



Vol. 10, Nº 22 (junio / junho 2017)

EFFECTOS 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

Patricia Carrera¹

Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE), Quito-Ecuador
pcarrera@puce.edu.ec

Pablo Torres²

Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE), Quito-Ecuador
ptorres186@puce.edu.ec

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Patricia Carrera y Pablo Torres (2016): "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 (junio/junho 2017). En línea: <http://www.eumed.net/rev/turydes/22/aeropuerto-quito.html>

Resumen

El crecimiento longitudinal urbano de Quito provocó que el antiguo aeropuerto Mariscal Sucre fuera absorbido por los distintos barrios localizados al norte de la ciudad. El Municipio de Quito, desde los años 90, planificó su reubicación en las parroquias rurales nororientales de Tababela-Yaruquí. A pesar de las limitaciones de infraestructura básica de las parroquias, el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito (NAIQ) fue construido entre 2006 y 2012 e inició sus operaciones en el 2013.

El NAIQ moviliza anualmente cerca de cinco millones quinientos mil viajeros, sin contar con otros servicios que ofrece a los diferentes sectores productivos. Las operaciones del NAIQ y las vías de acceso a este tienen un efecto notable en la dimensión social, económica y ambiental de los pobladores de las parroquias rurales localizadas en el área de influencia del NAIQ: Puembo, Pifo, Tababela, Yaruquí, Checa y El Quinche.

En este sentido, esta investigación ejecutada durante el 2015 se planteó como objetivo determinar los cambios en la cantidad de servicios de alojamiento y de restauración, el nivel de salarios, demanda y calidad de empleo, además de la opinión de los habitantes de las 6 parroquias sobre los efectos sociales y ambientales provocados por el funcionamiento del NAIQ y sus vías de acceso, como un aporte a la toma de decisiones a nivel local. Los resultados destacan que provocaron una dinamización en la economía de la zona, así como efectos positivos y negativos en el ámbito social y ambiental.

¹ Doctora en Ciencias Naturales (TU-Berlín Alemania), Licenciatura en Ciencias Biológicas (PUCE). Directora fundadora de la Escuela de Hotelería y Turismo de la PUCE. Profesora Principal-Investigadora PUCE.

² Ingeniero Comercial, Magister en Administración de Empresas. Presidente de Carrera & Asociados S.A. Profesor-investigador PUCE.

Palabras clave: aeropuerto, efectos, parroquias rurales, viajeros, alojamiento, restauración.

Abstract

The old Mariscal Sucre Airport was absorbed by its surrounding neighborhoods' located in the north of the Quito city due to its urban longitudinal growth. Since the nineties, Quito's Municipality has planned its relocation to the northeastern rural parishes of Tababela-Yaruquí. Despite of the parishes' infrastructure limitations, Quito's New International Airport (NQIA) was built between 2006-2012 and has entered in operation since 2013.

The NAIQ mobilizes annually close to five million and half travelers, without taking into account freight trips and other services of the productive sector. These activities have affected the social, economic and environmental dimensions of the rural parishes' population of Puenbo, Pifo, Tababela, Yaruquí, Checa and El Quinche that are located in the NAIQ area of influence.

As contribution to the level of local decision-making, the objective of the research performed during 2015 was to determine the changes in the number of hospitality services, the level of wages, the demand and quality of jobs, and the inhabitants' opinion of the 6 parishes on the social and environmental effects caused by the operation of NAIQ and its access roads, as a contribution to decision making at the local level. The results highlight led to revitalization in the economy of the area as well as positive and negative effects on social and environmental issues

The results highlight that the NAIQ and his access roads led to the economic revitalization of the study area, as well as the positive and negative effects in the social and environmental spheres.

Key words: airport, effects, travelers, rural parishes, hospitality sector

1. INTRODUCCIÓN

La ciudad de Quito, fundada en 1534, se localiza en una meseta de 18.700 ha en las faldas del volcán Pichincha, a 2.800 msnm, tiene una población aproximada de 2 millones 506 mil habitantes. La organización territorial de la ciudad obedece a cambios provocados por las relaciones de producción y socialización que han marcado la capital. Quito evolucionó desde la forma radial concéntrica, pasó por la longitudinal (polinuclear), hasta la metropolitana (Carrión y Erazo, 2012). Debido al acelerado crecimiento y expansión urbana, que inició en 1960 y tuvo su auge en la era petrolera (1970-1978), Quito se extendió hacia las parroquias rurales (periféricas) y fue declarada como Distrito Metropolitano (DMQ) en 1993, dividido en 8 Administraciones Zonales, con un total de 65 parroquias, 32 urbanas y 33 rurales (Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006).

El crecimiento longitudinal urbano de Quito provocó que el antiguo aeropuerto Mariscal Sucre fuera absorbido por los distintos barrios localizados al norte de la ciudad, constituyéndose en un peligro real para esa población de los alrededores. En este sentido, el Cabildo quiteño seleccionó, hace 25 años, terrenos localizados en las parroquias de Tababela y Yaruquí, para albergar al Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito (NAIQ) (Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006).

La expansión y renovación urbana de Quito obedece, a más de otras causas políticas y socio-económicas, a la falta de suelo disponible para los distintos usos requeridos por una ciudad. Por ello, el Municipio capitalino hizo posible que espacios rurales sean paulatinamente urbanizados a través de la concentración de la propiedad y de su fraccionamiento (Carrión y Erazo, 2012).

El Plan General de Desarrollo Territorial 2000-2020 (Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006) reconoce que estas zonas tienen un crecimiento muy rápido (mayor al 5% anual), a más de caótico, y que deben ser dotadas de infraestructura básica. Sin embargo, a

pesar de las limitaciones de infraestructura urbana y de una administración centralista, el NAIQ fue construido entre 2006 y 2012 en la parroquia de Tababela, localizada a 20 km al noreste de Quito. Inició sus operaciones en el 2013, después de muchas controversias políticas, territoriales y sociales entre los diferentes actores involucrados.

La Dirección de Aviación Civil (DAC, 2016) reportó que en el NAIQ se movilizaron durante el 2013 un poco más de 5 millones quinientos mil pasajeros, lo que representa aproximadamente el 50% del total a nivel nacional. Mientras que en el 2014, la cifra ascendió a 5 millones seiscientos mil, registrándose un incremento del 1,81%. Durante el 2015 la cifra disminuyó en -1,7%. El transporte aéreo es el dinamizador principal de todo tipo de viajes, entre ellos los de turismo. De acuerdo con la OMT (2014), el 53% de los viajeros internacionales a nivel mundial utilizaron este tipo de transporte.

El emplazamiento del NAIQ en Tababela y su funcionamiento afecta la dimensión social, económica y ambiental de los pobladores de las 6 parroquias de su influencia. Al respecto, el NAIQ cuenta con varios estudios de impacto y manejo ambiental (EIA), en los que han participado algunas empresas como Komex (2003), Walsh Environmental Scientists and Engineers (2008), el programa Zofnass for Sustainable Infrastructure de la Universidad de Harvard (2013) (citados en Walsh, 2008). Los planes de Manejo derivados de los EIA del NAIQ, para las diferentes fases del proyecto, proponen acciones para evitar, mitigar, reducir y controlar impactos en los medios físicos, bióticos y socioeconómicos del área de influencia directa del NAIQ. Los efectos socioeconómicos y ambientales en las parroquias cercanas al NAIQ son mencionados de manera somera y tienen carácter predictivo.

