

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES
SEDE ECUADOR
DEPARTAMENTO DE ASUNTOS PÚBLICOS
CONVOCATORIA 2012-2014**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAESTRÍA
EN ESTUDIOS URBANOS**

**EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE SUELO EN LAS PARROQUIAS
NORORIENTALES DEL DMQ, A RAÍZ DE LA CONSTRUCCIÓN
DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL
MARISCAL SUCRE DE QUITO
-NAIQ-**

VERÓNICA DE LA DOLOROSA ACOSTA ESPINOSA

QUITO, ABRIL 2015

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES
SEDE ECUADOR
DEPARTAMENTO DE ASUNTOS PÚBLICOS
CONVOCATORIA 2012-2014**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAESTRIA
EN ESTUDIOS URBANOS**

**EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE SUELO EN LAS PARROQUIAS
NORORIENTALES DEL DMQ, A RAÍZ DE LA CONSTRUCCIÓN
DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL
MARISCAL SUCRE DE QUITO
-NAIQ-**

VERÓNICA DE LA DOLOROSA ACOSTA ESPINOSA

**ASESOR DE TESIS: DR. MARCO CÓRDOVA
LECTORES: DR. AUGUSTO BARRERA G., DR. RAMIRO ROJAS**

QUITO, ABRIL 2015

DEDICATORIA

Todo el esfuerzo y dedicación puestos en este trabajo, se los dedico a Dios. Sin su ayuda e iluminación no habría logrado concluir con éxito, esta etapa de mi vida.

De manera especial dedico estas palabras al Eco. Rafael Correa Delgado, Presidente de la República del Ecuador, a quien le invito a revisar algo de la teoría sobre el manejo de captura de plusvalías extraordinarias, generadas por la construcción de obra pública extraordinaria, construida con fondos públicos.

Al Alcalde de Quito, Dr. Mauricio Rodas Espinel, pues de sus decisiones depende el ordenamiento del territorio, en base a un adecuado uso y ocupación del suelo urbano y rural, que aún queda disponible en las parroquias nororientales del Distrito Metropolitano de Quito.

Si bien esto es apenas el inicio de una larga investigación, se lo dedico a todas y todos quienes se interesen por los estudios de la ciudad; a quienes consulten esta investigación y a aquellos que se atrevan a darle continuidad.

AGRADECIMIENTOS

A mis padres, quienes en vida me enseñaron el valor de la superación diaria. A mi esposo Patricio y a mi hijo Jesús Antonio, por su amor, comprensión y paciencia durante estos dos largos años de estudio. A Fidel por su generoso apoyo; a María Dolores por su confianza; al Dr. Carlos de la Torre Espinosa y al Arq. Edmundo Arregui, por su recomendación inicial y a FLACSO por haber creído en mí y haberme concedido una beca de estudios.

A mis profesores por haberme enriquecido con sus enseñanzas. A Verónica Echeverría, Daniela Oleas, José Mendoza, Manuel Bayón y demás compañeros y compañeras, quienes con su entusiasmo y juventud fueron un importante soporte en el esfuerzo diario.

Al personal administrativo de FLACSO; al de cafetería, servicios generales, sistemas y a los guardias quienes me brindaron seguridad en las largas noches de estudio que permanecí en la Facultad. Al personal del piso 8, por acogerme.

A mi Director de Tesis por su guía para organizar y armar este trabajo. A mis lectores Dr. Augusto Barrera Guarderas - ex Alcalde de Quito, y al Dr. Ramiro Rojas, Director del programa de Estudios Urbanos. Al primero por sus comentarios a pesar de sus múltiples ocupaciones y al segundo por haber creído en mí y permitirme acceder al programa.

A los personeros de la Dirección Metropolitana de Avalúos y Catastros del Municipio de Quito por su instrucción y entrega de datos pertinentes a la formación de precios del suelo, factor novedoso en este análisis. El apoyo de las entidades públicas, es imprescindible en este tipo de investigaciones...

Gracias a mis informantes y personas entrevistadas por su tiempo y sus valiosas opiniones.

ÍNDICE

Contenido	Páginas
RESUMEN	9
INTRODUCCIÓN	11
Objetivos de la investigación	16
Planteamiento metodológico	17
CAPÍTULO I	20
EFFECTOS DE UN GRAN PROYECTO URBANO EN EL MERCADO DE SUELO	20
Concepto de mercado de suelo, dinámicas y consecuencias.....	20
Características del mercado de suelo	21
Evolución del mercado de suelo: formación de los precios y renta del suelo.....	23
Oferta y demanda de inmuebles	23
Actores, cómplices y encubridores del mercado de suelo.....	24
Propietarios privados de la tierra	25
Actores estatales	26
Agentes financieros.....	27
Promotores inmobiliarios	28
Dinamismo económico y mercado inmobiliario	30
Dinámicas de desarrollo: del control estatal a nuevas formas de gobernanza	31
Planificación estratégica y promoción de los GPU.	34
Los GPU y su incidencia en el mercado de suelo.....	36
Valoración del suelo y determinación de valores unitarios.....	40
Valor comercial y valor catastral de los predios.....	44
Renta del suelo.....	47
Plusvalías: concepto y recuperación	51
CAPÍTULO II	--

ESTADO DEL ARTE	57
Los grandes proyectos urbanos y su incidencia en las ciudades	57
GPUs en América Latina	59
CAPÍTULO III	64
EL NAIQ, UNA MEGA OBRA QUE NO PODÍA ESPERAR	64
Antecedentes del proyecto	64
Tababela, ¿la mejor opción donde construir el nuevo aeropuerto?	68
El NAIQ, mucho más que una obra arquitectónica de gran dimensión.....	70
Tababela, un territorio con historia.....	71
Nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del sector aeropuerto.....	74
Nueva centralidad aeroportuaria.....	76
Engranaje de grandes inversiones público-privadas alrededor del NAIQ	78
ZEDE -zona especial de desarrollo empresarial.....	79
Quito Airport Center	80
- Nuevos emprendimientos turísticos en construcción	80
Polígono Industrial de Itulcachi.....	81
Amplio anillo vial rodea el nuevo aeropuerto	81
Puembo, nueva centralidad residencial urbana	83
Otras centralidades.....	84
Cambios morfológicos del suelo. Tababela, transformación hacia lo urbano.....	85
Captura de plusvalías alrededor del NAIQ, como fuente de ingresos el desarrollo.	87
CAPÍTULO IV	90
TABABELA, UNA ZONA EN PLENO DESARROLLO	90
Características generales de las parroquias nororientales del DMQ	90
Proceso urbano, uso del suelo y mercado inmobiliario en las parroquias nororientales del DMQ.....	95
Valoración del suelo y determinación de valores unitarios	98
Análisis de precio del suelo en Tababela a partir del 2010	100

Dinámica de los precios por sectores de estudio	108
Cambios en el uso de suelo alrededor del nuevo aeropuerto	112
Captura de plusvalías, un ingreso en efectivo para el Municipio de Quito.....	115
Polémica sobre las plusvalías en el Ecuador	118
CONCLUSIONES	120
BIBLIOGRAFIA	125
DOCUMENTOS	133
ENTREVISTAS	135

GLOSARIO DE TÉRMINOS

AIVAR	Áreas de Intervención Valorativa Rural
AIVAU	Áreas de Intervención Valorativa Urbana
AR	Clasificación del suelo Agrícola Residencial
ARLAE	Asociación de aerolíneas del Ecuador
AZA	Administración Zonal Aeropuerto
AZNA	Administración Zonal Nuevo Aeropuerto
CCCC,	Comisión de Control Civil de la Corrupción
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
COOTAD	Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización
CORPAQ	Corporación Aeropuerto Quito
CPV 2010	Censo de Población y Vivienda 2010
DAC,	Dirección de Aviación Civil
DMAC	Dirección Metropolitana de Avalúos y Catastros
DMQ	Distrito Metropolitano de Quito
FLACSO	Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales
GADM	Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal
GPU	Gran Proyecto Urbano
IESS	Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social
INEC	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
MDMQ	Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
NAIQ	Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito
PGDT	Plan General Desarrollo Territorial
PIB	Producto Interno Bruto
PMOT	Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial
PPOT	Plan Parcial de Ordenamiento Territorial
PPZA	Plan Parcial Nuevo Aeropuerto
PUOS	Plan de Uso y Ocupación del Suelo
RNR	Recurso Natural Renovable
SNI	Secretaría Nacional de Información
STHV	Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
TIC	Tecnologías de Información Científica
ZEDE	Zona Económica de Desarrollo Empresarial
ZFA	Zona Franca del Aeropuerto

RESUMEN

El propósito de esta investigación es analizar los factores que están afectando el mercado de suelo de las parroquias nor-orientales del DMQ, concretamente Tababela, donde a partir del año 2006, se construye el nuevo aeropuerto internacional de Quito – NAIQ.

En este sentido, se indaga cuál es el impacto que esta mega obra de infraestructura aeroportuaria - considerada un GPU, está sufriendo, no solo en la estructura territorial de Tababela, por la pérdida de gran parte de sus características de ruralidad, sino en el precio del suelo por el agresivo crecimiento urbano (disperso y desordenado), que se aprecia en la parroquia.

Mientras se escribe esta tesis, se implementan nuevas redes de infraestructura para dotar de toda clase de servicios básicos al sector; se sigue construyendo el nuevo aeropuerto internacional; se amplían las vías ya existentes; se firman contratos para los nuevos puentes sobre los ríos Chiche y San Pedro y se construyen la Ruta Viva y la Vía Collas, que eventualmente lo conectarán con Quito, atravesando sectores hasta ahora inaccesibles o poco poblados.

El mercado de suelo aquí y en cualquier lugar, se Estas obras, realizadas con dineros públicos, por el Gobierno nacional y el Municipio de Quito, son una de las causas que provocan el aumento indiscriminado del precio del suelo, beneficiando en gran medida a los propietarios de predios, quienes contemplan absortos cómo se incrementa su patrimonio.

Por otro lado, empresarios privados, inversionistas, desarrolladores de proyectos inmobiliarias, etc., construyen múltiples emprendimientos de todo orden para la provisión de servicios complementarios a la operación aeroportuaria, proyectos de vivienda y mucho más, lo que presiona la demanda de suelo. Esto a su vez, genera especulación por parte de propietarios y dueños de predios, públicos y privados, ubicados en el sector, quienes aprovechan para incrementar el precio de la tierra.

Uno de los factores que afectan al mercado de suelo, es el precio de la tierra. Para sustentar el dinamismo del precio del suelo, se identificaron algunos predios que se ofrecen en venta en Tababela.

Por otro lado, se analizó el avalúo de los predios, partiendo del precio base de cada uno a partir del valor de las áreas de intervención valorativa urbana y/o rural

(AIVAU o AIVAR), considerando la variación del avalúo catastral del suelo en el período 2010–2014, previa transformación de los datos en valores constantes. Además, se consideró el comportamiento del suelo mes a mes, de acuerdo a la oferta y demanda registradas en el mercado inmobiliario.

Cabe indicar que fruto de este incremento generalizado de los precios del suelo, se genera una brusca transformación de la renta de la tierra lo que a su vez produce altas plusvalías, mismas que, por lo pronto, benefician únicamente a los propietarios de predios, a pesar de que ellos no han realizado ningún esfuerzo ni gestión para producir estos sobreprecios.

En vista de que este fenómeno está íntimamente ligado a la construcción del NAIQ, a lo largo de esta investigación se demuestra cómo, en otros países de Latinoamérica, se aplican mecanismos legales para que el gobierno central y/o local, capturen al menos una parte de las plusvalías generadas por la construcción de grandes proyectos urbanos, construidos con fondos públicos.

Es menester por lo tanto, generar políticas públicas que permitan una pronta y eficiente intervención del Gobierno Municipal del DMQ, a fin de que, mediante ordenanzas y regulaciones pertinentes, se capture para beneficio de la colectividad, al menos una parte de estas ganancias inmerecidas, derivadas del mejoramiento de las condiciones urbanas en Tababela y su eje de influencia; y se regule y controle el uso y ocupación del suelo, en aras de lograr un adecuado y armónico desarrollo paisajístico, ambiental y urbano en la región.

INTRODUCCIÓN

Tababela fue hasta hace un década, una de las más recónditas y casi olvidadas parroquias rurales del DMQ. En la actualidad es conocida y reconocida no solo por quienes habitamos en Quito, sino a nivel nacional e internacional, por ser la sede del nuevo aeropuerto internacional Mariscal Sucre de Quito - NAIQ.

Gráfico No.1 Ubicación de la Parroquia Tababela en el DMQ



La construcción y reciente apertura de este nuevo aeropuerto, considerado el más grande proyecto urbano construido en el DMQ en lo que va del presente siglo, está generando una nueva dinámica en el mercado de suelo en Tababela no solo por la construcción del aeropuerto en sí, sino debido, entre otros factores, a la gran demanda de tierra para la construcción y desarrollo de actividades y servicios conexos a la operación aeroportuaria tales como: hoteles, restaurantes, parqueaderos, alquiler de vehículos, oficinas de *catering*, bodegas comerciales, galpones para carga, agencias afianzadas de aduana, almaceneras, etc.

Concomitantemente, se prevé la conformación de la nueva Administración Zonal Aeropuerto, una más de las nueve que conforman el Municipio del DMQ, aspecto que demanda terrenos para la construcción de equipamiento de salud, educación, atención ciudadana, seguridad, servicios municipales, etc.

Por otro lado, existe demanda de terrenos para la construcción de vivienda para acoger a quienes trabajan en el aeropuerto, y que por la escasa oferta que existe al momento, se ven obligados a trasladarse a Quito, en un recorrido que por lo pronto demora casi dos horas en cada trayecto.

Otro motivo que presiona el alza del precio del suelo, es la transformación de grandes extensiones de suelo rurales a urbano. Con el advenimiento del nuevo aeropuerto, muchos empresarios privados, constructores, promotores inmobiliarios, inversionistas, especuladores y demás, buscan en los alrededores del NAIQ la oportunidad de adquirir predios a precios de tierras rurales, considerando que hasta hace no mucho tiempo, la tierra en estos lares se cotizaba por su producción agropecuaria. Tababela estaba cubierta con extensos cultivos de hortalizas y frutas para aprovisionamiento del mercado de Quito y para la exportación (PPZA, 2007), muchos de los cuales se mantienen hasta ahora en plena producción.

Todo esto y más, está causando una vorágine especulativa por parte de los propietarios de predios, motivados por la presión del mercado inmobiliario que incita esta espiral incontrolada de alza de precios del suelo.

No obstante los altos precios ya alcanzados a la fecha (entre 80 y 140 dólares/m²), los propietarios creen que este seguirá subiendo, pues Tababela se ha convertido en el soporte de las nuevas actividades para la gestión aeroportuaria, lo que incide en el alza indiscriminada del precio del suelo.

Si bien hasta la fecha, el control, regulación, gestión y ordenamiento territorial de las parroquias nororientales del DMQ está regulado por la ordenanza 0037 del Plan PPZA¹, emitido en marzo del 2009, existe mucha expectativa por la nueva ordenanza que el Concejo del MDMQ, deberá emitir para controlar la evolución del mercado de suelo en la zona. El control debe incluir: ordenanzas de zonificación, clasificación general del suelo, etapas de incorporación, uso y ocupación del suelo, permisos de edificabilidad, tamaño mínimo del lote, categorización y dimensión de las vías, etc.

¹ PPZA es un instrumento de planificación, emitido por el Municipio de Quito en el 2013, para ejecutar, controlar y regular la gestión y el ordenamiento territorial de las parroquias nororientales del DMQ..

Por todo lo expuesto, el Gobierno Autónomo Descentralizado Metropolitano de Quito, juega un rol estratégico en este proceso puesto que es el encargado de controlar el ordenamiento territorial de las parroquias nororientales del DMQ; regular la legalidad de las transacciones inmobiliarias; moderar la oferta y demanda de suelo y tramitar la posible participación de los entes estatales en el beneficio económico generado por las plusvalías.

Los municipios tienen en sus manos la capacidad jurídica que les permite cristalizar la estructura espacial a través de normas administrativas que regulan los procesos de creación y uso de suelo urbano, así como de la ejecución de políticas públicas que controlen la valorización del suelo (plusvalías urbanas) que experimentan los terrenos reconfigurados alrededor de los GPU (Cuenya, 2012).

Si bien el sector de estudio se circunscribe a las parroquias rurales agrupadas alrededor del aeropuerto, se hace especial énfasis en la parroquia de Tababela donde se ubica el aeropuerto.

Este sector requiere particular atención por cuánto las 7 parroquias aledañas al NAIQ, incluyendo Tababela, Puembo, Pifo, Yaruquí, Cheque, El Quinche y Guayllabamba, cuentan con más de 14.000 Ha. de tierra actualmente destinadas a uso agropecuario casi todas (con clasificadas AR² y RNR³), factibles de ser modificadas para absorber el futuro crecimiento de este sector del DMQ y ser incorporadas al catastro municipal. Como reza el Plan parcial nuevo aeropuerto, “la presión urbanizadora provoca el cambio de uso de tierras, de agrícola y en algunos casos de reserva natural renovable, a terrenos para construcciones” (PPZA, 2007).

Pradilla sostiene que si un GPU se ubica en una zona rural-agrícola, el precio del suelo se incrementa pues si antes se lo cotizaba por su uso agropecuario, ahora se cotiza de acuerdo al mercado alcanzando niveles inimaginables. El suelo deja de tener valor de uso por valor de cambio, relacionado con actividades preponderantes y pasa a ser reserva de suelo (Pradilla, 2002:6).

El crecimiento de este sector es tal, que el Municipio de Quito, prevé la consolidación de la Administración Zonal Aeropuerto, conformada por las 7 parroquias

² AR, equivale a clasificación de *Agrícola Residencial*, en un monto de 1.333.41 has. (PPZA, 2007).

³ RNR, equivale a clasificación de *Recurso Natural Renovable* con un total de 13.939,08 Has., actualmente ocupadas con toda clase de cultivos, cría de ganado menor y mayor, producción avícola, apícola y piscícola; y bosques para el aprovechamiento forestal (PPZA, 2007).

que circundan el NAIQ, destinada a convertirse en el nuevo nodo de desarrollo turístico, empresarial, tecnológico e industrial del DMQ.

La propuesta de Ordenamiento Territorial se enmarca dentro de un escenario de desarrollo zonal, condicionado por la presencia del NAIQ; la aerotropolis⁴ y el mantenimiento y manejo de la reserva natural existente en la zona, lo que implica proteger las reservas de agua y los páramos, así como el aprovechamiento de los recursos naturales y de la producción agropecuaria destinada a la exportación, "siempre en un ambiente sustentable, con una población que en la perspectiva del año 2025 alcanzaría a 262.000 habitantes distribuidos entre las siete parroquias que conforman la zona" (PPZA, 2007).

Por todo esto bien se puede aseverar que la construcción del nuevo aeropuerto está incidiendo en la organización, configuración y dimensión urbana, económica y social del sector nororiental del DMQ, "alterando las características del espacio construido y el comportamiento selectivo de las inversiones, entre otros aspectos. Esto a su vez incide en la formación de los precios del suelo" (Urriza, 2003: 4).

La elección del tema de investigación responde a una inquietud personal, por comprender cómo funcionan las dinámicas del mercado de suelo alrededor de los GPU's; investigar cuáles son las perspectivas de cambio en el eje del nuevo aeropuerto, toda vez que el Municipio de Quito apruebe o sancione el nuevo Plan Parcial de Ordenamiento Territorial (PPOT) y, vislumbrar los efectos que esta nueva normativa tendrá en la organización del territorio y la configuración urbana y socio-espacial de la zona de influencia del NAIQ.

La dinámica del mercado de suelo, es un tema novedoso que mantiene alerta a la comunidad y a muchos actores involucrados en este proceso. Por tal motivo, resulta interesante analizar sus tendencias y determinar de qué manera las tierras rurales que aun sobre-viven en el sector, son accesibles para los diferentes actores sociales.

Frente a este "suceso urbano", el MDMQ está trabajando en un conjunto de instrumentos para regular el uso de suelo y "crear condiciones generales de equidad en cuanto a las responsabilidades que debe asumir cada agente involucrado en el desarrollo

⁴ La *aerotrópolis*, comprende las nuevas instalaciones del NAIQ y su zona de influencia inmediata; la ZEDE y la reserva de tierras alrededor del NAIQ, donde se instalará esta una nueva centralidad multifuncional (PPZA.2007).

territorial, en aras de lograr que el suelo cumpla la función que se le asigne” (PMOT 2012-2022: 8).

La administración municipal deberá cumplir con los principios planteados en el Plan General de Desarrollo Territorial 2012-2020 que dice:

Garantizar un desarrollo urbano desconcentrado y armónico y definir estructuras de desarrollo tendientes a elevar la calidad de la urbanización e integrar espacial y funcionalmente el territorio a través de la dotación de infraestructura básica, servicios y equipamientos y una red vial zonal debidamente articulada alrededor del NAIQ (PGDT 2006 - 2020).

Es de esperar que la nueva ordenanza que deberá dictar el Municipio de Quito, contenga elementos explicativos de la nueva estructura de uso y ocupación del suelo y defina programas, subprogramas y proyectos estructurados, en función de los componentes o sectores de intervención que han sido a su vez, priorizados en función de su importancia estratégica (PPZA, 2007).

Por todo esto, como se mencionó anteriormente, el Municipio de Quito tiene la responsabilidad de emitir normas y regulaciones que permitan controlar la especulación, concertar un desarrollo armonioso del sector y definir cómo se va a manejar la captura y distribución de las plusvalías que este GPU está generando en su zona de influencia.

Este último aspecto es importante para esta investigación, por cuanto, como dice Cuenya (2012):

Los gobiernos locales tienden a subvencionar al capital inmobiliario y a consumidores ricos a expensas de recursos públicos, ya que por lo general no abren la oportunidad para que el sector público capture los beneficios de las inversiones público-privadas y los distribuya para mejorar las condiciones de vida de los sectores sociales en desventaja (Cuenya, 2012).

Muchos autores, científicos sociales y estudiosos del fenómeno urbano, analizan desde distintas aristas lo que está sucediendo alrededor del nuevo aeropuerto. Su construcción está generando transformaciones profundas no solo en el suelo, sino en el ámbito económico, social, habitacional y territorial de la zona de influencia. De Mattos sostiene que un GPU deja una especial impronta en la ciudad y genera un impacto relevante en toda su organización y funcionamiento (De Mattos, 2007:87).

Todas estas consideraciones permiten aseverar la pertinencia de este estudio, pues se trata de un tema novedoso, de mucha actualidad en nuestro medio y sobre lo cual hasta ahora, existe muy poca literatura.

Objetivos de la investigación

El propósito de esta investigación es comprender el porqué y cómo se produce la transformación del mercado de suelo en Tababela, desde que empezó la construcción del NAIQ en el año 2006 hasta la presente fecha, haciendo énfasis en la dinámica que ha tenido a partir del 2010, que es cuando verdaderamente despierta el mercado inmobiliario.

Del análisis de estas consideraciones, surge una pregunta general:

¿De qué manera la presencia del NAIQ, el mayor proyecto urbanístico del DMQ construido en el presente siglo, está transformando la composición urbana de Tababela y su eje de influencia, y cuál es su repercusión en el mercado de suelo en el sector?

Y otras preguntas secundarias tales como:

¿Qué presiona el alza del suelo? ¿Cuánto valía un terreno hace 10 años? ¿Es verdad que hasta hace poco, se vendían a 5 dólares/m²? ¿Qué están haciendo los dueños de predios para obtener semejantes ganancias al momento de vender sus terrenos? ¿Es que ellos hicieron algo para elevar la renta? ¿El Municipio de Quito está recuperando al menos una parte de tan onerosos beneficios? y aumento esta pregunta que hiciera algún momento el Presidente Correa: ¿es justo que todo el beneficio se lo lleven otros, cuando estas grandes obras fueron construidas con dineros públicos?

Mi hipótesis sostiene que el alza del suelo se debe por una parte, a la especulación de los propietarios, quienes movidos por una "psicosis" generalizada, alzan los precios sin ningún sustento. Y por otra, que la presión del mercado inmobiliario, que busca predios para sus clientes, fomenta la especulación.

La hipótesis secundaria plantea que los precios suben por falta de control gubernamental; por ausencia de regulaciones que definan el uso y ocupación del suelo y por carencia de normativa que regule la captación de plusvalías.

Si bien esta tesis se ha centrado en lo que está pasando con el mercado de suelo hasta la fecha, resultaría interesante continuar con la investigación y analizar desde la academia, lo que sucederá en Tababela y su zona de influencia, toda vez que la Administración Municipal en funciones, apruebe el nuevo Plan Parcial de Ordenamiento Territorial. Es de esperarse que esto se dé en breve, a fin de que se detenga el deterioro del sector y se logre un adecuado ordenamiento del territorio del

Valle de Tumbaco y de la nueva centralidad formada por las parroquias aledañas al nuevo aeropuerto.

Planteamiento metodológico

El planteamiento metodológico que sustenta esta investigación, implicó la revisión de amplio material bibliográfico relacionado las características e impactos de los llamados GPUs, su influencia en la integración y cohesión socio territorial y la sostenibilidad urbana en América Latina. Estos impactos, como sostiene el Instituto Lincoln Institute of Land Policy de Cambridge, Ma., están relacionados a su potencial incidencia en los procesos de transformación urbanística que, a su vez, tienen correspondencia directa con el funcionamiento de los mercados inmobiliarios.

Dentro de este análisis, se investigó una amplia variedad instrumentos de gestión y ejecución de estos mega emprendimientos: alternativas para su financiamiento; mecanismos de redistribución justa de cargas y beneficios y criterios sobre los efectos en el área inmediata y mediata del territorio donde se circunscriben. El objetivo fue analizar sus consecuencias en la planificación de ordenamiento territorial, evolución del mercado del suelo, transformación de los precios y generación de rentas y plusvalías, entre otros aspectos.

Por otro lado, se revisaron textos sobre el Mercado de Suelo, instrumentos y herramientas de gestión así como políticas de suelo; formación de los precios y renta del suelo en base a la oferta y demanda de predios; actores que intervienen en el mercado de suelo; la variación del avalúo catastral del suelo en el período 2010–2014; rentas y plusvalías; venta de potencial constructivo; contribución de mejoras, impuestos de propiedad, etc.

Por tratarse de un fenómeno urbano de gran actualidad, se consultó múltiples artículos de prensa, revistas y documentos oficiales del Municipio de Quito referentes al tema. Se revisó el PMOT para el DMQ y los distintos Planes Parciales para esta zona, emitidos desde el 2006.

Una fuente de información indispensable para este estudio, fue el personal del Departamento de Catastro del Municipio de Quito, quién nos permitió entender cuáles son los mecanismos que intervienen en la valoración del suelo rural y urbano en la zona de estudio; los "indicadores relacionados con la variación de los precios catastrales" y

cómo se determina su valor. Con esta información, elaboramos cuadros sobre la evolución de precios catastrales desde el 2009.

Para obtener un enfoque real de la evolución de los precios a partir de la construcción y entrada en operación del nuevo aeropuerto, se realizó una observación directa en el sector. El trabajo de campo consistió en:

- encuestas semi-estructuradas a 50 propietarios de inmuebles que están a la venta, de las cuales se obtuvo información cuantitativa y cualitativa. Los datos recopilados de dichas entrevistas fueron luego corroborados y complementados con trabajos de campo en el sector de estudio. Con los resultados más relevantes obtenidos de las encuestas, se elaboró un mapeo en cuanto al tamaño del lote, precio de venta a lo largo de estos 4 años; medio empleado para la venta, etc.
- sistematización de los anuncios clasificados de prensa y de los portales inmobiliarios, desde el 2010.
- entrevistas a profundidad a distintas personas vinculadas con el tema.

Con la información recopilada, se realizaron algunos cuadros que muestran la estructura predial suburbana, en base al catastro municipal efectivo y a la realidad presente de la propiedad, tenencia y uso del suelo en el sector.

El texto se compone de cuatro capítulos. El primer capítulo hace referencia a la teoría en tres grandes aspectos: los efectos de un gran proyecto urbano en el mercado de suelo; las dinámicas de desarrollo del suelo gracias a la gestión de los diferentes actores que intervienen en este mercado y tercero, la incidencia de la acción estatal y privada en el manejo de la tierra, características y formación de su precio, renta del suelo y generación de plusvalías.

El segundo capítulo tiene como objetivo poner en contexto la construcción del NAIQ como parte integral del desarrollo de la ciudad por la necesidad de contar con una nueva y moderna infraestructura aeroportuaria que sustituya al antiguo aeropuerto de Quito y que permita la incursión de la ciudad en el sistema de infraestructuras avanzadas y las complejas redes de transferencia de información, flujos de capital, mercancías, comercio y personas, que organizan y sustentan la economía mundial.

El tercer capítulo contiene una descripción de Tababela y demás parroquias nororientales del DMQ, su proceso de transformación de rural a urbano a partir de la construcción del NAIQ; la importancia de este GPU dentro de la evolución del mercado de suelo y dinámica de crecimiento e incremento de los precios de la tierra.

En el capítulo final de esta tesis, se presentan las principales conclusiones obtenidas de esta investigación.

CAPÍTULO I

EFECTOS DE UN GRAN PROYECTO URBANO EN EL MERCADO DE SUELO

Concepto de mercado de suelo, dinámicas y consecuencias

El mercado de suelo "representa un término abstracto que engloba el conjunto de transacciones que se realizan con un bien" (Harvey, J., 1987: 19). Estas transacciones implican necesariamente demanda de tierras, bien sea en las ciudades o en la periferia de los asentamientos humanos, lo que se refleja en la acelerada ocupación de suelo y la consecuente densificación de la mancha urbana. "El crecimiento espacial de las ciudades se ve condicionado por las características físicas del suelo que obstaculizan o favorecen el desarrollo de ciertas áreas y determinan la estructura urbana en general" (Urriza, 2003:6). Para entender el mercado de suelo, hay que definir qué es un mercado y qué es el suelo. La microeconomía define al mercado como "un mecanismo mediante el cual compradores y vendedores se reúnen para comerciar y para determinar precios y cantidades de los bienes y servicios (Samuelson, 2001: 41).

Al suelo se lo define como la tierra que está dotada de valor económico puesto que ha dejado de ser un medio de producción y se ha convertido en un bien de cambio. "El suelo pasa a formar parte del plano urbano y está sujeto a otras leyes y a otros significados distintos de los que tenía cuando se lo entendía como tierra" (Aledo Tur, A. 2008: 101).

El mercado de suelo por lo tanto, se refiere a la compra venta del suelo y está directamente vinculado a la economía y su dinamismo. El precio está definido por la lógica del mercado, dependiendo de las variables que se produzcan en un determinado sector (Indovina, 1977).

En este complejo fenómeno, "intervienen diversos factores (económicos, políticos y sociales), mismos que inciden en su funcionamiento y evolución en base a la oferta y la demanda, según las rentas que los propietarios desean obtener" (Clichevsky, 2000: 23).

La mayor dificultad teórica deriva del hecho de que el mercado de suelo es una especie de 'pivote' en torno al cual se articulan en forma compleja, las diferentes facetas del fenómeno urbano. (...) el mercado de suelo interactúa con las demás variables urbanas, es decir, determina y es determinado simultáneamente." (CIDU-IPU, 1981 en Urriza, 2003).

Características del mercado de suelo

A diferencia de otros mercados, el mercado de suelo es imperfecto, tanto por las particularidades de producción – oferta de suelo -, como por las características de la demanda. "El suelo no es un bien ordinario y tiene ciertas propiedades específicas que lo diferencian claramente de otros bienes y mercados, según lo señalan autores como Haim Darin-Drabkin (1977), David Harvey (1979), Pablo Trivelli (1981, 1982), Francisco Sabatini (1981, 1982) y Jack Harvey (1987), entre otros" (Urriza, 2003:7).

Jaramillo y Rosero (1996), sostienen que lo que caracteriza al mercado de suelo son las propiedades específicas y diferenciales del *bien suelo* y las condiciones de competitividad del mercado de tierra (Jaramillo y Rosero, 1996: 63).

El bien suelo, que es lo que se tranza en este mercado, no es homogéneo pues está afectado por externalidades propias de cada inmueble: dimensión, forma, características del entorno, localización, etc., que lo hacen único. Es decir que no hay dos terrenos iguales al menos en las zonas periurbanas de la ciudad.

La heterogeneidad del suelo y la dificultad de reproducir situaciones espaciales, permiten una discriminación en este mercado que lo aleja, al menos en teoría, de los requisitos de la competencia perfecta, caracterizada a su vez por cinco propiedades principales: libertad en las transacciones; homogeneidad en los productos; frecuencia en las transacciones; transparencia en la información y concurrencia en el número de compradores y vendedores (González, 2012: 27).

En el mercado de suelo, la información al momento de realizar una negociación, no siempre es transparente pues "la mayor parte de compradores decide en base a información imperfecta, generalmente insuficiente, con un conocimiento limitado del inmueble, debido a dificultades y costos -en tiempo y recursos- para acceder a la información necesaria" (Harvey, J, 1987 en Urriza, 2003). La poca transparencia se acentúa por la imposibilidad de ejercer control monopólico y de discriminar el producto (suelo); por la dificultad de conocer las tendencias del mercado y del desarrollo urbano en términos generales y en las expresiones particulares que afectan a las diferentes actividades productivas (Trivelli: 2001).

El suelo es un bien no perecible y está sujeto a transformaciones permanentes. Como no es obra humana, es indestructible. No se devalúa con el tiempo y su precio está en una continua transformación con una marcada tendencia a incrementarse. Esta

alza permanente de los precios, puede ser observada y constatada en períodos relativamente largos de tiempo, descontando el incremento por la inflación, por lo que permite acumular riquezas. Harvey dice que “el suelo y sus estructuras, han sido históricamente el depósito más importante de valores almacenados... el individuo tiene un doble interés en la propiedad, como valor de uso actual y futuro, y como valor de cambio potencial o actual, ahora y en el futuro” (Harvey, D., 1979 en Urriza, 2003: 8).

El suelo es una mercancía imprescindible para la consolidación de la vida del ser humano, que necesita espacio para desarrollarse, (habitar, trabajar, producir, etc.). Es irreproducible, no tanto la dificultad de crearlo como soporte físico de estas actividades en general, sino por la dificultad de repetir su ubicación respecto a otras actividades de la sociedad. “Las características de ubicación son muy difíciles de destruir pues su duración es de muy largo plazo, aun y cuando estas se deterioren con el tiempo sin que el propietario haya tenido nada que ver con ello” (Jaramillo, 1996: 63).

El suelo urbano es un bien exiguo y por lo tanto, escaso, debido a la limitada disponibilidad de oferta de suelo urbanizado o urbanizable que existen en las ciudades. Esta disponibilidad está sujeta a la voluntad de los propietarios de vender sus tierras y a las regulaciones que establecen los entes estatales y municipales mediante normas, ordenamientos, planes territoriales, etc., ya que cómo es un mercado imperfecto, necesita del control estatal y municipal. Por otro lado están los propietarios públicos o privados, a quienes los analizaremos luego.

Como no es una mercancía de producción masiva, es exclusivo. Está caracterizado por su entorno y ubicación en cuanto a vías de acceso - accesibilidad y distancia del centro y sub-centro de la ciudad -, dotación de infraestructura y equipamiento, facilidades y servicios, etc. Además, por sus opciones a futuro, normadas por el plan de ocupación y uso de suelo PUOS, vigente para cada caso. Todo esto y más, contribuye a la generación de atributos diferenciales del suelo urbano (Jaramillo, 1996: 63).

El mercado de suelo se basa en la dimensión simbólica convencional de la ciudad. El proceso de organización de los elementos urbanos, implica la participación de las autoridades, la centralidad, la legitimidad, lo público, lo privado. A la final, lo que prima generalmente es la toma de decisiones por parte de las autoridades municipales, que se plasma sobre la carta de zonificación, cuya división u organización define marcas simbólicas a través de las que se demarca inicialmente el territorio (Gonzales, 2012: 26).

En la era de los GPU, la dimensión simbólica constituye uno de los mecanismos más poderosos de transformación y de actuación sobre los mercados del suelo, por cuanto "este desarrollo proporciona herramientas conceptuales para comprender los procesos con mayores impactos en la ciudad contemporánea" (Jaramillo, 2009).

Todas estas limitaciones e ineficiencias, convierten al mercado de suelo en diferente, e impiden que su funcionamiento sea similar al de cualquier otro mercado.

Evolución del mercado de suelo: formación de los precios y renta del suelo

Esta depende en gran medida de la formación de los precios y de la renta del suelo, y si bien la renta es igual a precio de suelo, es la que mantiene el equilibrio entre oferta y demanda. Camagni sostiene que la renta del suelo urbano "constituye la objetivación en términos económicos y de precio, y la asignación a cada específico lugar del valor que los actores económicos atribuyen explícita o implícitamente a cada localización territorial en sus procesos de definición de las elecciones localizativas, productivas y residenciales" (Camagni, 2005: 163).

Oferta y demanda de inmuebles

El mercado del suelo se encuentra en constante movimiento. Este dinamismo se manifiesta por diversos indicadores: cantidad de suelo que se ofrece en un momento dado; velocidad con que la absorbe la demanda y precio que se pacta. La promoción es generalmente limitada y la oferta restringida, escasa. En cuanto a la demanda, es desigual pues los compradores tienden a buscar inmuebles alrededor de pocas ubicaciones y sus necesidades son cada vez más concentradas (Morales, 2005).

