

El Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (NAIQ) como elemento en la fractura del metabolismo campo - ciudad

The International Mariscal Sucre Airport (NAIQ) as an element in the crack in the rural-urban metabolism

María Susana Robledo

Universidad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLA CSO Ecuador
msusanarobledo@gmail.com

Resumen. A partir de una revisión en profundidad de fuentes sobre teorías de la ciudad y de documentación sobre el crecimiento urbano, se propone un diálogo con autores neomarxistas, en particular aquellos pertenecientes al marxismo ecológico y a la geografía marxista, con el objetivo de abordar el fenómeno de la urbanización y su relación directa con los cambios ecológicos. Se toma el problema del quiebre metabólico y de las tensiones campo-ciudad en sus distintas fases: apropiación, transformación, circulación, transporte, consumo, excreción de materiales. Desde el contexto del sistema-mundo y de acuerdo a las estrategias del capital global para producir un tipo determinado de ciudad, en el presente trabajo se toma como caso de estudio la expansión de la ciudad de Quito hacia los valles circundantes, especificando las dinámicas metabólicas urbanas producidas a partir de la construcción del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (NAIQ).

Abstract. Based on an in-depth review of the literature on city theories and documentation on urban growth, a dialogue is proposed with neo-Marxist authors, particularly those belonging to ecological Marxism and Marxist geography, with the aim of addressing the phenomenon of urbanization and its direct relationship with ecological changes. The problem of the metabolic breakdown and the rural-urban tensions in its different phases: appropriation, transformation, circulation, transport, consumption, excretion of materials. From the context of the world-system and according to the strategies of global capital to produce a certain type of city, this paper takes as a case study the expansion of the city of Quito towards the surrounding valleys, specifying the urban metabolic dynamics produced by the construction of the Mariscal Sucre International Airport (NAIQ).

Palabras clave. Metabolismo; aeropuerto; infraestructura; Quito.

Keywords. Metabolism; airport; infrastructure; Quito.

Formato de citación. Robledo, María Susana (2021). El Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (NAIQ) como elemento en la fractura del metabolismo campo - ciudad. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 11(1), 67-80. http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/robledo_susana

Recibido: 14/03/2021; **aceptado:** 16/03/2021; **publicado:** 5/05/2021
Edición: Almería, 2021, Universidad de Almería

Antecedentes

Actualmente, el ritmo de crecimiento de las ciudades en América Latina ha generado una serie de problemas relacionados a aspectos demográficos, económicos, sociales, ambientales y políticos que requieren de atención debido a sus múltiples consecuencias; entre ellas, se destaca la expansión hacia áreas periféricas y regiones históricamente diferenciadas, pero relacionadas, de las lógicas urbanas. En tal contexto, desde la perspectiva de la teoría del sistema – mundo incorporada por la ecología política neomarxista y la ecología política urbana eco-marxista, se analizan las dinámicas metabólicas relacionadas con el quiebre de la relación campo-ciudad, con el objetivo de abordar cuestiones concernientes al crecimiento urbano de Quito sobre los valles del Nororienté.

El principal supuesto sostiene que, debido a características propias de la gobernanza municipal¹, la decisión, en 1970, de la Junta de Planificación y la Dirección de Aviación Civil (DAC) de contratar estudios de pre-factibilidad de un nuevo espacio para el aeropuerto (debido a la mala ubicación del aeropuerto Mariscal Sucre en Chaupicruz) arrojó a la parroquia Tababela como el lugar ideal, lo cual aceleró los cambios del precio y propiedad del suelo, provocando procesos vertiginosos de urbanización y expulsión de población campesina, modificación del paisaje y de las costumbres de los pobladores locales, desatando una serie de eventos relacionados a conflictos ambientales en toda la región que perduran actualmente (Andrade, 2019).

¹ Quintero (2017), siguiendo los análisis de Aguilar (2006), diferencia la gobernanza del ámbito privado y del ámbito público, considerando que la gobernanza pública se trata de un paradigma emergente que refiere al modo en que una sociedad decide la forma de convivencia de sus miembros. El gobierno solo importa en relación a su accionar para los otros actores sociales.

En el presente trabajo nos guiaremos con las siguientes preguntas: ¿cuál es la importancia de la infraestructura aeroportuaria (pistas, puentes de embarque, las terminales de pasajeros y de carga) y la conexas a ella (ejes viales periurbanos, áreas para instalación inmobiliaria) para las ciudades?, ¿cuál es su repercusión en los metabolismos actuales de flujos de energías y materiales?, ¿cómo se conecta este caso con la progresiva expansión de la ciudad de Quito hacia los valles adyacentes?, ¿qué factores sociopolíticos y económicos incitaron la construcción del nuevo aeropuerto?, ¿cómo era la propiedad de la tierra previo a la construcción del aeropuerto en la zona y la infraestructura conexas?, ¿qué procesos de expropiación forzada y negociaciones se generaron entre las autoridades municipales y los habitantes locales?, y por último, ¿qué fracturas metabólicas se evidencian entre Quito y su zona rural de influencia?

Para responder a estos interrogantes, el trabajo se organiza de la siguiente manera: en primer lugar, se abordan los aportes del marxismo ecológico, a partir de la idea de quiebre del metabolismo, para analizar la relación entre ciudad y campo. En un segundo momento se describen los procesos metabólicos relacionados a un tipo determinado de infraestructura que ha sido incentivada por la inversión privada y pública en las ciudades hispanoamericanas. A continuación, se recorren diferentes miradas teóricas sobre las ciudades y su inserción en el sistema-mundo. Luego se observa el proceso del crecimiento del Distrito Metropolitano de Quito - DMQ y las dinámicas que generaron la construcción del NAIQ, describiendo los actores e intereses involucrados, así como las consecuencias ambientales, sociales y culturales que ello ha tenido para la región oriente del DMQ. Finalmente se elaboran las conclusiones del tema.

Aportes del marxismo ecológico: brecha metabólica entre ciudad y campo

Frente a la actual crisis civilizatoria moderna, el marxismo ecológico, debido a su radicalidad y complejidad, provee de importantes claves conceptuales que se establecen como una perspectiva de pensamiento sobre la relación entre lo ambiental y lo social. Las categorías dialécticas del materialismo histórico se han renovado para explicar las causas del impacto ecológico del capitalismo contemporáneo (Escalera *et al.*, 2018), y aportan elementos conceptuales útiles para el análisis de las relaciones que, siguiendo a Hornborg (1998), se entienden como flujo de capital (movimiento de inversiones económicas) y flujos de energía (dinámicas que mueven las fuerzas de transformación del trabajo, del dinero y la naturaleza).

