

00166

1
tej.

LAS CONDICIONES GENERALES DE LA PRODUCCION EN QUITO
1970-1978

Jorge Emilio Garcia Suasnavas

Tesis para obtener el grado de

MAESTRIA EN INVESTIGACION Y DOCENCIA, URBANISMO

DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO - AUTOGOBIERNO

México D.F. 1983

00166
1983

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INTRODUCCION

A. UN PUNTO DE PARTIDA TEORICO METODOLOGICO

1. La totalidad social	1
2. La circulación del capital	6
3. Momento temporal y espacial de la circulación	9
4. Los costos de circulación	12
5. Las Condiciones Generales de la Producción en Marx	16
6. Las Condiciones Generales de la Producción en otros autores	23
7. Como vamos a entender las Condiciones Generales de Producción	30
8. El Estado y la generación de las Condiciones Generales	37

B. LAS CONDICIONES GENERALES DE LA PRODUCCION EN QUITO: 1970-1978

I. DESARROLLO CAPITALISTA Y URBANIZACION EN EL ECUADOR

1. Introducción	1
2. Antecedentes generales	2
3. La explotación petrolera	8
4. La situación del agro	11
5. La industrialización y la inversión extranjera	16
6. El Estado y la creación de las Condiciones Generales de la Producción.	21
7. La urbanización capitalista	27

II. EL DESARROLLO URBANO DE QUITO

1. Introducción	33
2. La concentración de la población	46

3. La expansión territorial	43
4. La renovación urbana	53
5. La creación de Condiciones Generales para la Producción	60
a. El agua potable	61
b. El drenaje	65
c. La energía eléctrica	67
6. El surgimiento de los barrios periféricos	73

III. LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN QUITO: 1970-1978

1. Introducción	76
2. La relación entre la vialidad y el transporte	78
a. El bus como medio de transporte	82
b. El transporte y la fuerza de trabajo	88
c. Los dueños del negocio	91
d. Vialidad y transporte	93
e. Política de transporte	99
3. La obra realizada	103
3.1. La obra vial	104
3.2. Pavimentación, repavimentación y alcantarillado	113
3.3. Pasos a desnivel, túneles y facilidades de tránsito	120
4. La intervención del Municipio y el papel de la empresa privada	124
4.1. Forma en que interviene el Municipio y la empresa privada	124
4.2. Función que cumple la infraestructura vial y el transporte	137
4.3. Papel ideológico subyacente en la obra vial realizada	140
a. Quito: una ciudad para vivir	143
b. Quito, patrimonio de la humanidad	145

c. Las obras Autofinanciadas	147
d. Viva Quito a sucre...!	149
e. El auto propio... la vialidad propia	150
f. La obra monumental y la obra silenciosa	152
g. El hombre que trabaja	154
IV. NOTAS BIBLIOGRAFICAS	I
V. BIBLIOGRAFIA	I
VI. ANEXOS	A

INTRODUCCION

El siguiente estudio surge de la inquietud por explicar las transformaciones que se han producido en la ciudad de Quito a partir de la década del setenta.

En él se realiza el análisis de los elementos socioeconómicos y físico espaciales que han contribuido a transformar la imagen y el rol que tiene la ciudad de Quito en la formación social ecuatoriana. Concretamente se aborda el papel que cumplen en dicha transformación los denominados 'servicios' y/o 'infraestructuras urbanas', tales como: la energía eléctrica, el agua potable, el alcantarillado y de manera particular, la vialidad y el transporte.

Se trata de un primer acercamiento a la problemática de las Condiciones Genrales de la Producción, a partir del cual será posible emprender, posteriormente, estudios en profundidad que permitan ampliar el análisis de esta problemática, considerando su interrelación con los diferentes intereses de clase y los efectos que tiene sobre la organización del territorio rural y urbano, tanto a nivel local como nacional.

La situación actual en que se encuentran tanto el conocimiento sobre este campo, como la discusión y profundización del mismo,

ha limitado, en parte, los alcances del presente estudio. No obstante, el acercamiento analítico y reflexivo sobre el caso de Quito, permite encontrar algunas alternativas y respuestas a la problemática socioeconómica y físico territorial planteada a nivel general.

Entre otros temas, permite acercarnos a una explicación objetiva del papel que cumplen las Condiciones Generales de la Producción en el conjunto urbano y la participación de los diversos agentes sociales en la esfera de la producción, distribución y consumo de las mismas. Así mismo, hace posible entender algunos hechos que cobran importancia política (incremento de tarifas en transporte y 'servicios de Infraestructura' en general) en determinadas coyunturas, en las que se han agudizado las contradicciones sociales de esta formación social.

La primera sección del trabajo se inicia con un punto de partida teórico-metodológico, que aporta algunos elementos conceptuales para la comprensión de las Condiciones Generales de la Producción y ha permitido orientar la investigación y el análisis del caso concreto.

La segunda sección hace referencia a las Condiciones Generales de la Producción en el caso de Quito, durante los años 1970-1983, período en el cual la economía nacional experimenta un gran cre

cimiento, motivado por la explotación petrolera que, en buena parte, se va a reflejar en la construcción de grandes obras civiles relacionadas con dichas Condiciones, lo que permite ligar las con los aspectos económicos y políticos que tienen lugar a nivel nacional y local.

El primer capítulo de esta segunda sección, ubica el caso de Quito al interior del desarrollo capitalista y el consecuente proceso de urbanización en el Ecuador. El segundo capítulo, trata de medir el impacto que tiene el desarrollo capitalista en la ciudad de Quito, y particularmente en la producción de algunas de las Condiciones Generales de la Producción, tales como: agua potable, energía eléctrica y alcantarillado. Así mismo se analiza las implicaciones que el fenómeno en su conjunto tiene sobre el territorio urbano.

En la tercera sección se presenta el caso concreto de la Infraestructura Vial y el Transporte en Quito, en cuanto Condiciones Generales necesarias para la reproducción de la totalidad social en general y de la producción en particular.

En este sentido, se aborda el estudio del sistema de transporte analizando el carácter capitalista de dicho 'servicio'; el impacto económico que tiene sobre los usuarios; la ineficiencia del sistema para satisfacer las demandas de los diferentes grupos sociales; y, la política que mantienen las autoridades Estadales

al respecto.

Finalmente y para completar el análisis, se hace referencia a la participación del Estado, en la generación de las Condiciones Generales de la Producción, el papel de la empresa privada y la función que cumplen la vialidad y el transporte en la organización del territorio urbano.

Se incluyen las notas bibliográficas y algunos cuadros anexos a los que se hace referencia en el texto, y que consideramos de interés para otros trabajos.

Quiero dejar constancia de mi agradecimiento a todas aquellas personas y amigos que en diversas formas y distintos momentos colaboraron en la realización de este trabajo, en especial, al colectivo de profesores y compañeros del Autogobierno por las pláticas y discusiones mantenidas durante el desarrollo de la maestría.

A. UN PUNTO DE PARTIDA TEORICO METODOLOGICO

1. LA TOTALIDAD SOCIAL

Para entender el planteamiento de las Condiciones Generales de la Producción es necesario englobar esta categoría en su contexto, esto es, partir caracterizando a la producción como la espina dorsal del planteamiento, en la medida que es una categoría que posibilita profundizar en la particularidad de los procesos y al mismo tiempo remite a la necesidad de la TOTALIDAD SOCIAL para entenderlos. Es decir, que por un lado, comprende la globalidad de las relaciones económicas de la sociedad, como son la distribución, el cambio y el consumo, y por otro, sienta las bases materiales necesarias para la comprensión de procesos que remiten a las relaciones jurídico-políticas e ideológicas.

Para efectos de esta propuesta teórica retomaremos algunos elementos de esta caracterización, fundamentalmente aquellos que permitan una mejor comprensión y ubicación del tema teórico a tratar: Las Condiciones Generales de la Producción. 1/

El punto de partida, es la existencia de individuos que producen en sociedad, bajo determinadas relaciones sociales de producción ubicadas históricamente en un estadio determinado del desarrollo social. El conjunto de estas relaciones de producción constituye la base "sobre la que se eleva un edificio jurídico y político y a la que corresponden determinadas formas de conciencia social. El modo de producción de vida material determina el proceso de la

vida social, política y espiritual en general. No es la conciencia del hombre lo que determina su ser, sino, por el contrario, el ser lo que determina su conciencia." 2/

La grosería, como dice Marx, consiste justamente en no relacionar sino fortuitamente fenómenos que constituyen una unidad orgánica, en vez de una combinación dialéctica entre conceptos, sino de una relación real y concreta. Esta totalidad orgánica, por otro lado, no es estática sino dinámica, esta en movimiento constante, es un proceso. De ahí que cuando determinadas condiciones sociales que se corresponden con un determinado estadio de la producción, están surgiendo o desapareciendo, se van a manifestar contradicciones en la producción, con diferentes intensidades y efectos.

La producción, distribución, intercambio y consumo, son entendidos como articulaciones de una totalidad, no es que sean idénticos, son diferenciaciones pero al interior de una misma totalidad, de una misma unidad.

El siguiente cuadro muestra de manera esquemática la ubicación de cada uno de estos elementos y sus relaciones:

PRODUCCION	DISTRIBUCION	CAMBIO	CONSUMO
Adaptación de la naturaleza a las necesidades humanas.	% en que los individuos participan de estos productos.	Aporta a individuos productos particulares, por los que el desea cambiar lo que le ha correspondido a través de la distribución.	Productos se convierten en objetos de disfrute. Apropriación individual.

PRODUCCION	DISTRIBUCION	CAMBIO	CONSUMO
Crea objetos que responden a las necesidades.	Los reparte según leyes sociales.	Reparte lo ya repartido, según las necesidades individuales.	El producto abandona el movimiento social, satisfaciendo necesidad individual.
Punto de partida.	Término medio, momento que parte de la sociedad.	Término medio, momento que parte de los individuos.	Punto terminal.
Persona que se objetiva.	Sociedad asume mediación entre producción y consumo.	Mediación se opera con un carácter forzoso.	Cosa se subjetiviza.
Término universal.	término particular.	término particular.	término singular.
Determinado por leyes generales de la naturaleza en relación con la sociedad.	Resulta de contingencia social. Ejerce acción +o- estimulante sobre la producción.	Movimiento formalmente social.	Objetivo final se ubica fuera de la economía, salvo cuando inaugura un nuevo proceso de producción.

En relación a la articulación entre producción y consumo, Marx dice, la producción es también consumo, consumo objetivo y subjetivo. En el primer caso se refiere al consumo productivo, en donde la producción se identifica directamente con el consumo de fuerza de trabajo y medios de producción articulados directamente con la producción; en el segundo, hace alusión al consumo propiamente dicho, en donde la cosa se personifica. Así, la producción es consumo y el consumo es producción, cada uno es inmediatamente su contrario.

Sin producción no hay consumo, sin consumo no hay producción; el consumo produce a la producción de dos maneras, primero, por que el producto se realiza como tal en el consumo, y segundo, en tanto el consumo reproduce las necesidades de una nueva producción. A su vez, la producción produce el consumo de tres maneras, una, creando el objeto del consumo, dos, en tanto determina el modo de

consumo y, tres, impulsando el consumo al crear nuevos productos.

La identidad entre estos tres elementos también es triple, es una identidad inmediata; la producción es consumo, el consumo es producción. Producción consumidora. Consumo productivo. Por otro lado, se da una dependencia reciproca, pero permanecen al mismo tiempo independientes. Finalmente, cada uno no se limita a ser el otro inmediatamente, sino realizandose crea el otro y a su vez se crea en tanto que otro.

Lo importante de señalar aquí, es que, tanto producción como consumo aparecen 'como momentos de un PROCESO en el que la producción es el verdadero punto de partida y por ello también el momento predominante'. 3/

Veamos entonces la relación entre producción y distribución. Al respecto, Marx afirma, que la ORGANIZACION de la distribución está totalmente determinada por la producción, que la distribución misma es un producto de la producción, en tanto que la manera de participar en la producción, determina las formas particulares de distribución, la forma de participar en ella. La distribución antes de ser ella, es distribución de instrumentos de producción, de miembros de la sociedad en diferentes ramas de la producción. La distribución de productos es un resultado de esta primera distribución.

Finalmente, respecto a la relación entre producción y cambio, - cambio y circulación, debemos resaltar lo siguiente: para Marx la circulación no es más que un momento determinado del cambio o el cambio considerado en su totalidad. "En tanto el cambio es sólo un momento mediador entre la producción y la distribución que ella determina, por un lado, y el consumo por el otro y en tanto que el propio consumo aparece también como un momento de la producción es evidente que el cambio está incluido en la producción como uno de sus momentos." 4/

En el cambio podemos diferenciar tres niveles, el cambio de actividades y capacidades, que tiene lugar en la esfera de la producción, pertenece directamente a ésta y es constitutiva de ella; el cambio de productos, que es un acto incluido en la producción, y el intercambio entre comerciantes, que en razón a su organización está absolutamente determinado por la producción. El cambio aparece como si fuera independiente sólo en el último momento, - cuando se cambia el producto para ser consumido, sin embargo es aparente por cuanto no existe cambio sin división del trabajo, el cambio privado presupone la producción privada; la intensidad, extensión e índole del cambio está determinada por el desarrollo y organización de la producción.

En conclusión, dice Marx, la producción, distribución, cambio y consumo, no son idénticos, constituyen articulaciones de una totalidad, son diferenciaciones de una unidad. "Una producción de

terminada, por lo tanto, determina un consumo, una distribución, un intercambio determinados y relaciones recíprocas determinadas de estos diferentes momentos." 5/

En el modo de producción capitalista, el elemento que recorre - estas diferentes fases es justamente el capital; a este constante y permanente pasar de una fase a otra, de un momento a otro, por parte del capital, es lo que denominamos circulación del capital a través de los distintos momentos de la TOTALIDAD SOCIAL.

2. LA CIRCULACION DEL CAPITAL

La forma acabada del capital, como señala Marx, supone que éste haya superado tanto el proceso de producción propiamente dicho como el de su circulación. Desde esta perspectiva la circulación del capital se constituye en un factor determinante para la formación del capital; mediante la circulación el capital se amplía así mismo, su recorrido y velocidad con que lo hace se convierte en un momento inmanente a la misma. Mediante el proceso de circulación el capital se transforma sucesivamente.

" La circulación del capital es al mismo tiempo su devenir, su crecimiento, su proceso vital. Si algo habría de ser comparado a la circulación de la sangre, ese algo no sería la circulación formal del dinero, sino la del capital, llena de contenido." 5/

La circulación del capital presupone un proceso anterior, pues no lleva en sí misma el principio de la autorrenovación, sus diferentes elementos le son presupuestos y no los pone ella. La circulación que se manifiesta en la epidermis de la sociedad hurguesa, requiere para su existencia de que se la mantenga permanentemente a través de lanzar a ella constantemente mercancías. Este hecho nos remite nuevamente al punto de partida, es decir a la producción que es la que crea y pone en circulación reiteradamente valores de cambio. "Pero esta vez de tal manera que la producción presupone la circulación como momento desarrollado y aparece como proceso permanente que pone en marcha la circulación y vuelve continuamente de ésta a sí misma, para ponerla en marcha nuevamente." 6/

La circulación en el fondo, dice Marx, es un proceso formal que en un momento pone al valor de cambio bajo la determinación de mercancía y en otro bajo la ^{de} dinero. Si consideramos a la circulación en su conjunto, el valor de cambio, puesto como unidad de la mercancía y el dinero, es el capital, y ese propio ponerse ~~se~~ presenta como la circulación del capital.

Las fases que el capital recorre, constituyen entonces la circulación del capital, y éstas son:

- a. El proceso de producción, el momento en que tiene lugar la creación de plusvalor, y cuyo resultado es el producto.
- b. La transformación del producto en mercancía, mediado en buc

na parte por la transportación del producto al mercado.

c. Por un lado, la transformación de la mercancía en dinero, mediante el ingreso de la mercancía a la circulación ordinaria, esto es la circulación del capital en forma de mercancía; por otro, mediante la reconversión del dinero en condiciones de producción, la transformación del dinero en mercancía (fuerza de trabajo y medios de producción), esto es la circulación del capital en forma de dinero.

d. La renovación del proceso de producción, es decir la reproducción del capital, el proceso de producción de plusvalía. 7/

Estos cuatro momentos que sintetizan la totalidad social (en lo económico), son los que recorre ininterrumpidamente el capital; esta necesidad de circular continuamente origina un flujo permanente, en el cual el valor pasa de una forma a otra (mercancía-dinero / dinero-mercancía), de una fase a otra del proceso global (producción, distribución, cambio, consumo) y esta es justamente una de las condiciones en las cuales se basa el modo de producción capitalista.

Una vez puesta la necesidad de esta continuidad, las fases divergen temporal y espacialmente, como si fueran procesos particulares recíprocamente indiferentes.

En todo caso para la producción fundada en el capital, aparece como contingente, como esencial, el que su condición señalada,

continuidad de los diversos procesos que constituyen la totalidad social, se reproduzcan constantemente.

En este trabajo nos ocuparemos únicamente del segundo momento, es decir de aquel que guarda relación con la transformación del producto en mercancía y su tiempo de duración; el lapso que transcurre desde que el capital ya transformado en producto demora - hasta su transformación en mercancía, hasta cuando llega al mercado para ser intercambiado por dinero. La velocidad de éste lapso depende de la cantidad de veces que el capital pueda recomenzar el proceso de producción, la autovalorización. Nos interesa entonces la circulación, entendida como un momento del cambio, pero considerada en su relación con la totalidad social, en su movimiento, en toda su amplitud y extensión.

La transformación del producto en mercancía, mediante la transportación del producto al mercado, y que es realizada luego por el intercambio, implica la circulación entendida en dos momentos: uno temporal y otro espacial.

3. MOMENTO TEMPORAL Y MOMENTO ESPACIAL DE LA CIRCULACION

La circulación, a la cual nos estamos refiriendo, se efectúa en el espacio y en el tiempo, de ahí que sea necesario distinguir entre la circulación 'temporal', propiamente económica y la circulación 'espacial', que tiene lugar en el territorio.

a. La primera, esto es la circulación 'temporal', es entendida fundamentalmente como un acto económico, se trata de un proceso 'cualitativo de valor', constituye el 'cambio de forma que exprime el valor pasando por las diferentes fases'. Esta circulación insume también un tiempo, el necesario para la transformación de la mercancía en dinero y viceversa.

Surge entonces una duda, ¿interviene en la formación del valor un momento que es independiente del proceso de producción, que no derive de él, sino que es producto de la circulación misma?

El instante del intercambio, el momento que tiene que ver con la transformación del producto en dinero (M'-D') y la reconversión (D'-M'), tiene un tiempo de duración, un tiempo de circulación. Este tiempo que lleva la actividad de comprar y vender no crea ningún valor, sólo sirve para llevar a cabo el cambio de la forma del capital mercantil, en capital dinero, y del capital dinero en condiciones de la producción. El trabajo gastado en esta actividad no es por tanto un trabajo productivo, no crea valor ni producto. "...el mismo forma parte de los gastos varios de producción", es un trabajo necesario y su utilidad "...consiste más bien en que se fija en esta función improductiva una parte menor de la fuerza de trabajo y del tiempo de trabajo de la sociedad." 8/

A diferencia del tiempo de trabajo, invertido en la producción,

que es una actividad que crea valor, este momento 'temporal' de la circulación no crea ningún valor; la actividad desarrollada en este momento, no es productiva, no genera plusvalía, pues no da lugar a un nuevo producto. Sin embargo hay que precisar que se trata de una actividad necesaria y por eso se ubica en ella una parte de la fuerza de trabajo de la sociedad. " En este sentido hay que concebir 'las actividades mercantiles y aún más las actividades monetarias propiamente dichas' ". 9/

b. La segunda, aquella que guarda relación con el momento 'espacial', esto es la circulación que tiene lugar en el territorio, el transporte físico del producto al mercado, a diferencia del caso anterior, forma parte desde el punto de vista económico del proceso mismo de producción, e inclusive es en sí mismo un proceso de producción.

La circulación en este caso se presenta no sólo como momento del proceso de producción en general, sino además como momento del proceso inmediato de producción.

Esta circulación se efectúa en el ámbito territorial y tiene su tiempo de duración; puede considerarse como el momento de la transformación del producto en mercancía, y por tanto tiene que ver con el traslado de las mercancías de un lugar a otro, de un sitio a otro, con el transporte de las mismas.

La circulación material, entonces, modifica la existencia 'local' de los productos, superando así la barrera del espacio por medio del transporte, y en la medida que requiere plus-trabajo, a parece esta circulación como incluida en el proceso de producción, constituye una prolongación de la producción en la esfera de la circulación; esto es así debido a que la mercancía no es tal si no cuando está en el mercado.

4. LOS COSTOS DE CIRCULACION

Estos dos momentos de la circulación, en cuanto implican un tiempo determinado, dan lugar a costos, que se consideran en cada caso en forma diferente: del momento temporal se desprenden los llamados costos de circulación propiamente dichos; el momento 'espacial' encambio implica costos que tienen que ver con la conservación de las mercancías y con el transporte de las mismas.

a. Costos de circulación propiamente dichos.

El tiempo empleado en estas funciones, implica costos, costos de circulación, "que no agregan nada a los valores convertidos" 10/, en éstos, Marx incluye los costos derivados del movimiento de compra y venta de los productos, de la contabilidad y del dinero.

El tiempo destinado a comprar y vender mercancías, es decir ocupado en transacciones mercantiles, es un tiempo que no crea va_

lor, sirve únicamente como mediador para el cambio de forma del capital, para la transformación de mercancía en dinero y reconversión del dinero en condiciones de la producción.

La contabilidad, es una actividad que surge por la división social del trabajo, y el hecho de que se haya constituido en una función colateral no significa que sea creadora de valor, de productos. Se diferencia de los costos anteriores, en que éstos surgen de la forma social determinada por el proceso de producción, y se van haciendo necesarios en la medida que la producción se desarrolla a escala universal.

En el caso del dinero, hay que aclarar que se trata de una mercancía que no entra, ni en el consumo productivo, ni en el consumo final, y que da lugar a costos de circulación que surgen sólo de la forma social de producción.

Todos estos costos de circulación que surgen sólo de la transmutación formal de la mercancía, señala Marx, NO agregan ningún valor al producto, a la mercancía. Son deducciones del plusvalor ya creado, del producto previamente generado.

b. Los costos de conservación.

Estos costos relacionados con el momento espacial de la circulación, hacen referencia fundamentalmente al acopio de mercancías.

Se trata de hecho de un tipo de costos de naturaleza diferente a todos los señalados anteriormente: su "carácter productivo resulta, pues, sólo oculto por la forma de circulación." Se diferencian de los anteriores, por que en cierta medida entran en el valor de las mercancías, las encarecen. 11/

Si bien el acopio no da lugar a un nuevo valor de uso, sí permite en cambio que la mercancía se conserve, pone freno a su deterioro; en esta medida el acopio agrega trabajo 'nuevo', objetivo y vivo, el mismo que produce un valor adicional que se transfiere a las mercancías.

Los costos del acopio consisten: en la disminución de la masa de los productos (ejemplo, el acopio de harina implica un cierto desperdicio), en el deterioro de la calidad de los productos, en el trabajo objetivado (edificios, silos, instalaciones, etc.,) y vivo (empleo de fuerza de trabajo) que requiere la conservación de las mercancías. Es importante en el caso del acopio, diferenciar aquel tipo de acopio realizado con carácter especulativo o debido a crisis del capital, en cuyo caso el acopio NO agrega ningún valor a las mercancías.

c. Los costos del transporte.

Tanto en el caso de éstos costos como en los debidos al acopio, es necesario recalcar que dichos costos "encarecen las mercancías _

cias pero sin agregarle valor de uso y que para la sociedad forman parte, por ende, de los costos varios de producción, pueden constituir para el capitalista individual fuente de enriquecimiento." 12/

Los costos de transporte, en el entender de Marx, desempeñan un papel muy importante. Estos costos tienen que ver "con la mayor lejanía del mercado en el espacio y por consiguiente en un remi~~n~~to más tardío" 13/, con el cambio de ubicación, con el traslado de un lugar a otro de los productos.

De hecho, el que una determinada masa de productos sea trasladada de un lugar a otro, no hace que ésta se vea incrementada, que aumente. Sin embargo el valor de uso de éstos productos sólo se realiza en el consumo final, consumo que puede requerir de un cambio de lugar de los productos y por tanto hacer necesario "el proceso adicional de producción que cumple la industria del transporte." 14/

Este proceso adicional de producción de valores de uso (efectos útiles), llevado a cabo por el transporte (que viene a ser el medio para producir este efecto útil: transportarse), requiere de ciertas inversiones de capital productivo, y que es justamente lo que permite que este proceso añada valor a los productos transportados (en parte por transferencia -del valor de los medios del transporte y sus soportes- y en parte por adición, por medio del

trabajo de transportar). Así la circulación de las "mercancías en el espacio, se resuelve en el transporte de las mercancías." 15/

"En cuanto la mercancía 'transportada' ha llegado a su lugar de destino, esta modificación sucedida a su valor de uso ha desaparecido y sólo se expresa ya en la elevación de su valor de cambio en el encarecimiento de la mercancía. Pese a que en este caso el trabajo real no ha dejado rastro alguno en el valor de uso, esta en cambio realizado en el valor de cambio de ese producto material, y así vale para esta industria, tal como para las restantes esferas de la producción material, que la misma se encarna en la mercancía..." 16/

En el caso del transporte de personas, no se puede decir que añda valor a éstas, aquí se trata de los llamados 'efectos útiles' a que da lugar el transporte en tanto proceso de producción; en este caso el consumo del 'efecto útil' tiene lugar al mismo tiempo que su proceso de producción, e incluso sólo puede consumirse mientras dura éste proceso. Se paga y se consume el mismo proceso de producción y no un producto separable de él. Finalmente - hay que señalar que una parte inseparable de este proceso a que nos hemos referido, son los medios físicos de la circulación, esto es la vialidad.

5. Las Condiciones Generales de la Producción en Marx.

Marx, señala en sus escritos que "Cuanto más se funda la producción en el valor de cambio, y por tanto en el intercambio, tanto más importantes se vuelven para ella las condiciones físicas del intercambio: los medios de comunicación y transporte. El capital, por su naturaleza, tiende a superar toda barrera espacial." 17/

En esta medida la creación de las condiciones físicas del intercambio (medios de transporte y medios de comunicación) se van convirtiendo en el capitalismo en una necesidad creciente del capital, es la necesidad de la 'anulación del espacio por el tiempo'.

En la sociedad capitalista, cuya orientación es a la producción de mercancías, la circulación material lógicamente se va a desarrollar en función de esa necesidad y de esa lógica, el capital tendrá a hacerse cargo de las condiciones de la circulación material en la medida que éstas le resultan necesarias para su reproducción, para acelerar su rotación, y por tanto para reducir el tiempo requerido para la circulación material y su valorización.

Esta necesidad de lanzar el producto a la circulación, al mercado, a su consumo final; de superar en definitiva el cambio de lugar mediante la transportación, implica dos cosas:

a. La necesidad por un lado de soportes materiales, de medios de circulación (vías), que posibiliten este proceso de transportación; elementos materiales diferentes a los medios de transporte

como tales (medios para producir el efecto útil), y a la actividad de transportar, que es en sí misma, un proceso de producción de efectos útiles: transportar de un lugar a otro.

b. La producción de estos medios de circulación y de los medios de transporte en forma más barata, lleva a convertir esta actividad y su soporte en una condición de la producción capitalista, y por tanto es abordada por el capital.

Lo importante de recalcar en el planteo de Marx, es que de acuerdo a como el capitalismo se va desarrollando, también lo va haciendo el intercambio de mercancías, y en esa misma medida los diferentes elementos, actividades y necesidades que lo conforman se van ampliando. Esto conlleva a que las condiciones físicas del intercambio en general y los medios de circulación en particular, se vayan constituyendo en una base general para la producción, se conviertan en 'condiciones generales de la producción', condiciones generadas históricamente por el desarrollo del modo de producción capitalista. Se trata entonces de necesidades históricamente generadas por la producción misma, resultado de la producción e intercambio sociales que son puestas como necesarias.

Para Marx, "Todas las condiciones generales de la producción, como caminos, canales, puertos, etc., ya sea que faciliten la circulación o tal vez que la hagan posible por primera vez, ya sea que acrecienten las fuerzas productivas (como obras de regadío,

etc.,...,construídas por los gobiernos) suponen, para que empenda su realización el capital (en vez del gobierno, que representa a la entidad comunitaria en cuanto tal), el más alto desarrollo de la producción fundada en el capital." 18/

"El más alto desarrollo del capital ocurre cuando las condiciones generales del proceso social de producción no se crean a partir de la deducción del rédito social, de los impuestos estatales,...,sino del capital en cuanto capital." 19/

Marx señala que puede haber trabajos e inversiones que siendo necesarios no son productivos desde el punto de vista del capital; es decir que el plustrabajo contenido en ellos no se realice como plusvalor mediante la circulación, a través del intercambio. Este sería el caso de determinado tipo de productos en los cuales a pesar de que contienen el tiempo de plustrabajo, es imposible intercambiarlos. "El trabajo puede ser necesario y no ser productivo. Por consiguiente, todas las condiciones generales, colectivas de la producción -mientras tanto no pueda ocurrir su creación por el capital en cuanto tal, bajo sus condiciones- se cubre con una parte del rédito nacional, del erario público, y los obreros no se presentan como trabajadores productivos, aunque aumente la fuerza productiva del capital." 20/

De esta manera concluye Marx, se abre una perspectiva de análisis a partir de la relación específica'entre el capital y las

condiciones generales, colectivas de la producción social, a diferencia de las del capital particular y de su proceso particular de producción'.

En Marx, la barrera de la circulación material es superada por el capital de dos formas, una indirectamente y otra directa, la primera, es que la entidad comunitaria o el Estado capitalista, se haga cargo de esas barreras como simples deducciones de la producción, y que por tanto "derivan del plusproducto colectivo del país, pero no constituyen una fuente de riqueza, esto es, no cubren sus costos de producción." 21/ Esta construcción de infraestructura vial mediante prestaciones personales, o lo que es lo mismo, mediante impuestos, es para Marx, una transformación forzada de parte del plustrabajo o del plusproducto del país en caminos; esto sucede cuando el Estado asume su producción. La segunda forma de superar esta barrera, es que el propio capital se haga cargo directamente de su producción y realización, la cuestión aquí es saber si el capital puede valorizar el capital invertido en la producción de estas condiciones generales, si puede realizar el valor mediante el intercambio.

Marx, entonces se hace una pregunta ¿ Por qué -dice- no bien entra en escena la producción fundada en el valor de cambio y la división del trabajo, la construcción vial, no se convierte en un negocio privado, de individuos ?. Esta pregunta se hace Marx, sobre todo porque la valorización en el caso de las condiciones

generales de la producción adopta una forma muy especial.

Para que el capital privado intervenga en este campo, como negocio a su costa, se requiere de algunas condiciones, y que en último término todas coinciden en ésta: "que el modo de producción fundado en el capital se haya desarrollado hasta su más alto nivel." 22/ En particular se requiere:

- a. La concentración y centralización en manos del capitalista de una gran masa de capital para emprender estos trabajos de gran magnitud y de rotación y valorización lentas.
- b. El capitalista debe contentarse con una tasa equivalente a la tasa de interés en vez del beneficio promedio industrial. 23/
- c. Que exista como presupuesto un tráfico intenso que haga rentable la construcción del camino, es decir que el precio por su uso pueda ser pagado por los productores y usuarios en general, el precio de ruta debe significar por tanto una valorización para los capitales productivos.

" El capital en cuanto tal -suponiendo que haya alcanzado la envergadura necesaria- no producirá caminos sino cuando la producción de éstos se convierta en una necesidad para los productores y, en especial, para el capital productivo mismo, lo cual es una condición para la obtención de beneficio por el capitalista. Entonces también el camino será rentable." 24/

Para que el capital emprenda estos trabajos en cuanto procesos

de valorización, es necesario que la riqueza en tal o cual país esté lo suficientemente concentrada y centralizada en forma de capital, por un lado y por otro, que la barrera a la valorización por falta de medios de circulación sea tan grande, que el capitalista pueda realizar el valor del camino.

Finalmente, respecto al planteamiento de las condiciones generales de la producción que tiene que ver con canales, caminos, etc., ya sea para facilitar la circulación o para acrecentar los promos de producción (obras de regadío), suponen decíamos, para su realización por parte del capital, el más alto grado de desarrollo de la producción fundada en el capital. Mientras la investición en estas condiciones generales no resulte rentable, el capital descargará estos trabajos sobre los hombros del Estado quien invertirá parte de su rédito, no de su capital, en estas obras que se presentan como condiciones generales de la producción.

En la actualidad existe una gran polémica alrededor de la certeza de esta tendencia señalada por Marx, en el sentido de si efectivamente, " El más alto desarrollo del capital ocurre cuando las condiciones generales del proceso de producción social no se crean a partir de una deducción del rédito social, de los impestos estatales,..., sino del capital en cuanto capital."25/ Al respecto se señalan algunos elementos, cuando hacemos referencia al Estado y a su función en la generación de las condiciones geles de la producción.

6. Las Condiciones Generales de la Producción en otros autores.

En este capítulo, la idea es articular el concepto de condiciones generales de la producción, alrededor de dos posiciones teórico-metológicas muy diferentes, poniendo de manifiesto las divergencias entre una y otra, y en esa misma medida manifestando la situación por la que atraviesa en la actualidad el conocimiento en este campo.

Nos referiremos, por un lado, a un grupo de investigadores europeos, particularmente franceses, cuyos planteamientos se inscriben al interior de la corriente que se la ha denominado como 'Eurocomunista'. Por otro lado abordaremos a un grupo de investigadores latinoamericanos y europeos que se replantean los análisis realizados por la corriente europea señalada, presentando aspectos críticos a los desarrollos teóricos que parten de la teoría del Capitalismo Monopolista de Estado, cuestionando su validez para explicar y transformar la realidad de nuestros países latinoamericanos.

La clave para entender el planteamiento de las condiciones generales de la producción, en la corriente 'Eurocomunista', lo constituye el concepto de Medios de Consumo Colectivo (MCC), alrededor del cual se construye todo un andamiaje teórico tendiente a explicar no sólo el aspecto que nos ocupa sino además el conjunto de elementos que conforman y dan lugar al denominado fenómeno

no de la urbanización capitalista.

Autores como Castells, Lojkine, Topalov, a lo largo de sus trabajos, y por diferentes caminos llegan a una identificación entre los medios de consumo colectivo y las condiciones generales de la producción. En el caso de Castells, la identificación se opera en base a una reducción: se incluyen las condiciones generales de la producción (CGP) en los denominados MCC (26/); en los otros dos autores, la identificación tiene lugar en base a una generalización: se incluye en las CGP, no sólo los llamados MCC, sino además a la "concentración espacial de los medios de producción y reproducción de las formaciones sociales capitalistas" 27/. en el caso de Lojkine; y al "espacio capitalista" 28/ en Topalov.

Este esfuerzo de identificación entre MCC y CGP, ya sea mediante un proceso de reducción o de generalización, como hemos señalado, a más de ser arbitrario tiende a borrar la especificidad que tiene el concepto de CGP, dejando de lado su aspecto fundamental, esto es, resaltar la existencia de ciertos valores de uso que sirven al conjunto de procesos productivos sociales, a diferencia de aquellos ligados a un proceso particular de producción.

A diferencia de esta corriente, otros autores, en especial latinoamericanos (29/), ubican las CGP, en relación al proceso direc

to de producción; para ellas son condiciones generales de la producción en la medida en que no sirven únicamente a un sólo proceso de producción, sino que son usados por el conjunto de procesos productivos de la sociedad capitalista; además señalan que estas CGP cumplen otras funciones relacionadas con la producción y reproducción de las diferentes fracciones del capital; de los trabajadores y de la dominación de clase.

Se plantea también 30/, que existen algunos valores de uso que si se deben entender, siguiendo la lógica de Marx, como CGP y que según los 'Eurocomunistas' forman parte de los MCC, se trata de : los diferentes tipos de energía (eléctrica en particular) del agua potable (y para riego) y del drenaje; los mismos que se integrarían a los medios de comunicación y transporte.

