad, al interior de las comunas “se generan conflictos y profundos problemas culturales a causa de la transformación de las actividades, de los roles sociales, así como los valores difundidos en la escuela y medios de comunicación”. (Kingman, 1992:36)

Con el proceso de ejecución del NAIQ en marcha, este capítulo se propone mostrar los conflictos y las expectativas, que se han dado al interior de la comuna de Oyambarillo por la implantación de este GPU.

Metodológicamente se utilizarán técnicas de investigación cualitativa como la entrevista. El levantamiento de la información se realizó en el año 2008 y 2010. Los entrevistados fueron básicamente miembros del Cabildo de Oyambarillo por ser ellos quienes están cerca de la comunidad y conocen los problemas y conflictos que van apareciendo en su interior a medida de la ejecución del aeropuerto.

Si bien no se logró entrevistar a todos los representantes, el objetivo de la tesis es explorar algunas de las posibilidades de impacto en los habitantes de la comunidad, puesto que la ejecución del nuevo aeropuerto de Quito no ha concluido y los proyectos complementarios a este como las vías de acceso aún no se ejecutan.

Las comunas contemporáneas: la comuna de Oyambarillo



(Fotografía: Karina Santacruz, 2009)

La Comuna de Oyambarillo se halla ubicada entre las parroquias de Yaruquí y Tababela. Se estableció en 1960 como adjudicación de una hacienda de mayor extensión. Su población está conformada por aproximadamente 5.000 habitantes, aunque como lo manifiesta la actual presidenta del cabildo, uno de sus principales problemas es el desconocimiento del número real de habitantes, no tienen una base de datos que permita conocer cuántos moradores son, de qué edades, cuántos adultos mayores, cuántos niños, cuántos profesionales, cuántos analfabetos, por otro lado menciona que la comunidad no cuenta con un reglamento, “ el último reglamento vigente es del año 1997, todavía las multas son en sucres, de allí para acá no se ha avanzado existiendo desobliga de la comunidad con respecto a su participación en el

Cabildo”. (E004, entrevista, 2010). Su localización geográfica es estratégica con la existencia de suelos fértiles y dos quebradas alimentadas por las vertientes del Cayambe: Alpachaca y la quebrada del Pisque, lo que se constituye en soportes para la agricultura.



(Fotografía: Karina Santacruz, 2009)

La población se dedica a la agricultura, la crianza de animales, el comercio, la artesanía y como trabajadores en las florícolas ubicadas en los sectores circundantes.



(Fotografía: Karina Santacruz, 2009)

Según el acuerdo del Ministerio de Agricultura se hallan registrados como Comuna, sin embargo, la propiedad de la tierra no es comunal, cada miembro de la organización cuenta con escrituras individuales.

Esta característica podría explicarse desde la Ley de Desarrollo Agrario promulgada en el año de 1994, donde las comunas constituidas legalmente podían proceder al fraccionamiento entre sus miembros de la totalidad o de una parte de las tierras rústicas que inicialmente les pertenecen comunitariamente, previa resolución adoptada por las dos terceras partes de sus miembros. (Navas, 1998: 195).

Aunque no poseen tierras comunales, existen dos hechos que indican la presencia de lo comunitario en Oyambarillo:

El primero son las decisiones. Cualquier cosa que se decide se lo hace en una asamblea donde todo el pueblo tiene voto.



Sede del espacio comunitario, donde se toman las decisiones, lugar de las discusiones, de los

(Fotografías: Karina Santacruz, 2009)



Los Directivos no toman decisiones independientes como miembros del cabildo sin antes consultar a la comunidad en proyectos grandes que favorecen a todos.

El segundo rasgo es la *minga*. En Oyambarillo se encuentran grandes proyectos de desarrollo fruto del trabajo en común. Entre ellos el canal de riego que se alimenta de la vertiente del Cayambe regando a las tierras de la comunidad.



(Fotografías: Karina Santacruz, 2009)

En la actualidad la falta de agua se ha constituido en una seria dificultad para el territorio. Existe un bajo nivel del agua del canal y solo abastece a las tierras bajas.



La toma de decisiones conjuntas y el trabajo mancomunado son características que permiten identificar a Oyambarillo como Comuna. Para Kingman la reproducción de comunas no supone únicamente la existencia de tierras comunales sino que también existen otros vínculos que los identifican, estos son el de parentesco, afinidad y reciprocidad como son las mingas, y el trabajo en común. (Kingman, 1992:33)

Organización política de Oyambarillo

En cuanto a su forma de organización política, el Cabildo como entidad máxima ha dividido a la comunidad en sectores. Existe un presidente por cada calle, lo que ha permitido la organización interna, además de ser un ente regulador del resto de organizaciones sociales de la comunidad. Estas son: la liga barrial, la junta de aguas, la junta de agua del Pisque, la junta de comuneros, la asociación de ganaderos y una nueva organización creada para la protección del medio ambiente y el eco turismo que se empieza a fomentar con la implementación de cultivos orgánicos.



Junta Administradora de Agua Potable Oyambarillo
(Fotografía: Karina Santacruz, 2009)



Unidad de Policía Comunitaria
(Fotografía: Karina Santacruz, 2009)

El nuevo aeropuerto internacional de Quito, NAIQ

La construcción del nuevo aeropuerto de Quito inicia en el año 2005 mediante contrato de concesión suscrito por la municipalidad a la corpaq el 22 de junio de 2005.

La CORPAQ (Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito), fue creada en el año 2000 en reemplazo de la Dirección de Aviación Civil (DGAC) para la operación del aeropuerto Mariscal Sucre y para comandar la construcción del nuevo aeropuerto para Quito en Tababela. (Moreno, 2007:19)

La Corporación aeropuerto se crea como una unidad ejecutora del Distrito Metropolitano de Quito, DMQ, para la construcción, operación, administración y mantenimiento del nuevo aeropuerto, obras complementarias y conexas (vías de acceso), así como la construcción y administración de la Zona Franca del Aeropuerto.

Según Corpaq, la construcción del nuevo aeropuerto hasta inicios del año 2009, ha propiciado más de 1500 puestos de trabajo, cifra que iría en aumento a medida que avance la ejecución del proyecto. Por otra parte destaca también la obra social que han venido realizando en las comunidades asentadas en las siete parroquias circundantes, con proyectos relacionados con educación ambiental, educación para el acceso a internet y educación virtual. La obra de capacitación se enfocará en actividades especializadas que serán requeridas en el nuevo aeropuerto, así como en educación ambiental. (Informativo CORPAQ, 2009:2)

La comunidad de Oyambarillo y las expectativas por la llegada del nuevo aeropuerto de Quito

La construcción del nuevo aeropuerto de Quito generó varias expectativas entre los pobladores de Oyambarillo. Las cuales pueden ser leídas a partir de cuatro ejes: la creación de fuentes de trabajo, la contaminación ambiental, el mercado del suelo, y la llegada de gente de fuera a la comunidad a causa de la posible venta de la tierra al mercado.