De acuerdo con Foster (2000), cuando Karl Marx incorpora el concepto de “metabolismo”, le da sentido a la concepción materialista de la naturaleza, integrada en su concepción de la historia, en la que define el carácter del trabajo como «un proceso entre el hombre y la naturaleza, por el cual el hombre a través de su propia actividad, medita, regula y controla el metabolismo entre los humanos y lo natural [...] el trabajo real es la apropiación de la naturaleza para la satisfacción de las necesidades humanas, el metabolismo media entre el hombre y la naturaleza» (Marx, 1861, citado en Foster 2000, p. 157). Sin embargo, una ‘grieta irreparable’ surgió como resultado de las relaciones capitalistas de producción que separan de forma antagónica la ciudad del campo. De hecho, Foster (2000) acuña el término ‘brecha metabólica’ para hacer referencia al planteo marxista sobre la ruptura de la relación entre los humanos y la naturaleza, a partir del proceso de alienación de la naturaleza.

El metabolismo es un proceso complejo proveniente de las ciencias biológicas, utilizado para comprender la interacción de los organismos con su entorno en el intercambio y transformación de energía. Sin embargo, desde su adopción por parte de Marx, toma una importancia tal que permite interrelacionar sus críticas hacia los tres principales elementos de la burguesía económica política: la extracción del producto excedente del productor directo, la renta de tierra capitalista y las ideas (neo)malthusianas sobre la población (Foster, 2000).

El marxismo ecológico aporta elementos claves para reconocer los desafíos que presentan los intercambios que se dan entre las ciudades y su entorno inmediato, así como su contextualización regional o global (Brenner y Schmid, 2015). Por su parte, Crojethovich y Herrero (2012) sugieren que el metabolismo permite tomar a las ciudades como unidad de estudio, analizando las entradas y salidas de

flujos materiales y energía, y coincide con Ascelard (1999) en que esta perspectiva no puede dejar de lado la incorporación de la relación entre la ciudad y el ambiente.

Desde una perspectiva más concreta, para Toledo (2008), una manera de operacionalizar el estudio del ‘metabolismo urbano’ es a partir de estudiar cómo se relacionan cinco dinámicas: apropiación, circulación, transformación, consumo y excreción de materiales, a través de tres dimensiones: rural, urbana e industrial, teniendo en cuenta las decisiones políticas, económicas y prácticas culturales mediadas por el contexto histórico. Asimismo, para Swyngedouw (2006), es necesario analizar las relaciones sociales y de la naturaleza desde los procesos de transformación, que son tanto cuantitativos como cualitativos, e interconectan lo humano con lo no-humano, lo que el autor denomina urbanización metabólica, concepto que implica registrar el grado de insustentabilidad relacionada con la manera en que los flujos de energía y materiales se organizan en un espacio y tiempo determinados.

Procesos metabólicos en la infraestructura de las ciudades hispanoamericanas

Luego de abordar las ideas teóricas y prácticas sobre el metabolismo social, a continuación se describirá su importancia para el estudio de la dinámica ciudad – campo. Siguiendo a Swyngedouw (2006), nos preguntamos dónde se hace visible la insustentabilidad a la que refiere el autor, y tal como propone Toledo (2008), consideramos que la apropiación, circulación, transformación, consumo y excreción de materiales puede analizarse a través de las lógicas de funcionamiento de la infraestructura, y en el caso tratado, la construcción de infraestructuras aeroportuarias y ejes viales periurbanos. Sin embargo, es preciso aclarar que, para los fines del presente trabajo, sólo se observará su implicación en la dinámica rural - urbano, entendiendo que la dimensión industrial, si bien de suma importancia, queda por fuera de los límites propuestos.

La conformación histórica del sistema - mundo moderno², a partir de la estratificación entre centros y periferias económicas, políticas y sociales (Wallerstein, 2004, 2005), sumada a la aceleración de los procesos de comunicación e intercambio de mercancías que el impulso de la máquina de vapor generó en las redes globales coloniales preexistentes (Wallerstein, 2010; Gereffi y Korzeniewicz, 1994), estableció relaciones de dependencia entre zonas desarrolladas y subdesarrolladas (Frank, 1970); así, las ciudades hispanoamericanas funcionan como un elemento pragmático de este proceso. Tal cambio histórico se hace visible en la concentración de grandes infraestructuras conectadas a redes de comercialización y extracción³, la aceleración del tiempo por el aumento de la velocidad en los transportes (el ferrocarril en relación a otros medios, como mulas o carretas) y las crecientes exigencias de materias primas por parte de centros industrializados (Berger y Enflo, 2013; Bogart, 2009, 2013; Guajardo, 2015). Estos procesos de cambio en la percepción del tiempo y del espacio han generado una serie de modificaciones en la urbanización de las ciudades, donde crece la concentración económica (Brenner y Schmid, 2015).

Desde la perspectiva de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Carreño y William (2018), a partir del estudio del desarrollo de la infraestructura hispanoamericana, afirman que uno de los motores del crecimiento urbano ha sido el comercio internacional, por los requerimientos del mercado de importación y exportación de materias primas e importación de productos manufacturados. La mayor disponibilidad de flujos de materia y energía «acelera el proceso de metabolismo de las ciudades y afecta negativamente su calidad ambiental por emisiones y residuos» (Carreño y William, 2018, p. 1). En este contexto, los cambios en los procesos de urbanización deben entenderse en función de lineamientos provenientes de las agencias de los centros urbanos europeos y norteamericanos (por ejemplo, el Banco Mundial), así como de organizaciones de investigación de política pública económica, como la CEPAL,

² El sistema - mundo moderno es definido como: «una zona espacio-temporal que atraviesa múltiples unidades políticas y culturales, una que representa una zona integrada de actividad e instituciones que obedecen a ciertas reglas sistémicas» (Wallerstein, 2004, p. 32).

³ Por ejemplo, los silos del puerto de Buenos Aires, los gaseoductos en Perú y Ecuador, las autopistas de Brasil o el aeropuerto de Ciudad de México.

desde donde se incentivó el desarrollo de un tipo de infraestructura asociada a los objetivos del crecimiento económico capitalista⁴.

Otro elemento importante, asociado a esta mirada, es el papel del Estado hispanoamericano y los intereses de clase asociados a la propiedad del suelo y la exportación de materia prima. Rozas y Sánchez (2004, p. 5) afirman que «la ausencia de una infraestructura adecuada, así como la provisión ineficiente de servicios de infraestructura, constituyen obstáculos de primer orden para la implementación eficaz de políticas de desarrollo». Históricamente, las dinámicas de mercado capitalistas han impulsado la creación de una infraestructura en Latinoamérica que responda a las necesidades de los flujos de mercancía e información atravesadas por los intereses de las clases dominantes (Bagú, 1992; Cardoso y Faletto, 1987).