Los efectos provocados por el funcionamiento del NAIQ en las parroquias de influencia: Tababela, Pifo, Yaruquí, El Quinche, Puenbo y Checa, en los ámbitos social, económico y ambiental han sido poco investigados. Se desconoce si el NAIQ y los sectores que se le encadenan productivamente estimulan inversiones en el área privada, empleo directo e indirecto, ni cuáles son los efectos sociales y ambientales derivados. Este estudio, y con el afán de contribuir con el sector turístico de servicios (que utilizan también los turistas), se planteó las siguientes preguntas de investigación: La operación del NAIQ en Tababela, al provocar un incremento de la demanda de servicios por parte de los visitantes/viajeros, ¿genera un efecto dinamizador en la creación de nuevos negocios y emprendimientos relacionados con los sectores de alojamiento y restauración de las 6 parroquias del área de influencia? La población de las parroquias del área de influencia del NAIQ, ¿qué percepción tiene sobre los efectos en los ámbitos social y ambiental originados por la afluencia de viajeros y visitantes?

La investigación se realizó en 2014-2015, y se propuso determinar los cambios en la cantidad de servicios de alojamiento y de restauración, el nivel de salarios, demanda y calidad de empleo, además de la opinión de los habitantes de las 6 parroquias más cercanas al NAIQ, como indicadores de los efectos socioeconómicos y ambientales provocados por el funcionamiento del NAIQ, como un aporte para la toma de decisiones a nivel local.

2. METODOLOGÍA

Con el propósito de determinar los cambios ocurridos entre el 2014 y 2015, debido a la operación del NAIQ y a las vías de acceso, en los establecimientos de alojamiento y restauración localizados en las parroquias del área de influencia: Tababela, Pifo, Yaruquí, El Quinche, Puenbo y Checa, e identificar los principales efectos sociales y ambientales que advierte la población, se utilizó los métodos inductivo, descriptivo de carácter cualitativo, en tanto que la metodología utilizada fue la observación directa y la revisión de fuentes secundarias (Bernal, 2010).

Para la determinación del área de influencia del NAIQ, se utilizó la metodología Delphi, para lo cual se llevó a cabo cuatro reuniones (marzo-junio 2015) con representantes de los siguientes entes públicos y privados: Ministerio de Turismo del Ecuador (MINTUR), Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha Quito (GADP), Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico (EPMGDT) y Cámara de Turismo de Pichincha (CAPTUR). En

estas reuniones se discutieron también los indicadores socio-económicos y ambientales a investigar.

Para la identificación de los cambios en el número de establecimientos, tanto de alojamiento como de restauración en el área de estudio, se compararon los datos registrados en el Custratro-2014 (MINTUR, 2014) con los levantados por esta investigación en el año 2015. La comparación estableció variaciones en el número de establecimientos así como en la capacidad ofertada.

Se llevó a cabo un censo para la identificación del número de establecimientos que ofertaron servicios de alojamiento y restauración durante el 2015. Para el levantamiento de información se utilizó una encuesta que se aplicó a los administradores, dueños o personas responsables de los servicios de alojamiento y de restauración. Las variables determinadas fueron: número de establecimientos, capacidad ofertada, categoría del local, género, empleo, nivel salarial y nivel de instrucción de los empleados; además de cargos o posiciones que desempeñan los empleados, el estado legal de la empresa. Se realizaron también dos preguntas abiertas con el objetivo de identificar cuáles fueron los principales problemas ambientales y sociales que observan los sectores de alojamiento y restauración de las parroquias del área de influencia del NAIQ.

Con el fin de dotar de mayor consistencia a las preguntas sobre los problemas ambientales y sociales, se efectuó una encuesta de opinión a los habitantes de las seis parroquias. Mathieson y Wall (1982) recomiendan que este tipo de estudios debe contener indicadores objetivos, y contar además con estudios de percepción de la población.

Para determinar la muestra de la población a encuestar en las 6 parroquias, se aplicó la ecuación estadística para poblaciones infinitas o indeterminadas, con un nivel de confianza del 95%, y un margen de error del 5%.

$$n = p (1-p) (z/E)^2$$

Donde:

n = tamaño de la muestra

z = (95% nivel de confianza deseado)

p = 0,50 (estimador de la proporción de la población)

E = 0,05 (error máximo admisible)

Previo a la aplicación de las encuestas se realizaron pruebas piloto, preguntas que no fueron contestadas o generaron reacción negativa fueron omitidas o modificadas.

La tabulación se efectuó a través de formularios de Google Drive. Para el procesamiento y análisis de información se utilizó el software estadístico SPSS versión 21 y Microsoft Excel.

3. Marco Teórico

El déficit del suelo urbano en las ciudades latinoamericanas es una de las causas para que las urbes se extiendan hacia las parroquias rurales. Este proceso se originó en Quito desde 1960, pero se intensificó hace cuatro décadas. De acuerdo con Carrión y Erazo (2012), el desarrollo de infraestructura vial, la dotación de equipamiento como el nuevo aeropuerto, terminales terrestres, parqueaderos, entre otros servicios públicos, son el resultado de la constitución, habilitación y apropiación del suelo de las parroquias rurales por parte del Municipio de Quito.

La tendencia a abandonar las grandes urbes hacia las zonas rurales implica un proceso de periurbanización, que en países latinoamericanos se caracterizan por ser lugares en los cuales existen problemas con el uso del suelo, degradación de recursos naturales, contaminación ambiental, pobreza, falta de infraestructura básica, entre otros.

De acuerdo con algunos autores, el espacio periurbano constituye una zona discontinua, en donde coexisten lo urbano y algunos residuos de lo agrario, se evidencia una gran heterogeneidad del uso del suelo, con especulación de su precio, y servicios y equipamientos deficientes (García Ramón, Tullas, Pujol y Valdovinos Perdices, 1995). Para Castronovo (1998) los espacios periurbanos son sectores productivos, con una interface ecológica (natural) y socio-productiva, son espacios en transición, esta concepción coincide con la de Zulaica y Ferraro (2011) quienes los caracterizan como territorios donde ocurren transformaciones sociales y económicas, y a menudo desajustes entre la sociedad y la naturaleza. De acuerdo con Ávila (2001), los espacios periurbanos latinoamericanos se relacionan con el crecimiento incontrolado de las urbes, la precariedad urbana, y el mercado ilegal y, muchas veces, especulativo de las tierras, sin embargo, también se relocalizan actividades recreativas y mejoramiento de la infraestructura para el ocio (Ávila, 2009).

La concepción de lo periurbano como frontera entre campo y ciudad marcó, en Latinoamérica, una visión muy “simple” para la planificación y gestión de estos territorios, cuando en ellos se producen interacciones complejas entre los procesos políticos, productivos, económicos, sociales y ambientales. A pesar de que su problemática ha sido ampliamente estudiada a nivel mundial, los conocimientos y experiencias adquiridas no se traducen en políticas públicas gubernamentales (Ávila, 2015), y sus administraciones municipales son poco eficientes para la gestión sustentable de estos territorios.