Existe pues, entre una posición teórica y otra un punto de partida diferente, un método de análisis distinto; para los unos e l punto de arranque es el consumo y las diferentes formas que este adopta; la crítica de la otra corriente nace justamente por la aproximación al concepto de CGP, mediante la vía del consumo; para estos el punto de arranque lo constituye la producción y desde ésta óptica se produce el acercamiento al concepto de CGP

Así pues, se presta más atención a las diferentes formas de producción de estos valores de uso, a las relaciones sociales y técnicas que esto implica; a su distribución en términos de clase;

a las formas de realización en cuanto valores de cambio y sólo entonces a su consumo.

Se critica también a la corriente 'eurocomunista', el que no contemple los diferentes componentes de estas condiciones generales, estos son: los soportes materiales, los medios para producir los valores de uso o efectos útiles y los efectos útiles como tales. La confusión entre unos componentes y otros conduce a múltiples errores, y se constituye en una de las barreras para la comprensión de las CGP en sus múltiples determinaciones.

Por otro lado, las diferencias se mantienen en cuanto a la forma en que cada una de estas corrientes entiende el papel del Estado respecto a las CGP. La corriente 'eurocomunista' retoma algunos de los planteamientos de la teoría del Capitalismo Monopolista de Estado, en particular aquel referido al papel que se le asigna como desvalorizador de capital.

Para los 'eurocomunistas', todo el gasto que realiza el Estado asume la forma de capital, desde el destinado a la administra ción en general, hasta el invertido en sus empresas (destinadas a crear los MCC), inclusive el capital invertido en vivienda se convierte en capital social. De esta forma el llamado capital de gastos permite borrar toda diferencia que asume el gasto del Estado, se ignora que no todo dinero es capital.

Para la otra corriente, el Estado obtiene sus fondos de diversas fuentes, ya sea a través de impuestos directos, sobre las ganancias de los capitalistas, de créditos bancarios, empréstitos internos y externos, y que en su conjunto conforman el presupuesto de éste. A su vez los gastos en que éste incurre asumen dos formas: gastos de capital y gastos de renta, el primero se utiliza en sus empresas en forma de inversión y el segundo es utilizado para el pago de las clases y grupos sociales necesarios para su funcionamiento. (burocracia, policía, ejército, etc.)

Ahora bien, como todo gasto del Estado, retomando a Lojkine, es capital, también para él todo capital estatal es un capital desvalorizado, incluido el destinado a crear las CGP (MCC), el de las diferentes empresas Estatales, el pago a la burocracia, policía, etc.,. Aquí es justamente donde todo su planteamiento se inscribe al interior de la teoría de la sobreacumulación-desvalorización y del capitalismo monopolista de Estado.

Se observa mucha similitud entre el planteamiento de Castells y el de Lojkine, ambos por caminos diferentes en apariencia, arriban a resultados similares. Los dos aceptan el significado atribuido a la desvalorización del capital, esto es, como un mecanismo que permite solucionar la sobreacumulación. En Marx, el concepto tiene una conotación diferente, la desvalorización es planteada como una consecuencia de una de las soluciones temporales dadas a la sobreacumulación, esta es : la crisis.

Para los autores mencionados, la desvalorización del capital se da en:

- El capital público (del Estado)
- En el capital exportado por los países imperialistas
- En los capitales de las pequeñas y medianas empresas. 31/

Según su concepción, la valorización nula, reducida o negativa es desvalorización del capital social, además ésta incluiría la paralización, la valorización con pérdida y la valorización con cuota de ganancia reducida. Poniendo muchas veces sus aceveraciones en boca de Marx, atribuyen a éste su confusión. Confunden desvalorización con inversión a tasa de ganancia reducida, y con valorización en otras esferas; valorización mediante tasa de ganancia reducida con falta de valorización.

Al contrario de lo que plantean los mencionados autores, y de acuerdo con los autores de la corriente opuesta 32/, pensamos que tanto los capitales públicos, como el capital exportado por los países imperialistas y los capitales de las empresas pequeñas y medianas no son desvalorizados:

- Los capitales exportados son valorizados, inclusive con cuotas de ganancia incrementadas (según Marx), si bien constituyen una alternativa en la lucha contra la tendencia al descenso de la tasa de ganancia, nunca, afirma Marx, son desvalorizados.

- Los capitales de las pequeñas y medianas empresas, también son

valorizados, y el que se dé una transferencia de valor hacia los monopolios no implica que estén desvalorizados, se valorizan con ganancia reducida.

- Finalmente los capitales públicos si son valorizados. Es verdad que las empresas nacionalizadas son usadas para incrementar la acumulación de capital privado, lo que eleva su cuota de ganancia a través de transferencia de plusvalía producida por los trabajadores de las empresas nacionalizadas, mediante diversos mecanismos: venta a precios bajos de agua, energía, transporte, materias primas, etc, y compra a las empresas privadas de mercancías a precios elevados, realización de transferencias de capital en forma directa y/o entrega casi gratuita de un conjunto de condiciones generales necesarias para la producción en su conjunto.

Si bien es verdad que la intervención del Estado facilita la desaparición de los capitales más débiles, al impulsar el proceso de concentración y centralización de capitales, esto sin embargo nada tiene que ver con la desvalorización del capital público. Tanto la exportación de capitales como la valorización de los capitales públicos permiten incrementar la cuota de ganancia de los monopolios y lejos de ser una manifestación de la desvalorización no son más que causas contrarrestantes de la tendencia creciente de la cuota media de ganancia. Sin embargo estas causas contrarrestantes no son suficientes para impedir la sobreacumulación en el capitalismo, ésta se presentará y será remediada tem

poralmente por la CRISIS, que al desvalorizar el capital (en el sentido de Marx) provoca un incremento de la cuota de ganancia convirtiéndose en el remedio temporal para un mal incurable del capitalismo: la sobreacumulación.

7. Como vamos a entender las Condiciones Generales de la Producción.

Cuando hablamos de CGP, nos referimos a un conjunto de actividades externas al proceso inmediato de producción, esto es que no sirven a un sólo proceso productivo, sino que son usadas por el conjunto de procesos de producción que tienen lugar en la sociedad; éstas son diferentes a las condiciones particulares necesarias al proceso directo de producción, y también son diferentes a otras condiciones generales que no están ligadas directamente al proceso productivo social. Por su ligazón profunda con los procesos productivos, estas condiciones incrementan el valor del producto, le transmiten el suyo propio.

Nos estamos refiriendo concretamente a medios como la energía eléctrica, el agua potable, el drenaje, las comunicaciones, la via lidad y el transporte, que en la lógica de Marx pueden ser considerados principalmente como Condiciones Generales Colectivas de la Producción, en la medida que han sido trasplantadas, por el desarrollo capitalista fuera de la esfera de la misma, a una co nexión más general, convirtiéndolas en base general de toda pro

ducción social.

Por otro lado, hay que señalar que estas actividades a las que nos hemos referido, si bien cumplen fundamentalmente la función de CGP, simultáneamente o no cumplen otras funciones: ya sea con relación al proceso directo de producción, como materias primas o uxiliares, y/o respecto de otros procesos sociales que hacen referencia a la reproducción tanto del capital en sus diferentes manifestaciones como del conjunto de la población, y de la dominación de clase.

Hablamos de que son CGP en la medida que su producción, distribución, intercambio y consumo de sus valores de uso, tienen lugar a escala social; son exteriores a los procesos particulares; la apropiación de sus valores de uso es social; son en definitiva actividades necesarias para el funcionamiento y reproducción de las relaciones sociales en las formaciones sociales actuales.

De acuerdo con esta disgrección y retomando los planteamientos de otros autores, asumimos la siguiente clasificación de las condiciones generales:

CG. necesarias a la reproducción de la formación social en su globalidad.

CG. necesarias para la reproducción del capital.

CG. necesarias para la reproducción de la población.

CG. necesarias para la reproducción de la dominación de clase

CGP. propiamente dichas.

CG. del intercambio mercantil y monetario.

CG. para la reproducción de los perceptores de p/v.

CG. para la reproducción de los trabajadores.

Ahora bien, este conjunto de valores de uso a los que hemos hecho referencia (energía eléctrica, agua potable, drenaje, comunicaciones, vialidad y transporte), ubicados por Castells, Lojkin, y otros autores como parte de los llamados MCC, que, como se ha señalado cumplen funciones diferentes y que, comunmente se les conoce como 'servicios', son ante todo resultados de procesos de producción de tipo capitalista y están condicionados por ellos. Son parte y dan lugar a procesos de producción industrial lo que remite necesariamente a mirarlos a partir del instante de la producción como requisito para entender los otros momentos, es decir, la distribución, el intercambio y su consumo.

Pensamos que una de las causas que motivan la confusión en el estudio de las CG es la falta de diferenciación entre tres componentes que están presentes en todas ellas: a) los soportes materiales sobre los cuales se sustentan los diferentes valores de uso, tales como: redes de distribución, canales, caminos, etc.; b) los medios necesarios para producir dichos valores de uso: centrales hidroeléctricas, térmicas, plantas de tratamiento, transporte, etc., y, c) el valor de uso o efecto útil como tal: luz, agua, transportarse, etc.

Estamos seguros que la mayor parte de las CGP son producidas como mercancías, su valor de cambio por tanto se determina en el proceso mismo de producción; incluso la generalidad es que su valor de cambio sea realizado por el Estado, mediante la compra de

dichas mercancías. Para la empresa constructura de los sopor _
tes materiales y de los medios para producir éstos y los valores
de uso, sus mercancías producidas, que son el soporte material
del valor de uso, se transforman en capital dinero, y el produc
to, generalmente, pasa a ser controlado por el Estado quien lo
pone al servicio de los diferentes usuarios.

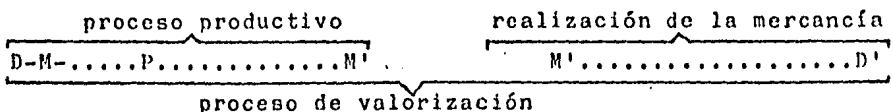
Sin embargo, si la organización de la distribución está totalmen
te determinada por la producción, en tanto que la forma de par
ticipar en la producción determina las formas particulares de -
distribución, significa esto, que la distribución de estas 'in_
fraestructuras' ligeramente modificada por la acción del Estado,
va ha relacionarse en términos de clase, y por tanto muy desigua_
les, primeramente satisfecerá los intereses del proceso directo
de producción, luego los del capital en su conjunto y de los per
ceptores de plusvalía y sólo entonces aquellos intereses corres
pondientes al conjunto de trabajadores, a la reproducción de la
fuerza de trabajo.

La parte relacionada con la fuerza de trabajo, su satisfacción,
dependerá en gran medida de la capacidad combativa y de lucha
que muestren los trabajadores frente al capital, es decir de la
medida en que puedan "imponer histórica y moralmente un determi
nado valor de su fuerza de trabajo, en los límites impuestos por
la subordinación creciente del capital variable al constante, -
por las relaciones de explotación". 33/

Tomemos brevemente el caso que más nos interesa aquí, el de la llamada 'infraestructura vial'; vemos que en su producción intervienen todos los elementos propios de un proceso productivo: la empresa capitalista que cuenta con medios de producción y fuerza de trabajo suficientes para llevar adelante el proceso productivo. En la medida que va teniendo lugar la producción de la mercancía vialidad a través de uno o varios procesos de trabajo, en los que la fuerza de trabajo se potencia mediante el uso de medios de trabajo aplicados al objeto de trabajo, se va objetivando en dicha mercancía tanto el valor del capital invertido como la plusvalía creada por los trabajadores.

Concluida la fase de la producción, la empresa capitalista debe realizar el valor y plusvalor contenido en la mercancía 'infraestructura vial', para ello deberá introducir ésta en el proceso social de producción a través de la venta, por partes, del uso de la misma, lo que implica tener la exclusividad sobre la misma (la propiedad) y por tanto el derecho a imponer precios de monopolio, lo que afectaría al proceso de reproducción del capital en su conjunto.

De todas maneras, el capitalista tendría que encargarse en este caso, tanto del proceso de producción propiamente dicho, como de su realización, de su valorización, esto es :



Será entonces a través del proceso de valorización, cuando la mercancía 'infraestructura vial' haya entrado al proceso social de producción, que se transforme en una condición general de la producción. " A través del consumo en el proceso social de producción, el valor de la infraestructura vial es transferido sucesivamente (por su uso en los procesos particulares de producción) a los resultados de los diferentes procesos de producción." 34/

En esta medida la realización de la 'infraestructura vial' aparece como una condición necesaria para que el capitalista pueda valorizar su capital, sin embargo, en esta fase del proceso tiene limitaciones muy grandes: primero, que el valor de cambio de estas mercancías muy particulares no se recupera completamente a través de su venta, sino que se realiza en un período muy extenso, por el valor de uso que presta a lo largo de su vida útil. Esto implica que el período de rotación del capital es muy lento lo que repercute en una disminución de su tasa de ganancia individual.

Podría presentarse otro caso, en el cual, un segundo capitalista tomara a su cargo la realización de la mercancía 'infraestructura vial' a sabiendas que sólo lo hará a muy largo plazo y por tanto que se contentara con una reducida tasa de ganancia; significa además que este segundo capitalista cuenta con un monto de capital lo suficientemente grande como para adquirir dicha mercancía al primero, el resultado sería:

Capitalista I

D-M^{-F.T.}
-M.P.P.....M'.....D'

Capitalista 2

D'.....K.....P.S.P.....D''

K: infraestructura vial

P.S.P.: Proceso social de producción

El problema es saber si el capitalista está dispuesto a hacerse cargo de su producción y realización, si la producción y realización de estos medios de circulación le resultan rentables como para tomarlos a su cargo como negocio, es decir si el capitalista puede valorizar el camino y realizar este valor a través del intercambio. ¿Por qué el capitalista individual no se hace cargo, en la actualidad, como negocio a su cuenta, de estas obras?, o, si lo hace, ¿cuáles son las condiciones y/o mediaciones que pone para emprender el proceso de producción?.

A esta altura del planteamiento es necesario hacer intervenir un nuevo elemento que en gran medida permite responder a los interrogantes planteados, este es, el Estado. En la actualidad el Estado, debido al conjunto de obstáculos que hacen difícilmente valorizable el capital individual tanto en la 'infraestructura vial' como en los llamados 'servicios', en general, tiende cada vez más a hacerse cargo del suministro de éstos. Sin embargo, es importante analizar cómo, de qué manera y en qué condiciones el Estado asume esta tarea; y, también, cuál es el papel que mantiene el capital privado en este caso.

8. La intervención del Estado en la creación de las Condiciones Generales de la Producción.

En la medida que el capitalismo va desarrollando las CGP se van haciendo también más y más necesarias, esto es, el capital en su desarrollo crea y desarrolla las propias condiciones para su reproducción y del sistema social que sobre su base se construye.

Las dificultades de orden económico y político que se anudan en torno a la producción y distribución de las CG (en especial de aquellas referidas a la producción) hace cada vez más necesaria la participación del Estado, como capitalista colectivo. Participación que en alguna medida permite superar estas dificultades y contradicciones que surgen en torno al proceso de producción social.

De todas maneras el Estado para producir, mantener y suministrar estas condiciones generales crecientes, requiere de grandes recursos, los mismos que son extraídos de diversas formas: a través de impuestos directos al capital y por tanto sobre una parte de la plusvalía; de impuestos a la propiedad de la tierra, afectando a una parte de las rentas sobre la tierra; creando impositiciones sobre el conjunto de los consumidores a través de gravar impositivamente la compra-venta de medios de consumo; afectando directamente el salario de los trabajadores, a partir de la fijación de tarifas para el suministro de 'servicios' o fijando

cionarlo y mantenerlo en forma gratuita. Al presentar esta primera alternativa es importante que hagamos referencia a la tendencia que señala Marx cuando dice que el más alto desarrollo del capital ocurre cuando las condiciones generales del proceso social de producción no se crean a partir de una deducción del rédito social, de los impuestos estatales, sino del capital en un monto capital; hacemos esta referencia por que Marx podría estar pensando justamente en términos de una intervención directa del Estado sobre la creación de esas condiciones.

2. Que el capital privado entre a producir estas CGP, para lo ^{cuenta} cual con los recursos suficientes de capital que le permiten llevar a cabo el proceso de producción de este tipo ^{de} mercancías muy particulares. En este caso el Estado se convierte en el comprador de dichas obras, y por tanto da lugar al proceso de valorización de dicho capital. En manos del Estado estas CGP pasan a ser reguladas en cuanto a su uso, ya sea en forma gratuita o por medio del pago de pequeñas cuotas (peaje) por su uso. En este segundo caso el Estado recobra parte de la inversión pero a muy largos plazos.

3. Finalmente puede suceder que la producción esté a cargo de la empresa privada capitalista, y el Estado intervenga como financciador. En el caso anterior el estado actúa como pos-financiador, en éste, como pre-financiador, con lo cual la empresa constructora no necesita ni siquiera contar con un monto de capital muy

grande. Concluida la obra el Estado puede, como en el caso anterior, administrarla en relación a un uso gratuito o a través del cobro de pequeñas cuotas a los usuarios de las mismas.

No sólo las razones de orden económico, son las que llevan al Estado a intervenir en el suministro de estas CGP, también está presente el componente político, en la medida que dichas condiciones afectan al conjunto no sólo de los productores individuales capitalistas, sino a la sociedad capitalista en su conjunto.

En la función que el Estado cumple respecto a la producción y garantía de estas condiciones se observan varios límites a los cuales se ve sometido y que van a dar lugar a conflictos y contradicciones frente a la imposibilidad de cumplir eficientemente con estas funciones.

El primer límite es financiero, frente a una demanda creciente de condiciones generales, el Estado se encuentra con la necesidad de contar con un mayor presupuesto que no siempre es posible. En todo caso la tendencia es a que las necesidades de dichas obras de 'infraestructura' crezcan más rápidamente que las posibilidades de su financiamiento por el Estado. El segundo límite, tiene que ver con el manejo de los recursos por el estado, en donde existe un gran componente de racionalidad económica capitalista y que por tanto necesariamente va a entrar en contradicción con la racionalidad que cada una de las clases y fracciones

reclaman para sí. El tercero proviene de un elemento de tipo ideológico-político, y que tiene que ver con el discurso legitimador del estado, el cual resalta una supuesta igualdad por parte de todas las clases para disponer de dichas condiciones, y que cuando es apropiado por las clases explotadas, dan lugar a una nueva contradicción. Finalmente está la acción de la lucha de clases, que sobre todo en momentos coyunturales se constituye en el límite más grande con el cual se topan las acciones del Estado en este campo 37/.

"En síntesis lo que es bueno y racional para el Estado y para el capital social en su conjunto, no lo es para todas las fracciones del capital y para todos los capitalistas individuales y, por el contrario, es malo e irracional para los explotados. El capital le asigna a su Estado la función de crear el conjunto de condiciones generales, pero a la vez lo encierra en la camisa de fuerza de los límites que le imponen y lo enfrenta a los intereses opuestos de sus antagonistas. Allí reposa la contradicción" 38/.

Este conjunto de contradicciones que surgen en torno a la intervención del Estado respecto a las condiciones generales, van a variar notablemente en función del tipo de régimen político y de la coyuntura vigente en una determinada formación social. La correlación de fuerzas al interior de las clases dominantes, del bloque en el poder, van a ser cambiantes, dándose una pugna permanente entre clases y fracciones por redistribuir tanto la

carga de los costos de estas condiciones generales como la asignación de dichos valores de uso como tales.

En términos generales y considerando un régimen político inscrito al interior del modo de producción capitalista podemos afirmar que el uso de dichas condiciones va a hacerse jerarquizadamente, en términos de la racionalidad capitalista dentro de la cual se maneja el Estado y de la ubicación de clase, por lo que se atenderán primeramente las condiciones generales relacionadas con la producción directa y la dominación de clase, luego las condiciones que sirven al capital en su conjunto, adicionalmente aquellas que van a beneficiar a los perceptores de plusvalía y sólo entonces se atenderán las condiciones generales relacionadas con la reproducción de la fuerza de trabajo.

Finalmente debemos recalcar que la intervención del Estado en la provisión de las condiciones generales de la producción, no guarda únicamente un componente económico, sino que además cumple un papel ideológico y político de carácter legitimador, ya sea a nivel general, produciendo obras descomunales, simbólicas que prestigien mucho el nombre de una administración determinada, o a través de promover una clientela electoral o grupos de apoyo a una determinada política y que favorece los intereses de tal o cual fracción que participa en el bloque en el poder. El Estado entonces maneja estas condiciones generales con fines de legitimación política, ya sea otorgando éstas a cambio de un cierto

apoyo político a una determinada política, ya sea concediendo directamente puestos de trabajo al interior de los organismos del Estado en retribución a favores políticos; en definitiva creando un clientelismo político en torno a sus acciones.

B. LAS CONDICIONES GENERALES DE LA PRODUCCION EN QUITO

1970-1978

I. DESARROLLO CAPITALISTA Y URBANIZACION EN EL ECUADOR

1. Introducción.

El desarrollo capitalista en el Ecuador tiene su historia, las clases fundamentales del capitalismo están presentes en la vida nacional con todas sus características y contradicciones; a éstas se suma la presencia del imperialismo, cuya acción va ha influir decisivamente en el conjunto de las relaciones sociales, tanto a nivel económico, como político e ideológico, sobre todo en las últimas décadas.

A partir de los años sesenta hasta nuestros días se producen profundos cambios en el ritmo y nivel de acumulación de capital en el país; asistimos a un acelerado proceso de internalización de las relaciones capitalistas de producción; las relaciones de explotación salarial se extienden a lo largo y ancho del territorio nacional, y si bien éstas ya tienen lugar durante el período agroexportador, es sin duda durante las últimas décadas cuando toman cuerpo tales cambios, haciéndose más profundos y cobrando vigor en la década del setenta.

El paulatino desplazamiento del eje de la acumulación desde los sectores agrarios tradicionales (agroexportación) hacia un proceso paulatino de industrialización, tiene lugar justamente a partir de esta ampliación y profundización de las relaciones capitalistas tanto en el campo como en las zonas urbanas.

2. Antecedentes generales.

La década del sesenta constituye, tanto en el terreno económico como en ^{el} plano político en el Ecuador, una etapa de ruptura, de cambios y transformaciones. Esta ruptura se expresa por la crisis en la economía de agroexportación que durante varias décadas ha caracterizado la economía del país, la misma que pone de manifiesto la existencia de múltiples contradicciones al interior del bloque que mantiene el poder y que está integrado en lo fundamental por la burguesía agroexportadora, comercial y financiera ligada a los terratenientes.

Este reacondicionamiento de las fuerzas políticas en el país tiene lugar conforme la llamada 'época bananera' y con ella la economía de agroexportación van entrando en una profunda crisis. Las determinaciones objetivas de lo económico ya no satisfacen los requerimientos de la acumulación de capital, siempre crecientes, tanto a nivel interno como externo, la crisis agrieta las contradicciones al interior de la burguesía y el régimen tambalea.

Esta coyuntura económica, marcada por la crisis del sector exportador, lleva al gobierno militar (1963-1965) a plantearse nuevas formas de intervención y a implantar un conjunto de acciones tendientes a reactivar la economía capitalista, con base en la búsqueda de una mayor diferenciación al interior de la estructura económica a través del impulso a un incipiente proceso de industrialización; de acelerar la descomposición de viejas formas de

producción en el agro; de elevar la productividad del trabajo con base en una mayor explotación de los trabajadores; de la ampliación del mercado interno; y, de la orientación de las inversiones públicas en este sentido.

Desde la perspectiva que hemos adoptado, el tomar este proceso de industrialización como el elemento conductor y explicativo de la realidad ecuatoriana, nos permite comprender con mayor acierto las transformaciones que tienen lugar en las relaciones socio-económicas y aquellas referidas a los procesos político e ideológico.

"...el proceso de industrialización es un producto de una conjuntura determinada: la nueva crisis de las exportaciones tradicionales. Esta situación viabiliza la búsqueda de una alternativa de inversión a la burguesía exportadora, y de 1964 en adelante, se produce una transferencia de capital que consolida el sector manufacturero, cuya tasa de crecimiento, 3,2 por ciento anual promedio, es la más alta en el período 1962-1967 " 1/.

Esta transferencia de capital se observa también al examinar el volumen de capital invertido en el sector industrial por el sistema crediticio nacional: "mientras en el año 62 el volumen de crédito otorgado a la industria ascendía a 572 millones de suces, para 1969 la cifra casi se había cuadruplicado, alcanzando los 2.100 millones " 2/.

Por otro lado, si bien se puede observar que el sector industrial crece entre 1966 y 1970 en un 49,2 por ciento, lo que se refleja también en su mayor participación en las exportaciones (en 1965 representaban el 11,3 por ciento de las exportaciones nacionales y los productos agrícolas el 83,7 por ciento; para 1969 su participación fué del 13,6 por ciento, el resto correspondió a la producción agrícola), éste se encuentra matizado por el paralelo crecimiento de las importaciones destinadas a alimentar la industria (materia prima, materias auxiliares, maquinaria, etc.), la misma que experimenta un crecimiento del 41,8 por ciento entre 1965 y 1969 3/.

Sin embargo, es necesario precisar que la capitalización e inversión en este nuevo sector de la economía, están marcadas desde su inicio por la intervención cada vez más creciente del capital extranjero, lo que posteriormente permite comprender la íntima relación que existe entre la burguesía imperialista y la burguesía local.

Según una muestra realizada con base en el análisis de 80 empresas, en las cuales tiene lugar la participación del capital extranjero, se aprecia que la participación de dicho capital se ubica principalmente en la explotación petrolera, agrícola, minera y en el sector manufacturero 4/.

A nivel interno la burguesía industrial enfrenta con mucho tino

algunas dificultades y de cuya forma de solución ha dependido en gran medida su consolidación: debe resolver la ampliación del mercado interno, el abastecimiento de capital, la orientación de la inversión pública y privada hacia obras de infraestructura que cubran sus necesidades y finalmente intentar la eliminación de la competencia externa.

La ampliación del mercado interno es abordada desde varios ángulos por la Junta Militar de Gobierno del año 1963, tanto a partir de la expedición de una Ley de Reforma Agraria (que no transforma la estructura de tenencia de la tierra, pero que elimina ciertas supervivencias de servidumbre e introduce relaciones salariales en el agro) así como del incremento en la capacidad adquisitiva de los emergentes sectores medios (tecnocracia y burocracia administrativa).

El abastecimiento de capital y la garantía para la realización de sus mercancías se lo busca a través de la vinculación con los países imperialistas en el mercado mundial; se abren las puertas a la penetración del capital extranjero, el mismo que es solicitado por la burguesía local, promoviendo así una alianza que conviene tanto al capital imperialista que busca inversiones que le garanticen una rápida y fácil extracción de plusvalía, como al capital hegemónico local en la medida que hace posible su propia acumulación y consolidación como burguesía económica y políticamente dominante a nivel interno.

Todos estos aspectos, incluyendo el de la creación de las Condi ciones Generales necesarias para la reproducción, son apoyados en términos económicos y políticos por el Estado ecuatoriano, que durante estos años está bajo un régimen militar:

- Se implementan políticas de apoyo a la asociación del capital local con el capital imperialista.
- Se dictan medidas de protección arancelaria que garantizan, en gran parte, a las empresas industriales instaladas, el monopo sobre determinadas ramas de la producción; y, además, se les da carta abierta para que realicen como a bien tengan su política interna de control de calidad de los productos y de la fijación de los precios.

En este contexto es que tiene lugar la expedición de la ley de Protección Industrial, que otorga al sector manufacturero una serie de prevendas y exenciones, apuntaladas con la creación de CENDES (Centro de Desarrollo Industrial, creado para garantizar el incremento de la tasa media de ganancia) y la canalización de fondos a través de la Comisión de Valores y la Corporación Firmciera Nacional (COFIEC), la primera estatal y la segunda privada.

El intento por llevar adelante este conjunto de medidas, sobre todo aquellas de tipo arancelario que afectaban a importantes actores importadores, condujeron a que la Junta Militar se viese asediada por varios frentes y termine por salir de la escena política.

La crisis a la cual hacen alusión los autores que analizan este período, más que una crisis revela el tránsito de una economía fundamentalmente agraria a otra en donde la industria va a ir obrando cada vez mayor importancia. Políticamente, implica un mcondicionamiento de las fuerzas políticas que 'coincide' con el período dictatorial más largo en la Historia del Ecuador.

En síntesis, el desarrollo de la industria en el país está mar_cado desde su inicio por la profunda penetración del capital im_perialista, no sólo en términos económicos sino también políti_cos; se observa la consolidación, por así decirlo, del capital local y extranjero; la burguesía ya no tiene el problema de las nacionalidades, lo que implica un mayor nivel de articulación - del país a los intereses de las grandes corporaciones financie_ras. Este proceso que se inicia en esta década, tiende a acentur_se definitivamente en el período 1970-1978, sobre todo a partir de la exportación petrolera.

"Durante el último régimen de Velasco Ibarra (68-72), la irracio_nalidad es llevada al paroxismo, pues la gestión del quinto ve_lasquismo conducirá al país por los derroteros de una profunda crisis financiera y económica. Al culminar 1971, todos los indi_cadores económicos evidencian una dramática situación: déficit financiero sin precedentes en el presupuesto del Estado, déficit en la balanza comercial y de pagos, estancamiento de la inversión, deterioro del comercio exterior, estancamiento de la producción

agraria, bajísima utilización de la capacidad instalada de la industria; etc. Todos estos elementos constituirán un acicate para el putch de carnaval de 1972, el mismo que tendrá como nodriza a la actividad petrolera que, indudablemente, pasa a constituir el eje central de la acumulación y la presencia física del largo plazo del imperialismo en el Ecuador" 5/.

3. La explotación petrolera.

La explotación petrolera, a partir del año 1972, se constituye en el sector de mayor impacto en la economía ecuatoriana. Hasta 1971 fueron entregadas a las compañías petroleras, especialmente norteamericanas, en calidad de concesiones, un total de 90.000 Km.2 (6/), esto es, la tercera parte del territorio nacional. Se inicia entonces toda una inyección de capital imperialista, " su mas considerables, muy superiores a todo el financiamiento exte no que había podido conseguir (el país) en cualquier año del pasado " 7/. " más de 300 millones de dólares sólo por parte de la Texaco-Gulf, 169 millones en el acondicionamiento para la produr ción y 143 millones para la construcción del oleoducto..." 8/.

El sector petrolero se constituye así en el clásico enclave dentro de la economía nacional, controlado desde fuera por el capital monopólico imperialista, su explotación misma se hace sólo a condición de asegurar cuantiosas ganancias, parte de las cuales son reinvertidas en el sector industrial nacional, promovien

do así la alianza de clases entre la burguesía imperialista y la local, asociación que en gran medida significa para esta segunda su existencia como clase.

La participación del Estado será dirigida principalmente en términos de apoyo a esta alianza de clases, sobre todo en lo concerniente a la creación de las Condiciones Generales para la Producción industrial como para la extracción petrolera. Para ello, el Régimen Militar que controla el poder del Estado a partir del año 1972, cuenta con ingentes recursos provenientes tanto de las llamadas fuentes tradicionales (agroexportación), como de los cuantiosos préstamos externos y de los recursos petroleros.

En materia petrolera el régimen asume decisiones importantes que es necesario mencionar, tales como: creación y funcionamiento de la Corporación Ecuatoriana de Petróleos CEPE; la recuperación de las tres cuartas partes de las áreas entregadas inicialmente a las compañías extranjeras en calidad de concesiones hasta el año 2.010, las mismas que pasan a ser controladas por CEPE; aplicación de la ley de hidrocarburos; construcción de la refinería estatal de petróleo; creación de la Organización Latinoamericana de Energía (OLADE); ingreso del Ecuador a la Organización de Países exportadores de petróleo (OPEP), situación que posteriormente, cuando tiene lugar la crisis mundial de energéticos por la crisis del Medio Oriente en Octubre de 1973, le permite elevar el precio por barril de petróleo de 2,5 dólares (Agosto de 1972)

a 13,9 dólares (Enero de 1974); adquisición del 51 por ciento de las acciones del consorcio Texaco-Gulf. Es en estas circunstancias que el petróleo pasa a constituirse en un elemento determinante de la realidad ecuatoriana en estos años.

Entre 1960 y 1972 la participación de la producción agrícola (cacao, café y banano) en las exportaciones, representa aproximadamente el 80 por ciento del total exportado por el país en esos años. A partir de 1972, la exportación petrolera según informaciones estadísticas del Banco Central, significó el 19 por ciento del valor de las exportaciones. De 1973 en adelante, el aporte del petróleo en el total de las exportaciones ha sido el siguiente: en 1973 el 39 por ciento, en 1974 el 55 por ciento, en 1976 el 50 por ciento, en 1977 el 41 por ciento y en 1978 el 35 por ciento. A partir del año 1975 se producen fuertes presiones por parte de las compañías petroleras norteamericanas para que se modifique la política petrolera del régimen militar vigente, el boicot desde esta fecha será constante, hasta cuando tiene lugar el cambio de tal régimen.

Por otra parte, con una inversión inicial de 168 millones de dólares, las utilidades obtenidas por las compañías Texaco y Gulf hasta fines del año 1974 han sido las siguientes: 151'500.000 dólares por concepto de utilidades, 40'000.000 de dólares por la compra del 25 por ciento de las acciones (con lo que CEPE pasó a controlar el 51 por ciento de las mismas), en trueque de pro-

ductos y mezclas ganaron 95'261.375 dólares, todo lo cual da un gran total de 286'761.375 dólares, "lo que nos hace ver como recuperaron toda la inversión y en ese lapso tuvieron una utilidad neta de 118'661.735, aproximadamente" 11/. Tanto en este sector como en el industrial, que veremos posteriormente es donde tiene lugar la mayor penetración del capital imperialista, es decir en las ramas de la producción en donde las tasas de beneficio son las más elevadas.

Posteriormente, a partir del año 1976 con el cambio de guardia del régimen militar, son dejadas de lado todas las posiciones - 'progresistas' y se inicia una marcada derechización del Gobierno Militar en todos los órdenes, que se traduce en una política de entrega del país a las compañías extranjeras, especialmente norteamericanas.

4. La situación del agro.

Si bien es verdad que los análisis realizados sobre este período, coinciden en señalar la tendencia al desplazamiento en el eje de la acumulación del sector agrícola para la exportación - hacia el nuevo sector industrial, esto no significa que el agro deja de tener importancia en el proceso de acumulación capitalista; la participación de este sector en la composición del PIB durante estos años, es la siguiente:

1972.....	26,5 %	1975.....	24,1 %
1973.....	24,4 %	1976.....	23,5 %
1974.....	24,5 %		
			12/.

Durante este período el sector agrícola presenta claros síntomas de estancamiento en un principio, entre los años 70 y 72 decrece a un ritmo del 0,3 por ciento anual; posteriormente en el quinquenio 73-74 crece a un ritmo promedio del 5 por ciento anual, con la precisión de que entre el 76 y 77 tiene apenas un crecimiento del 0,8 por ciento anual. El sector pecuario en cambio, mantiene durante los dos primeros períodos un crecimiento promedio del 7 por ciento anual y entre los años 76 y 77 lo hace al 14,4 por ciento anual 13/.

Por otro lado, el sector rural ecuatoriano como señala Dávalos, constituye una de las fuentes de ocupación más importantes del país, en él se ubican " El 58 por ciento de la población total y el 60 por ciento de la activa"14/, del año 1974. En este año la población del Ecuador fue de 6,48 millones de habitantes, con una tasa de crecimiento del 3,4 por ciento a nivel nacional "Sin embargo para el área rural y urbana se estima en 2,2 y 5,3 por ciento respectivamente" 15/.

Esta importancia del sector agrario es la que impulsa a la burguesía a tratar de modificar y refuncionalizar la estructura agraria tradicional en relación con las nuevas necesidades de la

acumulación de capital. En este sentido, se impulsan la expedición de Leyes de Reforma Agraria en los años de 1964 primero y en 1973 después, las mismas que no apuntan a la raíz del problema: la abolición de la gran propiedad territorial y su alto nivel de concentración en unos pocos terratenientes.