El metabolismo propio del capitalismo conecta la producción de bienes primarios con los centros urbanos generando el ajuste necesario para la circulación. Por ajuste entendemos las decisiones relacionadas a las dinámicas de las que habla Toledo (2008), que representan las lógicas de quiebre del metabolismo campo-ciudad. Este proceso da forma a la historia extractivista de Latinoamérica, y de lo cual uno de los ejemplos más importantes, según Guajardo (2015), es la historia del ferrocarril, que puede ayudar a comprender la conformación de las economías y territorios de América, y que se relaciona con diferentes momentos de inversiones extranjeras y transferencia de tecnología.

En la actualidad, una versión amplificada del mismo proyecto de infraestructura extractivista y de integración con miras hacia la comercialización principalmente de materias primas para surtir al mercado global sigue en marcha; el ejemplo de ello es la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), si bien por el momento ha encontrado la firme oposición de movimientos sociales, así como la disolución del proyecto progresista hispanoamericano que lo impulsaba, su proyección a escala menor no deja de estar vigente (Zibechi, 2016; Van Dijck, 2013).

Se puede constatar que el incentivo para la inversión de recursos en rutas, caminos, puertos, aeropuertos, ferrocarriles y puentes ha sido desde una visión desarrollista y profundamente apropiadora, pero que no hubiera sido posible sin lo que Guajardo (2015, p. 13) refiere como «sistemas sociotécnicos de movilidad y distribución», los cuales evolucionaron en el marco de un patrón particular de «organización industrial, social y económica». Esto significa que no responden solo a necesidades económicas, sino también a elementos tales como gigantescas redes de subsistemas (rutas, puentes, entre otras infraestructuras), capital de inversión y organización empresarial, conocimiento técnico, fuerza de trabajo calificada y regulaciones institucionales. El autor destaca que, desde el siglo XIX, tanto la infraestructura fija como móvil han sido los instrumentos de transporte de mercancías y personas por medio de una «coreografía tecnológica de sacos, barcos, trenes, camiones, aviones y contenedores manipulados, almacenados y despachados desde puertos, aeropuertos, carreteras, canales, vías y patios» (Guajardo, 2015, p. 9).

En este orden de ideas, Wolf (2005) hace referencia a procesos múltiples e interconectados anclados en países no industrializados, donde los intereses económicos impusieron especializaciones regionales en relación a sus propias necesidades, sumando la idea de 'conexión' como eje de análisis e idea transversal en el desarrollo capitalista mundial. La idea que acompaña la imposición de especializaciones regionales es que existen tierras y territorios que son espacios vacíos, bajo el mito del excedente disponible para inversión (Svampa, 2019); de acuerdo con el Transnational Institute (TNI), esto «afecta a ámbitos tan diversos como corredores periurbanos, planicies aluviales productivas, zonas boscosas de montaña y enclaves rurales remotos» (Agrarian Justice Programme, 2012, p. 6). Los sistemas sociotécnicos de movilidad y distribución (Guajardo, 2015) conectan grandes infraestructuras (represas, proyectos mineros, refinerías, proyectos forestales, etc.) con las zonas de despacho, principalmente puertos y aeropuertos.

⁴ En este segundo caso, salvando diferencias con lo primero, desde una perspectiva de disminuir las brechas de la dependencia, vía industrialización por sustitución de importaciones, con el impulso de infraestructuras coadyuvantes, que no rompió del todo con el énfasis en el desarrollo.

En estos procesos, es fundamental reconocer el rol de las clases medias locales, tal como analizan Bustamante y Herrero-Olarte (2017), pues existe un interés por habitar determinadas áreas verdes, donde han construido grandes urbanizaciones.

Como mirada complementaria, la construcción del aeropuerto en el área rural de Quito «ha generado problemas de carácter social y espacial, provocando incomodidad para quienes se adhieren al territorio a través de inversiones en varios proyectos complementarios al NAIQ con la finalidad de potenciar un nuevo polo de desarrollo» (Andradre, 2019, p. 10).

Miradas teóricas sobre las ciudades y su inserción en el sistema - mundo

En el apartado anterior se estableció cómo los procesos de acumulación del capital han influido en América Latina, bajo la lógica de lo que Foster (2000) llama fractura metabólica, plasmada en el extractivismo de bienes comunes, dado que los procesos de circulación, transformación, consumo y excreción de materiales (Toledo, 2008) responden a las lógicas del lugar que se ocupa en la organización mundial del sistema de producción. En el presente apartado se realiza un recorrido, de modo general, sobre diversos enfoques de estudio de las ciudades, con la intención de presentar las principales líneas teóricas que han orientado el análisis de las dinámicas del crecimiento urbano de la ciudad de Quito.

Robinson (2016) explica que, a mediados del siglo pasado, las investigaciones urbanas sobre las ciudades tuvieron dos caminos que resultaron limitantes. Una primera mirada vinculaba a las ciudades con la experiencia de modernidad de los países industrializados, a partir de entender la cultura expresada en la ciudad europea y norteamericana, representantes de la separación entre lo tradicional y lo moderno. En razón de ello, los estudios urbanos invisibilizaron la cultura presente de las poblaciones indígenas y afroamericanas.

Una segunda mirada se relacionó con la teoría de la modernización⁵, que vinculó lo urbano con la idea de crecimiento, definiendo lo no moderno como opuesto al desarrollo planificado. Cuestiones como el nivel de infraestructura, la capacidad de planificación, las actividades económicas formales e informales y el crecimiento de la población fueron indicadores para clasificar a las ciudades en desarrolladas o subdesarrolladas (Robinson, 2016), motivo por el cual las ciudades han segregado a las poblaciones locales.

Al enfoque modernizador y la mirada desarrollista se suma lo que Ayala (2017, p. 192) define como una perspectiva funcionalista, que entiende a la ciudad como un «un asentamiento humano de elevada densidad poblacional, con elementos de infraestructura para suplir los servicios de educación, salud y esparcimiento de una sociedad». Tal definición contrapone ambiente natural a artificial; así también lo entiende Hall (1996), quien retoma las ideas de planificación urbana del arquitecto Le Corbusier para pensar una ciudad racionalista, con un espacio fragmentado, organizado y salubre. En contraposición, y en el contexto de rupturas epistemológicas y revoluciones sociales, Henri Lefèbvre (1901-1991) publica en 1968 *El derecho a la ciudad*, aportando una mirada sociológica sobre lo urbano, en la que destaca la experiencia cotidiana del control del espacio que ejerce el Estado y lo mercantil, y la necesidad de la transformación y construcción de un espacio físico integral para la clase obrera. En un marco de crítica marxista a las disposiciones espaciales funcionalistas, centra sus estudios en la fragmentación urbana promovida por el Estado y fundamentada en la necesidad de crecimiento del capitalismo (Molano, 2016; Ayala, 2017).