La creación de fuentes de trabajo:

La construcción del aeropuerto implicó nuevas posibilidades de empleo para los comuneros, puesto que según la Corpaq, “la mano de obra ecuatoriana es de lo mejor”, (Informativo CORPAQ, 2009:2). Sin embargo estas perspectivas no se cumplieron, tal como lo muestra el siguiente testimonio:

Uno de los principales beneficios ofrecidos por el gobierno local de turno en el año 2006, fue la creación de fuentes de empleo, nos dijeron que el Nuevo Aeropuerto se convertirá en una mina de oro, que permitirá la creación de nuevas fuentes de trabajo para los miembros de la comunidad. Sin embargo dieron empleo a unos y a la gran mayoría no.

Trajeron gente colombiana para abaratar el jornal, no nos dieron trabajo, a nadie, más bien nos ha traído problemas como el ruido y el polvo permanente. No se cumplió las fuentes de trabajo, la gente no tiene credibilidad en nada que nos va a beneficiar el aeropuerto porque eso era la base fundamental, la creencia de la gente estuvo en que íbamos a estar bien, según la prensa iban a ocupar dos mil trabajadores y aquí hay tal vez diez miembros de la comunidad. El resto todo gente de afuera... las empresas encargadas de la construcción del aeropuerto se manejan con unos precios sumamente baratos, no pagan y eso hubo problemas con la gente que entró a trabajar. Trabajaban un mes y les pagaban de una semana entonces una familia que tiene hijos estudiando cómo aguantar... entonces ¡qué vamos a tener esperanzas de que el aeropuerto va a mejorar nuestra situación! (E003, entrevista, 2010).

La contaminación ambiental:

El estudio de impacto ambiental de la Corpaq a inicios de la construcción del aeropuerto ya estableció ciertos impactos en el ambiente. Según la Dirección de Aviación Civil DGAC, una de las principales observaciones, para la certificación del funcionamiento del nuevo aeropuerto de Quito es la cercanía de la pista con la quebrada de Santa Rosa, por el riesgo que representa en caso de que el avión se salga de la pista y el trasfondo ambiental que ello representa, puesto que una de las posibilidades de solución sería el relleno de la quebrada o la aplicación de excepciones. (Diario Hoy, 2010)

Con la finalidad de que el aeropuerto cumpla con las normas internacionales de seguridad aeronáutica y de medio ambiente, el alcalde de Quito, Augusto Barrera, solicitó asesoramiento técnico a la OACI, Organización Internacional de Aviación Civil. Según la DGAC, el asesoramiento de la OACI garantizará el mejor

tratamiento a la quebrada de Santa Rosa en términos de dar seguridad a los usuarios y por otra parte el tratar de contaminar lo menos posible ciertos hábitats. (Diario Hoy, 2010)

Según estudios del plan maestro del nuevo aeropuerto se han considerado 30 409 operaciones aéreas, de las cuales 16 424 son internacionales y 13 985 son nacionales, donde las emisiones por el tráfico aéreo serían de 3 877 toneladas. (Diario Hoy, 2010)

Sobre el impacto ambiental: la nueva terminal aérea está ubicada sobre una meseta rodeada de quebradas, donde predomina gran cantidad de especies en suelos de poca humedad e hidratación. (Diario Hoy, 2010)

Mediante un registro de la fauna se ha logrado identificar gran variedad de insectos y 13 especies de aves, entre ellos el gorrión común, el pájaro brujo, la tórtola, la golondrina. Además, se encontraron siete especies de mamíferos como la raposa, el lobo de páramo, el conejo silvestre, murciélagos, entre otros. Más cinco especies de reptiles y dos de anfibios.

El informe de impacto ambiental enfatiza que la mayoría de animales que viven en este sector sería fuertemente afectados por la construcción de la nueva terminal aérea por la invasión de su hábitat.

Otro de los daños ambientales en la zona se generaría por el tráfico vehicular, la agricultura y el comercio industrial.” (Diario Hoy, 2010)

Sin embargo a inicios de la construcción del aeropuerto el “impacto ambiental visible” fue la presencia de nubes de polvo en el sector y el silencio de las autoridades ante los graves daños ambientales.

Para los miembros de la comuna, su entorno ambiental, la cobertura vegetal, la presencia de quebradas, animales y plantas endémicas es uno de los principales valores que poseen.

De acuerdo a los testimonios obtenidos, los comuneros perciben que toda su riqueza natural va a perderse con la construcción del aeropuerto. El siguiente testimonio muestra la preocupación de sus habitantes en este tema:

El principal desafío que tenemos en este aspecto es el respeto al medio ambiente a cambio del “avance” de la modernidad traído por el aeropuerto, que haya este crecimiento pero manteniendo la relación naturaleza y ciudad. En la zona montañosa de Oyambarillo todavía existe la presencia del Puma de los Andes por el ganado de la zona, se miran venados, el zorro, aves como

el cara cara, el halcón, el quilico. Además de estas existen otras especies animales que se creían extintas por el avance del desarrollo pero que siguen presentes en las montañas.

Este rato puede ver golondrinas, aves, si sale a los campos usted puede ver animalitos, pero cuando venga el aeropuerto todo eso se va acabar. Eso no ven las autoridades, ellos ven solamente el bien económico, porque son grandes intereses de ellos.

A ellos lo que les interesa es la plata que les produzca sin ver a quien van a afectar.

En la tarde cuando hace viento, hay grandes nubes de polvo que parece que va a llover, pero no es lluvia, es polvo, y ya desde ya nos están contaminando.

Pero a ellos no les interesa. Mientras la obra avance, mientras su dinero invertido siga produciendo, siga aumentando, no les interesa a quien perjudican, qué cantidad de miembros de la comunidad salgan afectados, a ellos no les interesa eso. Porque si ellos deverasmente hicieran los estudios de impacto yo creo que nadie les daría los permisos para que construyan.

Aquí Paco Moncayo y personeros directamente involucrados en el nuevo aeropuerto, vinieron e hicieron un estudio de impacto ambiental, pero nunca se hizo eso. La comunidad al menos nunca ha sabido de eso. Dicen que han venido han entrevistado a la gente, que sí están de acuerdo que venga el aeropuerto.

Estamos tratando de asimilar ese impacto que se nos viene, tratando de proteger y mantener a la comunidad como era antes. No nos negamos al progreso, pero si se va hacer algún tipo de trabajo o mejora aquí en la comunidad, que se maneje bien y no acabar con las áreas verdes que nosotros tenemos. La gente de la ciudad está pagando para venir acá, hartos del ruido, la contaminación y la delincuencia, encontrando aquí la paz que anhelan. Por el dinero nosotros estamos vendiendo nuestro patrimonio.