Bajo este contexto geográfico espacial sobre el significado de lo periurbano en Latinoamérica, la implantación de un aeropuerto, con una red vial y obras de infraestructura construidas para su acceso y operación, son de suma importancia como núcleo de desarrollo estratégico local, nacional e internacional. Pues la función del transporte está dirigida a satisfacer las necesidades de los sectores productivos (entre ellos el turismo), conecta países, integra regiones, desarrolla zonas rurales, proporciona acceso a la infraestructura de salud, educación, servicios, ocio y recreación. La importancia del transporte, sea aéreo, terrestre o marítimo, exige que en la planificación territorial a nivel local y nacional se lo tome en cuenta como un eje vertebral que integra, comunica, distribuye y desarrolla (Wallingre, 2010).

La relación entre el transporte, el turismo y los viajes es imprescindible. Los desplazamientos ocurren a través de algún medio de transporte. En el caso del turismo, el aéreo es el que mayor demanda observa (OMT, 2014). A través de una visión sistémica, desde distintos puntos de vista: geográfico, económico y social, Leiper (1995) y Stear (2003) (citados por de Oliveira Santos, 2007; Jiménez Martínez, 2005; Pannoso Netto, 2012), Cuervo (1967), Boullón (1985) y Beni (1993), Bosch y Merli (2013), Mills y Morrison (1998), coinciden en que el transporte tiene una función conectiva, hace posible que la región emisora como la receptora de turistas y viajeros se relacionen, así como con otros elementos relacionados con ambos sectores. Estas interacciones repercuten con mayor o menor intensidad en el tiempo en los ámbitos socio-cultural, económico y ambiental (Rivas García y Magadán Díaz, 2012).

Sin embargo, es necesario tomar en cuenta que el transporte en general no solo es utilizado por los turistas, sino por aquellas personas o mercancías que responden a otros intereses económicos y sociales, es decir, el transporte forma parte tanto de los servicios elementales como de los periféricos, como es el caso del turismo (Wallingre, 2010).

Por lo expuesto, la sinergia entre territorio, transporte y turismo provoca impactos sustantivos en las dimensiones: social, económica y ambiental.

En lo social puede ocasionar cambios en la demografía de una comunidad a nivel local, regional, nacional, así como en el empleo, la cultura y la estructura social (Millán Escriche, 2010).

En lo económico, porque un territorio con más servicios de transporte y comunicación siempre será más competitivo con respecto a otro que no los tiene; se facilita el intercambio comercial, los viajes, el turismo. Se incrementa la inversión privada, el emprendimiento de pequeñas y medianas empresas (Pymes), lo que a su vez se traduce en empleo, no solo en los hoteles y

restaurantes, sino también en aquellos sectores que están encadenados productivamente, de manera directa e indirecta, como la construcción, agricultura, pesca, artesanía y manufactura. La dinamización económica se traduce en la mejora de la calidad de vida de la población local, y en ingresos fiscales (García y Olmos, 2011; Sancho Pérez, 2005).

En lo ambiental, los efectos se relacionan con la capacidad de carga que puede soportar un espacio físico y su infraestructura. Los efectos tienen que ver con la congestión del transporte, contaminación atmosférica y arquitectónica, incremento de desechos, entre otros (Sancho Pérez, 2005). Por tanto, dependerá de las políticas públicas y el control que ejerza el Estado para que los sectores tanto de transporte como de turismo implementen, y no transgredan los límites permisibles, en función de una planificación sostenible en todos los niveles de gestión.

La globalización y la concepción de “desarrollo” en países periféricos han propiciado que sectores productivos como el transporte y el turismo, en la supuesta búsqueda del bienestar social y el alivio a la pobreza, contrariamente favorezcan a las grandes transnacionales, cuyos capitales provienen incluso de los países pobres, sean favorecidas por la pobreza local. La escasa educación y capacitación propicia trabajadores poco calificados, quienes carecen de beneficios sociales y laboran en jornadas extensas sin remuneración adicional; el empleo es estacional y los salarios son bajos, y por lo general se prefiere a personas que son parte de grupos vulnerables como mujeres, jóvenes e inmigrantes que no están representados ni social ni políticamente (Harrison, 2008; Wilson, 2008; Sharpley y Telfer, 2015).

4. DESCRIPCIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

4.1 Breve reseña del contexto territorial del NAIQ en el Distrito Metropolitano de Quito

El Ecuador entre 1960 y 1990 fue vigorizado por las exportaciones petroleras. Entre 1962 y 1980, Quito creció en un 500% en superficie. En 1960, en el norte de la ciudad y en una extensión de 123 ha, se inauguró el Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito, que brindó servicio hasta el 2013, cuando se cerró (Quiport, 2015).

En el Plan General de Desarrollo Territorial 2000-2020, se señala que la tasa de crecimiento urbano de Quito disminuyó entre 1982 y 2005, mientras que las zonas periurbanas: los valles de los Chillos, Cumbayá, Tumbaco, San Antonio de Pichincha, crecieron, en el mismo período, desde el 0,71 hasta el 5%, debido a la implantación de empresas agroexportadoras, lo que aumentó la migración, revalorizó el precio del suelo y se favoreció la construcción de vivienda por factores como el clima, menor contaminación, entre otros (Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006). El NAIQ fue construido en la parroquia rural periurbana de Tababela, en una superficie de 1.500 ha, con una extensión de 4.100 m para la pista, y una zona de seguridad de 900 m en cada cabecera (Fig.1) (Quiport, 2015).

El área de estudio comprende una superficie total aproximada de 55.000 ha, la que corresponde a las parroquias rurales de Puembo, Pifo, Yaruquí, Tababela, Checa y El Quinche.

La implantación del NAIQ, en el valle de Tumbaco, hizo que esta zona cuente con una red vial compuesta por tres rutas de 4 y 6 carriles, además de la carretera conocida como Interoceánica. Esta red vial vincula al NAIQ, y por ende a las parroquias rurales de su área de influencia, no solo con la ciudad de Quito sino con el Norte y Sur del país. Así, se benefician directamente cerca de 200 mil habitantes, y existe una circulación diaria de 50 mil vehículos (Quiport, 2015). Además, en Tababela operarán 3 hoteles de cadenas internacionales con capacidad para 600 personas.