Relacionada a la mirada de Lefèbvre, Brenner y Schmid (2015) destacan que, en la actualidad, las crisis económicas han influido en la configuración de lo urbano en tres tendencias. En primer lugar, el surgimiento de nuevas geografías del desarrollo desigual, relacionadas a las contradicciones de los

⁵ Entre diversos estudios, se destacan los del sociólogo italo-argentino Gino Germani (1971).

procesos de urbanización y formas de marginación. En segundo lugar, el actual ciclo de urbanización nos lleva a dejar de lado la idea de ‘ciudad’ como un fenómeno singular y ordenado, dado que las realidades urbanas son múltiples, donde las condiciones socioespaciales responden a formaciones socio-metabólicas y territoriales que es necesario relacionar a la transformación de áreas rurales a partir de la extensión de la agroindustria, con el consecuente acaparamiento de tierras y la disponibilidad de áreas alejadas de los centros urbanos, pero cuantificables y fraccionables, como ríos, selvas, zonas polares, océanos y atmósfera, que se cuentan como proveedores de energía para las ciudades. En tercer lugar, actualmente, la gobernanza territorial⁶ de las ciudades se relaciona a procesos neoliberales, desregulación estatal, privatización, determinación de zonas de inversión de capital, inversión inmobiliaria en mega-proyectos, políticas sobre participación y equidad, prácticas en relación a problemas ambientales, multiplicación de actores y de luchas por el acceso a recursos.

Es de destacar que, desde la perspectiva de la ecología política urbana (EPU), el fenómeno de urbanización tiene una relación directa con los cambios ecológicos (Swyngedouw y Heynen, 2003; Heynen, Kaika y Swyngedouw, 2006). También para Hornborg (1998) el espacio habitado requiere de ciertas condiciones, que son las que permiten una actividad de intercambio entre la naturaleza y el ser humano. Esto se da en el contexto histórico de la dinámica producida por patrones mundiales, donde la conexión entre ciudades se da en una red de flujos transnacionales (Wallerstein, 2004). En el mismo sentido, para Sassen (2001, p. 13) las ciudades tienen un rol en la economía mundial basado en la existencia de dinámicas globales de territorialización que crean flujos económicos y sociales visibles en las «geografías inter-ciudades», por lo cual, los procesos de acumulación requieren de sus propias condiciones socioecológicas. En este contexto, Robinson (2016) afirma que las consecuencias de estos distintos procesos deben estudiarse desde los patrones de dependencia que llevan a la transformación de los ecosistemas.

Crecimiento del Distrito Metropolitano de Quito – DMQ y construcción del NAIQ

Luego de describir los enfoques principales sobre el estudio de las ciudades y los fenómenos de la urbanización, con sus efectos en la presión ambiental, a continuación se realizará un recorrido por los planes de ordenamiento de la expansión urbana de Quito, que llevaron a la inauguración, en el año 2013, del NAIQ en la parroquia periurbana Tababela.

Se puede pensar en Quito como una ciudad - región, puesto que sus características permiten analizar, por un lado, su inserción en el proceso de globalización, y por otro lado, la relación que establece con su área rural circundante. Esto nos permite observar los procesos metabólicos urbanos, en particular el desarrollo de la infraestructura que ha facilitado los procesos de flujos de energía y capital entre el centro administrativo y su región de influencia interna, así como los esfuerzos gubernamentales y privados para relacionarse a las dinámicas mundiales.

Tales procesos son llevados adelante por agentes productores del espacio urbano como el Estado y desarrolladores inmobiliarios, quienes emprenden acciones sobre los territorios rurales (Hidalgo, 2005; Mejía y Páliz, 2018). Estas acciones se representan en una serie de planes de ordenamiento territorial que pueden rastrearse desde la década del cuarenta hasta la actualidad.

De acuerdo con Ortiz Crespo (2001) y Zapata (2013), el arquitecto uruguayo Guillermo Jones Odriozola fue el responsable de la planificación del uso de suelo de la ciudad, generando un proyecto que estableció una división funcional de acuerdo a una base incipiente ya establecida, esto es, al sur las clases obreras, puesto que se encontraba el ferrocarril, al centro el núcleo administrativo, y al norte los barrios burgueses, todo unido por vías terrestres.

⁶ Torre (2016, p. 9) define la gobernanza territorial como «el conjunto de los procesos y dispositivos por los cuales los integrantes o los actores de diferentes tipos (productivos, asociativos, particulares, representantes de los integrantes o de las colectividades locales)

Para Carrión y Erazo (2012), la transformación urbana de Quito comenzó en la década del sesenta, y tuvo un gran incentivo con la industria petrolera, posibilitando el desarrollo de la periferia a partir de la transformación de la fuerza productiva. Se dio inicio al desarrollo de la infraestructura vial, de servicios y de comunicaciones, y la expansión hacia los valles Pomasqui, Tumbaco, Los Chillos, etc. Se construyeron los anillos periféricos integradores de los valles y de circunvalación de la ciudad y de los ejes viales, tanto longitudinales como transversales.

El Plan Director de Urbanismo de 1967 incluye el valle de Cumbayá, dado que esta área rural tenía una gran movilización de población hacia Quito, y se pretende regular el espacio a través de la generación de un área industrial, conectada por carreteras y ferrocarriles «que aseguren la ligazón entre fuente de materia prima, comercios de elaborados y facilidad de desplazamiento de la mano de obra» (Zapata, 2013, p. 20), así como la reorientación de la producción agrícola a producción industrial, para lo cual se debía asegurar suministro de agua y vías de comunicación.

Posteriormente se sanciona la Ordenanza Municipal 1353 de 1971, que divide legalmente al Quito urbano del rural, entendiéndose que lo urbano llega hasta donde hay suministro de agua potable. Esta ordenanza permite cambios en la gestión del territorio que favorecieron intereses inmobiliarios, pues se reguló el uso del suelo fuera del casco urbano, conformándose el Área Metropolitana de la Capital con cuatro sectores: urbano, suburbano, parroquias urbanas y suburbanas, y área rural.

En 1973 se estableció el Plan Regulador, el cual intentó, por primera vez, una regulación del suelo pensando en Quito como parte de una región. Dada la necesidad de espacio físico, se conduce la ampliación de los límites urbanos. Si bien esto hace crecer a la ciudad, es a base de tomar tierras de otros cantones y de sus propias parroquias rurales (Zapata, 2013).