No nos oponemos a las nuevas cosas que vienen pero que se las haga de buena manera para luego no estar así como el municipio invierte millones de dólares tratando ahora de recuperar la quebrada del Machángara y aquí hay quebradas que son vivas.

Existen especies endémicas. Recientemente se descubrió en la cascada un helecho que se extinguió hace muchos años. Estamos tratando de proteger esa área en cierta forma controlando el crecimiento poblacional conformando un área protegida.

Si vienen a construir a hacer sus cosas, pues que se las canalice de la mejor manera, considerando el impacto ambiental que nos van a dar (E001, entrevista, 2008).

El mercado del suelo

Una característica importante que aparece en los testimonios es el posible apareamiento de “empresarios” (E001, entrevista, 2008), en demanda de suelo para la implantación de florícolas, a causa de su cercanía al aeropuerto.

Para los comuneros su ubicación es estratégica y una vez terminado el aeropuerto, el suelo ganará rentabilidad. A causa de ello se cree que muchos de sus miembros terminarán por vender su tierra, puesto que las rentas obtenidas en la agricultura no igualan a la rentabilidad que tendrá el suelo a efectos de la urbanización, situación que pondría en cuestionamiento el sentido de la organización comunal.

Los siguientes testimonios revelan lo anotado:

Yo pienso que el 50% van a vender. Poco a poco la gente va desapareciendo, la autóctona de aquí y va entrando gente de afuera. Los empresarios primero con buenas propuestas, terrenos fértiles son vendidos los dueños van a ser los grandes empresarios.

En la agricultura no se gana mucho o a veces se pierde todo.

Antes arriba en la montaña el avalúo era de 60 ctvs, hoy 5 dólares el metro cuadrado. Antes la gente no le vendía porque no tenía valor. Pero hoy 5 dólares, el que menos tratará de vender. Incluso en el cerro El Coturco están vendiendo porque han creado vías de acceso, hay luz eléctrica, no tienen agua potable pero lo que es más la luz. Ya se hizo la topografía para el tendido de redes en ese sector.

Actualmente por aquí por el centro el metro cuadrado está en 30, 25 dólares, pero hay gente de posibilidad que viene y lo paga.

Entonces la gente se emociona y empieza a vender, pero lo que tenemos ahora es prácticamente oro en polvo. De aquí a unos 10 años ya no va a costar 5 dólares. Por Nayón o incluso por Tumbaco mismo cuesta alrededor de 700 a 500 dólares el metro cuadrado. Entonces la gente piensa que es una oportunidad.

En diez años lo que quizás compró un carro pues ya no lo va a tener. Lo que era más la tierra que podía seguir produciendo y podía seguir ganando plusvalía pues ya no la tienen (E001, entrevista, 2008).

Viene el aeropuerto y automáticamente esto se va a lotizar totalmente. Los terrenos grandes se van hacer pedazos no va haber el mismo ambiente que antes había. Póngase a pensar me voy por ay tranquilamente estoy libre. Ya viene el aeropuerto automáticamente se urbaniza, hasta por las lomas le aseguro.

Por aquí por el centro de Oyambarillo, los que van a venir son los empresarios a aprovechar. Póngase a pensar un terreno por ahí hagan una carguera para flor ¿y la gente pobre a dónde tiene que migrar? Para arriba al cerro o si no desaparece de aquí automáticamente. Entonces la gente la mayoría de gente lo que yo he visto es que ya viene el aeropuerto hay dinerito y con el dinerito me compro un carrito y pierde todos los derechos

de aquí y se va. Eso es la mala creencia de la gente de aquí de la comunidad, de que con el beneficio que van a tener, el dinero que van a obtener por la venta del terreno compran carros, compran cosas así materiales y se olvidan de cultivar la tierra, de seguir manteniendo las costumbres entonces o la gente a veces se dedica a tomar y se acabó el dinero y cuando el regresa a ver pues ya no tiene el terreno, ya no tiene nada y quién está ocupando ese espacio?, son personas extrañas que no pertenecen acá a la comuna y eso ya se está dando. Usted como puede ver aquí es una comunidad pequeña pero hay más carros que en ningún lado (E002, entrevista, 2008).

Sin embargo, estos testimonios se contradicen con lo expresado por otros dirigentes y ex dirigentes de la comunidad, quienes ante una hipotética propuesta para la venta de sus propiedades expresan que los comuneros no estarían dispuestos a vender su tierra, según los siguientes testimonios:

Vender no, porque prácticamente estas son tierras fruto del esfuerzo de nuestros abuelos. Mi abuelita siempre nos ha contado que es un trabajo que desde niña ella lo alcanzó, porque esto era prácticamente de una hacienda y en base a trabajo ella consiguió comprar estas tierras. Trabajando, a ella no le pagaban, pero iba poco a poco acumulando para alcanzar el terreno y luego con los animales que tenía los vendió y alcanzó a comprar. Vendrían a ser tierras sagradas y aquí la mayoría no vende sino en casos de personas que han ido a vivir a Quito o tal vez por alguna emergencia económica por enfermedad o crisis, se han visto en la obligación de vender, pero de allí coger y vender no, porque más bien el proyecto es algo que quede para la comunidad, para los comuneros. Vender no, además porque todos tienen su grupo de hijos, cuatro, cinco hijos, entonces donde quedan las generaciones. Lo que se busca es un mejor estilo de vida para las generaciones venideras, pero de ahí proyectos de vender no (E004, entrevista, 2010).

Porque tenemos a nuestra familia, nuestros hijos, qué sacamos vendiendo y ellos ¿dónde se quedan?, lo que queremos es con ellos tratar de formar una microempresa, tratar de tener algo para entrar al negocio del aeropuerto, a pesar de que eso va a ser duro para los que recién comenzamos. Pero no estamos cerrados, estamos organizándonos para competir con los que van a venir, en grupo. Y así como organización acercarnos al banco de Fomento para conseguir un préstamo (E003, entrevista, 2010).

Sin embargo, todos los testimonios coinciden en el planteamiento de un proyecto en común por ejemplo el cultivo orgánico, donde la cercanía al NAIQ, beneficiaría a la comercialización del producto. Como lo expresa uno de sus ex dirigentes, tienen un proyecto para la creación de un centro de acopio “para recoger la producción de toda la zona, con un producto empacado” (E003, entrevista, 2010). Piensan que la gente

que vendrá con el nuevo aeropuerto puede ser una alternativa de mercado para la venta de su producto. “Nuestros productos son de ciclo corto que necesita dos o tres meses de cultivo y está listo para su comercialización” (E003, entrevista, 2010), pero menciona que necesitan apoyo gubernamental: “la agricultura es fuerte, nos tratamos de orientar hacia el cultivo orgánico con los cursos que nos da el Ministerio de Agricultura, pero qué sacamos, nos organizamos, producimos, pero no hay quien nos compre. Como vecinos del aeropuerto queremos subsistir, pero nos cierran las puertas, no podemos vender” (E003, entrevista, 2010).