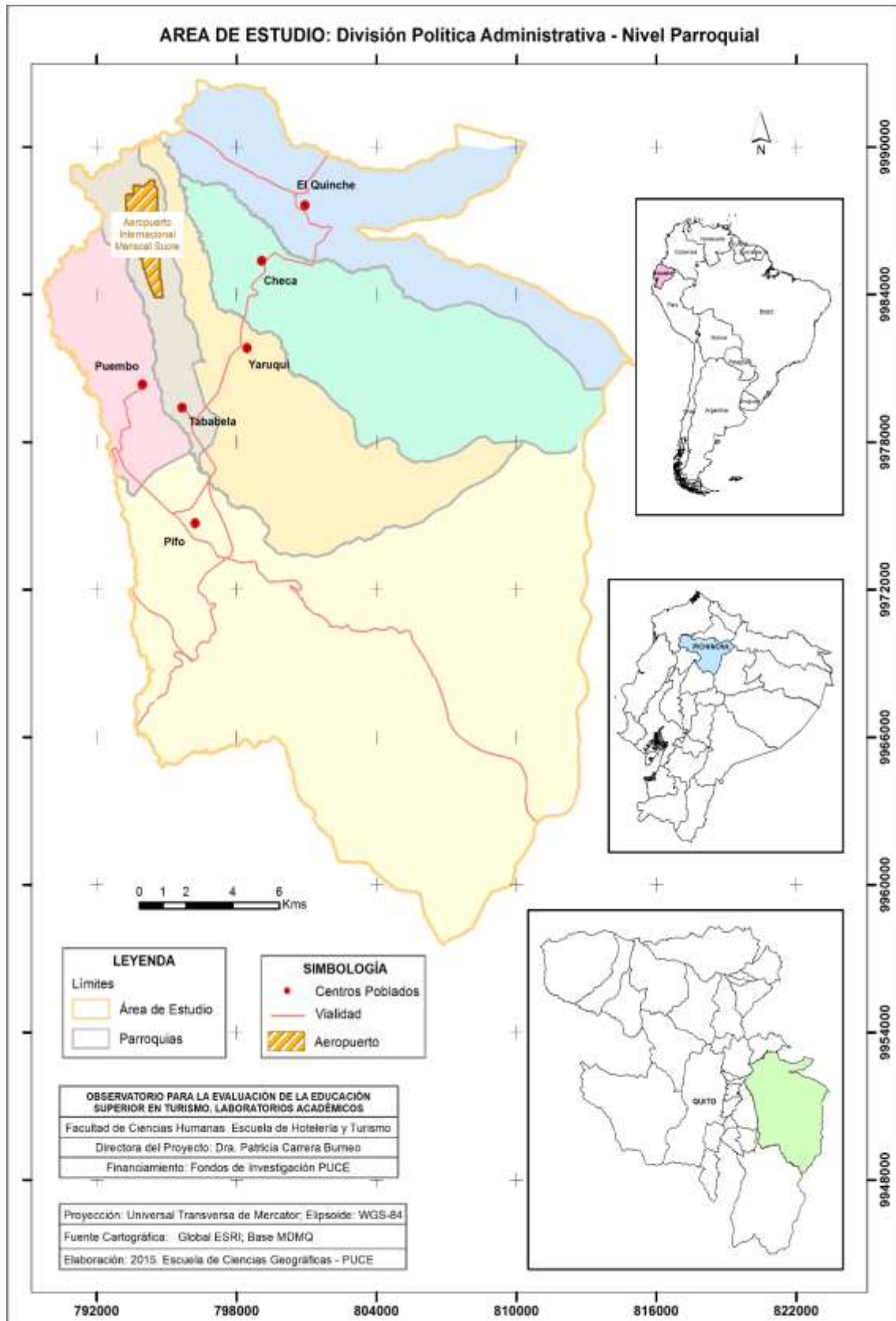
De acuerdo con las estadísticas de transporte de la Dirección de Aviación Civil (2016), el NAIQ moviliza un promedio anual de 5 millones quinientos mil viajeros al año, es decir un promedio mensual de 400 sesenta mil, y cerca de 15 mil personas diarias, sin contar con el transporte de carga. Los efectos generados por la operación aeroportuaria, la movilización de viajeros y turistas en general, el uso y consumo de bienes y servicios, ajenos a los habituales, provocan efectos económicos positivos en las parroquias del área de estudio, como la generación de nuevos negocios de alojamiento y restauración, y por tanto empleo. Sin embargo, se

intensifican negativamente otros como la disminución de la producción agrícola, una alta especulación del precio del suelo; limitaciones de agua de riego en la zona del NAIQ; insuficiencia de infraestructura sanitaria, agua, alcantarillado y recolección de desechos; contaminación de los cauces hídricos, pérdida de áreas naturales; oferta desordenada de equipamientos de turismo local y de fin de semana entre los más importantes (Dirección Metropolitana de Planificación Territorial, 2006).

4.2 Datos demográficos en el contexto nacional, cantonal y parroquial

El crecimiento demográfico a nivel nacional, cantonal y parroquial explica, en buena parte, por qué el NAIQ fue construido en una parroquia rural del nororiente de Quito. En este caso, no se ha tomado en cuenta otros factores, como los políticos, porque no tienen relación con el estudio. Es necesario aclarar que los datos que a continuación se describen corresponden al Censo de Población y Vivienda realizado por el INEC en el 2010 (los censos en el Ecuador se realizan cada 10 años).

Figura 1. Área de estudio: parroquias del área de influencia del NAIQ



Fuente: Global ESRI; Base MDMQ

La población del DMQ en la década de los 90 era cerca de 1' 350.000 habitantes. El INEC (2001) registró un aumento de 500 mil habitantes en un período de 11 años, lo que significó un incremento del 37,8%, o sea del 2,9% anual; gran parte del aumento se produjo en las parroquias periurbanas de Quito (D'Ercole y Metzger, 2002).

En el período 2001-2010 se observó un incremento poblacional del 21%. Hasta el 2010, la población de Quito fue 2' 240.000 habitantes, de los que el 51,45% eran mujeres.

En las parroquias del área de influencia del NAIQ, en el 2010, hubo un total de 75.950 personas, y se observó un equilibrio demográfico en el porcentaje de hombres y mujeres. Las parroquias con mayor número de habitantes ese año fueron Yaruquí y Pifo; y la de menor, Tababela. Con respecto al censo del 2001, las parroquias observaron una tasa de crecimiento anual que osciló entre el 2,0 y 3,7%, porcentajes algo mayores al que se reportó a nivel nacional, 1,95% (INEC, 2010).

4.3 Empleo

En el sector rural, el desempleo fue del 3,2% en el 2010, disminuyó a 2,04% en el 2013; en el 2014 aumentó muy poco a 2,3%, para disminuir en el 2015 a 2,2% (INEC, 2015). No existen datos similares para todas las parroquias del área de estudio.

A nivel nacional, el INEC en el 2010 reportó una PEA del 65% y una PEI del 35%; en el 2015 el porcentaje de la PEA se incrementó a 66%. En Quito y en las parroquias la PEA fue aproximadamente del 60%; en el 2015 se incrementó al 62%.

El 29% de la PEA de las parroquias trabaja en el sector agrícola; en segundo lugar, con un 12%, en la rama comercial (incluye servicios de alojamiento y restaurantes) y manufacturera. El 44% de la PEA son empleados u obreros del sector privado, el 19% tienen actividades propias. El 7% se dedica a la limpieza doméstica, el 6% trabaja en entidades públicas (INEC, 2010).

4.4 Educación

El 38% de la población de las parroquias de estudio tiene educación primaria, el 24% secundaria, el 9% superior y cerca del 5% ninguna (INEC, 2010).

4.5 Cobertura de servicios

De un número de 1.966 hogares registrados en el 2010, el 99% tenía energía eléctrica; sin embargo, en los servicios de alcantarillado y agua potable la cobertura osciló entre el 60 y 70%. El denominador común es: mientras más alejada la comunidad de una carretera principal cuenta con menos servicios básicos. La recolección de basura tiene una cobertura del 92%, pero la frecuencia de recolección es de dos veces al mes aproximadamente (INEC, 2010).