" Los datos de 1974, a 10 años de expedición de la mencionada ley (de 1963), reflejan en esencia el mismo problema agudo reflejado tanto en el censo agropecuario de 1954 y en la encuesta pecuaria de 1968. En efecto para 1974, 171 grandes explotaciones poseían casi el doble de tierras que 345.731 explotaciones agrícolas " 16/.

Si se observa la adjudicación de tierras realizada entre 1964 a 1972 y entre 1973 a 1978, se puede apreciar con toda claridad, como en la realidad los llamados procesos de Reforma Agraria, apuntaron más hacia la ampliación de la frontera agrícola (colonización) y a la liquidación de formas de trabajo precario, que a la afectación de la gran propiedad territorial.

REPARTO DE TIERRAS POR FORMAS DE ADJUDICACION

TIPO DE INTERVENCION	TOTAL ENTREGADO	
	1964 - 1972	1973 - 1978
Reforma agraria (*)	196.635,97	283.433,00
Colonización	783.078,05	1'081.777,00
		17/.

"Entre 1972 y 1975, el grueso de las adjudicaciones (por refor_

ma agraria, *) se efectuaba en virtud de la liquidación de las diversas formas de trabajo precario, el 65 por ciento del total de tierras adjudicadas correspondía a esta forma de intervención; igualmente importante eran las adjudicaciones efectuadas mediante la parcelación de las haciendas del Estado, el 18 por ciento del total de tierras adjudicadas " 18/.

Todos estos elementos, se sintetizan en la necesidad que tiene el capital de expandir el régimen de esclavitud salarial en el agro. La paulatina penetración de relaciones de tipo capitalista significan al mismo tiempo la destrucción de las relaciones de producción precapitalistas, lo que ha significado "no sólo la pauperización de pequeños propietarios (250.857 menores a 5 hás), sino la procreación de un ejército de reserva que rompe cualquier previsión " 19/.

El objetivo de convertir a la agricultura ecuatoriana en un negocio rentable para campesinos ricos y empresarios agrícolas, con base en la organización de un sistema social de empresas de mercado (como es el espíritu de las leyes de reforma agraria expedidas en 1964 y 1973), representa la necesidad, por parte de la burguesía, de buscar una mayor articulación entre la estructura agraria y las necesidades crecientes de acumulación de capital que plantea el nuevo desarrollo capitalista.

La penetración de formas capitalistas de producción en el agro,

basadas en el uso intensivo de maquinaria y equipos industriales, afecta profundamente a la fuerza de trabajo, según estimaciones de el PRALC (Programa Regional de Empleo para América Latina) - " la sustitución de mano de obra provocada por la importación de maquinaria programada para 1974 y 1975, significa que serán reemplazados 4'209.837 días-hombre por 1502 máquinas" 20/. Esta inmensa población del agro, que cada vez se ve más en situaciones de pauperización, ve como último refugio migrar a las ciudades, donde pasa a engrosar el gran contingente de trabajadores sin empleo.

En el Ecuador, las corrientes migratorias están caracterizadas por tres direcciones: "Existe una primera corriente en el corredor interandino donde las poblaciones rurales se desplazan hacia las ciudades que son las principales en cada provincia, y sobre todo, hacia Quito. Una segunda corriente conduce a los migrantes hacia la costa desde la sierra, con una predominante atracción por parte de Guayaquil. Una tercera corriente, mucho más débil, ocurre hacia el oriente " 21/.

De esta forma, la estructura de la propiedad de la tierra que privilegia, mantiene y desarrolla la gran propiedad capitalista y su tendencia a la monopolización en muy pocos terratenientes, ha significado la exclusión de una gran masa de campesinos a la utilización de ésta como instrumento de trabajo y medio de vida, generando un proceso de pauperización creciente que impulsa a

estos contingentes de trabajadores a la migración. Tiene lugar entonces un permanente reacomodo y reacondicionamiento de la población en el territorio, mismo que tiende a concentrarse en las aglomeraciones urbanas, particularmente en las grandes, Quito y Guayaquil. En esta medida los fenómenos que tienen lugar en el agro, especialmente los de expulsión campesina, repercuten en el acelerado proceso de urbanización que tiene lugar en las principales ciudades del país.

5. La industrialización y la inversión extranjera.

Los cambios y transformaciones que se vienen produciendo desde la década del 60 en el país, y sobre todo el impacto que tiene la explotación petrolera en la economía ecuatoriana a partir del año 1972, van a dar lugar a una intensificación del proceso de industrialización que ya se había venido gestando desde la década anterior.

El sector industrial, "esto es, la industria grande, la mediana industria, la pequeña industria y la artesanía, durante el período 1972-1978, creció a una tasa anual promedio de 11,9 por ciento" 22/, crecimiento que fue superior al del PIB, que en el mismo lapso creció a un ritmo del 10,5 por ciento anual, tasa superior a la experimentada en años anteriores. Dentro del conjunto del sector industrial, la gran industria fabril creció mucho más que el conjunto del sector manufacturero, a una tasa del 16

por ciento anual.

El acelerado crecimiento que experimentó este sector, se observa también en el incremento que tienen las exportaciones de productos industriales; al inicio del 'boom petrolero', las exportaciones de productos industriales representaban aproximadamente el 13 por ciento de las exportaciones totales del país, para el año 1978 éstas significaban algo más del 26 por ciento de dicho total, y "Si de las exportaciones totales excluimos el petróleo, el crecimiento es más evidente. En el año 1972 las exportaciones de productos industriales alcanzaban el 15,8 por ciento, en cambio en el año 1978 alcanzaron el 40 por ciento sin petróleo" 23/.

En cuanto a la inversión realizada por las empresas que se amparan en la ley de fomento industrial, también se observa un crecimiento significativo; "En el año 1972 la inversión registrada por las empresas que se amparaban en la ley de fomento industrial, sumó 1113 millones de sucres, el año 1978 sumó 7.000 millones de sucres, todos estos indicadores muestran en cierta forma que ha habido un notable crecimiento del sector industrial" 24/.

Este proceso de industrialización que presenta características muy desiguales, se inicia principalmente en aquellas ramas ligadas a la producción de alimentos y textiles. Posteriormente, en forma limitada se extiende a la producción de bienes de con

sumo duradero, y muy recientemente a la elaboración de derivados del petróleo y cierta maquinaria. "Así, en alguna medida, ..., los departamentos I (medios de producción) y II (bienes de consumo durables, bastante reciente) irán cobrando cuerpo - conforme se desarrolla el capitalismo que va, a su turno, resquebrajando las relaciones de producción precapitalistas" 25/.

Sin embargo hay que señalar que esta industria 'nacional' fuertemente protegida por el Estado, utilizó entre 1972 y 1978 "... apenas el 50 por ciento de materia prima nacional en el sector fabril; el 30 por ciento en la producción de bienes intermedios; el 10,3 por ciento en la de bienes de capital" 26/.

Por otro lado, uno de los apoyos más importantes a este proceso de industrialización lo constituye la conformación de una estructura financiera en la que participan tanto el capital nacional (privado y estatal) como el extranjero: el Sistema de Fondos Financieros (antes Fondo Fiduciario), el Fondo Nacional de Desarrollo (FONADE), el Banco Nacional de Fomento (BNF), la Corporación Financiera Nacional (CFN), todas estatales, y otras particulares, como la Corporación Financiera Ecuatoriana (COFIEC), ECUFIN y FINANZA, a las que se suma una cadena de bancos estatales privados y extranjeros.

La estructura del crédito, en especial de la banca privada, que tradicionalmente se caracterizaba por atender especialmente los requerimientos del comercio exportador-importador, a partir de

la nueva coyuntura petrolera comienza a modificarse, contribuyendo a formar la estructura del crédito industrial, especialmente impulsada por el Estado y la inversión de capitales extranjeros.

La inversión del capital imperialista (en particular norteamericano) pasa de ubicarse primero en el sector agroexportador y luego, a partir del 60 y en especial con la exportación de petróleo, tiende a dirigirse a los sectores industriales de la economía, sin que esto signifique eliminar la forma anterior. Las nuevas inversiones de capital extranjero, tal y como se observa en este período, se dirigen no sólo a los sectores comercial y bancario, como tradicionalmente se lo había hecho, sino en especial al sector industrial, el mismo que comienza a mostrar una gran dinámica de crecimiento.

"En el año de 1960 la inversión de capital extranjero en el Ecuador, representa un 4 por ciento de la inversión bruta local; para 1972 esa participación había subido al 46 por ciento" Posteriormente esta inversión experimentará un crecimiento rápido y sostenido, sobre todo a partir del año 76 con el cambio de régimen, lo que se va a reflejar en una creciente deuda pública:

DEUDA PUBLICA EXTERNA 1972-1978
(millones de dólares)

AÑOS	MONTO	TASA DE CRECIMIENTO
1972	324,7	11,4
1973	361,8	2,7

AÑOS	MONTO	TASA DE CRECIMIENTO	
1974	371,1	18,5	
1975	440,7	43,1	
1976	630,5	--	
1977	1.134,5	600,0	
1978	1.421,8	25,3	28/.

La inversión extranjera registrada en el país durante el período 1972-1978, según las estadísticas proporcionadas por el Ministerio de Industrias Comercio e Integración, es de aproximadamente 8.000 millones de sucres; la mayor parte de los créditos provienen de EEUU, Europa y Canadá, los mismos que en su conjunto representan el 72 por ciento del total; la 'ayuda' norteamericana - por sí sola alcanza el 30 por ciento de toda la inversión extranjera realizada en el período 29/.

Del total de la inversión realizada durante estos años (8.000 millones de sucres), prácticamente el 70 por ciento es canalizada hacia el sector industrial, constituyéndose así en la actividad que recibe en forma más significativa la inversión extranjera; así mismo, durante "ningún año la participación de la industria ha sido menor del 50 por ciento del total de inversiones autorizadas" 30/. Al interior del sector industrial, las ramas que más captan éste capital son: en primer lugar, químicos y derivados; luego, alimentos y bebidas; finalmente metálicos y maquinaria.

Este carácter desigual que adquiere el desarrollo de la industria por el permanente desplazamiento de los capitales entre las

diferentes ramas de la producción, implica también ritmos desiguales en la absorción de la fuerza de trabajo, lo que repercute a su vez en el mayor incremento de la población de los diferentes centros urbanos donde se localizan las diferentes ramas productivas.

Finalmente hay que señalar, que una de las características que asume el proceso de industrialización en el país, debido a los requerimientos y condicionamientos que impone el imperialismo - para su inversión, es "su baja capacidad de absorción de mano de obra" 31/: para 1978, a pesar del rápido crecimiento experimentado por el sector fabril, éste "apenas constituye el 30 por ciento de la fuerza de trabajo del sector manufacturero y sólo el 3,7 por ciento de la P.E.A." 32/; fenómeno que junto a la expulsión masiva del campesinado en el agro y el lento crecimiento del mercado interno, dan origen al acelerado crecimiento de un subproletariado urbano, que pasó a ubicarse principalmente en las grandes concentraciones urbanas.

6. El Estado y la creación de las Condiciones Generales de la Producción.

El auge producido en la economía nacional a partir del 'boom petrolero', significó no sólo un gran impulso al proceso de acumulación interno de capital, sino que además dió origen a un profundo reacondicionamiento de las fuerzas políticas del país. Eg

tas circunstancias motivan una creciente participación del Estado en la vida nacional, que se refleja a través de dos regímenes militares que dominan la escena política durante el período y mantienen la dirección política del país.

Ambos regímenes presentan marcados rasgos bonapartistas, particularmente en lo que al proceso de centralización del poder del Estado, por el ejecutivo, se refiere. El poder lo encarna la figura del general quien pretende ser al mismo tiempo, el poder imparcial que 'encarna' y la sociedad a la cual 'representa'. De todas maneras, los dos regímenes se inscriben dentro de los límites impuestos por la racionalidad del funcionamiento capitalista, al que no tratan de modificar, sino que en último término lo estabilizan y consolidan.

El primer régimen a diferencia del segundo, presenta un carácter 'progresista', y le trata de imprimir a su gobierno un tinte 'nacionalista y revolucionario', manteniendo sobre todo ciertas posturas antiimperialistas; en él tiene lugar la articulación entre un sector de las fuerzas armadas y una fracción de la burguesía industrial más ligada con los empresarios nacionales. El segundo, tiene un carácter 'reaccionario' y está muy ligado con las posiciones políticas de la derecha ecuatoriana; en éste se manifiesta una relación entre un nuevo sector de las fuerzas armadas y una fracción de la burguesía industrial más ligada con el capital imperialista, especialmente norteamericano.

El control que el Estado asume sobre las rentas petroleras, en ambos regímenes y su participación creciente en el conjunto de la economía, se reflejan, en alguna medida, en el incremento que experimentan los gastos del presupuesto general del Estado; lo que le va a permitir una capacidad de respuesta frente al conjunto de las clases sociales, sobre todo en lo que al financiamiento de las Condiciones Generales se refiere, ya sea que éstas estén ligadas directamente a la producción, a la reproducción del capital en su conjunto, a la reproducción del poder de clase y/o al conjunto de la población.

El gasto del presupuesto general del Estado, a partir de 1972, presenta el siguiente perfil (en millones de sucres):

AÑOS	GASTO DEL PRESUPUESTO	AÑOS	GASTO DEL PRESUPUESTO
1972	6.047	1976	18.256
1973	8.570	1977	17.050
1974	12.582	1978	25.900
1975	14.328	1979	26.100 33/.

El Estado ecuatoriano, durante los años a que nos estamos refiriendo, cuenta entonces con recursos provenientes de las llamadas 'fuentes tradicionales' (agroexportación), de los ingresos petroleros, de los préstamos provenientes del extranjero, y de los impuestos que durante el período experimentan varios incrementos. Estos recursos económicos se verán fuertemente incrementados a partir de dos situaciones: la primera tiene que ver con la subida de los precios del petróleo a raíz de la crisis mundial de

nergéticos, iniciada por la situación del Medio Oriente en 1973; y, la segunda, en la política del régimen militar que tiene lugar a partir del año 1976, en relación con la apertura sin límites a la inversión de capitales extranjeros en el país.

Esta situación de 'bonanza económica' relacionada con la coyuntura económica que vive el Ecuador, permitió al Estado contar con recursos suficientes para financiar ciertos proyectos de carácter social, pero sobre todo aquellas obras que tienen que ver con la llamada 'infraestructura básica'. Se trata de obras relacionadas con la generación de energía en general y eléctrica en particular; con la producción, almacenamiento y canalización del agua, tanto para el riego como para satisfacer las necesidades de los centros urbanos; con la realización y administración de los soportes materiales de la circulación territorial, esto es el sistema vial nacional y/o local y de su complemento necesario: el transporte; con la realización de una extensa red de telecomunicaciones, y otras obras que están ligadas estrechamente con la reproducción del conjunto social.

Si consideramos la participación que han tenido las diferentes instituciones del Estado en los recursos petroleros, podremos observar como una buena parte de éstos son canalizados hacia aquellos organismos encargados de financiar las obras antes señaladas y además otras que tienen que ver con la llamada 'seguridad

nacional'; entre INECEL (Instituto Nacional Ecuatoriano de Electricificación), FOANDE (Fondo Nacional de Desarrollo), Junta de Defensa (fuerzas armadas), y el presupuesto del Estado, concentran el 85 por ciento de los ingresos petroleros, comprendidos entre 1972 y 1976 34/. "Como un paréntesis, cabe llamar la atención sobre el hecho de que por decreto las F.F.A.A. son beneficiarias del 50 por ciento de las regalías petroleras" 35/.

El manejo de los fondos públicos por el Estado se lo ve con mayor claridad al examinar el destino que tuvieron los gastos totales del sector público entre 1973 y 1977; lo esencial de éstos se dirigieron a pagar salarios a los empleados de la administración (30,6 por ciento del total), a pagar los intereses y la amortización de la deuda pública (11,4 por ciento del total), a comprar las mercancías de los capitalistas (12,8 por ciento del total), para subvencionar y conceder préstamos a las empresas capitalistas (7,2 por ciento del total); gastos que en su conjunto constituyen una deducción del valor ya creado por el capital social, y por tanto, en este caso, constituyen un gasto del rédito del Estado. Otra parte de los fondos públicos son dirigidos a reforzar el sector capitalista del Estado, como son las 'empresas estatales', las empresas 'mixtas' y las instituciones crediticias y financieras que mantiene el Estado a su cargo 36/.

En relación al rubro denominado 'inversiones reales', hay que señalar que éste constituyó el 38 por ciento del gasto total en

período señalado, en él se incluyen proyectos importantes como la refinería de Esmeraldas y sus obras complementarias; la realización de las obras de riego (Daule Peripa, Poza Honda, etc.); la construcción de una red vial a nivel nacional y local (especialmente en las ciudades más importantes); aportes para rehabilitar el funcionamiento del ferrocarril; la realización de obras portuarias; construcción de hospitales, centros de salud, escuelas, etc.; dotación de agua potable a las ciudades del país, en particular a Quito y Guayaquil; construcción de centrales hidroeléctricas y de otros tipos para la producción de energía, proyectos que contarán con un presupuesto especial; apoyo a obras de urbanización, etc.,...37/.

Finalmente hay que señalar que " Los préstamos externos tienen un comportamiento moderado entre 1973 y 1975 (1er. régimen). A partir de 1976 pasaron a ser el rubro principal del ingreso en la cuenta de capital del sector público (2do. régimen).

"Esta situación se produjo por la concentración de créditos para programas de infraestructura cuyo financiamiento estuvo a cargo del Presupuesto General del Estado, así como la obtención de otros préstamos apreciables para proyectos de electrificación, telecomunicaciones, riego, drenaje " 38/.

Si se examinan los préstamos solicitados por el Estado, se va a observar como éstos en gran medida son para la inversión en obras

de infraestructura directamente ligadas con las necesidades del conjunto del capital en unos casos, de la población en otros; esto es para la creación de un conjunto de Condiciones Generales relacionadas con el funcionamiento de los procesos productivos en general, con el intercambio mercantil y monetario, con la reproducción del conjunto de la población (trabajadores y capitalistas), y con la reproducción de la dominación de clase.

7. La urbanización Capitalista.

El desarrollo urbano capitalista que tiene lugar en el Ecuador, es producto del desarrollo capitalista y responde a las leyes de la acumulación de capital, originando una red urbana que se caracteriza por la existencia de:

- Dos centros urbanos principales, Quito y Guayaquil (mayores de 500.000 habitantes), en los que se concentran los sectores más dinámicos de la economía, lo más representativo del comercio, la banca, los servicios, la administración, la infraestructura en general y la población.

- Un conjunto de centros de tamaño medio (entre 30 y 500.000 habitantes), que mantienen aún una estructura productiva tradicional, han mostrado un relativo crecimiento, mantienen un sector comercial, industrial y financiero poco desarrollado, con deficiencias muy grandes en cuanto a equipamiento e infraestructura urbana, presentan un relativo incremento poblacional, y en general un dinamismo limitado.

- Otro conjunto de centros menores (comprendidos entre 20 y 29.000 habitantes), que son principalmente lugares de acopio comercial, ligados más con el sector rural del país, cuentan con algunos servicios y prácticamente carecen de una dinámica propia.

- Finalmente se puede apreciar la existencia de una multitud de aldeas rurales dispersas en el territorio nacional, carentes de todos los servicios y que lentamente van siendo extinguidas por el desarrollo del capitalismo en Ecuador 38' /.

El acelerado proceso de urbanización capitalista que experimentan ciertas áreas pobladas del país, durante las últimas décadas, es un fenómeno que encuentra su explicación en la coyuntura económica que hemos mencionado, más concretamente, pensamos que está íntimamente ligado a tres aspectos fundamentales: el primero tiene que ver con la situación del agro ecuatoriano, que se expresa mediante la pauperización del pequeño productor campesino, la liquidación de las formas precarias de producción, la gran concentración de la propiedad de la tierra de uso agrícola en pocos terratenientes, la introducción masiva de maquinaria de uso agrícola y que en su conjunto se constituyen en una fuente permanente de alimentación demográfica y por tanto de gran concentración urbana.

El segundo, muy ligado al anterior, se refiere al proceso de industrialización ya señalado, el mismo que se viene gestando en las últimas décadas y que es fuertemente impulsado a partir de

la exportación petrolera.

El tercero, tiene relación con la participación del Estado, cuya acción va a repercutir profundamente en el proceso de urbanización, mediante el impulso que imprime a los dos aspectos antes mencionados y a través de la participación directa en el proceso de concentración y centralización de capital en las principales ciudades del país.

En términos fenomenológicos, la urbanización ecuatoriana se expresa en la redistribución territorial de la población que tiene lugar en este período; la población concentrada en centros poblados mayores a 20.000 habitantes que en 1962 representaban el 35 por ciento del total nacional, pasa a significar el 45,4 por ciento en 1974 y el 50,5 por ciento en 1980, año en el cual el país deja de tener una población eminentemente rural. 39/.

Hay que precisar que esta concentración de población es marcadamente desigual, tiende a concentrarse al rededor de Pichincha y Guayas que son las provincias más importantes del país y en menor medida en el resto de provincias del Ecuador; en 1977 las dos provincias concentraban el 40 por ciento de la población total del país y el 60 por ciento de la población urbana nacional, la misma que casi en su totalidad se concentra en Quito y Guayaquil. 40/.

Tras el fenómeno, se esconden las verdaderas causas de esta concentración ^{de} población creciente, esto es la concentración y centralización de las principales actividades productivas, comerciales, bancarias, financieras, etc., es decir, la concentración y centralización del capital en sus diferentes manifestaciones, y que se lleva a efecto en las dos ciudades más grandes del país: Quito y Guayaquil; esto a su vez, determina el reforzamiento de la 'bicefalía urbana' en torno a estos dos centros poblados, fenómeno que tiene lugar en la urbanización capitalista del Ecuador.

De acuerdo con un estudio realizado a nivel nacional, sobre un total de 1.043 compañías anónimas, 20 bancos y 22 empresas de seguros, se pudo observar que el capital estaba concentrado en dos tipos de empresas, las nacionales y las extranjeras, existiendo un claro predominio (en cuanto a número) del grupo nacional sobre el extranjero. Sin embargo, en términos de concentración del capital sucede todo lo contrario: un dominio del grupo extranjero sobre el nacional, el mismo que se ve reforzado por "La localización del capital extranjero en el sector hegemónico de la economía ecuatoriana (hidrocarburos)" y por " la presencia del capital extranjero, en las empresas de capital nacional, ... Esta participación explica, por otra parte, la imbricación del capital nacional con el extranjero" 41/.

En el caso del capital extranjero, no sólo se ubica en los sectores más importantes de la economía, en las ramas que reportan

mayores beneficios, sino que además se localizan "en las provincias más desarrolladas del país" 42/. Según los datos trabajados por G. Navarro, las provincias de Guayas y Pichincha concentran el 89 por ciento del capital, y el 85 por ciento de los activos totales de las 951 empresas extranjeras.

En cuanto al capital 'nacional', fuertemente penetrado por el capital extranjero, está controlado "por un reducido número de personas naturales o jurídicas" y si bien se ha localizado en todas las ramas de actividad y en todas las provincias, hay que precisar que lo hace de manera especial en las provincias más desarrolladas, siguiendo la tendencia que muestra el grupo extranjero. 43/.

Esta creciente concentración y centralización de los capitales, en las principales zonas pobladas del Ecuador, se revierte necesariamente en una mayor concentración en éstas, tanto de las principales actividades productivas como del conjunto de servicios. La industria por ejemplo, "Se halla fuertemente concentrada en Quito y Guayaquil, que absorben el 79 por ciento del personal ocupado; el 78 por ciento del número de establecimientos; el 83 por ciento de las remuneraciones y el 80 por ciento del valor de la producción", a nivel nacional 44/.

La concentración de la industria en estas áreas urbanas, en las cuales se dan las condiciones necesarias para su implantación en términos de la existencia de un sector bancario y financiero que

apoye dicho proceso, de un sector comercial, de la existencia de fuerza de trabajo disponible, de la dotación de una 'infraestructura física' mínima, y de la presencia de la administración particularmente concentrada en Quito por su carácter de capital de la república, dan lugar a un fuerte crecimiento en cuanto a magnitud, estructura y ritmo de crecimiento de éstas condiciones, provocando a su vez una mayor concentración urbana.

La concentración del capital bancario en las dos ciudades es sorprendente, casi el 90 por ciento del capital existente a nivel nacional en 1979, está localizado en 18 bancos (de un total de 23) ubicados en estas dos ciudades.

Del total de industrias acogidas a la Ley de Fomento Industrial entre 1973 y 1976, 66 eran empresas existentes y 151 son nuevas empresas; de las existentes un 77 por ciento (51 de 66) se localizan en Pichincha y Guayas, las mismas que captan el 80 por ciento del total de la inversión de estas empresas. De las nuevas, el 83 por ciento se localizan en estas dos provincias y concentran el 69 por ciento del capital; en total, entre empresas nuevas y existentes, las dos zonas urbanas señaladas concentran el 87 por ciento de las empresas y el 70,5 por ciento de la inversión realizada por éstas 45/.

"Algo similar ocurre con los establecimientos de comercio interno, hoteles, restaurantes y servicios, todo lo cual da una idea clara de los grandes desequilibrios existentes a nivel subnacio

nal" 46/.

Así pues, la concentración de los ingresos petroleros, y del conjunto de beneficios de este período de 'boom' económico, tiene lugar especialmente en Quito y Guayaquil, en donde se efectúa una ampliación violenta de la actividad industrial, comercial, financiera y de servicios, que implica un proceso de desarrollo urbano desigual y concentrado, producto justamente del impulso que tienen en estos años las relaciones capitalistas de producción.

II. EL DESARROLLO URBANO DE QUITO

1. introducción.

Durante el período al cual nos vamos a referir, Quito se desarrolla dentro de un contexto nacional en el que, como hemos señalado anteriormente, tuvo lugar una gran expansión de la economía, debido a la explotación petrolera, lo que dio lugar a nuevas formas de articulación del país al capitalismo mundial.

Esta expansión de la economía ecuatoriana tiene lugar en dos etapas, en ambas se va a poner especial atención hacia el sector industrial, con la diferencia de que gran parte del financiamiento de la economía nacional, en un primer momento se dá a partir de los propios ingresos petroleros, mientras que en la segunda etapa se va a recurrir en forma masiva al crédito imperialista, especialmente norteamericano. Esta profunda expansión de las relaciones de tipo capitalista en el país, tiene lugar en forma muy desigual, dando paso a un fenómeno de concentración territorial de las inversiones públicas y privadas, principalmente en Quito y Guayaquil.

Quito, en tanto capital de la república, se constituye en un centro alrededor del cual se concentran las actividades propias de la vida urbana, tal es el caso de la administración, el comercio, la banca, la industria, los servicios, etc., paralelamente a ello

tiene lugar, como ya señalamos, un proceso de concentración y centralización de los capitales, de las inversiones productivas, de los préstamos tanto por parte de la empresa privada como aquellos canalizados a través del Estado.

Como resultado de ello, las transformaciones que experimenta la ciudad de Quito, en su ámbito territorial durante esta década, están profundamente relacionadas con los cambios ocurridos en las relaciones de orden económico, jurídico-político e ideológico, tanto a nivel nacional como local. Los cambios operados en la organización territorial de la ciudad, son significativos, sobre todo si consideramos que las inversiones realizadas por el Estado nacional y la administración local han sido dirigidas no sólo con la perspectiva de optimizar las condiciones de reproducción del capital, sino que además se las ha hecho en forma muy desigual, lo que ha impulsado un fuerte proceso de segregación urbana y residencial en la ciudad.

Los capitales privados con el apoyo del Estado han utilizado la ciudad en función de sus intereses de clase, guiándose por el principio de la obtención de los máximos beneficios sin importar el costo social que ello implique.

El fenómeno de la concentración y centralización de la riqueza social, de las principales actividades productivas, de la población y las necesidades, como se ha analizado anteriormente, tie

ne lugar y se localiza territorialmente en las dos zonas urbanas más importantes del país, Quito y Guayaquil. Esto es así, - por que, en buena medida, los beneficios buscados por el capital, los va a encontrar en las múltiples ventajas 'relativas' que le ofrecen estas dos aglomeraciones, dando como resultado lógico, una marcada tendencia por parte de las diferentes fracciones del capital a concentrarse en ellas.

Estas 'ventajas relativas' de la aglomeración urbana, incentivan en el caso de Quito, que es al cual nos vamos a referir en lo sucesivo, un proceso de concentración muy particular del sector - más dinámico de la economía, esto es del sector industrial, el mismo que tiende a localizarse estratégicamente en esta ciudad.

Si consideramos el período en estudio, el fenómeno de concentración industrial señalado, asume las siguientes características: entre los años de 1970 y 1974 el incremento de las unidades productivas en la ciudad capital es del orden del 32 por ciento - (correspondiente a 109 establecimientos), en tanto que la tasa de crecimiento registrada para el país es del 27,3 por ciento; un fenómeno similar pero mucho más intenso tiene lugar entre - 1974 y 1978, período en el cual el incremento de los establecimientos industriales es del orden del 83,9 por ciento (correspondiente a 376 nuevos locales) en Quito y del 72 por ciento en el conjunto del país. Evidentemente este acelerado crecimiento industrial va a tener profundas implicaciones en las transformaciones

ciones ocurridas a nivel del ámbito territorial 47/.

Cuadro N° 1.

INDUSTRIA. RESUMEN ESTADISTICO. PAIS-PICHINCHA-QUITO.

AÑOS	Nº DE ESTABLECIMIENTOS INDUST.					PERSONAL OCUPADO			SUELDOS Y SALARIOS		
	QUITO	% Pichincha	% País	% Pichincha	% País	PICHINCHA	PAIS	% País	PICHINCHA	PAIS	
1970	339		92.8	34.03	365	996	18,221	49,137	37.08	332'370,672	997'393,554
		32.05				27.3		38.2	37.94		
1974	448		92.9	35.33	482	1,268	25,185	67,784	37.15	800'520,592	2,296'579,008
		83.92				72.16		58.04	49.06		
1978	824		92.9	37.74	887	2,183	39,803	101,042	39.39	2,306'704,000	6,222'525,000

AÑOS	MATERIAS PRIMAS		VALOR DE LA PRODUC.			NUEVAS INVERSIONES					
	PICHINCHA	PAIS	PICHINCHA	PAIS	%	QUITO	Δ%	% PAIS	PICHINCHA	PAIS	%
1970	1,206'181,521	5,221'227,950	2,462'242,595	9,589'820,678	25.67	113'686,327	450.88	12.41	151'581,770	915'974,682	24.5
1974	3,519'861,081	1,350'725,933	6,644'080,193	36,679'499,322	18.11	626'284,626		19.84	835'046,168	3,156'073,564	
1978	7,828'880,000	31,979'770,000	17,368'041,000	78,060'938,000	22.24	1,583'253,000	152.8	22.71	2,111'004,000	6,968'693,000	120.8

Fuente: Encuesta Anual de Manufacturas.

Elaboración: M. Vinueza y C. Rhon.

La dinámica del sector industrial en Quito, no sólo se evidencia en el incremento absoluto de unidades productivas, también se lo aprecia en las transformaciones que ocurren en lo que a la ocupación de fuerza de trabajo se refiere. En la medida que no con

tamos con cifras para Quito, nos remitimos a los datos proporcionados para la Provincia de Pichincha, con la consideración de que la ciudad de Quito concentra el 93 por ciento de los locales industriales ubicados en la provincia.

"Entre 1970 y 1974, la población ocupada en la actividad industrial se incrementa en un 38,2 por ciento, mientras que en el país crece en un porcentaje del 37,9 por ciento y que hace notorio un incremento similar con tendencias de un ligero aumento de la población ocupada en Pichincha; de igual manera, durante el período 1974-1978, en Pichincha, esta población ocupada sufre un incremento del 50,04 por ciento mientras en el país el incremento es del 49,06 por ciento. Durante este último período, la diferencia es ya del 8 por ciento en favor de Pichincha y que se halla de acuerdo con el mayor porcentaje de nuevas unidades instaladas en Pichincha y en Quito respecto a todo el país" 48/. Además, hay que considerar, que el tipo de industria instalada en Quito, es de alta tecnificación, con una alta composición orgánica del capital y por tanto ahorradora de fuerza de trabajo, sin embargo crece la ocupación de ésta.

Un fenómeno similar se observa tanto, en lo que se refiere al valor de la producción, la misma que entre 1970 y 1980 se ve multiplicada por ocho, siguiendo un incremento progresivo, similar al que se observa a nivel nacional; como, al consumo de materias primas, cuyo abastecimiento está muy ligado a lo que sucede con

el comercio importador de éstas, sobre todo si consideramos que la industria de Quito tiene un mayor componente de insumos y materias primas importadas 49/.

Finalmente es necesario señalar un aspecto importante que da cuenta de la dinámica que adquiere la actividad industrial en la ciudad: esto es, la concentración de gran parte de la nueva inversión industrial realizada en el período, la misma que pasa de 113 millones de sucres en 1970 a 1.583 millones en 1978 y que corresponde al 12,4 por ciento y 22 por ciento respectivamente, del total invertido en el país en esos años.

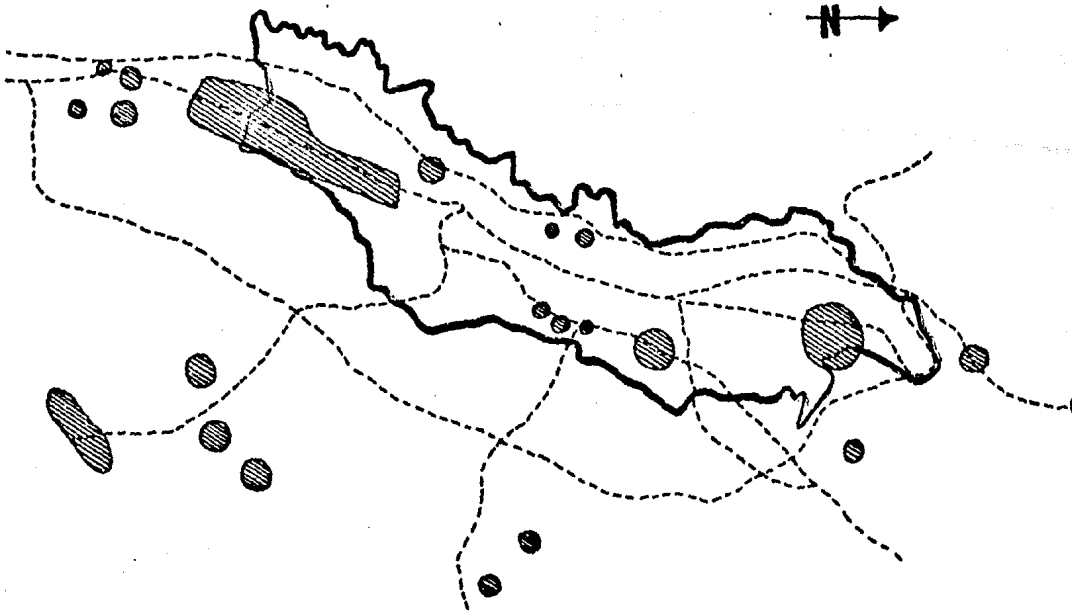
Lo importante de recalcar, es que el fenómeno de concentración industrial, que se ha venido produciendo a nivel nacional, se ha reflejado con mayor fuerza en la ciudad de Quito y que, conjuntamente con otros cambios operados en la urbe, van a dar cuenta de los procesos de transformación urbana que ha tenido lugar en ella durante los años ^{los} a que nos estamos refiriendo.

Según estudios de la municipalidad, las tendencias actuales de ubicación industrial en la ciudad, se las puede graficar de la siguiente forma:

Plano N° 1

LOCALIZACION DE LA INDUSTRIA EN QUITO

(plano ubicado en la siguiente página)



SIMBOLOGIA

- Localización industrias
- Vías principales
- Límite urbano

Fuente: Plan Quito. 1981.