El crecimiento demográfico demanda cada vez más suelo para albergarlo. Si bien esta dinámica tiene efectos positivos en cuanto al crecimiento de la economía por una mayor inversión y mejores ganancias, el proceso de urbanización ocasiona una creciente ocupación del suelo fruto del incremento demográfico y de la avance de la economía, lo que produce el crecimiento irracional, disperso y desordenado de las ciudades y la densificación de la mancha urbana del centro a la periferia. No obstante, Carrión sostiene que "hoy las ciudades crecen más por incremento del suelo (expansión urbana) que por presión demográfica" (Carrión, 2014).

Cuadro No. 1 Características de oferta y demanda

TIPOS DE MERCADOS	CARACTERISTICAS	CONSECUENCIAS
MERCADO DE COMPRADORES El inventario de propiedades excede la demanda.	<ul style="list-style-type: none"> • Muchas propiedades en venta. • Aumenta el tiempo que toma venderlas. • Bajan los precios de las propiedades. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tu vivienda tomará más tiempo en venderse. • El precio de venta lo determina el comprador.
MERCADO DE VENDEDORES La demanda excede el inventario de propiedades.	<ul style="list-style-type: none"> • Pocas propiedades en venta. • Muchos compradores. • Precios aumentan. 	<ul style="list-style-type: none"> • La venta será rápida. • Puedes fijar tu precio de venta.
MERCADO BALANCEADO La demanda y el inventario son iguales.	<ul style="list-style-type: none"> • Misma cantidad de propiedades y compradores. • Tiempo de venta razonable. • Precios estables. 	<ul style="list-style-type: none"> • La venta tomará un tiempo normal dentro de un ambiente más relajado. • El precio de venta será uno justo para ambos.

Fuente: Inversor inmobiliario, 2009 en www.inversorinmobiliario.blogspot.com

La imperfección del mercado de suelo se demuestra en el siguiente cuadro. La relación indirecta entre oferta y demanda se manifiesta que cuando la oferta de inmuebles crece, baja la demanda a pesar de que los precios bajan y aumenta el tiempo de absorción pues los inmuebles se demoran más en ser vendidos. Cuando baja la oferta, a pesar de los precios suben, aumenta la demanda. Sabatini dice que, "salvo situaciones excepcionales, el incremento de los precios motiva a un mayor número de propietarios a vender; y su contracción, a retirar sus tierras de la oferta" (Sabatini, 2000).

Actores, cómplices y encubridores del mercado de suelo

Los principales actores que participan en el mercado de suelo, son: "propietarios privados, agentes inmobiliarios y financieros, constructores, y poderes públicos; ciudadanos y empresas, quienes operan en el proceso de construcción de la ciudad guiados por distintos intereses" (Urriza, 2003: 32).

La motivación de los actores económicos es generalmente la ganancia, bien sea a través del desarrollo de actividades económicas que se realizan dentro de la ciudad, o por la renta que generan los dueños de la tierra, los promotores inmobiliarios y la industria de la construcción. Sabatini acota que, "el embravecido capitalismo inmobiliario que ha tomado cuerpo en las ciudades, se orienta a la captación de rentas de la tierra" (Sabatini, 2003).

Cualquiera sea su clasificación, lo que está claro es que los actores que intervienen en estas negociaciones, responden a distintas racionalidades e intereses muchas veces contrapuestos, buscando maximizar sus beneficios (Urriza, 2003:5).

Propietarios privados de la tierra

Se trata de personas naturales o jurídicas que poseen tierras con títulos de propiedad legal y las cuales pueden vender, enajenar, aprovechar, arrendar, donar, sin otras limitaciones que las impuestas por el ordenamiento jurídico existente. "Como propietarios, pueden hacer con la tierra lo que a bien tuvieren; controlar los bienes y el provecho que se derive de su usufructo; transferir la propiedad a quien más le convenga" (FAO, 2003). Estas circunstancias estimulan los negocios privados, el desarrollo económico, la multiplicación del capital; mejora la capacidad productiva del ser humano y la productividad económica de las sociedades capitalistas. Los propietarios pueden ser grandes o pequeños. Estos segundos, son aquellos que cultivan en menos de una hectárea y producen para subsistir.

La propiedad privada de la tierra, más allá del tamaño del predio, está considerada como la forma más segura y económicamente más eficiente de tenencia de la tierra y los límites de la propiedad están registrados en el catastro y en el registro de la propiedad, lo que garantiza su tenencia como propietarios privados (FAO, 2003).

Estos últimos, adquieren terrenos movidos por su interés de construir diversos tipos de emprendimientos; construir vivienda, oficinas, equipamiento en general. Otros los adquieren como mercancía, buscando obtener alta rentabilidad a la hora de venderlos. Morales clasifica a los propietarios en tres grupos: aquellos que venden sus inmuebles buscando recuperar al menos lo suficiente para comprar otro de características similares y seguir siendo propietarios; los que invierte en tierras, esperando obtener ganancias similares a las que les ofrece la economía en su conjunto y, los propietarios patrimonialistas a quienes no les costó el inmueble, que nunca lo usaron o dejaron de usarlo y que lo retienen porque no tiene apuro ni necesidad de venderlo (Morales, 2005). Según Duhau, "los propietarios privados se clasifican en actores económicos, estatales y la población" (Duhau, 2000 en Urriza, 2003: 32).

Por ser dueños de sus predios, los propietarios tienen ciertos privilegios que muchas veces sobrepasan los controles estatales. Como le ley les faculta, tienen potestad para ejercer control sobre el mercado de suelo, mediante la retención de sus

propiedades, bien sea por su deseo de no venderlas o por actitud especulativa. La disminución de la oferta, contrae el mercado y permite que suban los precios. “La oferta crece cuando los precios suben, las expectativas de los propietarios y la posibilidad que tienen de retener o retirar sus tierras de la oferta, hace que los incrementos en cantidad ofertada se den siempre con respecto de la expansión de la demanda” (Sabatini, 2000).

La conducta de los propietarios llama la atención, pues cuando perciben que los precios seguirán incrementándose aun más de lo que ya han hecho, generalmente evitan vender sus propiedades, al menos en ese momento. Esta actitud puede generalizarse en el entorno, presionando aun más los precios al alza y contrayendo la oferta. Asimismo, cuando los precios bajan, los propietarios empiezan a venderlos rápidamente, a fin de evitar que los precios se contraigan aún más (Sabatini, 2000).

La escasez causada por retención del suelo en torno a los espacios urbanos, obliga a los constructores a alejarse de los márgenes urbanos de la ciudad para desarrollar sus proyectos, lo que revaloriza los suelos vacantes⁵ que fueron retenidos en forma ociosa en áreas periféricas. Esto causa además, distorsiones en el ordenamiento urbano (Trivelli, 1987: 50)

Hay una tendencia mundial a enfatizar el marco legal que rige a la propiedad del suelo. En un mundo que cada vez más confía en el mercado, como mecanismo de asignación de factores de producción y de bienes y servicios que produce, la gestión estatal, contribuye a modificar el valor de uso y cambio del suelo. Los actores estatales son además, oferentes de tierras públicas y demandantes de suelo para fines públicos (González, 2012:31).

Actores estatales

Un actor preponderante dentro de la producción de suelo urbano es el Estado. Dentro de esta categoría entran el Gobierno central y el Gobierno local o municipal. De ellos depende en gran medida la dinámica de mercado de suelo, mismo que como habíamos dicho, es imperfecto con muchas limitaciones. Los intereses particulares tienden a maximizarse, por lo que se hace indispensable la participación y el control estatal. "La asignación del recurso suelo, su uso y ocupación, no puede quedar en manos de intereses particulares por lo que muchos países del mundo consagran en su legislación el control del ordenamiento territorial y el uso de suelo" (Morales, 2005).

⁵ Suelo Vacante es aquel que estando urbanizado y parcelado, carece de edificación y por lo tanto, se podría edificar de inmediato.

El mercado de suelo opera con reglas consolidadas en leyes. Es el Estado quien debe intervenir, regular eficientemente y ejercer estricto control de la operatividad del mercado. “Ello significa encuadrar el mecanismo de mercado dentro de los objetivos de la política pública, de tal forma que los estímulos y orientaciones a los agentes individuales, conduzcan a decisiones acordes con los objetivos de política.” (Trivelli, 1987: 46).

Los entes estatales son los encargados de regular el uso y ocupación del suelo; dotar de equipamiento e infraestructura pública; desarrollar programas de vivienda de interés social y de regeneración urbana; gestionar inversión pública y privada; implementar políticas impositivas, capturar plusvalías, etc. (González, 2012:30).

Agentes financieros

La industria de la construcción requiere una cantidad significativa de capital lo que hace surgir nuevos agentes especializados en el financiamiento del mercado inmobiliario. Las instituciones financieras, cooperativas de vivienda, mutualistas y demás, juegan un papel preponderante en las transacciones de compra-venta de inmuebles pues sus actores dependen en gran medida de los recursos económicos y/o el financiamiento que estas les otorguen. Por otro lado están los compradores *al detal* de bienes inmuebles terminados: casas, apartamentos, oficinas, locales comerciales, etc., quienes generalmente los adquieren con créditos hipotecarios.

Bien se puede aseverar entonces que, los agentes financieros, a través del crédito, son actores importantes dentro del proceso de compra-venta de la propiedad.

La evolución de la economía de un país y su éxito, se miden en base al Producto Interno Bruto (PIB). El mercado inmobiliario representa un factor importante en el desarrollo socio-económico de las ciudades y de los países, y su participación en el PIB es relevante, por los encadenamientos que genera con muchas ramas comerciales e industriales de la sociedad y por la cantidad de mano de obra poco calificada y calificada que absorbe (Nevada, Valeria: 2013). Según Urriza, "la evolución del PIB condiciona el comportamiento de mercado de suelo, ya que implica una mayor o menor dinámica en el sector de la construcción y otras actividades que necesitan terrenos" (Urriza, 2003:30).

Para Sabatini, los inversionistas y promotores inmobiliarios, son otro tipo de agentes financieros, puesto que estos demandan tierras orientadas a la obtención de *plusvalías* (Sabatini, 2000).

Promotores inmobiliarios

El mercado inmobiliario está íntimamente ligado al mercado de suelo, sobre el que ejerce fuerte presión. Al mercado inmobiliario se lo definir como:

El conjunto de operaciones de compra-venta y arrendamiento de toda clase de inmuebles, que se realizan en una área determinada, así como a los estudios sobre su evolución y predicción, que deben englobar al menos un análisis de la oferta (precios, tamaño y calidad de la misma), de la demanda (suficiencia y nivel de acceso) y de las expectativas futuras (relación oferta/demanda y revalorización). (Amargant, 2008 en Gonzales: 2012: 27).

Los agentes inmobiliarios son entes especializados en la promoción, compra y venta de bienes inmuebles e intervienen en el mercado de suelo unas veces como vendedores, otras como propietarios-, buscando siempre la mayor rentabilidad durante el proceso de compra-venta. "La intermediación inmobiliaria entre el propietario original y el usuario final, influye en la formación de los precios del suelo y está fuertemente vinculada con la demanda de productos inmobiliarios finales" (Urriza, 2003:32).

Los promotores inmobiliarios, bien sean personas naturales o jurídicas, son los encargados de promover, programar y financiar el producto inmobiliario que se pondrá a la venta. "Su racionalidad económica es la de *densificar* la capacidad de pago por cada metro cuadrado de suelo con el fin de maximizar las rentas de la tierra, que constituyen su fuente principal de ganancias" (Sabatini, 1990 en Sabatini 2000). Según el mismo autor, hay varias herramientas que permiten lograr este objetivo:

- la conversión del suelo rural en urbano
- la densificación del suelo mediante la construcción de vivienda multifamiliar en zonas donde solo habían casas unifamiliares
- la transformación de ciertos sectores o barrios, mediante la construcción de grandes proyectos urbanos, y,
- la influencia que las autoridades puedan tener con sus decisiones y acciones (Sabatini, 2000).

Al hablar de grandes proyectos urbanos, los promotores inmobiliarios concentran sus actividades en todo el proceso, es decir en la urbanización, construcción y financiación, con la finalidad de lograr mayor rentabilidad por sus inversiones. Estos

tienen un papel trascendental en la construcción y promoción de los GPUs, ya que su función principal es la concepción, puesta en marcha y comercialización de lo construido (Urriza, 2003).

No obstante, cuando el capital para su construcción es autónomo, sin tener nada que ver con el dueño del suelo, puede existir antagonismo entre este y el promotor inmobiliario respecto a la repartición de plusvalías. Esto no ocurre cuando los GPUs son impulsados por el Estado ya que este cumple ambos roles, de propietario del suelo y promotor. “En principio es este actor el que está en mejores condiciones de apropiarse de la plusvalía que se genere en el área...” (Cuenya 2009: 240).

Con frecuencia, los promotores inmobiliarios demandan suelo como insumo intermedio para agregarle infraestructuras y edificaciones y venderlo en un mercado de productos inmobiliarios. Baer dice que “el producto inmobiliario que se decide construir para atraer a un cierto perfil de consumidor, es determinante en la formación del precio del suelo; es decir, lo que se construye encima de un lote (el tipo de uso que se habilita a partir de su acondicionamiento) constituye un componente de primer orden de la valorización inmobiliaria” (Baer, 2012).

Los promotores o desarrolladores inmobiliarios, representan grandes capitales, generalmente de origen extranjero, y están dispuestos a comprar terrenos que los propietarios originales los ponen en venta (Cuenya, 2009: 7). Si bien son un aporte para la economía de las ciudades, los capitales inmobiliarios muchas veces desestructuran la ciudad por la fuerte influencia que tienen en el quehacer urbano; implementan urbanizaciones cerradas, impulsando la segregación del tejido social urbano y fragmentando el territorio de la ciudad pues no siempre contemplan espacios urbanos de interacción pública (Barrera, 2012, entrevista).

El mercado inmobiliario está directamente relacionado con la industria de la construcción en la que tienen primordial presencia los diseñadores (arquitectos) y constructores (ingenieros, maestros mayores, etc.) por su necesidad *in crescendo* de suelo para su actividad. Ellos son los responsables de la construcción de obras de infraestructura básica, vial y edificación pública por un lado, y de la construcción de vivienda y edificaciones, a la cual se denomina el *sector inmobiliario*.

Dinamismo económico y mercado inmobiliario

Cuando hablamos del mercado de suelo, nos referimos a un espacio en el que, al igual que en cualquier mercado, priman los conceptos de oferta, demanda, interés y valor.

En la actualidad, el dinamismo económico de las ciudades latinoamericanas se sustenta en gran medida en el crecimiento del mercado inmobiliario, que ha llegado a ser un pilar preponderante de la economía urbana y se constituye en aporte importante a la consecución positiva de las variables macroeconómicas y por tanto de buena parte del crecimiento sostenido del PIB.

El dinamismo económico de las ciudades se sustenta en gran medida en el crecimiento del sector inmobiliario, considerado como pilar importante de la economía urbana y uno de los principales vehículos de acumulación de capital del urbanismo neoliberal (Smith, 2004: 99).

De Mattos asevera que la economía del presente siglo se basa en la cultura del urbanismo. “En la gran mayoría de países, bien sean industrializados o no, se maneja la idea que la industria ha dejado de ser la actividad que acumula capital, cediendo la primacía al sector inmobiliario y su relación con lo urbano” (De Mattos, 2013).

En este sentido, un estudio sobre la expansión de los mercados inmobiliarios a nivel global, asevera que “las inversiones transfronterizas en el mercado inmobiliario, han aumentado de forma muy significativa, impulsadas por unas condiciones económicas y políticas internacionales cada vez más favorables” (Paris, 2006).

Un atractivo para inversionistas y promotores inmobiliarios, es la alta rentabilidad que obtienen en plazos relativamente cortos. Estos beneficios son de gran significación para los procesos de reestructuración territorial que se dan en las ciudades, así como por su expansión.

Su capacidad para maximizar la utilidad, permite beneficiarse de nuevos procesos de urbanización generados en gran medida por la transición metropolitana hacia enclaves residenciales protegidos, redes financieras y de inversión globalizadas que se extienden a partir de sus bases multilocales" (Soja, 2000: 379).

Desde la óptica estatal, el dinamismo del mercado inmobiliario tiene mucha relevancia dentro de la economía por lo que, muchas de las medidas que lo controlan, benefician su desarrollo. A más de ser una importante fuente de creación de empleo poco calificado, permite el florecimiento del sector de acabados de la construcción; el crecimiento de la

compra venta y tenencia de la tierra, dinamiza el sector bancario mediante los préstamos hipotecarios; importante recaudación fiscal, captación por plusvalías, etc. (Díaz, 2006).

De esta manera, es posible concebir un significativo avance en la conquista del territorio urbano por parte de los capitales privados, y es aquí donde: “estaría el vicio de origen, que sometería al Estado y a través de él, al espacio y los intereses públicos a los capitales privados, a los intereses dominantes del mercado inmobiliario” (Vainer, 2012: 192).

La planificación urbana está íntimamente ligada al desarrollo del capital y su proceso de acumulación. En épocas de crisis, sostiene Harvey, los promotores e inversionistas inmobiliarios “deben preservar el valor de cambio de las inversiones capitalistas realizadas, pero a la vez deben destruir el valor de estas inversiones en un momento particular, generalmente en épocas de crisis, a fin de generar nuevos espacios para la construcción de un nuevo paisaje material apropiado a otro momento histórico” (Harvey, D. en Soja, 2000: 149).

Dinámicas de desarrollo: del control estatal a nuevas formas de gobernanza

A partir de la segunda mitad del siglo pasado, cambios estructurales afectan el paisaje, la organización y el funcionamiento de las ciudades latinoamericanas, gracias al impacto de nuevas dinámicas económicas que surgen con fuerza en otros países y que, aunque tardíamente, hacen sentir sus efectos en nuestro país. Los nuevos modos de gobernanza resultantes de la interacción Estado-Sociedad-Mercado, determinan la emergencia de diversas lógicas de configuración y reproducción de las dinámicas socio-territoriales. Procesos tales como reformas del Estado, descentralización político-administrativa, políticas de privatización de servicios públicos entre otros, han significado la implementación de nuevas formas de regulación del territorio.

Dentro del contexto del Estado Nacional Desarrollista asociado al modelo de desarrollo económico “keynesiano”, importantes transformaciones en su base económica se producen en la casi todos los países de Latinoamérica. La gestión empresarial de las ciudades, crece con el enfoque de subsidiaridad y desplaza la planificación racionalista, tan en boga luego de la Segunda Guerra Mundial.

La política keynesiana es interpretada bajo la certeza de que el mercado capitalista es capaz de ser controlado por intervención exógena. El Estado debe ser

subsidiario y se afianza y se fomenta la idea de su neutralidad para atraer inversión privada e imponer la lógica capitalista en el desarrollo urbano (De Mattos, 2007).

El modelo fordista, que excluía a las mayorías de sus beneficios, provocó acciones organizadas para acceder a los sectores menos favorecidos de la sociedad, a proyectos de vivienda, mediante la ocupación legal e ilegal de tierras, dando paso a los asentamientos informales en las ciudades latinoamericanas (Rodríguez y Abramo, 2005b).

Con la crisis del fordismo, a partir de 1980 el mercado inmobiliario “resurge como una fuerza determinante del proceso de coordinación social del uso del suelo y la producción de estructura intra-urbana” (Abramo, 2010). Esta crisis introduce la flexibilización urbana frente al urbanismo modernista y regulador. "El Estado central deja de financiar la materialidad urbana (vivienda, equipamientos, infraestructura) y algunos servicios urbanos colectivos. Esta flexibilidad es clave para la transición entre el fordismo y postfordismo, considerada motor para la expansión del espacio urbano" (Soja, 2012).

Frente a la disminución del control por parte del Estado, los mercados empiezan a actuar libremente. "La coordinación social de uso del suelo y producción de estructura intraurbana, da lugar a una nueva política urbana que puede ser considerada como el marco formal de institucionalización de la ciudad neoliberal donde prima el mercado como elemento determinante de producción urbana posfordista". (Moulaert, Rodríguez & Swyngedouw, 2003).

Este modelo se distingue por una organización territorial con características especulativas excluyentes, una sociedad sustentada sobre una lógica económica carente de contenido social, un desgobierno de la ciudad resultado de la pérdida del Municipio de su condición de administrador y de la ausencia de políticas urbanas, una institucionalidad de gestión público-privada plagada de informalidad y corrupción. La estructura urbana, por su parte, presentaba desarticulaciones expresadas en problemas de transporte, crisis de centralidad, carencia de servicios y equipamientos, déficits de vivienda, entre otros (Carrión y Vallejo, 1994: 25).

El sector privado toma preponderancia cuando se liberan los mercados de suelo urbano y el Estado deja de controlar al sector de la construcción, dado el crecimiento y la globalización económicas y de reforzamiento de los derechos de propiedad privada, permitiendo el surgimiento de promoción inmobiliaria privada (Sabatini, 2000).

El proceso de globalización económica que surge a mediados del siglo pasado, tiene alto impacto sobre las inversiones inmobiliarias, siendo uno de los factores que

alimentan la espiral especulativa y el crecimiento indiscriminado de las ciudades latinoamericanas. Este proceso se sustenta sobre la propuesta neoliberal, aprovechando las políticas de desregulación, privatización y liberalización que se aplican en ciertos países, con la consecuente expansión de la economía mundial (Urriza, 2003).

La globalización de los mercados inmobiliarios resulta especialmente importante para su crecimiento como dice Paris “las inversiones transfronterizas en el mercado inmobiliario, aumentan de forma significativa, impulsadas por unas condiciones económicas y políticas internacionales cada vez más favorables” (Paris, 2006).

Estos cambios en el control estatal, generan nuevas formas de gobierno que fomentan la interacción de la administración local con el mercado y la sociedad, dando supremacía a la inversión privada frente a la inversión pública. El control municipal se minimiza por estas nuevas formas de regulación, para encarar la gestión en el ámbito de sistemas sociales democráticos y abiertos (De Mattos, 2004). Este cambio de enfoque de la planificación, implica que el Estado no es el único actor de una sociedad sino uno más entre varios, por tanto un proyecto debe ser avalado por la mayoría. (De Mattos, 2007).

A partir de la globalización, los gobiernos centrales ceden el control de mando y descentraliza los servicios a los gobiernos municipales, es decir que se redefine la acción del gobierno de la ciudad. Esto implica un nuevo modelo operativo que se conoce como gobernanza, es decir que se adoptan herramientas y destrezas empresariales en la gestión pública, dando paso a una nueva gestión pública (Treviño, 2009: 29).

Gracias a la apertura de los mercados a la economía global, las ciudades adquieren un papel preponderante como nodos de flujos internacionales de personas, servicios y conocimiento y compiten por captar recursos económicos de las empresas transnacionales. Los municipios se concentran en desarrollar políticas que las vuelvan competitivas frente a las inversiones foráneas, mediante prácticas conocidas como *city marketing*, como herramienta de gestión urbana posmoderna que estimula la operación de principios empresariales en el territorio local, abriendo paso a los intereses financieros (Scarpacci, 2014: 20).

El desarrollo de instrumentos financieros y nuevas tecnologías (TICs), permiten la movilidad de capitales desde diferentes puntos del planeta y para fines diversos, a través de canales virtuales que eliminan las fronteras y facilitan el movimiento de

capitales a nivel mundial, multiplicando las fuentes de financiamiento para distintos proyectos, entre ellos los inmobiliarios. “La expansión del neoliberalismo hacia áreas cada vez más amplias del planeta ha producido una profunda reestructuración no sólo económica sino también social, política y territorial” (Harvey, 2005).

En el marco de la gobernanza, aparece la promoción de la planeación estratégica como herramienta de planificación integral desde donde se define un proyecto de ciudad; una reestructuración organizativo-funcional del aparato municipal sobre criterios gerenciales que privilegiaban la eficiencia, eficacia y racionalidad empresarial (Vallejo, 2009 en Córdova, 2011: 151).

Planificación estratégica y promoción de los GPU.

La planeación o planificación estratégica que se puso de moda en A.L. entre los años 80 y 90, fue entendida como herramienta guía en el ordenamiento de la ciudad, que exigía que los municipios se conviertan en verdaderos gobiernos locales, que promuevan el desarrollo integral de sus territorios y propicien un desarrollo acelerado de la sociedad local (Carrión, D, 2006; 181).

Una planificación estratégica concertada y con visión estratégica, permite enfrentar los desafíos de la urbanización y de las nuevas condiciones del entorno para lo cual se requiere actuar en el presente con visión de largo plazo, en concertación con todos los actores urbanos; [...] la sola planificación física ha sido insuficiente para enfrentar los problemas de las ciudades latinoamericanas. Es necesario, por lo tanto, trabajar en proyectos estratégicos que apunten a desatar procesos sinérgicos de desarrollo económico y social en los cuales coparticipe la sociedad local (Carrión, D, 2006:181)

La planificación estratégica es el marco conceptual de un modo de gestión urbana empresarial de la ciudad donde su fase práctica es la producción de los GPUs. Cuando se trata de consolidar la construcción de estas mega obras de infraestructura, la administración local no duda en modificar regulaciones municipales de ordenamiento territorial, cambios en la densidad edilicia, mayor aprovechamiento del suelo, incremento del tamaño de las construcciones, etc. pues, al ser los GPUs incorporados en los planes estratégicos, "tienden a incrementar la competitividad de las ciudades, generan procesos de elitización social, valorización de los capitales privados y especulación de la tierra" (Lungo 2004, 18).

El hecho de renunciar a algunas normativas urbanas, conceder excepciones legales, etc., genera un espacio desregulado, que se va a normalizar de acuerdo al

consenso de los dos actores principales: el Estado y el capital privado. La planificación estratégica desde esta óptica, fortalece la posición del capital especulativo y "permite una convergencia entre especuladores, funcionarios y desarrolladores urbanos, al promover un tipo de gestión del espacio urbano que termina estando al servicio predominante de las élites" (Ciccolella, 2005: 106).

La flexibilización que sostiene la planificación estratégica a nivel local, es fruto de las políticas neoliberales y los conceptos que este modelo promueve. La producción de las ciudades se pone al servicio del capital privado y los intereses financieros. Esta forma de gobernanza constituye lo que Cuenya llama *el nuevo empresarialismo urbano* que busca por sobre todo, la regeneración de las ciudades modernas mediante la construcción de GPUs (Cuenya, 2011: 25).

La base que define el empresarialismo en los GPUs, se da por la asociación de capitales público-privados y a la fusión entre actores estatales con agentes privados, promotores inmobiliarios, urbanistas y constructores que buscan generar beneficios y utilidades a través de la extraordinaria valorización del suelo del sector donde se los construye, generando un enorme beneficio inmobiliario (plusvalías), que es captado en un alto porcentaje por los inversores privados (Cuenya, 2011: 25).

Lo novedoso de la construcción de los GPUs, son las relaciones que se dan entre el Estado y el capital privado y la planificación estratégica que se adopta de manera indiscriminada, considerada como la "única alternativa" para que las ciudades enfrenten con "éxito" los desafíos de la competitividad global. Vainer sostiene que los GPU son "la faz práctica de un nuevo modo de concebir y planificar la ciudad, la del planeamiento estratégico. Un modo que se ha tornado hegemónico y ha impuesto nuevas relaciones entre el Estado y el capital privado a través de las asociaciones público-privadas... El consenso en torno a esta innovación, simultáneamente financiera e institucional, es casi universal" (Vainer, 2012: 192).

Para Borja, "estos grandes proyectos urbanos no tendrían valor estratégico como proyectos constructores de ciudad, si no formarían parte de una política de conjunto coherente, que se propone a la vez elevar la escala de la ciudad y articular la ciudad existente" (Borja, 1998).

Los proyectos urbanos ciudadanos deben formar parte de un proyecto de ciudad dotado de triple legitimidad: normativa (planes, leyes específicas, presupuestos, ordenanzas o reglamentos, etc.); política (más exactamente conjunto de acuerdos contractuales entre Administraciones Públicas) y sociocultural, dentro de un

consenso ciudadano básico con diversos actores urbanos (empresariales, sociales, profesionales, intelectuales, medios de comunicación... (Borja, 1998).

Los GPU y su incidencia en el mercado de suelo

Una característica relevante de las ciudades latinoamericanas del presente siglo, es la realización de estas intervenciones urbanas de gran envergadura conocidos como GPUs, cuya presencia implica una escala espacial importante por la complejidad de su gestión.

Estas grandes obras comprenden la construcción de proyectos de mejoramiento habitacional, innovadores sistemas de transporte público, carreteras, autopistas, puertos, aeropuertos, shopping malls, mega obras de servicios sanitarios y muchas más, mismos que actúan como expansores urbanos y revalorizan los terrenos por donde pasan (Delgado, 2003:22).

Los GPU son grandes intervenciones urbanísticas que producen transformaciones profundas en las ciudades que los acogen, tanto del suelo que ocupan como en su área de influencia. Lungo sostiene que "dentro de esta categoría están además aquellas intervenciones de nivel intermedio que por su integración, tienen un profundo impacto en el desarrollo de la ciudad" (Lungo, 2004: 16).

Diversos estudiosos del desarrollo urbanístico coinciden que los GPU no son novedad en América Latina. Según Lungo, desde hace mucho tiempo, grandes compañías inglesas, canadienses, francesas y otras empresas de servicios públicos, construyeron grandes proyectos urbanos y desarrollaron proyectos de vivienda en nuestras ciudades "dando origen a procesos urbanos capaces de transformar sus alrededores o incluso las ciudades como un todo" (Lungo y Smolka, 2005).

Si bien esas grandes obras de otrora fueron construidas en áreas estratégicas, o sobre terrenos públicos donde se implantaron terminales ferroviarios y portuarios, bodegas de almacenamiento y silos, plataformas para carga y descarga, etc.), con el tiempo han quedado relegadas en zonas marginales sub-equipadas y degradadas en su mayoría, desarraigadas del desarrollo de las ciudades contemporáneas, en las que conviven con islotes de modernidad.

Hoy en día, los gobiernos centrales y municipales ofrecen facilidades de compra a precios sumamente competitivos, a quienes deseen intervenir en estas áreas de sensibilidad especial y recuperar estos sectores a través de la construcción de modernos GPUs. Estas inversiones pueden ser privadas o público-privadas nacionales e internacionales, corporaciones gubernamentales que funcionan de manera autónoma o

como entidades de orden público, ajuntas a los gobiernos centrales o municipales (Lungo y Smolka, 2005).

La construcción de GPUs tiende a darse por asociaciones público-privadas dentro de la lógica de desarrollo económico urbano y su montaje exige la articulación entre agentes privados, promotores inmobiliarios, urbanistas, constructores, etc. y el sector público (Cuenya y Corral, 2007).

En América Latina hay múltiples ejemplos de este tipo de inversiones que han logrado recuperar centros históricos degradados como el de Quito, Lima, la Habana Vieja; regeneración de áreas céntricas deprimidas en São Paulo o Montevideo; recuperación de Puerto Madero en Buenos Aires, Ribera Norte en Concepción-Chile, Malecón 2000 en Guayaquil, etc.

Otro modelo de regeneración urbana es la reutilización de aeropuertos o zonas industriales en desuso como la arteria Tamanduatehy en Santo Andre-Brasil, o el aeropuerto Cerrillos en Santiago de Chile; las zonas de expansión Santa Fe-México, o la zona antigua del Canal de Panamá; hasta la puesta en marcha de proyectos de mejoramiento de barrios o viviendas como Nuevo Usme en Bogotá o Favela Bairro en Rio de Janeiro; el programa habitacional en Rosario, Argentina y muchos más (Lungo y Smolka, 2005).

Lungo (2005) sostiene que los GPU impulsan cambios urbanos repentinos que alteran el precio y el uso del suelo de grandes áreas, incluso de toda una ciudad (Lungo y Smolka, 2005). Los cambios de valor y de uso de suelo, generan ganancias extraordinarias y altas plusvalías a la hora de vender los inmuebles, justamente por los cambios urbanísticos que sufren estas áreas (Lungo y Smolka, 2005).

Gracias a la construcción de los GPU actuales, estas áreas restringidas sufren transformaciones funcionales y físicas y se reconvierten en ambientes relumbrantes, con diseños y tecnologías de vanguardia: oficinas de primera, hoteles para el turismo internacional, restaurantes, boutiques exclusivas, centros de cultura e innovación, conjuntos residenciales, etc., para atender la demanda de alto poder adquisitivo que excede el ámbito local, incluyendo empresas, inversores y usuarios nacionales e internacionales (Cuenya, 2009a).

Los conocedores del mercado del suelo urbano advierten que, "cuando los terrenos pasan de un uso a otro que es superior y/o aumentan su capacidad de edificación, suben rápidamente sus precios y se crean las condiciones propicias para prácticas especulativas orientadas a capturar esos incrementos de valor del suelo" (Jaramillo, 2003).

La especulación⁶ del suelo se produce cuando los propietarios de predios tanto privados como públicos (en el caso de áreas estratégicas deprimidas), o aquellos que compran tierras antes de que los precios se incrementen y, sin haber hecho ninguna inversión productiva, las venden para generar plusvalías, lo que se conoce como “especulación pasiva”. Hay otra forma de especulación llamada “especulación inductiva” o “especulación inmobiliaria” (Jaramillo, 2003; Topalov, 1984).

Muchas ciudades latinoamericanas, ávidas de recursos frescos para su desarrollo, abren sus puertas a estas inversiones privadas en su gran mayoría, para la financiación de estos grandes proyectos urbanos que, si bien contribuyen con el crecimiento de las ciudades, profundizan la fragmentación y las desigualdades territoriales (De Mattos, 2007: 82).

Un GPU es una noción polisémica que incide en el desarrollo de una ciudad. No por esto se lo puede confundir simplemente con grandes obras arquitectónicas, "ni con el proyecto mismo de la ciudad, sino que un GPU debe ser un programa motor, palanca para el desarrollo de una ciudad" (Masboungi, 2001 en Lungo, 2005).

Cuenya asevera que las grandes intervenciones urbanas "producen al menos tres modificaciones claves en la estructura de las actuales metrópolis: i) una modificación en la rentabilidad de los usos del suelo; ii) la modificación funcional y físico espacial de áreas centrales estratégicas; y iii) la modificación de los mecanismos de gestión pública" (Cuenya, 2011: 2).

Para que una mega obra pueda ser caracterizada con un GPU, debería reunir ciertas características:

- preparar a la ciudad para su vocación futura
- ser factible
- pasar de la oferta a la demanda y guiarla
- ser de carácter estratégico
- apoyarse en las características del lugar
- contar con una conducción fuerte durante toda su ejecución (Masboungi, en Lungo 2004: 18).

⁶ Se entiende por especulación "la realización de operaciones comerciales o financieras con la esperanza de obtener beneficios basados en las variaciones de precios. Con frecuencia, el uso del término 'especulación' tiene una connotación negativa; en este caso, la definición de especulación se limita al alza del valor de las tierras, que promueven los vendedores aprovechándose de su escasez o sirviéndose de información privilegiada". (Sánchez, 2007, en Gonzales 2012:36).

Los GPUs deben realizarse en un largo período de tiempo; deben ser hechos con inversión de fondos públicos, aunque haya inversión privada; sus orígenes son varios pero deben estar regidos por el deseo y la voluntad de los actores que intervienen en el sector urbanos (Ezquiaga, 2001 en Lungo, 2004:19).

Por lo general, los GPU son obras que no han sido planificadas dentro del esquema del desarrollo mismo de las ciudades, lo que produce contradicciones dentro del mercado de suelo urbano, que afectan la planificación urbana tradicional y la planificación estratégica de gestión pública entre otros.

Es aquí donde se concentran las grandes controversias por la aplicación de estas prácticas urbanas y se hacen dramáticamente perceptibles las consecuencias que el modelo genera pues para lograr este objetivo, la acción municipal prácticamente abandona el control del ordenamiento territorial y facilita acciones privadas mediante las políticas de ocupación y uso de suelo: expansión de áreas factibles de ser urbanizadas, segregación espacial entre clases socioeconómicas por el precio del suelo, calidad de equipamiento, servicios básicos e infraestructura que afectan definitivamente el valor de la tierra urbana (Lungo, 2004).

A través de la inversión pública, se privilegian lógicas netamente mercantilistas que fomentan el alza de la renta del suelo en el espacio urbano (Ospina, 2010:192).

“Empresas promotoras adquieren una enorme capacidad de presión política y nuevas estrategias de funcionamiento, lo que les permite negociar directamente con los municipios las recalificaciones de suelo, decidiendo el crecimiento urbano fuera de cualquier control democrático” (Díaz y Lourés, 2008: 81).

Los beneficios de la liberalización de estos capitales, aunque importantes, son limitados pues casi todas las inversiones se orientan a satisfacer los requerimientos de las clases pudientes y se concentran únicamente en zonas de alta plusvalía, en desmedro de las áreas habitadas por sectores de menores recursos, al permitir que se inviertan únicamente donde puedan obtener mayor rentabilidad, lo que contribuye a profundizar desigualdades y segregación territorial. (Urriza, 2003: 4).

Si bien estas mega obras urbanísticas generan una serie de beneficios para las ciudades, en muchos casos su presencia es fuertemente criticada pues afectan el ambiente negativamente; utilizan fondos públicos para beneficio privado y, por sobre todo, fomenta la desigualdad dentro de las urbes, por la falta de control estatal sobre las

plusvalías que son de beneficio particular- privado, lo que afecta el desarrollo de las ciudades (Lungo, 2004:25).

El hecho de que con frecuencia estos grandes proyectos irrespeten las leyes y normas existentes, generen diferencias sociales y espaciales en las urbes, desplazando a los sectores menos favorecidos y favoreciendo a las élites, provoquen impactos ambientales negativos, utilicen recursos públicos para intervenciones privadas y creen condiciones para la apropiación individual de la valorización de la tierra urbana, etc., les ha convertido en intervenciones fuertemente criticadas, llegando a provocar cuestionamiento sobre la planificación urbana actual (Lungo, 2005:14).