5. RESULTADOS

Esta investigación se llevó a cabo entre el 2014 y 2015, y en relación con objetivo general de este trabajo se obtuvo los siguientes resultados:

5.1 Características del sector de alojamiento

En el área de estudio se registraron 47 establecimientos de alojamiento, pero se encuestaron a 38; nueve se negaron a participar. El 95% de las empresas encuestadas cuentan con una patente municipal. El 84% con una patente de turismo; el 8% no disponen de esta, y el 7% se encuentran en trámite. Los empleos directos generados (53%) fueron ocupados por mujeres. El tipo de alojamiento de mayor participación fue la "Hostal", y representó el 58% de la oferta hotelera del sector, seguido por el tipo "Hotel" con un 16%.

Puembo presentó el mayor número de locales de alojamiento, entre hoteles y hosterías. Tababela ofertó mayor variedad en tipos de alojamiento: hoteles, hostales y hosterías. Pifo

concentró el mayor número de hostales. El Quinche ofertó hostales y un hotel. En Yaruquí se registró una casa de huéspedes y una hostel. Checa no presentó este tipo de servicios. Es decir que las hostales representaron la mayor oferta de alojamiento en el área de estudio.

Respecto a la categoría, en el 2015 hubo 9 alojamientos de cinco estrellas, 11 de cuatro y 18 de tres y dos estrellas.

5.1.1 Cambio porcentual en el número de establecimientos

Al comparar los datos del catastro elaborado por el MINTUR (2014) con los obtenidos por este estudio, se determinó que el número de establecimientos de alojamiento en las 6 parroquias se incrementó de 32 en el 2014 a 47 en el 2015, es decir, un aumento del 46%. La parroquia de Puumbo fue la que observó mayor crecimiento seguida por la de Tababela.

Con respecto a la **capacidad instalada** (número de habitaciones) que oferta el sector de alojamiento, se determinó que en el 2014 hubo 410 habitaciones disponibles de acuerdo con el Catastro del MINTUR (2014), en tanto que el 2015 se registró 445, por lo que la capacidad instalada se incrementó en un 9%.

La parroquia que mayor aumento reportó fue Tababela (96%), seguida de El Quinche (72%), Yaruquí (5%); Pifo no presentó incremento. En Puumbo se evidencia un incremento de 9 establecimientos (100%), por lo que se deduce que existió un incremento de la capacidad instalada con respecto a la reportada en el Catastro (2014).

Los establecimientos de alojamiento cotizaron un precio por habitación simple entre 8 y 118 USD. El 75% de ellos ofertaron un precio de hasta 37,75 USD, el 25% restante fue superior a este valor, con un máximo de 118,00 USD.

Se observó que las hostales constituyen la oferta más importante de alojamiento con un rango de precios por habitación entre 8 y 46 USD.

En el 60% de los establecimientos, los huéspedes presentaron un promedio de alojamiento por un día, en el 24% de los locales por dos días, en el 5% por tres días, y en el 3% por cuatro días.

5.1.2 Empleo directo generado por el sector de alojamiento

El incremento de empleo directo en el sector de alojamiento en las 6 parroquias fue del 36%; de 132 plazas de trabajo (2014) se pasó a 179 en el 2015. El mayor porcentaje se observó en la parroquia de Yaruquí (200%), ya que en el 2013 registró 3 empleados, a diferencia del 2014: 9 empleados. El mayor incremento de empleos se registró en Pifo: 22, Tababela: 18 y Yaruquí 9.

5.1.3 Cargos y salarios

El 89% del sector de alojamiento de las parroquias cuenta con el cargo de administrador (polivalente). El 61% con el de recepcionista y mucama. El 28% con el de seguridad. El 13% tuvo cargo de cajero, y el 10% de botones.

De los 38 establecimientos de alojamiento, 34 contaron con un administrador. De estos, 21 manifestaron una forma de pago mensual, pero solo 18 indicaron el valor percibido. El 50% de los administradores reciben un salario mínimo vital, el 50% restante tiene un ingreso superior con un máximo de 1.100 USD

El cargo de recepcionista se observó en 23 establecimientos. 16 recepcionistas perciben una forma de pago mensual, pero solo 14 indicaron el valor mensual recibido. El 75% de personas en este puesto perciben un salario mínimo vital; el del 25% restante es superior a este ingreso, con un máximo de 450 USD.

El cargo de mucama fue registrado en 23 locales. De estos empleados, 15 reciben su paga de forma mensual, pero solo 14 indicaron el valor que perciben. El 50% de estas personas reciben un salario mínimo vital, el 50% restante supera este ingreso hasta un máximo de 412 USD.

Las posiciones de cajero, botones y seguridad perciben un salario mínimo vital en promedio.

5.1.4 Nivel de instrucción de los empleados

Se observa que el 61% de los empleados tiene un nivel de educación secundario; el 26%, nivel básico o primario.

De los establecimientos que cuentan con un administrador, el 58% de estos hablan otro idioma, seguido del cargo de recepcionista con un 39%.

Los administradores de las empresas de alojamiento expresaron que, en todas las posiciones, los empleados presentan un nivel de instrucción media a mucha experiencia.

5.1.5 Origen de la mano de obra

El 89% de personal proviene de las mismas parroquias, el 11% de parroquias aledañas como Tumbaco, Valle de los Chillos y Nayón.

5.2 Características del sector de restauración

Durante el censo realizado para esta investigación (2015), se identificaron 171 locales de restauración. El tipo de establecimiento encontrado con más frecuencia en el área de estudio fue el restaurante de especialidad (comida típica nacional, comida italiana, alemana, etc.), seguido por locales de paso (al borde de la carretera). La mayor cantidad de los tipos señalados se hallan en las parroquias de El Quinche, Pifo y Puembo. Los restaurantes con franquicia se ubican en las parroquias de Puembo y Tababela, esta última es la que ofrece un mayor número.

El 83% de los restaurantes de las parroquias cuentan con una patente municipal de funcionamiento; el 9% la tienen en trámite; el 6% no tiene una patente, y el 2 % no informa. Del empleo directo generado por este sector, el 64% lo ocupa el género femenino.

5.2.1 Cambio porcentual en el número de establecimientos

Si se compara el catastro elaborado por el MINTUR (2014) y la información recogida por este estudio (2015), se observa el aumento de 47 a 171 establecimientos de restauración en las 6 parroquias, lo que significa un incremento del 263%. La parroquia de Puembo fue la de mayor auge en restaurantes, seguida por El Quinche y Pifo.

En relación a la capacidad instalada se observa un 293% de incremento (2014: 1.836; 2015: 7.218) en el número de sillas ofertadas en las 6 parroquias. Puembo fue la parroquia que tuvo mayor aumento, seguida por Pifo, El Quinche y Tababela.

Es necesario aclarar que en el Catastro (2014) del MINTUR no se encontró información sobre el número de establecimientos de alojamiento y restauración de la parroquia Checa. Sin embargo esta investigación registró 9 restaurantes.

5.2.2 Empleo directo generado por los locales de restauración

El incremento de empleo directo en el 2015 en restauración fue del 83% (2014: 379; 2015: 695) en las 6 parroquias con respecto al Catastro MINTUR (2014). La parroquia que mayor empleo directo generó fue Tababela con 149 empleos adicionales, seguida por El Quinche con 123, Pifo con 121, Puembo con 79, Checa con 45; Yaruquí no se presentó incremento.