Esta concentración de la naciente industria en unos pocos centros urbanos, entre ellos Quito y su área metropolitana, tiene lugar en la medida en que éstos presentan un conjunto de condiciones necesarias para su implantación; se trata de condiciones, que como veremos a continuación, tienen que ver con la concentración del comercio, con la existencia de un sector bancario que se constituye en un apoyo para la nueva inversión, con el apareamiento y desarrollo de un sector financiero, con la concentración de la administración pública y privada, con la concentración de la población y de la fuerza de trabajo en particular y

con la disponibilidad de un conjunto de Condiciones Generales - que hacen posible en definitiva la reproducción de la formación social en su conjunto.

Con el objeto de garantizar, por un lado, esta producción industrial que tiene lugar en la ciudad, y por otro, la compleja articulación de las empresas y unidades productivas existentes, se desarrollan múltiples empresas comerciales, financieras y de transporte, las mismas que tienden a consolidarse en el ámbito territorial urbano, constituyendo así una actividad complementaria a la producción y distribución de los bienes y servicios.

Según información proporcionada por el INEC 50/, Quito concentra aproximadamente un 28 por ciento de locales comerciales existentes a nivel nacional 51/, constituyéndose así, en la segunda ciudad del país en cuanto a número disponible de unidades comerciales. Sin embargo, y a pesar de que el número de locales se incrementan en términos absolutos durante estos años en un 44 por ciento, la actividad comercial manifiesta una tendencia a disminuir en relación con otras provincias y al total nacional. Esto en buena medida tiene que ver con la incorporación de nuevas regiones de producción en el ámbito nacional, lo que motiva una relativa desconcentración de la actividad comercial hacia otras - provincias. No obstante, la ciudad de Quito sigue manteniendo la característica de una creciente concentración comercial 52/.

Por otro lado, el sector comercial da empleo a aproximadamente un 12 por ciento del total de la población económicamente activa de la ciudad y se ha convertido en una actividad hacia la cual se canalizan las inversiones de capital en forma creciente. Si consideramos que el comercio de Quito concentra el 95 por ciento del existente a nivel de la provincia es obvio pensar que las inversiones sigan la misma tendencia en cuanto a su localización. Estas inversiones, durante el período al que estamos haciendo mención, pasan de 65 millones (aproximadamente) en el año 1970 a 423 millones en 1980 y representan más o menos el 50 por ciento del total invertido a nivel nacional 53/. Estas cifras relativas reflejan de alguna manera la dinámica que éste sector tiene dentro del contexto urbano de Quito.

De hecho este dinamismo se expresa también a nivel territorial, tanto en la centralidad urbana, donde el capital comercial prácticamente se ha apoderado de los locales mejor ubicados, como en las zonas residenciales a través de la ubicación de grandes tiendas y centros comerciales que prácticamente se han convertido en símbolos que manifiestan la concentración monopólica de este sector. La existencia del comercio está estrechamente ligada a la producción industrial, pues su función es realizar las mercancías que se producen en él.

Quito, concentra no sólo una parte importante de la industria y el comercio a nivel nacional, concentra también una gran parte

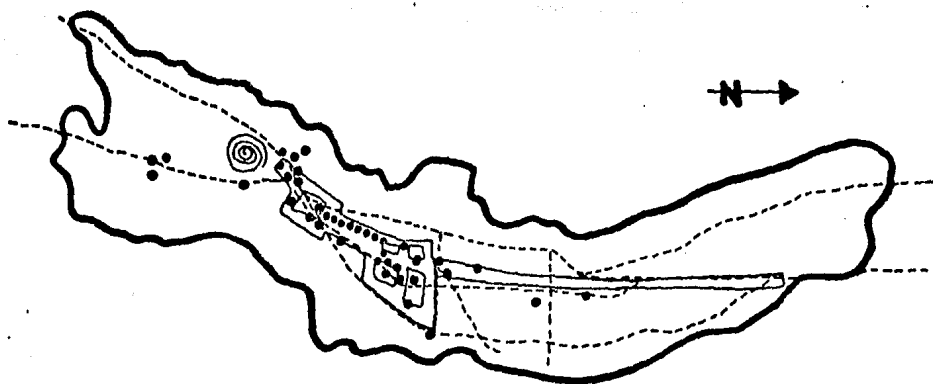
del sistema bancario y financiero del país, tanto público como privado. En 1979 de un total de 23 entidades bancarias privadas existentes a nivel nacional, 10 se encontraban ubicadas en la capital, sin contar con las diferentes sucursales. La importancia que cobra el sistema bancario en Quito, se evidencia sobre todo en la concentración creciente del capital manejado por dichos bancos, el mismo que representa el 58,4 por ciento del capital bancario del país 54/.

La tendencia centralizadora que muestra el capital bancario en Quito, se hace ostensible no sólo por que controla el 58,4 por ciento del capital total nacional, sino también por que éste pertenece a tan sólo un grupo que representa el 35 por ciento de accionistas. Por otra parte, si bien el crédito se lo ha dirigido especialmente al comercio, es el sector ligado con la importación de bienes y servicios el que mayores recursos a captado; y, dentro de éste, "el rubro de importación de materias primas e insumos para la industria es el que crece más significativamente" 55/, lo que le permite relacionarse estrechamente con el sector industrial de la economía.

Plano N° 2

UBICACION DE LOCALES BANCARIOS Y ZONA COMERCIAL DE QUITO

(plano ubicado en la siguiente página)



SIMBOLOGIA

- Bancos
- Zona Comercial

Fuente: Centro de Investigaciones CIUDAD, Quito-Ecuador 1975.
y Plan Quito 1981, I.M.Q. (Municipio de Quito).

Durante esta misma década tiene lugar, además, la creación de - instituciones financieras, tanto estatales como privadas, que van a provocar profundas transformaciones en el sistema bancario y financiero del país. Estas nuevas entidades están dirigidas a impulsar el crecimiento del sector agrícola capitalista y del sector industrial, dando especial atención a éste segundo. " El sistema financiero en su conjunto experimenta desde 1973 un incremento sustancial que no sólo se conserva sino que aumenta en los próximos años, con una tasa acumulativa anual promedio de - 31,9 por ciento de crecimiento entre 1973 y 1976" 56/.

Hasta 1974 existían en el país dos compañías financieras, una es

tatal, la Corporación Financiera Nacional (CFN) y otra privada, la Corporación Financiera Ecuatoriana (COFIEC); en 1974 se crea el sistema de Fondos Financieros del Estado para canalizar mayores recursos al sector industrial, y "...a partir de 1975 se constituyen seis nuevas compañías financieras privadas las mismas - que atienden sus operaciones 'con recursos conformados por sus capitales y reservas, líneas de crédito con bancos del exterior por operaciones de avales y finanzas, créditos documentarios, ahorro interno captado a través de Bonos de Garantía y fondos del Banco Central canalizados a través de redescuentos comunes y Fondos Financieros, captaciones bancarias y operaciones suigénris'" 57/. Todo este sistema financiero, en el que se entrelazan los intereses del capital privado con el Estado, tienen como objetivo último reorientar el comportamiento del crédito, sobre todo en términos de consolidar una estructura de crédito dirigida al sector hegemónico industrial.

De esta forma, el desarrollo que han experimentado el capital industrial, bancario y comercial se expresa en gran medida en la conformación de esta nueva forma de capital, el financiero, cuyas sedes o soportes materiales se expresan como nuevos símbolos de la centralidad urbana en Quito, dando lugar a una gran concentración tanto de la infraestructura urbana, como de servicios y por ende del sistema vial de transporte en torno suyo. "Ese capital financiero reposa sobre la producción, fuente última de la acumulación capitalista" 58/.

En Quito, este proceso de concentración y centralización de las diferentes formas de capital a que nos hemos referido, y en particular la dinámica que tiene la fracción industrial, ha generado y sigue generando la concentración urbana.

Por otro lado, junto a este acelerado desarrollo del capital privado, tiene lugar la acción del Estado en sus diferentes niveles, participación que se ha constituido en un apoyo, en una verdadera palanca para el proceso de acumulación de capital, sobre todo mediante el financiamiento de las Condiciones Generales, necesarias para la reproducción de la formación social.

La participación del Estado central y la Administración local en Quito, muestra como tendencia general, canalizar sus recursos limitados a la generación de las condiciones generales de producción, particularmente aquellas directamente ligadas con la producción de mercancías, como lo veremos más adelante, y sólo secundariamente aquellas ligadas con la reproducción de los trabajadores y pobladores, lo que ha significado un permanente deterioro de las condiciones de vida para la mayor parte de la población.

Es, justamente a partir de este proceso de concentración y centralización de los capitales en Quito, de este gran impulso y desarrollo que adquieren las diferentes fracciones de capital: industrial, bancario, comercial y financiero, y, de la acción com

plementaria que el Estado desarrolla, como se pueden explicar las transformaciones que tienen lugar en la ciudad, en términos del crecimiento y concentración de la población, la expansión territorial, la renovación urbana, la creación de condiciones generales necesarias para la reproducción de la totalidad social y finalmente, la agudización de las desigualdades sociales y la segregación territorial, con el consecuente apareamiento de los llamados 'barrios periféricos'.

2. La concentración de la población.

Conjuntamente con este proceso de concentración y centralización de capitales en sus diversas modalidades, en Quito tiene lugar una expansión y concentración de la población y sus necesidades. Al respecto cabe anotar lo siguiente: durante el período 1970-1978 la población urbana de la ciudad se incrementa en cerca de 200.000 habitantes; si, para 1970 contaba con 528.094 residentes, para 1978 alberga a 724.858 ciudadanos dentro de sus límites urbanos.

Realizando algunas comparaciones, se puede observar, que la ciudad de Quito en el año de 1970, concentra el 22 por ciento del total de la población urbana nacional, nivel que lo mantiene en promedio a lo largo de todos estos años; si se considera la población total del país, observamos que la capital alberga para 1970 el 8,5 por ciento de ese gran total y para 1978 el 9,5 por

ciento del mismo, mostrando una tendencia a crecer en este sentido; teniendo en cuenta únicamente la población del cantón Quito, la tendencia a concentrar la población por parte de la ciudad es aún más clara, pues del 70,8 por ciento que absorbe en 1970 pasa al 76,9 por ciento en 1978; esta situación en alguna medida da cuenta del creciente papel concentrador de población que tiene Quito 59/.

De igual forma, la población económicamente activa muestra una tendencia a incrementarse en la medida que lo va haciendo la población total, pero en forma mucho más lenta. La P.E.A. representa el 33 por ciento del total de la población de Quito en la actualidad y se encuentra localizada en los siguientes grupos de población, de los cuales se consideran sólo los más importantes:

Cuadro N. 2

POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA: POR OCUPACION PRINCIPAL. QUITO

POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA: POR OCUPACION PRINCIPAL. QUITO.				
GRUPOS DE OCUPACION	1968 %	1974 %	1975 %	1977 %
PROFESIONALES-TECNICOS-AFINES	13.9	12.4	13.1	20.0
EMPLEADOS DE OFICINAS	14.0	19.9	13.7	13.2
COMERCIANTES Y VENDEDORES	14.5	11.4	13.9	13.2
ARTESANOS Y OPERARIOS	21.3	23.2	25.6	20.6
TRABAJADORES EN SERVICIOS	20.3	17.1	20.0	18.1

AÑO	POBLACION QUITO	P.E.A.	%
1970	528.094	194.000	36.7
1977	712.068	240.225	33.7

Fuente: Censos/Encuesta de Hogares/INEC.
Tomado de : Cuadro N.3 M. Vinueza y C. Rhon.

Resulta interesante por otro lado, considerar la información existente con relación al nivel de ingresos de esta población económicamente activa, pues en ella se aprecia con claridad un sostenido proceso de concentración de los ingresos en un reducido grupo social; así, mientras un 66 por ciento de la P.E.A. en 1977 recibe ingresos inferiores a los 3.990 sucres, el 1,3 por ciento de la misma gana más de 25.000 sucres al mes, desproporción que necesariamente se va a expresar en los diferentes niveles en que la población satisface sus necesidades.

Cuadro N.3

P.E.A. Y NIVELES DE INGRESO EN QUITO

POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA y NIVELES DE INGRESOS			
AÑOS	POBLACION	1968	%
	MENOS DE 1.000	14.2	14.8
	1.000 - 3.999	67.3	51.0
	4.000 - 10.999	10.4	16.4
	11.000 - 24.999	2.7	4.4
	MAS DE 25.000	0.6	1.3

Fuente: INEC

Tomado de: M.Vinueza y C. Rhon.

3. La expansión territorial.

Uno de los fenómenos más evidentes que tiene lugar durante este período en Quito, es la expansión acelerada del área urbana con

solidada; el siguiente cuadro nos ilustra al respecto:

Cuadro N. 4

INCREMENTO DE POBLACIÓN, AREA URBANA Y DENSIDAD. QUITO.

AÑO	POBLACION	AREA URBANA	DENSIDAD	FUENTE
1962	368.338 Hbt.	2.525 Ha.	145 Hbt/Ha.	Censos
1970	595.000	4.625	115,7	G.Perez
1978	669.393	9.847	67,9	I.M.Q.

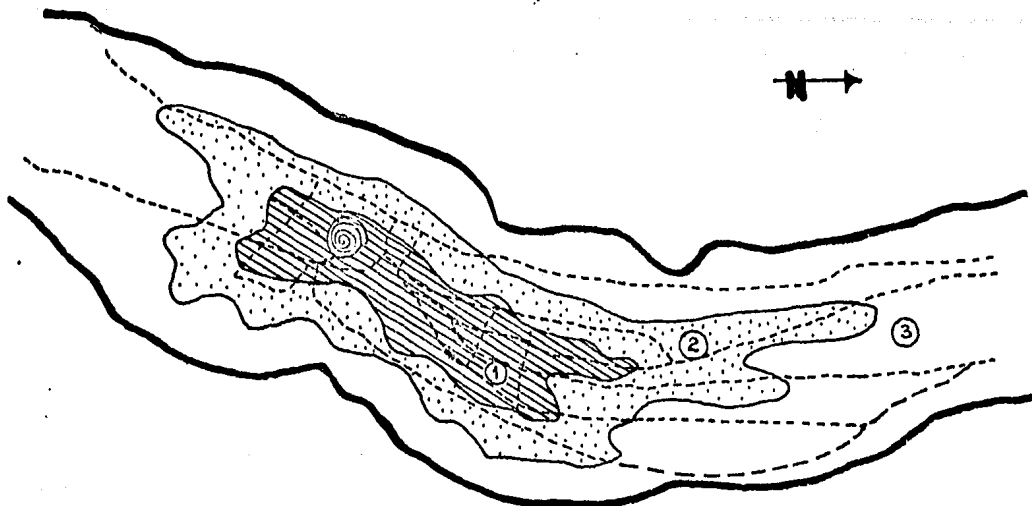
60/.

El incremento del área urbana entre 1970 y 1978, es del orden del 115 por ciento, es decir que la ciudad crece en algo más del doble en los ocho años. Esta nueva incorporación de tierras es igualmente sorprendente, si se considera que en 16 años se añaden 8.322 nuevas hectáreas, esto es seis veces más de lo que la ciudad tenía en 1962. Si establecemos una relación del área con el crecimiento de la población, para el mismo período, observamos que la densidad tiende a disminuir paulatinamente, lo que significa una incorporación creciente de tierras agrícolas a urbanas, y por tanto un gran incremento de las rentas del suelo en el conjunto de la estructura urbana.

Por otro lado, esta expansión física de la ciudad requiere de un acondicionamiento mínimo en cuanto a infraestructura y equipamientos urbanos; esto es un incremento paralelo de las obras viales, del tendido eléctrico, de las tuberías de agua potable, de la red de alcantarillado, del sistema de comunicaciones y transporte, etc.,

Plano N. 3

PLANO ESQUEMATICO DEL CRECIMIENTO URBANO DE QUITO



I. 1962

II. 1970

III. 1978

Vías principales

Longitud de Quito: 25 Km. Ancho varia entre 2½ a 5 Km. (70-80)

Fuente: J. García y F. Carrión, op. cit. planos anexos.

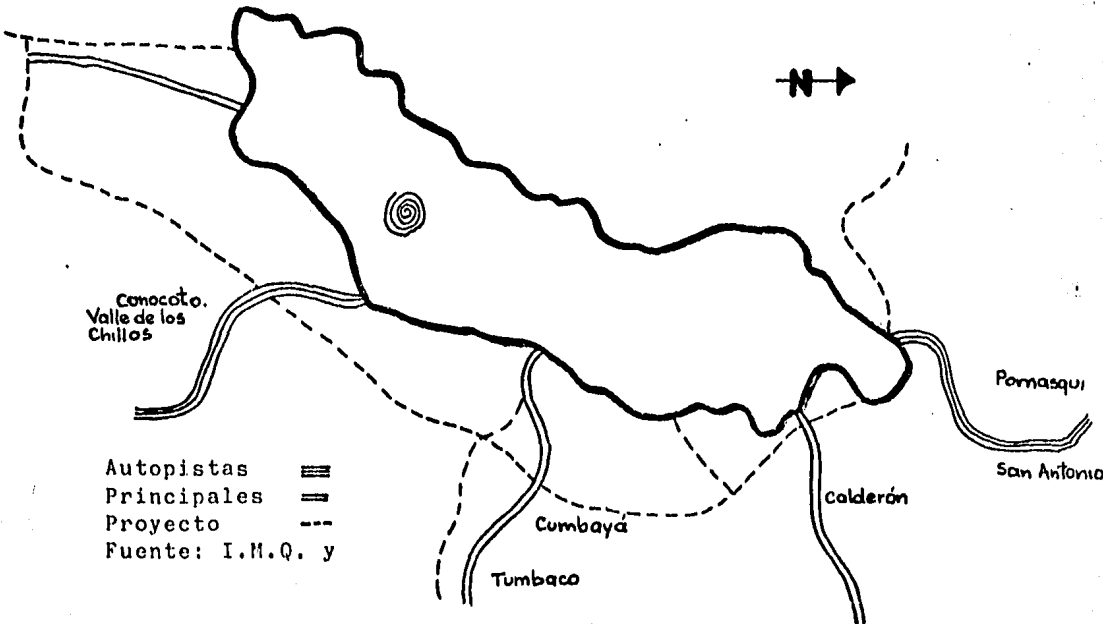
Esta sucesiva incorporación de nuevas áreas al uso urbano, deja espacios 'vacantes' entre el área ya consolidada y la recién habilitada; una vez que ha pasado un tiempo se hace la habilitación de éstas tierras especulativamente retenidas, para que entren en el momento adecuado al mercado del suelo urbano establecido 'legalmente'. Para el año 1977 "del total del área servida por las redes públicas en la zona urbana, el 35,55 por ciento (2.485 hns) eran consideradas como vacantes" 61/, para fines de esta década, las áreas consideradas como 'libres' ocupaban el 43,4 por ciento

del total del área urbanizada de Quito 62/.

Este fenómeno de la expansión no sólo tiene lugar en la periferia inmediata de la ciudad, es decir a través de la ampliación directa del límite o perímetro urbano, también tiene lugar en el área de influencia de la ciudad, es decir en aquella que se denomina como área metropolitana de Quito. Esta expansión de la ciudad hacia la zona de los 'valles' es reforzada por todo un sistema vial que va cobrando cuerpo a lo largo de estos años, especialmente a partir de la apertura de autopistas hacia los valles de los Chillos, Pomasquí y San Antonio, además de otras vías de primer orden que conectan Quito con Cumbayá, Tumbaco, y Calderón.

Plano N. 4

EXPANSION DE QUITO HACIA EL A.M.Q. (área metropolitana)



La nueva tendencia a incorporar toda la zona de los valles, va acompañada de la acción del Estado central y de la Administración local en cuanto a la adecuación de éste territorio con un conjunto de condiciones generales que hacen posible el asentamiento de nuevas industrias, de nuevas áreas residenciales dirigidas particularmente a satisfacer las necesidades de los sectores de altos ingresos, propiciando la instalación de comercios, sucursales bancarias, etc.; según el Director del Departamento de Planificación Municipal, "Desde 1974 a 1978, la Municipalidad tramitó y aprobó 167 urbanizaciones en la ciudad y parroquias vecinas (Cumbayá, Tumbaco, Conocoto, etc.) que han conllevado una habilitación de 1.561 há.s. de terreno, las mismas que han producido una oferta teórica de 21.833 lotes, demandando una inversión de 533'756.166 sucres" 63/.

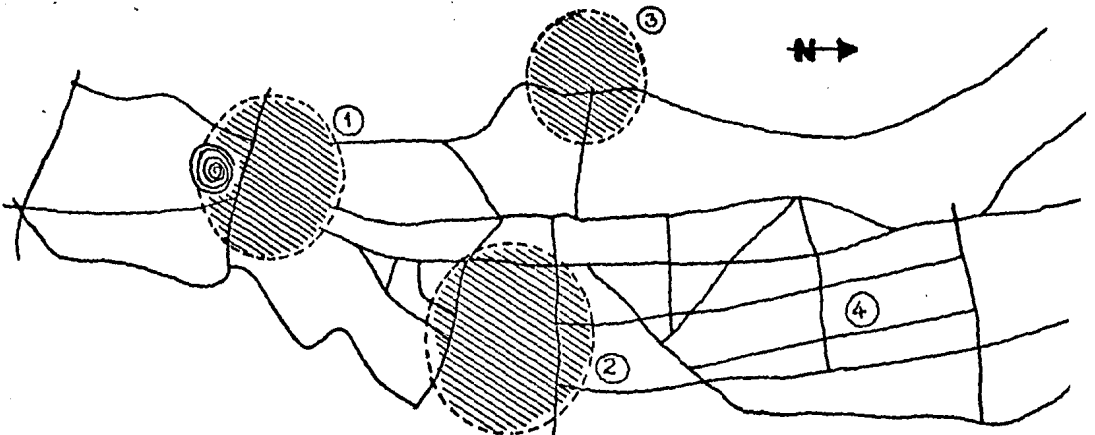
La expansión se constituye así en un proceso que tiene lugar durante todo este período, tanto al interior del perímetro urbano como en las zonas de influencia, dando lugar a una área urbana concentrada y otras en consolidación que se van constituyendo en apoyos al proceso de concentración y centralización de capital; se trata pues de un proceso único y complementario, en el que se destaca el juego especulativo promovido por un nuevo sector inmobiliario capitalista y monopólico que se dedica al negocio con tierras, las mismas que son demandadas por las crecientes necesidades tanto del capital como de la población.

4. La renovación urbana.

La llamada 'renovación urbana' es un proceso fuertemente impulsado a partir de los años 60 y cobra toda su fuerza en la década del setenta. Este fenómeno tiene lugar en forma simultánea e interrelacionada en toda la ciudad y principalmente: en el llamado Centro Histórico de Quito; al Norte, en el sector de la Mariscal; al Occidente, en el sector conocido como La Comuna de San Milán; y, en aquellas áreas urbanas que son producto de la apertura de nuevas vías y/o como consecuencia del ensanchamiento de las ya existentes en los diferentes sectores de la ciudad.

Plano N. 5

PLANO DE LOCALIZACION DE LAS ZONAS DE RENOVACION URBANA. QUITO.



1. Centro Histórico
2. La Mariscal
3. Comuna Sta. Clara de San Milán
4. Apertura y ensanchamiento vías

Fuente: P. Naranjo y S. Ulloa. Revista Trama N.3, Julio 1977, p.5

El caso más significativo de renovación urbana tiene lugar en el Centro Histórico de la ciudad y ha sido producto de todo un plan de reconquista llevado adelante por parte de las diferentes fracciones del capital, en concordancia con los grandes propietarios territoriales.

Prueba de ello es la fisonomía actual de la zona considerada como de primer orden, en donde prácticamente se han transformado las características de los soportes materiales y de los valores simbólicos de la arquitectura de la zona, pues prácticamente esta área se encuentra sembrada de locales comerciales, oficinas, bancos, restaurantes, etc.

Los nuevos usos que se comienzan a asignar a los diferentes locales, las distintas ordenanzas y reglamentaciones que le acompañan, excluyen lógicamente, la posibilidad de que los pequeños propietarios y antiguos inquilinos puedan reutilizarlos, y por tanto impide también que los anteriores inquilinos permanezcan en sus lugares de habitación. Las nuevas exigencias, son cubiertas únicamente por las grandes inmobiliarias que se dedican al negocio con tierras e inmuebles. De esta forma, bajo el ropaje del 'progreso' o de la llamada 'renovación urbana' se esconden las verdaderas intenciones de los agentes capitalistas, es decir el traspaso de las 'ventajas relativas' de la centralidad hacia las manos de las diferentes fracciones del capital y por ende de los sectores de altos ingresos quienes pasarán a usarlos luego

de concluído el mencionado proceso de renovación.

Este traspaso de las ventajas hacia el capital, contrasta con la reubicación de los trabajadores al interior de la misma zona y/o con la expulsión de que son objeto los habitantes de dichas áreas. En el primer caso los habitantes del Centro Histórico son trasladados a lugares densamente poblados, en los que pasan a compartir con otros pobladores la penuria del tugurio, pagando así entre muchos las altas rentas inmobiliarias; en el segundo caso, son desplazados hacia la periferia de la ciudad, en donde la única alternativa que les queda es el suburbio.

El segundo caso de renovación, tiene lugar en la zona Norte de Quito, en el barrio denominado La Mariscal. Allí tiene lugar un proceso de transformación en el que las antiguas viviendas de lujo para la burguesía comienzan a ser reemplazadas por grandes edificios en altura, los mismos que sirven como soporte para el gran comercio sofisticado, para los servicios relacionados con la administración, las sedes del capital bancario y financiero, etc. Este proceso se produce aquí, en la medida que existen restricciones de orden jurídico y político para la utilización intensiva del suelo urbano en el Centro Histórico, pues allí la legislación urbana no permite la edificación en altura como medida de protección del patrimonio 'artístico y colonial' existentes, sobre todo a partir de la declaración a Quito como 'patrimo

nio de la humanidad', según la cual únicamente se permite la re
decuación de los soportes materiales deteriorados.

Surge entonces, un centro alternativo en donde las restricciones en cuanto a alturas de edificación prácticamente desaparecen, se levantan las gigantescas torres de oficinas, comercios, apartamentos para una demanda solvente, sedes y sucursales de bancos, hoteles, restaurantes de lujo, lo que en su conjunto llevó a consolidar la 'Mariscal' como el nuevo y moderno centro comercial de Quito.

El Municipio, al igual que en ^{el} caso anterior, interviene en cuanto a la elaboración de normas y ordenanzas que legalizan una situación de hecho que ya se venía produciendo; por otro lado, su acción no se limita a los aspectos jurídicos, sino que participa además directamente en la creación de un conjunto de condiciones generales que hacen posible la nueva implantación (infraestructura y equipamiento urbano) e interviene " también en la ejecución de grandes edificios institucionales y más aún en la propuesta de un nuevo centro cívico de la ciudad dentro de la misma zona" 64/.

El tercer caso, es diferente a los dos anteriores, se trata del desplazamiento paulatino y durante varias décadas, que va experimentando una comuna conocida como 'Santa Clara de San Milán', u

bicada al noroccidente de la ciudad. En la medida en que el área urbana va incorporando nuevas tierras, ampliando sus límites urbanos, la comuna ha sido desplazada una y otra vez, sobre todo debido a la elevación de los precios de la tierra urbana, a causa de la incorporación de infraestructura y equipamiento por parte de la Municipalidad a las áreas incorporadas; de esta manera, lentamente el conjunto de sus integrantes, los comuneros, fueron desplazados hacia la periferia, en dirección a las zonas altas, formadas por las faldas del Pichincha (elevación montañosa con que limita Quito por el Occidente).

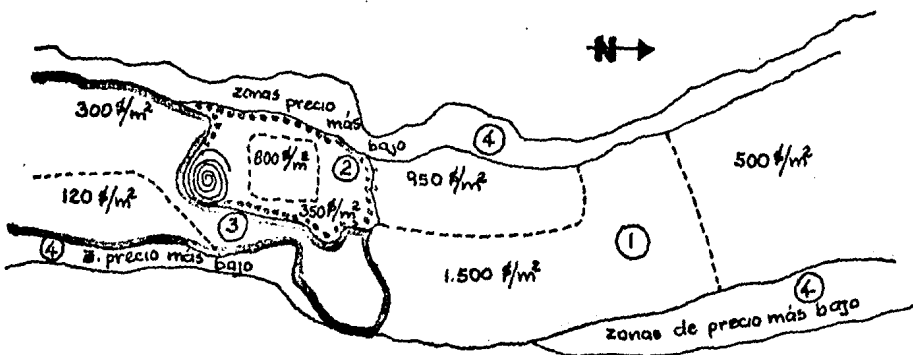
Finalmente, en el período de estudio, a partir de la apertura de una de las vías perimetrales, la Occidental en este caso, y por la presión de los urbanizadores, se logra prácticamente darle el golpe definitivo a la comuna, la misma que en la realidad es desintegrada y sus habitantes poco a poco se han visto obligados a desplazarse hacia sectores urbanos cada vez menos valorizados en términos económicos y sociales 65/.

El cuarto caso de renovación, no se puede localizar en algún lugar específico, pues se produce en casi toda la ciudad, en la medida que la apertura de nuevas vías y la ampliación de otras va teniendo lugar en la urbe. En este caso el instrumento utilizado, es la ejecución del plan vial, mismo que ha permitido a la administración Municipal proceder a la venta forzosa, mediante el mecanis

mo de la expropiación, de aquellos lotes ubicados a lo largo de determinadas avenidas, como la 10 de Agosto, América, 6 de Diciembre, Oriental, Occidental, etc., y que perjudica de manera especial a los pequeños propietarios quienes se ven obligados a abandonar dichos lugares y trasladarse a otros, debido a que fueron expropiados y/o no pueden pagar el nuevo impuesto de valoración, viendose en la necesidad de vender sus terrenos al gran capital inmobiliario.

Plano N. 6

PRECIO PROMEDIO DEL SUELO EN QUITO POR ZONAS 1975



Cuadro N. 5

VARIACIONES COMPARATIVAS DE POBLACION-AREA URBANA Y PRECIO DEL SUELO EN QUITO. 1962-1974 y 1980.

AÑOS	POBLACION		AREA URBANA		PRECIO SUELO	
	Nº Habitantes	Δ%	Tierra Hás.	Δ%	Quito \$	Δ%
1962	368.338	100	2.525	100	14.518'240.000	100
1974	622.111	162	8.819	349	37.954'480.000	262
1980	780.000	212	11.700	456	93.694'648.000	645

Fuente: D. Carrión Y G. Villavicencio. Ponencia al Tercer Seminario Africa-A.Latina, sobre Asentamientos Humanos. Quito 1981.

Se produce entonces, un proceso de expulsión en el que se encuentran implicados tanto los pequeños propietarios como los inquilinos, cada uno obviamente en situación diferente, pero en ambos casos deberán desplazarse a nuevas áreas de la ciudad más alejadas de la centralidad, ya sea para buscar otras zonas de inquilinato o para construir pequeñas viviendas en la periferia, esto si obtuvieron alguna compensación por la venta forzosa del inmueble.

En el plano de la página anterior se puede apreciar las diferentes zonas de la ciudad según el precio promedio por metro cuadrado en cada una de ellas. Las zonas de más alto precio 'coinciden' con los lugares donde la infraestructura urbana presenta mejores condiciones, donde se concentran las diferentes manifestaciones territoriales de las distintas formas de capital, y por supuesto son los lugares de residencia de los grupos sociales que constituyen una demanda 'solvente'. Y viceversa, los lugares donde la infraestructura y equipamiento urbanos son deficientes, en los cuales habitan los grupos sociales de más bajos ingresos, los precios de la tierra son los más bajos de Quito. Así, la ciudad expresa territorialmente las diferencias de clase y la tendencia a segregar aún más a los sectores populares.

Lo importante de recalcar, es que tras las diferentes máscaras con que se presenta la renovación urbana, se esconde un proceso capitalista, mediante el cual se produce la concentración de la

propiedad de la tierra urbana en manos del capital monopolista, además de que tiene lugar la expulsión masiva de trabajadores, desocupados, etc., quienes son substituidos por sectores burgueses que pasan a apropiarse de las 'nuevas ventajas' relativas, creadas por la colectividad.

5. La creación de Condiciones Generales para la Producción.

Debido a la particularidad que presenta la generación y realización de determinados valores de uso, que por sus características se constituyen en Condiciones Generales necesarias para la reproducción del conjunto social, no son totalmente asumidas por el capital privado individual y se hace necesaria la intervención del Estado a través de sus diferentes instituciones o niveles. (Ver cuadro N.º 1. En anexos)

En el presente caso nos vamos a referir concretamente al agua potable, la energía eléctrica, el alcantarillado, la vialidad y el transporte, ^{los} mismos que se han venido constituyendo cada vez como más importantes y necesarios, en la medida que el proceso de concentración y centralización de capitales va teniendo lugar en Quito, durante los últimos años.

En el caso del agua potable, energía eléctrica y alcantarillado, debemos precisar que se trata de empresas públicas, más o menos descentralizadas y por tanto dependientes en mayor o menor grado del aparato administrativo del Estado y más directamente de los

Consejos Provinciales y Municipales 66/. En el caso de estas em
presas se trata de un sector capitalista del Estado, que parti
cipa bajo las diferentes formas funcionales del capital.

De acuerdo con la información proporcionada por la Administra _
ción local, existen tres formas principales de financiar el pre
supuesto, tanto del Municipio de Quito como de sus empresas, es
tas son: mediante recaudaciones propias, por aportes y transfe
rencias (en especial del gobierno central), y en base a emprés
titos. El rubro recaudaciones propias, en el caso del Municipio
y de la empresa de Alcantarillado, se refiere sobre todo a los
ingresos provenientes del cobro de 'impuestos'; mientras que en
las otras dos empresas públicas, éstos provienen además de las
tarifas que deben pagar los usuarios por el uso-consumo de las
diferentes mercancías. En el caso del impuesto, pensamos como se
ñala Theret 67/ que se trata de una relación de distribución co
rrespondiente a una relación emparentada con la relación de pro
piedad de la tierra, cuya base es el monopolio que el Estado tie
ne, sobre el derecho a ejercer la violencia, en nombre del 'inte
res común'; en cambio, las tarifas determinadas por las empresas
públicas', corresponden en cierta forma al precio que los consu
midores deben pagar por el uso-consumo de las mercancías produ
cidas por las mencionadas empresas, se trata por tanto de un sec
tor estatal que valoriza su capital.

a. El Agua potable.

El financiamiento de la empresa Municipal de agua potable, durante el período 1970-1978, fue realizado de la siguiente forma: las recaudaciones propias representaron el 46 por ciento, los aportes y transferencias del gobierno central el 6 por ciento y los empréstitos, en especial externos, el 48 por ciento. A lo largo de todos estos años se evidencia una tendencia muy marcada de penetración del capital extranjero, con base en el crédito, tanto en las empresas públicas como en el mismo Municipio. El ejemplo más claro de participación del capital extranjero, lo constituye la construcción del sistema 'Pita Tambo' que para el año 1977 le costaba al país algo más de 1.600 millones de sucres. En dicho proyecto, el financiamiento externo se realizó a través del Banco Interamericano de Desarrollo y la banca privada nacional, por un total de 645 millones y 493 millones de sucres respectivamente. 68/.

Cabe recordar al respecto, que estos capitales exportados, como señalaba Marx, son bien valorizados: "Cuando se envía capital al extranjero, no es porque este capital no encuentre en términos absolutos ocupación dentro del país. Es porque en el extranjero puede invertirse con una cuota más alta de ganancia" 69/.