Luego se elaboró el Plan Quito de 1980-1981, el cual percibe la ciudad como elemento articulador de los valles cercanos, pero descentralizando la administración. También diferencia los suelos plausibles de urbanización, de los de protección ambiental. En este momento se evidencia una preocupación por el uso del suelo de los valles de Tumbaco y los Chillos, y se elabora un plan para las parroquias rurales que establece tres cuestiones: programa de equipamiento comunitario, programa de servicios básicos y programa de infraestructura vial, es decir, articulación del sistema vial (Zapata, 2013, p. 23). Entre los planes posteriores que van ensamblando ciudad y campo se encuentran la Ordenanza Municipal 3050 de 1993, la Ley del Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito del año 1993, la Ordenanza de Zonificación 002 del año 2000, el Plan General de Desarrollo Territorial para el Distrito Metropolitano de Quito (PGDT) de 2001, el Plan de Uso de y Ocupación del Suelo (PUOS) y el nuevo régimen de uso del suelo del año 2003 (Zapata, 2013).

En el año 2004 se implementa el Plan Equinoccio Siglo XXI, que, en conjunto con la Fundación Esquel, implica una gestión del territorio desde un enfoque empresarial (Zapata, 2013). Se destaca una gran expansión periurbana de la ciudad, proceso en el cual se incorporan las áreas agrícolas de los valles cercanos. En este contexto, el Plan Equinoccio Siglo XX establece como objetivos: un sistema de incubación de empresas, la creación de un Fondo de Promoción de Emprendimientos (FPE-Q), el establecimiento del Aeropuerto Internacional, un puerto seco y una zona franca, y la creación de la Agencia Metropolitana de Desarrollo Económico (AMDE-Q). Por último, se sanciona la Ordenanza Metropolitana N° 255 del régimen de suelo para el Distrito Metropolitano de Quito del año 2008, y el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial de 2012-2022 (PMOT), que es la legislación actual.

Las transformaciones impulsadas por el Municipio a través de los sucesivos reglamentos tuvieron por objetivo la expansión urbana orientada a obtener suelo para viviendas, industria y vías de comunicación, lo cual se consiguió por procesos de concentración y fragmentación de la propiedad del suelo. De forma

contribuyen a la elaboración, tanto concertada como conflictiva, de proyectos comunes para el desarrollo futuro de los territorios».

implícita, el Municipio asumió todos los riesgos, mientras que el capital privado se benefició de la gestión pública (Carrión y Erazo, 2012).

El actual PMOT estableció la estrategia de desarrollo de espacios centrales, con ofertas comerciales y de servicios, tanto en escenarios rurales como urbanos. El objetivo es descentralizar las aglomeraciones, y «mejorar las condiciones de habitabilidad para los vecinos» (Mancheno y Rojas, 2016, p. 96). Asimismo, Cuvi (2015, p. 36) refiere a la «resiliencia ambiental urbana» como un elemento a tener en cuenta al momento de analizar el bienestar socioeconómico, destacando que, si bien hay consecuencias negativas, también en los últimos treinta años se han implementado actividades de reducción del impacto ambiental de la expansión de Quito hacia los Valles.

Al mismo tiempo, la inserción del Ecuador en las dinámicas del comercio internacional se dio bajo la lógica explicada anteriormente para Latinoamérica, es decir, a partir de proveer a los países centrales de materia prima, en particular petróleo, cacao, banano, café, camarón o flores (Montesino, 2007), a lo que se puede sumar los productos de la explotación minera, como oro y cobre (Sacher, 2015), y el turismo como producto de consumo moderno (Osorio, 2010).

Quito, como ciudad capital, ha sido parte de la lógica de transformación que atravesaron las ciudades insertas en las redes globales. En este sentido, el transporte aéreo tiene un impacto económico directo. Existen actualmente veintitrés compañías aéreas dedicadas al transporte internacional de personas, y veintiséis empresas dedicadas al transporte aéreo de carga. El transporte de pasajeros incluye tanto a la industria del turismo, como al acceso al centro administrativo en Quito (en el año 2017 ingresaron 927 237 personas y salieron 1 232 858 personas por esta vía). Por su parte el transporte de carga corresponde a la exportación de flores (18 670 785 toneladas métricas para el 2017), siendo la tercera industria de exportación en importancia del Ecuador (Revelo, 2019).

El primer aeropuerto de Quito, ubicado al norte del ejido urbano, luego de sesenta años de funcionamiento, requirió ser reubicado, absorbido por la expansión urbana que lo volvió peligroso para las maniobras de aterrizaje de aviones, así como para los vecinos del lugar en zona residencial. Por ello, en 1970 la Dirección de Aviación Civil expropió tierras comunitarias de la Parroquia Tababela, ubicada a veinticinco kilómetros al nororiente de Quito, en las llanuras de Yaruquí. Recién en el año 1988 el expresidente Rodrigo Borja formó comisiones para tratar la construcción de los aeropuertos de Quito y Guayaquil (Ortiz Crespo, 2013; Andrade, 2019), lo cual dio inicio en el 2006. El ex alcalde Paco Moncayo Gallego fue el responsable de las negociaciones para la construcción y operación, comenzando sus operaciones en el año 2013. Actualmente se ubica dentro del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022, y es administrado por la Corporación Quiport S.A.⁷

Con su construcción, de acuerdo con la *Actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Parroquia Rural de Tababela* (2015, p. 8), la zona ha incrementado su actividad industrial y de servicios, puesto que varias empresas se han instalado allí «por la conectividad vial de primer orden que conectan al Aeropuerto con Quito desde varios puntos de la ciudad y de las vías estatales que conectan a Quito y al Aeropuerto de Tababela con otras provincias». Sin embargo, previo a este proceso, la población campesina que habitaba las parroquias rurales de Tababela, Pifo, Yaruquí, El Quinche, Puembo y Checa desarrollaban en la región actividades económicas como agricultura, ganadería y silvicultura (Gobierno Provincial de Pichincha, 2012; Carrera y Torres, 2017), quienes no fueron consultados ni informados sobre las posibles consecuencias de la implantación del NAIQ en sus parroquias (Bayón 2016).

Además, los pobladores mantenían tradiciones de festividades indígenas, como ritos asociados a lo funerario y los ciclos de la agricultura; la propiedad y uso de la tierra era colectiva y se trabajaba mediante mingas. En comparación entre una etapa y otra, pueden observarse cambios en el metabolismo urbano,

⁷ La Corporación Quiport S.A. es una empresa de capital privado encargada de administrar el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre hasta el año 2040.

que se vinculan a la venta de tierra loteada, el cambio del uso y propiedad del suelo y la pérdida de identidad cultural en zonas rurales o periurbanas; cuestiones que se pueden resumir en fragmentación espacial y segregación social, dado que la población local quedó apartada del proyecto oficial. La misma *Actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Parroquia Rural de Tababela* (2015) reconoce que los beneficios planificados para las comunidades en el año 2012 no fueron realizados: entre ellos, los planes de reforestación, el control de la contaminación ambiental, el saneamiento adecuado de aguas servidas y la implementación de infraestructura importante para la población local, como escuelas y puentes.