El apoyo que reciben del gobierno local, se resume en charlas y “capacitaciones ligeras relacionadas con la forma de cultivo, pero quienes vivimos en el campo sabemos la historia clara de lo que necesitamos aquí, un ingeniero de oficina no es lo mismo que estar aquí, nos orientan con productos que no han dado resultado.” (E003, entrevista, 2010). El proyecto de los comuneros de Oyambarillo tendría sentido con el trabajo conjunto entre su organización como productores-comerciantes y el gobierno local como interventor directo en la colocación de la producción:

Si el municipio dijera miren aquí en esta comuna en esta zona queremos que ustedes nos ayuden a buscar un sitio porque aquí vamos abrir un gran mercado, un centro de acopio donde vamos nosotros ayudarles a vender, ¡qué maravilla! y de aquí vamos hacer la entrega directa, usted nos reúne esta semana tanto y aquí la gente se pondría enseguida a trabajar porque sabe que a lo seguro me compran, a lo seguro entrego, eso sería la ayuda.” Y señala que “el gobierno habla de apoyar a la agricultura pero me pregunto ¿cómo?, tenemos terrenos improductivos, de aquí para arriba los terrenos se encuentran botados y cualquiera podría decir que tenemos terrenos ociosos, pero no es así, son terrenos que hace años produjeron, pero hoy la tierra está cansada, no produce. Están erosionados, si el municipio facilitara la maquinaria para remover la tierra, eso sería interesante, el préstamo del servicio de maquinaria, nosotros no queremos gratis, vamos a pagar, porque el terreno queda nuevamente para volverlo a trabajar (E003, entrevista, 2010).

Sin embargo, en este aspecto también se revelan contradicciones que muestran a una comunidad en crisis. Las iniciativas en conjunto parecen ser de aquellos que aún subsisten de la labor agrícola, generalmente los abuelos y los hijos quienes

heredaron la tierra y el oficio de la agricultura, como lo revela el siguiente testimonio:

Es difícil lograr que la gente mayor diga empezando desde mi casa, mi mami tiene terrenos y ella no por ningún motivo dejaría de trabajar en la agricultura, igual mis abuelos, y otros adultos mayores, ¡ellos siguen en sus tierras!, eso vienen heredando los hijos y ellos nacieron para trabajar en la tierra, nacieron agricultores, nacieron para madrugar con sus animales, con sus siembras y ellos siguen así. Muy difícil que la gente diga vamos a dejar esto. Así ellos tengan todo, ellos siempre van a permanecer, en sus sembríos (E004, entrevista, 2010).

Los testimonios de todos los entrevistados coinciden en que los jóvenes, los adolescentes ya no quieren dedicarse a las labores agrícolas y tampoco existe un interés por parte de ellos en los problemas que implican a la comunidad, siendo prácticamente las mismas personas quienes “se rotan en la directiva año a año.” (E004, entrevista, 2010)

Como lo menciona Eduardo Kingman la institución comunitaria logrará mantenerse y fortalecerse a medida que sus miembros “logren generar condiciones de producción cooperativas, basadas tanto en tecnologías tradicionales como modernas. Mas si la tierra es abandonada a su suerte y se pierde perspectivas en cuanto a su utilización productiva, el resquebrajamiento de la institución, a corto o mediano plazo es inevitable”. (Kingman E. 1992:37). Este argumento se muestra en los testimonios que siguen a continuación:

Actualmente los tiempos muy cambiados porque yo me pongo en punto de comparación de cuando yo tenía quince años y con una chica de quince años que actualmente es, es otro mundo muy diferente, ellos parece que viven en su propio espacio, no hay ese granito de arena de trabajar para la comunidad. Nos hemos hecho la pregunta de qué pasa si ya mueren nuestros grandes Caciques, qué pasa con la comunidad, quién va a trabajar, quién va hacer, si los jóvenes se preocupan hoy en día en el fútbol, en los amigos, en los bailes o como decimos en la onda que ellos viven aurita, entonces aquí en la comunidad muy pocos, las nuevas generaciones muy pocos, muy contados de que se preocupen como han sido nuestros mayores antepasados en trabajar por el adelanto de la comunidad. Es un problema grave, hemos buscado a través de charlas para sacar a relucir de que ellos tienen esa capacidad de poder liderar las organizaciones como la junta de aguas, la liga, la iglesia, la asociación de ganaderos, el ecoturismo pero siempre son los mismos, de edades como de mi papá, (56 años), lastimosamente no hay la contribución de los jóvenes, es algo que tal vez desde la casa los papacitos no les dejaron

involucrarse y no les hicieron hincapié en que deben trabajar también por la comunidad.

Por ejemplo aquí mi papá desde que yo me acuerdo ha estado en el cabildo, pasan unos años y continúan otros. Mi papá ha estado coordinando la presidencia del agua de riego, entonces es algo que también le nace a uno. Los jóvenes están preocupados más en sus carreras en sus estudios y en buscar un trabajo (E004, entrevista, 2010).

La juventud de ahora no quiere trabajar en la agricultura. Al vender su tierra ven la facilidad de comprar carros o tratar de migrar a la ciudad pensando que eso es lo bueno, pero no saben lo que están perdiendo.

Debido al facilismo, la gente quiere comodidad y no está dispuesta hacer nada. No saben que los logros son a base del trabajo de cada uno y al perder esto se está perdiendo la identidad de la comunidad (E001, entrevista, 2008).

La venta de la tierra y la incorporación de gente ajena a la comunidad

Para los comuneros la venta de la tierra sería un factor generador de conflictos relacionados con la llegada de gente extraña a la comunidad, con otras costumbres y formas de vida. El siguiente testimonio revela lo anotado:

“Más que todo en una comunidad todos somos vecinos pero por la venta de terreno viene e ingresa otra persona, pues ya no es un vecino por más que se le quiera manejar como tal. Tumbaco mas antes era igual que aquí, todos se llevaban, todos se conocían, pero en cambio ahora la mayoría son personas extrañas, que le ven que a uno le están robando por ahí pero ni siquiera son capaces de mover un dedo, cosas que todavía aquí si existe. Si hay algún tipo de agresión contra algún miembro de la comunidad o sea sale toda la comunidad y se arregla esa situación. No solamente en eso sino en varios tipos de casos que se puedan dar (E002, entrevista, 2008).