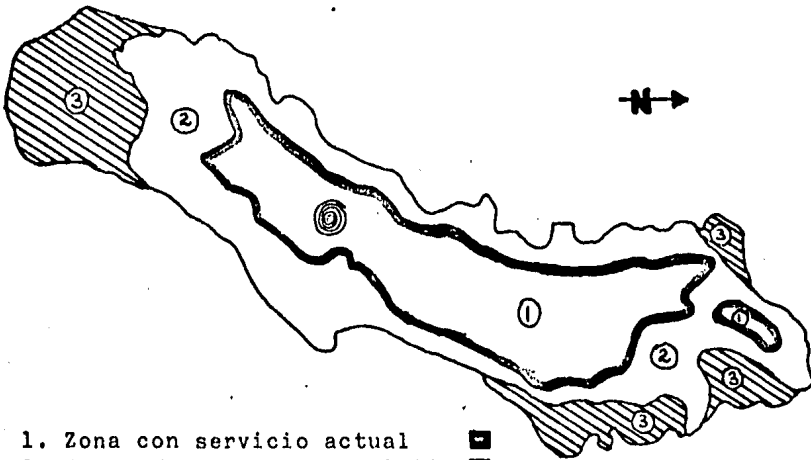
En total, durante los años comprendidos entre 1970 y 1977 el gasto destinado para la producción de agua potable es de 3.020 millones de sucres, lo que representa el 25,7 por ciento del gasto total global, es decir tanto del realizado por el Municipio como

por sus empresas. La empresa de agua potable, al igual que la de energía eléctrica y drenaje, en la medida que aseguran la producción de Condiciones Generales necesarias para la reproducción de la formación social en su conjunto, funciona dentro de una lógica capitalista; producen mercancías que son realizadas a través de la venta (sistema de tarifas) y por tanto recuperan una parte del plusvalor, lo que les asegura su propia acumulación. Hay que distinguir dos momentos en dicho proceso; uno, en el que la empresa privada va a tener el papel fundamental, ya que son empresas como Harold Smith, C.C. Bohrer, Harbert Construction Corporation y otras, las que llevan a cabo la construcción de los soportes materiales y de los medios para producir el efecto útil de la obra; y otro, una vez concluida la obra, la empresa municipal lleva adelante el proceso mismo de producción del efecto útil o valor de uso, en este caso del agua potable, y de su venta a través de la fijación de tarifas.

El costo, relacionado con el consumo de agua potable en Quito, ha experimentado un incremento del 19 por ciento entre 1975 y 1980, y se prevee que para 1985 este incremento será mayor en un 16 por ciento respecto al de 1980. En la información proporcionada por la municipalidad se dice al respecto: "Encontramos que el consumo percapita a nivel de ciudad crece relativamente lento, con una tasa anual del 0,9 por ciento y un equivalente en litros de 2,7; en cambio el costo del consumo de agua crece en forma acelerada, con una tasa anual del 16 por ciento" 70/.

Plano N. 7

RED DE SERVICIO DE AGUA POTABLE EN QUITO. ACTUAL Y FUTURA.



1. Zona con servicio actual
2. Zona a incorporarse en 1992
3. Zona a incorporarse en el 2020

Fuente: I.M.Q. Plan Quito.p.505.

Si relacionamos este plano con aquel que permite visualizar el asentamiento de los llamados 'barrios periféricos' (ver plano p. 87), podemos observar como éstos quedan prácticamente fuera del servicio. Entre 1970 y 1979 el Municipio invierte aproximadamente 80 millones de sucres para tratar de paliar en algo la carencia de este 'servicio' en dichos barrios, sin embargo, en el estudio realizado por la Dirección de Planificación del mismo Municipio en 1977 muestra los siguientes resultados:

Cuadro N. 6

EVALUACION DEL SERVICIO DE AGUA POTABLE EN LOS BARRIOS PERIFERICOS DE QUITO.

Barrios	servicio de agua potable		total (%)
	tiene	no tiene	
Cochapamba	2.3	97.6	100
Ferrovialta Alta	3.7	96.2	100
La Argelia	8.2	91.9	100
La Libertad	48.3	51.6	100
La Primavera	19.1	80.8	100
Marcopamba	8.5	91.4	100
Playwood	72.2	27.7	100
San José	4.2	95.7	100

Fuente: Documento de trabajo. Dirección de Planificación. I.M.Q.
Tomado de: M. Vinueza y C. Rohn, op. cit. p. EG.

En estas circunstancias, cabe preguntarse si el llamado servicio de agua potable en la realidad es o no un 'servicio social'. El análisis reflexivo de la misma muestra que el papel fundamental que cumple la empresa de agua potable es el de asegurar la producción de una de las condiciones generales necesarias para la producción, para la reproducción de la fuerza de trabajo y en general para la reproducción del conjunto social, dentro de los marcos del capitalismo.

b. El drenaje

El sistema de drenaje, de evacuación de aguas servidas, contaminadas, etc., constituye otra de las condiciones generales a las cuales el Municipio tiene que dar alguna solución alternativa, pues de ésta dependen una serie de costos sociales relacionados especialmente con la salud de la población en su conjunto y también otros relacionados con los procesos directos de producción, para que estos no se vean interrumpidos por causas externas

al propio proceso.

La inversión realizada en alcantarillado, se va incrementando en la medida que va teniendo lugar la expansión de la ciudad. Es parte pues de los costos sociales que trae consigo el proceso de urbanización. Durante el período comprendido entre 1970 y 1977 el presupuesto de la Empresa de Alcantarillado se vio fuertemente incrementado, pasando de aproximadamente 8 millones en 1970 a 51 millones en 1977. El presupuesto total manejado por dicha empresa en estos años fué de 250 millones de sucres, lo que en términos relativos representa el 2.1 por ciento del presupuesto total global (Ver cuadro N°1. En Anexos.)

A pesar de ello las necesidades son crecientes, para 1975 el área servida con alcantarillado representa el 38 por ciento de la total urbanizada, es decir existe un déficit del 62 por ciento; para 1979, el servicio es incrementado en un 5 por ciento, es decir cubre la necesidad de un 43 por ciento de la urbe, manteniéndose un déficit del 57 por ciento. "A esto es necesario a notar, que el área de servicio fijada por la empresa como meta en el año 2020, que es de 9.950 há., está ya al momento superada pues el área de Quito (1980) comprende 11.761 há. aproximadamente " 71/.

Pero ¿en dónde se concentra el déficit?, es claro que en aquellos sectores donde se ubica una gran parte de la población de

Quito, en los llamados barrios populares, los mismos que han quedado prácticamente excluidos de este 'servicio'. Para 1977, según el Municipio la deficiencia de alcantarillado en dichas zonas es la siguiente:

Cuadro N.7

EVALUACION DEL SERVICIO DE ALCANTARILLADO EN LOS BARRIOS PERIFERICOS DE QUITO.

Barrios	servicio de alcantarillado		(% total
	tiene	no tiene	
Cochapamba	1.1	98.8	100
Ferrovialta Alta	5.9	94.1	100
La Argelia	0.0	100.0	100
La Libertad	24.1	75.8	100
La Primavera	2.2	97.7	100
Marcopamba	2.5	97.4	100
Playwood	60.0	40.0	100
San José	1.4	98.5	100

Fuente: Documento de trabajo. Dirección de Planificación.
Tomado de: M. Vinueza y C. Rhon, op. cit. p. E13.

c. La Energía Eléctrica.

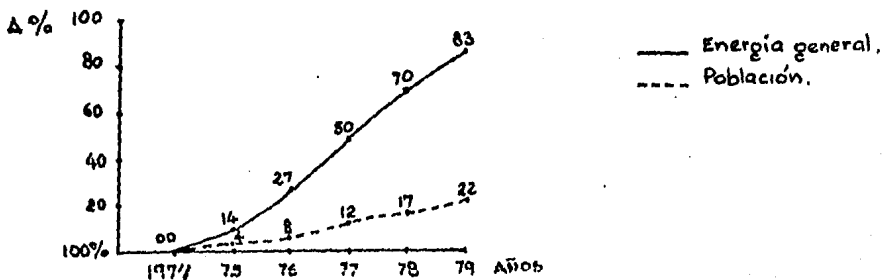
En este caso debemos precisar, que la Empresa Eléctrica Quito, no depende directamente de la municipalidad, sino que su relación es más directa con el Instituto Ecuatoriano de Electrificación (INECEL). El Municipio en este caso es socio accionista de la Empresa Eléctrica, y en esa medida hace contribuciones que ayudan a financiar dicha empresa. Por otro lado, la empresa se financia a través de aportes realizados por el gobierno central, en base a empréstitos de capital extranjero y nacional, y mediante el cobro de tarifas por la venta de mercancía producida: energía eléctrica en este caso.

En los ocho años transcurridos a partir de 1970 el Municipio canalizó fondos hacia la empresa eléctrica, por un monto total de 1.457 millones de sucres 72/, lo que representa el 12 por ciento del gasto global realizado por la institución durante éste período, a estos ingresos debemos incluir los recaudados por la propia empresa, información de la cual no disponemos al momento. Sólo nos queda por señalar al respecto que durante los años de estudio, la empresa recurre "a un crédito externo concedido por el 'Libra Bank' de Londres por el valor de 20'000.000 millones de dólares USA" 73/, como parte de su política para financiar la empresa.

El resultado de estas cuantiosas inversiones, permite efectivamente a la Empresa Eléctrica incrementar el volúmen de su energía generada en una proporción muy superior al crecimiento que experimenta el incremento poblacional, lo que nos indica que la producción de energía eléctrica ha crecido mucho más rápidamente que la población usuaria, esto lo podemos observar en el siguiente gráfico:

Gráfico N.1

RELACION ENERGIA GENERADA - POBLACION.
Incremento en números relativos 1974-1979.

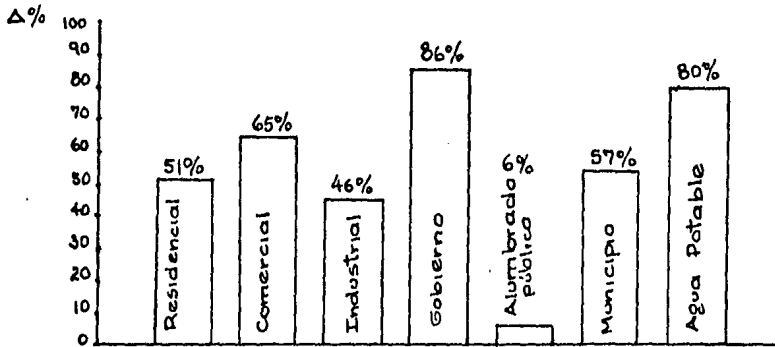


Fuente: I.M.Q. Departamento de Planificación. Plan Quito, p.554.

A pesar de este gran incremento que experimenta la energía generada, en proporción muy superior a como lo hacen los usuarios, el precio promedio del Kw/h para Quito se ha incrementado en un 58,8 por ciento entre 1974 y 1979, pero este incremento es diferencial según las diferentes categorías de usuarios:

Gráfico N. 2

PRECIO PROMEDIO DE VENTA Kw/h POR TIPO DE CONSUMIDOR-PROMEDIO DE 5 AÑOS (1974-1979).



* El precio promedio para Quito del Kw/h se ha incrementado en el 58,5 por ciento durante este período.

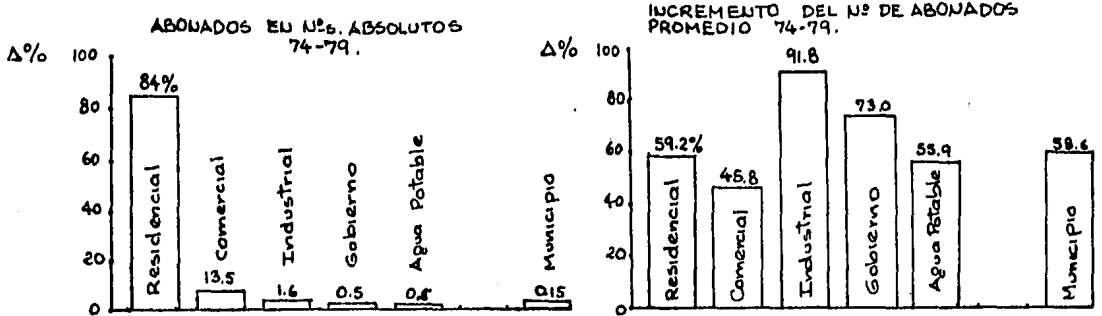
Fuente: Plan Quito. Dirección de Planificación, op. cit.p.541

Del presente cuadro se desprende que el Kw/h destinado a la industria es el que menor incremento, en cuanto a precio, a experimentado, lo que determina una política de subsidio para ese sector del capital; al mismo tiempo el Kw/h pagado por el mismo Estado, a través del gobierno central, el Municipio y sus empresas, es el que muestra un mayor incremento relativo, lo que confirma efectivamente la subvención por parte del Estado hacia los otros tipos de usuarios.

Por otro lado, es importante señalar cómo el denominado sector residencial, esto es la población que por cierto tiene el mayor porcentaje de usuarios (84 por ciento del total), ve incrementar se el costo de su Kw/h en algo más del 50 por ciento, en una proporción mayor al que tiene lugar en el uso de tipo industrial (sector que concentra apenas el 1,6 por ciento del total de usuarios); esto significa que en alguna medida el conjunto de la población está pagando en buena medida lo que le correspondería al capital industrial, es decir que está aportando con parte de sus ingresos a financiar la creación de una Condición General, necesaria para la reproducción de las relaciones capitalistas de explotación.

Gráfico N.3

NUMERO DE ABONADOS E INCREMENTO DE ESTOS 1974-1979.

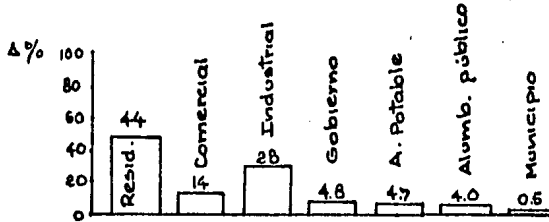


Fuente: Plan Quito. op.cit.p.548

Finalmente, hay que señalar que el uso industrial, siendo de los sectores que menor número de abonados tiene, en términos de consumo de energía eléctrica es el segundo, al absorber casi el 30 por ciento de la energía producida en el período:

Gráfico N. 4

CONSUMO SEGUN USOS 1974-1979.



Fuente: Plan Quito.op.cit.p.548

Todo esto se va a traducir en un incremento diferencial de las tarifas, según los distintos tipos de consumidores, incremento que en gran medida va a afectar sobre todo a los grandes sectores de población, los mismos que si bien no han carecido de este 'servicio' en su totalidad, éste ha sido deficitario, como lo deja ver el mismo estudio realizado por el Municipio:

Cuadro N. 8

DOTACION DE ENERGIA ELECTRICA EN ALGUNOS BARRIOS PERIFERICOS

Barrio	servicio de luz (%)		total
	tiene	no tiene	
Cochapamba	94,1	5,8	100.0
Ferroviana Alta	91,3	8,6	100
La Argelia	19,7	80,2	100
La Libertad	75,8	24,1	100
La Primavera	80,8	19,1	100
Marcopamba	82,9	17,0	100
Playwood	95,0	5,0	100
San José	26,7	73,2	100

Fuente: Documento de Trabajo. Dirección de Planificación.
Tomado de: M.Vinueza y C. Rhon, op. cit.p.E9

La producción de la vialidad y el transporte, que ocupa un rúto muy importante del gasto total realizado por el Municipio y sus

empresas durante el período señalado, será ampliamente desarrollado en el siguiente capítulo de este trabajo.

Resta por señalar que el Municipio de Quito, con la colaboración del Estado central, el capital extranjero y local, el aporte de los contribuyentes ya sea a través de los impuestos o directamente mediante el pago de tarifas, ha invertido en la generación de los mencionados valores de uso, durante el período 1970-1977 y considerando los datos proporcionados por la Municipalidad en sus ordenanzas de presupuesto, magnitudes del siguiente orden: 3.020 millones de sucres en agua potable, 1.457 millones en luz eléctrica, 250 millones en alcantarillado, 1.464 millones en ~~vías~~; esto da un total de 6.191 millones de sucres, que representa el 52 por ciento del gasto total realizado por el Municipio y sus empresas durante el período señalado en Quito 74/.

No cabe duda, que la luz, el agua, el drenaje, la vialidad y el transporte como lo veremos más adelante, constituyen un conjunto de valores de uso, que cumplen la función de ser Condiciones Generales necesarias para la reproducción de la sociedad en su conjunto; de hecho se puede plantear que ante todo son Condiciones Generales para la Producción, pero que también sirven como tales al conjunto del capital y de la población, así como para reproducir la dominación de clase, sólo que en cada caso con ciertas particularidades, como lo hemos anotado en las páginas anteriores.

6. El surgimiento de los barrios periféricos.

Conjuntamente con el proceso de concentración y centralización del capital, analizado anteriormente, tiene lugar un permanente deterioro de las condiciones de vida en grandes sectores de población, producto justamente de las agudas condiciones de explotación a las que han sido sometidas. Quito se constituye en el lugar de residencia de estos grandes sectores de población, que para hacer frente a su miseria optan por ubicarse en la ciudad en condiciones sumamente precarias.

" Los barrios periféricos en Quito son numerosos, pero pocos han alcanzado su consolidación, la mayoría está aún en proceso de formación (acelerado en los últimos años). Su número es superior a 50 y con una población de 120 mil habitantes,..." 75/. La población de estos sectores 'populares' que ocupan los límites urbanos de la ciudad, más que dar lugar a un cinturón verde de protección para Quito como es la idea de la municipalidad, dan origen a un cinturón de miseria puesto al servicio del capital. Una buena parte de los habitantes de estos barrios, tiene su origen en los procesos de renovación urbana que mencionamos, y otros - provienen principalmente de la migración que tiene lugar desde otras ciudades de menor magnitud y/o del sector agrícola en descomposición por la introducción de relaciones capitalistas de explotación.

Alvaro Perez, actual Alcalde de Quito, en declaraciones para la revista Vistazo 76/, afirma que: "existen 58 barrios que el Municipio los considera clandestinos; allí viven más de 200.000 personas", si a estos incluimos aquellos que viven en condiciones de hacinamiento y tugurización "donde viven 120.000 personas; o sea 120 por casa", tenemos que al rededor de 300.000 personas, esto es un 35 por ciento de la población de Quito, ocupa zonas con deficientes condiciones de habitabilidad, carentes de infraestructura básica y de equipamiento urbano.

Estos grandes sectores de población, que se encuentran articulados indirectamente con los procesos productivos, al menos en su mayoría, no escapan a la lógica del capital, ni están al margen del desarrollo capitalista; por el contrario, son producto justamente de ese desarrollo capitalista y su localización periférica en la ciudad se da preferentemente en las zonas más cercanas a las unidades productivas, colocandose justamente allí donde tiene lugar la acumulación de capital.

Frente a esta precariedad en las condiciones de vida surgen en estos años una serie de conflictos que buscan en último término mejorar las condiciones en que tiene lugar la reproducción de los trabajadores y pobladores en su conjunto. Varios paros y huelgas nacionales, cientos de conflictos laborales con los empresarios capitalistas, manifestaciones populares en contra de la ca

restía y alto costo de la vida, protestas en torno á la subida de los artículos de primera necesidad, luchas territoriales al_ rededor del incremento en las tarifas del transporte y los deno_ minados 'servicios públicos', etc., son diferentes manifestacio_ nes de la lucha de clases y que acompañan al proceso de acumula_ ción capitalista que tiene lugar durante estos años en Quito.

III. LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN QUITO: 1970-1978

1. Introducción.

Transporte, vialidad y condiciones de vida son aspectos que constituyen parte de la problemática urbana en la actualidad; Quito es una ciudad en donde cerca de un millón de individuos reclaman un lugar para vivir, todos ellos se desplazan, se abren paso en medio de bocinas, del embotellamiento de vehículos sobre todo en ciertas zonas y avenidas, son pues, parte de las largas y fatig^usas colas frente a los saturados medios de transporte, de la penuria del alojamiento, de la escasez de los equipamientos urbaⁿos, en suma, del caótico crecimiento urbano que afecta al desa^rrollo armónico de sus vidas cotidianas.

En el presente capítulo del trabajo abordaremos algunos de los aspectos que tienen que ver con el transporte y la vialidad en la ciudad, la idea ^{es} afrontar primero la problemática en su conjun^{to} para luego aproximarse a los diferentes aspectos de la misma con cierto detenimiento, sin embargo, dadas las limitaciones en cuanto a la información existente sobre el tema tratado, muchos de los planteamientos serán trabajados a nivel de hipótesis.

Un primer aspecto importante a tratar, en lo que al transporte se refiere, es la diferencia entre aquel destinado al traslado de mercancías, respecto al que guarda relación con el transporte

de personas. Ambos, evidentemente, tienen lugar en el territorio urbano, sin embargo las características que cada uno adquiere son diferentes y están estrechamente relacionadas con las condiciones económicas, sociales y políticas que tienen lugar durante estos años en el país.

Se topan también aspectos ligados con el transporte público y privado, tratando de evidenciar los diversos intereses subyacentes en cada caso, develando la función que cumplen en la estructuración del territorio correspondiente a la ciudad, observando el papel y las acciones implementadas por la Municipalidad y el Estado central en cada caso, evidenciando las contradicciones que surgen en torno a ellos y las diferentes alternativas que de ese contexto emergen.

Finalmente centramos el esfuerzo en desentrañar el papel que cumple la 'infraestructura vial' en el contexto urbano de Quito, unto en términos económicos, como políticos e ideológicos. En este sentido abordamos varios aspectos; primero, se hace referencia al conjunto de la obra vial realizada durante el período 1970 - 1978; segundo, se consideran las diferentes formas en que el Municipio interviene en la generación de estas obras y el papel de desempeñado por la empresa privada en cada caso; tercero, se hacen algunas anotaciones sobre la función que cumple la infraestructura vial y la política estatal a que da lugar; concluimos, haciendo alusión al papel ideológico y político subyacente en la

obra vial realizada durante el período de estudio.

No enfocamos el tema desde una óptica puramente técnica, encaminada a buscar alternativas para optimizar la funcionalidad del sistema de transportes y sus soportes, ni tampoco para maximizar las ganancias del capital que invierte en esta rama de la producción, al contrario, la idea es justamente develar cómo este tipo de enfoques, aparentemente técnicos, esconden tras de sí toda una problemática social en la cual se hallan involucradas las diferentes clases sociales y sus respectivos intereses de clase.

2. La Relación entre la vialidad y el transporte.

El transporte, tanto en Quito como en el resto de ciudades del Ecuador, cumple las veces de una condición general necesaria para la reproducción de la formación social, en la medida que hace posible la circulación del capital a nivel del territorio, de las ciudades y regiones del país.

Esta circulación, a nivel del territorio urbano, requiere de ciertos elementos para su funcionamiento, estos son: las vías, que tienen diferentes usos y se producen en tipos muy variados y los medios de transporte (camiones, buses, taxis, automóviles), que permiten superar la barrera de la distancia mediante el cambio de lugar, tanto de las mercancías como de las personas.

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

El transporte en cuanto condición general para la reproducción de la totalidad social, implica: por un lado, una estrecha relación tanto con el conjunto de procesos de producción que tienen lugar en la ciudad, como con las actividades indirectamente ligadas a éstos, es decir, el comercio, la banca, la administración, los servicios, etc.; por otro lado, una relación con las diferentes clases sociales, tanto con los perceptores de plusvalía, como con los trabajadores directos y con el conjunto de pobladores que no necesariamente se encuentran ligados directamente al proceso de producción.

Esta amplia gama de funciones y particularidades que asume el transporte en cada caso, no obliga, aunque en forma muy general a diferenciar cada uno de estos momentos y a precisar las características que asume en cada caso.

El primer aspecto importante que debemos señalar es que, tanto en el caso del transporte de mercancías como en el del transporte de personas, se trata de un proceso de producción independiente, en el que intervienen materias primas, materias auxiliares, instrumentos de trabajo y fuerza de trabajo, sin embargo, cada uno de ellos va a conservar sus particularidades propias.

En lo que al transporte de mercancías se refiere, una vez que éstas han sido trasladadas de un lugar a otro, del lugar de producción al de mercado, esto es: "en cuanto la mercancía transporta

da ha llegado a su lugar de destino, esta modificación sucedida a su valor de uso ha desaparecido y sólo queda expresada ya en la elevación de su valor de cambio, en el encarecimiento de la mercancía. Pese a que, en este caso el trabajo real no ha dejado rastro alguno en el valor de uso, está en cambio realizado en el valor de cambio de ese producto material, y así vale para esta industria, tal como para las restantes esferas de la producción material, que la misma se encarna en la mercancía..." 77/.

Lo más importante de recalcar, es que el proceso de producción que cumple la industria del transporte, da lugar a un encarecimiento de la mercancía final, que se expresa en el incremento de los precios una vez que las mercancías han llegado a su destino final: los consumidores.

En el caso del transporte de personas, no se puede decir que ~~este~~ se añada valor a los individuos, que éstos una vez que han llegado a su lugar de destino han subido de precio, en este caso lo que tiene lugar es la producción de un tipo de mercancías muy pecu~~li~~liares, llamadas 'efectos útiles', las mismas que tienen tanto un valor de uso como un valor de cambio; lo característico de ~~es~~ este proceso de producción es que el consumo del efecto útil tiene lugar al mismo tiempo que se produce éste, el pago que se reali~~za~~za es para consumir un efecto útil (transportarse) que no puede ser separado de su proceso de producción. Este costo que implica el transporte va a incidir en los gastos del usuario y lo va a

hacer en forma diferencial, de acuerdo con la ubicación de clase de los mismos.

El transporte de mercancías en Quito y en el Ecuador en general está profundamente ligado con los grandes grupos económicos que concentran gran parte del capital y las empresas en el país; estos grupos muestran un gran nivel de integración, tanto vertical (operan en distintas fases de un mismo proceso productivo complejo), como horizontal (cubren diferentes ramas de la producción).

Uno de los ejemplos más claros de estos grandes grupos económicos es el del núcleo familiar Gorelik Derskin que controla varias empresas 78/ ubicadas en diferentes ramas de la producción, entre las que se cuentan tres empresas de transporte, y repartidas en diferentes provincias del país. Esto le permite al grupo familiar controlar no sólo ciertos procesos productivos directos, sino además la transportación y comercialización de sus productos, tanto en Quito como en otros mercados del Ecuador; vale la pena mencionar que controla además algunos medios de comunicación colectivos.

Otro grupo importante de mencionar es el Granda Garcés, que por el año de 1971 controlaba varias empresas localizadas en diferentes ramas productivas y en diferentes regiones del país, pero sobre todo en Pichincha (concentradas en Quito la mayoría); el poder económico que controla este grupo se expresa en su partici_

pación en bancos, propiedades urbanas y rurales, medios de comunicación colectivos (prensa, radio, televisión), compañías constructoras y transportistas.

El nivel de control y concentración del transporte de mercancías por parte de estos grandes grupos económicos, tanto a nivel nacional como local, no significa que han dejado de existir otras empresas sobre todo pequeñas, que también desempeñan la función de transportar mercancías, ya sea para satisfacer las necesidades de los procesos directos de producción, mediante el suministro de materias primas y/o elaboradas, o para conducir los productos elaborados al mercado en donde adquieren su carácter de mercancías.

Este transporte que está ligado ya sea directa o indirectamente a la producción, se ve obstaculizado en cuanto a su realización por la presencia de recorridos mal distribuidos, desorganizados, congestionados, insuficientes, e incluso, en un estado deficiente de mantenimiento. Todo esto va a redundar en un incremento del precio de los productos destinados al consumo final, siendo a la larga los sectores de población con más bajos ingresos los que resultan profundamente afectados.

En este trabajo no nos ocupamos del transporte relacionado con el traslado de los productos al mercado, pues su estudio requiere de un mínimo de información con la cual no contamos. Abordar

mos en cambio el transporte de personas, tanto público como privado, poniendo especial atención a la relación que estas dos modalidades guardan con respecto a la fuerza de trabajo.

a. El 'bus' como medio de transporte 'colectivo'.

Es un sentimiento general de todos los usuarios de los buses que el servicio prestado por éstos es cada vez más deficiente; en la medida que la ciudad ha experimentado un fuerte proceso de expansión sobre todo en sentido longitudinal (pasa de 4.625 há. a 9.847 há.; alcanza 25 Km. de largo de Norte a Sur), y que la población se vió igualmente incrementada en ciento treinta mil habitantes, tuvo lugar un crecimiento paralelo de las necesidades del transporte público, el mismo que muestra insuficiencias para satisfacer estas nuevas demandas, en especial de aquellos sectores de la población que se han visto obligados a ubicarse en las zonas más alejadas de la ciudad de Quito, dando lugar a su relativo aislamiento ya sea respecto de sus centros de trabajo o del resto de lugares donde se desarrolla su vida cotidiana, como son los centros de salud, las escuelas, los comercios, la recreación.

Las condiciones deficitarias en que ha venido operando el transporte durante el período, se pueden observar también en el incremento que experimenta el índice de ocupación de los vehículos y la reducción del número de unidades en servicio. En el año de

1980 el número de unidades en servicio fue de 1.030 buses, ubicadas en las diferentes líneas de recorrido urbano, número significativamente menor al que operaba años antes, cuando cerca de 1.500 unidades prestaban el 'servicio'; esto significó la reducción de las mismas en un 30 por ciento, y evidentemente un uso mucho más intensivo de los medios de transporte que realizan los diferentes recorridos. El índice de ocupación (número de viajes-persona por bus al día) se incrementa en un 33 por ciento 78/, dando lugar a los múltiples problemas y reclamos por parte de los usuarios, para quienes "viajar en bus es un peligro, la mayoría están ya viejos, porque ningún transporte tiene un buen mantenimiento; para ganar más, les sobrecargan con increíbles cantidades de pasajeros, y corren a grandes velocidades por calles en pésimo estado. Yo creo que pueden contarse por miles las víctimas de este negocio tan irresponsable y criminal" 79/.

De esta situación se desprende algunas observaciones adicionales; la primera, es que la reducción del número de buses en ciertos momentos determinados, es utilizado por los propietarios de los medios de transporte como forma de presión para obtener algunas demandas económicas y políticas; por otro lado, debemos señalar que el negocio del transporte lleva a los propietarios a distribuir sus unidades en forma desigual en los diferentes recorridos urbanos, dando prioridad a aquellos donde la demanda de pasajeros es mayor y los recorridos más cortos, en detrimento de aquellos

sectores de población que deben trasladarse desde o hacia las zonas periféricas mucho más alejadas y, por tanto, que implican un mayor recorrido (ver plano N.10, p.96 del presente documento).

Las deficiencias que acompañan al sistema de transporte en la ciudad, han obligado a ciertas organizaciones de pobladores a crear sus propias cooperativas de transporte a fin de contar con un servicio más o menos eficiente, este es el caso del Comité del Pueblo, el mismo que retomaremos posteriormente.

Otro de los aspectos en que se manifiesta el deficiente servicio de transporte, es en el incremento de los tiempos de traslado, ya sea debido a la expansión que experimentó la ciudad durante este período (el incremento del área urbana entre 1970 y 1978 fue del 115 por ciento), o porque la velocidad media de los buses, en ciertas vías y áreas de la ciudad, es extremadamente baja debido al congestionamiento, al carácter de la red vial que, en el caso de Quito, adquiere particularidades muy propias a causa del crecimiento longitudinal de la ciudad, e incluso a retardos ocasionados por las mismas especificidades que presenta este tipo de transporte (paradas cada cierta distancia para subida y bajada de pasajeros, los altos ocasionados por el sistema de semaforización, etc.). Todo ello da como resultado un alargamiento del tiempo destinado para el traslado, el mismo que va a afectar de manera desigual a los diferentes grupos de población.

Uno de los casos más extremos de esta situación es el que se presenta en el llamado Centro Histórico de la ciudad, en donde los problemas de congestión y las complicaciones del tránsito son muy graves, especialmente en las horas pico. El problema se agrava por dos situaciones: la primera, debido a que dicha zona concentra actividades de tipo "político-administrativo-comerciales-bancarias, que producen necesariamente una intensa concentración y consecuentemente agudizan el problema del transporte y estacionamiento" 80/; segundo, porque esta zona se ha convertido, debido a las características de la red vial, en un lugar de paso obligado para la circulación Norte-Sur, concentrándose allí el paso del 90 por ciento de las líneas de buses que dan servicio a la ciudad 81/, además del tráfico de automóviles y en parte también de mercancías, lo que en su conjunto hacen de la situación muy conflictiva.

Cuadro N.9 y Gráfico N.5

VOLUMEN DE TRAFICO Y ACCESOS AL CENTRO HISTORICO

ENTRADA			
Norte	Sur	Este	Oeste
12.672	7.127	1.040	294
8.580	2.920	1.510	1.352
689	696	2.328	1.714
765	1.382	1.062	139
22.706	12.125	5.940	3.499
TOTAL		44.270	

SALIDA			
Norte	Sur	Este	Oeste
11.531	6.693	1.203	1.507
4.218	2.642	680	1.143
6.815	748	1.186	1.427
1.734	1.518		167
859	11.601	3.069	4.244
TOTAL		44.071	



Fuente: I.M.Q. Dirección de Planificación 82/.

Esta situación va a afectar fundamentalmente a aquellos sectores de población cuyo principal medio de transporte son los buses, es decir, a los trabajadores que diariamente tienen que trasladarse a sus lugares de trabajo o para desarrollar sus diferentes actividades en la ciudad.

Según una encuesta realizada en el Comité del Pueblo 83/, los trabajadores y sus familias gastan en transporte el siguiente tiempo: un 32 por ciento ocupa más o menos una hora, el 33 por ciento entre una y dos horas, y el 35 por ciento restante tres horas y más, en ir y volver del lugar en que realizan sus actividades; todo este tiempo destinado al transporte forma parte del tiempo de trabajo socialmente necesario para reproducir al trabajador y, por tanto, se constituye en un elemento que en cierta medida prolonga la jornada de trabajo y que no es reconocida por los capitalistas. Asimismo, este tiempo destinado a trasladarse al lugar de trabajo, es un tiempo que se merma al descanso del trabajador, es un tiempo que por el desgaste y tensiones que implica, aumenta su fatiga, su cansancio, la tensión nerviosa crece, "añadiendo una fuente más de destrucción de su capacidad productiva a las propias de su trabajo en la fábrica, el taller, el banco, el almacén, la oficina o el local escolar" 84/.

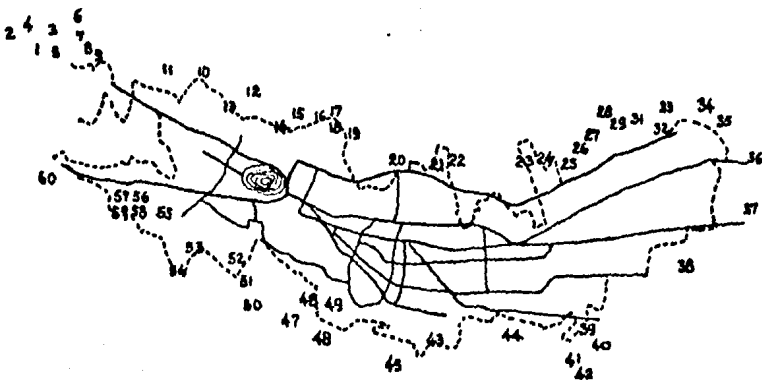
Finalmente debemos hacer referencia a la ubicación de los sectores sociales con más bajos ingresos en la ciudad; que en su inmensa mayoría se localizan en los llamados 'barrios clandestinos'

cuyo asentamiento se produce en forma generalizada a todo lo largo del cinturón periférico de Quito, en las zonas más alejadas respecto de la centralidad urbana y que están conformados por la "presencia masiva de estratos populares: proletarios y subproletarios entre los que se encuentran campesinos de procedencia inmediata y migrantes internos y externos" 85/.

A esta ubicación periférica corresponde lógicamente un servicio de transporte deficitario y un alargamiento del tiempo de recorrido en los buses, tanto para los desplazamientos que tienen lugar entre la vivienda y el trabajo, como para aquellos que hacen referencia al traslado de la vivienda a los centros de aprovisionamiento (tiendas, mercados, almacenes, etc.), de recreo (parques, cines, teatros, etc.), de salud (hospitales, centros de salud, etc.) y otros, ^{que} no sólo afectan al trabajador sino también a su familia.

Plano N. 8

UBICACION DE LOS BARRIOS PERIFERICOS EN QUITO. 1979.



Fuente: Centro de Investigaciones Ciudad 86/.

(Ver anexo cuadro 11 e 10 de anexos)

b. El transporte y la fuerza de trabajo.

La incidencia del transporte en la reproducción de la fuerza de trabajo no se expresa únicamente en términos de desgaste, de fatiga, de agotamiento, de los trabajadores, además, tiene un gran impacto en la economía de los trabajadores y sus familias. Nos remitimos nuevamente al caso del Comité del Pueblo, que es representativo de lo que sucede en otras zonas de la ciudad y sobre el cual existe información disponible, en lo que al gasto en tranporte se refiere por parte de los pobladores que salen diariamente de la Eloisa, lugar donde residen.