La ciudad pasa a ser una mercadería a ser vendida, y por lo tanto la urbe se somete a esta lógica de dominio del mercado y sus actores más influyentes. Se puede afirmar que, transformada en cosa a ser vendida y comprada, tal como construyó el discurso del planeamiento estratégico, la ciudad no es apenas una mercadería más, es también y sobre todo, una mercadería de lujo, destinada a un grupo élite de potenciales compradores: el capital internacional, visitantes y usuarios solventes (Vainer, 2000: 83).

El mecanismo de valorización del suelo, la apropiación de la renta y las consecuencias de su presencia en el mercado de suelo, son temas que permanecen ajenos a quienes desde el Estado y/o los Municipios, manejan las decisiones al momento de plantear la construcción de un GPU y su relación con el desarrollo de un territorio.

A nivel territorial, los GPUs tienen serias implicaciones pues son herramientas de creación y captación de rentas y ganancias para los privados por las plusvalías generadas (Lungo, 2004: 16).

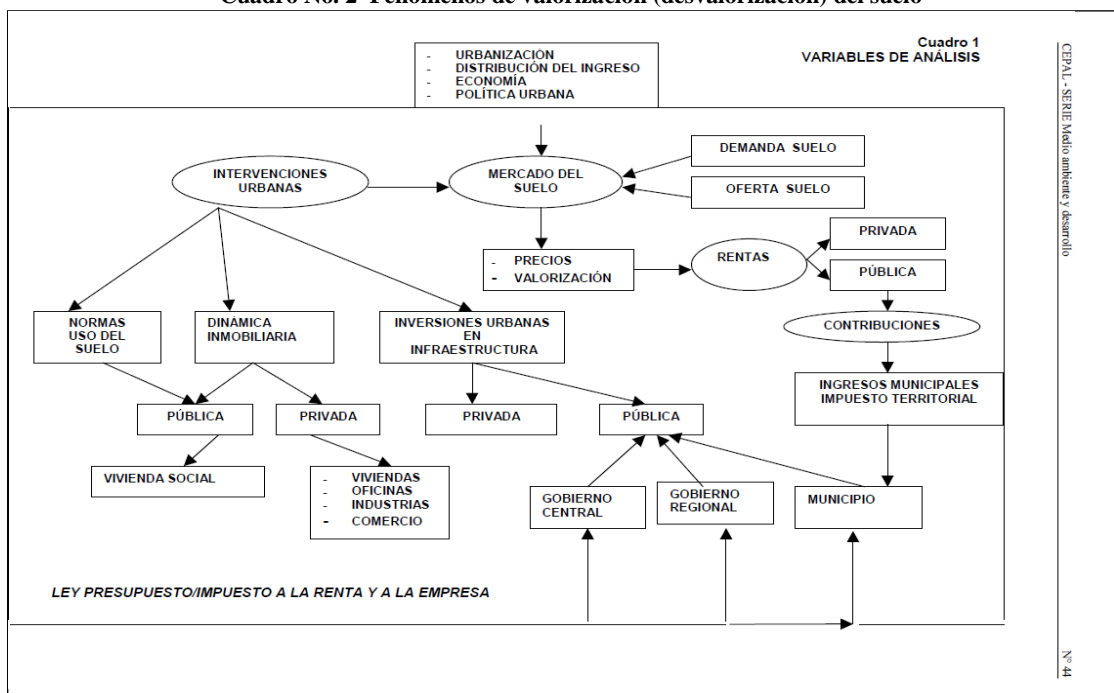
En cuanto al mercado de suelo, afectan el dominio del suelo y la gestión de la tierra y generan alta especulación en su alrededor. Si un GPU se ubica en suelo rural agrícola, el precio se incrementa pues si antes se lo cotizaba por su uso agropecuario, ahora se cotiza de acuerdo al mercado alcanzando niveles inimaginables. Según Pradilla, el suelo deja de tener valor de uso y de cambio relacionados con sus actividades preponderantes y pasa a ser reserva de suelo (Pradilla, 2002:6).

Valoración del suelo y determinación de valores unitarios

La conformación del precio del suelo es muy compleja pues no solo se interponen razones económicas sino que, intervienen otros factores tales como localización,

entorno inmediato, dotación de servicios e infraestructura, accesibilidad y transporte, etc.

Cuadro No. 2 Fenómenos de valorización (desvalorización) del suelo



Fuente: CEPAL – Serie Medio ambiente y desarrollo No. 44.

Resumiendo el cuadro anterior, se puede concluir que el suelo se valoriza o desvaloriza, de acuerdo a las normas del suelo, a la dinámica inmobiliaria, a las inversiones y a lo que se que se construya en él. “El precio del suelo depende además, no solo del entorno que le rodea, sino de lo que se haga dentro de él, en caso que se lo destine a un uso más rentable” (Jaramillo y Rosero, 1996: 88).

Por otro lado, el valor del suelo depende de la oferta y la demanda existente, lo que a su vez genera rentas que benefician a actores públicos y privados.

Los precios del suelo se expanden o se contraen además, en relación a la oferta y demanda de suelo y porque las ciudades se expanden a lo largo de los años. El precio promedio del suelo en la urbe podría bajar a medida que se incorporan tierras ubicadas en las periferias, para uso urbano. “Cuando los sub-mercados de la nueva periferia urbana desarrollan nuevos proyectos inmobiliarios, puede darse el caso de que el precio promedio para la ciudad baje, mientras sube en áreas periféricas de menor precio relativo”. (Sabatini, 2000).

Para Clichevsky, el precio de la tierra más que la producción, tiene que ver con las rentas o beneficios que, en base a la demanda, los propietarios o los agentes

privados- urbanizadores, promotores, etc. deseen obtener. Estos tratan de obtener los mayores beneficios con la menor inversión posible y muchas veces logran beneficios por parte del Estado como cambios de uso y ocupación del suelo, autorización para urbanizar determinadas tierras, etc.

El precio del suelo está marcado por la demanda es decir por las preferencias del mercado, por quienes eligen donde vivir o desarrollar sus actividades. El precio depende además de la disponibilidad de pago por parte del comprador y de recibirlo por parte del propietario vendedor. Factores externos como la situación del mercado inmobiliario internacional, y el mercado de capitales también influyen en el precio del suelo (Clichevsky, 2000:15).

La misma autora explica que los precios del suelo no están regidos por la libre competencia entre oferta y demanda, sino que “es la oferta la que marca los precios, en función de sus posibilidades de tener inactivo su capital por mayor o menor tiempo, o la necesidad de rotar el mismo; las posibilidades de obtener beneficios extraordinarios frente a otras inversiones, como en el sector financiero o productivo” (Clichevsky, 2003:6).

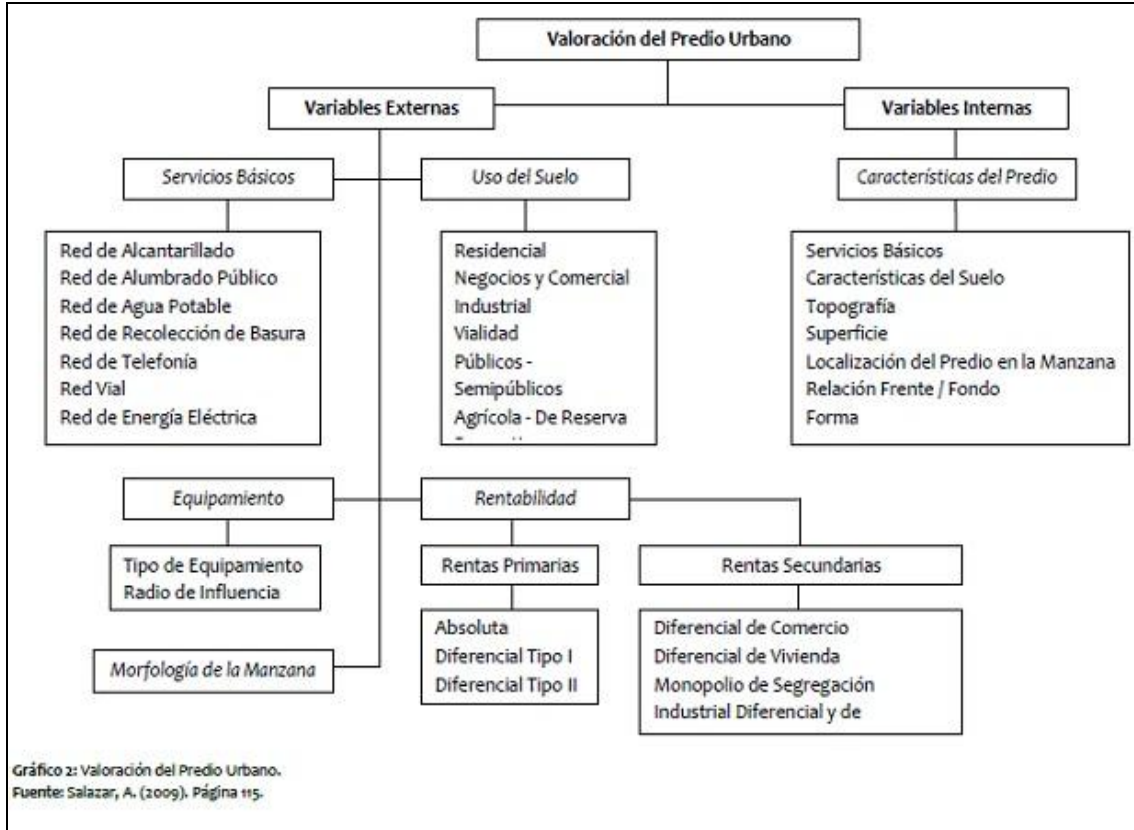
En este punto se debe diferenciar entre suelo urbano y suelo rural. El suelo urbano juega un papel importante en la producción social y su precio lo marca el mercado. Su valor depende de la optimización en cuanto a localización, accesibilidad, movilidad, transporte, etc., y medio ambiente y de ciertos elementos externos como la urbanización, población, actividades recreativas, deportivas, culturales, espacios públicos, etc. El suelo urbano es escaso, pues su expansión no es posible a corto plazo, y es producido por inversiones en infraestructura y por aglomeración de actividades (Camagni, 2005: 164).

La demanda de suelo urbano es tal, que la población está dispuesta a pagar un precio superior al del suelo rural, incluso al del suelo marginal en el límite exterior de las urbes, para poder disfrutar de las ventajas de la "atmósfera urbana", generadora de innovaciones y beneficios y tener acceso al conjunto de interacciones que en ella se desarrollan y a las sinergias que allí se crean (Cagmani, 2005: 192).

El suelo rural al contrario, es un recurso original, no creado por el hombre y por lo mismo es escaso y difícilmente expansible. “El suelo es un factor productivo sui generis, pues su precio no estimula la oferta sino sólo optimiza la asignación de recursos y genera una cuota distributiva” (Camagni, 2005: 172).

Las principales características externas (externalidades) que marcan el entorno inmediato de un inmueble e influyen en su valor, se definen en el siguiente cuadro.

Cuadro No. 3 Elementos que participan en la valoración del suelo urbano



Fuente: (Salazar 2009 en Gonzales, 2012:17).

El precio de un bien inmueble está afectado por aspectos externos, internos, circunstanciales y de comercialización. Estos últimos a su vez, están determinados en base a:

- demanda (necesidad real o artificial de adquirir un bien inmueble y que haya poder para satisfacer esa necesidad)
- utilidad (dada por la satisfacción de necesidades)
- escasez (generada por la oferta y la demanda) y,
- transferibilidad (concepto legal por el cual se puede o no traspasar a un tercero, libremente, total o parcialmente, o con limitaciones, un bien inmueble).

En resumen podemos decir que el precio del suelo está condicionado a la combinación de estos y de muchos otros factores tales como:

- ubicación de los emprendimientos económicos

- modificación del uso, ocupación y condiciones de edificabilidad del suelo urbano.
- crecimiento demográfico y variación en la composición socio económica de los moradores.
- emplazamiento de vivienda.
- movilidad y facilidades de acceso.
- mayor equipamiento y mejores servicios locales (Arriagada y Simioni, 2001, en Urriza 2003).

Valor comercial y valor catastral de los predios

Para entender la conformación del precio comercial⁷ de una propiedad, es necesario conocer cuál es su valor catastral⁸ y cuáles son los factores que determinan su precio.

El valor catastral es el resultado de la suma del valor del suelo y del valor de la construcción. Para determinar el valor del suelo, se debe tener en cuenta el entorno y las condiciones que afectan a la propiedad y, para determinar el valor de la construcción, se considerarán las características del inmueble, su condición física, uso o destino, calidad de los acabados, antigüedad de la construcción y cualquier otro factor que la afecte. La estructura de valor del catastro⁹ es similar al de mercado, diferenciándose únicamente por el nivel de precios.

El Artículo 313 de la Ley Orgánica de Régimen Municipal señala que:

Los predios urbanos serán valorados mediante la aplicación de los elementos de valor del suelo, valor de las edificaciones y valor de reposición previstos en esta Ley; con este propósito, el concejo aprobará mediante ordenanza, el plano del valor de la tierra, los factores de aumento o reducción del valor del terreno por los aspectos geométricos, topográficos, accesibilidad a determinados servicios, como agua potable, alcantarillado y otros servicios, así como los factores para la valoración de las edificaciones." Por ello, cada municipio tiene el deber y derecho de actualizar los datos catastrales, de tal manera que se pueda contar con la información física, económica y jurídica necesaria para avaluar los predios; ayudando al mismo tiempo como información para los planes urbanos de desarrollo (Gonzales, 2012: 16).

⁷ El avalúo comercial o de mercado, es el monto que el comprador y el vendedor estarían dispuestos a pagar y recibir por el inmueble.

⁸ El avalúo de un bien inmueble, es el que está registrado en el sistema catastral predial.

⁹ Catastro; sistema de información por parcelas que incluye una descripción geométrica de éstas, representada normalmente en un mapa catastral. En algunas jurisdicciones, el catastro se considera como independiente del registro de derechos sobre la tierra y sus titulares (registro de la propiedad), aunque haya cierta relación entre ellos; en otras, ambos están plenamente integrados.

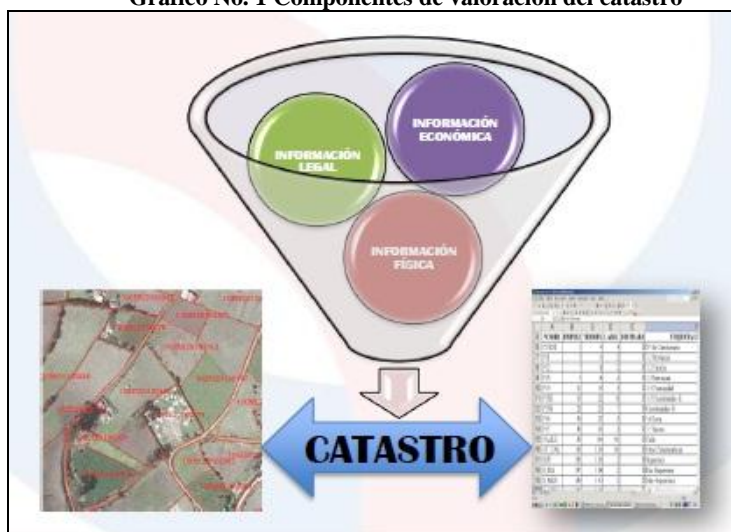
El avalúo catastral se elabora en base a la valoración masiva de terrenos urbanos y se establece en base a las *Áreas de Intervención Valorativas* (AIVAS) definidas como “sector o barrio, conjunto habitacional, urbanización o ejes viales que tienen un comportamiento homogéneo en sus características físicas y económicas” (MDMQ, 2012). Es decir que las AIVAS, "tienen características homogéneas dentro de un mismo territorio y a las cuales se les asigna un valor base en relación a un lote tipo. Geométricamente, el lote tipo o referencial, es el que más se repite dentro de un sector de 4 a 5 manzanas, en cuanto a su frente, fondo y tamaño" "(MDMQ, 2012)..

Los AIVAS o polígonos se establecen en base al PUOS (Plan de Uso y Ocupación del suelo) que es a su vez definido en base a la zonificación y construcción, la infraestructura y el precio de mercado (datos promedio). "Este precio es corregido mediante el empleo de ciertos factores de acuerdo a las características físicas que presentan los lotes a ser valorados, llegando con este procedimiento a una valoración individualizada del predio" (MDMQ, 2012).

Para evaluar las construcciones, se deben analizar las mejoras que se han hecho a la construcción de manera permanente sobre el terreno. Mediante la definición de "tipologías constructivas, en función de sus acabados, altura y uso. Se emplea el método de reposición, es decir la construcción a precio actualizado y depreciado por su edad y estado de mantenimiento" (MDMQ, Resolución No. 002-2012).

Los AIVAS se establecen además, por una serie de criterios urbanísticos, administrativos, legales, económicos, etc. que revalorizan o contraen el valor del mercado.

Gráfico No. 1 Componentes de valoración del catastro



Fuente: MDMQ, Resolución No. 002-20012

El valor de mercado se obtiene por medio de un estudio de mercado o haciendo un análisis de los anuncios clasificados de prensa, revistas especializadas, informantes in situ, portales inmobiliarios, corredoras inmobiliarias, constructoras, avisos, carteles, vallas en el sector, etc., que permitan obtener un precio promedio por m2.

Cuadro No.4 Parámetros en porcentajes para la valoración de predios urbanos:

PARÁMETROS	PORCENTAJE
Zonificación y construcción	50 %
Infraestructura	15%
Valores del mercado	35%
Porcentaje total	100%

Fuente: MDMQ, Resolución No. 002-20012

La zonificación se refiere al "Coeficiente de Ocupación del Suelo (COS): volumen y altura de edificación, forma de ocupación, fraccionamiento del suelo, categorización y dimensionamiento del sistema vial" (MDMQ, Resolución No. 002-2012).

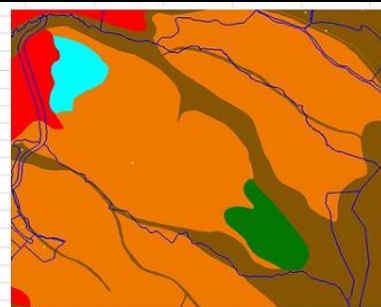
En el sector rural, de la misma manera que en los terrenos urbanos, la valoración del suelo se define por Áreas de Intervención Valorativas Rurales - AIVAR, que se establecen en base a: posición geográfica (polos de desarrollo, servicios); uso del suelo (de protección ecológica, suelos agrícolas y/o habitacionales); clasificación agronómica (clases agrológicas y áreas especiales); dotación de infraestructura; tamaño

del predio; disponibilidad de riego y nivel de tecnificación. Valores por mejoras fundiarias: cultivos, plantaciones, pastos, bosques; construcciones, semovientes, etc.

La clase agrológica de la tierra se refiere a la aptitud para el cultivo que tiene cada predio, conforme su inclinación, posición geográfica, altura sobre el nivel del mar, etc. (MDMQ, Resolución No. 002-2012).

Cuadro No. 5 Modelo de valoración de AIVAR, DMQ

predio rural		clave catastral		21335-01-001							
AIVA 11020203 R											
CLASES DE TIERRA	AREAS PARCIALES	USD / CT	AVALUO PARCIAL	FACTOR TAMAÑO	AVALUO						
III	143549,12	3,00	430647,36	0,6	265623,292						
IV	225835,3	2,47	558039,0263	0,6	344198,471						
V	306954,5	1,94	595798,6845	0,6	357479,211						
VI	2659488,98	1,41	3755198,44	0,6	2253119,06						
VII	896758,57	0,039	34973,58423	0,6	20984,1505						
	4.232.586,47		5374657,095		3241404,19						
PREDIO URBANO N°											
	TIPO	AVALUAR	AIVA 04040015								
FRENTE	15	14,80	VALOR AIVA	190,00							
FONDO	30	30,41									
TAMAÑO	450	450,00									
		FACTOR FRENTE (F)	FACTOR FONDO (f)	FACTOR TAMAÑO	FACTOR DE CORRECCIÓN	PT CORREGID O	ÁREA (M2)	AVALÚO TOTAL			
LOTES	1	0,997	0,993	1	0,99	188,08	450,00	84637,17			



Fuente: Dirección de Avalúos y Catastros, 2014

Cada AIVA o AIVAR se constituye en base al valor promedio del mercado del suelo¹⁰ y a la valoración de acuerdo a la infraestructura y construcción (MDMQ, Resolución No. 002-2012: 10 y 11).

Para avaluar las construcciones, se debe considerar las construcciones y mejoras que han desarrollado con carácter permanente sobre el terreno. Mediante la definición de ipologías constructivas, en función de sus acabados, altura y uso. Se emplea el método de reposición, es decir la construcción a precio actualizado y depreciado por su edad y estado de mantenimiento. Esto ha permitido valorar las diferentes edificaciones existentes en el DMQ (MDMQ, Resolución No. 002-2012).

Renta del suelo

Para analizar la renta del suelo rural, hay que remontarse al siglo XVIII y estudiar a David Ricardo (1817) y Johan Von Thünen (1826), economistas clásicos del siglo XIX así como a Karl Marx, Adam Smith y otros, quienes analizaron desde un enfoque teórico, la renta de tierras agrícolas.

¹⁰ El valor del mercado se obtiene en los anuncios clasificados de prensa, revistas especializadas, informantes del sitio, portales inmobiliarios, corredoras inmobiliarias, constructoras, avisos, carteles, vallas en el sector, etc., que permitan obtener un precio promedio por m². Se sugiere hacer un estudio de mercado de suelo urbano y analizar las transacciones realizadas pues son la fuente más confiable (operaciones reales de compra-venta de los inmuebles, siempre que la compra-venta haya sido voluntaria y no haya sido por necesidad o urgencia) (MDMQ, Resolución No. 002-2012).

Para Von Thünen, la renta agrícola se deriva de la localización de los años de tierra de cada agricultor con respecto al mercado o centro de intercambio, es decir que quienes usan el suelo, compiten por las distintas localizaciones. Partiendo de que estos paños sean supuestamente uniformes, su rentabilidad depende de la cercanía al mercado, por el ahorro en combustible al momento de llevar los productos a venderlos.

A medida que se alejan del centro, se incrementan los costos de transporte; en decir que, cuanto mayor es la proximidad, mayor es la renta. El problema central radica entonces, en la relación entre la organización espacial de la producción agrícola, los costos de transporte y los niveles de renta bajo condiciones competitivas. En este sentido, la renta que cada cultivo puede generar en cada localización será igual al costo de transporte de su producto, en comparación con el sitio más lejano; en esta localización no se genera renta del suelo (Todaro, 1978: 39).

Del análisis de Von Thünen se desprenden importantes conclusiones:

- La renta del suelo surge de un proceso competitivo entre los usuarios del suelo (agricultores) por las diferentes localizaciones.
- La renta es captada por los propietarios de la tierra dada la dinámica competitiva que se genera entre los agricultores.
- El nivel de renta se relaciona de forma directa con los costos de transporte que economiza el agricultor debido a su cercanía al centro de intercambio (distancia al mercado).
- La renta del suelo surge de un proceso competitivo entre los usuarios del suelo (agricultores) por las diferentes localizaciones (Todaro, 1978: 40).

A partir de estos principios, se desarrollan posteriores planteamientos teóricos sobre la renta en el suelo urbano.

Para Carrión, la renta del suelo en su forma monetizada, es el precio. Es un elemento propio e inherente al régimen de posesión de la tierra en el modo de reducción capitalista, en donde los propietarios se apropian de la renta del suelo sin que hayan participado en la creación de valor, apropiándose de los beneficios del trabajo social, por lo que la renta se convierte en una parte de la plusvalía por lo que Carrión dice que la renta tiene un carácter claramente parasitario (Carrión, D. 1976, 5) La renta del suelo no es otra cosa que una fuente de beneficios extraordinarios que obtienen los propietarios de suelo y vivienda (Carrión, D. 1976, 5).

Si bien el suelo en el sector de estudio estuvo dominado por tierras esencialmente agrícolas hasta hace poco, a partir del inicio de construcción del NAIQ, del catastro las clasifica gran número de los predios como urbanos, por lo que para este

estudio vamos a analizar el principio de la renta urbana. Este fenómeno de la transición de rural a urbano, se recoge en numerosos estudios muy bien citados por Clichevsky (1975), Carrión (1976), Todaro (1978), Jaramillo, S. (1994) y muchos otros.

Carrión aclara que la tierra urbana ya no funciona como medio de producción sino que opera como soporte para el desarrollo de las actividades urbanas, y en sentido más amplio, opera como el espacio obligado para el desarrollo de la vida humana. Pero en el sistema capitalista, esta necesidad de espacio no se satisface gratuitamente, se debe pagar por él una cantidad de dinero al propietario del suelo. Esa es la renta del suelo (Carrión, 1976: 38).

La renta es un factor de producción por un lado y de inversión de capital y/o de ahorro por el otro. Son múltiples los factores que inciden en la renta del suelo, no obstante, el mercado inmobiliario determina en gran medida la renta del suelo a través de la construcción de proyectos de vivienda, oficinas, bodegas, galpones, etc., que impulsan el desarrollo de la zona y la renovación urbana (Cuenya, 2012).

Habíamos dicho que un terreno vale no solo por sus características físicas y su localización, sino y sobre todo, por la infraestructura de servicios que existen en su alrededor: vialidad, agua potable, suministro de energía, equipamientos etc., lo que implica grandes inversiones del sector público y son financiadas por toda la colectividad. Esta infraestructura pública en zonas marginales o rurales, revaloriza el precio del suelo produciendo rentas muchas veces inimaginables. Por lo tanto, la renta sube gracias a la obra pública o por las fuerzas del mercado, sin que los propietarios hayan hecho algo para aumentar el valor de sus tierras. Paradójicamente, son estos quienes aprovechan mayoritariamente de los beneficios del incremento de la renta del suelo, lo que produce enriquecimiento sin causa al propietario (Maldonado, 2006: 9).

Otro factor que determina la renta del suelo, son las inversiones público-privadas que se emplean para la construcción de mega obras de infraestructura. Grandes capitales de actores privados, a través de promotores, constructores y desarrolladores inmobiliarios, pueden modificar el precio del suelo, mediante la construcción de mega proyectos urbanísticos GPUs, que les permite obtener altas utilidades y elevar la rentabilidad del sector donde se ubiquen. Los GPUs son por lo tanto, responsables en gran medida por los cambios de renta del suelo que impacta su propio valor (Lungo y Smolka, 2004).

Un tercer factor determinante para el cambio de la renta del suelo, es la modificación de la normativa del uso y ocupación de suelo que rige en los planes de ordenamiento territorial. Estos cambios se dan muchas veces por presión de inversionistas privados, promotores inmobiliarios y desarrolladores urbanos. Este sector juega un papel importante en el proceso de transformación de la renta de suelo, por la presión que el capital privado ejerce sobre los propietarios de tierras y por la facultad de obtener mayor rentabilidad comprando terrenos a precios bajos para especular con ellos a futuro.

La renta como "ingreso no ganado" y sustraído de las demás actividades "ha sido a menudo señalada como fuente de ineficiencia económica e injusticia social y sus receptores como enemigos de la colectividad" (Camagni, 2005: 165).

La importancia de estas características al momento de valorar el suelo es tal que, negarlas puede producir un desajuste social a la vez que un desarrollo incontrolado del mercado inmobiliario privado, como sucedió en Santiago de Chile, a partir de las reformas del mercado de suelo impuestas por la dictadura de corte neoliberal, allá por 1979. "La liberalización del mercado de suelo, tiene repercusión en el mercado de tierras y en la generación y apropiación de la renta; el incremento de precios de los bienes raíces y, en especial, del precio del suelo urbano cuya evolución es difícil de controlar" (De Mattos, 2007).

La renta del suelo está directamente relacionada con la accesibilidad al suelo y/o a vivienda de los distintos sectores sociales, su poder adquisitivo, disponibilidad de recursos, capacidad de pago, etc. Según Urriza, "el precio del suelo tiene efectos morfológicos pues afectan la expansión espacial de la mancha urbana, las condiciones del suelo construido y el comportamiento selectivo de las inversiones, entre otros aspectos" (Urriza, 2003: 5).

El incremento de oferta de suelo, aunque sea constante, no provoca necesariamente la reducción de su precio, pues a mayor precio, mayor cantidad de tierra ofertada en el mercado. "Como la tierra no es un bien reproducible, significa, entre otras cosas, que las ganancias y el descenso de los precios son incompatibles. Muchos propietarios retienen sus terrenos en espera de mejores precios, lo que afecta la oferta y los precios de mercado, en una suerte de "efecto de competencia monopólica" (Sabatini, 2000).

Las mejoras que se realicen en el entorno de los predios, la obra pública que mejora la calidad de vida de los ciudadanos, etc. produce también incremento en los precios del suelo. Estas ganancias extraordinarias, se las conoce como "plusvalías" y se incrementan aun más, cuando el estado realiza obra pública en el sector. En algunas ciudades de Latinoamérica, cuando el gobierno central o municipal invierte en dichas obras, recuperan con creces la inversión pública realizada, mediante la captura de un parte del sobreprecio ganado a la hora de que los propietarios o inversionistas venden los predios. "La recuperación de estos incrementos "inmerecidos" puede realizarse mediante su conversión en recursos públicos bajo la forma de impuestos, contribuciones, gravámenes y otros mecanismos fiscales o mediante su inversión en mejoras locales para el beneficio de la comunidad" (Smolka y Furtado, 2001), entre otras propuestas.

Plusvalías: concepto y recuperación

Las plusvalías son instrumento de gestión de suelo que tiene que ver con el incremento del precio de un bien. El término plusvalía se define como "el acrecentamiento del valor de una cosa por causas extrínsecas a ella. "Se puede definir también como el ingreso obtenido como resultado de una diferencia positiva entre el precio al que se compró un bien y el precio de venta en una transacción económica" (Gonzales, 20012: 35). Este mismo autor las define como "el incremento del valor de un bien o un producto por causas diversas que los propietarios pueden o no controlar o influir en ellas y significa una ganancia" (Gonzales, 20012: 35).

En los países del tercer mundo, el proceso de urbanización general altas plusvalías y su formación gira en torno al precio de la tierra. Esta variación está además asociada con intervenciones públicas específicas tales como:

- incorporación de suelos rurales en zonas de expansión urbana
- transformación del suelo rural en suburbano
- modificación de uso y ocupación del suelo
- mark-up en nuevos desarrollos caracterizados por los grandes proyectos urbanos
- valorización por inversión pública en obras públicas previstas en el plan de desarrollo y ordenamiento territorial (POT), que generan mayor valor en los predios

- valor de derechos de edificabilidad que permita mayor aprovechamiento del suelo en una edificación, a través del aumento del índice de ocupación, de construcción o de ambos y,
- expectativas por nuevas urbanizaciones, etc. (Smolka, 2014).

Cuadro No. 6 Cambio de precios por alteración de usos de suelo

Efecto en los precios por cambios administrativos en el uso de suelo (Factores Estilizados)				
Tipo de cambio de uso de suelo	Precio antes del cambio (US\$/m²)	Incremento (%)	Precios por cambio (US\$/ m²)	Plusvalías en un lote de 5.000 (US\$)
Conversión Rural a Urbano	2	400	10	40.000
Edificabilidad	100	80	180	400.000
Zonificación	200	100	400	1,000.000

Fuente: MINDUVI-IADB 6-2014 Martim O. Smolka

Estas y otras intervenciones públicas, provocan diferencias significativas del precio del suelo en relación a su avalúo catastral, sin que los propietarios, quienes se benefician mayoritariamente de estos incrementos, hayan realizado ningún esfuerzo. Si por ahí, los incrementos inmerecidos del valor de la tierra son el resultante del esfuerzo del propietario, no son la regla sino la excepción (Smolka, 2014).

La palabra plusvalía difiere del significado que Marx da al excedente de valor que le extrae el capitalista al trabajador en el proceso de producción-circulación capitalista. Forma de explotación en la sociedad contemporánea que es la base de la ganancia capitalista (Marx, 1956).

Habíamos dicho que un terreno vale no solo por sus características físicas y su localización sino, y sobre todo, por la infraestructura y los bienes colectivos como infraestructura vial, servicios básicos, equipamientos etc. que lo acondicionan adecuadamente y mejoran el entorno que les rodea. En el medio urbano las plusvalías son generadas por las cuantiosas inversiones público-privadas, realizadas principalmente por los municipios y por los actores inmobiliarios.

La dinámica impuesta por la industria de la construcción, transforma profundamente amplios espacios del territorio y elevan el costo del suelo en sus zonas próximas en magnitud considerable (Urriza, 2003). “Hay que explorar las implicaciones fiscales de dicha dinámica mediante el examen del rendimiento del impuesto a los bienes raíces por zonas, instrumento que refleja el proceso de valoración del suelo y su entorno” (Arriagada y Simioni, 2001, en Urriza 2003).

En el medio rural, las mejoras son realizadas por el sector público e incrementan el precio de los predios en el sector, lo que se traduce en plusvalías para sus propietarios a pesar de que ellos, como hemos dicho, realmente no hacen ninguna labor para ello.

Estas desigualdades urbanas y la apropiación individual de la renta del suelo, están directamente asociados con las inversiones, el desarrollo tecnológico y la innovación, lo que a su vez genera cambios en los precios del suelo y fuerte impacto en la configuración de las ciudades, las relaciones entre los grupos sociales y la dinámica social. (Jaramillo, 2009: 185).

En el caso de la construcción de los GPUs, el precio de los predios públicos y privados del entorno se incrementa notablemente, más aun si estos mega proyectos se realizan en lugares donde todavía no hay un gran desarrollo o donde ha sido escaso. Su implantación genera mayor posibilidad de crecimiento de las zonas impactadas y un mayor desarrollo en la zona de influencia.

Cualquiera sea la razón para el cambio de valor de la tierra, no fue la acción de los privados la que provocó dichos incrementos. Fue la acción pública, con fondos generados por un esfuerzo de toda la comunidad, la que estimuló dicho incremento, por lo que es socialmente deseable que el Estado capture todo o parte de ese incremento de valor (plusvalías) para el beneficio de todos (Smolka y Amborski, 2001, 37).

"El incremento inmerecido resultante del aumento de valores de suelo debido al cambio de uso de suelo; inversión o decisión pública o por incremento general de precios en la comunidad, debe estar sujeto a una recuperación adecuada por parte de las entidades públicas" (Peñalosa 1983 en Smolka, 2014).

La recuperación de estas ganancias inmerecidas o plusvalías por parte del Estado, le permite captar al menos, una parte de las ganancias generadas por su intervención directa (inversión en obras públicas o cambios en el uso del suelo). Estos incrementos han sido generados por las inversiones públicas y por acciones administrativas (Smolka, 2014.).

Cuadro No.7 ¿Por qué recuperar plusvalías?

Eficiencia	- Compensar el costo marginal impuesto a la ciudad como un todo, con el beneficio marginal a lotes individuales
Equidad	- Algunos propietarios más beneficiados que otros por las intervenciones públicas. - No se trata de penalizar a unos sino de beneficiar a todos.
Sustentabilidad	- Financiación del desarrollo urbano con las plusvalías que se generen en el proceso. - El desarrollo cría su propia financiación.

Fuente: MINDUVI-IADB 6-2014 Martim O. Smolka

La recuperación de los incrementos de precio del suelo o al menos una parte de ellos por parte de los gobiernos locales, "cuando estos provienen de decisiones y acciones estatales sin que el propietario de la tierra haya intervenido en ello, es un aspecto de gran relevancia para la formulación de políticas e instrumentos de gestión del suelo urbano y de regulación del mercado" (Jaramillo en Parias Durán, 2010: 22). Estas sirven para financiar, fortalecer y regular el desarrollo urbanístico. "A través de la recuperación de plusvalías se puede generar vivienda de interés social y se evita que los grandes terratenientes se engorden con los sobrepuestos del suelo. Cuando el precio del suelo es demasiado elevado, se vuelve una barrera para los constructores que quieren generar vivienda, y por supuesto para las familias que quieren acceder a una" (Aulestia, 2014).

Los incrementos "inmerecidos" del precio del suelo, pueden ser recuperados por medio de impuestos, contribuciones, gravámenes o cualquier mecanismo como acciones públicas o privadas que beneficien a la comunidad (Smolka y Furtado, 2001: pp. 37).

Las políticas sobre captura de plusvalías se basan en tres categorías amplias de instrumentos tales como a) fortalecer la tributación sobre el valor de la tierra, b) financiar infraestructura urbana y, c) controlar el uso del suelo (Furtado, 2000, p. 16).

Las herramientas fiscales requieren alguna forma de impuesto o tasa que deben ser pagadas por el propietario privado de tierra, considerando que generalmente los impuestos son relativamente bajos, al menos si se trata de suelo rural donde las regulaciones no tienen mayor injerencia a no ser que se cambie la ordenanza. Si se trata de recuperación de plusvalías de suelo urbano, se pueden compensar con objetivos

fiscales, con servicio a la comunidad o compensación de cualquier otro tipo. Lo importante es que se cumpla con objetivos del planeamiento urbano.

En el siguiente cuadro, se hace una clasificación de las distintas modalidades que se emplean en algunos países de Latinoamérica para capturar plusvalías, que permiten integrar la dimensión fiscal y la dimensión de desarrollo urbano por ser a la vez herramientas de uso de la tierra que controlan el gasto público y generan ingresos (Ladd, 1998 en Carrión, 2014). “Ya sea bajo la forma de impuestos que pueden ser impuestos diferenciales a la propiedad o impuestos incrementales; tasas (de impacto, impuestos sobre la plusvalía, o evaluaciones especiales); regulaciones (reajuste de tierras o de “participación en plusvalías” (Carrión, 2014)”.