En lo que respecta al terreno donde se emplaza el aeropuerto, luego de las negociaciones con la comunidad local, los beneficiados fueron los dueños del capital privado, con proyectos complementarios al aeropuerto (Andrade, 2019). Para Sandoval e Ibarra (2019), se ha gestionado su construcción bajo un modelo empresarial con gestión mixta, entre pública y privada. Este modelo no ha sido adecuado para las comunidades, dada que la prioridad es la dinámica del capital privado. El NAIQ transformó la dinámica de la vida de las personas de toda la región, particularmente su arraigo y cultura (Sandoval e Ibarra, 2019). Incluso se construyó una vía de acceso, el Conector Alpachaca, por el medio de la parroquia Tababela, fraccionando su territorio.

Con la construcción de la red vial de acceso, de cuatro rutas (Norte, Zámiza, Vía Interocéánica optimizada y Sur). la alteración fue drástica: en la zona circundante disminuyeron las actividades agropecuarias y aumentaron las actividades comerciales relacionadas a los servicios, y también la contaminación asociada al incremento del tránsito, así como la ampliación de floricultoras en la zona sin la adecuada planificación.

En lo que respecta a la zona de influencia, la construcción de vías de acceso (entre ellas la “Ruta Viva”) ha generado que el precio de la tierra se eleve en la región, provocando una fuerte presión inmobiliaria sobre las tierras de las poblaciones vecinas, entre ellas Tumbaco, Lumbisí y las comunas pertenecientes al cerro Ilaló, que atraviesan un cambio hacia la elitización de la población a través de procesos de gentrificación, por el aumento de la población urbana nacional y extranjera que habitan los condominios vecinales, quienes exigen la ampliación de servicios, generando degradación ambiental por el requerimiento de agua, además de aumento de deforestación y contaminación (Fundación Futuro, 2015).

De acuerdo con Palacios (2017), la Ruta Viva es un proceso desterritorializador y de despojo. Por ello, quienes se han opuesto a su construcción son movimientos sociales ambientales. Por ejemplo, la comuna La Tola y algunos de los propietarios del suelo de las 260 familias afectadas por la expropiación de los terrenos necesarios para su emplazamiento. Además, de acuerdo a los estudios realizados por Palacios (2017), su edificación generó el incremento de precios de suelo, es decir, se dio un mayor valor inmobiliario a los terrenos de las parroquias que atraviesa. En razón de reducir el tiempo de traslado entre Quito y el NAIQ, se han dejado de lado «los pedidos que fijan las comunidades para mitigar impactos y democratizar su accesibilidad» (p. 98).

Conclusiones

El objetivo del presente trabajo fue describir las características que asume la brecha metabólica como ruptura de la relación entre especies humanas y naturales en las dinámicas de crecimiento urbano e implementación de infraestructura aeroportuario y de ejes viales y otra infraestructura conexas; para ello se tomó como caso de estudio la construcción del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (NAIQ), Quito, Ecuador. La urbanización hispanoamericana asociada a la concentración económica y procesos extractivistas pueden analizarse a partir de las dinámicas de construcción de grandes infraestructuras, dado que se producen movimientos de flujo de energía y capital. Estos movimientos no son aislados, se relacionan a la conformación del comercio mundial y a redes que involucran a las ciudades en geografías inter-ciudades asociadas a patrones de dependencia.

Es claro que, en estas transformaciones, las visiones teóricas sobre la organización del espacio urbano son de vital importancia, puesto que en muchas ocasiones justifican las acciones de los grupos políticos y económicos dominantes. Por ello, la organización funcionalista de la ciudad en centros y periferias refleja la relación que se establece entre lo urbano y lo rural, puesto que la migración del campo a la ciudad, en muchas ocasiones provocada por el quiebre metabólico, se asienta en las zonas periféricas. Igualmente, el quiebre entre lo humano y lo no humano nos lleva a pensar en la insustentabilidad como concepto clave, si se consideran cómo se articulan, actualmente, los flujos de energía.

El crecimiento económico para unos pocos, que generan las infraestructuras, como puertos, aeropuertos, ferrocarriles, proyectos mineros, centrales hidroeléctricas, permite que se instauren narrativas y discursos, tanto sobre los territorios como sobre sus poblaciones, basados en la desvalorización de otras formas productivas, culturales y de asentamiento. Tal como sucede en los estudios urbanos funcionalistas o desarrollistas, se asocia lo rural a lo no moderno, y se lo valora de forma negativa.

En el caso de estudio, la expansión de Quito por el aumento de las zonas urbanizadas, en parte por la expulsión de la población de la zona cercana a la ciudad, y también por las posibilidades que brindan los commodities para un sector de la población, implica un quiebre del metabolismo entre ciudad y campo. En este contexto, la necesidad de contar con un aeropuerto internacional no responde a las necesidades de la población rural, sino al sostenimiento de un discurso de modernidad desde la legislación sobre planificación urbana, y por capitales nacionales y extranjeros que ven en ello una forma de conexión de Quito con el mundo, donde las poblaciones locales no interesan, más allá de ser mano de obra y empleados en áreas de servicios, en el mejor de los casos, dado el desplazamiento de los habitantes a zonas no urbanizadas. La edificación del aeropuerto es una forma de construir ciudad, una lógica urbana que se expande, a la vez que va acorde a los intereses extractivistas.

De forma específica y de acuerdo a las categorías seleccionadas para operacionalizar el quiebre metabólico, recordemos que ellas son: apropiación, circulación, transformación, consumo y excreción de materiales. Se puede afirmar que, en la apropiación por parte de la Corporación Quiport S.A, quienes administran actualmente el NAIQ, y otros actores, se hace visible la fragmentación que se ha producido sobre la tierra, debido a la particular forma llana de la Parroquia Tababela, adecuada para las necesidades del aeropuerto; otro punto importante es que el aeropuerto se instaló en una zona arqueológica, una apenas estudiada necrópolis prehispánica, que no fue precautelada. Aquí la apropiación implicó también la destrucción de vestigios patrimoniales importantes de la cultura prehispánica que habitó la región.

En el caso de la circulación, si bien los ejes viales que conectan al nuevo aeropuerto mejoran la accesibilidad con estrechamiento tiempo-espacio y la posibilidad de la transportación aérea más fluida con el mercado mundial, conectando la capital de Ecuador con distintas regiones del mundo, ha tenido consecuencias ambientales, en cuanto a la remoción de grandes cantidades de materiales para las instalaciones, requerimientos de agua y energía para sostener las mismas, y en las zonas circundantes cambios de uso del suelo y deforestación en el volcán Ilaló, en sus flancos hacia ambos valles de Tumbaco y Cumbayá; se ha generado una transformación cultural en los habitantes, en forma de segregación, las tradiciones no se sostienen si la gente debe emigrar, a la vez que nuevas personas han llegado a habitar estos espacios. Respecto al consumo de bienes que provee la región, este se ha incrementado, como el agua; por último, la excreción de materiales se observa en relación a las empresas asentadas en la zona, dados los químicos de conservación que utilizan las floriculturas, así como la contaminación en la emisión de gases provocada por los aviones y el aumento del tráfico; asimismo, las luces, los ruidos y el tráfico aéreo han tenido efectos negativos en las aves y otros animales nativos.