Conflictividades

El NAIQ, no se constituye en la única experiencia en cuanto a la implantación de grandes proyectos de infraestructura que la comunidad ha tenido que enfrentar. El paso por la comunidad del oleoducto de crudos pesados OCP y la lucha por el control de las fuentes de agua con la EMAAP han demostrado un alto grado de gestión y defensa de sus intereses.

El conflicto con la EMAAP:

Para los miembros de la comunidad un tema de discusión con la ciudad, en este caso la Empresa Metropolitana de Agua Potable EMAAP-Q, ha sido relacionado con la propiedad de la fuente de abastecimiento de agua que le llega a través del canal del riego del Pisque construido por ellos mismos. Se habla de que la EMAAP-Q trata de “confiscar” (E001, entrevista, 2008), esta fuente natural que hoy riega sus campos a través del canal fruto de su esfuerzo, tal como se muestra en el siguiente testimonio:

La Comunidad cuenta desde hace 8 años con agua potable, gestionada mediante el Cabildo inicialmente y mediante ayuda extranjera. La mano de obra y materiales fueron gestionados por parte de los miembros de la Comunidad.

La EMAAP no intervino en la dotación de este servicio. Antes del comienzo de la construcción del NAIQ la Coca Cola iba hacer bodegas de embasamiento por el sector de Oyambaro, ellos necesitaban el agua, entonces por medio de la EMAAP quisieron confiscar esas aguas. Nos iban a quitar el agua. Pero con la buena organización del Cabildo en base a escrituras, las vertientes de agua que tenemos son legales, adjudicadas ya a la Comunidad. Entonces no pudieron hacer nada, somos dueños de las vertientes.

Por este motivo y por los graves efectos que causaría a la población en caso de sequía, se trata de construir una nueva reserva de emergencia aparte de la que ya tenemos y así también evitar que la EMAAP-Q nos venda y ahorque con las altas planillas sino tratar de llevar a la comunidad el agua de otra manera (E001, entrevista, 2008).

La construcción del OCP:

El paso del OCP por la comunidad se constituye en una experiencia para los comuneros frente a la llegada del NAIQ, puesto que tal como lo manifiesta el testimonio a continuación, se destruyó parte de su riqueza natural, sin que hayan existido presiones por parte de los dirigentes para remediar los daños, tal como se revela a continuación:

Si vienen a construir el aeropuerto, a hacer sus cosas, pues que se las canalice de la mejor manera, considerando el impacto ambiental que nos van a dar. Este proyecto depende mucho de los dirigentes, donde la base es la organización y la comunicación y personas que se han puesto la camiseta para defender las cosas de la comunidad, porque cabildos anteriores no gestionaban y venían grandes empresas como fue la OCP que pasó por la montaña, que vino, hizo lo que quiso y se fue, no dejó obras de compensación, no vieron el impacto ambiental. Nunca sembraron árboles en las partes donde talaron los bosques que existían durante años. No hubo nadie que les presione para que cumplan. Que pasen con su obra pero que

cumplan con el requisito de primero poner en primera mano lo que es la naturaleza.

Plantas y animales que existen en la montaña y el gobierno no lo ve, al menos las regalías que estas grandes empresas pagan para pasar por ciertos sectores, sean intocables y se inviertan en la comunidad, en educación en medicina. Nosotros tenemos una escuela y todo ha sido en base al trabajo de los mismos padres de familia o gestiones del cabildo, aquí no ha metido mano el Concejo Provincial. No ha venido y ha dado un buen equipamiento (E001, entrevista, 2008).

La construcción del nuevo aeropuerto de Quito, NAIQ

Frente al NAIQ, las gestiones se dirigen hacia la lucha por la obtención de recursos para obras de equipamiento para la comunidad.

El “Plan Estratégico de Obras de Oyambarillo y sus alrededores por Impacto de la Construcción del Nuevo Aeropuerto de Quito”¹² de fecha julio de 2007, plantea la exigencia del 4% del monto total que implica la construcción del aeropuerto y se resume en propuestas para la atención de necesidades básicas de equipamiento e infraestructura. Se enfoca en nueve ejes fundamentales: Salud, Seguridad, Eje Ambiental, Obras públicas, Eje Productivo, Eje Deportivo, Educación, Transporte, Riesgo. Lo anotado se revela en los siguientes testimonios:

Cuando se empezó a construir el aeropuerto no nos tomaron en cuenta, pero Oyambarillo es una comuna bien organizada, de gente que se caracteriza por el trabajo comunitario y al ver que empezaron con la construcción y al ver que no venían acá ni siquiera a visitarles, entonces se organizaron e hicieron una manifestación, cerraron la vía principal que lleva al Quinche, y ese fue el inicio para que les den oído y nos tomen en cuenta. En base a esa paralización que inició un sábado del año 2005 desde las cuatro de la mañana, los compañeros del cabildo de ese entonces lograron conseguir que vengan acá las máximas autoridades, desde el alcalde, el administrador zonal del valle de Tumbaco, los gerentes de la EMAAP, EMMOP, de la empresa eléctrica, para conseguir obras para la comunidad, porque todo era de tierra no podíamos ingresar, en base a esta manifestación se logró una reunión con los entonces dirigentes en la Administración Zonal y con los encargados de las empresas lográndose algunos convenios como la dotación de materiales para la construcción de una losa en la casa social, el asfalto de la calle Quito (calle principal), alcantarillado de la calle Quito puesto que había un alcantarillado comunitario hecho por la gente de aquí y los directivos de ese entonces.

Se realizó también la construcción de la Unidad de Policía comunitaria, porque Oyambarillo es una comunidad sumamente extensa, había inseguridad y la presencia de pandillas, y mucha gente que trabaja en Pronaca y otras fábricas llegaban en altas horas de la noche con problemas de

¹² El Plan Estratégico de Obras de Oyambarillo, se detalla en el anexo no.1

asaltos. La inseguridad era uno de los problemas más grandes (E004, entrevista, 2010).

La CORPAQ nos asignó un presupuesto de 70.000 dólares que para ellos es el mega presupuesto. Que ellos se quedaban desfalcados con ese presupuesto, pero es mentira. Es una obra de millones de dólares, donde incluso ellos tienen ya su reserva para obras de compensación para este tipo de impacto.

Pero como la gente no es organizada, la gente no pide, pasan por donde pasan y nunca dejan nada y esa plata que era destinada para el afectado ¿qué se hizo? Prácticamente se consume en la empresa a los grandes amarres que existen para poder autorizar los permisos para construir (E001, entrevista, 2008).