Hay una larga tradición en el uso de instrumentos de captura de plusvalías en América Latina, pero aún no se han llegado a implementar en todo su potencial (Smolka y Amborski, 2000).

Cuadro No.8 Instrumentos para la captura de plusvalías en América Latina

MENÚ DE INSTRUMENTOS	
- Gestión de tierras públicas	
- Adquisición pública de tierra	
- Bancos de tierras	
- Arrendamiento de tierras	
- Anuncio de proyecto y avalúos de referencia	
- Impuestos, tasas y contribuciones de mejoras	
- El impuesto a la propiedad inmobiliaria	
- Tributación sobre el valor de la tierra	
- Incremento temporal de la tasa de impuesto a la propiedad Inmobiliaria	
- Contribuciones por mejoras	
- Variantes (Tranque Lauquen, Argentina)	
- Aportaciones urbanísticas (exacciones)	
- Impacto vial (Guatemala)	
- Transferencia de derechos de desarrollo	
- (Porto Alegre, Brasil)	
- Contrapartidas por derechos de construcción	
- Operaciones Inter-ligadas	
- Participación en Plusvalías (Colombia)	
- Outorga Onerosa do Direito de Construir, (OODC) Brasil	
- Declaratoria de desarrollo y construcción prioritarios	
- venta forzosa en pública subasta (Bogotá)	
- Reajuste de tierras	
- Planes Parciales (Colombia)	
- Operaciones Urbanas (Brasil)	
- Subasta de Derechos Adicionales de Construcción- CEPACS (Sao Paolo)	

Fuente: MINDUVI-IADB 6-2014 Martim O. Smolka

A partir de la conceptualización teórica del sobre el mercado de suelo y la captura de plusvalías, en América Latina, hay experiencias interesantes sobre la aplicación de estos innovadores instrumentos que permiten recuperar beneficios para los entes públicos y para la comunidad. Se trata de la compra de derecho a construir qué, cómo habíamos dicho, es el cobro por derechos de potencial desarrollo adicional. La posibilidad de pagar al municipio, para edificar por sobre el coeficiente de aprovechamiento básico del PUOS vigente y el coeficiente máximo que se define en el nuevo Plan Director. En Sao Paulo y en Bogotá este mecanismo se aplica con mucho éxito pues sus municipios cobran el derecho de construir con Certificados de Potencial Desarrollo Adicional (CEPACs), que es un bono utilizado para adquirir derecho de construcción adicional y no implica deuda pública. Se aplica en la conversión de uso rural a urbano; tamaño del lote mínimo; altura de edificabilidad, ocupación y uso del suelo, etc. (Smolka, 2014).

En conclusión, podemos aseverar que existe una íntima relación entre estas mega obras de infraestructura y el mercado de suelo, considerando que los GPUs tienen por objeto: .

...la construcción de infraestructuras o servicios urbanos que recuperan y amplían el concepto de obra pública con intervención directa del gobierno central o municipal, están concebidos como motores de la transformación urbana prioritaria del territorio donde se asientan. Su presencia sirve además, para diversificar los objetos de intervención, recuperar zonas degradadas, promover la recuperación integral de los centros históricos, no sólo del patrimonio histórico, rompiendo muchas veces los límites geográficos de las intervenciones urbanísticas tradicionales, llegando incluso a transformar la periferia interna, conformando nuevas centralidades. Estos grandes proyectos sirven para introducir criterios de rentabilidad económica incorporando al sector privado en la gestión de manejo del suelo (Ezquiaga, 2001 en Lungo, 2004: 19).

CAPÍTULO II

ESTADO DEL ARTE

Los grandes proyectos urbanos y su incidencia en las ciudades

Mi interés por investigar de qué manera la presencia de esta mega obra de infraestructura que es el nuevo aeropuerto de Quito está influenciando sobre el mercado de suelo en la parroquia de Tababela, me ha llevado a revisar múltiples textos, libros, revistas, tesis, papers, etc., en los que se explica claramente los efectos que la construcción de grandes proyectos de este tipo, tienen en su entorno inmediato y en el ámbito local donde se los construye.

A partir de la globalización, las metrópolis y casi todas las grandes ciudades en Latinoamérica, han dado cabida a la construcción de estos nuevos artefactos urbanos desde hace 30 o 40 años.

Una característica fundamental de estos proyectos, es como dice Cuenya, "que no se trata de cualquier tipo de gran emprendimiento, sino de mega-operaciones de renovación urbana de iniciativa pública, cuidadosamente diseñados por grandes estudios de arquitectura, dotados de una gran calidad edilicia y destinados a albergar las actividades de punta en la economía urbana y los servicios de alto nivel" (Cuenya, 2009). Hay que reconocer además, dice la autora, los procesos contextuales que explican la emergencia de este tipo de emprendimientos y el rol que ellos juegan en el desarrollo urbano desde la perspectiva del gobierno local" (Cuenya, 2009).

Estas mega obras son capaces de transformar "entornos construidos, destinados a albergar infraestructuras y servicios de alto nivel, dirigidos a una demanda de alto poder adquisitivo, que usualmente excede el ámbito local para incluir a empresas, usuarios e inversores nacionales e internacionales" (Cuenya, 2011) .

Lungo argumenta que, "si bien los GPU juegan un rol decisivo en el reposicionamiento de las ciudades dentro del contexto mundial, sus efectos han sido fuertemente cuestionados debido a que muchas veces generan procesos de elitización social, valorización de los capitales privados y especulación de la tierra". (Lungo, 2004:25). En la mayoría de los casos, dice el autor, "estas construcciones monumentales, impulsadas por los gobiernos y financiadas con fondos públicos, están destinados a canalizar hacia la empresa privada los beneficios de la recuperación del entorno urbano donde se los construyen" (Lungo, 2005). Estos proyectos tienden a ser

elitistas, pues los GPUs, generalmente desplazan a los vecindarios de bajos ingresos mediante el cambio de uso y la segregación del suelo, lo que provoca exclusión social.

Estas grandes obras, dice Borja, “caracterizan el urbanismo actual pues engendran dinámicas transformadoras sobre sus entornos; pueden incluir a la vez objetivos de competitividad y de cohesión social por la combinación entre el rol iniciador o regulador del sector público y la participación de diversos actores privados en su desarrollo” (Borja, 1989).

La naturaleza de estas obras monumentales puede ser de diferente naturaleza: preparar el crecimiento de las ciudades, mediante la construcción de grandes obras de equipamiento y servicios; procurar el desarrollo adecuado de sus límites, del centro a la periferia; integrar los centros con los nuevos límites de la ciudad, en un plan metropolitano” (Lungo; 2005, pp.53-54).

Según Rodríguez, estos proyectos, “implican una nueva forma de ejercer la acción pública y privada en la ciudad y se instalan como parte de la reestructuración neoliberal de la economía, con todas sus consecuencias políticas y urbanísticas y son una muestra de una débil regulación municipal: escasa recuperación de las plusvalías para la ciudad y enormes ganancias de los promotores inmobiliarios privados” (Rodríguez, en Cuenya, 2012). El fin del Estado Keynesiano, "gracias a la liberalización y desregulación económica, abrió las puertas al capital privado en el desarrollo urbano a través de la planificación estratégica y el marketing de las ciudades" (Rodríguez, en Cuenya, 2012).

Los GPUs son, por lo tanto, procedimientos trascendentales no sólo para el buen nombre de las ciudades en el entorno global, sino que implican un nuevo enfoque por parte de los gobiernos locales sobre las políticas públicas urbanas, guiadas por lógicas privadas. Su influencia es tal, que “producen transformaciones profundas en el territorio, incrementos sustanciales en el precio del suelo, modifican la morfología y función de grandes extensiones de tierra; alteran la rentabilidad de los usos del suelo tanto en lo funcional y físico espacial de áreas centrales estratégicas, como de los mecanismos de gestión pública y de regulación urbana de la zona donde se asientan” (Cuenya, 2006).

Las grandes infraestructuras como carreteras, autopistas, puertos aeropuertos y demás, se convierten en expansores urbanos pues a más de estimular la expansión en una determinada dirección, revalorizan los terrenos por donde pasan (Delgado,

2003:22). Muchos autores coinciden, por lo tanto, que los GPUs son motivadores del desarrollo económico de las ciudades ya que aumentan los recursos fiscales y abren nuevas oportunidades para el sector público.

Cualquiera sea su naturaleza, no solo los estudiosos de los fenómenos urbanos sino los promotores inmobiliarios, planificadores, arquitectos, inversionistas, etc., no pueden pasar por alto el hecho de que la construcción de estos grandes proyectos incrementa el precio del suelo lo que a su vez, permite que los propietarios de los predios ubicados en sus alrededores, obtengan altas plusvalías gracias a que el valor del uso de suelo se transforma en valor de cambio.

Este cambio de valor del suelo, se produce no solo por la intervención del sector privado, sino por las cuantiosas inversiones públicas que el Estado y los gobiernos locales hacen para la dotación de vías de acceso, infraestructura para redes de servicios básicos, emprendimientos de todo tipo; por cambios de regulación que implementan los Municipios tendientes a incrementar el uso y ocupación del suelo, elevando los índices de ocupación del suelo, permitiendo la subdivisión de predios existentes y el desarrollo de nuevos usos de más jerarquía; y de edificabilidad, es decir construcción de mayor altura que la vigente. "Los enormes terrenos degradados y bien localizados que reciben el beneficio de estas inversiones y regulaciones, aumentan de manera extraordinaria su valor y precio en el mercado" (Cuenya y Pupareli, 2006).

Sin embargo, hay que recalcar que las plusvalías, creadas por la acción concertada de agentes inmobiliarios, promotores e inversionistas quienes aprovechan las ventajas que estas grandes obras confieren al espacio por donde atraviesan, en gran medida benefician únicamente a los propietarios de tierras por la poca o total ausencia de normatividad estatal o municipal (Delgado, 2003: 14).

GPUs en América Latina

Si bien hay muchos ejemplos del impacto que la construcción de los GPU tiene en las ciudades en general, para efectos de este estudio voy a citar algunos de los casos más representativos de grandes intervenciones en ciudades latinoamericanas, impulsadas desde la década de los '90s.

Gráfico No.1 Grandes Proyectos Urbanos en A.L.

América Latina Muestra de grandes proyectos urbanos en ciudades seleccionadas	
País o ciudad	Proyectos
México, D.F.	- Nuevo aeropuerto internacional - Zona Santa Fe - Centro Histórico - Proyecto Ferretera
Buenos Aires	- Puerto Madero (recuperación frente costero) - Proyecto Retiro - Área de transbordo Saénz-Pompeya
Córdoba	- Telepuerto
Rosario	- Plan de Mejoramiento de Barrios
Bogotá	- Transmilenio (transporte urbano) - Proyecto habitacional El Recreo - Proyecto Usme
La Habana	- Rehabilitación Centro Histórico La Habana Vieja - Recuperación de la zona portuaria
Panamá	- Plan del área de Panamá Este
Lima	- Centro Histórico de Lima
Caracas	- Expansión de la Universidad Central de Venezuela
Santiago de Chile	- Reutilización del antiguo aeropuerto de Cerrillos - Programa habitacional Santiago Centro - Anillo Interior de Santiago
Concepción	- Plan Bio Bio
Montevideo	- Plan Fénix - Centro Comercial Punta Carreta

Fuente: Mario Lungo en Tesis de Margoth Bravo

Un estudio emblemático del impacto de un GPU en el mercado de suelo, es el caso de Puerto Madero en Buenos Aires, construido sobre terrenos públicos en una extensión de 550.000 m². Su construcción cautivó millonarias inversiones, pero la legitimidad de su “éxito” ha sido seriamente cuestionado (Cuenya, 2012). Los mayores beneficiarios fueron los inversionistas y promotores inmobiliarios, quienes obtuvieron alta rentabilidad y grandes ganancias. Una encuesta realizada por Puerto Madero Real Estate



Fuente: Urriza, 2003, Puerto Madero - Argentina

señala que en los nuevos desarrollos vendidos entre el 2005 y 2008, "el precio por metro cuadrado construido se incrementó en alrededor del 20 al 40 % (precios en dólares), habiendo duplicado la inversión en los proyectos más exitosos" (Diario, p. 12, Suplemento Cash, 2005 en Cuenya, 2012).

Un ejemplo claro del impacto en el precio del suelo de un GPU, es Puerto Norte en Rosario- Argentina. Esta operación se llevó a cabo sobre terrenos estatales y predios privados, ubicados en la vera del río. El objetivo del Gobierno local, fue frenar la construcción de un mega emprendimiento por parte de un solo desarrollador que convierta en espacio casi privado, al río de Puerto Norte, como sucedió en Puerto Madero. La gestión pública en este caso fue positiva, pues el Gobierno local permitió la participación de varios inversionistas privados, a quienes se les exigió la entrega en calidad de donación, de tierras frente al río, para transformarlos en espacios públicos, avenidas y paseos peatonales. Por otro lado, los dineros recuperados por la revalorización del suelo producido por el impacto de las regulaciones municipales y la captura de plusvalías, permitieron generar beneficios económicos que fueron reinvertidos en distintas áreas deprimidas de la ciudad (Cuenya, 2009).

Un gran proyecto urbano que ha sido muy estudiado, es el Sistema de Transporte Masivo en Bogotá, conocido como el Transmilenio. Según datos extraídos del Departamento Administrativo de Catastro Distrital de Bogotá, este GPU produjo importantes cambios en el valor del suelo en 98 zonas ubicadas dentro de una banda de 1 kilómetro alrededor del Transmilenio (Ciudad y Territorio Bogotá, 2008: 338). Los predios a lo largo de la carrera Séptima, tuvieron un aumento de precio por el auge de la construcción entre 1992 y 1995. La causa para este incremento, se debe a la reactivación económica en el sector, la localización, facilidad de movilidad, y accesibilidad. No obstante, por tratarse de un sistema de transporte masivo, hay un efecto dañino sobre las propiedades que están sobre las vías debido a que se empeora la accesibilidad a estos lugares (Mendieta y Perdomo, 2007:15).

Otra experiencia en Argentina, recoge Cuenya, es un estudio sobre ABASTO, un proyecto que consistió en la reconstrucción por parte de una mega compañía promotora, del antiguo mercado mayorista de Buenos Aires. Gracias a esta intervención urbanística, la administración municipal autorizó el cambio de normativa con dedicatoria para los distintos promotores inmobiliarios, sin contemplar las repercusiones e impactos sociales en los moradores del sector. El precio del suelo se elevó en ciertas manzanas aledañas donde se permitió la construcción de importantes emprendimientos tales como shopping center, hipermercado, cines, torres de apartamentos en condominios cerrados y un hotel de altos estándares. (Cuenya, 2012: 20).

Valenzuela menciona otro interesante caso en Ciudad de México, conocido como Proyecto Alameda. Surgió como respuesta a la demolición de 13 manzanas con 35.000 edificios que resultaron afectados por el terremoto de 1985. Si bien en este sector se planificó la recuperación del perímetro urbano de la ciudad, “por la presión de inversionistas y grupos hegemónicos de poder, el Gobierno Central logró un cambio de las ordenanzas, que facilitó la construcción de una serie de proyectos inmobiliarios de alto nivel, destinados al sector financiero y corporativo global, al estilo de las grandes ciudades del primer mundo”. (Valenzuela, 2013: 6). El precio del suelo en el sector, estuvo determinado por la propuesta neoliberal de atraer grandes inversionistas y desarrolladores inmobiliarios a quienes se les garantizaba alta plusvalía del suelo, obra pública de calidad y progresiva privatización de la gestión urbana (Harvey, 1989:7).

En la ciudad de Monterrey, hay varios e interesantes ejemplos referentes al tema: la construcción de la Macro-plaza de Monterrey (1985), el Barrio Antiguo (1993) y el

Paseo Santa Lucia (2007), que produjeron importantes cambios de uso de suelo. La variabilidad de la normativa municipal de acuerdo a cada proyecto, fueron factores relevantes para determinar el cambio en el mercado de suelo, generando altas plusvalías en los predios circundantes (Leal y Fitch, 2012: 51).

De todo lo analizado, podemos concluir que la construcción de estas megas infraestructuras, afecta el desarrollo urbano del lugar donde se las construye y modifican la estructura y función del suelo en sus zonas aledañas.

CAPÍTULO III

EL NAIQ, UNA MEGA OBRA QUE NO PODÍA ESPERAR

La construcción del NAIQ no es un hecho aislado ni una impronta de la Administración Municipal de los últimos años. Su planificación data de los años 60, cuando la DAC adquirió una extensa planicie de más de 4.000 ha. en la meseta de Caraburo, entre las parroquias de Puembo, Tababela y Yaruquí. En esa época, estas parroquias estaban fuera de los límites urbanos de la ciudad. Si bien desde entonces existía la voluntad de construir un nuevo aeropuerto, su realización no fue posible sino hasta inicios del 2006.

Quito, al igual que muchas ciudades de Latinoamérica, busca convertirse en una ciudad-región. Es ampliamente reconocido que las ciudades y regiones son el motor del desarrollo y eje de las sociedades en el siglo XXI, como sostiene Carrión (2010) cuando dice que "las grandes ciudades constituyen nodos de infraestructura avanzada de complejas redes de información, mercancías, capitales y personas, que organizan y sustentan la economía mundial" (Carrión, 2010). Para lograrlo, la ciudad está obligada a articularse a los sistemas de flujos globales; calificar sus recursos humanos, infraestructuras y servicios de calidad que generen empleos, incrementen las exportaciones y aseguren el progreso de la comunidad. A trabajar para mejorar su competitividad a nivel internacional, deben atraer inversiones para su desarrollo, generar beneficios y mejorar el nivel de vida de sus habitantes, en participación de todos los actores sociales e institucionales con metodologías que modifiquen sus roles tradicionales (Carrión, 2010).

La presente investigación confirma que la construcción del NAIQ es un importante exponente de esta política. La presencia de este gran proyecto urbano, construido con la concurrencia de capitales nacionales y extranjeros, ha permitido que Quito y toda esta región norte del país, se conecte con los países de este lado del Pacífico y del resto del mundo, cumpliendo con muchos de los objetivos trazados.

Antecedentes del proyecto

Para 1970, la DAC y la Junta de Planificación contrataron con la corporación Airways Engineering Corp., la realización de un estudio de pre-factibilidad para la construcción del nuevo aeropuerto para Quito. La ciudad se expandía hacia el norte y había

sobrepasado los límites del antiguo Mariscal Sucre. Su presencia en los llanos de Iñaquito, resultaba un impedimento para el desarrollo y futuro crecimiento de la urbe.

El área de la terminal aérea no podía extenderse más allá de las 150 Ha., lo que traía problemas no solo para la ciudad sino para la operación aeroportuaria que cada día demanda mayores facilidades de aeronavegación por lo que su presencia resultaba un impedimento para la interconectividad de la ciudad a nivel global y un riesgo permanente para sus moradores, por estar enclavada dentro del perímetro urbano (Moncayo, 2008: 9).

Como se observa en la figura a continuación, para 1980, la ciudad de desbordaba sobre el aeropuerto Mariscal Sucre. Su situación era penosa desde todo punto de vista, pues brindaba servicios de poca calidad, en un terminal de segundo orden. Ubicado entre barrios residenciales de Quito, en apenas 126 hectáreas de terreno y con una pista de 3.120 m de largo, fue efectivamente escenario de más de 11 accidentes aviáticos de magnitud, con nefastas consecuencias para sus ocupantes y tripulación. Diversos gobiernos municipales del DMQ, consideraron la necesidad de sacar al aeropuerto de la ciudad y construir una nueva terminal por el evidente riesgo que implicaba el antiguo aeropuerto.



Fuente: MDMQ, 2011 Vista panorámica del antiguo aeropuerto Mariscal Sucre de Quito

En 1975, el Gobierno del Ecuador contrató a las compañías International Engineering (IECO) y Consultores Ecuatorianos Asociados Cía. Ltd. (CAE). Un estudio sobre la ubicación óptima donde debía ubicarse este nuevo aeropuerto. Desde ese momento ya se sugiere que la mejor opción es la planicie de Tababela por su topografía y situación geográfica y territorial (Moncayo, 2008: 10).

En 1982, el Gobierno contrató al Consorcio Fosweco-Italairport "para que realice la ingeniería básica del nuevo aeropuerto en el sector de Puembo-Tababela y desarrolle el Plan Maestro de Ejecución. En Agosto de 1997, se constituyó la compañía Aeropuerto de Quito Sociedad Anónima, con el objeto de: estudiar, planificar, construir, operar, administrar y ejecutar todos los actos relacionados con la explotación comercial del nuevo aeropuerto y sus vías de acceso" (Moncayo, 2008: 11). Para 1980, el presidente Jaime Roldós Aguilera inicia el proceso de expropiación de los terrenos que habían sido elegidos para la construcción de esta mega obra aeroportuaria.

Estos y otros estudios de factibilidad para la construcción de un nuevo aeropuerto, llevaron a la conclusión de que el Gobierno nacional debía apoyar su construcción en el sector de Tababela, por salud y beneficio de la capital y de todo el país (Moncayo, 2008: 14).

En el 2000, el entonces Alcalde de Quito Roque Sevilla, conforma una importante organización ciudadana para apoyar la propuesta de construir un nuevo aeropuerto para Quito, propuesta que fue acogida por los distintos alcaldes posteriores.

En ese mismo año se crea la CORPAQ (Corporación Aeropuerto y Zona Franca del DMQ), dotada de personería jurídica propia. Su directorio incluyó representantes del sector público a nivel de gobierno nacional, provincial y local y representantes del sector empresarial, académico y civil. Para monitorear la concesión del nuevo aeropuerto, la CORPAQ realizó un concurso cuyo ganador fue PLANMAN, empresa que alcanzó la más alta calificación entre las que optaron por esta convocatoria (Moncayo, 2009: 6, 11).

Para encontrar inversionistas y socios estratégicos, se contrató con Swiss Challenge, que se presenta como un intermediario ágil, realista y eficiente para lograr la participación activa de empresas interesadas en la construcción del NAIQ, que aseguren una rápida y eficientes ejecución, con moderna tecnología.

En el 2002, el Municipio de Quito llegó a un acuerdo con la Canadian Commercial Corporation, en representación del Gobierno de Canadá, representado por,

quien presentó una propuesta formal a nombre de varias compañías canadienses, con préstamos otorgados a la concesionaria por organismos como la OPIC, Eximbank, Bid, y EDC, interesadas en invertir en la construcción de este GPU (Bravo, 2013).

En el 2003 se inició el movimiento de tierras en las planicies de Tababela. La contraparte nacional le correspondió a la Corporación QUIPORT quien, luego de un largo proceso de convocatorias, licitaciones y demás, inició la construcción bajo el modelo de concesión en el 2005-2006, durante la administración del Alcalde Paco Moncayo.

La construcción del NAIQ desde sus inicios, trajo consigo a grupos opositores que no compartían la visión del Municipio de Quito que buscaba construir este GPU para facilitar la conectividad de la ciudad y crear empleo, reactivar la producción y la industria, usar tecnología de punta y por sobre todo, lograr el desarrollo económico del DMQ.

Entre los opositores se destacaban la Asociación de Empleados de la DAC, Asociación de aerolíneas (ARLAE) y la Comisión de Control Civil de la Corrupción (CCCC), argumentando falta de claridad en la contratación del contrato, entre otros motivos. El impacto ambiental en la zona de influencia, fue otro de los argumentos en contra de la ejecución de esta nueva mega infraestructura (Ponce, 2011).

Para el 2010, la obra se suspende pues el Alcalde Augusto Barrera entabla una ardua renegociación con la concesionaria, situación que tomó dos años y medio. Finalmente, se logró una alianza estratégica con el Consorcio QUIPORT mediante la cual, el Municipio del DMQ, se volvió partícipe del negocio aeroportuario (Diario El Comercio, 18 junio 2010).



Fuente: Diario Hoy, Dic. 2012, Obras de construcción del Mariscal Sucre en Tababela

Tuvieron que transcurrir 10 años y tres alcaldes desde que se decidió construir el NAIQ para que este GPU se inaugure y entre en operaciones el pasado 20 de febrero de 2013, siendo Alcalde de Quito el Dr. Augusto Barrera Guarderas (2009-2014).

La administración actual del nuevo aeropuerto, está en manos de la QUIPORT por un plazo de 35 años, luego de lo cual pasará a manos del Municipio Metropolitano de Quito.

Tababela, ¿la mejor opción donde construir el nuevo aeropuerto?

Como habíamos señalado, por la topografía irregular de Quito, no fue fácil encontrar un terreno que preste condiciones óptimas para construir un aeropuerto de grandes dimensiones y larga pista de aterrizaje, por lo que finalmente se optó por la planicie de Tababela, al nor-oriental del DMQ. Ubicada a 12 km. del extremo oriental de la ciudad, 45 km desde la Av. de los Granados, inicio de la Av. Simón Bolívar, a 2.400 msnm. A pesar de tener algunas limitaciones, debió ser aceptado como la única y mejor alternativa.

En el siguiente gráfico, se demuestran las diferencias y mejoras que el NAIQ ofrece frente al antiguo Mariscal Sucre ubicado en el perímetro urbano.

Gráfico 2, Diferencias entre el antiguo y el nuevo aeropuerto Mariscal Sucre



Fuente: Edición 100 Revista Aboard, 2013. Nuevo Aeropuerto de Quito

Sus límites naturales son: al norte el río Urvia; al este la quebrada Santa Rosa; al oeste por el río Guayllabamba y el río Guambi, al sur por una línea que une la quebrada Santa Rosa con el río Guambi y de áreas no urbanizables de la parroquia Tababela y al oeste el río Guambi y la quebrada de Alpachaca en sentido este-oeste, muy cerca de la pirámide de Caraburo. Los terrenos donde se asienta, constituyen una meseta plana, limitada de ancho y orientada en dirección Norte-Sur (De la Torre, 2002: 3).

Como se aprecia en la siguiente imagen, tres de los cuatro costados que rodean el aeropuerto, son quebradas profundas por lo que se espera que no exista crecimiento urbano a su alrededor, como sucedió con el antiguo aeropuerto. Solo al sur limita con predios rurales cuyas características funcionales actuales están relacionadas con el medio físico de áreas protegidas, producción agrícola y agro-industrial. La zona delimitada como “tierras no urbanizables”, comprende terrenos situados en la periferia de las cabeceras parroquiales de Tababela y Yaruquí, dentro de su eje de conurbación (445.60 Has.), considerada zona de expansión que comprende tierras que eventualmente serán ocupadas con emprendimientos complementarios a la operación aeroportuaria.



Fuente: Imagen Google, Límites del NAIQ

El NAIQ, mucho más que una obra arquitectónica de gran dimensión

Como mencionamos anteriormente, este nuevo aeropuerto es considerado por muchos, como la obra física de mayor envergadura que se ha construido en el DMQ en los últimos 20 años. Su presencia ha obligado la construcción de un interesante desarrollo vial con amplias autopistas y grandes puentes, lo que significa el inicio de una nueva etapa de desarrollo para Quito, que procura la interconectividad de la ciudad a nivel local, nacional y global.

Este proyecto nace como parte de un plan estratégico del DMQ, que contempla la implantación de obras de equipamiento y servicios que catapulten la imagen competitiva de la ciudad a nivel global, centrada principalmente en el comercio internacional, el impulso del desarrollo tecnológico, el turismo interno y a gran escala.

Tababela ha sufrido profundas modificaciones en su estructura socio-territorial, siendo evidente una verdadera metamorfosis en cuanto al mercado de suelo que contribuye al proceso de peri-urbanización entre Quito y las parroquias nororientales del DMQ, mismo que se inició en las últimas décadas del Siglo XX.

Para Entrena, las zonas periurbanas son zonas rurales donde sus habitantes viven en el campo, pero sin una dependencia fuerte de éste para su sobrevivencia. Estas zonas tienen límites imprecisos entre lo que es el campo y la ciudad, por lo que no se puede

determinar con exactitud, donde comienza un termina el otro. “En estos territorios rurales, se desarrollan importantes actividades industriales, comerciales y una importante expansión de zonas residencias, que transforman las originales formas sociales, culturales y económicas de la población (Entrena, 2004: 47)

Si bien este fenómeno empezó con la incorporación de los valles de Cumbayá y Tumbaco, a partir de la construcción y entrada en funcionamiento del NAIQ, y la construcción de las nuevas vías que conforman un anillo vial a su alrededor y lo conectan con la capital, la conurbación se ha extendido hacia Puenbo, Pifo y otros centros poblados cada vez más distantes del hiper-centro. No es de extrañarse que, en pocos años, Quito se extienda hasta Tababela, Yaruquí, Checa, el Quinche y Guayllabamba.

Estas características coinciden con la clasificación de los GPUs que hace Lungo: “la primera es construir grandes obras de equipamiento y servicios en la ciudad preparando su crecimiento; la segunda busca el crecimiento adecuado de sus límites del centro a la periferia; y la tercera, la integración de los centros con los nuevos límites de la ciudad, en un plan metropolitano” (Lungo; 2005, pp.53-54).

Tababela, un territorio con historia

El territorio de Tababela nace en una pequeñísima población central y los poblados de las haciendas Oyambarillo, la Quinta, Guambi, San Agustín, San Rosa, la Merced de Caraburo, la Compañía y una gran hacienda de la comunidad jesuita llamada San Antonio, cuyos límites literalmente se perdían en el horizonte (PDOT Tababela, 2012).

A partir de la conquista española, lo que hoy se conoce como Tababela, constituyó un centro de adoctrinamiento de Yaruquí. Las doctrinas eran reducciones donde los españoles reunían a los indígenas para evangelizarlos. Durante 212 años, Tababela existió como caserío de la parroquia de YARUQUI, hasta que, gracias a gestiones realizadas por sus habitantes, en 1952 se transformó en parroquia (POT Tababela al 2025, 2012).

La Parroquia de Tababela se ubica en las llanuras de Yaruquí a 25 km. en línea recta desde el extremo oriental de Quito, entre los meridianos 78 y 79 de Longitud Occidental y entre el paralelo 0 y 1 de longitud sur.

Cuadro No.1 Hitos históricos

AÑO	HITO	IMPACTO POSITIVO	IMPACTO NEGATIVO	OBSERVACIONES
1736	Llegada de misión Geodesica	Se realizan triangulaciones desde este sector para medir un arco de meridiano y comprobar la redondez de la tierra		Es parte de la comprobación de la redondez de la tierra
1740	Carlos María de La Condamine, Pedro Burger y Luis Godín califican a esta llanura como "cuadro bella", que traducido del francés al castellano es Tababela	Se enuncia el nombre de la parroquia		
1940	Funcionamiento de la Acequia Guambi	Dotación de agua para regadío a la población de Tababela anteriormente perteneciente a Yaruquí.		
	Funcionamiento de la Acequia del Pueblo			
	Ramales del Canal del Pisque			
1952,	adquiere la categoría de parroquia rural			
1970	Expropiación de tierras por parte de la Dirección de Aviación Civil	Implementación del Nuevo Aeropuerto	Afectación en las actividades cotidianas de la parroquia, contaminación ambiental	
1980	Inicio de las plantaciones de flores	generación de empleo, producción para mercado nacional y para exportación	Contaminación sobre explotación del recurso suelo	
1998	Se formó en Centro Cultural Tababela	Impulsa el arte y folclor con música y danza.		Ahora llamado Centro de Arte y Cultura Integración Andina J&D Tababela
2006	Nuevo Aeropuerto para el Distrito Metropolitano de Quito		<ul style="list-style-type: none"> • Generación de material particulado (polvo). • Generación de ruido • Posibles afectaciones al avifauna del sector 	El proyecto presenta diferentes impactos por etapas, evidenciados tanto en la construcción como en la operación y/o funcionamiento del mismo

Fuente: Plan de desarrollo y ordenamiento territorial Tababela, 2012.

Como se explica en este gráfico, durante la Colonia, Tababela tuvo un papel protagónico a nivel científico, ya que por su ubicación geográfica y por estar atravesada por la línea equinoccial, fue visitada por la Misión Geodésica francesa, que en 1736 llegó a la Real Audiencia de Quito (hoy la República del Ecuador), a fin de realizar triangulaciones y mediciones para comprobar la forma de la Tierra y medir un arco de meridiano. La topografía de esta planicie les impresionó a tal punto que afirmaron que se asemejaba a una tabla bella, que traducida del francés al castellano, quedó como Tababela. El paso de la Misión por esta zona, constituyen las pirámides de Oyambaro, Oyambarillo y Caraburo, esta última localizada en la parroquia de Tababela.

La Condamine, Bouguer y Godín optaron por la explanada de Yaruquí, que lo examinaron juntos el 13 y 14 de setiembre. Convenidos en el puesto de la base, comenzaron las bases de operaciones técnicas. La línea de medida básica estaba comprendida entre Caraburo y Oyambaro, cuyos extremos señalaron con una piedra de molino (Vargas, José María, en Historia de la cultura ecuatoriana, 1965).

Las extensas planicies de Tababela están cubiertas por suelos fértiles y gozan de un clima privilegiado. Hasta hace pocos años, estuvo ocupada por comunidades indígenas, campesinas y mestizas que trabajaban básicamente en actividades agrícolas y pecuarias,

ramas primaria de la actividad económica de la población. La producción agropecuaria servía para aprovisionamiento del mercado de Quito y para la exportación.

Gráfico No. Zona de influencia del NAIQ



Fuente: Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022

A partir del inicio de su construcción del NAIQ (2006) y luego de su entrada en funcionamiento (19 de Feb. 2013), muchos propietarios han puesto en venta sus propiedades, tentados por las cuantiosas sumas de dinero que les ofrecen por ellos. Sin embargo, muchos los mantiene retenidos en espera de obtener mayor incremento del precio, cuando cambie la regulación municipal que controla su uso y ocupación, y se defina qué mismo se va a poder construir en ellos. A partir de la construcción del nuevo aeropuerto, el suelo se clasifica en función del modelo propuesto, del escenario demográfico previsto y de los roles funcionales propuestos para cada una de las centralidades parroquiales alrededor del NAIQ. Según el Plan Parcial Zona Aeropuerto (PPZA), la clasificación del suelo que predomina en Tababela y en las otras parroquias circundantes, privilegia el carácter fundamentalmente “rural” de la zona y busca preservarla (PPZA, 2007).

De las 60.206 ha. que conforman la nueva Administración Zonal Aeropuerto, conformada por las parroquias de Tababela, Pifo, Puembo, Yaruqui, Checa, El Quinche y Guayllabamba, el PPZA reconoce el 93% como suelos no urbanizable, el 4.33 (incluido el área aeroportuaria) como suelos urbanos y 3.67% como suelos necesarios de incorporarse como urbanos hasta el año 2025 (PPZA, 2007).

Dado el crecimiento demográfico y el desarrollo esperado en la zona, el PPZA prevé una adecuada ocupación para las áreas urbanas y urbanizables de 80 Hab/ha promedio. Además se prevé la incorporación de gran cantidad de suelo rural para el futuro desarrollo de actividades de servicios y equipamientos para la Administración Zonal y equipamientos urbanos para la actividad aeroportuaria (hoteles, oficinas, emprendimientos comerciales y residenciales) (PPZA, 2007).

Nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del sector aeropuerto

Para entender cómo se configura el mercado de suelo en el sector de estudio, es necesario analizar la configuración del DMQ mismo que está dividido en tres anillos. El primer anillo abarca la ciudad propiamente dicha, altamente consolidada, con pocas reservas de suelo y bajas tasas de crecimiento (1.5%). Un segundo anillo lo conforman los valles aledaños a Quito (Los Chillos, Tumbaco-Cumbayá, Calderón y San Antonio), que cuentan con grandes reservas de suelo en claro proceso de consolidación y tienen altas tasas de crecimiento poblacional (4.12% en promedio). Y un tercer anillo que corresponde al NAIQ, caracterizado por su ruralidad y con una tasa de crecimiento de 2.8%, que tiende a regularizarse.

Para efectos de este estudio, nos vamos a concentrar en este último anillo que, a partir de la construcción del NAIQ, está sufriendo una forma de crecimiento y desarrollo disperso y discontinuo.

La ciudad compacta se vuelca, provocando un proceso de peri-urbanización de carácter expansivo. Este crecimiento ha creado una ciudad dispersa que progresivamente incorpora varios poblados y áreas agrícolas, en los valles circundantes. Paralelamente, en la ciudad compacta se han suscitado cambios en el uso del suelo y la organización del territorio para las diferentes actividades urbanas, por la densificación y el deterioro de algunas áreas de la centralidad, la emergencia de nuevos estilos de vida y patrones de consumo, la existencia de grandes áreas vacantes libradas a la especulación y, por las políticas y acciones municipales, que no han sido capaces de corregir estas distorsiones (Plan estratégico del DMQ, 2005).

La Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda del DMQ (STHV), prevé cambios en POT en el sector, que contemple la consolidación de nuevas centralidades y desarrolle criterios de recuperación de la renta de suelo, que permitan recuperar al menos una parte de la cuantiosa inversión pública, a través de la captura de plusvalías. “En estas parroquias se están suscitando cambios en los usos del suelo, manejo de escala, organización y funcionamiento de las actividades urbanas, produciéndose una mayor densificación alrededor de los centros poblados y del nuevo aeropuerto” (Plan estratégico del DMQ, 2005).

Esta reestructuración del territorio alrededor del NAIQ, permite ubicar áreas de desarrollo comercial, industrial, de servicios, residencial, etc. No obstante, el gran crecimiento expansivo de la zona se debe principalmente al desarrollo vial, lo que está produciendo cambios en el uso del suelo. (Municipio del DMQ, Plan Siglo XXI).