5.2.3 Cargos y salarios

Los cargos que se registraron con mayor frecuencia en este sector fueron: administrador, cocinero y mesero. En los establecimientos del área de estudio se observó que las posiciones de cajero, capitán, pocillero y seguridad no son comunes; más bien existe un alto porcentaje de establecimientos que no disponen de ellas.

Las formas de pago diario, semanal, quincenal y mensual se presentan en todas las posiciones laborales. Sin embargo existen ciertas variaciones: los cargos como administrador, cajero,

cocinero y mesero reciben con mayor frecuencia el salario de manera mensual; sin embargo, el cargo de pocillero tiene una forma de pago diaria.

De los 171 locales de las 6 parroquias, 127 cuentan con la posición de administrador. De estos, 62 manifestaron una forma de pago mensual, y solo 56 indicaron el monto mensual recibido. El promedio mensual fue de 565 USD. El 75% de los administradores percibió un salario hasta de 500 USD, el del 25% restante fue superior a este ingreso, con un máximo de 2400 USD.

En 140 locales se registró la posición de cocinero. 55 cocineros manifestaron una forma de pago mensual, pero solo 48 indicaron el valor recibido. El promedio mensual fue de 354 USD, un salario mínimo vital en el 2015.

De 171 locales, 109 cuentan con el cargo de mesero. De estos, 39 expresaron recibir un pago mensual, pero solo 32 indicaron el valor que perciben. El promedio mensual fue de 354 USD, un salario mínimo vital.

El cargo de cajero fue registrado en 59 locales. 28 personas manifestaron una forma de pago mensual, y solo 24 indicaron el valor de su remuneración. El 50% de los cajeros percibió un salario mínimo vital, el 50% restante recibió un salario superior a este ingreso con un máximo de 440 USD. El promedio mensual percibido fue de 409 USD.

5.2.4 Nivel de instrucción

El 54% de los empleados en el sector de restauración presentaron instrucción secundaria, el 25% educación básica, 18% superior y el 1% no reportó ningún tipo de formación.

5.2.5 Nivel de experiencia

Todas las posiciones laborales presentaron un nivel de experiencia con una calificación de media a mucha.

5.2.6 Origen de la mano de obra

El 89% del personal provino de las mismas parroquias, y el 11% de parroquias aledañas como Tumbaco, Valle de los Chillos y Nayón.

5.2.7. Problemas sociales

El 61% de los encuestados, tanto del sector de alojamiento como de restauración, manifestaron que conocían más de uno de problemas sociales que afectan al área de estudio, el 39% indicó que no conocía. Los problemas más acuciantes fueron: la seguridad, incremento de la delincuencia, falta de suficientes policías para el control. Otros problemas son la drogadicción y la escasez de fuentes laborales.

5.4 Efectos socioeconómicos y ambientales. Resultados de la aplicación de una encuesta

Se encuestaron a 356 personas residentes en el área de estudio. El 57% de los encuestados de las 6 parroquias consideraron que la presencia del NAIQ, y sobre todo de las vías de acceso fue positiva. En la muestra de Pifo, el 80% afirmó que fue positiva; en la de Puembo, para el 43% fue indiferente.

El 58% de la población consideró que la operación del NAIQ provocó la generación de nuevos o más negocios, mientras que el 42% que no. La muestra de Pifo estimó en un 90% que la presencia del aeropuerto ayudó a generar nuevos o más negocios; seguida de la de Tababela con un 73%, y la de Yaruquí con un 60%.

Respecto al empleo, el 48% de los encuestados manifestó que el empleo aumentó; en tanto que para el 43%, ni aumentó ni disminuyó, y para un 9%, disminuyó.

El 58% de los encuestados consideró como un efecto negativo que los terrenos de las distintas parroquias, dedicados antes a la agricultura, se hayan urbanizado o utilizado para otras

actividades. Al preguntar sobre estos negocios o actividades, el 65% de la población encuestada nombró negocios de inmobiliarias-construcción, el 48% se refirió a servicios de restauración, el 16% indicó que se está utilizando superficies amplias para parqueaderos, y el 10% expresó que la población ha convertido muchos hogares en negocios de alojamiento.

Otro efecto positivo de la operación del NAIQ fue el aumento de visitantes extranjeros y nacionales, el 43% de los encuestados sostuvo que el número se incrementó, mientras que el 53% estimó que se mantuvo.

Sobre los problemas sociales que afectan a la población, el 37% de los encuestados manifestó que no conocía ningún problema social como efecto del funcionamiento del NAIQ. El 63%, que conocían de los problemas sociales, nombraron con mayor frecuencia la falta de seguridad como un efecto importante y el aumento de la delincuencia; en segundo lugar, la drogadicción, el alcoholismo y la migración, además de que no existe suficiente vigilancia y control policial.

Al respecto de los problemas ambientales que se acentuaron con la operación del NAIQ, el 52% desconoce si existen problemas ambientales. El 48% manifestó que conocían uno o más problemas; y dentro de este grupo, el 37% manifestó que el mayor problema derivado del funcionamiento del aeropuerto es la contaminación auditiva y visual, seguida por la deforestación (10%), y la acumulación de desechos o basura (1%).

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Este estudio determinó que desde el funcionamiento del nuevo Aeropuerto en Tababela y de las vías de comunicación, que fueron operativas a finales del 2014, el área de su influencia se dinamizó al generar nuevos locales de alojamiento y restauración durante el 2015, en comparación a los registrados en el Catastro del 2014 del MINTUR. El sector de alojamiento, por su número, aportó con 133 plazas de trabajo. Cabe resaltar que el 50% de los cargos de alojamiento son ocupados por mujeres. Así, el incremento de los servicios señalados, de su capacidad instalada y generación de puestos de trabajo fue percibido por la población encuestada como efectos positivos causados por la operación del NAIQ y sobre todo por las vías de acceso.

Antes del 2015, la oferta más frecuente de alojamiento en el área de estudio se compuso, generalmente, por establecimientos pequeños tipo hostel u hotel con una capacidad instalada promedio de 10 habitaciones, y precios que oscilaron entre 8 y 46 USD. La mayoría fueron calificados con categoría de tres y dos estrellas. Sin embargo, durante el período de la investigación, se observó en la parroquia de Tababela la construcción de tres hoteles de lujo con una capacidad total de 600 habitaciones y precios que rebasan los 110 USD por habitación simple, dirigida principalmente a ejecutivos y personal de empresas nacionales e internacionales, para convenciones y eventos masivos. La zona de estudio tiene 9 alojamientos cinco estrellas, para los cuales la operación de los nuevos hoteles de Tababela podría constituir una amenaza. Por otro lado, significa también un riesgo para los pequeños y medianos inversionistas del sector de alojamiento ya establecidos en las parroquias, pues las grandes cadenas podrían atraer la mano de obra experimentada de aquellos. Otro problema que podría surgir es el acaparamiento, por parte de las cadenas hoteleras, de los proveedores de productos alimenticios principalmente, con el consiguiente incremento de precios. Sin embargo, desde el punto de vista de la población, las cadenas hoteleras significan un incremento del empleo local.