Por los conflictos políticos y económicos surgidos a raíz de la concesión para la construcción del aeropuerto por parte de la municipalidad, la obra a principios del año 2010 se paralizó, por lo cual, según la presidenta del cabildo, se retiró el apoyo para las obras en Oyambarillo, como se muestra en el siguiente testimonio:

Aurita no hay dinero en el aeropuerto entonces no tenemos a dónde ir ni a quién pedir. Antes colaboraban en las fiestas de la comunidad con trofeos o para cursos vacacionales y refrigerios para los niños, cosas mínimas que si las daban, pero en este año no hemos tenido ningún apoyo en ningún sentido más que ellos vienen una vez al mes a indicarnos como sigue el avance del aeropuerto. Nuestra directiva entró en el mes de febrero de 2010 y hasta la actualidad todo sigue igual. La última reunión que tuvimos con el señor Jaime Pérez de Quiport nos ha indicado que todo está firmado pero que no hay un banco que se haga cargo del desembolso del dinero, mientras eso siga todo sigue paralizado y no podemos ni proyectarnos a nada porque ellos prácticamente nos han dicho que mientras no tengan el dinero no nos pueden ofrecer más, es decir no pueden colaborarnos dotando a la escuela de materiales o al jardín o con equipamiento para las áreas verdes (E004, entrevista, 2010).

Quizás ahora con el aeropuerto nosotros pintamos que existimos porque antes ni siquiera nos tomaban en cuenta y eso que no estamos muy lejos de Quito. Solamente estamos a una hora y ni siquiera tenemos servicios básicos (E001, entrevista, 2008).

Todas estas exigencias se leen como una relación de tipo clientelar comuna – nuevo aeropuerto. Según Oswaldo Granda, la imposibilidad de mantener autonomía política y territorial dentro de la organización político administrativo del Estado, contribuye a la desaparición o disolución de la organización comunal, por tal motivo las comunas son consideradas como grupos de pobladores que luchan por la infraestructura básica y el equipamiento social. (Granda s/f en Carrión A. 2007:16)

CAPÍTULO V CONCLUSIONES

En los capítulos anteriores se analizó la transformación de los precios del suelo en la comuna de Oyambarillo durante el período 2001-2009 y la incidencia de la implantación del nuevo aeropuerto de Quito en dicha transformación.

Obteniéndose como resultados el crecimiento general de los precios durante el período 2001-2005 el cual responde a una tendencia secular al incremento y por otro lado durante el período 2006-2009 la brusca transformación en la renta de la tierra a raíz de la implantación del nuevo aeropuerto, lo que llevó a analizar el contraste de la subida de los precios del suelo con las expectativas de los dueños de la tierra, para este caso la comuna de Oyambarillo.

La particularidad de este análisis, es que la incidencia de la implantación del nuevo aeropuerto de Quito en la generación de renta en el suelo se experimenta en una organización social de carácter ancestral, con otros valores en cuanto a los usos del suelo y relaciones con el ecosistema.

En este capítulo se presentan las reflexiones finales tomando como eje estos argumentos para una lectura de los posibles impactos de la transformación de los precios del suelo en el mercado del suelo y la organización comunitaria.

Sobre la transformación de los precios del suelo y el mercado de tierras

Desde la teoría, una de las consecuencias generadas por el aumento de los precios del suelo en el tiempo es la especulación urbana, “la cual consiste en transacciones de compra y venta de tierras, con el propósito fundamental de capturar estos incrementos del suelo” (Jaramillo, 2009:203), sin embargo, aclara Jaramillo esta práctica no es homogénea, depende de la naturaleza de las acciones de los actores involucrados.

Los comuneros de Oyambarillo son poseedores de un patrimonio heredado, donde el suelo se dedica para la vivienda, el cultivo y el funcionamiento de pequeños negocios, es decir, desde términos económicos, para ellos la propiedad tiene un valor de uso.

Sin embargo, por efectos coyunturales externos a la comunidad, como la creación del aeropuerto, ampliaciones viales y la generación de expectativas por implementación de servicios, el costo del suelo en Oyambarillo aumentó

bruscamente, apareciendo una nueva lógica que se superpone a la anterior: el valor de cambio.

Según Jaramillo, este tipo de propietarios acceden a un valor de uso y posteriormente se hacen de un valor de cambio por efectos de la dinámica del suelo, “superponiéndose a la práctica de simples usuarios una lógica propiamente pecuniaria: apropiarse de estos incrementos de valor”. (Jaramillo, 2009:204).

Sin embargo, los comuneros, si bien no están exentos de intentar atrapar el aumento del precio inmobiliario no actúan como capitalistas especializados en la captura de estos incrementos de valor, sino mas bien, la tierra heredada de sus ancestros constituye su hogar, su medio de vida y la heredad para sus hijos, esta circunstancia los convierte en lo que Jaramillo denomina protoespeculadores, para los cuales “la propiedad de uso constituye una de las pocas opciones de ahorro y una parte sustancial de su patrimonio” (Jaramillo, 2009:205).

De esta manera, de acuerdo a la naturaleza de los agentes involucrados, el impacto positivo en el precio de la tierra no es suficiente para provocar su mercantilización, existen otros factores de tipo social que contribuyen con ello.

Sobre el impacto en la organización comunal

La problemática de la comuna de Oyambarillo se caracteriza por dos elementos que la vislumbran como una organización en crisis.

Por un lado, “la imposibilidad de mantener autonomía política”, (Granda s/f en Carrión a. 2007:16), llevándolos a constituir relaciones de tipo clientelar con el gobierno sin una propuesta clara que los fortalezca como actores del desarrollo y de la conservación de zonas que podrían considerarse de reserva natural.

Por otra parte la pérdida de perspectivas, como lo menciona Kingman, en cuanto a la utilización productiva de la tierra, no en esta generación, sino en los futuros herederos de ella. Los jóvenes a causa de la pérdida de valores e identidad y la educación recibida presumiblemente desde sus hogares, han perdido los lazos que los vinculan con la producción agrícola.

La pérdida de identidad, de valores en sus nuevas generaciones quienes buscan las oportunidades lejos de la actividad de sus padres y de sus antepasados es el motivo de la desintegración, generada en este caso desde adentro.

A esto se suma la lógica exógena traída por la implantación de grandes proyectos de desarrollo urbano como es la nueva terminal aérea para Quito.

El impacto en la institución comunal eventualmente podría leerse desde la segregación socio espacial, la mercantilización del suelo y los daños en el entorno ambiental.

Efectos de la mercantilización de la tierra

Oyambarillo aún es portadora de rasgos como la minga y la toma de decisiones conjunta, por otro lado, se hallan asentados en un territorio limitado, son poseedores de bienes localmente gestionados como el manejo del agua, y el recurso natural suelo – paisaje.

La presencia del aeropuerto en un inicio significó la posibilidad de obtener recursos desde una correlación de tipo “clientelar”. Pero por otro lado significó también la búsqueda de propuestas que les permitan competir con la nueva lógica urbana.