La última revisión del POT se realizó en el 2008-2009 cuando se delimitaron los predios que están ubicados en el cono de aproximación y despegue de los aviones, separándolos de las zonas paralelas, como constan en el gráfico siguiente.

Además, se definieron ciertos usos de suelo para zonas francas, polígonos industriales, vías de comunicación, espacios públicos, zonas residenciales, etc.

Gráfico No. 4. Zona de seguridad delimitada por el cono de aproximación del NAIQ



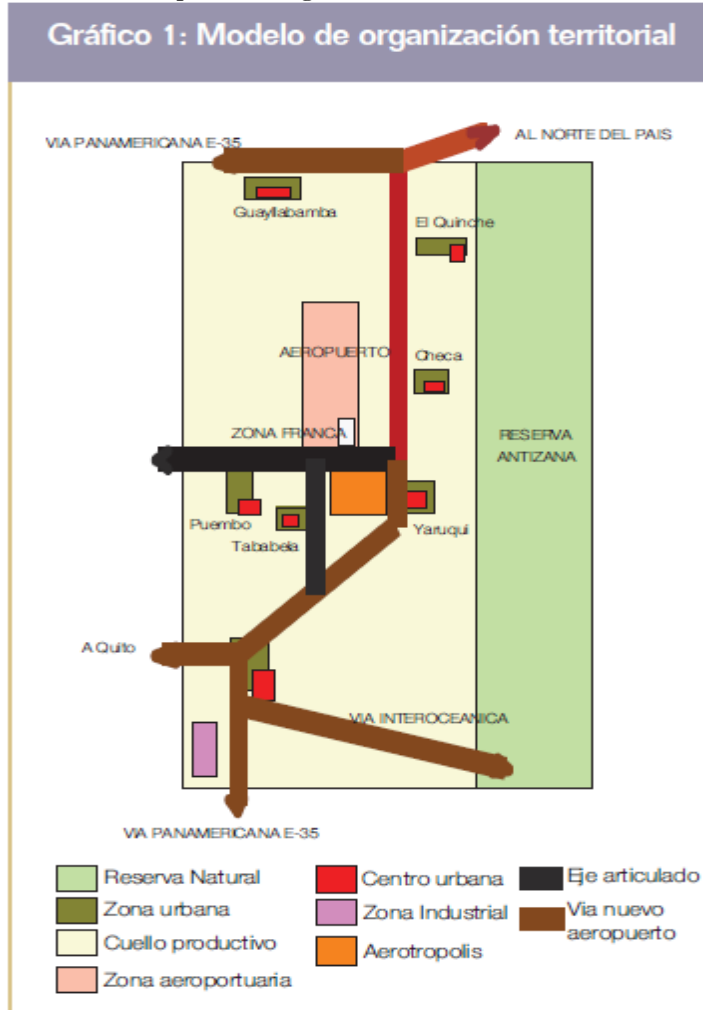
Fuente: Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022

Nueva centralidad aeroportuaria

El Plan Estratégico del DMQ-2005, establecía la necesidad de: construir un nuevo aeropuerto que esté dentro de una estrategia de competitividad para Quito, que se sustente en la innovación, y que cuente con adecuados equipamientos productivos, sociales y de servicios; el desarrollo de infraestructuras modernas y eficientes para la conexión interna y externa, dentro de un programa de promoción de emprendimientos innovadoras y eficaces, dirigidos a generar bienestar y riqueza (Plan estratégico de desarrollo DMQ, 2005).

A fin de aprovechar el potencial que representa el NAIQ, la municipalidad prevé la construcción de una nueva centralidad conformada por las 7 parroquias que lo rodean y su entorno productivo, que estará regida por la nueva AZA.

Gráfico No. 5 Propuesta de organización territorial alrededor del NAIQ



Fuente: PPZA, 2007

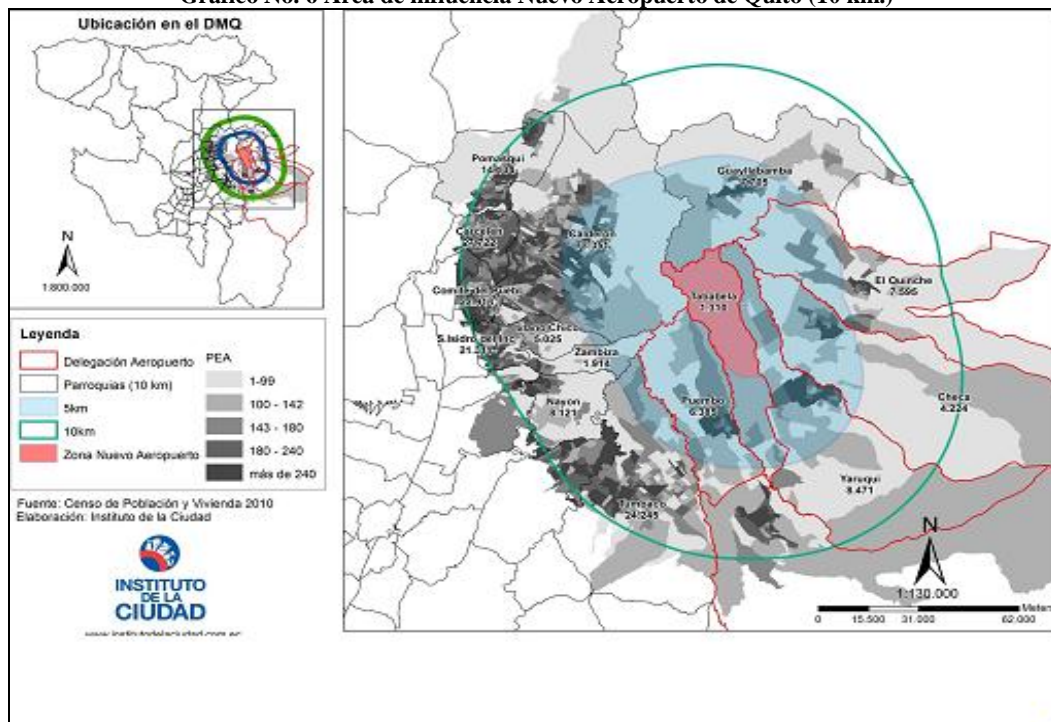
Para ello, ha realizado ingentes inversiones en dotación de vías de comunicación, infraestructura básica, equipamiento, servicios y redes sanitarias, etc. Lungo asevera "que la presencia de un gran proyecto urbano contribuye a la transformación de la periferia interna, creando nuevas centralidades" (Lungo, 2004: 19).

Esta nueva AZNA busca mejorar el sistema de gestión participativa en la zona de influencia del NAIQ; ejecutar las competencias del sector que faciliten una mejor y más ágil atención municipal frente al gran desarrollo de obra pública y privada, crecimiento de la construcción para nuevos proyectos logísticos y de turismo, emprendimientos agrícolas, etc. dentro de sus límites de acción.

Este sector está caracterizada por:

- Área de influencia directa que comprende la zona de desarrollo del proyecto NAIQ y que comprende las 1.500 Ha., incluido los grandes emprendimientos público-privados y privados que se desarrollan dentro de los terrenos aeroportuarios.
- Área de influencia indirecta, que comprenden las parroquias rurales aledañas de Tababela, Puembo, Pifo, Yaruquí, Checa, El Quinche y Guayllabamba (De la Torre, 2002:8).

Gráfico No. 6 Área de influencia Nuevo Aeropuerto de Quito (10 km.)

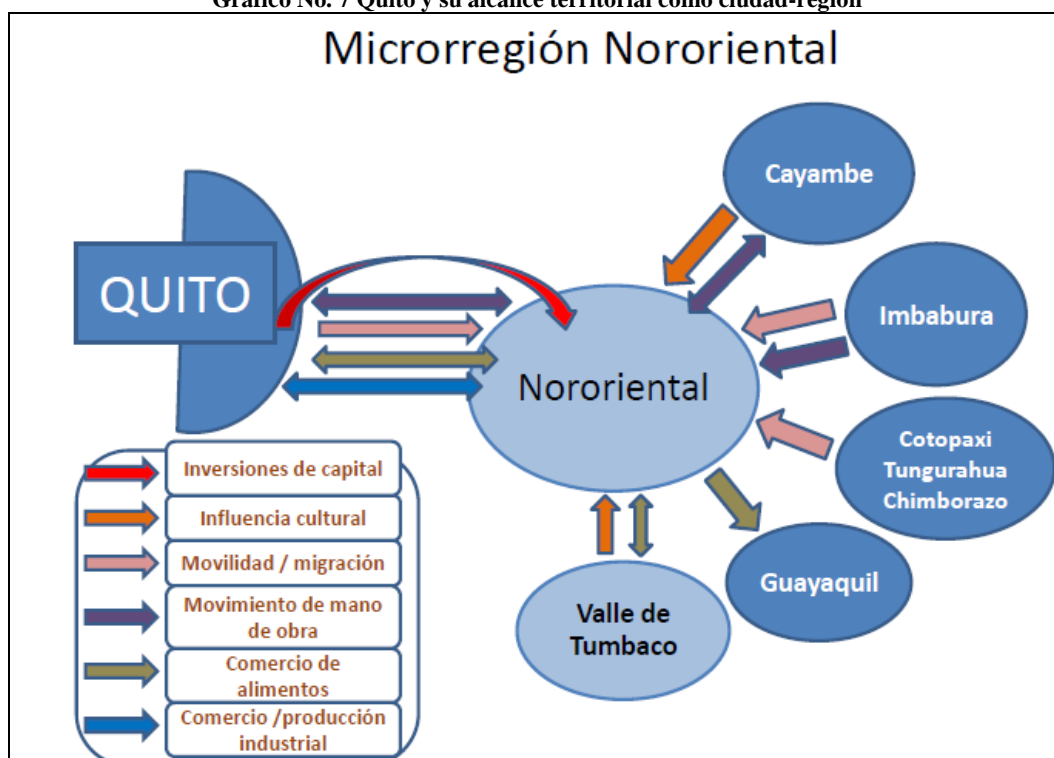


Fuente: Instituto de la Ciudad 2013.

Según el ex Alcalde de Quito, Dr. Augusto Barrera, esta nueva centralidad entrará en funcionamiento una vez que se suscriba el nuevo POT para este sector del DMQ (Barrera, entrevista 2014).

El mismo Barrera, asevera que esta centralidad es parte de todo un plan que busca transformar a Quito en ciudad-región¹¹ que crece hacia el norte y en breve se unirá con Cayambe, Otavalo, Ibarra (Barrera, 2014, entrevista).

Gráfico No. 7 Quito y su alcance territorial como ciudad-región



Fuente: Instituto de la Ciudad 2013

Engranaje de grandes inversiones público-privadas alrededor del NAIQ

Dentro de la lógica del desarrollo económico neoliberal, para consolidar la construcción y operación del NAIQ, hizo falta armar un verdadero andamiaje entre inversionistas públicos, público-privados y privados; inversionistas inmobiliarios, promotores, urbanistas, constructores y demás. Gracias a ello, Quito cuenta con un nuevo aeropuerto, algo impensable por muchos años para la ciudad.

¹¹ Ciudad-región: se denomina a un gran sistema urbano uni o multicéntrico, con densa trama, no necesariamente continua; con soportes materiales de infraestructuras y servicios, vivienda, actividades económicas, políticas, culturales, administrativas y de gestión, fruto de la expansión centrífuga de una o varias metrópolis cercanas, que articulan y/o absorben otros asentamientos humanos menores en su periferia o a lo largo de las redes de vialidad y transportes que las unen, y las áreas rurales intersticiales (Pradilla, 1998).

La cuantiosa inversión realizada por el Consorcio QUIPORT para la construcción del NAIQ (700 millones de dólares), no es la única que ha llegado hasta este sector. Para complementar su operación, grupos económicos privados de México, Panamá, Colombia y Ecuador han invertido ingentes sumas de dinero a través de franquicias internacionales, para la adecuación de locales de comida dentro de la terminal, almacenes *dutty free* (área comercial libre de impuestos) y para el manejo de la carga. De la misma forma, grupos empresariales nacionales e internacionales, invierten cada día nuevos emprendimientos de carácter público-privado, dentro de los límites de nuevo aeropuerto y fuera de él.



<http://www.aeropuertos.net/nuevo-aeropuerto-internacional-de-quito/Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito en Tababela, />

ZEDE -zona especial de desarrollo empresarial

En el 2009, el municipio estableció la *aerotrópolis*, "un proyecto vinculado al desarrollo económico y territorial alrededor del nuevo aeropuerto de Quito que incluía una zona franca, un parque tecnológico y un centro logístico" (Carrión A. 2007: 1). Este emblemático proyecto fue reemplazado por la ZEDE, (zona especial de desarrollo económico), Este nuevo nodo de desarrollo contará con una inversión público-privada que supera los US\$ 1.000 millones de dólares. Se ubica en la cabecera sur del NAIQ y se ubicará sobre una área de 206 ha. dentro del complejo aeroportuario y aun está en proceso de consolidación.

Su objetivo es reforzar y mejorar la posición de Quito como centro socioeconómico de gran importancia a nivel regional, orientado a estimular al sector productivo y a generar empleo de calidad, en base a: infraestructura, producción, educación; tecnología e innovación, etc. vinculados al mundo empresarial, al desarrollo de software y telecomunicaciones, biotecnología, energías alternativas y servicios logísticos.

Este modelo de negocios, permitirá a los empresarios mayor agilidad a la hora de producir y exportar, por encontrarse junto a un aeropuerto internacional, privilegiado por su ubicación, entorno excelente, red vial de primera y transporte dentro y fuera del país, lo que permitirá mejorar la competitividad de sus productos y servicios en calidad y precio (Dousdebés, entrevista, 2013).

Barrera asevera que dentro de la ZEDE se instalará un centro de capacitación para personas que viven en la zona del NAIQ, a cargo de la Secretaría de Planificación y Desarrollo SEMPLADES (Barrera, 2014, entrevista).

Quito Airport Center

Este emprendimiento, construido con capital privado bajo el mecanismo de concesión por 20 años, forma parte del plan de desarrollo y expansión del NAIQ. Consiste en un moderno centro corporativo comercial y de servicios: tiendas, oficinas ejecutivas, centros de negocios, salones para conferencias, patio de comidas y más. El edificio de 19.000 m², forma parte de la gran ciudad aeroportuaria que se levanta alrededor del Mariscal Sucre y está ubicado frente al terminal terrestre, al que se conecta por puentes peatonales y rampas para facilitar el acceso de pasajeros, turistas y visitantes.

Nuevos emprendimientos turísticos en construcción

El NAIQ constituye en la actualidad, uno de los más importantes polos de desarrollo industrial turístico del Ecuador, puesto que su emplazamiento está fomentando el turismo como fuente primordial del desarrollo económico (Morán, 2013. Revista Aboard). La importancia de esta industria, si bien no es motivo de esta investigación, vale la pena mencionarla, considerando que uno de los motivos para que se haya decidido construir esta mega obra de infraestructura, es el fomento al turismo.

Llegada de turistas a Quito subió un 18% durante 2013. De acuerdo al informe presentado por el Sistema Institucional de Indicadores Turísticos a Quito Turismo, en el 2013 llegaron a Quito 628.958 turistas, cifra que

supera en un 18% a la alcanzada en el 2012 que fue de 533.458 visitantes... El nuevo aeropuerto de Quito, ha registrado un incremento del 14% de llegadas internacionales en su primer año de operación, respecto a similar periodo en el año anterior (E.P. M. Quitoturismo, 2014)

En cuanto a servicios turísticos, se prevé la construcción de 4 hoteles dentro de la nueva AZA: Wyndham Gran Cóndor Hotel, con una inversión privada de 17 millones de dólares, ubicado en el costado occidental del perímetro aeroportuario. Contará con 240 habitaciones, centro de negocios y amplios salones para eventos y entrará en funcionamiento en enero del 2015. Un segundo hotel se construirá en inmediaciones del NAIQ, sobre el conector de Alpacha, con 200 habitaciones, áreas recreativas y de negocios. Un tercero se planifica en el centro urbano de Tababela y un cuarto en Puembo. De esta manera, la demanda de alojamiento para visitantes y turistas, estará cubierta por los próximos 10 años.

Polígono Industrial de Itulcachi

Su planificación y construcción responde a la necesidad de reubicar innumerables industrias que, fuera de toda planificación, se han ido ubicando a lo largo y ancho del DMQ. Este parque industrial de 668 ha, se ubica en la Parroquia de Pifo, en la vía a Pintag, en 4 zonas bien definidas: Itulcachi, Palugo, Paluguillo y Chaupimolino.

La clasificación industrial se ha dado en base al impacto ambiental de cada una: bajo y mediano impacto (I.1 e I.2), alto impacto (I.3), y alto riesgo o peligrosas (L4). Para mitigar al menos en parte, los efectos nocivos de este proyecto, se está construyendo una zona de amortiguamiento industrial.

La infraestructura del polígono, ha sido diseñada para lograr el desarrollo óptimo de la industria nacional dentro del plan nacional de sustitución de importaciones que sustente la vocación futura de la ciudad, con miras a la conformación de la ciudad-región.

Amplio anillo vial rodea el nuevo aeropuerto

El ordenamiento territorial estipula la construcción de una nueva red vial que facilite la conectividad de Quito con el aeropuerto. A partir de su entrada en operación, la conectividad ha sido complicada y tortuosa por la discontinuidad del actual sistema vial.

El plan de accesibilidad inicial contemplaba la ampliación de la Av. Simón Bolívar desde Tambillo hasta Calderón y una nueva red vial a partir de tres rutas de acceso, como se aprecia en la siguiente imagen:

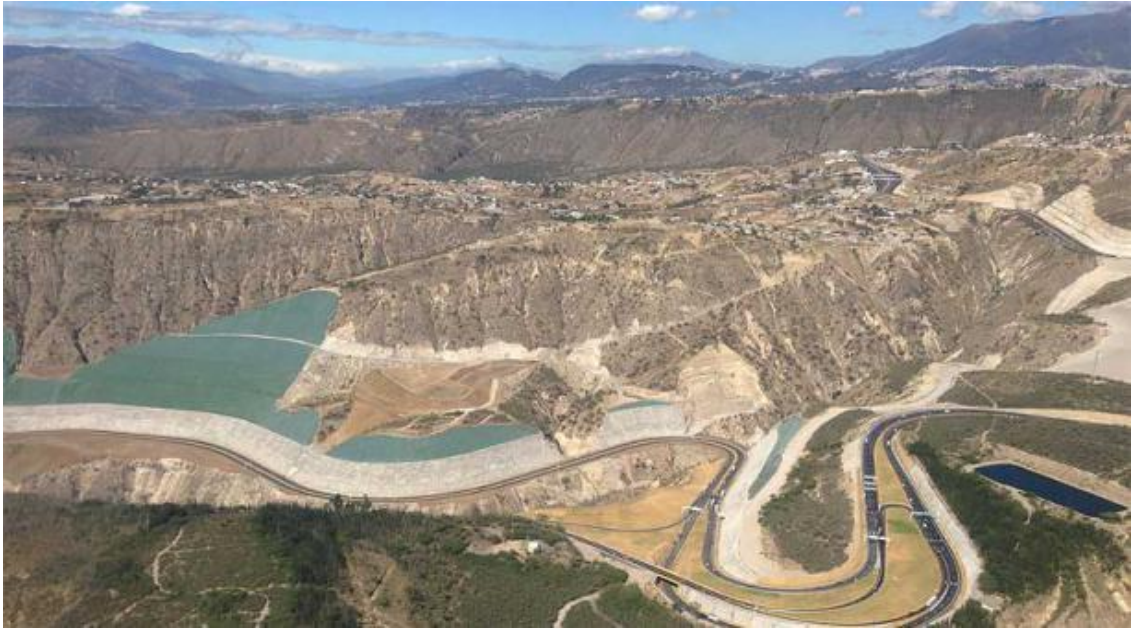
- La Ruta Viva: unirá el centro colonial y el sur de la ciudad con el aeropuerto. Recorre en paralelo con el cerro Ilaló. Tiene 16.38 km de largo y soportará una carga de 50 a 60.000 vehículos diariamente. La Municipalidad está construyendo dos grandes puentes sobre el río San Pedro y la quebrada del Chiche, en reemplazo de los puentes pequeños y frágiles que existen al momento. Su trazado ha fragmentado el territorio de tal manera que bien se puede hablar de la configuración del Valle de Tumbaco antes y después de la Ruta Viva.

- Ampliación de la E-35: inicia en Uyumbicho como un ramal de la Panamericana sur, cruza el valle de Los Chillos hasta llegar a Pifo donde se construye un gran intercambiador en el que empatarán las vías que vienen desde la Amazonía y la Sierra sur. La E-35, continúa por Yaruquí y empata con el conector de Alpachaca hasta llegar al aeropuerto. Su nuevo trazado hacia el norte, cruzará por la parte superior de El Quinche hasta Cusubamba, para empatar con la Panamericana Norte.

- Ruta Collas, nace en la Av. Panamericana Norte y comunica el noroccidente de Quito, los valles de San Antonio de Pichincha, Pomasqui, Calderón, Guayllabamba, Cayambe y Tabacundo, a más de las provincias del norte (Imbabura, Carchi) con el NAIQ.

Entró en operación el pasado 28 de Julio, 2014 con un costo de US 198 millones de dólares, 70 millones más de lo inicialmente programado, por las características del suelo (material suelto, similar a la ceniza volcánica). La construcción logró ser soportada con taludes estabilizados mediante un sistema de geomembranas de color verde, como consta en esta foto.

La inversión total del anillo vial alrededor del NAIQ, sobrepasa los 630 millones de dólares, en 103 Km. de intervención (MDMQ, 2014).



Autor Diego Pallero, Diario El Comercio, Ruta Collas, inaugurada el 28 de Julio, 2014

En cuanto a vías de segundo orden, el plan contempla la construcción de calles y avenidas de 16 y 18 mt. de ancho, que servirán para la comunicación interna entre las cabeceras cantonales. Además, se adecuará un paseo turístico conocido como la “ruta del aire” con puentes sobre las quebradas profundas que cruzan el territorio y que son de una belleza escénica impresionante (Secretaría de Territorio, abril 2014).

Puembo, nueva centralidad residencial urbana

De acuerdo al CPV 2010 y su proyección de crecimiento, la población actual de las parroquias nororientales del DMQ, es de alrededor de 92.000 habitantes y se prevé que para el 2025 alcance los 260.000. Con esta proyección, se necesitarían construir 11.000 nuevas viviendas en la zona.

Cuadro No.9 Superficie, población y densidad en la nueva Administración Zonal Aeropuerto

Año	Superficie	Superficie urbana	Población	Población urbana	Densidad Total	Densidad urbana
2001	60.206	1.555	71.792		1.19	
2006	60.206	1.555	88.281	41.574	1.46	26.21
2025	60.206	2608.95	262.198		4.35	

Fuente: PPZA 2007

Por lo pronto, se espera que la demanda de vivienda para quienes trabajan en el aeropuerto y demás emprendimientos a su alrededor, encuentre cabida en Tumbaco y

Calderón, parroquias ubicadas en su entorno inmediato donde si existe suficientes conjuntos habitacionales para satisfacer las necesidades en el corto plazo.

El POT contempla que Puenbo se convierta en la nueva centralidad urbana, por estar más cerca de Quito, la topografía plana del terreno y su excelente clima. Aquí se prevé un desarrollo urbano consolidado con amplias vías, grandes urbanizaciones y emprendimientos habitacionales, espacios públicos, universidades y colegios, hoteles, vivienda de interés social, etc. El PPZA, contempla la consolidación de gran cantidad de suelo vacante existente en el sector, por lo que no se permitirá la ampliación de áreas urbanas en cantidades desproporcionadas. Lo que se pretende es mantener densidades medias de población, que permitan un manejo adecuado del territorio (PPZA, 2007).

El desarrollo urbano se consolidará además, alrededor de las cabeceras cantonales, poblaciones de menor tamaño, barrios y comunas que ya cuentan con algún desarrollo urbano, a pesar de que aun muestran características de emplazamientos rurales. Como dice Santacruz, “muchos de estos centros poblados, han estado ahí por siempre, al menos por 30, 40, 50 años, viviendo con sus propias limitaciones (Santacruz, 2010). Oyambarillo en un costado de Yaruquí, Mangaguantag en Puenbo y muchas otras, advierten un deterioro urbanístico latente y son ejemplos de esta realidad.

Es de esperarse que, con la recaudación de fondos por concepto de captura de plusvalías que se están generando en el sector, la AZA, mejore las condiciones de vida de estas poblaciones, dentro de un tratamiento de renovación y mejoramiento urbano integral, con servicios y equipamiento adecuados.

Otras centralidades

A más de la nueva centralidad aeropuerto, el Plan contempla un plano de centralidades menores, conformadas en base a ciertas características de logística y equipamiento, herramientas conceptuales para comprender los procesos con mayores impactos en cada sector. Lo que se pretende es encapsular las centralidades en base a su dimensión simbólica, procurando que sean zonas compactas y autosustentables.

Jaramillo resalta la importancia de la distribución de las actividades urbanas en la era de los mega proyectos urbanos, como elemento dinamizador del funcionamiento del mercado del suelo, basado en importancia de la dimensión simbólica del lugar, como mecanismo poderoso de transformación y actuación sobre los mercados de suelo, (Jaramillo en Parias, 2010:154)

En la parroquia de Yaruquí se ha diseñado una nueva centralidad de carácter parroquial donde supuestamente se ubicará la nueva AZA.

En la parroquia Pifo se construirá un emprendimiento hospitalario que dará servicio al aeropuerto y a todas las parroquias del sector.

El plan de compatibilidad de uso de suelo vigente, permite la ubicación de galpones y bodegas en cualquier parte del territorio que tenga un uso de suelo múltiple. Según la nueva ordenanza, se restringe su construcción y se estipula que se ubiquen en áreas previstas para este fin.

Cambios morfológicos del suelo. Tababela, transformación hacia lo urbano

Tanto la construcción del aeropuerto como toda la infraestructura de vías, extensas redes de aprovisionamiento, equipamiento de todo orden y demás, fomentan la transformación de los precios del suelo en las zonas aledañas al NAIQ. Cuenya (2009) sostiene que, "es importante advertir que un gran proyecto urbano dado su gran tamaño, las normas urbanísticas que se le aplican así como la envergadura y naturaleza de las inversiones y edificaciones que aloja, sí ejerce influencia en esos factores exteriores y en el valor de la tierra sobre la que se asienta" (LUNGO y SMOLKA, 2005 en Cuenya, 2009)).

Su presencia contribuye a la generación de renta del suelo. Cuantiosas sumas de dinero por la comercialización y venta de terrenos para distintos usos y servicios, por lo que hay que reflexionar sobre la importancia de las altas plusvalías que se están generando en el sector.

El POT del nuevo aeropuerto, contempla importantes cambios de uso del suelo de rural a urbano, con tratamientos urbanísticos para nuevos desarrollos. Es decir que ciertas áreas que aun mantienen su calificación de suelo rural, podrían irse habilitando como urbanas, conforme se vayan aprobando nuevos proyectos urbano-arquitectónicos, especialmente aquellos que se adapten a los nuevos instrumentos de planificación. A través de una doble zonificación, se prevé cambios de altura, mayor ocupación de suelo y menor tamaño de lotes.

En cuanto a la zonificación del suelo, la ordenanza actual contempla una altura de edificabilidad de 2 y 3 pisos. La nueva ordenanza, prevé una mayor altura de edificación, pudiendo alcanzar en ciertos lugares hasta 6 pisos, siempre y cuando no estén afectados por los conos de aproximación.

Los nuevos instrumentos de gestión de suelo, contemplan la aplicación de un instrumento de planificación territorial, es decir, "la instrumentación específica del *suelo creado*, como concesión del derecho de construir por encima del coeficiente de aprovechamiento básico" (Clichevski, 2006:19).

La venta de derechos de construcción se la conoce también como: plafón legal de densidad, venta de derechos de desarrollo, suelo creado, certificados especiales de potencial adicional de construcción, etc. Como asevera Carlos Morales, "este innovador instrumento se refiere a la venta de derechos de construcción o desarrollo. En este caso, el titular de la propiedad tiene derecho a construir una determinada superficie en relación al tamaño del predio, pero por la cantidad adicional que quiera construir, tiene que comprar los derechos al gobierno de la ciudad" (Morales 2007, 14).

Un mecanismo aplicado en algunas ciudades latinoamericanas que ha tenido trascendencia, es la compra de derechos de construcción. Este es justamente una herramienta que propone aplicar el gobierno municipal de Quito, que permitirá la posibilidad de construir por sobre el COS actual. Según Clichevsky, "para que esta venta ocurra, se deben establecer reservas de área adicional (cantidades totales de m² para vender) diferenciados, por zonas de la ciudad y por usos, de acuerdo con la intención de ocupación de suelo reflejada en la política urbana" (Clichevsky: 2006: 19).

El municipio de Quito, a través de este instrumento, persigue dos objetivos: por un lado, intensificar el uso y ocupación de ciertas zonas clasificadas como "de desarrollo urbano" y, reducir la concentración en zonas donde no se quiere permitir su densificación, principalmente a lo largo del cono de aproximación del aeropuerto. Y por otro, recuperar al menos algo de las grandes inversiones realizadas en el sector del NAIQ, a fin de reinvertirlos en obras de mejoramiento de centros poblados deteriorados del sector y de otras poblaciones del DMQ.

La venta de altura de edificación dentro de zonas específicas, es un concepto que ya se aplica en el DMQ y está determinado por el ZUAE (Zona Urbanística de Asignación Especial). La Ordenanza No. 0106 ya "establece el régimen administrativo de incremento de número de pisos y captación del incremento patrimonial, por suelo creado en el DMQ" (MDMQ 2012).

Otros instrumentos previstos en este nuevo plan aeropuerto, tienen que ver con el ajuste de la norma mediante la cual se puede cambiar la clasificación del suelo en zonas que tengan un nuevo tratamiento urbanístico. Esto quiere decir que, el uso de

suelo que se prevé para proyectos urbano arquitectónicos especiales en zonas donde anteriormente solo se permitía desarrollos residenciales, a partir de la nueva ordenanza se podrá cambiar por “áreas de uso múltiple”, por medio del ajuste del uso de suelo.

Todas estas modificaciones, parten de un concepto que establece zonas con doble significación, determinadas por techos mínimos y techos máximos. De acuerdo a estos techos, se podrá cambiar la altura de edificación, el uso de suelo, la clasificación del suelo y la edificabilidad. En cuanto al tamaño del lote mínimo, se permitirán ajustes de acuerdo a la zonificación. Es decir que en el caso de subdivisión de predios en una zona establecida con lotes mínimos de 1.000 mt²., estos podrían bajar hasta 600 mt² mínimo, siempre y cuando el interesado compre ese derecho a construir lotes más pequeños en un determinado predio.

En base al coeficiente de aprovechamiento básico, el objetivo es posibilitar la implementación del concepto de “suelo creado”. “Este coeficiente debe ser establecido de forma concertada entre las autoridades y la población, dado que es el instrumento que permite construir las edificaciones necesarias (y proyectadas) de una ciudad y tiene que ser aprobado en el Plan Director” (Clichevsky, 2006: 19).

Los reajustes de uso y ocupación de suelo serán factibles de llevarse a cabo en ciertas zonas alrededor del NAIQ, a cambio de una contribución por parte de los propietarios, promotores inmobiliarios o desarrolladores de proyectos, que permita recuperar las cargas y beneficios por la plusvalía.

Captura de plusvalías alrededor del NAIQ, como fuente de ingresos al desarrollo

La presencia de un GPU por lo general producen un aumento notable en el precio del suelo en sus alrededores, determinado principalmente por las grandes inversiones público-privadas realizadas para su construcción y aquellas acciones y mejoras tales como infraestructura vial, dotación de servicios básicos, equipamiento, etc.

La recuperación de plusvalías, se refiere al proceso por el cual, los gobiernos centrales y municipios pueden recuperar la totalidad o una parte de estas cuantiosas inversiones hechas en el sector, mediante la aplicación de ciertos instrumentos que permitan compartir el beneficio que los propietarios de tierras obtienen por incrementos del valor de sus terrenos (Smolka y Furtado, 2001).

No obstante, muchos marcos normativos únicamente prevén “la posibilidad de recuperar costos de la obra que genera el aumento de valor de predios privados de

manera indirecta "a través del mecanismo de avalúo bianual que afecta a la base imponible del impuesto a los predios urbanos y rurales y, de manera directa, por medio de tasas impositivas como mecanismo de financiamiento de obras públicas aplicado a los predios" (Carrión, D. 2014).

Para la generación de reglamentación propia para la captura de plusvalías, el COOTAD, que rige en el Ecuador desde octubre de 2010, constituye la normativa que regula, entre otras, las funciones, competencias y financiamiento de los GADs. Dentro de una amplia gama de políticas fiscales regulatorias, se establece que "el incremento del valor de la tierra puede ser utilizado en beneficio de la comunidad, definido por el principio de captura de la plusvalía del suelo urbano. El art. 186, deja esta tarea a los GAD Municipales, como su facultad normativa" (Carrión, 2014).

El mismo Carrión argumenta que "a pesar de una mejora significativa en la gestión fiscal municipal en el país, se mantiene una histórica deficiencia en la generación de recursos propios, especialmente por cobro de tributos al suelo. Los municipios del país no generan recursos propios y dependen de transferencias del Estado" (Oyerbide, 2012 en Carrión, 2014).

A menudo se elaboran proyectos urbano-arquitectónicos especiales que exigen un cambio de normativa pues gran parte de las ciudades América Latina, pues muchos de estos territorios tienen aun clasificación de suelo rural, por lo que dichos cambios representan una mejora sustancial en el precio del suelo.

Cuadro No. 10 Ecuador: Impuestos municipales relacionados con la captura de plusvalías (2013)

DENOMINACIÓN	SUJETO ACTIVO	SUJETO PASIVO	BASE IMPONIBLE	HECHO GENERADOR	DEDUCCIONES O EXENCIONES
IMPUESTO SOBRE LOS PREDIOS URBANOS	Municipalidad o Distrito Metropolitano donde se encuentre ubicado el bien inmueble.	Propietarios de bienes inmuebles ubicados dentro del límite urbano.	Desde el 0.25 % hasta el 5% sobre el valor del predio. El porcentaje a aplicarse deberá ser puesto por la Municipalidad.	Ser propietario de un bien que se encuentre dentro del límite urbano	Predios cuyo avalúo no supere 15 remuneraciones básicas unificadas, propiedades: del Estado, de beneficencia o beneficio social, de estados extranjeros, propiedades de misiones religiosas, con bosques primarios, de uso comunitario.
IMPUESTO A LOS PREDIOS RURALES	Municipalidad o Distrito Metropolitano donde se encuentre ubicado el bien inmueble.	Propietarios de los bienes ubicados fuera de los límites urbanos.	Desde el 0,25% hasta el 3%.	Ser propietario de un bien que se encuentre fuera del límite urbano.	Predios cuyo avalúo no supere 15 remuneraciones básicas unificadas, en propiedades: del Estado, de beneficencia o beneficio social, de estados extranjeros, propiedades de misiones religiosas, con bosques primarios, de uso comunitario.
IMPUESTO DE ALCABALAS	Municipalidad o Distrito Metropolitano donde se realice la transferencia de dominio del bien inmueble.	Comprador y vendedor del bien inmueble en determinado tiempo.	Dependerá de las condiciones del traspaso del derecho de dominio de la propiedad y el avalúo del predio	Traspaso de bienes inmuebles.	El gobierno central, GADs en todos los niveles de gobierno, instituciones privadas de beneficencia o educación, empresas de economía mixta con mayor participación del estado, personas que se dediquen a la actividad artesanal y a actividades agrícolas.
IMPUESTO A LAS UTILIDADES POR TRANSFERENCIA DE PREDIOS URBANOS Y PLUSVALÍA	Municipalidad o Distrito Metropolitano donde se encuentre ubicado el bien inmueble.	Comprador y vendedor del bien inmueble en determinado tiempo.	10% sobre las utilidades y plusvalía de los inmuebles.	Traspaso de bienes inmuebles.	Deducción por pago de CEM, y en el caso de donaciones deducción de 5% a las utilidades líquidas a partir del momento de la adquisición/venta del bien inmueble.
IMPUESTO DEL 1.5 POR MIL SOBRE LOS ACTIVOS TOTALES	Municipalidad o Distrito Metropolitano donde se encuentre ubicado el bien inmueble.	Personas naturales o jurídicas que ejerzan algún tipo de actividad económica dentro del territorio municipal.	1.5% sobre los activos totales	Ejercer actividad económica.	El gobierno central, GADs en todos los niveles de gobierno, instituciones privadas de beneficencia o educación, empresas de economía mixta con mayor participación del estado, personas que se dediquen a la actividad artesanal y a actividades agrícolas.
CONTRIBUCIONES ESPECIALES DE MEJORAS	Municipalidad o Distrito Metropolitano donde se encuentre ubicado el bien inmueble.	Propietarios de los inmuebles beneficiados por la ejecución de la obra pública.	Variable según establezca cada GADM	Inversión pública en obras que beneficien directa o indirectamente a los predios.	Variable según establezca cada GADM

Fuente: Carrión, D. 2014

Como se aprecia en el cuadro que antecede, en el Ecuador los GADS cobran diferentes impuestos por plusvalías, pero si bien estos dicen mucho de la gestión municipal sobre el uso del suelo, no son suficientes en comparación con los beneficios sobre la renta que reciben los propietarios.