De acuerdo con la encuesta realizada a las familias del Comité del Pueblo 87/, el gasto mensual en transporte afecta a cada una de manera diferente, así, para más de la mitad de las familias en cuestadas el gasto en transporte les significaba más o menos el 5 por ciento del ingreso familiar mensual; para un 24 por ciento de las mismas llegaba a representar hasta el 10 por ciento del ingreso mencionado; para el resto de los trabajadores, muchos de los cuales tienen que realizar más de una conexión para llegar a su destino, les llega a representar más del 11 por ciento del ingreso familiar. Esta situación deja ver cómo todos los trabajadores y sus familias consumen una buena parte de sus ingresos en el pago de medios de transporte, lo que aunado al gasto en otros rengones no básicos pero sí necesarios para el desarrollo de la vida cotidiana, da lugar a un deterioro del nivel de vida

de los habitantes, que se expresa principalmente en el bajo consumo de bienes y servicios necesarios para la subsistencia.

El impacto económico que los gastos en transporte significan para una gran mayoría de trabajadores y sus familias en Quito, se expresa también en el constante incremento de las tarifas y en las diferentes modalidades que el transporte va teniendo en este período de estudio.

A principios de la década del sesenta existían tres tipos diferentes de medios de transporte urbano, los buses, los especiales y los colectivos. Los primeros tenían una tarifa de veinte centavos, los segundos de cincuenta centavos y los últimos de un sucre; posteriormente se redujeron a dos tipos únicamente, los buses que cobraban cuarenta centavos y los colectivos que mantenían la tarifa de un sucre; más tarde se realizó toda una campaña en la que se justificaba la necesidad de uniformar todas las tarifas con la promesa de que se traerían nuevas unidades y que se mejoraría notablemente el servicio, entonces el costo único fue de un sucre.

A pesar de estas alzas permanentes, el 14 de Marzo de 1978, Quito se queda sin transporte, los dueños de los buses guardan las unidades y exigen al gobierno militar el alza de los pasajes en un 40 por ciento; tiene lugar entonces toda una serie de protestas y conflictos a nivel popular, sin embargo, para fines de Abril

se impone al pueblo la tarifa de un sucre cuarenta centavos en el transporte urbano. Finalmente, para fines de 1981 el pasaje es nuevamente incrementado, esta vez a la módica tarifa de dos sucres como pasaje único. En la actualidad se pagan tres sucres.

Esta permanente alza en los costos del transporte afecta de manera directa la economía de los trabajadores y demás sectores urbanos de población; con el pasaje de un sucre el trabajador gastaba como promedio, cuatro sucres diarios en medios de transporte, lo que le significaba aproximadamente media hora de su jornada laboral diaria para fines de transportación. "Con el pasaje de 1,40 , gastaría, 5,60 sucres diarios, lo que significa $\frac{3}{4}$ de hora de su jornada de trabajo, precio que lo cubre él individualmente. Trasladado a la economía familiar, el costo de la moviliación para 3 personas, 4 veces al día, sube de 12 a 16,80, lo que significa que la familia de un obrero gasta en transporte lo que él gana trabajando en una hora y media de su jornada de 8 horas diarias. Estos datos reflejan la dimensión del impacto en la economía popular ecuatoriana y la lógica reacción de los sectores populares" 88/.

Para concluir este punto, es necesario realizar algunas consideraciones sobre las condiciones en que trabajan los operadores del transporte; los trabajadores asalariados, a quienes los propietarios de las diferentes unidades someten a deplorables condiciones salariales y a ritmos de trabajo cada vez más intensos, en

la medida en que se incrementa el uso de las unidades por la saturación de las mismas, causando las consecuentes molestias tanto para los usuarios como para los 'trabajadores del volante', o que se les prolonga la jornada laboral hasta diez horas diarias, sin reconocimiento de las horas extras; además son trabajadores que normalmente no están sindicalizados, ya que el Sindicato Único de choferes que existe, está en manos de los propietarios de las unidades del transporte y no en las de los trabajadores.

c. Los dueños del 'negocio'

El transporte, es considerado en sí mismo como un proceso de producción en el que intervienen todos los elementos inherentes al proceso de trabajo, para dar lugar a la producción de un tipo muy particular de mercancía (efecto útil), la cual tiene un valor de uso y un valor de cambio, por tanto se vende como cualquier otra mercancía.

Para llevar a efecto la producción de este valor de uso social, de este 'efecto útil' (transportarse) se requiere de : las materias primas necesarias (gasolina, aceite, aditivos, llantas, etc), los instrumentos de trabajo o medios de transporte (buses, taxis y otros), y por supuesto de los operadores del transporte, de los trabajadores que son quienes ponen en movimiento el proceso en su conjunto, dando lugar por tanto al efecto útil transportarse y también al desgaste de fuerzas tanto físicas como mentales

por parte de los asalariados, de los 'choferes'.

Es esta particularidad del proceso de producción, a que da lugar el transporte, lo que hace posible a los propietarios de los buses extraer plusvalía de él, como resultado de una apropiación de trabajo no pagado por el propietario de las unidades de transportación; se trata en resumen de una actividad rentable y que por lo tanto es explotable en forma capitalista por los dueños del capital.

Así sucede en Quito, en donde el 'servicio' del transporte es un negocio, y un negocio rentable. En el año 1977, cuando todavía existían buses y colectivos, se estimaba que el ingreso promedio anual de los primeros era de 352.611,20 sucres y entre los segundos de 341.182 sucres; si a estos ingresos les restamos el costo total de producción del 'servicio', que en el primer caso llega a la cifra de 246.447,35 sucres y en el segundo a 241.175 sucres, nos queda que la utilidad líquida de los buses es de 57.336 sucres anuales y la de los colectivos de 71.857 sucres.

" Las cifras no deben engañarnos, la utilidad líquida supone haber descontado los rubros de salarios, seguros, combustibles, lubricantes, reparaciones, impuestos, etc., de tal suerte que es una cantidad que resulta de haber pagado la depreciación de la maquinaria por su uso, así como la fuerza de trabajo. Por tanto, si

la inversión es de 241.175 sucres y su utilidad es de 71.857 sucres, ello significa un porcentaje de 34,3 por ciento de ganancia, uno de los más altos de utilidad en las actividades económicas del país" 89/.

Posteriormente, con el incremento de los pasajes en un cuarenta por ciento en el año 1978, el porcentaje de utilidades obtenidas por los propietarios de las unidades de transporte también se incrementa, llegando ésta a representar alrededor de 100.000 sucres anuales 90/. Una vez más y ya para fines de 1981 el pasaje nuevamente es incrementado en un 60 por ciento, lo que implicó un aumento en las utilidades obtenidas por los propietarios y de hecho un golpe para la economía de los trabajadores y sus familias, quienes debido a los limitados recursos de que disponen reducen el presupuesto destinado a la educación de sus hijos, a la alimentación, salud, etc., para destinarlo al transporte.

d. Vialidad y transporte.

Otro de los aspectos que se encuentra estrechamente relacionado con el transporte es la vialidad, pues no se puede concebir un sistema de transporte independiente de las vías, las mismas que se constituyen en su soporte material. Si bien éstas van a constituirse en el objeto de nuestros siguientes capítulos mencionaremos ahora algunos aspectos que permiten en alguna medida acer

carros a la problemática.

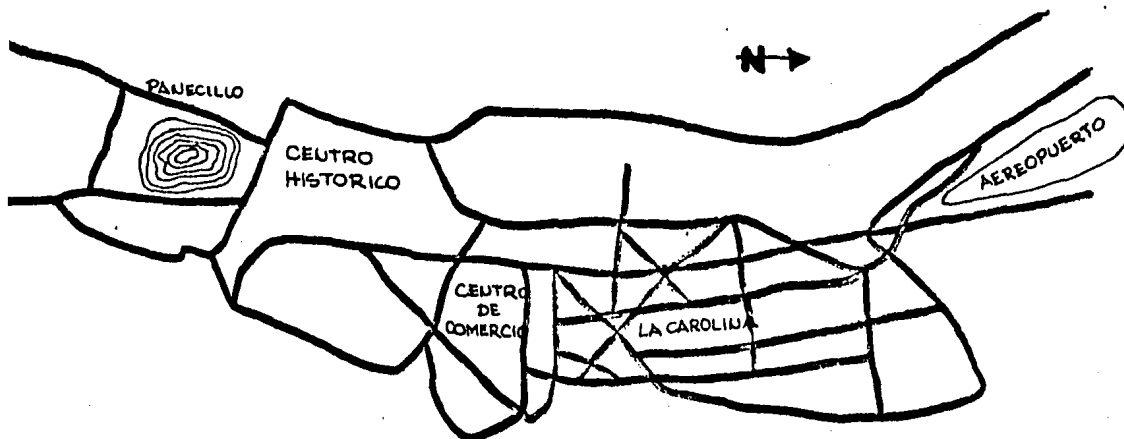
La producción y ubicación de la red vial en Quito sigue ritmos muy desiguales, si bien es verdad que se extiende a todo lo largo de la estructura urbana, también es verdad que lo hace en forma diferencial en los distintos sectores o barrios de la ciudad, favoreciendo a unos y dando lugar a serias diferencias en otros, de acuerdo o en función de la ubicación de los distintos sectores sociales.

Aquellos grupos de población que cuentan con niveles de ingresos altos y que tienen posibilidades de ser propietarios de uno, dos o más automóviles, son justamente los que cuentan con una red vial eficiente y en buenas condiciones; en cambio los sectores de bajos ingresos que con dificultad pueden acceder al sistema de transporte colectivo, cuentan con una red vial que apenas si permite la circulación y que fundamentalmente está pensada en términos de vincular las residencias de estos sectores populares con sus centros de trabajo, siendo muy secundaria la conexión existente entre estos barrios, los mismos que tienden más bien a permanecer aislados unos de otros, por lo que estos viajes resultan molestos en términos de tiempo y costos.

Si observamos un esquema de los principales ejes viales de Quito, podremos ver con claridad este fenómeno: 91/.

Plano N.9

PRINCIPALES EJES VIALES DE QUITO.



Fuente: I.M.Q.

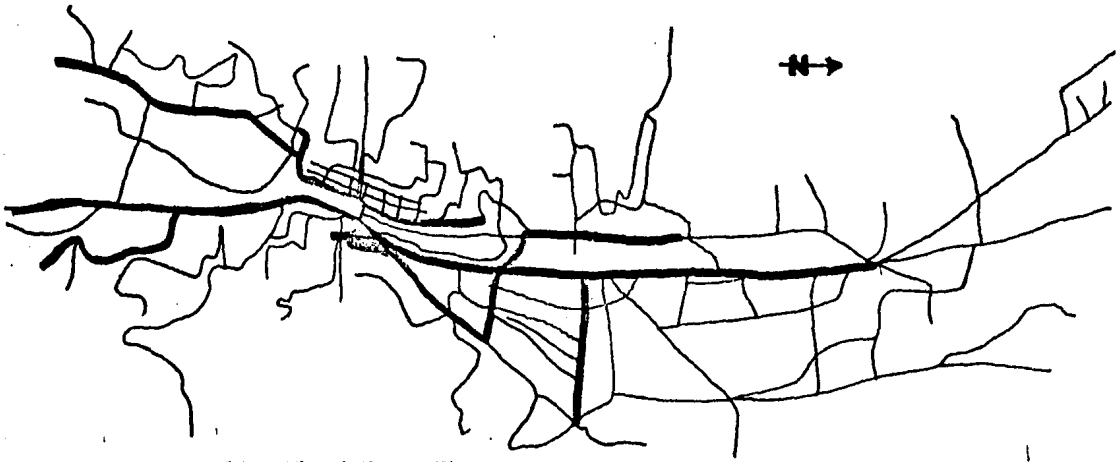
La red vial, mencionabamos, hace factible la circulación material, de los productos, de las mercancías, de la fuerza de trabajo y, en esa medida su producción se va a sujetar a los intereses individuales de ubicación de los empresarios en las diferentes ramas de la producción, de los grandes comerciantes y banqueros de Quito; y , va a responder además, a los intereses de las grandes empresas constructoras, de los propietarios de las tierras urbanas, de las empresas transnacionales del automóvil, de los propietarios de vehículos particulares, etc., y sólo entonces se atenderán algunas demandas que respondan realmente a los intereses de los sectores populares.

El siguiente plano que contiene las líneas de transporte colec_

tivo y el número de pasajeros transportados en Quito, muestra gráficamente esta tendencia que hemos señalado, de satisfacer principalmente las necesidades de las diferentes fracciones del capital, dejando de lado las necesidades de los sectores populares: 92/.

Plano N.10

TRANSPORTE COLECTIVO Y PASAJEROS TRANSPORTADOS EN QUITO.



Fuente: Dirección Nacional de Tránsito. Junio de 1978.

Esto que ocurre en el transporte público, está muy ligado al incremento en el número de vehículos particulares y por tanto a los intereses de las grandes transnacionales automotrices, las que han impulsado el consumo del 'auto propio', el mismo que ha invalidado las calles y avenidas de Quito, dando lugar al predominio absoluto de éste, respecto del transporte público.

En Quito, el número de vehículos se incrementa de 17.908 unidades en 1970, a 39.788 vehículos en 1975, para 1980 la cifra del

parque automotor es de 90.178; esto significa que en la década se introducen en el sistema viario de la ciudad 72.270 vehículos más, lo cual va a dar lugar a la implementación durante estos años, de una política agresiva de desarrollo de la infraestructura vial en la ciudad, acorde con los intereses de la acumulación de capital de las distintas fracciones de la burguesía, que impulsan así la valorización de nuevos espacios urbanos y dan lugar a un proceso de segregación urbana y residencial en la ciudad.

Esta inyección masiva de vehículos, debido a que la industria automotriz es prácticamente inexistente en el país (nivel de proyecto), está controlada en su totalidad por las empresas multinacionales y los comerciantes importadores de vehículos quienes reciben apenas una comisión por introducir las unidades en las diferentes ciudades del Ecuador, particularmente en Quito y Guayaquil 93/.

Según los datos proporcionados por la municipalidad de Quito 94/, de los 90.178 automotores existentes en la ciudad al año de 1980, apenas 1.064 corresponden al transporte público urbano, es decir, un escaso 1,1 por ciento, los mismo que movilizan aproximadamente a 821.441 pasajeros diariamente, esto es casi el 80 por ciento de la población de Quito estimada en la actualidad; mientras el restante 20 por ciento de los habitantes es movilizado por el parque automotor compuesto por vehículos particulares, automóvi

les y camionetas principalmente, los mismos que, entre los años 1967 y 1974 pasan a representar el 65 por ciento y 71 por ciento de los vehículos existentes en dichos años respectivamente 95/.

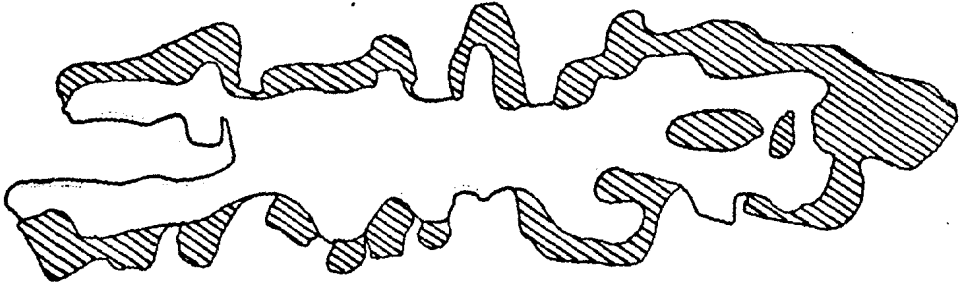
Por otro lado, la afluencia masiva de autos y camionetas durante esta década trae aparejado otros problemas. Es el caso por ejemplo de las crecientes necesidades de parqueamientos en las principales avenidas de la capital, los mismos que se ubican mayoritariamente en dos zonas: el centro y la Mariscal; lugares que concentran gran parte de los centros administrativos, de comercio, bancarios, etc. Es más que evidente que los problemas del transporte en la ciudad no se van a solucionar con la importación masiva de automóviles, al contrario se agudizan aún más.

La orientación fundamental que ha tenido la implementación de la 'infraestructura vial' y el transporte en Quito, ha sido la de satisfacer la demanda del 'auto propio', de los sectores con altos ingresos de la población, los mismos que se sustentan en patrones de consumo capitalista. A esto se suma el aparato publicitario que incentiva el consumo del 'auto propio' como un elemento de prestigio y estatus; paradójicamente el problema del transporte para los sectores populares con bajos niveles salariales, tiene una sola forma de solución para la burguesía, ésta es: reproduciendo el problema.

Plano N.11

(ver página siguiente)

AREA SERVIDA POR TRANSPORTE PUBLICO EN QUITO.



Simbología:

Area servida



Area sin servicio



Fuente: I.M.Q.

e. Política de transporte.

El transporte en Quito constituye parte importante de la estructura urbana y aparece como uno de los requisitos sobre los cuales se sustenta el proceso de acumulación capitalista. Se ha convertido real y efectivamente en una Condición General necesaria para la reproducción de la formación social; esto va sucediendo en la medida en que la ciudad adquiere una mayor dimensión en términos económicos y políticos a nivel nacional.

Este mismo fenómeno es el que ha llevado, en los últimos años de

la década, a una mayor participación por parte del Estado, la misma que, en el caso de Quito, fue muy limitada al inicio del período, debido a que los organismos creados alrededor del transporte (como el Consejo Superior de Tránsito, el Municipio, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, La Dirección Nacional de Tránsito, La Policía de Tránsito, La policía Antimotines, etc.) se mantuvieron al margen de los acontecimientos, evitando tomar decisiones al respecto.

Esta indiferencia por parte de los organismos estatales, esta complicidad silenciosa, permite a los propietarios del transporte tomar decisiones en función de sus propios intereses económicos, generando una serie de mecanismos que permiten el establecimiento de rutas en función de su rentabilidad, presiones sobre los organismos del Estado para incrementar las tarifas u obtener determinadas concesiones y subsidios (amenazas de paros, huelgas, etc.), sobrecarga de las unidades, dando lugar al consecuente deterioro en el 'servicio', incrementando o disminuyendo las unidades en las diferentes rutas, fijando los horarios de trabajo e imponiendo condiciones salariales de explotación a los conductores, etc.

Durante los últimos años, a partir de fines de la década, ha tenido lugar toda una campaña impulsada principalmente por las centrales sindicales de trabajadores y los partidos de izquierda para

que se municipalice el transporte, sumandose a esta campaña sectores empresariales, estudiantiles, etc., sin que hasta el momento se tome ninguna decisión al respecto por parte del gobierno central.

Frente a esta actitud de dejar hacer y dejar pasar por parte de las instituciones de gobierno, y a los abusos y arbitrariedades por parte de los dueños del negocio, los sectores más afectados han respondido con la lucha 'callejera' en más de una ocasión durante la década del setenta. La espontaneidad de estos movimientos por lo general han sobrepasado a las direcciones de izquierda, que al no ser correctamente canalizados, terminan siendo fuertemente reprimidos por la policía y el ejército.

El ejemplo más importante de este tipo de luchas lo constituye la llamada 'guerra de los cuatro reales', iniciada el 14 de Marzo de 1978, cuando los dueños del transporte esconden las unidades y exigen el incremento de tarifas. El primero de Abril el Consejo Nacional de Tránsito eleva el pasaje de un sucre a un sucre con cuarenta centavos; se organizan mitines en las calles, buses y colectivos son apedreados, se obstaculiza la circulación en varias zonas de la urbe, organizaciones de pobladores, estudiantiles y sindicales levantan barricadas en las calles de la ciudad, y se organizan comités de defensa popular en los barrios.

El 11 de Abril continúan las protestas durante todo el día, a

las " 10 pm. el ejército toma el control de la ciudad, llegan tanques desde Riobamba, 60 vehículos militares salen a patrullar la capital" 96/. En los días posteriores se realizan asambleas y paros sindicales, se continúan formando comités de ~~defensa~~ popular, el gobierno declara que los 'incidentes' son parte de un plan guerrillero concertado desde el exterior y que reprimirá fuertemente a los manifestantes.

El 14 de Abril el gobierno decreta "que las entidades públicas y privadas proporcionen transporte a sus empleados, o a su vez, paguen una compensación de 100 sucres mensuales a los que ganan menos de 5.000 sucres" 97/. La medida no fue suficiente para detener la lucha, se pide la estatización del transporte. A pesar de la violenta represión del ejército, las protestas continúan pero van decreciendo paulatinamente. El 23 de Abril se reabren los colegios clausurados, aunque las clases se reiniciaron el 2 de Mayo. "Las luchas populares de Abril se recordarán como una de las más largas, masivas y combativas de los últimos años; y también como el comienzo del fin de la Dictadura"98/.

El transporte tiene pues, no sólo un componente de racionalidad económica capitalista, sino que además encierra un peligro potencial de carácter político, en la medida en que se va convirtiendo en una Condición General necesaria para la reproducción de la totalidad social, ya que su funcionamiento afecta al conjunto de las clases sociales y a la estabilidad misma del sistema; ésta

es la razón principal que induce al Estado a una mayor participación para el control del sistema de transporte.

3. La Obra realizada.

Uno de los programas más importantes desarrollados e implementados por la administración municipal de Quito, durante el período 1970-1978, es justamente el que se refiere a vialidad, tanto por su significación económica en cuanto a inversión, como por la función que va a cumplir respecto de los diferentes grupos sociales en la ciudad. En el Informe de Labores que presentó el Alcalde, el 24 de Febrero de 1978, al término de su período de 8 años, señala al respecto: " Uno de los mayores programas llevados a cabo por esta administración por intermedio de la Dirección de Obras Públicas, y en su género el de mayor embergadura, jamás abordado por municipios anteriores, ha sido indudablemente el aspecto viario, no sólo en lo que se refiere a apertura de nuevas vías, facilidades de tránsito, pasos a desnivel , túneles, etc., sino sobre todo, en la atención al problema de pavimentación y repavimentación de la ciudad " 99/.

A primera vista parece que se trata de un colosal programa de interés social, el mismo que estaría destinado a beneficiar al conjunto de la población, sin embargo como veremos posteriormente el programa vial en la forma que se lo presenta a la 'ciudadanía' esconde tras los encabezados publicitarios sus efectos e

intereses reales. Antes de entrar a ver su función y efectos que tiene, revisaremos las características de la obra realizada.

3.1. La obra vial.

La obra vial realizada, por su magnitud, función y carácter la clasificamos en tres categorías: primero, las vías llamadas expresas urbanas, o periféricas, que bordean la ciudad tanto por el Oriente como por el Poniente; segundo, las vías colectoras urbanas, o pericentrales, que constituyen la articulación entre las primeras y las locales; tercero, las locales urbanas, que permiten el acceso directo a las viviendas, entregan el tráfico a las colectoras, son de longitud corta y baja velocidad.

a. Vías expresas urbanas.

El sistema vial periférico según J. Larrea 100/, les cuesta a los pobladores de Quito aproximadamente 2.000 millones de sucres, el mismo que contempla en lo fundamental la realización de dos avenidas: la Oriental y la Occidental.

La avenida Occidental, va desde Cotocollao hasta Chillogallo, bordea las estribaciones de Pichincha de Norte a Sur, y atravieza a la ciudad en sentido longitudinal. La avenida tiene 13 Km. de largo, un ancho de 40 metros y seis carriles, que permiten la

circulación en dos sentidos; es de tráfico intenso y alta velocidad, por lo que no está permitida la circulación del transporte público; sirve fundamentalmente al tráfico de mercancías y al transporte de personas en vehículos particulares, automóviles y camionetas. La construcción está a cargo de la compañía Calimto a un costo estimativo de 280'000.000 de sucres 101/.

Hay que precisar que los costos de esta obra se han incrementado incesantemente, ya sea por retrasos en el cumplimiento de las fechas contratadas, por conflictos laborales creados por las mismas compañías encargadas, debido al proceso inflacionario que tiene lugar en la década, etc.; el hecho es que la obra no se ha concluido hasta la actualidad, quedando ciertos tramos inconclusos y que deberán ser terminados por administraciones posteriores.

La avenida Occidental, que se continúa con los túneles de San Juan y El Placer, originó al Municipio gastos complementarios para la realización de obras como estacionamientos, facilidades de tránsito, túneles, etc., que en su conjunto encarecen aún más la obra.

En lo que a la avenida Oriental se refiere, debemos indicar que en realidad, lo que se construye en este período son ciertos tramos de esta vía que constituyen parte de un programa llamado de 'emergencia temporal', y que conforman un adelanto de lo que será la futura vía Oriental. Se prevee que esta avenida tendrá

Km. de largo y 40 metros de ancho, con características similares a la Occidental; la construcción estuvo a cargo de la compañía norteamericana H.T. Internacional y, de las nacionales Teófilo Meneses y Luis J. de La Torre. El financiamiento previsto fue de 790'000.000 de sucres 102/, fuera de los costos de expropiación, con un crédito otorgado por el Libra Bank de Londres y otras instituciones bancarias.

La obra en cuestión permite la circulación en la ciudad de Norte a Sur, en sentido longitudinal; va desde el sector de Guajaló, donde empata con la Occidental y la Panamericana Sur, pasando por barrios como la Ferroviaria, Chiriacu, Monjas, etc., y por detrás de los barrios residenciales del Norte, hasta la Panamericana Norte en donde nuevamente empalma con la Occidental, formando así el llamado anillo periférico de la ciudad.

En su recorrido, estas avenidas conectan las dos zonas industriales más importantes, haciendo factible la circulación de las mercancías hacia los lugares de comercio en la ciudad, y además la entrada y salida de productos y mercancías desde Quito hacia la provincia y viceversa.

La apertura de estas dos vías periféricas, implicaron el desplazamiento de aquellos sectores de población que ya anteriormente habían sido desalojados a la periferia de la ciudad; originando un nuevo proceso de renovación-expulsión hacia zonas más ale

jadas de la urbe.

El actual 'Plan Urbano', llamado 'Plan Quito', contempla la restructuración del trazado en esta vía, dando lugar a una nueva propuesta de delimitación vial por el Oriente, se trata de la llamada 'nueva vía Oriental' 103/. (Ver Plano N.1, p. 39)

b. Vías colectoras urbanas.

Estas vías se constituyen, en cierta medida, en la columna vertebral de la circulación a nivel intraurbano; la municipalidad clasifica al interior de esta categoría un total de 33 avenidas en toda la ciudad, las mismas que se distribuyen en forma muy desigual en las diferentes zonas de Quito 104/. Tenemos que el 19,5 por ciento de estas avenidas se localizan en el sector Sur (6 en total), 8,3 por ciento en la zona central y el restante 73,2 por ciento en el Norte (5 y 22 respectivamente); en términos de metros longitudinales por zona, la localización es semejante, - 17.360 mts. de vías en el Sur (19,5 por ciento), 7.830 mts. en el centro (8,3 por ciento), y 69.010 mts. en la zona Norte (73,2 por ciento). Ver Plano N. 6 p.53.

Según esta información, resulta que las avenidas del Norte se encuentran entre semi-saturadas y/o saturadas, las del centro saturadas o sobresaturadas, y las del Sur descongestionadas o muy poco congestionadas; esto resulta cierto en términos generales,

sin embargo existen determinados lugares, en particular en la zona Norte, que concentran diversas actividades urbanas, las que en las horas denominadas 'pico', se saturan y dan lugar a congestionamientos en el tráfico.

Todos estos ejes intraurbanos facilitan los desplazamientos al interior de la ciudad, permiten sobre todo acceder a los principales centros comerciales, a las instituciones bancarias, a las oficinas de gobierno, y también a algunos centros fabriles; hacen posible la circulación del capital en el territorio, ya sea en forma de mercancía (incluida en ella la fuerza de trabajo), o de dinero. Durante la administración de este período se puso mucha atención a estas avenidas, sobre todo a aquellas localizadas en la zona Norte (lugar de residencia de los sectores de altos y medios ingresos), y que se constituyen en ejes principales como la 10 de Agosto, 6 de Diciembre, América, etc.

En el caso del eje 10 de Agosto-Av. Pichincha, si bien éste ya existía con anterioridad, en esta etapa se procede a ensancharlo y reconstruirlo, es decir, a reacondicionarlo a las nuevas necesidades de la acumulación de capital; a lo largo del trayecto de 12,5 Km. de este eje vial, no sólo se duplica y/o triplica el número de calzadas sino que se distribuyen en toda su extensión 10 pasos a desnivel, constituyéndose así en una avenida que concentra una buena parte de la inversión correspondiente a las vías colectoras urbanas. (Ver Plano N. 14)

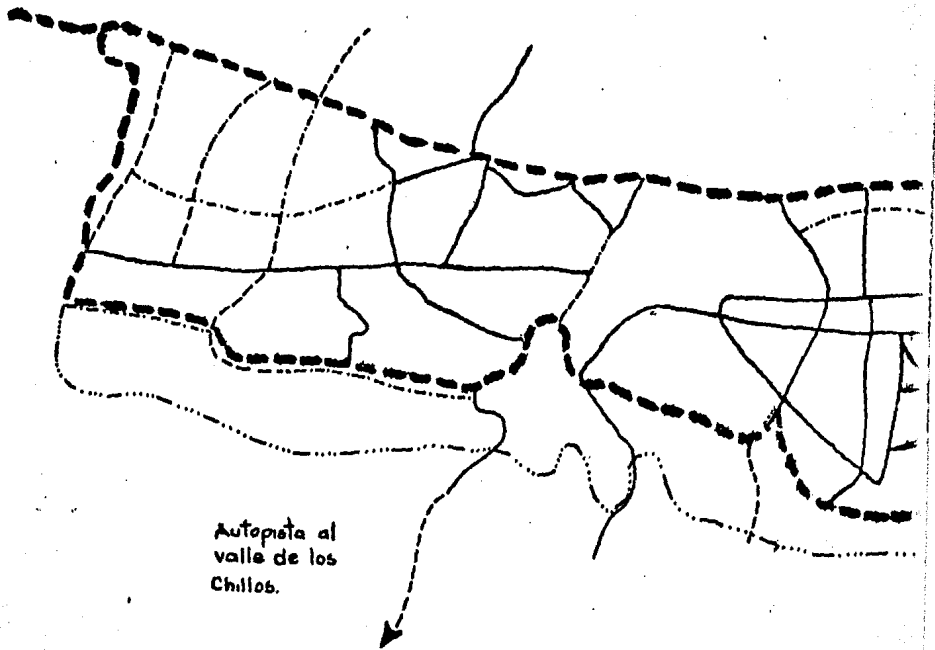
Para la realización de la obra se procedió primeramente a expro
piar todos aquellos terrenos que tenían el frente hacia la antigua
vía; posteriormente se procede a la ampliación, la misma
que varía entre 30 y 36 mts. en algunas partes, en otras tiene
lugar una nueva apertura, rompiendo incluso con la trama coloni
al (Centro Histórico), como en el caso de la prolongación de
la avenida Pichíncha hasta la Plaza Cumaná. Este proceso de am
pliación vial y de apertura de nuevas rutas, va acompañado de la
expulsión de numerosas familias que antes habitaban esas áreas
y que ahora son sutilmente desplazadas hacia lugares más alejados
del centro.

Existen otros casos, como los de la avenida 12 de Octubre, Eloy
Alfaro, Gonzales Suárez, 6 de Diciembre, Amazonas, América (todas
ubicadas al Norte), Napo, Maldonado y Bahía (al Sur), que han su
frido procesos semejantes, o que han sido pavimentadas y/o repa
vimentadas según el caso.

El siguiente plano de vialidad permite visualizar la localizaci
ón tanto de las vías denominadas expresas urbanas, como de aqu
ellas clasificadas como colectoras urbanas, existentes y en
yecto 105/.

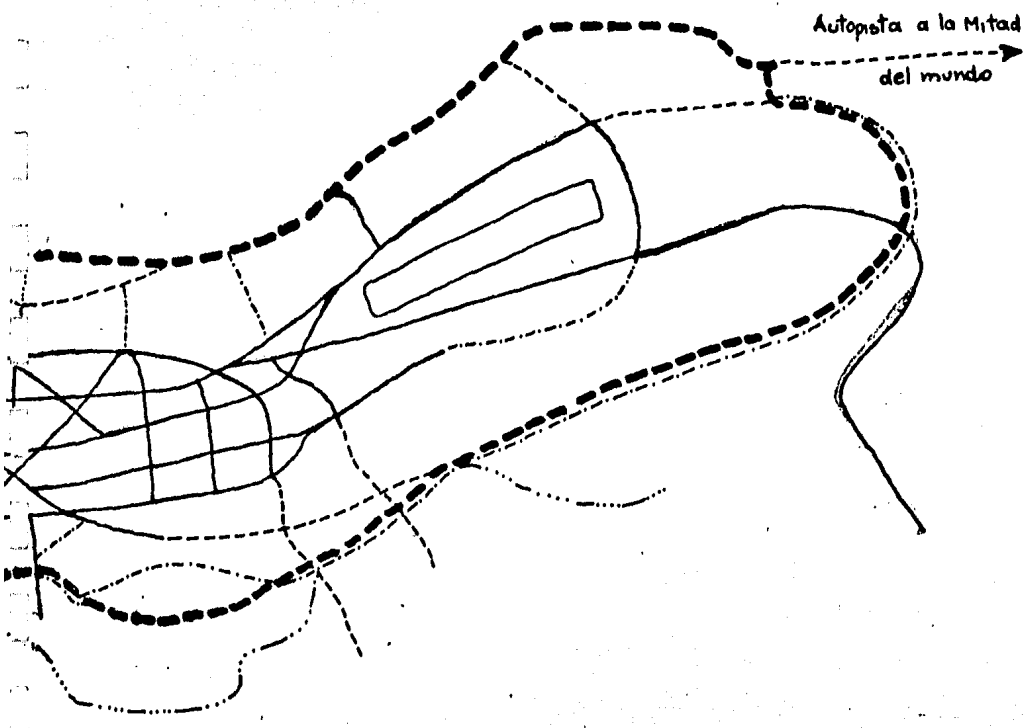
(Ver plano N.12, p. siguiente.)

SISTEMA VIAL DE QUITO.



SIMBOLOGIA

- — — — Vías expresas urbanas (occidental y Oriental).
- — — — Vías colectoras urbanas.
- - - - - Vías colectoras a implementarse.
- · · · · Vías colectoras propuestas. (P.Q.).
- · · · · Nueva Oriental. (proy. A.S.T.E.C.).

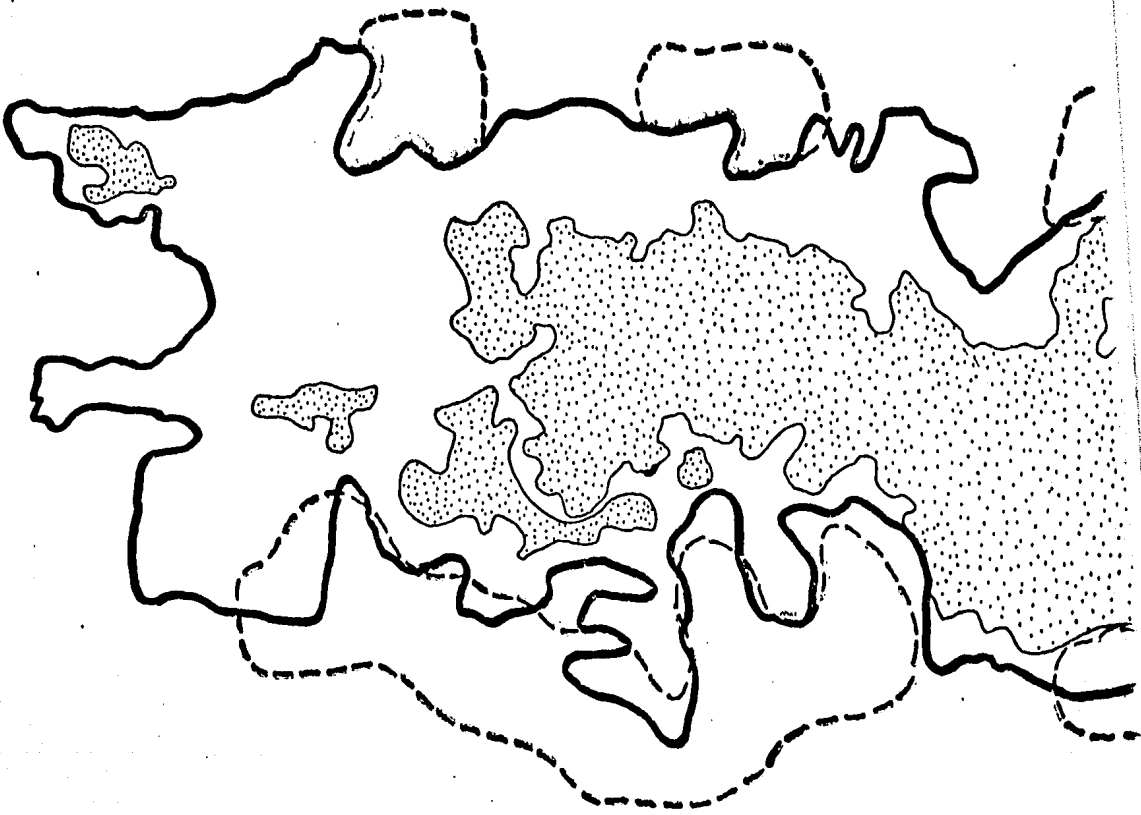


c. Vías locales urbanas.