Los comuneros de Oyambarillo han optado por revalorizar su carácter rural tratando de insertarse a lo urbano a través de la generación de servicios a la ciudad con proyectos como el cultivo de productos orgánicos con la mantención de bosques y cobertura natural que ya no se encuentra en nuestra capital.

Retomando a Kingman, las comunas sobrevivieron por los servicios que ofrecieron a la ciudad: mano de obra y provisión de productos agrícolas a la ciudad las convirtió en fuente de servicios a la urbe.

Contradictoriamente, si hipotéticamente Oyambarillo contara con todo el apoyo económico y logístico para concretar el proyecto del cultivo y comercialización de proyectos orgánicos, su permanencia como una colectividad seguiría cuestionada. Lo que podría convertirse en un medio de supervivencia de lo comunitario, es decir, el ofrecimiento de servicios relacionados con el medio ambiente tan mermado al interior de la urbe, no tendría sentido puesto que uno de los graves impactos que ocasionará la ejecución y funcionamiento del NAIQ será justamente en el ecosistema.

A pesar de que la comuna de Oyambarillo contiene rasgos de una fuerte resistencia por parte de sus miembros quienes han sido capaces de organizarse y

luchar contra una lógica traída por la implantación de proyectos de desarrollo que han atravesado su territorio. La construcción del NAIQ ejercerá un fuerte impacto en su medio de vida, como es la tierra.

Es así que el NAIQ es planteado como un proyecto para el desarrollo global pero se halla desarticulado de los tejidos sociales locales.

Los miembros de la comunidad al no poder competir probablemente serán absorbidos y expulsados de su lugar de origen.

Efectos de la segregación

Desde la teoría, los GPU generan dos procesos simultáneos de urbanización en las ciudades con características de subdesarrollo donde son implantados: “espacios dinámicos” provistos de infraestructura y avance tecnológico y por otra parte espacios “estáticos - tradicionales”, desprovistos de los factores que les permitan incorporarse a procesos sociales más dinámicos.

Dentro de este contexto, el aeropuerto de Quito será el más moderno de América Latina, el tercero con respecto al aeropuerto internacional de Miami y Buenos Aires, sin embargo, esto es lo “visible”, puesto que a sus alrededores se hallan asentadas comunidades, que como lo manifiestan sus representantes con gente desempleada, carente de servicios “sobre calles de tierra”.

Finalmente, la persistencia de la comunidad está en su gente, y en el trabajo mancomunado con objetivos e intereses comunes. La comuna de Oyambarillo sin un objetivo común impulsado por quienes en su momento serán herederos de la tierra, serán fáciles presas de las presiones externas generadas por el desarrollo urbano, siendo absorbidos por este e incorporados a la nueva lógica urbana.

BIBLIOGRAFIA

- Arocena, José (1995), *El desarrollo local: un desafío contemporáneo*. Caracas: Nueva Sociedad.
- Borrero, Oscar (s/f). *Formación de los precios del suelo urbano*. Versión presentada en el curso profesional sobre Aplicaciones del Catastro Multifinanciar en la Definición de Políticas del Suelo No.15. Lincoln Institute of Land Policy.
- Carrión, Andrea. *Transformaciones en el uso del suelo y el mercado del suelo asociados a la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito*. Lincoln Institute of Land Policy, Working Paper.
- Carrión, Diego, Alfredo Rodríguez, Fernando Carrión, Anel Guayasamín y Jorge García (1978). *Quito: renta del suelo y segregación urbana*. Quito Ecuador: Colegio de Arquitectos del Ecuador Núcleo de Pichincha.
- Coloma, Carlos y Duncan Pedersen (1985), "Salud y enfermedad en un contexto étnico: Salasacas" *Revista Cultura*, No21b:583
- Cuvi, María, Emilia Ferraro y Alexandra Martínez (2000). *Discursos sobre género y ruralidad en el Ecuador. La década de 1990*. Quito Ecuador: CONAMU.
- Cuenya, Beatriz, Carlos Fidel e Hilda Herzer (2004). *Fragmentos Sociales. Problemas Urbanos de la Argentina*. 1ª ed. Buenos Aires Argentina: Siglo XXI.
- De Mattos, Carlos (2007), *Curso de Economía Urbana. Programa de Estudios de la Ciudad*. FLACSO. Quito Ecuador.
- Diario HOY (2010), "Nuevo aeropuerto Con Más Problemas", <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/quebradas-junto-a-aeropuerto-son-motivo-de-nuevo-debate-401912.html> (Abril 10 2010).
- Diario HOYCORPAQ (s/f), "Características Del Nuevo Aeropuerto", http://www.corpaq.com/index.php?id_node=60&id_content=21 (Junio 06 2009).
- Distrito Metropolitano de Quito (Ecuador), *Ordenanza No. 011 que contiene el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS) del Distrito Metropolitano De Quito DMQ*.
- Distrito Metropolitano de Quito (Ecuador), *Ordenanza No. 024 que contiene el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS) del Distrito Metropolitano De Quito DMQ*.
- Distrito Metropolitano de Quito (Ecuador), *Ordenanza No. 029 que contiene el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS) de las Parroquias de Pifo, Tababela y Yaruquí*.
- Distrito Metropolitano de Quito (Ecuador), *Ordenanza No. 031 que contiene el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS) del Distrito Metropolitano De Quito DMQ*.
- Distrito Metropolitano de Quito (Ecuador), *Ordenanza No. 044 que determina los avalúos generales para la propiedad urbana y suburbana o rural en el Distrito Metropolitano De Quito DMQ a regir durante el quinquenio 2001-2005*.
- Distrito Metropolitano de Quito (Ecuador), *Ordenanza No. 166 que aprobó el plano del valor del suelo y edificaciones urbanas y rurales, sus factores de aumento o reducción y las tarifas que regirán para el bienio 2006-2007*.
- Distrito Metropolitano de Quito (Ecuador), *Ordenanza No. 232 de aprobación del plano de valor del suelo urbano y rural, los valores unitarios por m² de construcción de acuerdo a las tipologías constructivas, mejoras adheridas al predio, los factores de corrección del valor del suelo urbano y rural, de las edificaciones que determinan los avalúos prediales y de las tarifas que regirán para el bienio 2008-2009*.