Esta omisión por recuperación de plusvalías, desfavorece a las comunidades que han sufrido los efectos de la transformación urbana de su entorno, los efectos medio ambientales y el despojo de tierras rurales, a cambio de muy pocos o ningún beneficio comunal.

Desde esta perspectiva, surge la necesidad de implementar nuevos instrumentos que regulen la captación de plusvalías, a fin de normar las ganancias del mercado inmobiliario y evitar la especulación.

CAPÍTULO IV

TABABELA, UNA ZONA EN PLENO DESARROLLO

Características generales de las parroquias nororientales del DMQ

Haciendo un breve recuento histórico encontramos que, a raíz de la conquista española, las comunidades indígenas que aquí habitaron perdieron significativamente la disponibilidad de tierras. Los cambios producidos en su forma de organización tradicional, cultura y acceso a recursos productivos, fueron profundos. Ni siquiera el paisaje físico escapó al hecho colonial. Antiguos pueblos indígenas desaparecieron o fueron reubicados y nuevos pueblos y villas fundados por los españoles aparecieron en las cercanías de los pueblos indígenas en el Reino de Quito. Los españoles buscaban la concentración poblacional que les permitiera un mejor proceso de evangelización. Recordemos que el principal propósito para ellos llegar a América fue la evangelización al Catolicismo y consecuentemente, el control económico (Rebolledo, 1992: 150).

En cuanto a la tenencia de la tierra, se enfrentaron dos concepciones antagónicas: para los indígenas la tierra era un recurso al cual todos tenían acceso, bastaba el trabajo familiar o comunal para gozar de ella; para los españoles, la tierra era un recurso apropiable de manera individual, susceptible de compra o venta como cualquier otra propiedad, concepción que explica en parte su avidez sobre la tierra de las zonas conquistadas. Es aquí cuando nace el Mercado de Suelo en el otrora Reino de Quito. Esta herencia española ha perdurado casi sin modificación desde 1564 hasta la fecha (Rebolledo, 1992: 60).

La penetración de los vecinos españoles en las tierras indígenas ya es un hecho para fines del siglo XVI, especialmente en los valles que circundan Quito; por lo tanto, la tendencia a presionar y avanzar sobre tierras de comunidad en el siglo XVII no es un hecho nuevo, sino la continuación de un proceso que comienza a desarrollarse en la Colonia temprana (Rebolledo, 1992: 155).

A finales del siglo XVIII, la tenencia de la tierra pasa a manos de las Órdenes Religiosas según consta en un listado de haciendas y estancias de 1786 (Rebolledo, 1992: 176). Las haciendas fueron desde ese entonces, una de las estructuras de tenencia de la tierra en este sector, que persistió hasta la segunda mitad del siglo XX.

Cuadro No.11 Historia micro regional del Valle de Tumbaco

Haciendas y Comunidades del Valle de Tumbaco	Parroquialización Cumbayá :1571 Tumbaco: 1670	Presencia de haciendas y estancias Las haciendas presentes desde el siglo XX.
	1674	Lumbisí se reivindica, iniciando procesos legales por sus tierras
	1937	Bajo el amparo de la ley de comunas, las poblaciones originarias del Valle, lograron reconocimiento jurídico.
Vía Interoceánica, desarrollo industrial y proyectos inmobiliarios	1968	Construcción de la Vía Interoceánica, incremento de la migración
	1970	Dinamiza la conformación del corredor industrial.
	A partir del Siglo XXI	La construcción e inauguración del nuevo aeropuerto, la ampliación y mejoramiento de las vías, acrecienta actividades educativas, residenciales, comerciales y de servicios que inciden directamente en la expansión de la mancha urbana.

Fuente, Instituto de la Ciudad, 2013

El proceso de urbanización en América Latina, asociado con los cambios en el área rural y con la industrialización de base urbana, aceleró a mediados del siglo XX las corrientes migratorias hacia las ciudades. El mapa demográfico de la región cambió drásticamente y ahora, al inicio del siglo XXI, vivimos en sociedades altamente urbanizadas: cerca de tres cuartas partes de la población de América Latina vive en ciudades.

La expansión del Valle de Tumbaco está íntimamente vinculada con este proceso, mismo que tuvo tal repercusión en la expansión de la ciudad que la llevó a

transformarse en Distrito Metropolitano de Quito, en 1993. Categoría que mantiene hasta hoy día.

En el Ecuador surgen transformaciones sociales muy significativas a partir de la 2da. mitad del siglo XX, como consecuencia de diferentes factores de carácter social, demográfico y económico que impulsan un intenso crecimiento de Quito, fruto de la fuerte migración campo-ciudad causada, entre otros factores, por la extinción del huasipungo y la aplicación de la Reforma Agraria (1964); el “descubrimiento” de petróleo en la Amazonía (1972) y la consecuente llegada de capitales para la explotación petrolera. Todo esto promueve un desarrollo urbano desordenado e imparable, con un incremento demográfico exponencial. De 624.094 Hab. que Quito tenía en 1974, pasó a 1'105.898 en 1990 y a 2'239.199 para el 2010 (INEC, Censo 2010).

El crecimiento de la ciudad es tal que en entre 1972 y 1975, el municipio capitalino emprende la preparación del Plan del Área Metropolitana de Quito. Para 1993, la ciudad se transforma en Distrito Metropolitano de Quito (DMQ).

Partiendo del centro fundacional, por su topografía irregular encerrada entre las faldas del Pichincha y las lomas orientales de Guanguiltagua, Itchimbía y Puengasí, Quito tradicionalmente se expande al norte y al sur. Para finales de siglo XX, sus límites se desbordan hacia la periferia y los valles circundantes de Pomasquí, Calderón, Tumbaco y Los Chillos. Las clases medias y altas se desplazan hacia estos dos últimos (los Chillos y Tumbaco), en búsqueda de mejores condiciones de vida, mayor seguridad y mejor calidad ambiental.

Al igual que muchas metrópolis en América Latina, para finales de siglo XX, Quito y su distrito metropolitano sufren transformaciones urbanas profundas. Una clara muestra se evidencia en el Valle de Tumbaco (objeto de nuestro estudio) donde se ubican las parroquias rurales de Cumbayá, Tumbaco, Puembo, Pifo, Yaruquí, Checa, El Quinche y Guayllabamba, que conforman este valle. Sus capitales parroquiales eran núcleos poblacionales pequeños que proveían con servicios y equipamientos menores a los centros poblados, comunidades campesinas, haciendas agrícolas y ganaderas, etc. de sus alrededores.

La construcción de la vía Interoceánica fue el inicio del proceso de fragmentación de las grandes haciendas que ocupaban buena parte de este territorio, para ser transformadas en quintas y fincas vacacionales de menor tamaño, destinadas a

residencias de fin de semana, para familias de clase media y alta de la sociedad quiteña. "Hasta entonces, Tumbaco estaba rodeado de haciendas y era un lugar al que se viajaban los quiteños los fines de semana con propósitos de esparcimiento" (Carrión, 2010).

A partir de entonces, muchos propietarios de predios rurales abandonan la producción agrícola, esperando la mejor oportunidad para vender sus predios e incorporarlos al catastro urbano de la ciudad. Estas y otras razones, alteraron el orden establecido, dando paso a la disgregación de las haciendas. Jaramillo y Rosero sostienen que "la transformación de la hacienda serrana circundante a Quito en terrenos urbanizados, es probablemente uno de los núcleos de la especulación de la tierra." (Jaramillo y Rosero 1996).

A propósito de estos cambios, la administración municipal cambia la regulación de usos y ocupación del suelo, fenómeno que da lugar a una simbiosis diferente, generando la peri-urbanización entre Quito y los valles, facilitando el tránsito y transformación del uso del suelo de rural a urbanizable¹² y a urbano¹³.

A partir de los años 80, la industria de la construcción estalla y de repente aparecen una serie de conjuntos habitacionales y urbanizaciones cerradas dispersas que se construyen por doquier, produciendo un crecimiento disperso y desordenado del valle.

Sobradas razones dan lugar a la metamorfosis urbana del valle de Tumbaco: la cercanía a la ciudad a pocos minutos del hiper centro; clima privilegiado (16°-25°), su ubicación a 2.400 msnm (400 mts. más bajo que Quito); el paisaje dominado por una amplia planicie en las faldas de la Cordillera Oriental de los Andes, con mucho espacio verde a los pies del Cayambe, Puntas, Antizana y Sincholagua, propician que las clases privilegiadas de Quito se desplacen hacia esos lares.

El mercado inmobiliario es actor preponderante de este proceso, justamente por el incremento de la demanda y la injerencia de capitales privados que se destinan a la construcción de este nuevo nodo urbano. Promotores inmobiliarios, inversionistas y

¹² El suelo urbanizable o de expansión urbana, destinado para un crecimiento urbano previsible, como establece el Plan Parcial de Desarrollo Territorial, de acuerdo a las etapas de incorporación previstas en el mismo. Según el ex Alcalde de Quito Augusto Barrera, es gracias a esta categoría de "suelo urbanizable", que se originan gran parte de los asentamientos irregulares y el crecimiento disperso en la ciudad y los valles, generado por los traficantes de tierras y especuladores inmobiliarios.

urbanistas, no dudan en adquirir terrenos a precios de uso agrícola, esperando cosechar el poco monto de su inversión, con la especulación y plusvalía que ellos mismos se encargaran de propiciar, sustentados en la lógica capitalista del desarrollo urbano. “Esto no es extraño, ya que en la mayoría de las ciudades del mundo las plusvalías son el principal fuente de ingreso para el sector inmobiliario, debido a que el incremento del bienestar económico en general se traduce normalmente, en el aumento especulativo de los precios de la tierra” (González, 2012: 4).

“Una amplia oferta de productos inmobiliarios aparecen de forma desordenada e inconexa, con espacios discontinuos y conjuntos habitacionales cerrados, estimulan la expansión territorial metropolitana que, en los hechos, resulta incontrolable” (De Mattos, 2008: 55).

Si bien este fenómeno se inicia en Cumbayá, poco a poco se repite en los otros sectores, generando la expansión de la mancha urbana hacia zonas rurales cada vez más distantes: Lumbisí, Tumbaco, Lumbisí, La Morita, El Arenal y últimamente Puembo, Pifo, Yaruquí, Tababela y demás sectores aledaños al nuevo aeropuerto, sufren desde entonces una fragmentación estructural del campo (Naranjo, 2012). Como dice Borja, "donde era campo, se ha creado otra ciudad, la que se puede observar en los límites de la ciudad actual, en sus periferias suburbanas" (Borja, 1998).

La expansión urbana del valle se da a partir de que el Gobierno nacional y el Municipio de Quito, generan incentivos para que capitales privados inviertan en la zona con importantes emprendimientos: universidades y colegios de élite, hospitales, clubes sociales, hoteles de lujo, centros comerciales conocidos como "*shopping malls*", centros culturales, religiosos, deportivos y recreacionales, amplias autopistas, etc.

La banca pública y privada, el IESS y demás organismos financieros que fomentan la compra-venta de vivienda nueva, a través de créditos inmobiliarios de largo plazo, situación que favorece la construcción de innumerables urbanizaciones cerradas, condominios de lujo y conjuntos residenciales que fragmentan el tejido social de las ciudades, fomentan el crecimiento desparramado y construyen la anti-ciudad.

Cuadro No. 12 Evolución histórica de los precios del suelo en Quito

Variación de precios del suelo en el Valle de Tumbaco y Cumbayá								
Sector	Movimientos Estructurales Generales			Movimientos Estructurales Particulares	Movimientos Coyunturales	Elementos cualitativos	Comportamiento de la demanda	Sector socioeconómico mayoritarios
	Crecimiento demográfico	Población	Elementos cuantitativos que intervienen en el valor del suelo					
Valle de Tumbaco y Cumbayá	(5,2%, 1990 – 2001)	59.576 (2001)	-Implementación de infraestructura, servicios y equipamientos para actividades propias de sectores económicos medios y altos	Cambios de uso del suelo: terrenos rurales periurbanos que son involucrados en la aglomeración urbana	-Inversión en espacio construido destinado a vivienda para la generación de rentas (2001, 2003 y 2007)	-Acceso a vivienda unifamiliar para una reproducción familiar con altos estándares de vida en áreas suburbanas con un clima más benigno que el del valle central	-Demanda por vivienda unifamiliar suburbana con un entorno campestre, y un nivel de vida alto.	Alto, medio alto, medio, medio bajo
	(3,7%, 2001-2005)	68.776 (2005)	-Estatus socioeconómico					

Fuentes: DMPT, 2006; Hydea Target Euro, 2008; INEC, 2001; SuD@/Ernesto Gamboa & Asociados, 2009; Diario El Comercio; Gridcon Consultores 2004, 2005 y 2006b – Elaborado por el autor

Fuente INEC 2001, elaboración propia

Proceso urbano, uso del suelo y mercado inmobiliario en las parroquias nororientales del DMQ.

Este proceso de urbanización del valle, está acompañado del alza indiscriminada de los precios del suelo, desde que este cambió su valor de uso por un valor de cambio, relacionado con las actividades preponderantes urbanas, para constituirse en *reserva de suelo* (Pradilla, 2002:6).

Su dinámica ha ido variando de rural a urbano, de acuerdo al crecimiento poblacional del sector. Lo que hasta hace pocos años, era netamente rural por su estado natural, producción agrícola- ganadera, forestal y paisajística, ahora es suelo urbano, pues está dotado de vías programadas, redes de servicios e infraestructura pública, equipamiento de toda índole y está sometido a un ordenamiento definido y aprobado por el PMOT.

El dinamismo de la producción agrícola en el sector rural del nororiente de Quito, cambió a partir de entonces por cultivos intensivos y altamente rentables (flores para exportación, hortalizas, legumbre y frutas para el consumo interno y externo) que demandaban terrenos con características agrológicas particulares (suelos fértiles, planos, con accesibilidad al riego, buen clima, abundante mano de obra y buena accesibilidad al mercado nacional e internacional. Esto motivó una intensificación del uso del suelo en este sector, cambiando su vocación agro-productiva y presionando el alza en los precios de la tierra

Cuadro No.13 Uso y ocupación del suelo en el Valle de Tumbaco

A raíz de la Conquista	...se conoce como la explanada de Tumbaco, el valle plano y ancho al oriente de Quito, "que abarca los pueblos de El Quinche, Yaruquí, Pifo, Puembo, Tumbaco, Cumbayá y Guápulo, todos ellos mencionados con estos mismos nombres desde el siglo XVI" (Moreno Yáñez, 1981 ^a , en Rebolledo, 1992:28)
Desde la Colonia hasta la 2da. mitad del siglo XX	Grandes haciendas ganaderas y agrícolas extensivas, con escasos niveles de capitalización.
A partir de los años 70's	Sistemas de producción agrícolas intensivos (hortalizas, flores) con capitales nacionales y/o extranjeros, orientados al consumo nacional especializado y a la exportación, lo que produjo fuerte presión sobre el suelo rural. Huertos frutales (floricultura, cultivos hidropónicos bajo invernadero, etc.) para consumo del mercado de Quito y jardines agrícolas de autoconsumo. Segunda residencia suburbana.
A partir de los 80's	A partir de este momento, se desarrolla un patrón de crecimiento disperso, discontinuo y se consolida el área de influencia a los valles circundantes de Quito. La saturación del área urbana consolidada, impulsa un proceso de crecimiento que tiende a dirigirse a los valles aledaños presentando discontinuidades en la mancha urbana debido a la topografía irregular.
Inicios del presente siglo	A partir del anuncio de la construcción del NAIQ, pequeños productores y/o campesinos que tienen sus orígenes en los huasipungos, descubren la facilidad de hacer dinero rápido por las plusvalías, mediante la venta de sus predios que habían sido parte de comunas y asociaciones agrícolas.
Año 2004	Lotes semiurbanos se subdividen en terrenos de tamaños inferiores a 1ha con algún nivel de prestación de servicios básicos y producción para el autoconsumo. Su principal uso es el residencial.
En el período 1997-2007	Tumbaco se consolida como una centralidad microregional de servicios comerciales, administrativos y financieros. Se refuerza con la creación de la Administración Zonal Valle de Tumbaco la cual cumple con funciones municipales desconcentradas
Desde el 2006	Lotizaciones legales e ilegales se intensifican y toma auge la construcción de urbanizaciones cerradas, clubes de campo, escuelas, universidades, servicios de salud, centros comerciales en Cumbayá, Tumbaco y Puembo. Alta demanda de suelo para uso industrial, en Pifo.
A partir del 2012	Centros poblados rurales (cabeceras parroquiales), empiezan a convertirse en áreas de conurbación y expansión urbana.

Fuente: Rebolledo, 1992 y Carrión, 2007, creación propia

Desde finales del siglo pasado, cuando la ciudad se desplaza hacia el valle de Tumbaco, se genera un nuevo polo de desarrollo urbanístico. La llegada de un importante grupo poblacional de clase media y media-alta, significó la ocupación de haciendas otrora productivas; la adquisición de terrenos de antiguos comuneros y la consolidación del proceso de urbanización que en algunos casos desplazó a la población local y a la consolidación de barrios y anejos por densificación (Carrión, 2007: 7).

Es así como se consolida el área de expansión urbana sobre la periferia de la ciudad y las cabeceras parroquiales, con diferentes grados de consolidación de uso y ocupación del suelo. Gracias a este fenómeno, amplias zonas agrícolas se incorporan al perímetro urbano, modificándose la relación ciudad-periferia y produciéndose una peri-urbanización que obliga a la administración municipal a expandir las redes de infraestructura hasta terrenos cada vez más lejanos.

A inicios de los 90s', este fenómeno traspasa la barrera geográfica y se desplaza hacia el valle de Tumbaco generando un polo de desarrollo urbanístico, el cual es fomentado por empresas inmobiliarias que desarrollan urbanizaciones residenciales de alto estándar, acompañados de localización de centros comerciales, hospitales y centros educativos para la élite capitalina (Carrión, 2007: 7).

La expansión de la mancha urbana hacia los valles y la incorporación de zonas otrora agrícolas, produce fuertes fenómenos especulativos. Propietarios de terrenos, desarrolladores de vivienda y promotores inmobiliarios, van transformando amplias zonas que no contaban con un trazado vial adecuado, ni transporte público, ni servicios básicos para ser considerados como tales, en suelos suburbanos.

El cambio en el mercado de suelo implica la transformación de parroquias rurales en suburbanas y la reducción de la disponibilidad de suelo con vocación agrícola, lo que acentúa la ocupación del suelo frente a la media de la zona urbana de Quito (98 Hab/Ha en promedio), frente a 10 a 16 Hab/Ha promedio en Tumbaco y Cumbayá" (MDMQ, 2011).

Fernando Carrión sostiene que "hoy las ciudades crecen más por incremento del suelo (expansión urbana) que por presión demográfica" (Carrión, 2014).

La gente que vive en el valle de Cumbayá y Tumbaco trabaja en Quito, pero esa costumbre está cambiando. Cada día menos residentes de estos valles quieren manejar a Quito en las horas pico. Eso explica la dotación de servicios que ahora se ofrece en Cumbayá y, paralelamente, la creciente demanda de oficinas y locales comerciales. La urbanización tiene la oferta que satisface la demanda actual en este sector... (Vela, 2013).

El PMOT 2012, establece que "en el período 2001-2010, la tasa de crecimiento del área suburbana casi triplica la tasa de crecimiento de la ciudad (4,1% respecto a 1,5%), en un claro proceso de peri-urbanización hacia los valles próximos, que tuvo sus inicios a partir de los 90s, con un modelo expansivo y disperso de urbanización, motivado por el crecimiento inmobiliario. Al respecto, un promotor inmobiliario responde así:

... esto era parte de una hacienda. Tuvimos mucha suerte de encontrar y poder comprar este lindo terreno que está separado del pueblo por una quebrada. Elaborar el proyecto nos tomó tiempo porque la zonificación era muy limitante si la comparaba con el desarrollo del sector. Un vecino logró cambiarla y nosotros le seguimos (Jorge, morador de Puembo, 2014, entrevista).

El PPZA distingue tres zonas principales en cuanto al uso y ocupación del suelo en la zona del NAIQ:

- “La actividad inmobiliaria, industrial y de urbanización localizada principalmente en las parroquias Pifo, Puembo y Tababela y que constituye la zona con mayores características “urbanas” (PPZA, 2012).
- “La zona rural, que se localiza en las parroquias Yaruquí, Checa, El Quinche y Guayllabamba y parte de Pifo y que está confinada entre el desarrollo urbanístico de las parroquias antes mencionadas y el desarrollo de la agricultura intensiva del sector norte” (PPZA, 2012).
- “Una reserva natural de 42.227,86 ha., de las cuales 28.440,76 ha., se hallan en la zona oriental, en las faldas de la cordillera Oriental y que no tiene un tratamiento adecuado de protección que la enlace con el desarrollo de la zona de estudio” (PPZA, 2012).

El equipamiento urbano y los servicios sociales, tienden a ser rebasados especialmente en las cabeceras parroquiales.

Valoración del suelo y determinación de valores unitarios

A partir del último tercio del siglo veinte, el Municipio de Quito incorpora el catastro urbano como herramienta para la planificación y como fuente de información básica para elaborar diagnósticos, evaluar periódicamente la ocupación y uso del suelo; ejercer control sobre el uso de suelo y la construcción; y obviamente contar con una base de datos apropiada para la recaudación tributaria (Desarrollo Urbano, Seminario Taller, 2011).

Para entender la conformación del precio comercial de la tierra en el DMQ, es necesario conocer cuál es su valor catastral y cuáles son los factores que determinan su precio. Para efectos de esta investigación, se aplica la definición implantada en la "norma técnica de valoración para los bienes inmuebles urbanos y rurales del DMQ que establece que la estructura de valores catastrales, es similar a la de mercado, diferenciándose únicamente por el nivel de precios" (MDMQ, Resolución No. 002-2012).

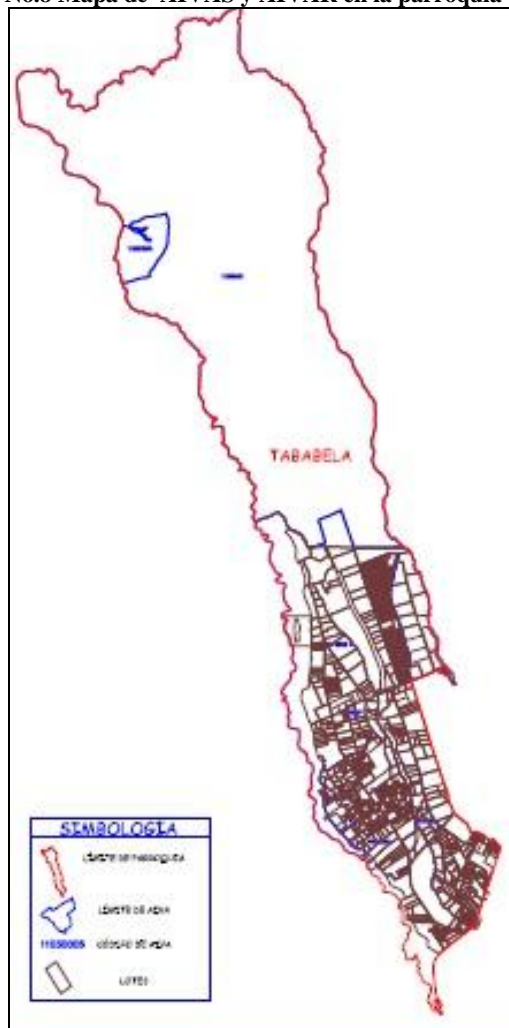
El avalúo de un bien está determinado por el precio real de un inmueble, pero más allá de este, por el precio que el mercado está dispuesto a pagar, según las circunstancias que se viven, y de acuerdo a los indicadores de la oferta y demanda. El avalúo, también conocido como estudio de tasación, consiste en la valoración comercial estimada del bien; esta información es usada en el sector inmobiliario para vender, comprar, construir, realizar mejoras o dividir bienes (Vive 1.com).

Basados en la experiencia, la percepción de la Dirección Metropolitana de Avalúos y Catastros (DMAC) es que existe una pequeña diferencia entre el avalúo catastral y el

precio de venta comercial en alrededor de US 20 dólares por m2. Sin embargo, en el caso de Tababela, por la especulación del suelo y las rentas que se han generado a raíz de la construcción del NAIQ, se podría presumir que esta diferencia es mayor.

Los AIVAS en este sector, han sido definidos de acuerdo al siguiente cuadro:

Gráfico No.8 Mapa de AIVAS y AIVAR en la parroquia Tababela



Fuente: Dirección de Avalúos y Catastros, 2014

El AIVA o polígono, es definido en base a la norma de zonificación establecida y de construcción dentro de una zona; a la infraestructura existente y el precio de mercado (datos promedio). Se identifica con 8 dígitos, de los cuales los 2 primeros corresponden al código de la zona metropolitana, los 2 siguientes al código de la parroquia y los últimos al número del AIVA.

Los AIVAR (sector rural), al igual que los predios urbanos, la valoración se define en base a: posición geográfica (polos de desarrollo, servicios, etc.); uso del suelo

(de protección ecológica, suelos agrícolas y/o habitacionales); clasificación agronómica (clases agrológicas y áreas especiales); dotación de infraestructura; tamaño del predio; disponibilidad de riego y nivel de tecnificación. Valores por mejoras fundiarias: cultivos, plantaciones, pastos, bosques; construcciones, semovientes, etc.

Cuadro No 14. Valoración del terreno urbano en Tababela

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO DIRECCIÓN DE AVALÚOS Y CATASTROS UNIDAD DE VALORACIÓN						
VALORACION TERRENO URBANO						
ZONA :			TUMBACO			
NOMBRE DE PARROQUIA/SECTOR :			TABABELA			
CODIGO :			1103			
No. AIVAU	IDENTIFICACION DEL AIVAU	REFERENCIA	VALOR/ M2 DE TERRENO (USD)	LOTE TIPO O MODAL		
	NOMBRE DEL BARRIO, URBANIZACIÓN, LOTIZACIÓN, TRAMO DE EJE VIAL, ETC.	HOJA CATASTRAL	ORDENANZA DE VALORACION URBANA 2007-2008	FRENTE TIPO (m)	FONDO TIPO (m)	TAMAÑO TIPO (m2)
1	SAN LUIS	10931	10	20	30	600
2	QUINTA DAPATY	10831	16	20	30	600
3	JUSTO COELLO	10932	13	20	30	600
4	PEDRO VICENTE MALDONADO	10931	26	12	25	300
5	ESCUELA ARTURO FREIRE	10932	20	12	25	300
6	CENTRO DE TABABELA	10931	26	12	25	300
7	NICOLAS BAQUERO	10932	20	12	25	300
8	PRIMERO DE NOVIEMBRE	11031	16	20	30	600
9	29 DE ABRIL	11032	20	12	25	300
10	BARRIO TRUJILLO	11031	13	20	30	600
11	PRIMERO DE MAYO	11131	16	20	30	600
12	CULTIVO DE FLORES	11031	13	20	30	600
13	PH. ESPINOSA	11231	15	15	40	600

Fuente: ORDM-232 – "Valor del suelo que sirva de base para calcular los valores o avalúos prediales" (MDMQ, 2012)

Los usos de tierra rural se agrupan en:

- agrícola, pecuario, forestal (características agrológicas que posibilitan la producción de cultivos, plantaciones, pastos, bosques, semovientes, etc.)
- protección ecológica¹⁴
- bio-acuático
- habitacional, vacacional, y de recreación
- hidrocarburífero; industrial; turístico
- comercial; minero; urbano, y otros.

Cada AIVA o AIVAR se constituye "en base al valor del mercado promedio del suelo¹⁵ y la valoración según su infraestructura y construcción¹⁶. En cada polígono se

¹⁴ Protección ecológica, exige "mantenerlos excluidos del proceso de ocupación con asentamientos humanos y en su definición consideran los siguientes factores:

- características del suelo, flora, fauna, paisaje;
- preservación del medio ambiente natural, áreas arqueológicas, de ríos y quebradas, o de interés agrícola o forestal y páramos;
- de riesgo por causas naturales y aquellas con pendientes superiores al 30%" (MDMQ, 2007).

establecen valores básicos referenciales del m2 del suelo rural de acuerdo a la clase agrológica de la tierra y área especial" (MDMQ, Resolución No. 002-2012).

Cuadro No. 15 Valoración sectores predominantes de Tababela

VALORACIÓN TERRENO URBANO						
	ZONA:	AEROPUERTO				
	PARROQUIA/SECTOR:	TABABELA				
	CÓDIGO:	1103				
	IDENTIFICACIÓN DEL AIVAU	REFERENCIA	VALOR DEL SUELO (USD/M2)	LOTE TIPO O MODAL		
AIVAU	NOMBRE DEL BARRIO, URBANIZACIÓN, LOTIZACIÓN, TRAMO DEL EJE VIAL, ETC.	HOJA CATASTRAL		FRENTE TIPO (M2)	FONDO TIPO (M2)	TAMAÑO TIPO (M2)
03001	NUEVO AEROPUERTO INT'L DE QUITO	13026	35	30	83	2500
03002	COOPERATIVA HUERTOS FAMILIARES DAC	11532	40	22	50	1100
03003	CENTRAL TABABELA 1	11031	40	15	40	600
03004	CENTRAL TABABELA 2	11032	45	10	30	300
03005	SAN ANTONIO	10832	35	15	40	600
03006	EL VERGEL BAJO	10933	30	30	83	2500
03007	GUAMBI RESID. VALLE DEL SOL	11231	20	15	40	600

Fuente: MDMQ, Departamento de Avalúos y Catastros, 2014

A partir de la identificación del valor del AIVAR por clase agrológica o área especial, se procede a valorar los lotes de terreno, utilizando factores de corrección: factor frente y profundidad o fondo del lote; factor tamaño, factor topografía, factores de corrección del valor del suelo y algunos otros, a fin de determinar el valor del suelo (MDMQ, Resolución No. 002-2012: 10 y 11).

¹⁵ El valor del mercado se obtiene en los anuncios clasificados de prensa, revistas especializadas, informantes del sitio, portales inmobiliarios, corredoras inmobiliarias, constructoras, avisos, carteles, vallas en el sector, etc., que permitan obtener un precio promedio por m². Se sugiere hacer un estudio de mercado de suelo urbano y analizar las transacciones realizadas pues son la fuente más confiable (operaciones reales de compra-venta de los inmuebles, siempre que la compra-venta haya sido voluntaria y no haya sido por necesidad o urgencia) (MDMQ, Resolución No. 002-2012).

¹⁶ En el caso de avalúo de las construcciones, "se debe considerar las construcciones y mejoras que se han desarrollado con carácter permanente sobre el terreno. Mediante la definición de tipologías constructivas, en función de sus acabados, altura y uso. Se emplea el método de reposición, es decir la construcción a precio actualizado y depreciado por su edad y estado de mantenimiento. Esto ha permitido valorar las diferentes edificaciones existentes en el DMQ" (MDMQ, Resolución No. 002-2012).

Cuadro No. 16 Valoración de suelo rural en Tababela

VALORACION TERRENO RURAL										
ZONA:		AEROPUERTO								
PARROQUIA	VALOR DEL SUELO SEGÚN LA CLASE AGROLOGICA (USD/m2)									Clase de tierra predominante
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	** Áreas Especiales	
TABABELA	9,80	5,98	5,00	4,12	3,24	2,35	0,039	0,010	10,00	III
TABABELA	26,47	16,15	13,50	11,12	8,74	6,35	0,039	0,010	27,00	III

Fuente: MDMQ, Dept. de Avalúos y Catastros

Análisis de precio del suelo en Tababela a partir del año 2010

Para definir el precio de suelo en Tababela, se realizó un mapeo los principales sectores de Tababela, a partir del 2010, 2011, 2012 y 2013-2014, con el objeto de analizar cómo han evolucionado los precios conforme avanzaban las obras del nuevo aeropuerto hasta su entrada en operación.

Cuadro No 17 Precio registrado en el Mercado Inmobiliario

PRECIO PROMEDIO EN US\$ POR M2 TERRENOS TABABELA	
Año	US\$/M2
2010	53,1
2011	57,35
2012	67,74
2013	69,81
2014	75,31

Fuente: Pluavalía.com, elaboración propia

El mercado del suelo en Tababela se encuentra en franco crecimiento. Esta dinámica se manifiesta por la gran cantidad de predios que se ofrecen en el sector y los más de 300 predios se anuncian en los portales inmobiliarios y cada día aparecen nuevos. Sin embargo, muchos terrenos permanecen por algún tiempo en las plataformas inmobiliarias pues la absorción es moderada, considerando la limitación del uso y ocupación del suelo, comparando con los índices en otros lugares como Cumbayá y Tumbaco que ya son zonas consolidadas de crecimiento urbano. La ordenanza vigente en el sector de Tababela, restringe el COS¹⁷ y el uso de suelo en términos de terreno rural, lo que frena el normal desarrollo del mercado.

¹⁷ C.O.S.- el coeficiente de ocupación del suelo, es la relación entre el área del lote y el área útil total construida.

El mercado de suelo es cíclico. Son los factores externos y los circunstanciales como la construcción del nuevo aeropuerto en la circunscripción de Tababela que lo impulsa, ubicando a este sector en los primeros lugares de las páginas inmobiliarias. Alguno de nuestros entrevistados se cuestiona: “Quiénes han habitado Tababela desde siempre o aquellos que compraron tierras hace 40, 30 o 20 años, ¿se habrán imaginado lo que está ocurriendo con estos terrenos hoy en día?” (Carlos, morador de Tababela, 2014, entrevista)

Si bien para el 2004 ya habían iniciado la remoción de tierras para la construcción del conector de Alpachaca que uniría la ruta E-35 con la terminal aeroportuaria y en el 2006 la construcción del aeropuerto propiamente dicho ya era una realidad, la demanda de suelo se mantenía relativamente quieta. Si bien hay registro de compra-ventas que se han hecho en estos años, no es sino cuando el NAIQ estuvo a punto de inaugurarse (2010-2013), que numerosas empresas relacionadas con la operación aeroportuaria comienzan a requerir tierras para instalar sus servicios. Es ahí cuando la demanda de suelo despierta y los precios empiezan a subir. “Hace 5 años, el metro cuadrado de terreno en Tababela costaba entre 5 y 8 dólares; ahora, por ese mismo metro, pagan hasta 100 dólares” (Diario El Telégrafo, 2013).

Es importante recalcar que pocos sectores en el DMQ, tienen la potencialidad de desarrollo del suelo que tiene Tababela en la actualidad. Vecinos del sector corroboran lo aseverado. “Hace tres y cuatro años, prácticamente, en toda Tababela había letreros de ‘se vende’, ahora hay muy pocos y están carísimos”, indicó el morador y propietario de una tienda, Luis Guayllas (Diario La Hora (2012)).

A propósito que se han vendido aproximadamente 40 propiedades y se mantiene la expectativa de venta en otras 300, que servirían para una gran cantidad de diferentes objetivos, como viviendas, negocios o servicios... Estimaciones de la Junta Parroquial dan cuenta de un paulatino incremento del precio por metro cuadrado desde los 20 y 30 dólares en el 2007 hasta los 100 y 120 dólares en 2012 (Diario La Hora, 2012).

...qué nos hubiéramos imaginado que Tababela iba a ser tan famosa en el país y hasta en el extranjero. Aquí todo era campo, algunas haciendas y terrenos pequeños donde cultivábamos maíz, frutas y hortalizas. Recuerdo que se hablaba de que la Aviación Civil había comprado unos terrenos en San Agustín, pero como pasaron tantos años y no pasaba nada, creímos que el aeropuerto nunca se haría realidad... (Luis Humberto, hacendado del sector, 2013, entrevista).

Muchos de nuestros entrevistados, intuían que los precios de sus inmuebles se incrementarían, pero no se imaginaban cuánto llegarían a costar. Algunos testimonios revelan lo anotado:

“... todos sabíamos que en San Agustín iba a construir el aeropuerto, pero qué nos íbamos a imaginar que estas tierras llegarían a costar tanta plata. Mi hermano quiso vender este terreno cuando le ofrecían \$ 20 por el m², antes mi papá no le dejó que venda y ahora vea, ni por \$100 le quiere vender...” (Mónica, moradora sector El Vergel, 2014, entrevista).

“... yo pido 80 dólares por metro... otros piden 70, pero no tienen casa... esta urbanización es de la Aviación Civil, pero ahora todos estamos vendiendo porque no nos dan servicios, las calles son hasta de tierra[...] Ufff, mi marido compró bien barato, comparado con lo que cuesta ahora[...] uno de mis hijos nos construyó la casita hace 15 años, pero el municipio dice que no van a dejar construir nada más[...] si vendo me he de ir a vivir a Quito con él, a dónde más me voy a ir...” (Esther, moradora urbanización DAC, 2014, entrevista).

... vea, a mi papá le venía un señor a rogarle que le venda para una plantación de flores y le ofrecieron 30 dólares que en ese rato era un mundísimo de plata. Antes Dios que Dios hizo que se deshaga el negocio y ahora vea, nos quisieron pagar US\$100 y no le vendimos [...] Si aquí a la vuelta vendieron para un parqueadero en 140,00 dólares el metro. *¿Y en cuánto le quisieran vender?* Será en 150, 200 dólares, nada está dicho hasta que no se firmen los papeles y se reciba la plata [...] solo con las escrituras se puede decir que está vendido (Rosa Tapia, moradora de Tababela central, 2014, entrevista).