La realización de este tipo de vías es numerosa, se extienden a lo largo y ancho del territorio urbano, siguiendo la tendencia que muestran los dos tipos anteriores, es decir, ubicándose en forma desigual, de acuerdo con la localización de los diferentes grupos sociales en el territorio de la ciudad.

Por lo general son de corta longitud y permiten el acceso directo a las propiedades territoriales urbanas, esta característica hace que los propietarios de solares en Quito tengan gran interés en la magnitud, forma y ubicación de estas vías en la ciudad; su realización responde a los intereses no sólo de estos propietarios sino además de las empresas constructoras, urbanizadoras y lotizadoras, las que por lo general requieren de un determinado número de vías de este tipo que les permita hacer rentable el negocio de venta de casas, departamentos, oficinas, terrenos urbanizados o lotes.

De hecho los intereses de estos agentes urbanos no sólo tiene lugar en la realización de este tipo de vías, también influyen en el trazado de las dos modalidades anteriores, esto es de las expresas y colectoras urbanas. Finalmente, no podemos ignorar el papel que tienen las exigencias de los perceptores de plusvalía, quienes requieren de estas vías en tanto constituyen soportes para sus medios de transporte: automóviles y camionetas.



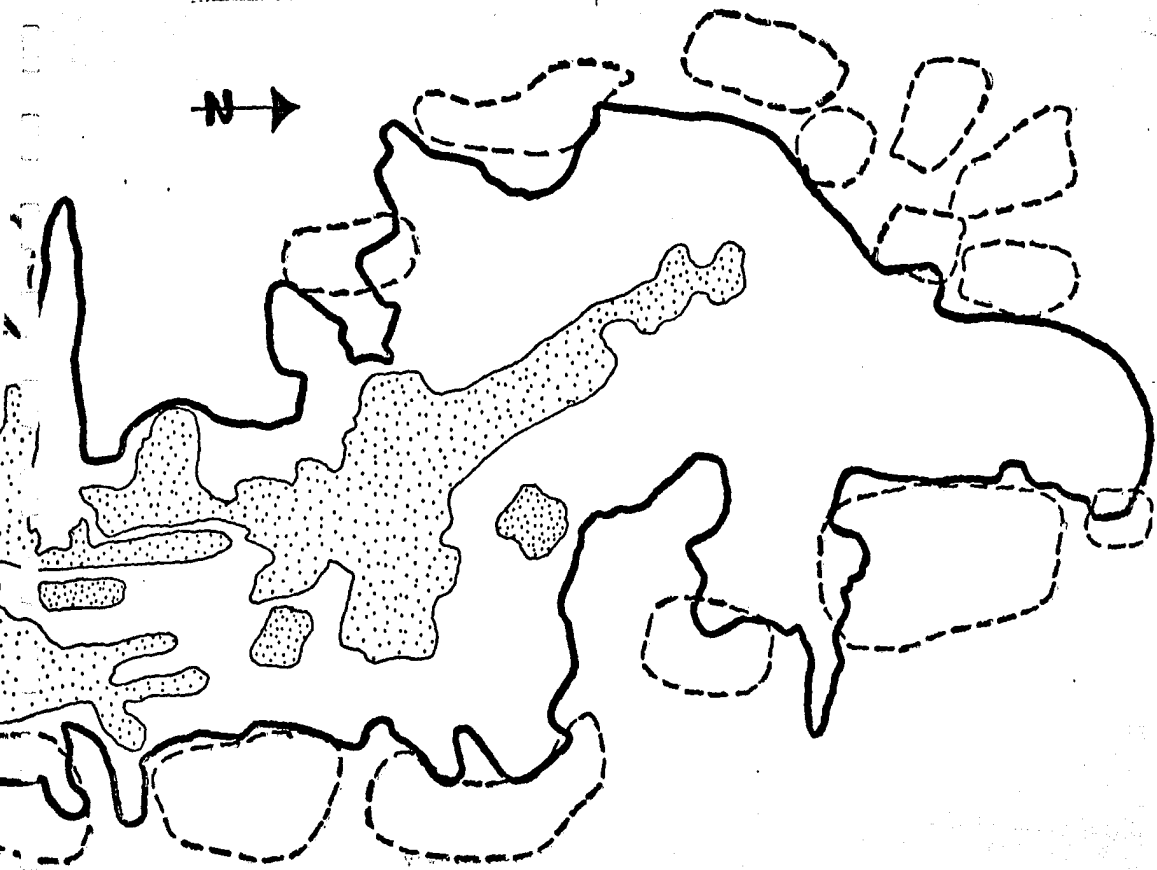
SIMBOLOGIA

1534-1968

1969-1978

Barrios periféricos.





Esta situación constituye una expresión más del proceso de segregación social y espacial en Quito, y que en este caso concreto se expresa en una gran penuria en el suministro de estos valores de uso (vías) para las áreas habitadas por los sectores populares, en donde apenas si se puede observar el trazado de estas vías. (Ver Plano N.13, p.112)

3.2. Pavimentación, repavimentación y alcantarillado.

La pavimentación es una de las características más importantes que asume la vialidad en nuestro tiempo, su realización está estrechamente relacionada con lo que sucede a nivel de la implementación vial en Quito, esto es, con los tres tipos de vías señalados anteriormente.

Para llevar a efecto el programa de pavimentación planteado por la municipalidad, se procede a la contratación de diez empresas dedicadas a esta actividad, tanto nacionales como extranjeras, las mismas que se comprometen a pavimentar 4'708.800 mts², en diferentes zonas de la ciudad, de acuerdo con el siguiente cuadro:

Cuadro N. 10

SISTEMA VIARIO-PROGRAMA DE PAVIMENTACION (1-VIII-70 a 24-V-78)

(Ver cuadro a continuación)

EMPRESA	CONTRATADO en miles de m.2	%	REALIZADO en miles de m.2	%	SECTOR
DEAWOOD (1)	1.591,0	33,8	153,2	9,6	Vía Machangara y otros.
H.T. INTERNACIONAL (2)	818,8	17,4
CEPA	667,0	14,2	567,0	85,0	Sur Orta. y Nro Orta.
TERAN HNOS.	372,1	8,0	312,5	84,0	Sur Orta.
ASTRA	368,0	7,8	353,8	96,1	Nro y Cent. Orta., N-Orta.
CALICANTO (3)	275,1	5,8	61,3	22,3	Vía Orta. y anexos.
DE LA TORRE	203,7	4,3	312,5	84,0	Nor. Orta.
OTROS	119,8	2,5	99,0	82,6
MENESES	110,3	2,3	50,0	45,3
ASFALTOS COLUMBIA (4)	108,0	2,3	54,0	50,0	Prolong. Bahía.
MENATLAS	75,0	1,6	30,0	40,0	La Carolina.
TOTAL	4.708,0	100,0	1.878,0	40,0	Varios sect.

Fuente: I.M.Q. Informe de labores p.13

Elaboración: propia.

(1,2,3,4, empresas extranjeras).

De las diez empresas que aparecen en el cuadro anterior, cuatro corresponden a empresas extranjeras, las mismas que concentran el 59,3 por ciento del total de la obra contratada, y una sola de ellas, la DEAWOOD, el 33,8 por ciento de la globalidad licitada; las tres compañías extranjeras restantes, H.T. Internacional, Calicanto y Asfaltos Columbia, el restante 25 por ciento, y esto sin considerar la participación que tienen los capitales extranjeros en el resto de compañías consideradas como nacionales.

Por otro lado es importante remarcar la diferencia que existe entre la obra contratada y la realizada, apenas el 40 por ciento del total de metros cuadrados licitados se ha cumplido efectivamente; la diferencia es aún más notoria si consideramos únicamente la obra realizada por las empresas extranjeras, las cuales en promedio han cumplido con sólo el 27 por ciento de lo que se con

prometieron a pavimentar, e incluso, en el caso de la compañía norteamericana, ni siquiera se tiene un balance de la obra realizada.

Sin embargo, el programa de pavimentación es utilizado políticamente para resaltar la figura del Alcalde, una vez que este ha sido lanzado como candidato para presidente de la república; en un trabajo publicado a fines de 1978 106/., en la sección dedicada a la pavimentación se habla así del candidato: "...sin restar trabajo a las nacionales (se refiere a las compañías pavimentadoras) contrató con la firma coreana DEAWOOD con la obligación de contratar mano de obra ecuatoriana, compañía que antes que buscar el lucro ha buscado estrechar las vinculaciones entre el Ecuador y Corea del Sur. El modo de trabajar de esta compañía ha sido aplaudido hasta por los enemigos del Arq. Durán Ballén, y ha sido una lección para los constructores nacionales! Si revisamos el cuadro de la página anterior, veremos que dicha compañía a más de tener el mayor monto de contrato (33,8 por ciento), no ha cumplido sino con el 9,6 por ciento de su compromiso, ¿es ese el ejemplo que deben seguir las otras empresas?.

Así también, resulta muy oportuno hacer referencia al detalle de lo realizado en pavimentación, en cada uno de los años de la administración en cuestión:

Cuadro N. 11
(Ver a continuación)

OBRA DE PAVIMENTACION . 1971-1978 .

AÑO	M.2 PAVIMENTADOS	% DEL TOTAL	% ACUMULADO
1971	46.000	2,5	2,5
1972	148.000	7,9	10,4
1973	261.820	13,9	24,3
1974	247.500	13,3	37,6
1975	102.000	5,5	43,1
1976	106.015	5,6	48,7
1977	699.670	37,4	86,1
1978	260.000	13,9	100,0*
TOTAL	1'871.005	100,0	

Fuente: Federico Veintimilla. op, cit. p.42-43

Elaboración: propia.

* Enero y Febrero de 1978.

Del presente cuadro se desprenden dos conclusiones: la primera, es que durante los años 73 y 74 se aceleran los ritmos de pavimentación en la ciudad por parte de las empresas contratadas, esto se debe a que en esos años los ingresos petroleros obtenidos por parte del Estado central incrementaron simultáneamente las posibilidades financieras del Municipio, su presupuesto y posibilidad de endeudamiento fueron mayores, con respecto a años anteriores. Segunda, a partir del año 77 nuevamente se observa esta tendencia señalada, siendo en este caso mucho más marcada, ya que en 14 meses (de Enero 77 a Febrero 78) se pavimenta el 51,3 por ciento de la obra realizada durante todo el período; esta política tuvo como finalidad legitimar la administración en curso, acelerando los ritmos de pavimentación en los últimos meses del período y se busca crear una imagen alrededor del Alcalde que posteriormente a de ser explotada en la campaña electoral por la

presidencia de la república.

En el Informe de Labores del Municipio, de Febrero de 1978, y con respecto al total de la obra pavimentada en el período, se dice que "de esta superficie, 555.617 metros cuadrados se ejecutaron en los últimos siete meses, a un ritmo de 79.000 metros cuadrados por mes, es decir, que en este período de siete meses se logró pavimentar una superficie superior a la ejecutada en el quinquenio anterior a nuestra administración" 107/. Coinciden cialmente siete meses antes de que concluyera su administración, el 23 de Agosto de 1977, el partido de la derecha más reaccionaria del Ecuador, le envía un oficio en el que dice: "..., después de haber hecho un sondeo en todo el país, (ARNE) juzgaba que de todos los ciudadanos cuyos nombres figuraban como candidatos o candidatizables (a la presidencia), él era el más adecuado..." 108/.

Esta situación explica también la realización de ciertas obras relacionadas con la infraestructura urbana en los llamados barrios populares de la ciudad, a través de las cuales se buscaba el apoyo y la legitimación por parte de dichos pobladores; esta acción fue muy limitada; de un total de 60 barrios populares la obra en cuanto a pavimentación se refiere, se limitó a los siguientes sectores:

Cuadro N. 6
(ver en la siguiente página).

BARRIOS POPULARES SERVIDOS CON PAVIMENTACION 70-78.

BARRIO	M.2 PAVIMENTADOS
Chiriacu	140.000
Ferrovial	100.000
Magdalena	64.000
Vicentina	29.000
Yaguachi	23.000
TOTAL	356.000

Fuente: I.M.Q. Informe de Labores.
Elaboración: M. Vinuesa y C. Rhon.

Tanto la obra de pavimentación como la de repavimentación han sido distribuidas en forma desigual en la ciudad; en el primer caso como hemos visto, apenas el 18 por ciento de la obra realizada se localiza en los sectores más populares de Quito, la misma que es utilizada con fines de legitimación política, ya que se espera que a cambio de ella se otorgue el apoyo político mediante el voto al ex-alcalde, hoy candidato a la presidencia; en el segundo, la obra de repavimentación, se realiza casi con exclusividad en los ejes viales más importantes de la ciudad (vías colectoras urbanas) y en las calles o vías locales donde predominan las actividades comerciales, las edificaciones del capital bancario, financiero, e institucional, y también en aquellas ubicadas hacia el Norte de la ciudad, en los barrios donde habitan los grupos sociales de altos ingresos.

El alcantarillado o la obra 'silenciosa' como la bautizó el Al

calde, guarda una estrecha conexión con los diferentes tipos de vías que hemos mencionado en este trabajo, y por tanto va a presentar la misma tendencia en cuanto a su uso y ubicación; resulta ilustrativo hacer algunas observaciones al respecto:

- Primera, hay que señalar que para cubrir esta necesidad existe un presupuesto independiente, destinado exclusivamente a la realización del alcantarillado, el mismo que entre 1970 y 1978 se incrementó en el 390 por ciento, pasando de 19'677.047 sucres a 76'886.957 sucres 109/.
- Segunda, que una vez más, se recurre al crédito externo para financiar las obras: "En 1977 el Alcalde tramitó ante el BID un crédito por 175'000.000 de sucres para dotar de canalización a importantes sectores que aún carecen de ellos" 110/.
- Tercera, que a pesar de todo ello, tal como se señala en el Plan Quito, el área servida con alcantarillado en 1975 es de 4486 há.s., lo que significa el 38 por ciento del área urbana en ese año, y por tanto un déficit del 62 por ciento; para el año 1979, el déficit representa aproximadamente el 57 por ciento del área urbana de ese año 111/.
- Por último, que los barrios más afectados por la falta de alcantarillado, tal como lo señala un estudio del mismo Municipio, son justamente los denominados 'periféricos o clandestinos', pues en la casi totalidad de estos, el servicio es inexistente o si existe beneficia a un porcentaje mínimo de la población 112/.

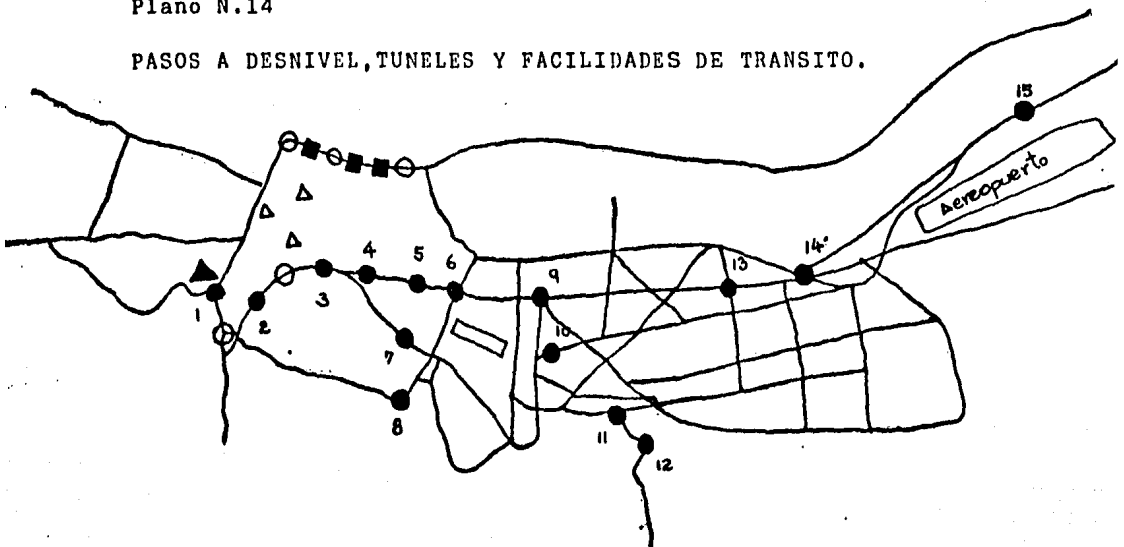
3.3. Pasos a desnivel, túneles y facilidades de tránsito.

Elementos adicionales en el estudio de la circulación material, de aquella que tiene lugar en la ciudad, lo constituyen los pasos a desnivel y las llamadas facilidades de tránsito. El hacer referencia a éstos es importante, tanto en términos de inversión económica localizada puntualmente en el territorio, que, al igual que la inversión en vías da lugar a la generación de rentas territoriales, como en términos políticos e ideológicos, por cuanto sirven de plataforma para la obtención de réditos de tipo electoral, de legitimación, al crear una imagen de 'progreso y opulencia' tras la que se esconde la miseria y explotación de los trabajadores.

Si graficamos la información, en cuanto pasos a desnivel, facilidades de tránsito, parqueaderos, terminal terrestre y túneles, obtenemos el siguiente esquema:

Plano N.14

PASOS A DESNIVEL, TUNELES Y FACILIDADES DE TRANSITO.



Simbología: (plano página anterior)

Zonas de parqueo ▲
Centro Histórico.

Pasos a desnivel ●

Zona de parqueo □
La Mariscal.

Facilidades de
tránsito. ○

Terminal terrestre. ▲

Túneles. ■

- | | |
|--|---|
| 1. Cumaná | 9. 10 de Agosto y Orellana. |
| 2. Av. Pichincha sobre Plaza San Martín. | 10. Amazonas entre Orellana y Eloy Alfaro. |
| 3. Av. Pichincha sobre Oriente. | 11. Plaza Interoceánica. |
| 4. 10 de Agosto y Riofrío. | 12. Viaducto A. Dávila Cajas |
| 5. 10 de Agosto y Tarqui. | 13. 10 de Agosto y Naciones Unidas. |
| 6. 10 de Agosto y Patria. | 14. 10 de Agosto y América |
| 7. 9 de Octubre y Tarqui. | 15. La Prensa, frente al actual aeropuerto. |
| 8. Complejo la Vicentina. | |

Fuente: I.M.Q.

Elaboración: propia.

Según cifras proporcionadas por la municipalidad de Quito 113/., el costo de cinco de los pasos a desnivel localizados principalmente en la Av. 10 de Agosto 114/ es de 17'844.193 sucres; esto es, de los construídos entre Agosto de 1970 a Diciembre de 1974. Respecto al complejo Cumaná y la terminal terrestre allí ubicada, se conoce que para la elaboración del proyecto el Municipio contrató la 'colaboración' del gobierno de Israel, el mismo que como parte de su cooperación 'técnica' con el Ecuador, seleccionó a la firma SOLEL BONEH INTERNACIONAL para que acordara con la municipalidad los términos de negociación para realizar dicha terminal y su 'financiamiento' 115/. Sin lugar a dudas gran parte de las obras son financiadas por el capital imperialista y/o realizadas directamente por empresas extranjeras, en particular las obras de mayor embergadura y costo, como lo ve

remos más adelante.

Mientras tiene lugar la concentración de estas inversiones en ciertos lugares de la ciudad, "las vías en los barrios periféricos presentan dificultad para el tránsito vehicular y peatonal, ya sea por el tipo de dotación y el mal mantenimiento de las mismas o por su elevada pendiente. La mayoría de las calles en estos barrios son de tierra y existen muy pocas empedradas" 116/.

Detengámonos un poco en una de las obras que mayor resonancia alcanzó en estos años: se trata de los túneles ("obra concebida y acariciada por Sixto Durán Ballén " 117/) de San Juan, El Placer y San Diego.

La obra fue contratada en 1973, siendo suscrito el contrato entre la municipalidad y el consorcio COMINTRAC APALLTI (extranjero); se inician las obras a comienzos de 1974, su costo inicial fue de aproximadamente 220'000.000 de sucres, el mismo que para 1978 llega a los 835'000.000 de sucres; el financiamiento, tal como se señala en el Informe de Labores, se lo hizo en su mayor parte con un crédito otorgado por el Wells Fargo Bank en 1973, con aportes del gobierno central y con fondos propios de la municipalidad, este último fue de 144'000.000 118/.

El día 6 de Julio de 1978 fueron inaugurados con la presencia de miembros del gobierno y cuerpo diplomático, cuando aún no se en

contraban terminados en su totalidad; en este acto se hizo gala de la grandiosidad y monumentalidad de la obra, se habló de cómo el verdadero 'artífice' de la obra fue el Alcalde, y de los múltiples esfuerzos y sacrificios que le costo a la compañía concluir los trabajos; sin embargo, tras las palabras y los discursos se escondía la explotación de que fueron objeto los 500 obreros que con su trabajo y esfuerzo levantaron los túneles.

El ritmo de explotación a que fueron sometidos los trabajadores por parte del consorcio contratista (italiano), llevó a que estos plantearan la huelga a la compañía extranjera; en los comunicados que sacó por la prensa el sindicato y comité de empresa, formado por los 500 trabajadores, da a conocer los motivos para tomar tal actitud: el despido intempestivo de centenares de trabajadores, el sometimiento a trabajos forzados, el chantaje que hace el consorcio a los trabajadores a través de determinadas disposiciones legales, "el pretexto de la suspensión de las obras ordenada por el I. Municipio de Quito, por el cual se despide a 70 obreros, ..." 119/, y sus familias; que los salarios de los trabajadores son ínfimos, de 37, 40 y 50 sucres diarios, etc., entre otros.

Así es como todas estas grandes obras, hechas con el sudor y sangre de los trabajadores ecuatorianos (5 obreros murieron a causa de accidentes en el trabajo), le significarán posteriormente al Alcalde el título de 'arquitecto de la patria'.

En general, podemos afirmar, que el costo social de este tipo de obras aquí señaladas es muy alto; que las llamadas 'obras públicas' al contrario de lo que plantean algunos autores, son totalmente rentables, y por eso las asume el capital tanto nacional como extranjero, obteniendo de ellas cuantiosas ganancias, producto de la explotación directa de los trabajadores.

4. La intervención del Municipio y el papel de la empresa privada.

4.1. Forma en que interviene el Municipio y la empresa privada en la producción de la infraestructura vial.

A lo largo de los capítulos anteriores hemos podido ver cómo el transporte y la vialidad se han transformado cada vez más en una necesidad histórica, producto del desarrollo capitalista que tiene lugar a nivel nacional y mundial.

La circulación del capital en el territorio tanto de mercancías como de personas, requiere de soportes materiales que la hagan posible, esto es, reclama una cierta infraestructura vial; es en esta medida, que tanto las vías como el transporte se constituyen en condiciones generales necesarias para la reproducción de la formación social.

Sin embargo, dada la magnitud de la obra realizada, como lo he-

^{visto} mos en el capítulo anterior, y las características muy particulares de estos valores de uso sociales, como: el gran volumen de capital requerido para emprender los trabajos y la lenta rotación y valorización del capital en dicha rama, se hace necesaria la intervención del Estado, el mismo que en calidad de capitalista colectivo dirige su acción a crear las condiciones generales necesarias para la reproducción del capital en su conjunto.

La intervención del Municipio en la administración de estas condiciones generales, en Quito, es una de las formas en que el capital ha salvado la barrera para la producción y realización de este tipo de obras, y en este caso particular de la vialidad; sin embargo es importante señalar que la manera o modalidad que adapta esta intervención tiene diferentes matices y particularidades.

a.4. La primera forma de participación del Municipio, es interviniendo directamente en la producción de la infraestructura vial; por un lado, con sus propio fondos internos, acumulados en base al cobro de impuestos, los mismos que no pueden tener otra fuente que no sea el trabajo global de la sociedad, y más concretamente "de uno de los sectores en los cuales en este tipo de organización productiva se distribuye el producto del trabajo social: de los asalariados, de los trabajadores, o de la plusvalía

en sus diferentes modalidades, ya sea en su forma de ganancia capitalista, o de renta territorial" 120/; y por otro lado, recurriendo a préstamos externos e internos, que a largo plazo terminan siendo reembolsados a través de los impuestos, y por tanto, siendo parte de una deducción del salario y/o de la plusvalía.

Para la producción de estos valores de uso públicos (vías), el Municipio adquirió una moderna planta asfaltadora, a un costo aproximado de 25'000.000 de sucres, cuya capacidad y rendimiento es de 50 toneladas de material asfáltico por día. La planta anterior con que contaba la municipalidad rendía apenas una tonelada diaria.

A pesar de ello, si consideramos los datos proporcionados por la municipalidad en cuanto a pavimentación se refiere (p.114), observamos que prácticamente la totalidad de la obra realizada es en base a contratos con la empresa privada, especialmente en las obras de gran magnitud, lo que nos hace pensar que la producción directamente realizada por el Municipio es muy limitada y en la práctica de poca importancia frente al monto global de los trabajos realizados en el período, en materia de pavimentación.

Por otro lado, el hecho de que la municipalidad disponga de una planta asfaltadora muy completa, con las características necesarias que requiere la producción de este tipo de obras, y de que

en la práctica cotidiana, uno se encuentra con la cuadrilla pavimentadora del Municipio en las calles de la ciudad, pavimentado no se qué 'intereses' ...; nos lleva a plantear que la producción de vías por el gobierno municipal, tiene lugar fundamentalmente a nivel de las denominadas vías locales urbanas, y esto también dentro de ciertos límites, esto es, en la medida en que a la empresa privada le interese o no realizar dicho trabajo, ya sea por razones de índole económica o política. Además da cuenta de como el Municipio se constituye en un gran comprador de las mercancías producidas por los capitalistas.

Este caso, en donde se da la participación directa de la municipalidad, en la producción vial en Quito, no constituye una generalidad, sino más bien una excepción; lo común va a ser que se recurra en lo posible a la empresa privada como una forma de estimular su participación en este proceso productivo.

Finalmente, debemos precisar que, cuando es el mismo Municipio quien entra a producir, la característica es que su objetivo final no es crear mercancías ni dar lugar a procesos estatales de acumulación capitalista, sino que procede a la creación de valores de uso sociales, destinados a contribuir en la reproducción del capital social global.

3.2. La segunda modalidad que tiene lugar en cuanto a la producci

ción de la infraestructura vial en Quito, es la más generalizada durante todos estos años (1970-1978), la municipalidad en este caso, se limita a crear las condiciones necesarias para que la empresa privada tome a su cargo la producción de estas obras, limitando su intervención a la administración y control de las mismas.

En los datos proporcionados por el Alcalde, en su Informe de Labores, se observa con toda claridad, como las diferentes compañías nacionales y extranjeras son las que producen directamente la obra vial en la ciudad (vías expresas urbanas, vías colectoras urbanas, pasos a desnivel, túneles, terminal terrestre, parqueaderos, etc.) ; el Municipio de Quito, en este caso, es el contratante de la obra, el comprador del producto (infraestructura vial), es decir el que hace posible la realización de estas mercancías.

Pero la participación del Municipio, no es únicamente como comprador de las obras producidas por la empresa privada, también interviene como agente prefinanciador, en la medida en que sus pagos los realiza con cierta anticipación a la producción de las vías por parte del capital privado; en este caso, dichas empresas ya no requieren de contar con grandes volúmenes de capital, pues el Municipio lo proporciona antes del inicio de las obras; esta modalidad es la más común durante la administración de tur

no en este período.

Una vez que la obra vial es entregada a la municipalidad por parte de las empresas contratistas, ésta tiene dos opciones, la una es que pase a administrar la regulación y el uso de las mismas en forma 'gratuita' (existe el cobro de un impuesto por pavimentación, el mismo que es pagado principalmente por los propietarios territoriales); y la otra alternativa, es que el Municipio, luego de adquirir la obra vial, dé lugar a un proceso muy lento de valorización de la misma, mediante el cobro de una cuota mínima por su uso, esto es un 'peaje'. En Quito, esta modalidad del 'peaje' es implantada durante esta administración, particularmente en dos autopistas, la que va a la mitad del mundo y la que conecta Quito con el valle de los Chillos. (ver plano N.4). En ambos casos, sólo cuando el Municipio pone las vías en servicio, es que éstas se convierten en condiciones generales necesarias para la reproducción de la totalidad social.

En esta segunda modalidad que asume la intervención del gobierno local, hay que precisar un aspecto más, y es la diferencia que hay entre las obras viales asumidas por las grandes empresas extranjeras y las nacionales, en cuanto a monto, volumen, importancia, etc.; las primeras, obviamente absorben los contratos de mayor magnitud, en donde es más factible obtener cuantiosas ganancias, en tanto que las empresas nacionales producen las obras de

menor cuantía y/o en las que se obtienen menores ganancias, lo cual no significa que sus capitales no se valoricen, al contrario lo hacen, sólo que a tasas de ganancia que por lo general son menores a las que obtienen las empresas extranjeras 121/.

En gran medida estas diferencias entre unas empresas y otras, se deben a la posibilidad que tienen las extranjeras de utilizar maquinaria y técnicas muy avanzadas, lo que les permite obtener una mayor productividad (intensificación del trabajo), con un ritmo de trabajo que difícilmente puede ser igualado por las nacionales, debido a sus características técnicas. Estas diferencias, cuentan mucho en casos como los que se presentaron en la mencionada coyuntura, que por motivos económicos y políticos, las autoridades municipales requerían de una cierta intensidad y volumen de producción de estas obras, cosa que con dificultad lo hubieran cubierto las nacionales.

a.3. Una tercera modalidad que se da en el caso de Quito, y que constituye más bien una excepción, es la siguiente: el capital privado de una empresa extranjera, la DAEWOOD realiza la producción de la infraestructura vial con sus propios fondos 122/, y el Municipio se convierte en el comprador, pasando luego a administrar y regular el uso de la misma; la diferencia con las dos anteriores es que aquí el capital, a más de realizar la producción directa de la obra vial, la financia el mismo, este es, en rea_

lidad un caso muy particular del tipo de relaciones que se en-
tablan entre empresas extranjeras y gobierno local.

a.4. Finalmente, otra posición que suele asumir el Municipio fren-
te a la demanda de estos valores de uso sociales, es simplemente
no suministrarlos, permanecer un poco al margen; su intervención
en este caso, aunque parezca paradójico, es no hacer nada
y simplemente ignorar la situación. En este caso se encuentran
muchas de las necesidades planteadas por los denominados barrios
'clandestinos', los mismos que, en cuanto a vialidad, alcantaril-
lado, agua potable, energía eléctrica, etc., no han sido aten-
didas por la administración municipal.

La atención que se da a estos sectores se reduce a lo estricta-
mente necesario como para que el proceso de acumulación capita-
lista no se vea afectado. De todas maneras interviene aquí un
factor político, esto es la posibilidad de presión que ejercen
dichos grupos de población sobre el Estado para arrancar a la mu-
nicipalidad ciertas demandas; el ejemplo del Comité del Pueblo
es ilustrativo al respecto, donde sus habitantes a través de la
organización y sus permanentes luchas, obtuvieron algunas de su-
s demandas relacionadas con la infraestructura urbana.

b. Presupuesto municipal para vialidad.

El total de fondos destinados a la creación de medios de circu-

lación física por parte de la administración local, se forman a partir del presupuesto municipal, de los aportes que hace la empresa municipal de desarrollo urbano y del fondo destinado para pavimentación. Si consideramos únicamente el presupuesto municipal, sin contar con sus empresas y otros fondos especiales como el de pavimentación, del 100 por ciento del gasto presupuestado para el período 1970-1977, el 40,3 por ciento se lo destina a obras concretas (Inversión Real) entre las cuales se incluye la vialidad, la misma que representa el 42 por ciento del gasto destinado a dichas obras; representa también el 17 por ciento si se considera el presupuesto total del Municipio sin sus empresas. Si tenemos en cuenta además del Municipio sus empresas y los fondos especiales, vemos que lo destinado a vialidad representa el 12,5 por ciento del gasto total global presupuestado para el período 1970-1977.

Este gasto destinado a la producción de medios físicos para la circulación material, es recuperado por el Estado de dos formas: a través del impuesto a los propietarios territoriales, debido a la valorización de sus tierras por las obras viales realizadas, y que afecta especialmente a los pequeños propietarios, en este caso, se trata de una recaudación que tiene lugar a partir de una deducción del valor social ya creado; y, mediante el cobro de un 'peaje', modalidad que tiene lugar en este período, en aquellas carreteras de mayor inversión, como son las autopistas, y a diferencia de lo que sucede en el caso anterior, la recauda

ción tiene lugar a través de un proceso de valorización de tipo capitalista.

Esta nueva modalidad que comienza a asumir el Estado para financiar una parte de las condiciones generales, es muy reciente y altamente significativa, pues deja entrever cómo la vialidad se está convirtiendo en un capital fijo que entra como valor en la circulación en la medida que se extingue como valor de uso en el proceso de producción llevado a cabo por el transporte. "A través de su uso se desgasta, pero de tal forma que su valor es transferido de su forma a la del producto. Si no se le utiliza, si no se le consume en el proceso mismo de producción -...- su valor, junto a su existencia pasada como valor de uso, se extingue naturalmente. Su circulación como valor corresponde a su consumo como valor de uso en el proceso de producción" 124/.

Está claro, que en ambos casos, debido al monopolio que el Estado tiene sobre la red vial, y siendo esta una condición general necesaria para la reproducción del conjunto social, para poder acceder a ella, es necesario pagar un tributo, que asume la forma de impuesto en el un caso y de 'peaje' en el otro.

De todas maneras, una gran parte de los fondos públicos destinados a crear los medios físicos para la circulación material, no funcionan como capital público, sino como gastos de rédito, en la medida en que se trata de valores de uso producidos por el capi

tal privado y comprados por el Estado, quien fundamentalmente se encarga de administrarlos . Otra parte de los gastos públicos sí debe ser considerada como capital, y es aquella que se invierte en la creación de ciertas condiciones generales, entre ellas las autopistas que posteriormente son valorizadas en base al cobro de un 'peaje', en donde la inversión realizada es renovada mediante un proceso de valorización de tipo capitalista; lógicamente este proceso de valorización no funciona como lo entenderían algunos autores, es decir con una lógica antagónica a la del capital, sino más bien complementaria a ésta.

c. El capital de préstamos para la vialidad.

La política de endeudamiento municipal se inscribe necesariamente al interior de la política de endeudamiento que tiene lugar a nivel nacional durante todo este período. Los créditos contratados para el sistema viario de Quito son de la siguiente magnitud:

Cuadro N.12

PRESTAMOS PARA VIALIDAD.

PROYECTO	CREDITO USA	CREDITO SUCRES	ORIGEN
Av. Oriental	36'000.000	Libra Bank
Túneles		556'953.394	Wells Fargo
Av. Pichincha		137'000.000	BID
Plaza Cumaná		63'000.000	FONADE (local)
Parqueaderos		45'000.000	FODEM (local)
Terminal Terrestre		325'000.000	International Ark Shores.