- Jaramillo González, Samuel (2003), *Los fundamentos económicos de la “participación en plusvalías”*. Versión presentada en el curso profesional sobre Aplicaciones del Catastro Multifinalitario en la Definición de Políticas del Suelo No.15. Lincoln Institute of Land Policy.
- Jaramillo González, Samuel (2009), *Hacia una teoría de la Renta del Suelo Urbano*. Bogotá DC Colombia: Kimpres Ltda.
- Jaramillo, Jacqueline y Wladimir Rosero (1996), *Mercado de Suelo en Quito*. Quito Ecuador: Municipio Metropolitano de Quito.
- Kingman, Eduardo, Teodoro Bustamante, Luis Echeverría, Rodrigo Del Castillo, Pericles Carofilis, Luis Burbano, Francisco Villarroel y Rodrigo Calvo (1992). *Quito: comunas y parroquias*. Quito Ecuador: Fraga.
- Loreto, Rebolledo (1992). *Comunidad y Resistencia*. Quito Ecuador: ABYA.YALA.
- Lungo, Mario (2004), *Grandes Proyectos Urbanos*. San Salvador- El Salvador: UCA Editores.
- Martínez, Luciano (1998). “Comunidades y tierra en el Ecuador”. *Revista Ecuador Debate* No.45: 173.
- Martínez, Miguel (2007), “La especulación urbana: persistencias estructurales y resistencias sociales”. *INTERSTICIOS, Revista Sociológica de Pensamiento Crítico*1, <http://www.intersticios.es> (Marzo 10 2010).
- Miranda, Juan José (2002), *GESTION DE PROYECTOS, Identificación – Formulación – Evaluación Financiera – Económica – Social – Ambiental*. Bogotá DC Colombia: MM Editores.
- Moreno, Cecilio (2007). “Aeropuerto Despistado”. *Revista Vistazo* No.960: 18.
- Navas, Mónica (1998). “Ley de Desarrollo Agrario y la tenencia de la tierra en el Ecuador”. *Revista Ecuador Debate* No.45:195.
- Rodríguez, Francisco (1984). “La Regulación del Uso del Suelo en Lugo: Los Planes de Ordenación Urbana”. Disponible en <http://www.revistaeria.es/index.php/eria/article/viewfile/35/27>, Marzo 10 2010)
- Rodríguez, Marcelo (2008). “Valoración de la Tierra. XI Congreso Ecuatoriano de la Ciencia del Suelo”. Documento de trabajo - No publicado. Octubre 29-31, en Quito, Ecuador.
- Sousa, Eduardo (2009). “Reflexiones metodológicas para la planeación de zonas metropolitanas”. *Revista Bitácora*14 1, http://www.facartes.unal.edu.co/portal/publicaciones/bitacoraut/14/06_reflexiones_metodologicas.pdf (Marzo 10 2010).
- Torres, Mario (2006). “Recuperación de la renta urbana: Una tarea ética pendiente”. *Revista Invi* 58: 42 - 70.
- Tomalá P. Miguel (2009). “La Inflación en el Ecuador”. Disponible en <http://www.zonaeconomica.com/ecuador/evolucion-inflacion/inflacion>
- Zingoni, José María, Silvia Mónica Martínez y Elisa Quartucci (2007). “Causas Y Efectos De La Valorización Del Suelo Urbano En Destinos Turísticos De La Cordillera Andino Patagónica. El Caso De La Localidad De San Martín De Los Andes”. *Ciencias Sociales Online Revista electrónica* 2, <http://www.uvm.cl/csonline> (Marzo 10 2010).

DOCUMENTOS

AEROPUERTO Boletín Informativo De La Corporación Nuevo Aeropuerto (2009).
“Zona Franca Dinamizara la Economía” 8 Mayo.

AEROPUERTO Boletín Informativo De La Corporación Nuevo Aeropuerto (2009).
“Empleo y Educación” 7 Marzo.

Vía al Aeropuerto tramo sur debate (Declaración). (s/f).

ENTREVISTAS

E001, 01 de junio de 2008.

E002, 01 de junio de 2008.

E003, 23 de agosto de 2010.

E004, 23 de agosto de 2010.

ANEXOS

ANEXO 1

PLAN ESTRATEGICO DE OBRAS DE OYAMBARILLO Y SUS ALREDEDORES POR IMPACTO DE LA CONSTRUCCION DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO.

1. EJE DE SALUD

- **CENTRO DE SALUD:** equipamiento, recursos humanos, medicamentos, ambulancia y botired.

2. EJE DE SEGURIDAD

- Policía
- Centro De Mediación De Conflictos.
- Cuerpo De Bomberos.

3. EJE AMBIENTAL

- Mitigación de impacto: Reforestación (plantas nativas), Agro forestación, Manejo de Animales Menores, Control de Contaminación (especialmente canal Pisque y sus ramales existentes), Censo de Empresas de la Zona (para mejorar la calidad de la producción).

4. OBRAS PÚBLICAS

- Adquisición de una retroexcavadora para el servicio de toda la comunidad.
- Conformación de un centro histórico comunal, (funcionará el edificio del cabildo).
- Completar el alcantarillado y realizar una revisión general.
- Mejorar y ampliar el sistema eléctrico, redes de luz en todo el sector.
- Definición y replanteo de vías (apertura de vías, adoquinado y asfalto de todas las vías).
- Dotación de un área verde de recreación deportiva de 20.000 mtrs.
- Construcción de una infraestructura múltiple para servicio (social, cultural y deportiva).

5. EJE PRODUCTIVO

- Manejo y comercialización de la basura por la comunidad.
- Complementar la fábrica de adoquines.

- Microempresa comunitaria de productos de la zona.
- Bolsa de empleo: manejo y contratación por la comunidad.
- Ferias comunitarias.
- Construcción de un centro de comercialización.
- La comunidad pone a disposición de mano de obra común y profesional para las empresas del nuevo aeropuerto, así mismo dotamos de servicio de transporte, pesado, semi pesado y liviano.
- Creación de un camal.

6. EJE DEPORTIVO

- Complejo deportivo integral: coliseo, estadio encespado, pista atlética con respectiva tribuna, pista atlética, cancha de uso múltiple, alumbrado interno.

7. EJE DE EDUCACION

- Construcción de un colegio municipal con carreras afines al requerimiento de las necesidades del nuevo aeropuerto. Ejemplo: guía de turismo, tecnologías en medio ambiente, y tratamiento de desechos.
- Creación de nuevas partidas para el incremento académico hasta el décimo año de educación básica en la escuela existente.
- Aumentar el personal docente.

8. TRANSPORTE

- Legalización de las compañías de camionetas y taxis que prestan servicio a las comunidades y barrios, siendo este un servicio estrictamente necesario.

9. RIESGO

- Los efectos de algún posible riesgo ponemos en manos de las empresas constructoras.
- La salud de nuestros moradores se encuentra estable.
- La calidad de vida requiere mayor atención.

ANEXO 2

NOMINA DE ENTREVISTADOS

CODIGO	OBSERVACIONES
E001	Ex primer vocal del cabildo de Oyambarrillo.
E002	Morador de Oyambarillo quien prefirió no identificarse.
E003	Ex presidente del cabildo de Oyambarrillo.
E004	Presidenta del cabildo de Oyambarrillo, instalado en febrero de 2010.