Para efectos de sustentar esta investigación y con el fin de recabar información sobre el proceso de compra-venta y conocer de primera mano cuál es el precio de venta por m², se entrevistó a 50 personas, propietarios (as) de inmuebles debidamente escriturados, a quienes se les realizó una entrevista personal. De estas, el 60% ha consignado su inmueble con un agente inmobiliario, el otro 40%, prefiere venderlo directamente, por temor a ser engañados y/o por no pagar comisión por la intermediación. “Nosotros así le vendemos a quien nosotros queramos y no dependemos de nadie” (Jorge, morador el Vergel, 2014, entrevista).

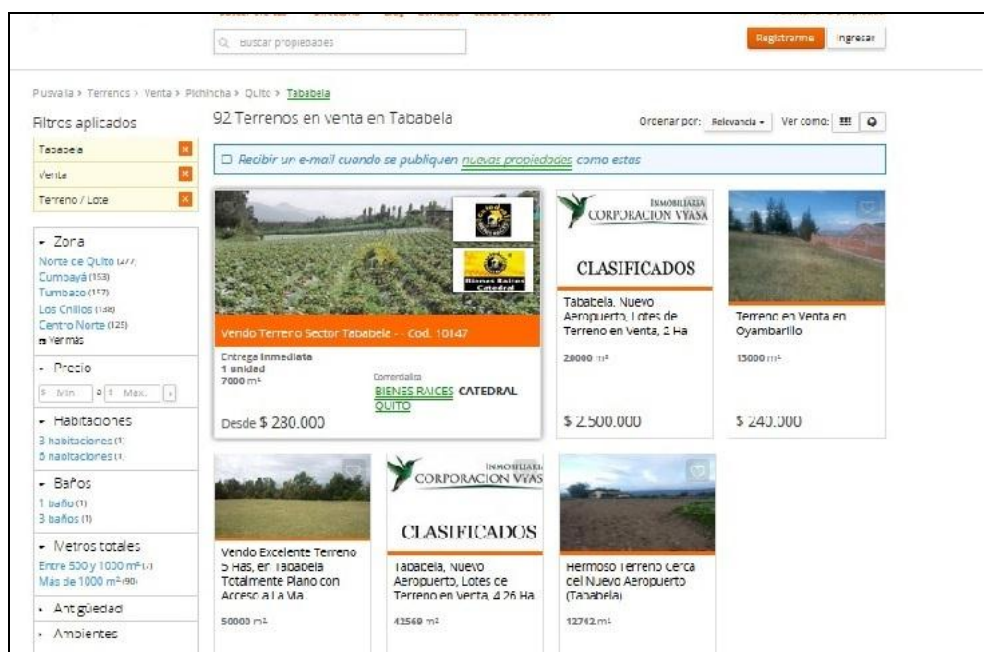
Gracias al avance de la tecnología, la promoción inmobiliaria se ha dinamizado, basta revisar los portales inmobiliarios (plusvalía.com; vive1.com; trovit.com., etc.), para comprobar la cantidad de inmuebles que están a la venta en este sector y cada día se suman más. De los 50 inmuebles analizados y geo-referenciados, el 30% está registrado en alguno de los portales inmobiliarios que anuncian su venta. Alguien nos dijo: “mi hijo anunció en el internet y si le han llamado y hasta han venido algunos interesados,

pero más creo que son curiosos y ofrecen pagar poco” Wladimir, morador de El Vergel, 2014, entrevista).

Para comprobar la efectividad de esta “nueva” herramienta de comercialización inmobiliaria y su injerencia en el mercado de suelo, conversamos con el dueño de un portal inmobiliario quien nos dijo:

En Tababela si se vende bien, no hay tanta demanda como en Cumbayá, Tumbaco o Puenbo, donde se venden terrenos para proyectos de vivienda principalmente. Sin embargo, quienes están interesados en comprar terrenos industriales o para servicios turísticos, si buscan en Tababela. Nosotros ofrecemos formalidad en el proceso, agilidad en la búsqueda y eficiencia a la hora de vender... los clientes pueden acceder desde su computador a cualquier hora y encontrar un buen inventario con todos los datos que necesitan” (Portilla, Rafael, plusvaliapuntocom, 2014, entrevista).

Gráfico No. 9 Anuncios clasificados publicados en la web, propiedades Tababela



Fuente: <http://www.plusvalia.com/terrenos-en-venta-en-tababela.html>

Los propietarios de predios en Tababela son, en su gran mayoría, campesinos, agricultores grandes y pequeños, familias que han vivido todo un siempre en el sector, para quienes el privilegio de tener tierras, les ha sumido en la incertidumbre que produce la especulación. Como le ley les faculta, tienen potestad para ejercer control sobre el mercado de suelo, mediante la retención de sus propiedades, bien sea por deseo de hacerlo o por actitud especulativa. La disminución de la oferta, contrae el mercado y permite que suban los precios. “La oferta crece cuando los precios suben, las expectativas de los propietarios y la posibilidad que tienen de retener o retirar sus tierras

de la oferta, hace que los incrementos en cantidad ofertada siempre estén respecto de la expansión de la demanda” (Sabatini, 2000).

El alza indiscriminada del precio del suelo se da además, por una falta de control de las autoridades quienes han dejado el manejo al libre albedrío de sus propietarios, contraviniendo lo que expresamente establece el PMOT 2012: “Es necesario mejorar el modelo de asignación de norma urbana que genera coherencia entre la clasificación y los usos del suelo, a fin de desincentivar la especulación con el suelo, la —en parte altísima— subdivisión predial y procesos anticipados de aumento de valor de suelo y de consolidación” (PMOT, 2012: 61).

Ante la falta de norma urbanística general, no solo se está produciendo un alza indiscriminada de precios, sino una ocupación antrópica en el sector. Nuevas actividades de servicios localizadas a lo largo de la ruta E-35, muestran la ocupación desordenada del espacio público y de las vías, mismo que denota una falta de control efectiva.

El presidente de la Junta Parroquial de Tababela, precisa que se requiere una nueva Ordenanza municipal que regule los tipos de uso de suelo... “es necesario definir los sectores residencial, comercial, educativa y de equipamiento de la terminal aérea... El problema de la Ordenanza actual establece ‘uso múltiple¹⁸’ en varios sectores, por ejemplo, donde se están asentando cuartos fríos para el nuevo Aeropuerto”, acota el funcionario (Diario La Hora, 2012).

Al respecto, un morador de Alpachaca, opina: “De la noche a la mañana aparecen nuevas construcciones, galpones, bodegas, parqueaderos en cualquier parte y nadie les dice nada...” (Mario, 2014, entrevista).

Debido a la falta de planificación desde la esfera municipal, la estructura original de la parroquia está variando drásticamente por la ocupación discontinua e incluso caótica del suelo, lo que deteriora la calidad de vida de sus moradores, destruye el paisaje urbano y afecta el entorno de las áreas de protección ecológica y/o agrícola.

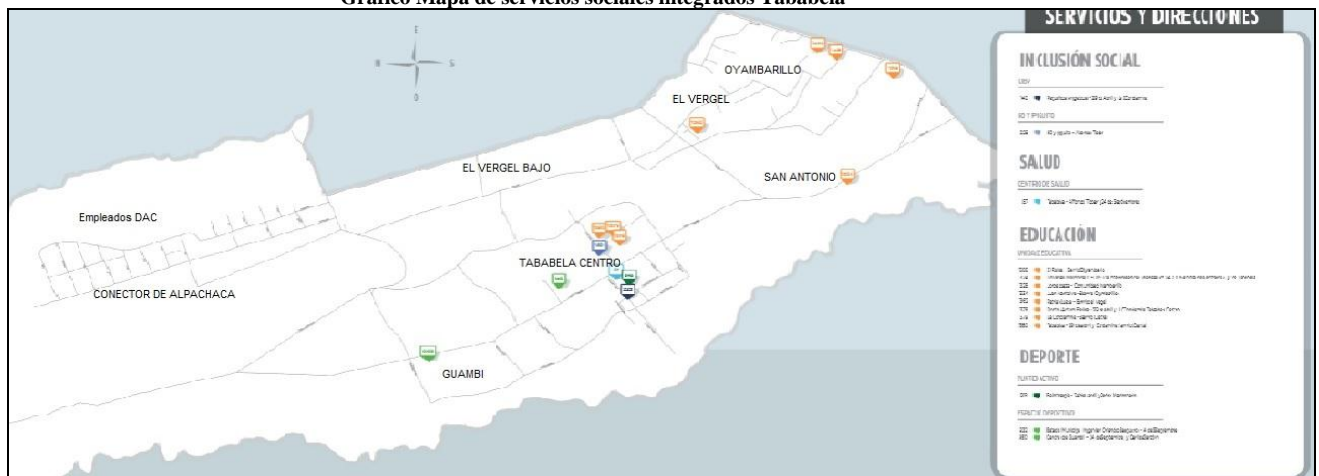
La dinámica del mercado de suelo está cambiando de acuerdo a esta nueva realidad. “A menudo el planeamiento urbano es ineficiente para promover un desarrollo equilibrado del suelo, y en cambio beneficia a constructores, inversores en propiedades

¹⁸ Uso múltiple "corresponde al uso asignado a los predios con frente a ejes o ubicados en áreas de centralidad en las que pueden coexistir residencia, comercio, industrias de bajo impacto, servicios y equipamientos compartibles de acuerdo a las disposiciones del PUOS" (Ordenanza 0172 (2011).

y especuladores. Estas ganancias se han potenciado por el crecimiento significativo de precios” (Fernández, E., 2013).

La cabecera parroquial de Tababela tiene una estructura urbana similar a las otras parroquias del sector, si bien no muestra características de la época colonial pues como habíamos dicho, en su origen, esta fue un pequeño anejo de Yaruquí. No obstante, si tiene el trazado original cuadrangular, con una plaza central con su iglesia católica en ubicación preferencia, como elementos estructurantes de su trama urbana. Este sector, conocido como Tababela central, presenta mayor heterogeneidad en cuanto al uso y ocupación del suelo, y tiene una mejor dotación de infraestructura básica y equipamiento administrativo, de salud, educación, etc. El precio por m² de terreno en este sector es el más alto cotizado en la parroquia (US\$ 150/m²).

Gráfico Mapa de servicios sociales integrados Tababela



Fuente: Municipio de Quito en http://www.quito.gob.ec/mapas_servicios/Tababela_mapa.pdf

Esta población no obstante, aun mantiene en su entorno características de ruralidad, con innumerables predios cubiertos con sembríos de ciclo corto. Muchos exhiben letreros de venta por lo que es de esperarse que en poco tiempo, la estructura urbana cambie.



Autoría propia, 2014 Terreno en venta sector El Vergel

Dinámica de los precios por sectores de estudio

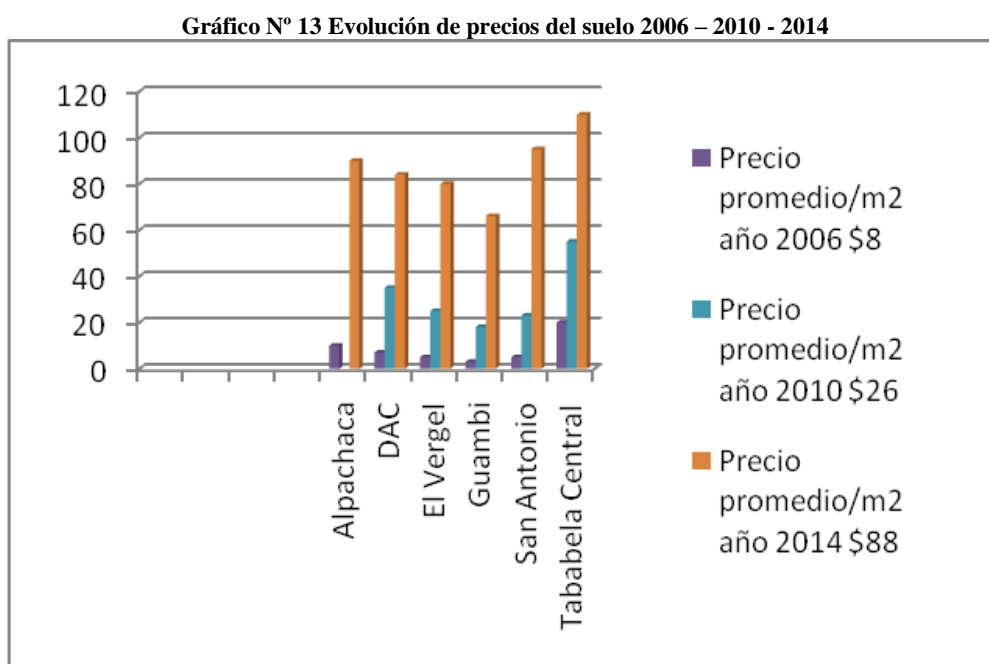
Para efectos de esta investigación, se ha escogido distintos sectores de Tababela donde existe mayor número de predios en venta: El Vergel, Empleados DAC, Conector de Alpachaca, Guambi, Tababela Centro y San Antonio, considerando el precio por m², la demanda de inmuebles existente y su nivel de absorción, es decir, la velocidad con la que estos se negocian en el mercado.

Gráfico No. 11 Ubicación de terrenos en diversos sectores de Parroquia Tababela



Fuente: datos obtenidos de entrevistas. Elaboración propia

Según el siguiente cuadro, los precios de venta por m² han ido incrementándose brucamente desde el 2007 a la fecha. El mayor incremento se da entre el año 2010 al 2014, luego de la renegociación del contrato de construcción con la empresa QUIPORT y cuando el nuevo aeropuerto entra en operación, creando nuevas áreas de oportunidad. Es decir, predios privados situados dentro del perímetro urbano que hasta hace pocos años tenían un valor de partida muy bajo y que, gracias a que cambian su funcionalidad, alcanzan valores hasta hace poco inimaginables.



Fuente: Precios promedio de Plusvalía.com y otros. Elaboración propia

Según afirmara uno de nuestros entrevistados, en el año 2007 cuando ya se construía el NAIQ, el precio de la tierra subió de \$ 5,00 a 55 dólares por m², pero en el 2010, bajó a 27 dólares/m² en promedio. En el 2014, el precio promedio supera los 75 dólares. Carvajal sostiene, sin embargo, que:

... la absorción de terrenos en el momento actual es limitada y si bien, se ve mucha construcción de galpones y bodegas por doquier, esto se debe a que los terrenos en el “parque industrial” de Itulcachi, se venden a US 100 dólares/m², claro que son terrenos que ya cuentan con todos los servicios básicos y están dentro de un perímetro cerrado y exclusivos para lo que es industria... En Tababela, al momento hay oferta de macrolotes de 2.500, 5 y 10 mil m² o más, que se están vendiendo a precios altos, pero por la sobreoferta de terrenos en el sector y por la especulación, igual que en el 2007, los precios van a ir bajando hasta que se estabilice el

mercado... bien puede ser alrededor de los 50 dólares / m2. (Carvajal, Germán, 2014, entrevista).

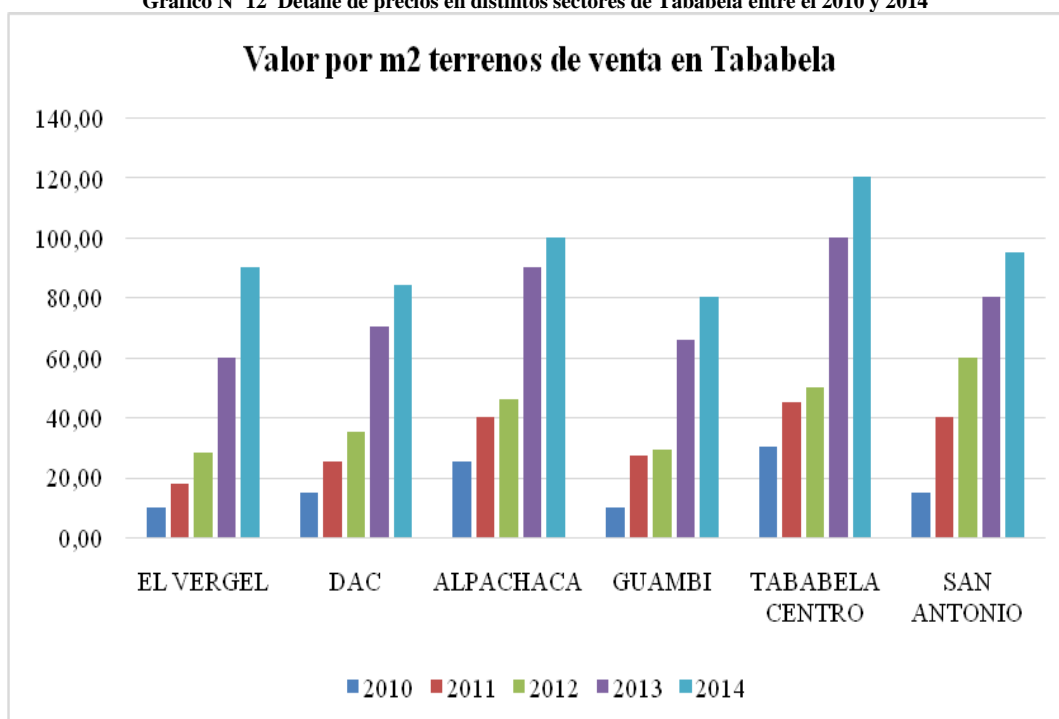
Cuadro No. 18 Variación de precios de venta por m2 en Tababela

Precio referencial por m2 en zonas seleccionadas de Tababela					
Año	2010	2011	2012	2013	2014
EL VERGEL	10	18	30	60	90
DAC	15	25	35	70	84
ALPACHACA	25	40	46	90	100
GUAMBI	10	27	29	66	80
TABABELA CENTRO	30	45	50	100	120
SAN ANTONIO	15	40	60	80	95

Fuente: entrevistas y portales inmobiliarios, elaboración propia

En el gráfico anterior se presenta un resumen de la variación de precios en los sectores más importantes de la parroquia desde el año 2010 a la fecha.

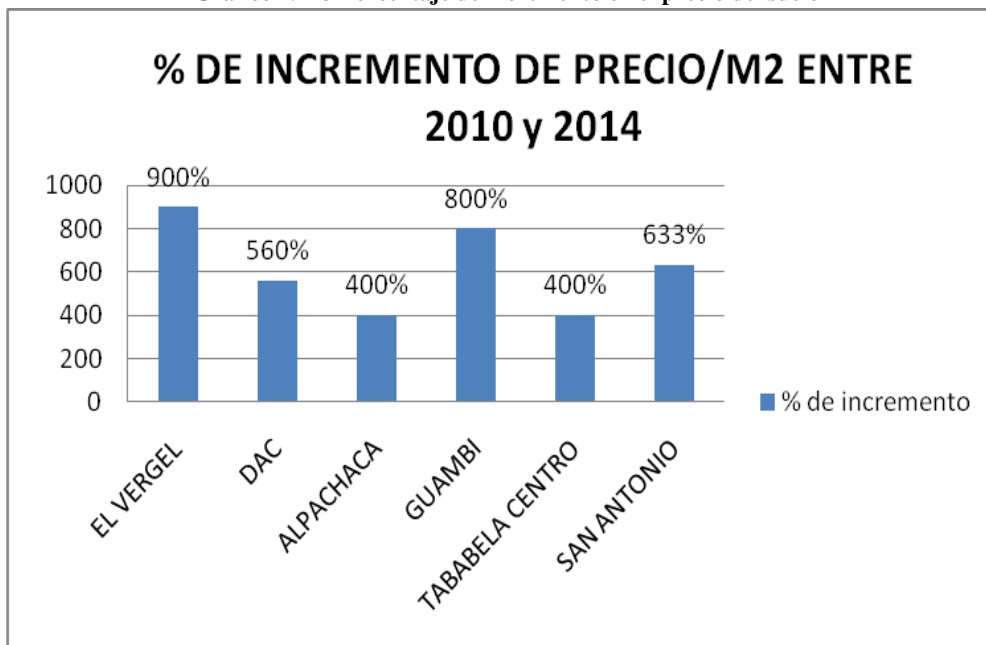
Gráfico N° 12 Detalle de precios en distintos sectores de Tababela entre el 2010 y 2014



Fuente: elaboración propia a partir de datos obtenidos en las encuestas

De este gráfico se desprende que el mayor incremento de precios entre el 2010 y el 2014, se registra en el sector de Tababela Centro, donde al momento de hacer esta investigación, el precio por m² bordea los \$120 dólares en promedio.

Gráfico N° 13 Porcentaje de incremento en el precio del suelo



Fuente: entrevistas y portales inmobiliarios, elaboración propia

Este alarmante incremento de precios produce El mayor crecimiento en porcentaje por m² es el sector El Vergel, donde se construyó el Conector de Alpachaca, que es la vía que conduce a la terminal aeroportuaria. En este sector se registran ventas realizadas a importantes empresas tales como: Hotel Holiday Inn Express, Royal Cargo, TAME, Catering Service, Rent a Car, etc. No obstante, hasta la fecha, la infraestructura para estos emprendimientos aun no se construye, pues la ordenanza mantiene una zonificación del suelo A4, con uso y ocupación restringida de acuerdo al cuadro No.19 que se exhibe a continuación.

Cuadro No 19. Ocupación del suelo y edificabilidad permitidos en Tababela y parroquias aledañas

PARA EDIFICACIÓN										PARA FRACCIONAMIENTO	
	Zona	Altura Máxima		Retiros			Distancia entre bloques	COS -PB	COS TOTAL	Lote Mínimo	Frente Mínimo
		Pisos	M	F	L	P	D	%		m2	M
H1	D202H-70	2	6	0	0	3	6	70	140	200	10
H2	D203H-70	3	9	0	0	3	6	70	210	200	10
H3	D302H-70	2	6	0	0	3	6	70	140	300	10
A1	A602-50	2	6	5	3	3	6	50	100	600	15
A2	A1002-35	2	6	5	3	3	6	35	70	1000	20
A3	A2502-10	2	6	5	5	5	6	10	20	2500	30
A4	A5002-5	2	6	5	5	5	6	5	10	5000	40
A5	A10002-3	2	6	5	5	5	6	3	6	10000	50
A6	A25002-1.5	2	6	5	5	5	6	1.5	3	25000	100
A7	A50002-1	2	6	5	5	5	6	1	2	50000	125

Fuente: Plan Parcial Ordenamiento Territorial Zona Aeropuerto (2007)

A partir de la implantación del NAIQ, se ha producido un aumento significativo en la rentabilidad del suelo en Tababela y sus zonas aledañas, debido en gran medida a las grandes inversiones que llegan de fuera para distintos emprendimientos complementarios a la operación aeroportuaria, lo que ha provocado que pase a formar parte de un mercado de bienes raíces con dimensión internacional.

Por tal motivo, es pertinente que las autoridades definan en breve las políticas de gestión de suelo a fin de controlar la especulación, la segregación socio-espacial, la informalidad de ocupación del suelo, y por sobre todo, evitar que sea el mercado quien impone sus condiciones arbitrariamente. “El manejo del mercado de suelo desde un enfoque empresarial, marcado por la competitividad, el mercadeo y la eficacia, genera un desarrollo urbano desigual e inequitativo” (Valenzuela, 2013: 5).

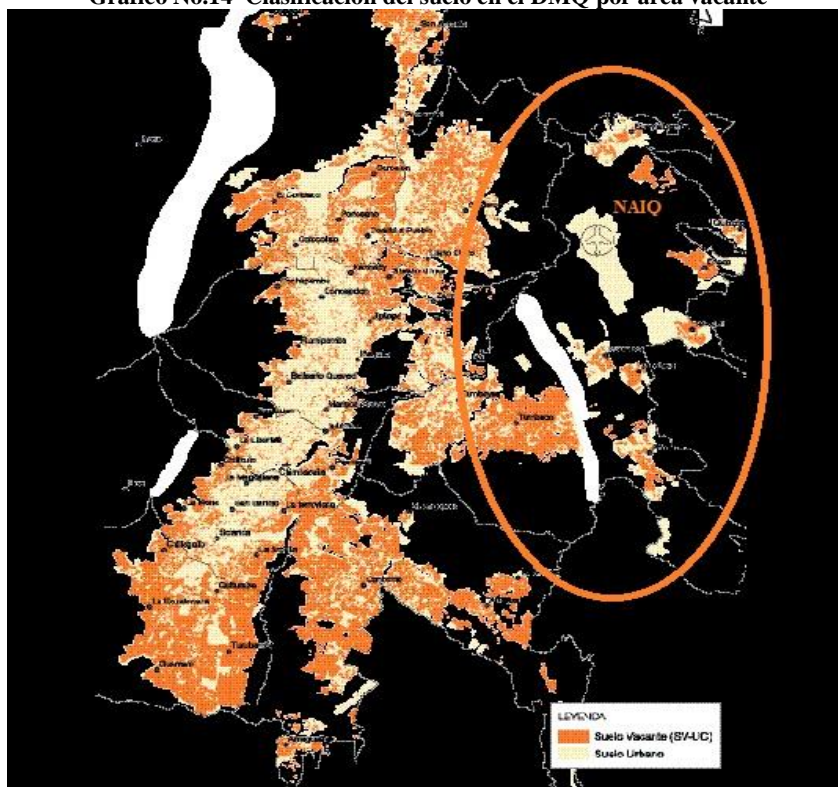
Cambios en el uso de suelo alrededor del nuevo aeropuerto

El nuevo Plan Parcial Aeropuerto tiene como eje principal la consolidación de gran cantidad de suelo vacante, por lo que no se permitirá la ampliación de áreas urbanas en cantidades desproporcionadas. Lo que se pretende es mantener densidades medias de población que permitan un manejo sustentable del territorio. En el mapa a continuación, se ha delimitado con un círculo naranja las zonas donde existe suelo urbanizado sin construcción, principalmente en las cabeceras parroquiales de las 7 parroquias aledañas al NAIQ.

Según el PPZA, lo que se busca es optimizar las áreas urbanas y asentamientos dispersos a fin de:

- consolidar los centros poblados de cada una de las parroquias que conforman esta nueva centralidad, en base a un ordenamiento territorial adecuado y respetuoso del entorno existente, a fin de que se conviertan en lugares óptimos, con facilidades y servicios acorde con las necesidades de sus moradores.
- plantear nuevas centralidades en áreas de expansión urbana
- consolidar y mejorar las redes de servicios básicos existentes; construir nueva infraestructura y dotarles de todos los servicios necesarios, a fin de evitar la dispersión de la población y más bien provocar su concentración en áreas urbanas consolidadas, para reforzar su centralidad y evitar el uso indiscriminado de tierras agrícolas y productivas.
- dotar de infraestructura básica y equipamiento a pequeños centros poblados dispersos, como “barrios-dormitorio” debidamente delimitados y planificados.
- determinar un uso del suelo adecuado y consolidar la ocupación urbana en cada una de las parroquias, con densidades máximas de 100 hab/ha., para mantener el carácter rural del entorno y su identidad ancestral (PPZA, 2007).

Gráfico No.14 Clasificación del suelo en el DMQ por área vacante



Fuente: STHV-MDMQ, 2011.

La presencia del NAIQ ha acrecentado además la demanda de ciertos usos de suelo de carácter logístico, industrial y de servicios por lo que el POT del nuevo aeropuerto, contempla importantes cambios de uso del suelo de rural a urbano, con tratamientos urbanísticos para nuevos desarrollos. Es decir que ciertas áreas que aun mantienen su calificación de suelo rural, podrían irse habilitando como urbanas, conforme se vayan aprobando nuevos proyectos urbano-arquitectónicos, especialmente aquellos que se adapten a los nuevos instrumentos de planificación.

A través de una doble zonificación, se prevé cambios de altura, mayor ocupación de suelo y menor tamaño de lotes.

En cuanto a la zonificación del suelo, la ordenanza actual contempla una altura de edificabilidad de 2 y 3 pisos. La nueva ordenanza, prevé una mayor altura de edificación, pudiendo alcanzar en ciertos lugares hasta 6 pisos, siempre y cuando no estén afectados por los conos de aproximación.

La venta de derechos de construcción se la conoce también como: plafón legal de densidad, venta de derechos de desarrollo, suelo creado, certificados especiales de potencial adicional de construcción, etc. Como asevera Carlos Morales, “este innovador instrumento se refiere a la venta de derechos de construcción o desarrollo. En este caso, el titular de la propiedad tiene derecho a construir una determinada superficie en relación al tamaño del predio, pero por la cantidad adicional que quiera construir, tiene que comprar los derechos al gobierno de la ciudad” (Morales 2007, 14).

La nueva regulación propuesta, contempla la posibilidad de construir por sobre el coeficiente básico, por lo que es pertinente aclarar que no es lo mismo el concepto de derecho de propiedad que derecho de construir. Según Clichevsky, " que esa venta ocurra, se deben establecer reservas de área adicional (cantidades totales de m² para vender) diferenciados, por zonas de la ciudad y por usos, de acuerdo con la intención de ocupación reflejada en la política urbana" (Clichevsky: 2006: 19).

Otros instrumentos previstos en este nuevo plan aeropuerto, tienen que ver con el ajuste de la norma mediante la cual se puede cambiar la clasificación del suelo en zonas que tengan un nuevo tratamiento urbanístico. Esto quiere decir que, el uso de suelo que se prevé para proyectos urbano arquitectónicos especiales en zonas donde anteriormente solo se permitía desarrollos residenciales, a partir de la nueva ordenanza se podrá cambiar por “áreas de uso múltiple”, por medio del ajuste del uso de suelo.

Todas estas modificaciones, parten de un concepto que establece zonas con *doble significación*, determinadas por techos mínimos y techos máximos. De acuerdo a estos techos, se podrá cambiar la altura de edificación, el uso de suelo, la clasificación del suelo y la edificabilidad. En cuanto al tamaño del lote mínimo, se permitirán ajustes de acuerdo a la zonificación. Es decir que en el caso de subdivisión de predios en una zona establecida con lotes mínimos de 1.000 mt²., estos podrían bajar hasta 600 mt² mínimo, siempre y cuando el interesado compre ese derecho a construir lotes más pequeños en un determinado predio.

Los reajustes de uso y ocupación de suelo serán factibles de llevarse a cabo en ciertas zonas alrededor del NAIQ, a cambio de una contribución por parte de los propietarios, promotores inmobiliarios o desarrolladores de proyectos, que permita recuperar las cargas y beneficios por la plusvalía.

Captura de plusvalías, un ingreso en efectivo para el Municipio de Quito

El NAIQ, como todo GPU, genera un aumento notable en el precio del suelo en el territorio que lo rodea, determinado principalmente por las grandes inversiones público-privadas realizadas para su construcción y aquellas inversiones hechas por el Gobierno nacional y el Municipio de Quito en infraestructura vial, dotación de servicios básicos, equipamiento, etc.

La captura o recuperación de plusvalías puede ser una importante fuente de ingresos para el presupuesto municipal. Este gravamen, producto del incremento del valor del suelo como consecuencia de decisiones administrativas de tipo urbanístico y/o por la generación privada de mejoras en el territorio, permitiría recuperar al menos una parte de estas cuantiosas inversiones hechas en el sector (Barrera, 2014, entrevista). En ciudades como Bogotá y Sao Paulo, se aplican con mucho éxito, instrumentos que permiten compartir el beneficio inmerecido que los propietarios de tierras la comunidad que ha sufrido los efectos de la transformación obtienen por incrementos del valor de sus terrenos por cambio de uso y ocupación de suelo rural a urbano. En vista de que casi todo el territorio en estudio tiene clasificación de suelo rural, dicho cambio representa una mejora sustancial en el precio del suelo que por lo pronto únicamente beneficia a los propietarios de predios y/o a los promotores inmobiliarios, que incrementan sus ganancias conformen se incrementa el precio de la tierra. “El aumento de valor del suelo por el cambio de rural o urbano, generado por la ubicación, las normas o las acciones

estatales o de la comunidad, beneficia principalmente a los propietarios privados, a pesar de que las obras hayan sido financiadas por toda la colectividad” (Borrero, 2008).

De no recuperar las autoridades, al menos en parte las plusvalías generadas por esta variación de uso de suelo y por la extraordinaria obra pública realizada en el sector, se está desfavoreciendo a toda la comunidad, pero principalmente a quienes se han visto afectadas por el despojo de su ruralidad y la reducción de su calidad de vida, a cambio de muy pocos o ningún beneficio comunal. Desde esta perspectiva, surge la necesidad de implementar nuevos instrumentos que regulen la captación de plusvalías por parte del Municipio, a fin de normar las ganancias de los propietarios y del mercado inmobiliario y evitar la especulación. "La apropiación privada de plusvalías es señalada de forma recurrente como cuestión central que genera problemas en el proceso de urbanización en los países de América Latina" (González, 2009).

La ausencia de una regulación urbanística nacional implica la inexistencia de mecanismos eficientes para garantizar una equitativa redistribución de la renta urbana. Todas las rentas que genera el mercado del suelo por intervenciones o decisiones públicas quedan en manos principalmente de los propietarios del suelo, teniendo apenas, en la legislación actual, iniciativas tributarias de recuperación de plusvalía, que son insignificantes si las comparamos con el nivel de ganancia que obtienen los dueños del suelo sin que realicen ningún tipo de inversión (Mejía, 2011: 17).

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización-COOTAD, que rige en el Ecuador desde octubre de 2010, constituye la normativa que regula, entre otras, las funciones, competencias y financiamiento de los GADs. Dentro de una amplia gama de políticas fiscales regulatorias, se establece que las plusvalías generadas por el incremento del valor de la tierra, bien puede ser utilizado en beneficio de las comunidades, explicado por el principio de captura de la plusvalía del suelo urbano.

... sin embargo, estas normas constituyen insumos escasos e insuficientes para lograr los objetivos y metas que se proponen los gobiernos locales, tanto es así que seguimos teniendo ciudades dispersas y con formas y modos de crecer que no favorecen la cohesión social, ni las metas que persigue la Constitución ((Mejía, 2011).

... la ausencia de una regulación urbanística nacional implica la inexistencia de mecanismos eficientes para garantizar una equitativa redistribución de la renta urbana. Todas las rentas que genera el mercado del suelo por intervenciones o decisiones públicas quedan en manos principalmente de los propietarios del suelo, teniendo apenas, en la legislación actual, iniciativas tributarias de recuperación de

plusvalía, que son insignificantes si las comparamos con el nivel de ganancia que obtienen los dueños del suelo sin que realicen ningún tipo de inversión (Mejía, 2011). Seminario MIDUVI ONU HABITAT

Las políticas sobre captura de plusvalías se basan en tres categorías de instrumentos tales como cargas fiscales, impuestos y/o tasas y regulatorios. Las herramientas fiscales requieren alguna forma de impuesto o tasa que deben ser pagadas por el propietario privado de tierra, que faciliten la captura de plusvalías por parte del sector público. Sin embargo, los impuestos en L.A. son relativamente bajos, considerando la ruralidad del sector por lo que las regulaciones no tienen mayor injerencia a no ser que se cambie la ordenanza.

La propuesta para captar plusvalías en Tababela y demás parroquias alrededor del NAIQ, será una innovación en la normativa existente. La Secretaria de Territorio del MDMQ, luego de consensuar esta propuesta con promotores inmobiliarios y dueños de predios en el sector, insiste que esta doble zonificación, podría tener una flexibilidad mayor en ciertos lugares de interés para beneficio de las comunidades y autoridades. Estos instrumentos de gestión de suelo no sólo están orientados para recuperar plusvalías sino que cumplen objetivos de planificación al ser instrumentos que se puedan aplicar selectivamente en áreas específicas del territorio, siempre que estén fuera del cono de aproximación del aeropuerto (Rodríguez, 2013, entrevista).

Es de esperarse que la venta de edificabilidad, en base a la experiencia de venta de pisos en Quito, tenga buena aceptación entre propietarios y promotores inmobiliarios. Este es un poderoso instrumento que permite obtener interesantes rendimientos en cuanto a la captura de plusvalías ya que el Gobierno local puede fijar el porcentaje de plusvalía que quiere recuperar. Este instrumento se aplica en Brasil y otros lugares en América Latina, con resultados muy positivos.

Como se puede apreciar, es imperioso que MDMQ apruebe un cambio de norma que permita recuperar la plusvalía. De otro modo, el NAIQ se convertirá en una “oportunidad desperdiciada” ya que el plusvalor se quedará en manos de los propietarios. Como dice Smolka, los derechos de edificabilidad, pueden ser considerados como “moneda” para los Municipios. Experiencias como las de Brasil y Colombia, demuestran que con la recuperación de plusvalías, se puede realizar mejoras sustantivas en los territorios sin que los municipios tengan que desembolsar dinero alguno (Smolka, 2014).

Experiencias como las de Brasil y Colombia, demuestran que con la recuperación de plusvalías, se puede realizar mejoras sustantivas en los territorios sin que los municipios tengan que desembolsar dinero alguno (Smolka, 2014).

Polémica sobre las plusvalías en el Ecuador

La captura de plusvalías es un tema de mucha actualidad, íntimamente relacionado con la presente investigación, por lo que me permito parafrasear brevemente la visión del Presidente del Ecuador Eco. Rafael Correa sobre la plusvalía:

... hay que eliminar la plusvalía por incremento exagerado de los precios. El gobierno planteará una reforma que la elimine, a fin de que los valores de las propiedades no se incrementen por obras que sus dueños no han realizado. “Se acabó la plusvalía de la tierra, si usted compra la tierra a \$100 y la vende después de cinco años, la vende solo contemplando el costo de oportunidad del dinero en el tiempo, que es la tasa de interés, entonces \$100 más 5% de interés por 5 años (Correa, 2014, en Ecuavisa, 2014).