En resumen, se puede afirmar que en la región se ha producido un quiebre metabólico de las relaciones entre ciudad y campo debido a una serie de factores interconectados: una particular forma de producción y comercio internacional, que requiere un flujo constante de materiales y energía. Por ello, el Estado ecuatoriano y las clases dominantes quiteñas han propiciado la construcción de un tipo de infraestructura

aeroportuaria, de redes viales e inmobiliarias, con efectos ambientales y sociales que permiten no solo el movimiento de personas, también las prácticas extractivistas. Aquí, el desafío implica comprender el lugar de las grandes infraestructuras en el quiebre del metabolismo social, teniendo en cuenta que la conexión entre la ciudad y la región rural cercana se ha convertido en una relación insustentable, por las incompatibilidades que presenta esta modalidad de dinamización de la economía, que a nivel local desarticula los territorios y no considera factores urbanísticos, sociales, ambientales, culturales, geográficos, raciales, de clase y de género de las comunidades locales. Se trata de un caso de apropiación de bienes comunes y de desplazamiento de población, acompañado de un interés por captación de renta en el área destinada para su edificación; en otras palabras, se entiende que en Latinoamérica las grandes infraestructuras modernas cumplen una función en la fractura metabólica entre ciudad y campo, por lo cual, al abordar el problema del quiebre metabólico y de las tensiones campo-ciudad en sus distintas fases (apropiación, transformación, circulación, transporte, consumo, excreción de materiales), puede constatar que han emergido, y aún son latentes, conflictos por injusticia ambiental, relacionados con la distribución ecológica desigual.

Referencias

- Actualización del Plan de Ordenamiento Territorial de la Parroquia Tababela. Gobierno Provincial de Pichincha (2015). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la parroquia de Tababela 2012-2025*. Quito: Gobierno Autónomo Descentralizado de Pichincha.
- Andrade Baldeón, Luis Rodolfo (2019). *Cambios sociales y espaciales en Tababela como consecuencia de la construcción del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito (NAIQ)*. Tesis previa a la obtención del título de Magister en Diseño Urbano y Territorial. Pontificia Universidad Católica del Ecuador. <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/16162>
- Ayala García, Erika Tatiana (2017). La ciudad como espacio habitado y fuente de socialización. *Ánfora*, 24(42), 189-216.
- Acselrad, Henri (1999). Sustentabilidad y ciudad. *EURE*, 25(74), 36-46.
- Bagú, Sergio (1992). *Economía de la sociedad colonial. Ensayo de historia comparada de América Latina*. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México: Grijalbo.
- Bayón Jimenez, Manuel (2016). Comunidades rururbanas de Quito: entre el empresarialismo y el derecho a la ciudad. *Iconos, Revista de Ciencias Sociales*, 20(56), 103-140. DOI: <http://dx.doi.org/10.17141/iconos.56.2016.2068>
- Berger, Thor y Enflo, Kerstin (2013). Locomotives of local growth: The short- and longterm impact of railroads in Sweden. *European Historical Economics Society. EHEs Working Papers in Economic History*, 42, 1-41. http://ehes.org/EHES_No42.pdf
- Bogart, Dan (2009). Nationalizations and the development of transport systems: Cross-country evidence from railroad networks, 1860-1912. *The Journal of Economic History*, 69(1), 202-237. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0022050709000382>
- Bogart, Dan (2013). The transport revolution in industrializing Britain: A survey. [Working Papers 121306]. University of California, Irvine, Estados Unidos. <https://www.economics.uci.edu/files/docs/workingpapers/2012-13/bogart-06.pdf>
- Brenner Neil, Schmid Christian (2015). Towards a new epistemology of the urban? *City*, 19(2), 151-182, DOI: 10.1080/13604813.2015.1014712
- Bustamante Patiño, Bernardo, y Herrero-Olarte, Susana (2017). La clase dominante como determinante de la forma de Quito. *Bitácora Urbano Territorial*, 27(3), 81. <http://dx.doi.org/10.15446/bitacora.v27n3.55932>
- Cardoso Fernando, Henrique, y Faletto, Enzo (1987). *Dependencia y desarrollo en América Latina. Ensayo de Interpretación Sociológica*. Ciudad de México: Siglo XXI.
- Carreño Campo, Carolina, y William, Alfonso (2018). Relación entre los procesos de urbanización, el comercio internacional y su incidencia en la sostenibilidad urbana. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 11(22), 1-10.