El sector de restauración presentó un incremento aproximado, entre el 2014 y 2015 en las 6 parroquias, del 263%. Esto generó un empleo directo para 695 personas. Este resultado tiene sentido al relacionarlo con las cifras de emprendimiento del país. El Ecuador mantiene una actividad emprendedora temprana (TEA, siglas en inglés) del 33,6%, que comparada con otros países de la región (Chile, 26% y Colombia, 23%) es la más alta. Durante el 2015 se observó un incremento del porcentaje de emprendedores asentados en el área rural: pasó del 28% (2014) al 30% (2015). La TEA por oportunidad en el 2015, en el área rural, fue del 20%, y por necesidad del 10%. Las actividades en las que más se emprendió estuvieron orientadas al

consumidor: comercio al por menor y hoteles-restaurantes, y representó el 66% de la TEA del 2015 (GEM, 2015). Los datos indican que a nivel nacional-rural hubo incremento de emprendimientos durante el 2015; además, la comparación de los datos del Catastro del MINTUR (2014) con los de esta investigación indica que hubo un incremento de emprendimientos, sobre todo de restauración, en la zona de influencia del NAIQ y que se puede inferir que fue un efecto del NAIQ y de las vías de acceso.

El 90% de la mano de obra proviene de las mismas parroquias, lo cual es positivo porque dinamiza la economía, reduce el desempleo y por ende aumenta la calidad de vida de la población local. El nivel de instrucción de la mano de obra, tanto del sector de alojamiento como de restauración, observó nivel primario en mayor porcentaje (lo que coincide con el nivel de educación de las parroquias, solo el 9% de la población tuvo educación superior, la mayoría presentó nivel primario). Según el GEM-Ecuador (2015) no hay una relación directa entre el nivel de educación y los emprendedores, más bien el emprendimiento está ligado con el aumento del nivel de ingresos y las competencias que los emprendedores poseen. Pero si bien el Ecuador es el país que más emprende, también muestra el mayor porcentaje de cierre de negocios de la región. Por eso la formación de los emprendedores y empleados está relacionada con la sostenibilidad de los negocios: es importante contar con equipos capaces de innovar, emprender y concebir nuevos productos, lo que mejora la calidad, competitividad y productividad de las pequeñas, medianas y grandes empresas.

El salario mínimo vital (354 USD, 2015) fue el más frecuente para pagar la mayoría de los cargos, tanto en los establecimientos de alojamiento como en los de restauración; salarios superiores a los 1.000 USD constituyeron una excepción. Es evidente que los salarios no presentaron ninguna relación con los cargos ni con el nivel de instrucción: el cargo de administrador en promedio percibió lo mismo que uno operativo. La mayor dispersión de salarios se presentó en el cargo de administrador en el sector de restauración, con una paga entre 354 y 2.400 USD. En el sector de alojamiento el cargo de administrador es polivalente, es decir asume varias funciones, y en un porcentaje importante percibe un salario mínimo mensual, lo cual es injusto desde el punto de vista social, ya que el empleador no toma en cuenta su nivel de instrucción (superior), ni que las funciones que asume son de mayor responsabilidad en relación con otros puestos de trabajo. En los emprendimientos de restauración, los cargos de mesero y cocinero reciben remuneraciones diarias o temporales, lo que incide en la economía local, a más de las consiguientes repercusiones sociales. Investigaciones realizadas sobre el salario mínimo y su impacto en la economía, como la de Card y Krueger (citados en Parkin, 2014 p. 132), afirman que un salario más alto que el mínimo hace que los empleados sean más conscientes y productivos, y a la vez menos propensos a renunciar a sus puestos de trabajo, lo que reduce la rotación de trabajo improductivo. Por ello, los gerentes o administradores deben percibir salarios acordes con sus funciones, ya que al ser valorados aumentan la productividad de las empresas y por tanto mejora la economía local.

De acuerdo con el estudio de percepción, un porcentaje alto de la población encuestada indica que el número de visitantes extranjeros y nacionales en las parroquias aumentó, lo que se percibe como un efecto positivo porque “genera empleo e ingresos y la economía de las parroquias se dinamiza”. Sin embargo, también muestran descontento y preocupación porque existen problemas ambientales y sociales que no han sido resueltos por las entidades públicas responsables, y que se intensificaron con la operación del NAIQ, entre ellos: la contaminación auditiva, visual, atmosférica, y del suelo; efectos negativos causados principalmente por el aumento del tránsito vehicular, la poca frecuencia en la recolección de basura y la insuficiente cobertura de alcantarillado. Entre los problemas sociales, la población menciona que los temas relacionados con la seguridad, el incremento de la delincuencia y la falta de control policial son los más acuciantes.

Finalmente, la operación del NAIQ y la consiguiente apertura de nuevas vías de acceso incentivaron la inversión de la población en negocios de alojamiento y restauración, lo que a su vez generó empleo local, dinamizando la economía de las 6 parroquias de estudio. Este impulso generado por la población tendrá un efecto positivo en lo económico, social y

ambiental en el corto, mediano y largo plazo. Esto ocurrirá siempre y cuando los diferentes niveles de gobierno propongan y ejecuten políticas públicas, con objetivos claros y concretos que mejoren la calidad de los negocios a través de la innovación y propuesta de nuevos productos en todos los sectores, sobre todo el relacionado con los servicios y su encadenamiento productivo. El incentivo a la producción de pymes es muy importante a través de fondos gubernamentales de inversión.

La presencia del NAIQ es una oportunidad para las parroquias rurales, pero también representa un riesgo pues atrae a inversionistas foráneos con mayor capital de inversión, más competitivos e informados. Por lo que es urgente la ejecución de proyectos de capacitación formal que potencien y fortalezcan las capacidades innatas de los actuales y futuros inversionistas y empleados de la localidad: la formación técnica y práctica son requisitos para mejorar la calidad de los productos y su estabilidad en el tiempo.

Por otro lado, es importante que el Estado genere información de libre acceso a la población sobre el mercado de los diferentes sectores productivos. Muchos de los negocios o emprendimientos fracasan porque inician sin información básica sobre la oferta y demanda de los productos, precios, competencia, tamaño del mercado, preferencias de los potenciales clientes, entre otros. El acompañamiento y asesoramiento a los pequeños y medianos inversionistas locales es importante para que el sector productivo se desarrolle, con la consiguiente mejora de los indicadores económicos y sociales.

El crecimiento de los sectores productivos como el turismo y los viajes, el transporte de mercaderías de exportación e importación demandarán cada vez más los servicios ofertados por el NAIQ. Esto significa que las entidades públicas responsables de las parroquias deben planificar el territorio en función de la nueva realidad económica, social y ambiental. Tomar medidas de control estrictas para que no se degrade aún más la calidad ambiental de la zona de influencia del aeropuerto es urgente. Por ello es necesario tener a disposición la información que permita a las autoridades locales tomar las decisiones correctas para mejorar la calidad de vida de la población. Los resultados de este y otros estudios de impacto ambiental, incluso los generados por las empresas privadas como requisito para obtener el permiso de construcción del NAIQ, deben ser considerados para una adecuada planificación del territorio, cuyos objetivos deben cumplirse a través de la asignación real de presupuestos.