El alcalde de Guayaquil, Ab. Jaime Nebot S., por su parte, defiende su existencia y establece una diferencia cuando el beneficiario es un colectivo y cuando el beneficiario de la plusvalía es individual:

... yo no estoy de acuerdo en que se le cobre a esa gente un impuesto por el beneficio que se le ha hecho, por dos motivos, primero, ¿de quién es la plata que se ha invertido ahí? Del propio pueblo pues”, señaló el alcalde. Y recordó que ya existe un alto impuesto local para cuando se eleva el valor de una propiedad por obras que construye el Municipio: “Hasta el 50% del beneficio causado por la inversión, en este caso municipal, que se cobra en tierras o en dinero hasta tres años (Ecuavisa, 2014).

El presidente de la Cámara de la Industria de la Construcción de Quito, al respecto señala:

La plusvalía no se puede eliminar pues se trata de un incremento del valor de un bien por causas ajenas a su propietario... La plusvalía se da porque el Municipio por ejemplo, hace vías en el entorno a ese terreno o también puede dotarle de servicios, pero el propietario no ha hecho ningún esfuerzo para que su terreno cambie de valor... Si el dueño de un terreno se excede en el costo, es cuando se genera la especulación, y que eso sí puede ser controlado por el gobierno con un reglamento. Flores considera que en vez de eliminar la plusvalía, el gobierno debería crear un reglamento que fije un techo para el valor de un terreno, basado en factores como la ubicación, los servicios básicos y el tamaño (Ecuavisa, 2014).

Cualquier sea el desenlace de esta polémica, lo importante es reconocer que las plusvalías son una fuente de ingresos para los gobiernos locales, quienes deben contar con capacidad institucional y recursos económicos suficientes para atender las necesidades en sus jurisdicciones y para sus actividades y competencias. Por otro lado, si se aplica la propuesta la eliminación de las plusvalías, tiene un efecto distorsionante en la economía de los pueblos, creando un mercado paralelo que se maneja al margen de la ley.

CONCLUSIONES

A lo largo de este trabajo, se ha investigado sobre las transformaciones en el mercado de suelo en Tababela, a partir de la construcción y entrada en operación del NAIQ. Para esto, se recorrió no solo gran parte de la teoría que explica la transformación que sufre un territorio a partir de la construcción de un GPU, sino que recorrimos prácticamente toda la parroquia, descubriendo, ubicando y obteniendo información sobre cada m² de tierra que está en venta. Más de 300 predios se comercializan actualmente en el sector y cada día se suman nuevos.

Pero no solo Tababela está sufriendo esta modificación, sino que el fenómeno afecta gran parte del trayecto entre Quito y el nuevo aeropuerto. Lo que hasta hace poco era suelo netamente agrícola, se va cubriendo de cemento con el apareamiento de nuevos e improvisados negocios a la vera de las rutas, dando un aspecto de desorden y disparidad en toda la ruta. Hacia el interior de las vías, se talan bosques y se urbanizan terrenos en cualquier parte, para la construcción de nuevos conjuntos habitacionales, negocios y equipamiento de distinto orden, lo que da una apariencia deplorable sobre el sector que se cubre de construcciones, sin ninguna planificación ni lógica urbanística.

Un aspecto que llama la atención en todo el recorrido, es la multiplicidad de letreros de venta exhibidos en las vías, ofertando terrenos por todo lado.

Las bases de datos obtenidas de estos letreros, portales inmobiliarios, anuncios de prensa y demás, conforman un interesante abanico de posibilidades para el mercado inmobiliario y proporcionan interesantes incógnitas para el mercado de suelo.

Del análisis de esta información se concluye que el precio del suelo varía sin ninguna lógica de un día para el otro, de un informante a otro y de una fuente a otra. Lo importante de este estudio por lo tanto, no es el valor de la tierra ni el precio de venta por cada m², puesto que estos responden a la voluntad de cada propietario, sin ninguna lógica de mercado ni razonamiento numérico, por lo que nos permitimos aseverar que los precios del suelo en Tababela, son fruto de la especulación.

Entre las conclusiones obtenidas de este estudio, se pueden enunciar las siguientes:

- la construcción del NAIQ y demás obras de infraestructura que se han construido en su zona de influencia, son determinantes en la variación del mercado de suelo y de los precios de la tierra, en vista de que su implantación está generando un incremento

notorio de la renta y consecuentemente altas plusvalías, que por lo pronto benefician únicamente a los propietarios de predios y a promotores inmobiliarios, cuyas comisiones por venta, son directamente proporcionales al precio del suelo.

- tanto el Gobierno central como los municipios, deben capturar al menos una parte de estos beneficios puesto que fue la inversión pública realizada como contraparte nacional para la construcción del NAIQ y toda la obra de servicios e infraestructura de todo orden, construida con fondos públicos, la que disparó el precio del suelo y despertó la dinámica especulativa del mercado inmobiliario.

- en vista de que el Gobierno Nacional y el Municipio de Quito, han permanecido indiferentes frente a este fenómeno, se ha escrito esta tesis a fin de despertar la conciencia gubernamental y alertarles sobre las ingentes cantidades de dinero que están dejando de percibir por permitir que sean otros quienes se beneficien única y exclusivamente de estas ganancias extraordinarias, generadas por inversiones públicas, como es el caso que nos ocupa.

En el caso del NAIQ, se debe recalcar que si bien el cabildo quiteño ha dejado de percibir ingentes sumas de dinero por ventas de predios que ya se han realizado, quedan aún muchos más que generarán importantes ingresos que bien podrían ser aprovechados para beneficio de las comunidades, las Juntas Parroquiales, la nueva Administración Zonal Aeropuerto, etc.

A modo de ejemplo, llamó la atención en el proceso de investigación, es la compra-venta de un predio de 15.000 m² en Tababela, a US\$80/m², dando un total de US 1'200.000 dólares. Tanto el vendedor como el comprador hicieron un excelente negocio, el primero por la renta que obtuvo y el segundo por lo que podrá hacer con su propiedad en un futuro inmediato, cuando se reforme la ordenanza de uso y ocupación del suelo.

Ante esta realidad, es pertinente retomar las preguntas que me permití plantear en la introducción de esta tesis. ¿Qué motivó el alza tan marcada en los terrenos en Tababela, considerando que hace 10 años se vendían a US 5,00 /m²? ¿Es que sus propietarios aportaron de alguna manera para elevar el precio de sus predios? ¿Qué beneficio obtiene el Estado por la venta de estos terrenos? ¿Es justo que todo el beneficio se lleven sus propietarios?

Todas estas preguntas, las hemos venido respondiendo a lo largo de esta investigación. Y si bien, el tema es polémico, la única respuesta que cabe es que hay

que generar políticas públicas que permitan al Municipio y a la Juntas Parroquiales, normar este proceso para que el negocio de compra-venta de bienes inmuebles sea equitativo para las partes, considerando que las mejoras fueron hechas por entes estatales, con fondos públicos, generados por el esfuerzo y trabajo de toda la comunidad.

La dinámica urbana que se está generando en el lugar de estudio, se presta para una amplia y minuciosa investigación que apenas empieza con este trabajo. Es de esperarse que esta investigación continúe toda vez que entre en vigencia el nuevo PUOS que esperamos sea dictado con la celeridad que este proceso amerita.

Las ordenanzas municipales que rijan con la aprobación de la nueva administración municipal que hace poco entró en funciones, para los alrededores del nuevo aeropuerto, serán determinantes para el presente y futuro de la estructura de este territorio. Es de esperarse que el Concejo Municipal del DMQ dicte en breve dicha normativa, puesto que por falta de regulación, se está favoreciendo el crecimiento expansivo, difuso, disperso y desordenado del sector.

Como hemos aseverado, nuevas construcciones de todo orden, aparecen de repente por cualquier lugar, sin que respondan a ninguna lógica ni planificación de ordenamiento territorial. Ante el letargo de las autoridades municipales salientes y el congelamiento de nuevas ordenanzas que regulen el uso y ocupación del suelo, son los propietarios de la tierra y promotores inmobiliarios, quienes se aprovechan de este *boom* inmobiliario, que ya venía anunciando su florecimiento desde que se decidió construir el nuevo aeropuerto en la planicie de Tababela.

Innumerables carencias y necesidades económicas de todo tipo, enfrentan tanto las comunidades hasta ahora rurales del sector, como la Administración Zonal Tumbaco, responsable de la ejecución de todo tipo de obras en este sector. De igual manera, sufre limitaciones el Municipio de Quito. Un proyecto tan importante como es el METRO para Quito, se está jugando su presente y su futuro por falta de fondos para su construcción. Bastaría con regresar a ver lo que se hacen nuestros vecinos colombianos en cuanto a la "valoración de las infraestructuras públicas y estimación de los precios de mercado de los predios privados resultantes del nuevo proyecto urbanístico" (Rojas y Rave, 2013, 1).

¿Será justo que todo este potencial de ingresos por recuperación de plusvalías alrededor del nuevo aeropuerto, y de otros grandes proyectos como Quitumbe, el

Parque Bicentenario del antiguo aeropuerto; el edificio de UNASUR en San Antonio de Pichincha; las nuevas plataformas gubernamentales en el perímetro urbano y otros emprendimientos públicos de mayor o menor trascendencia se desperdicien, porque los Concejales Metropolitanos de Quito no entienden su importancia? ¿No sería mejor emplearse en atender las verdaderas oportunidades que se ofrecen dentro del DMQ?

Por lo tanto, queda confirmada la hipótesis de esta investigación que sostiene que el mercado de suelo se afecta por falta de control gubernamental; por ausencia de regulaciones que definan el uso y ocupación del suelo y por falta de normativa que regule la captación de plusvalías.

En conclusión, debemos insistir que el Municipio de Quito tiene una gran responsabilidad en todo este proceso. No solo que la Constitución del 2008 y la COOTAD así lo exigen, sino que de no hacerlo, está desperdiciando una oportunidad única de recuperar al menos en parte, algo de las ingentes inversiones empleadas en acondicionar el sector para el nuevo aeropuerto y generar beneficios económicos para la comunidad, la región y todo el DMQ.

La falta de normativa no solo que mantiene la zozobra entre vendedores y compradores, lo que crea especulación en los precios, sino que detiene los trámites y permisos de construcción, lo que a su vez distorsiona el mercado.

Otra conclusión importante de esta investigación es la verificación de todo el proceso de transformación del sector nororiental del DMQ y las parroquias aledañas al NAIQ, depende de lo que MDMQ haga o deje de hacer a través del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial. Está en sus manos el presente y el futuro de las poblaciones que ocupan esos territorios y del diseño paisajístico que resulte del proceso de transformación actual.

Las políticas públicas que generen esta normativa, deben procurar una ocupación armónica, ordenada y concentrada de esta nueva centralidad que se formará alrededor de las 7 parroquias de Puembo, Pifo, Yaruquí, Tababela, Checa, El Quinche y Guayllabamba. Hay que evitar el crecimiento urbano disperso y desordenado que se evidencia en otros sectores de Tumbaco, Cumbayá y demás valles circundantes de Quito.

Estas políticas, deben además, procurar la conservación del entorno natural del sector con características de ruralidad, que lo hacen único y tan distinto del resto del DMQ. Lo deseable sería que el desarrollo urbanístico de la región, genere el menor

impacto ambiental y que satisfagan las necesidades de habitabilidad de sus moradores y de integración con la red urbana de Quito.

Muchas de estas zonas aun mantienen sus recursos naturales, sociales y culturales en buen estado de conservación. Es recomendable que este proceso de urbanización, respete los bosques primarios, ríos, quebradas profundas, ojos de agua, páramos y demás. A las comunidades campesinas, anejos, centros poblados, haciendas, fincas y parcelas, con sus características tan propias de cada uno. La vía férrea y la inmensa riqueza cultural con tradiciones profundas que aun se encuentran del el sector oriental del distrito. Habría que respetar las limitaciones de construcción impuestas bajo el cono de aproximación del aeropuerto y de las estructuras tipológicas propias de las cabeceras parroquiales, núcleos centrales de servicios en la estructura zonal (PPZA, 2007).

Un aspecto que no se puede pasar por alto al momento de aprobar nuevas ordenanzas, es la afectación a la agricultura que aún se conserva en el sector. La expansión de la frontera urbana, propiciada por quienes se dedican a desarrollar proyectos de vivienda mediante la construcción de urbanizaciones cerradas grandes y pequeñas por doquier, atentan contra la soberanía alimentaria contemplada en la Constitución El sector agropecuario se ve acosado permanentemente por el urbanismo que merma su superficie en detrimento de la producción y consecuentemente de los medios de vida de gran parte de la población que aun habita en la zona (PPZA, 2007).

El presente y el futuro de las 60.002 has. que ocupan las 7 parroquias alrededor del nuevo aeropuerto, dependen del control que ejerza el MDMQ sobre los promotores inmobiliario, desarrolladores urbanísticos, promotores e inversionistas, quienes no dudan en satisfacer sus necesidades de suelo y de obtener el mayor beneficio particular por sobre el beneficio colectivo.

Es de esperarse que los derechos de la naturaleza, tan en boga a partir de su inclusión en la Constitución del 2008, se contemplen al momento de definir las nuevas regulaciones. Más allá de la necesidad de recuperar al menos en parte, algo de los beneficios privados generados por las grandes inversiones públicas para una adecuada implantación del NAIQ.

BIBLIOGRAFIA

- Abramo, Pedro, (2010). *La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas*, Eure, vol. 38, no 114, mayo 2010.
- Acosta, Verónica (2013). "Reseña de una transformación" *Revista Clave*, Imprenta Ecuadeditorial, Quito.
- Aledo Tur, Antonio, (2008). *De la tierra al suelo: la transformación del paisaje y el nuevo turismo residencial*. Arbor, Vol. 184, No 729 (2008)
- Arriagada, Camilo y Daniela Simioni, (2001). *Dinámica de valorización del suelo en el área metropolitana del Gran Santiago y desafíos del financiamiento urbano*. Medio ambiente y desarrollo Santiago, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca.
- Baer, Luis (2012) "Mercados de suelo y producción de vivienda en Buenos Aires y su Área metropolitana. Tendencias recientes de desarrollo urbano y acceso a la ciudad". *RIURB • Revista Iberoamericana de Urbanismo* n°8, 2012, p. 43-58. <http://hdl.handle.net/2099/13033>, Oct.2014.
- Barrera, Augusto (2012). Seminario - "Taller de Desarrollo Urbano- Buenas Prácticas, Hábitat"- Quito, 2011
- Borja, Jordi Jordi Borja, (1998). "Ciudadanía y espacio público - La agorafobia urbana, publicado en VVAA, Ciutat real, ciutat ideal. Significat i funcio a l'espai urba moderna", *Urbanitats* num. 7, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, Barcelona. http://www.cccb.org/es/col_leccio, marzo, 2014.
- Borrero, Oscar (2008). *Conceptos básicos sobre Plusvalías Urbanas*, Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy. www.lincolnst.edu/.../935, oct.2014.
- Camagni, Roberto (2005). "Economía Urbana", Antoni Bosch Editor, España, 2005
- Carrión, Andrea (2007). "Gestión del crecimiento suburbano: Cambios en el uso del suelo y el mercado del suelo en el área de influencia del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito", Ecuador, © Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy 2007
- Carrión, Diego (2014). "Mecanismos de captura de plusvalías y financiamiento del desarrollo urbano". Ecuador. Seminario Plusvalías para el desarrollo. Experiencias y casos. Quito, 16 de junio de 2014 MIDUVI - BID.
- Carrión, Fernando (2014). "Ley de ordenamiento territorial y uso del suelo", Seminario de FLACSO, Quito, 2014.

- Cicolella, Pablo (2005). *Ciudades del capitalismo global: tierra incógnita. Nuevas relaciones económico-territoriales, nuevos territorios metropolitanos. Arquímedes*. IPPUR, Rio de Janeiro.
- CIDU-IPU, 1981. *Mercado de tierras Área Metropolitana de Santiago*. Informe Final, Vol. IV, Santiago, MINVU., Urriza 2003 tesis Ciudad y territorio, Estudios Territoriales, XL (156), Bogotá 2008: 338
- Clichevsky, Nora (2000). "Informalidad y segregación urbana en América Latina. Una aproximación". CEPAL, Naciones Unidas, serie Medio Ambiente y Desarrollo, N°28, Santiago de Chile, octubre, 2000.
- Clichevsky, Nora (2003). "Pobreza y acceso al suelo urbano, las políticas de regularización en América Latina. Curso Pobreza y Precariedad Urbana, Estrategias y Programas para Centroamérica y el Caribe". CEPAL-AECI, Antigua, Guatemala 1 al 5 de Septiembre, 2003.
- Clichevsky, Nora (2006), "Regularizando la informalidad del suelo en América Latina", Ciudad y territorio: Estudios territoriales CEPAL, Publicación de Naciones Unidas, Santiago de Chile, N° 148, 2006.
- Córdova, Cristian (2011) "Herramientas de Planificación y Gestión de Suelo, Desarrollo Urbano", Seminario-Taller, MIDUVI, ONU HABITAT, Quito 2011.
- Córdova, Marco (2011). "Quito: Gobernanza metropolitana e innovación territorial en el nuevo milenio". En Quito: un escenario de innovación, Coords. Fernando Carrión y Manuel Dammert, 133-167. Quito: OLACCHI, MDMQ.
- Cuenya, Beatriz (2006). "Grandes proyectos como herramientas de creación y captación de plusvalías urbanas". Proyecto Puerto Norte, Rosario. Medio Ambiente y Urbanización. Buenos Aires, n. 65.
- Cuenya, Beatriz (2009) "Grandes Proyectos Urbanos latinoamericanos. Aportes para su conceptualización y gestión desde la perspectiva del gobierno local". ISSN 1666-6186. Volumen 8 N° 8 (octubre de 2009).
- Cuenya, Beatriz (2011). "Grandes proyectos y sus impactos en la centralidad urbana". Carajillo de la ciudad, Revista digital del Programa en Gestión de la Ciudad, año 3, Oct. 2011.
- Cuenya, Beatriz (2012). "Grandes proyectos y sus impactos en la centralidad urbana", en Grandes proyectos urbanos: miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasilera. Editorial: Café de las Ciudades. Buenos Aires, Argentina.
- Cuenya, Beatriz y Corral (2007) "Empresarialismo, economía del suelo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires". Visita 29 de septiembre http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612011000200002&script=sci_arttext

- Cuenya, Beatriz y Pupareli, Silvia (2006) "Grandes proyectos urbanos como herramientas de creación y captación de plusvalías urbanas. Proyecto Puerto Norte, Rosario, Argentina". En: Medio Ambiente y Urbanización, N° 65, IIED-AL, Buenos Aires.
- Cuenya, Beatriz, Carlos Fidel e Hilda Ilczer (2004). "Fragmentos Sociales. Problemas Urbanos de la Argentina", Buenos Aires Argentina: Siglo XXI.
- De la Torre, Francisco (2002), "Actualización del estudio de Impacto Ambiental del Nuevo Aeropuerto de Quito", CORPAQ, Quito-Ecuador.
- De Mattos, C. A. (2004). "De la planificación a la gobernanza, implicancias para la gestión territorial y urbana". REVISTA PARANAENSE DE DESENVOLVIMIENTO, Curitiba, n.107, jul./dic. 2004
- De Mattos, Carlos (2007). Curso de Economía Urbana. Programa de Estudios de la Ciudad. FLACSO, 2013. Quito Ecuador.
- De Mattos, Carlos (2008). "Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano". En Lo urbano en su complejidad: una lectura desde América Latina, ed. Marco Córdova Montufar, Quito: Colección 50 años FLACSO, Julio 2008.
- Delgado, Javier (2003). "La urbanización difusa, arquetipo territorial de la ciudad-región". En: Sociológica. N° 51, enero-abril 2003.
- Díaz Orueta, Fernando (2006). "Mercado inmobiliario y segregación urbana en el litoral alicantino". Departamento de Sociología It, X Jornadas de Economía Crítica-Universidad de Alicante, Economía Regional y Territorio, Barcelona.
- Fernandes, Edesio (2013). "Regularización de asentamientos informales en América Latina", mayo, 2013, Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy.
- Fitch, Jesús Manuel (2008). "La transformación socio urbana en el territorio post-industrial del Centro Metropolitano de Monterrey". X SEMINARIO-TALLER INTERNACIONAL Replanteando la Metròpoli: Soluciones institucionales al fenómeno metropolitano, 10, 2008, Nuevo León, México. Editorial: Memorias de seminario, México.
- Furtado, Fernanda y Claudia Acosta (2012). "Recuperación de Plusvalías Urbanas en Brasil, Colombia y otros países de América Latina, Legislación, Instrumentos e Implementación". Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy.
- Furtado, Fernanda (2000). "Reformulación de las políticas de recuperación de plusvalías en América Latina", en SMOLKA, Martini O. y MULLAHY, Laura. Ed. Perspectivas urbanas: Temas críticos en políticas de suelo en América Latina. Cambridge MA: Lincoln Institute of Land Policy, 2007.
- George, Henry & David Ricardo (1909). "Law of Rent", Cambridge, UK: Cambridge University Press, 1983.

- Gobierno de la Provincia de Pichincha, 2012. "Plan Parcial de las Parroquias nororientales de Pichincha 2012-2025", Agosto 2012
- González, Claudia (2012). "Los mercados del suelo urbano y captación de plusvalías en la ciudad de Loja". Tesis de Fin de Titulación, UTPL, Loja, Ecuador.
- Granda, Oswaldo (2013). "Plan parcial de ordenamiento territorial de las Parroquias Orientales Puenbo, Pifo, Tababela, Yaruqui, Checa, El Quinche y Guayllabamba. Informe final. Diagnóstico (Etapa I)". FLACSO ANDES -Centro digital para la investigación en ciencias sociales. Recuperada en Abril 10, 2013, del sitio Web tema : Portal de Recursos Educativos Abiertos (REA) en <http://www.temoa.info/es/node/680399>
- Harvey, David (1979). "Valor del suelo, valor de cambio y teoría de la utilización del suelo urbano". En: Urbanismo y desigualdad social. Madrid, Siglo veintiuno de España editores, 1977.
- Harvey, David (2003). "El derecho a la ciudad", International Journal of Urban and Regional Research 27, United Kingdom, 2003.
- Harvey, David (2005). "A brief history of Neoliberalism", Oxford University Press, 2006- Oxford, Reino Unido.
- Harvey, Jack (1987). Part II: "Real property". En: Urban land economics. The Economics of Real Property. London, Macmillan Education.
- Hernández-Flores, José; Beatriz Martínez-Corona; José Méndez Espinoza; Ricardo Pérez-Avilés; Javier Ramírez-Juárez, Javier; Navarro-Garza (2009). "Rurales y periurbanos: una aproximación al proceso de conformación de la periferia poblada". Papeles de Población, Vol. 15, N° 61, julio-septiembre, 2009, pp. 275-295 Universidad Autónoma del Estado de México, México
- Hidalgo, Raúl (2007). "Compactación de suelos volcánicos del sector del NAIQ". Tesis Facultad de Arquitectura, USFQ, Quito.
- Indovina, F., 1977, *El despilfarro inmobiliario*, Editorial Gustavo Gilli 1977, Barcelona, España.
- Jaramillo, Jackeline, Wladimir Rosero (1996). *Mercado del Suelo en Quito*, Colección Quito Metropolitano, No. 13, Dirección General de Planificación, MDMQ.
- Jaramillo, Samuel (1996). "Segregación socio-espacial y mercado de suelo en las ciudades de América Latina." En: VI Encuentro Internacional Hábitat Colombia, Seminario Especializado Producción y consumo de ciudad. Medellín, Fundación Hábitat Colombia.
- Jaramillo, Samuel (2003). "Los fundamentos económicos de la participación en plusvalías", CIDE Universidad de los Andes y Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy.

- Jaramillo, Samuel y Martha Schteingart (2009). "Hacia una teoría de la renta del suelo urbano", Bogotá, Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal. Sistema de Información Científica.
- Leal, Carlos y Jesús Manuel Fitch Osuna (2012). "Políticas Urbanas. Tendencia de Transformación en el Área de Influencia de Grandes Proyectos", Revista de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León 2012, Fecha de consulta: 28 de abril de 2015, <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=353632026004>
- Lungo, Mario (2004): "Grandes proyectos urbanos, una visión general", UCA Editores, San Salvador, y Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy,
- Lungo, Mario (2005) "Globalización, grandes proyectos y privatización de la gestión urbana", Ciudades, núm. 64, octubre-diciembre 2004, Red Nacional de Investigación Urbana, México DF, México.
- Lungo, Mario y Martim O. Smolka (2005). "Suelo y grandes proyectos urbanos: La experiencia latinoamericana" Land Lines Article: MA: Lincoln Institute, Inventory, ID LLA050103SP.
- Lungo, Mario, Raquel Rolnik (1998). "Gestión Estratégica de la Tierra Urbana", San Salvador, Editorial Prisma, San Salvador.
- Maldonado, Mercedes (2010). "El derecho y la política de suelo en América Latina: nuevos paradigmas y posibilidades de acción". Forum de direito urbano e ambiental. FDU, Belo Horizonte, ano 9, n. 54, nov. 2010
- Marx, Karl, 1956. *Teorías sobre la plusvalía*, tomo IV de El Capital. Primera edición español, 1980. Traducción: Wenceslao Roces. Edición Fondo de Cultura Económica.
- Mejía, Arturo (2011). "Herramientas de Planificación y Gestión de Suelo", Taller de Desarrollo Urbano: Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda y Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. Ecuador, 2012.
- Mendieta, Juan Carlos y Jorge Perdomo, (2007) "Especificación y estimación de un modelo de precios hedónico-espacial para evaluar el impacto del Trans-milenio sobre el valor de la propiedad en Bogotá", Universidad de los Andes-Facultad de Economía, Serie Documentos Cede, 2007-22
- Moncayo, Paco (2013). "El Nuevo Aeropuerto de Quito", documentos para la Historia, Paco Moncayo Gallegos Alcalde Metropolitano de Quito, Enero 18, 2013.
- Morales, Carlos (2007). "Algunas reflexiones sobre el mercado de suelo urbano", Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy.
- Moran, Guillermo (2013). "Conozca un poco más a este complejo de magna importancia para la capital y el país", Revista Abroad, Marzo 15C/ Abril 15, 2013

- Moulaert, F., Rodríguez, A. & Swyngedouw, E., 2003, en Pedro Abramo en "La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas". Instituto de Investigación y Planificación Urbana y Regional, Universidad Federal de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil.
- Naranjo, Alex (2012). "Fronteras de la ciudad, encrucijadas para el campo: Interfaces urbano-rurales en zonas de peri-urbanización" Un estudio de caso en la parroquia de Cumbayá, Quito. Tesis de Maestría Desarrollo Territorial, FLACSO.
- Naveda, Valeria (2013) "El sector de la construcción, Ecuador, Colombia y Perú, Estudio Comparativo", Revista Clave, Quito. Mayo -Junio, 2013
- Ospina Lozano, Oscar Raúl (2010). "La expresión territorial del mercado de vivienda nueva en Quito, crisis y dolarización de la economía ecuatoriana, Tesis de Maestría Políticas Públicas y Gestión, FLACSO.
- Parias Duran, A. (2010). Reseña de: "Hacia una Teoría de la Renta del Suelo Urbano", Samuel Jaramillo González. Segunda edición revisada y ampliada. Bogotá: Universidad de Los Andes, Facultad de Economía, Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico -CEDE-, Ediciones Uniandes, 2009. Territorios, 22.
- Paris, C. (2006): "Multiple 'homes', dwelling & hypermobility: emergent transnational second home ownership", International Conference: "Housing in an expanding Europe: theory, policy, participation and implementation" Ljubljana, Slovenia. Petrópolis: Editora Voces. y/o Video de Entrevista GPU (Grandes Proyectos
- Pradilla, Emilio (2002). "Campo y ciudad en el capitalismo actual". Revista Ciudades 54 RNIU. Puebla, México.
- Plusvalia.com (2014). 94 "Terrenos en venta en Tababela Ordenar por: Relevancia. Ver en <http://www.plusvalia.com/terrenos-en-venta-en-tababela.html>
- Rebolledo, Loreto (1992). *Comunidad y Resistencia, el caso de Lumbisí durante la colonia*. Coedición FLACSO/ABYA-YALA, Quito, 1992.
- Reese, Eduardo (2011). "Instrumentos de gestión urbana, fortalecimiento del rol del municipio y desarrollo con equidad", en Carajillo de las ciudades, año 3, Octubre 2011.
- Revista Lideres, (2014). "Alrededor de 6 000 puestos de trabajo directos y 15 000 indirectos generara el nuevo aeropuerto de Quito Mariscal Sucre". Publicado en: <http://www.revistalideres.ee/informe-semanal>.
- Roca, Josep (2009). Teorías alternativas para la formación espacial del valor del suelo, el caso de Barcelona, en upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099.pdf.

- Rodríguez, A. & Abramo, P. (2005). "Grandes proyectos urbanos en América Latina. Marco analítico-metodológico". Documento de trabajo, Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy.
- Rojas, Cristina y Beatriz Rave, (2013). "Reajuste de tierras en Medellín-Colombia, Cambridge", MA: Lincoln Institute of Land Policy.
- Sabatini, Francisco (1982). "Alza y caída de los precios del suelo en Santiago, 1980-1981". Santiago, CIDU-IPU, Documento de Trabajo N° 129. 182 h.
- Sabatini, Francisco (2000). "Reforma de los mercados de suelo en Santiago, Chile: efectos sobre los precios de la tierra y la segregación residencial". EURE (Santiago) [online]. 2000, vol.26, n.77, pp. 49-80. ISSN 0250-7161.
- Samuelson, Paul, Nordhaus William (2001). "Economía", Mcgraw Hill / Interamericana De España, S.A.m,.....
- Santacruz, Jenny, (2010) "El impacto del nuevo aeropuerto de Quito en la comuna de Oyambarillo", Tesis de Maestría, FLACSO-Ecuador, Departamento de Gobierno de la ciudad, con mención en Desarrollo de la Ciudad.
- Smith, N. (2004): "New Globalism, New Urbanism: Gentrification as a Global Urban Strategy", en N. BRENNER & N. THEODORE (eds.): Spaces of Neoliberalism. Restructuring in North America and Western Europe. Blackwell, Oxford.
- Smolka, Martim (2014). "Plusvalías para el Desarrollo", Seminario coordinado por el MIDUVI y el BID, Swisshotel, Junio 16, 2014, Quito.
- Smolka, Martim y Ambrosrki (1981). "Precio de la tierra y valorización inmobiliaria urbana: esbozo para la conceptualización del problema". *Revista Interamericana de Plantificación*, México, Vol. XV, N° 60, Diciembre 1981.
- Smolka, Martim y Furtado, Fernanda (2001). *Recuperación de plusvalías en América Latina, Alternativas para el desarrollo urbano*. Eurelibros, Santiago.
- Soja, Edward W (2000). *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Basil Blackwell.
- Soja, Edward W (2012). "La mirada antropológica sobre la ciudad". Seminario División de Ciencias Sociales y Humanidades, Doctorado en Ciencias Sociales Sociedad y Territorio, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco.
- Todaro, Rosalba, 1978. "La renta de la tierra: Algunos antecedentes teóricos". Revista EURE, Santiago, Vol. V, N° 15, Julio, pp. 37-48.
- Treviño, Jesús (2009). "Gobernanza en la administración pública. Revisión teórica y propuesta conceptual, Contaduría y Administración en línea", 2011. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39515424008>, 3 de agosto 2014.

- Trivelli, Pablo (1987). "Algunas reflexiones generales acerca del comportamiento del mercado de suelo en ciudades chilenas". Revista Medio Ambiente y Urbanización, Buenos Aires, CLACSO, N° 21.
- Urriza, Guillermina (1998). "Procesos de producción y transformación del espacio periurbano del sector noreste de Bahía Blanca". Buenos Aires, 2000
- Urriza, Guillermina (2003). "El mercado del suelo urbano en Bahía Blanca, Argentina". Tesis presentada al Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Pontificia Universidad Católica de Chile, para optar al grado académico de Magister en Desarrollo Urbano.
- Vainer, Carlos Bernardo (2000). "Patria, empresa y mercadería. Notas sobre la estrategia discursiva de Planeamiento Estratégico Urbano". En Arantes, O., C. Vainer y E. Maricato (eds.). Petrópolis: Editora Voizes.
- Vargas, José María, (O.P.) (1902-1988) "Historia de la cultura ecuatoriana", Alicante Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2005, Edición digital basada en Quito, Casa de la Cultura Ecuatoriana, 1965, en <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcht301>
- Vela, Caridad (2010). "Una propuesta integrada en Cumbayá", Revista Clave, Quito.
- Vivel.com, (2014). "Oferta de terrenos en Tababela, sector Nuevo Aeropuerto", consultado en dic.2014, http://ecuador.vivel.com/buscar/venta/Quito/Valles/Tababela/Terrenos7order_b_y=2

DOCUMENTOS

- Carrión, Fernando (2012). "El nuevo aeropuerto de Quito", Diario HHOY, en www.hoy.com.ee/noticias.../cl-nuevo-aeropuerto-de-quito-529643, visitada en Julio, 2014.
- E.P.M Quitoturismo (2014). "Llegada de turistas a Quito subió un 18% durante 2013", Noticias Quito, 2014, visitada Agosto 6, 2014
- Ecuador a colores, "Se abre el Quito Airport Center", Revista virtual de MDMQ (2013), (http://www.ecuadoracolorcs.com/ed2013_nov/pages/nae08.html).
- Ecuavisa (2013). "Lotes que rodean al nuevo aeropuerto de quito ganan alta plusvalía", en <http://www.ecuavisa.com/noticias/rcgionales-sierra/72174-lotes-que-rodean-al-nuevoaeropuerto-de-quito-ganan-alta-plusvalia.html>
- Ecuavisa (26 de Junio de 2014). "Gobierno debe crear reglamento que fije techo para valor de terrenos. Polémica sobre las plusvalías", en (<http://www.ecuavisa.com>).
- EURE (Santiago) v.26 n.77 Santiago mayo 2000
- FAO (2003). "Tenencia de la tierra y desarrollo rural". Producido por el Departamento Económico y Social, Roma, en [//www.fao.org/docrep/005/y4307s/y4307s05.htm](http://www.fao.org/docrep/005/y4307s/y4307s05.htm)
- Diario El Comercio (2008). *Quito, rumbo al bicentenario*, financiamiento del NAIQ
- Diario El Comercio (2013). "Los momentos tristes del aeropuerto Mariscal Sucre". <http://www.elcomercio.com/actualidad/quito/momentos-tristes-del-aeropuerto-mariscal.html>, Abril, 2013.
- Diario El Comercio (2014) "La Collas Tababela, inaugurada oficialmente", vista el 06 de agosto, 2014 en <http://www.elcomercio.com/actualidad/collas-tababela-inaugurada-aeropuerto.htm> 1.
- Diario El Telégrafo (2013). *Infraestructura y Conectividad en el DMO*. <http://www.telegrafo.com.ee/noticias/quito/itcm/el-aeropuerto-trac>
- Diario Hoy (2013). *Tababela dinamiza a siete parroquias*. Publicado el 07/Marzo/2013 en [hUp://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/tababela-dinamiza-a-siete-parroquias-575883.html](http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/tababela-dinamiza-a-siete-parroquias-575883.html)
- Diario La Hora (2014), Aeropuertos que no despegan, noticias regionales (18.06.2014)
- Diario La Hora (2012), Sube la plusvalía en tierras de Tabalela. 2012-10-04. Quito.
- MDMQ (2006). "Plan general de desarrollo territorial del DMQ". Memoria Técnica 2006-2010.

- MDMQ (2007) "Plan Parcial de Ordenamiento Territorial en la Zona Aeropuerto (PPZA) (Parroquias Nor-orientales: Puembo, Pifo, Tababela, Yaruqui, Checa, El Quinche y Guayllabamba)". EMAAPQ: Programa de saneamiento ambiental, Equipo Consultor: Arq. Oswaldo Granda.
- MDMQ (2007), "Boletín Informativo" de la Corporación Aeropuerto CORPAQ.
- MDMQ (2007), "Plan parcial de Ordenamiento de Tababela", Gobierno Provincial de Pichincha, 2007.
- MDMQ (2009). "Plan Parcial Zona Nuevo Aeropuerto, Ordenanza de Zonificación No 0037", Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
- MDMQ (2011). "La Información catastral al servicio de la Planificación" 2012- 2022.
- MDMQ (2011), "Ordenanza Metropolitana No 0172", expedida por la Comisión de Suelo y Ordenamiento Territorial el 23 de mayo de 2011.
- MDMQ (2011). "Ordenanzas de Gestión Urbana Territorial", Régimen del Suelo del DMQ, codificación de ordenanzas metropolitana N° 095 y 107
- MDMQ 2012. "Plan Parcial de Ordenamiento Territorial" 2012-2022.
- MDMQ, 2004. "Quito hacia el 2025", Plan Siglo XXI (Plan Equinoccio 21). Secretaria Técnica Municipio de Quito.

ENTREVISTAS

- Jordi Borja, Revista Clave. Abril, 2013.
- De Mattos, Carlos. Revista Canelazo de la Ciudad. Diciembre, 2013.
- Ing. Washington Rodríguez, Asesor de la Secretaria de Territorio, Hábitat y Vivienda del Municipio del DMQ. Abril, 2014.
- Ing. Pablo Uría, Dirección Metropolitana de Avalúos y Catastros, Municipio del DMQ. Julio, 2014.
- Dr. Augusto Barrera, ex Alcalde de Quito, en el período 2009-2014. Julio 2014.
- 50 propietarios de terrenos en venta, moradores de la parroquia Tababela, 2014.
- Ing. Rafael Portilla C., Gerente de PLUSVALÍA.COM. Agosto, 2014.
- Ldo. Germán Carvajal, experto en el mercado inmobiliario. Septiembre, 2014.