- Carrera, Patricia, y Torres, Pablo (2017). Efectos del nuevo aeropuerto de Quito en los servicios de alojamiento, restauración y la percepción social y ambiental de las comunidades locales del noreste del Distrito Metropolitano de Quito de la provincia de Pichincha-Ecuador. *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*, N°22.
- Carrión, Fernando, y Erazo Espinosa, Jaime (2012). La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias. *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*. 41(3), 503-522. DOI: <https://doi.org/10.4000/bifea.361>
- Crojethovich, Martín, y Herrero, Ana Carolina (2012). Ambiente y Ecología. En Di Pace, María, y Caride Bartrons, Horacio (eds.), *Ecología Urbana* (pp. 43-72). Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento y Prometeo Libros.
- Cuvi, Nicolás (2015). Un análisis de la resiliencia en Quito, 1980-2015. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 25(2), 35-42. <https://www.redalyc.org/articulo.oaid=74846550005>
- Escalera-Briceño, Alejandro, Ángeles-Villa, Manuel, y Palafox-Muñoz, Alejandro (2018). ¿Por qué se debe considerar al marxismo ecológico en la era del Capitaloceno? *Letras Verdes. Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales*, n° 23 (febrero), 69-90. <https://doi.org/10.17141/letrasverdes.23.2018.2867>.
- Frank, Andre Gunder (1970). *Capitalismo y subdesarrollo en América Latina*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Foster Bellamy, John (2000). The Metabolism of Nature and Society. En *Marx's Ecology: materialism and nature* (pp. 141-177). New York: Monthly Review Press.
- Fundación futuro (2015). *Análisis de Conflictividad del proceso de declaratoria del AIER Ilaló Lumbisí y de la propuesta de ordenanza para la declaratoria. Diagnóstico y estrategia de intervención*. <https://bit.ly/3eqeXpG>
- Gereffi, G., y Korzeniewicz M. (eds.) (1994). *Commodity chains and global capitalism*. Connecticut: F. A. Praeger.
- Germani, Gino (1971). *Sociología de la Modernización: estudios teóricos, metodológicos y aplicados a América Latina*. Buenos Aires: Paidós.
- Gobierno Provincial de Pichincha (2012). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la parroquia de Tababela 2012-2025*. Quito: Gobierno Autónomo Descentralizado de Pichincha.
- Guajardo Soto, Guillermo (2015). Infraestructura y logística en la historia económica: una contribución a partir de los casos de Chile y México, 1850-1970. América Latina en la Historia Económica. *Revista de Investigación*, 22(2), 7-27. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=279138104001>
- Hall, Peter (1996). *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo del siglo XX*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Heynen Nik, Kaika Maria, y Swyngedouw, Eric (2006). Urban political ecology: Politicizing the production of urban natures. En Nick Heynen, Maria Kaika y Erik Swyngedouw (eds.), *In the Nature of Cities-Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism* (pp. 1-20). Londres: Routledge.
- HIDALGO, Rodrigo (2008). La precariópolis estatal. Repercusiones socio-espaciales de la edificación de vivienda social en la periferia del área Metropolitana de Santiago, 1992-2005. En: Gloria Yañez Warner et al. (Ed.): *Ciudad, Poder. Gobernanza*. Santiago de Chile. Colección Rideal, Geo Libros, (9), 217-240.
- Hornborg, Alf (1998). Ecosystems and world systems: Accumulation as an ecological process. *Journal of World-Systems Research*, 4(2), 169-177.
- Mancheno Ponce, Diego, y Rojas, Diego (2016). Subcentros de empleo en el DMQ y la creación de centralidades en el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022. *Cuestiones Urbano Regionales*, 1(2), 95-119.
- Mejía Salazar, Montserrat, y Páiz, César Fernando (2018). *El territorio periurbano de la ciudad de Quito: expansión urbana, cambio de la morfología y valor del suelo. Caso de estudio "Valle de Los Chillos", Distrito Metropolitano de Quito, Ecuador*. <https://doi.org/10.29019/eidos.v0i11.422>
- Molano Camargo, Frank (2016). El derecho a la ciudad: De Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. *Folios*, 2(44), 3-19. <https://doi.org/10.17227/01234870.44folios3.19>.
- Montesino, José Leopoldo (2007). La economía ecuatoriana del siglo XXI y sus perspectivas de comercio internacional con países del Asia Pacífico. *Si Somos Americanos, Revista de Estudios Transfronterizos*, 9(1), 71-107. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=337930326004>

- Ortiz Crespo, Gonzalo (2013). Nuevo aeropuerto empieza a servir a Quito. *Gestión* 225, 34-45. http://www.revistagestion.ec/sites/default/files/import/legacy_pdfs/225_003.pdf
- Osorio García, Maribel (2010). Turismo masivo y alternativo. Distinciones de la sociedad moderna/posmoderna. *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 17(52), 235-259. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10512246010>
- Palacios Velasco, Héctor Santiago (2017). *Expansión metropolitana contemporánea del DMQ: la Ruta Viva y la redesterritorialización del Valle de Tumbaco*. Tesis de maestría, FLACSO Ecuador.
- Quintero Castellanos, Carlos (2017). Gobernanza y teoría de las organizaciones. *Perfiles Latinoamericanos*, 25(50), 39-57. <https://doi.org/10.18504/pl2550-003-2017>
- Revelo Ávila, Carolina Andrea (2019). *Análisis del régimen jurídico del transporte aéreo como sector estratégico*. Tesis de Maestría en Derecho Administrativo. Universidad Andina Simón Bolívar Sede Ecuador. <http://repositorio.uasb.edu.ec/>
- Robinson, Jeniffer (2016). Ciudades en un mundo de ciudades: el gesto comparativo. *Andamios*, 13(32), 163-210. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=62847468008>
- Rozas, Patricio, y Sánchez, Ricardo (2004). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. CEPAL - SERIE Recursos naturales e infraestructura.
- Sacher, William (2015). Megaminería y desposesión en el Sur: un análisis comparativo. *Iconos. Revista de Ciencias Sociales*, 19(1), 99-116. <https://repositorio.flacoandes.edu.ec/bitstream/10469/6649/1/RFLACSO-Ic51-06-Sacher.pdf>
- Sandoval Alejandra, Ibarra Macarena (2019). Arraigo y planificación urbana en grandes proyectos urbanos. El caso del Nuevo Aeropuerto de Quito. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 29(2), 29-38. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n2.77625>
- Sassen, Saskia (2001). *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Svampa, Maristella (2019). *Las fronteras del neoextractivismo en América Latina. Conflictos socioambientales, giro ecoterritorial y nuevas dependencias*. Guadalajara, Mx: Calas.
- Swyngedouw, Eric, y Heynen, Nick (2003). Urban Political Ecology, Justice and the Politics of Scale. *Antipode*, 35(5), 898-918.
- Swyngedouw, Erik (2006). Metabolic urbanization The making of cyborg cities. In N. Heynen, M. Kaika y E. Swyngedouw (eds.), *In the Nature of Cities* (pp. 21-40). Nueva York: Routledge.
- The Global Land Grab (2012). *TNI Agrarian Justice Programme*. <https://www.tni.org/files/download/landgrabbingprimer-feb2013.pdf>
- Toledo, Víctor (2008). Metabolismos rurales: hacia una teoría económico-ecológica de la apropiación de la naturaleza. *Revista Iberoamericana de Economía Ecológica*, 7, 1-26.
- Torre, André (2016). El rol de la gobernanza territorial y de los conflictos de uso en los procesos de desarrollo de los territorios. *Revista Geográfica de Valparaíso*, 53, 7-22.
- Van Dijck, Paul (2013). *The impact of the IIRSA road infrastructure programme on Amazonia*. Londres: Routledge.
- Wallerstein, Immanuel (2004). *World-systems analysis. An introduction*. Durham: Duke University Press.
- Wallerstein, Immanuel (2010). *El capitalismo histórico*. México: Siglo XXI.
- Wolf, Eric (2005). "Introducción" y Capítulo XI "El movimiento de mercancías". *Europe and the People Without History*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Zapata, Alex (coord.) (2013). *Sistema de investigación sobre la problemática agraria en el Ecuador (SIPAE)*. Quito: Instituto de la Ciudad.
- Zibechi, Raúl (2006). IIRSA: La integración a la medida de los mercados". *Ecología Política*, 31, 19-25. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2259975.pdf>



Los textos publicados en esta revista están sujetos –si no se indica lo contrario– a una licencia de [Atribución CC 4.0 Internacional](#). Usted debe reconocer el crédito de la obra de manera adecuada, proporcionar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede compartir y adaptar la obra para cualquier propósito, incluso comercialmente. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que tiene el apoyo del licenciante o lo recibe por el uso que hace. No hay restricciones adicionales. Usted no puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier uso permitido por la licencia.