Agradecimientos: a la PUCE por dotar del financiamiento para la realización de este estudio. A la EHT por la cooperación y la apertura académica ante las necesidades logísticas de este estudio. Al MBA Santiago López por su colaboración en el diseño de las encuestas y revisión metodológica.

Al Ministerio de Turismo, a la Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico, Quito-Turismo y al GAD de Pichincha por su cooperación y apoyo logístico.

Un agradecimiento especial a las estudiantes en proceso de graduación por su dedicación: Lesly Sandoval, Carolina Mora, Camila Morejón y Evelyn Carrillo, y a todos aquellos estudiantes de la EHT que cooperaron con el levantamiento de información en la zona de estudio durante el 2015.

Citas bibliográficas

- Ávila Sánchez, H. (2015). *La ciudad en el campo: expresiones regionales en México*. México D.F. México: Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias UNAM.
- Ávila Sánchez, H. (2009). Periurbanización y espacios rurales en la periferia de las ciudades. México: Estudios agrarios, Procuraduría Agraria: 41, 93-123.
- Ávila Sánchez, H. (2001). Ideas y planteamientos teóricos sobre los territorios periurbanos. Las relaciones campo-ciudad en algunos países de Europa y América. Investigaciones geográficas. México: UNAM. Boletín del Instituto de Geografía, No. 45: 108-127.
- Barsky, A. (2005). El periurbano productivo, un espacio en constante transformación. Introducción al estado del debate, con referencias al caso de Buenos Aires. Universidad de Barcelona. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 9, (194).
- Beni, M.C. (1993). Sistemas de turismo SISTUR. Estudio del turismo frente a la nueva teoría de los sistemas. Estudios y Perspectivas en Turismo, 2(1), 7-26.
- Bosch, L., y Merli, M. (2013). Fundamentos del enfoque sistémico para el estudio del turismo. Recuperado de: http://170.210.83.98:8080/jspui/bitstream/123456789/413/1/Fundamentos_enfoque_sist_emico_estudio_turismo_bosch.pdf
- Boullón, R. (1985). *Planificación del espacio turístico*. México: Trillas
- Bernal, C.A. (2010). *Metodología de la investigación, administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. Tercera Edición. Colombia: Pearson Educación.
- Carrión, F. y Erazo, J. (2012). La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferia. *Bulletin de l'Institut Francais d'Études Andines* 41(3), 503-522. DOI: 10.4000/bifea.361
- Castronovo, R. (1998). Dinámica del crecimiento urbano en la ciudad de Tandil: análisis de los sectores periurbanos o rururbanos y sus implicancias ambientales. Argentina. Actas de VIII Jornadas Cuyanas de Geografía, 561-566.
- Cuervo, D. (1967). El turismo como medio de comunicación humanas. México: Departamento de Turismo del Gobierno de México.
- de Olivera Santos, G. (2007). Modelos teóricos aplicados al turismo. Estudios y Perspectivas en Turismo, 16, (1), 96-108. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=180713890005>
- D'Ercole, R., Metzger, P. (2002). *Los lugares esenciales del Distrito Metropolitano de Quito*. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Quito-Ecuador: AH/Editorial.
- Graduate School of Management, ESPAE. (2015). Global Entrepreneurship Monitor. Ecuador. Guayaquil-Ecuador: Escuela Politécnica del Litoral. Recuperado de: http://www.espae.espol.edu.ec/images/documentos/publicaciones/libros/GemEcuador2_015.pdf
- Dirección Metropolitana de Planificación Territorial (2006), *"Condiciones del contexto". En Plan General de Desarrollo Territorial del Distrito Metropolitano de Quito 2006-2010*. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Secretaría del Desarrollo Territorial y Dirección Metropolitana de Planificación Territorial. Quito-Ecuador: Imprenta Municipal.
- García Cebrián, R., y Olmos Juárez, L. (2011) *Estructura del Mercado Turístico*. Madrid-España Paraninfo
- García Ramón, M. D., Tullas i Pujol, A., Valdovinos Perdices, N. (1995). Geografía rural. Madrid. Síntesis.
- Harrison, D. (2008). Tourism and Development in Global South. Pro-Poor Tourism: A Critique. *Third World Quarterly*, 29 (5) pp851-868. Recuperado de: <http://www.jstor.org/satable/20455079>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). (2015). Anuario de Estadísticas de transporte. Ecuador. INEC. Recuperado de: <http://www.quito-turismo.gob.ec/component/phocadownload/category/3-estadisticas-uido>

- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). (2010). Censo de población y vivienda. Ecuador. INEC. Recuperado de: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). (2015). Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo. Ecuador. INEC. Recuperado de: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/empleo-junio-201/>
- Jiménez Martínez, A. (2005). Una aproximación a la conceptualización del turismo desde la teoría general de sistemas. México, D.F., MX: Editorial Miguel Ángel Porrúa.
- Mathieson, A. y G. Wall (1982): *Tourism: economic, physical and social impacts*. Essex: Longman.
- Mills, R., y Morrison, A. (1998). *The Tourism System. An Introductory Text*. USA: Kendall & Hunt Publishing Co.
- Ministerio de Turismo del Ecuador (MINTUR). (2014). Catastro de establecimientos turísticos. Quito-Ecuador. MINTUR.
- Organización Mundial del Turismo (OMT). (2014). Reporte anual 2014. Madrid-España: OMT. Recuperado de: http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/unwto_annual_report_2014.pdf
- Panosso Netto, A. (2012). *Teoría del turismo: conceptos, modelos y sistemas*. Primera Edición en español. México: Trillas.
- Parkin, M. (2014). *Economía*. Décimo primera edición. México: Pearson Educación.
- Quiport Corporación (2015). Historia del Aeropuerto Mariscal Sucre en Tababela. Quiport. Recuperado de: <http://www.quiport.com/quiport/concesion-del-naiq/historia.html>
- Rivas García, J., y Magadán Díaz, M. (2012). Planificación turística y Desarrollo Sostenible. Impacto Ambiental de las actividades económicas. Primera Edición. Oviedo-España: Septem Ediciones.
- Sancho Pérez, A. (2005) Impactos del turismo sostenible sobre la población local. *Turismo y Sociedad*, 4, pp 7-38.
- Sharpley, R. y Telfer, D. J. (2015). *Tourism & Development: concepts and issues*. Segunda Edición. U.S.A.: Bristol, Channel View Publications.
- Wallingre, N. (2010). Responsabilidad del transporte aéreo en la dinámica territorial para el desarrollo del turismo argentino. El aporte pendiente. *Revista Transporte y Territorio*. Argentina: Universidad de Buenos Aires, 2. pp. 99-120.
- Walsh Environmental Scientists and Engineers. (2008). Alcance del Estudio de Impacto y Plan de Manejo Ambiental para el NAIQ. Quito-Ecuador
- Wilson, T. (2008). The impacts of tourism in Latin América. *Latin America Perspectives*, 35 (3) 3-20. Recuperado de: <http://www.jstor.org/stable/27648094>
- Zulaica, L., y Ferraro, R. (2011). Aportes metodológicos para la gestión territorial del periurbano marplatense (provincia de Buenos Aires, Argentina): aplicaciones en el sector sur. *Revista Geográfica de América Central*, 2(47E). Recuperado de: <http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/3690>