Fuente: Informe de Labores del Alcalde.

Elaboración: M. Vinuesa y C. Rhon. op. cit. p. E.17

Durante todo este período se puede observar una creciente tendencia a la participación del capital extranjero en la creación de condiciones generales, una buena parte de los préstamos realizados tanto del gobierno central como por la administración local han sido solicitados para la inversión en obras de 'infraestructura', directamente ligadas con las necesidades del capital en unos casos y de la población en otros; en última instancia, se trata de salvaguardar el conjunto de la formación social tal y como es en la actualidad, desarrollando las relaciones capitalistas de producción.

Esta exportación de capitales, no sólo permite obtener tasas de ganancia más altas, sino que también hace posible una gran demanda de mercancías producidas en el mismo país que realiza el préstamo. "Si se envía capital al exterior, ello no ocurre por que sea absolutamente imposible ocuparlo en el interior. Sucede por que en el exterior puede ocupárselo con una tasa más elevada de ganancia" 125/.

d. Expropiaciones para el sistema viario.

La expropiación, es un acto jurídico que permite al Estado obligar a una venta forzosa de aquellas tierras localizadas, en este caso, en las áreas por donde van a pasar futuras vías a construirse, y que permite pagar un precio denominado de 'avalúo catastral', el mismo que no tiene ninguna relación con aquel esti

pulado por el mercado capitalista de la tierra, pues está muy por debajo de éste. Para fines de expropiación el presupuesto municipal destinó la siguientes sumas anuales:

Cuadro N.13

INVERSION EN EXPROPIACIONES.

AÑO	INVERSIONES (S/.)
1971	4'043.547
1972	9'444.696
1973	18'369.408
1974	20'631.990
1975	9'950.000
1976	8'784.774
1977	14'325.666
1978	5'297.834
TOTAL	90'848.285

Fuente: Informe de Labores.

Elaboración: M. Vinueza y C. Rhon. op, cit. p.E.18

Esta inversión en expropiaciones, tiene que ser comprendida dentro de la política general de vías seguida por el Municipio durante estos años, la misma que tiene lugar prácticamente en toda la ciudad, dando lugar como habíamos señalado anteriormente a un proceso continuo de renovación urbana, cuyas implicaciones necesariamente tienen que ver con el surgimiento de los nuevos 'asentamientos ilegales' que comienzan a tomar cuerpo en la periferia de Quito.

Por otro lado, la expropiación se convierte también en un mecanismo de apoyo al gran capital inmobiliario, el cual realiza un doble juego: por una parte, adquiere las tierras de aquellos pe

queños propietarios que han sido expropiados a los precios que los vende el Municipio, una vez concluidas las obras viales, y por otra, vende al Municipio (se hace expropiar) aquellas tierras de renta muy baja y que no pueden venderlas fácilmente en el mercado capitalista de la tierra.

4.2. Función que cumplen la infraestructura vial y el transporte.

Una de las funciones más importantes que cumplen la infraestructura vial y el transporte en Quito, es la de servir como una de las condiciones generales para la realización de los procesos productivos que tienen lugar en la ciudad. (ver plano N.1 p.39)

Estos valores de uso se constituyen en un apoyo directo de dichos procesos, mediante la producción de su efecto útil: la transportación de materias primas, materias auxiliares, fuerza de trabajo, etc.; también hacen posible el traslado de los productos al mercado, en donde adquieren su calidad de mercancías.

El carácter de condiciones generales que adquieren el transporte y sus soportes materiales, están dados en la medida en que no sirven únicamente a un sólo proceso de producción, sino al conjunto de procesos productivos que tienen lugar en la ciudad.

La construcción del sistema vial en Quito responde en gran medi

da a la lógica de implantación que siguen las industrias en Quito, tratando de relacionarlas unas con otras y con los diferentes centros de aprovisionamiento e intercambio en donde se realiza la comercialización de sus productos.

Las avenidas Occidental y Oriental de rápida circulación, no pueden ser usadas por el transporte público; al conformar un anillo periférico facilitan la relación entre las diferentes industrias y permiten ligar éstas con los centros de comercio, a través del sistema de vías denominado como colectoras urbanas. De ahí que, el sistema vial se constituye primeramente como una condición general para la producción.

Pero no sólo eso, el sistema vial de Quito, sirve también al conjunto de proceso de intercambio que tienen lugar en la ciudad, tanto de tipo mercantil como monetario.

Si observamos la ubicación de las grandes zonas comerciales y de las sedes del capital bancario y financiero (ver plano N.2 p.43), veremos como la tendencia a localizarse es justamente alrededor de las llamadas vías 'colectoras urbanas'; sistema a través del cual se hace posible en gran medida la realización de las mercancías producidas por el sector industrial local e internacional.

En la medida en que la circulación física permite el intercambio

de las mercancías a nivel local, es decir, en tanto facilita al capital comercial, bancario y financieros locales, realizar sus operaciones relacionadas con la transformación de la mercancía en dinero, se constituye en una condición general del intercambio mercantil y monetario que opera en Quito.

Por otro lado el sistema vial y de transporte se encuentra estrechamente relacionado con el conjunto de la población urbana, permite que ésta se desplace a los lugares de trabajo, a los centros de comercio, de educación, salud, y recreación, etc.

Hay que señalar además, que la forma en que usan y se apropian los diferentes grupos sociales de esta vialidad y transporte, presenta un marcado carácter de clase. Así, mientras los perceptores de plusvalía hacen suya la consigna de 'auto propio' y residen en los sectores urbanos donde el sistema vial presenta las mejores condiciones en términos cuantitativos y cualitativos; los trabajadores y pobladores en general, se ven obligados a usar el deficiente sistema de transporte público y a residir en las áreas donde los medios físicos de circulación son escasos y deficientes. (Ver plano N.8 p.87)

Así, aunque de manera diferencial, la vialidad y el transporte se constituyen también en una condición general necesaria para la reproducción del conjunto de la población urbana.

Finalmente, la vialidad y el transporte están muy relacionados con el funcionamiento de las diferentes instancias del gobierno central y local: como la administrativa, legislativa y judicial, incluyendo al aparato represivo.

Así mismo, no hay que olvidar la utilización que hace la burguesía de la 'obra vial' en términos de legitimación política frente a las clases explotadas; recordemos que durante estos años uno de los puntales más importantes alrededor del cual la burguesía monta la campaña presidencial de su candidato, es precisamente la obra vial.

De esta manera, la vialidad y el transporte, constituyen también una condición general necesaria para la reproducción de la dominación de clase.

El hecho de que estos valores de uso sirvan como condición general, tanto para la producción, el intercambio mercantil y monetario, como para la reproducción del conjunto de la población y de la dominación de clase, hace que se conformen en una condición general necesaria para la reproducción de la formación social.

4.3. Papel ideológico subyacente en la obra vial realizada.

El Estado, en sus diferentes niveles, necesita legitimar su acción frente al conjunto de las clases explotadas, para ello debe presentarse como el garantizador del conjunto de los intereses de las clases explotadas. Este reconocimiento ideológico de los explotados es lo que garantiza en gran medida el ejercicio de la dominación.

Una de las formas de lograr esta legitimación es a través de las políticas del Estado, que tienen lugar tanto a partir del gobierno central como de la administración local. Estas políticas no necesariamente pasan por un discurso escrito, sistematizado, al que vulgarmente conocemos como 'Plan'; puede adoptar múltiples formas, como la del discurso formal, del discurso ideológico, y de las diferentes acciones del Estado en el campo urbano.

Para todo régimen político se manifiesta como necesidad el desmovilizar a las clases explotadas en base a legitimarse frente a éstas. De ahí que el Estado recurra al discurso ideológico como una de las armas que le permiten alcanzar los objetivos desmovilizadores que persigue, aún en los casos en que éste vaya apoyado por el ejercicio de la fuerza.

Debemos precisar además que el discurso ideológico de la burguesía recae también sobre sí mismo, que no se trata de un engaño hacia las masas, que no es un problema subjetivo, sino que se tra

ta de una falsa conciencia que surge de las relaciones materiales , objetivas, de explotación. El burgués por tanto es también objeto de su propia ideología.

Toda política que tenga efectos sobre lo urbano contiene un discurso ideológico formal, que por su propia naturaleza hace ver al Estado como el defensor de los intereses nacionales, de los intereses de los explotados. Todas las acciones del Estado, hasta las que se articulan directamente con la acumulación de capital, se van a presentar como de interés 'general', público, y por tanto como necesarias para el conjunto de la población. Las políticas vienen permeadas de esta gelatina del discurso ideológico.

Detrás de este discurso, se encuentra el discurso real, el verdadero carácter de clase de las políticas. La tarea es pues de velar, destruir, correr ese velo ideológico, este pegante que es tá inmerso en las políticas y que encubre el contenido real de las acciones . ¿Cómo lograr esto?, sometiendo las políticas a la confrontación con los procesos reales, revelando la contradicción existente entre el discurso ideológico y el contenido real de las acciones.

Es al interior de este contexto global que tiene lugar la intervención de la administración municipal en Quito, la cual pretende, bajo el disfraz del discurso ideológico, utilizar el membrete de

'representante de la comunidad', para ejercer la función de integrador, léase desmovilizador, con lo cual adquiere una mayor presencia durante este período, y que viene a ser reforzado por la existencia de cuantiosos recursos económicos, lo que les permite tener una mayor capacidad de respuesta frente a la demanda de los diferentes grupos sociales.

Estas políticas municipales, en términos globales, han apuntado en dos direcciones: por un lado, en el reacondicionamiento de la ciudad en función de las demandas del capital, y por otro, ha volcado su acción demagógica en la perspectiva de obtener un 'clientelismo político'.

a. Quito: una ciudad para vivir.

Una de las campañas con mayor renombre llevadas a cabo por la gestión municipal durante el período señalado, es aquella que tuvo lugar alrededor de la consigna 'Quito: una ciudad para vivir'; la prensa, radio, televisión y demás medios de comunicación de masas colaboraron en ir creando una imagen diáfana, cristalina, limpia de Quito; en todas partes se habla con orgullo de la ciudad, se pone en evidencia una y otra vez la modernidad y limpieza de la urbe, se comenta en todas partes acerca de la gran paz franciscana que reina en el ambiente, de cómo sus habitantes viven dichosos y sin grandes problemas, se trata pues de la ciudad de

los sueños, pero de los sueños de la burguesía, porque en la realidad el panorama era totalmente contrario al que se manejaba en el discurso ideológico.

La verdad es que en este período tiene lugar en Quito un doble proceso de expansión: el primero, en términos físicos, territoriales, dirigido fundamentalmente por la municipalidad, a través de acciones concretas en términos de construcción vial y de obras básicas de infraestructura; el segundo, surge también como consecuencia de la ampliación de las relaciones de tipo capitalista tanto en el agro como en las ciudades y da lugar a las denominadas migraciones, estos grupos de población se van a ubicar tanto en las áreas centrales como en las zonas periféricas; en este caso la acción del Municipio está encaminada a lograr la máxima 'integración' de estos nuevos habitantes a la vida urbana.

Este doble proceso ha sido aprovechado por el capital privado para utilizar la ciudad en función de sus intereses, lo que en la realidad ha significado un continuo proceso de segregación urbana y residencial para los sectores de bajos ingresos, para quienes las alternativas de localización se reducen fundamentalmente a dos: el tugurio central, en donde las altas rentas se pagan entre muchos; y las zonas periféricas, en los llamados barrios 'clandestinos o ilegales'. Cabe entonces hacerse la pregunta: Quito una ciudad para vivir...?

b. Quito, patrimonio de la humanidad.

Otra de las grandes campañas publicitarias llevadas a cabo con éxito por la municipalidad de Quito, fue aquella relacionada con la declaración de Quito como patrimonio de la humanidad; finalmente la ciudad tenía su reconocimiento a nivel internacional, ya no estábamos en el anonimato, nos contábamos entre las ciudades cuyos centros históricos constitúan una verdadera reliquia para el mundo.

El orgullo para los quiteños era doble, por un lado nos consideraban como patrimonio universal y por otro teníamos una ciudad para vivir; ésto significaba que había que conservar, restaurar la ciudad antigua, limpiarla y mantenerla reluciente para que los turistas y visitantes no se desengañen respecto del 'nombramiento' de que habíamos sido objeto.

Tiene lugar entonces, todo un proceso agudo de renovación urbana, concentrado particularmente en el llamado 'centro histórico' de la ciudad, el mismo que es fuertemente impulsado por el gobierno municipal de este período, además la inversión necesaria para esta obra es viable en la medida en que existen los recursos económicos necesarios, provenientes de las rentas petroleras.

Al tiempo que se levanta la bandera de 'patrimonio de la humanidad

dad', tiene lugar todo un proceso de reconquista del centro urbano por parte de las diversas fracciones del capital, particularmente bancario y comercial; además no hay que olvidar los intereses de los terratenientes y propietarios inmobiliarios, quienes ven en esta arremetida del capital la oportunidad para valorizar su patrimonio, generando la expulsión de pequeños propietarios, inquilinos y actividades no rentables.

Como resultado de ello se transforman las características de la zona central, tanto en términos formales como de actividad, las edificaciones adquieren una nueva imagen, aparecen los comercios sofisticados, las oficinas administrativas de los grandes centros financieros, las sedes del capital bancario, los restaurantes de lujo, etc.; al mismo tiempo, los antiguos habitantes imposibilitados de continuar habitando los lugares restaurados se ven obligados a ubicarse en lugares céntricos donde la renovación aún no ha llegado-en condiciones de hacinamiento, o salir a la periferia en busca de un habitat más barato, pero asumiendo la desventaja de la localización y de la insatisfactoria dotación de servicios de infraestructura.

Este proceso de 'reconquista' del centro urbano, iniciado a principios de la década del setenta, termina por consolidarse definitivamente hacia 1980, en el área considerada como de primer orden, la misma que en la actualidad ha pasado ya a ser 'patrimonio de la humanidad'.

c. Las obras autofinanciables.

Siempre que al Alcalde de Quito (Arq. Sixto D. Ballén: 1970-1978), se le preguntaba sobre el financiamiento de las grandes obras de infraestructura, particularmente viales, él muy orgullosamente respondía que se trataba de obras 'autofinanciables', en otras palabras, que dichas obras tenían la cualidad de financiarse por sí mismas, cobrando personalidad y vida.

Destacamos este tipo de 'financiamiento' porque se constituyó en uno de los pilares sobre los cuales se levantó la política de la municipalidad y su Alcalde; Don Sixto, al referirse a estas obras solía decir: "... si es para una actividad retributiva, en buena hora pediremos el empréstito; un empréstito para gastos fungibles, eso sería de criticar, pero si un empréstito es para una obra 'autofinanciable', es un sano principio de economía recurrir al mismo..." 126/, y así fue, como una y otra vez se recurrió al crédito externo, en especial para financiar casi todos los proyectos que tenían una cualidad en común: ser autofinanciables.

Ante la mirada atónita y sorpresiva de una inmensa mayoría de trabajadores y pobladores, las obras de gran envergadura, que venían transformando la imagen de la ciudad en los últimos años, eran autofinanciables, nadie las pagaba, estas se pagaban por sí mismas; sin embargo, numerosos habitantes se veían afectados por los desalojos que estas provocaban, grandes sectores de pobla

ción comenzaban a resentir el peso del 'autofinanciamiento' , cuando las tarifas de los 'servicios públicos' fueron fuertemente incrementadas. ¿Qué estaba sucediendo, cómo era posible esto, si las obras son autofinanciables?.

Para el Alcalde de Quito, aquello que era producto de relaciones sociales de producción, adquiría la forma fantástica de una relación de cosas entre sí. "Para encontrar una analogía a este fenómeno hay que buscarla en la región nebulosa del mundo religioso. Allí los productos del cerebro del hombre tienen el aspecto de seres independientes, dotados de cuerpos particulares, comunicados con los seres humanos entre sí. Lo mismo ocurre con los productos de la mano del hombre, en el mundo de las mercancías. Es lo que se puede denominar fetichismo adherido a los productos del trabajo en cuanto se presentan como mercancías, un fetichismo inseparable de ese modo de producción" 127/.

Esto es justamente lo que estaba sucediendo, pues allí donde existen relaciones entre los hombres en su trabajo, se ven como si fueran relaciones entre cosas, entre obras que se 'autofinancian' por sí mismas; pero tras los grandes encabezados de la prensa, los discursos en la radio y televisión, se esconde la realidad, esto es: que quien termina pagando el 'autofinanciamiento' de las obras son los trabajadores, con su trabajo y esfuerzo colectivo.

Esta política de financiamiento que tiene lugar durante la admi-

nistración en estudio, parecería ser: "si hace falta dinero lo pido prestado. Total, a la hora de pagar ya no estaremos en este gobierno" 128/.

d. Viva Quito a su cre...!

Con semanas enteras de anticipación se anuncia la llegada de las fiestas de Quito, alrededor de la cual se sintetiza la política de reacción popular del régimen municipal vigente en este período. La idea de la fiesta es exacerbar el espíritu nacionalista, chauvinista de sus habitantes, la formación de una voluntad colectiva con un determinado fin político, el mantener las condiciones actuales de explotación para los trabajadores.

Durante todas estas semanas, mientras se prepara la fiesta y se lleva a efecto ésta, tiene lugar la realización de múltiples festejos, carreras automovilísticas, serenatas en los barrios, funciones de cine gratuitas para los niños, juegos pirotécnicos, la corrida de toros el 'circuito coca cola', la semana cultural, la elección de la reina de Quito, el desfile de la 'confraternidad', y todo ello finalmente culmina en la famosa noche quiteña, en la cual el desborde de júbilo y entusiasmo de las masas populares, tiene su expresión en los múltiples bailes locales, en los diferentes barrios de la ciudad.

De esta manera el Municipio, también legitima su poder frente

a las clases explotadas, pues se presenta en estos casos, a través de acciones concretas que recogen el espíritu colectivo del pueblo, y exaltan las figuras de la confraternidad, alegría y felicidad en los habitantes; con ello, se reafirma aún más el velo ideológico, la falsificación de la realidad se arraiga fuertemente en los procesos reales, tanto en los relacionados con su actividad productiva, como con aquellos estrechamente vinculados al resto de sus actividades sociales.

En medio de este ambiente de euforia y alegría general, y de la algarabía y los gritos de la multitud al compás de la fiesta, es que tiene sentido el grito de los vendedores ambulantes que ofrecen miles de banderitas, que llevan los colores de la bandera de Quito, voceando una y otra vez: ¡viva Quito a sucre...! 129/.

e. El auto propio...la vialidad propia.

Las grandes avenidas y autopistas se convierten también en un elemento más que es explotado por la publicidad en Quito, la idea es 'orientar' a los habitantes en relación a la forma en que han de consumirla; para ello se anuncia la venta del auto 'propio', con el cual el cliente también adquiere prestigio, seguridad en la inversión, y paradójicamente estas 'afortunadas' personas poseen también 'avenidas propias' que les van a permitir desarrollar en forma más plena y libre su vida.

El automóvil se constituye en un objeto de consumo, alrededor del cual se va creando un mundo diferente, un mundo nuevo y maravilloso, en el que se acaban todos los problemas para quien decide a entrar en él; de esta manera no sólo se van generando nuevas necesidades de consumo, sino que se recrean los valores ideológicos de la burguesía, recalcando sobre todo el sentido de la propiedad privada.

"De esta misma manera, por otra parte, se contentan más insomias civiles: tener un auto cualquiera, tener un auto de un modelo de no menos de cinco años atrás, tener un auto nuevo (ese auto nuevo no otro), tener dos autos, tener tres autos, ad infinitum" 130%. En Quito, el número de vehículos que circulaban en las calles al año 1970 era de 18.000, para fines de la década este número se ha quintuplicado, llegando a un total de 90.000 vehículos; esto ha significado (a diferencia de como lo dice la propaganda automotriz) permanentes embotellamientos de tráfico en diferentes sectores de la ciudad, incrementos en el nivel de ruido, multiplicación del nivel de gases tóxicos y contaminantes del ambiente, fatigosas colas ante los transportes públicos, etc.

De hecho, en todas las formas de anuncio, existe un trasfondo ideológico al cual se trata de opacar, esto, en gran medida se logra anunciando todo menos lo que realmente se quiere vender. Se exalta entonces una serie de valores sociales que constituyen un

ideal de vida, el de la burguesía; la alternativa del auto propio, es en la realidad totalmente ajena a la inmensa mayoría de la población, que de hecho es alimentada permanentemente a través de una intensa campaña ideológica, tras la cual se esconden los intereses del capital invertido en la industria automotriz, de los comerciantes importadores, etc. Y mientras el sueño del auto propio demora en llegar, hay que resignarse con la condición de peatón...

f. La obra monumental y la obra silenciosa.

A primera vista, efectivamente parecería como que se trata de un gigantesco programa de 'interés social', que beneficiará a la inmensa mayoría de la población, sobre todo a aquella que habita en los sectores más pobres de la ciudad; al menos esa es la imagen que se ha creado a través de una amplia campaña publicitaria de años, en donde la obra de dimensiones incomparables es aquella que hace relación a las grandes autopistas, a las anchas avenidas e innumerables pasos a desnivel que surcan la ciudad, a los miles y miles de metros de canalización, a los túneles, etc.

"Todo este conjunto (de obras) contribuyó a hermostear la ciudad. ¿Son obras suntuarias? ¿Son barrios de la oligarquía? Solemne disparate. ¿Acaso la ciudad no pertenece a todos los quiteños...?"
131/. Esa es justamente la pregunta ¿La ciudad pertenece a todos los quiteños?... ¿quiénes son los que obtienen las ventajas de

ella, a quiénes benefician todas esas obras (monumental y 'silenciosa') de infraestructura vial, qué intereses son los que se esconden detrás de los nuevos símbolos del 'progreso' y la 'modernidad' de Quito?... nosotros pensamos que en el trasfondo de todo se mueven los intereses de la burguesía; del capital industrial, que aprovecha las innumerables ventajas para ampliar sus unidades productivas; del capital comercial, que no espera para ampliar sus negocios, creando los grandes centros comerciales, las supertiendas sofisticadas, las boutiques, etc.; del capital bancario y financiero, que rápidamente invaden la ciudad con sus tucos locales bancarios y grandes torres en altura, desde las cuales se administran los negocios de la burguesía; de esa misma burguesía que luego habita en los barrios más elegantes y distinguidos de la capital, que tiene varias propiedades en Miami, varios coches a la puerta, y que en definitiva vive del trabajo y esfuerzo realizado por miles y miles de trabajadores que día a día se debaten en la miseria.

Junto a la nueva imagen urbana de Quito, 'digna de los turistas' se perfila el creciente deterioro de la calidad de vida de los trabajadores; tras la fachada del progreso permanece el creciente desempleo, el alto costo de los alimentos, de la vivienda, de los alquileres; en suma, la pobreza de cientos de miles de habitantes que se ven obligados a residir en los llamados barrios 'clandestinos'. Así pues, tras las 'buenas intenciones' que aparentemente esconden la realización de estas obras calificadas

de 'monumentales', permanecen un mar de necesidades sociales in satisfechas.

Finalmente, no hay que olvidar que estas obras traen consigo el hecho de que todo individuo que se considere 'un buen ciudadano', para permanecer en la ciudad y gozar de estas obras tiene que pa gar 'impuestos'... quien no lo hace, y a tiempo, es un mal ciudada dano, no es un legítimo ciudadano y por tanto tampoco tiene dere cho a permanecer en ella. Así pues, los trabajadores han de contribuir al progreso de Quito con una parte de su miseria.

g. El hombre que trabaja.

Sixto 'EL HOMBRE QUE TRABAJA', es uno de los lemas alrededor del cual se va fraguando su campaña presidencial, y en torno a la cual convergen todas las anteriores consignas; con este eslogan, quien fuera Alcalde de Quito durante los ocho años a que nos heme mos referido a lo largo de este trabajo, pretende dar un gran sal to adelante en su carrera como político: la presidencia de la re pública del Ecuador.

La nueva candidatura, la fue montando paulatinamente la burguesía más reaccionaria, alrededor de una figura que durante estos años había sobresalido haciendo 'obra', lo que le valió el epíte teto del 'hombre que trabaja', y sobre todo que cumple; a difere ncia de los otros candidatos, él se presenta como el político

honesto, limpio; sus ofrecimientos para transformar la sociedad no eran una demagogia, puesto que el pueblo ya conocía, su 'obra', aquella que durante su mandato como Alcalde había realizado en Quito.

Sixto, quien años antes fuera Ministro de Obras Públicas, luego Director de Análisis de Proyectos Sociales en el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Gerente de la compañía constructora Delta-Beta hasta cuando es elegido como Alcalde de Quito en 1970, para 1978 busca la elección como Presidente de la República.

En él se conjugan no sólo el trabajador, sino ante todo 'el patriota', 'el trabajador incansable', 'para quien la política la entendía, concebía y la practicaba en el sentido más noble y puro de la palabra', Sixto es 'el arquitecto de la patria' mientras los otros políticos no son sino 'un buen número de sepultureros de la patria' 132/,... ésta fue la imagen y figura que se fue creando, y alrededor de la cual se aglutinaron y articularon los intereses de un amplio sector de la burguesía; de ahí que el lema de la campaña debió ser: SIXTO EL HOMBRE QUE TRABAJA POR Y PARA EL CAPITAL.

NOTAS. CAPITULO INTRODUCTORIO

1. Marx, en su Introducción General a la Crítica de la Economía Política (1857), parte caracterizando a cada uno de los elementos de la totalidad social, la producción, el consumo, la distribución y el cambio, y la interrelación entre ellos.
2. MARX, Carlos. "Introducción General a la Crítica de la Economía Política. 1857". Cuadernos de Pasado y Presente N.1, México 1990. pp.76-77.
3. MARX, Carlos. "Introducción" op. cit. p.50
4. MARX, Carlos. "Introducción" op. cit. p.55
5. MARX, Carlos. "Introducción" op. cit. p.56
- 5'. MARX, Carlos. "Elementos Fundamentales para la Crítica de la Economía Política". Edit. Siglo XXI, México 1990. Tomo I p.4
6. MARX, Carlos. "Elementos" op. cit. Tomo I p.194
7. MARX, Carlos. "Elementos" op. cit. Tomo II p.129
8. MARX, Carlos. "El Capital". Edit. Siglo XXI, México 1979. Tomo II pp.156-157.
9. ROSDOLSKY, Román. "Génesis y Estructura de El Capital" . Edit. Siglo XXI, México 1979 . p.373
10. MARX, Carlos. "El Capital". op. cit. Tomo II p.157.
11. MARX, Carlos. "El Capital". op. cit. Tomo II p.162.
12. MARX, Carlos. "El Capital". op. cit. Tomo II p.163.
13. MARX, Carlos. "Elementos...." op. cit. Tomo II p.9.
14. MARX, Carlos. "El Capital". op. cit. Tomo II p.179.
15. MARX, Carlos. "El Capital". op. cit. Tomo II p.181.
16. ROSDOLSKY, Román. "Génesis". op. cit. p.373.
17. MARX, Carlos. "Elementos" op. cit. Tomo II p.13.
18. MARX, Carlos. "Elementos" op. cit. Tomo II pp.20-21.
19. MARX, Carlos. "Elementos" op. cit. Tomo II p.23.
20. MARX, Carlos. "Elementos" op. cit. Tomo II pp.23-24.

21. MARX, Carlos. "Elementos" op. cit. Tomo II p.13.
22. MARX, Carlos. "Elementos" op. cit. Tomo II p.19.
23. HEIDEMANN, Ute. "Condiciones Generales de la Producción y la función del Estado". Mimeo , Universidad de Costa Rica, Marzo 1978. s/p.
24. MARX, Carlos. "Elementos" op. cit. Tomo II p.20.
25. MARX, Carlos. "Elementos" op. cit. Tomo II p. 22.
26. CASTELLS, Manuel. "La Cuestión Urbana". Edit. Siglo XXI, México 1980. p.504. Y, en "Crisis Urbana y Cambio Social". Edit. Siglo XXI, México 1981. p.305
27. LOJKINE, Jean. "El Marxismo, el Estado y la Cuestión Urbana". Edit. Siglo XXI, México 1979. p.115.
28. TOPALOV, Christian. "La Urbanización Capitalista". Edit. Siglo XXI, México 1979. p.22
29. Autores, como : Lucio Kowarich, Emilio Pradilla, Luis Coraggio, entre otros.
30. PRADILLA, Emilio. Mimeo, Documento de trabajo. Medios de Consumo Colectivo y Condiciones Generales de la Producción. s/p. México 1982.
31. VALIER, Jacques. "El Partido Comunista Francés y el Capitalismo Monopolista de Estado". Edit. ERA, México 1978. p. 43.
32. Emilio Pradilla, Jacques Valier, entre otros.
33. PRADILLA, Emilio. "La Lucha de Clases y la Cuestión Urbana". Mimeo. Universidad Autónoma Metropolitana-Yochimilco, México D.F. 1981. p.26
34. HEIDEMANN, Ute. "Condiciones" op. cit. s/p .
35. PRADILLA, Emilio. "La Lucha" op. cit. p.66.
36. MARX, Carlos. "Elementos" op. cit. p.23.
37. PRADILLA, Emilio. "La Lucha" op. cit. p.66
38. PRADILLA, Emilio. "La Lucha" op. cit. pp.67-68.

NOTAS. CAPITULO I.

1. VELASCO, Fernando. "Ecuador: Subdesarrollo y Dependencia". Tesis de Grado, Economía, Universidad Católica del Ecuador. Quito 1972. p.156.
2. VELASCO, Fernando. "Ecuador" op. cit. p.157.

3. VELASCO, Fernando. "Ecuador" op. cit. p.167.
4. VELASCO, Fernando. "Ecuador" op. cit. p.164-165.
5. DAVALOS, José. "El Proceso Económico Ecuatoriano reciente". Versión preliminar, mimeo. Universidad Autónoma de México, 1979 p.24.
6. VERDUGA, César. "El Proceso Económico Ecuatoriano contemporáneo". En: Ecuador Hoy. Edit. Siglo XXI, Colombia 1978. p.65 .
7. SALGADO, Germánico. "Lo que fuimos y lo que somos". En: Ecuador Hoy, op. cit. p.35.
8. VELASCO, Fernando. "Ecuador" op. cit. p.171.
9. JARRIN, Ampudia. "Situación de la Política Petrolera Ecuatoriana". En: Ecuador Hoy. op. cit. p.319.
10. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONOMICAS. Universidad Central del Ecuador. En: Ecuador, Realidad y Perspectivas. Edit. U.C. Guayaquil-Ecuador 1980 p.37
11. JARRIN, Ampudia. "Situación" op. cit. p.343.
12. DAVALOS, José. "El Proceso " op. cit. p.24.
13. VICUÑA, Leonardo. "Lineamientos de una Nueva Estrategia de Desarrollo: ¿Se tomarán en cuenta esta vez?". En: Ecuador, Realidad y Perspectivas. op. cit. p.93.
14. DAVALOS, José. "El Proceso". op. cit. p. 24.
15. JORDAN, Fausto. "La Agricultura en el Ecuador " En: Ecuador, Realidad y Perspectivas.op. cit. p.268.
16. VICUÑA , Leonardo. "Economía Ecuatoriana". Edit. Facultad Economía, U.C. de Guayaquil. 1980 pp.47-48.
17. LEON, Carlos. "El Sector Agropecuario: Tendencias Recientes". En: Ecuador, Realidad y Perspectivas. op. cit. p.99.
18. VICUÑA, Leonardo. "Economía" op. cit. p.28.
19. DAVALOS, José. "El Proceso" op. cit. p.28.
20. DAVALOS, José. "El Proceso" ibid.
21. VILLAVICENCIO, Gaitán. "La Urbanización Capitalista Ecuatoriana: El caso del Boom Bananero." Mimeo, U.C. Guayaquil-Ecuador. 1981 s/p.
22. PALACIOS, Carlos. "El Desarrollo Industrial del Ecuador". En: Ecuador, Realidad y Perspectivas. op. cit. p. 112.
23. PALACIOS, Carlos. "El Desarrollo" op. cit. p.112.
24. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES. U. C. "De país bananero a país petrolero, ocho años de desarrollo del capital". En: Ecuador, Realidad y Perspectivas. op. cit. p.42.

25. DAVALOS, José. "El Proceso" op. cit. p. 24.
26. VICUÑA, Leonardo. "Economía" op. cit. p. 23.
27. GARCIA, Bertha. "Estado, economía y lucha política en el Ecuador, 1972-1978". Colegio de México, México D.F. , Marzo 1981. Documento borrador. p.45.
28. VICUÑA, Leonardo. "Economía" op. cit. p.104.
29. GARCIA, Bertha. "Estado" op. cit. p.52.
30. GARCIA, Bertha. "Estado" op. cit. p.49.
31. VERDUGA, César. "El Proceso" op. cit. p.77.
32. CONADE (Consejo Nacional de Desarrollo). "Las condiciones socioeconómicas de la fuerza de trabajo en el estrato fabril ecuatoriano," Quito, Marzo de 1982. División de Industrias . Mimeo s/p.
33. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES U.C. "De país" op. cit. p.36.
34. GARCIA, Bertha. "Estado" op. cit. p.70. (Cuadro anexo)
35. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONOMICAS U.C. "De país" En: Ecuador, Realidad y Perspectivas. op. cit. p.31
36. Ver cuadro N. 7 Anexos.
37. JUNTA NACIONAL DE PLANIFICACION . "El sector público". En: Ecuador, Realidad y Perspectivas. op. cit. p. 156 y ss.
38. JUNTA NACIONAL DE PLANIFICACION. "El sector" op. cit. p. 168
39. Ver Cuadro N. 8 Anexos.
39. CARRION, Diego. "El proceso de transformaciones en la organización espacial de Quito en la década del setenta". Ponencia presentada en la Tercera Reunión del Grupo Latinoamericano , México, Julio 1981.
40. VALENCIA, Hernán y FONCE, Alicia . "Configuración del espacio regional ecuatoriano y desarrollo urbano de Quito y Guayaquil". Ponencia presentada en el Tercer Seminario Africa-Latina. Quito-Ecuador. Octubre 1981. "Quito tiene un ritmo de crecimiento constante de alrededor del 4 por ciento hasta 1974 y acelera su crecimiento entre 1974 y 1977 que crece a un ritmo de 5,78 por ciento. Guayaquil ... entre 1950 y 1962 crece con una tasa de 5,56, para bajar a un ritmo de 4,06 entre el 62 y 74, ..., para luego entre el 74 y 77 crecer con una tasa del 6,05 por ciento". "Ambas ciudades alcanzan en la década del setenta un ritmo de crecimiento mayor al registrado históricamente". p.9.
41. NAVARRO , Guillermo. "La concentración de capitales en el Ecuador". U. Central del Ecuador Quito, 1975. p.37

42. NAVARRO, Guillermo. "La concentración" op. cit. p. 44.
43. NAVARRO, Guillermo. "La concentración" op. cit. p. 37.
44. NAVARRO, Guillermo. "La concentración" op. cit. p. 44.
45. VALENCIA, Hernán. "Configuración" op. cit. Cuadros Anexos.
46. OQUEENDO, Renán. "Los desequilibrios espaciales en el Ecuador." Ponencia presentada al Undécimo Congreso de Planificación, Guayaquil 1976, s/p.

NOTAS. CAPITULO II.

47. VINUEZA, Mariana y RHON, Carlos. "Las transformaciones socioeconómicas y físico espaciales de la ciudad de Quito en la década del setenta". Tesis de grado Facultad de Economía U. Central. Quito - Ecuador 1981. Documento preliminar.
48. VINUEZA, Mariana y RHON, Carlos. "Las transformaciones" op. cit. p.20
49. VALENCIA, Hernán. "Configuración" op. cit. p.25, Nota 7.
50. Ver cuadro N. 5 Anexos.
51. VINUEZA, Mariana y RHON, Carlos. "Las transformaciones" op. cit. p.I.6. "Se considera aquí como locales comerciales aquellos que dan ocupación a 5 ó más personas y obtienen un ingreso mínimo de 500.000 sucres anuales".
52. I. MUNICIPIO DE QUITO, DIRECCION DE PLANIFICACION. "Plan Quito". Quito, Diciembre 1981. Quito-Ecuador. Tomo III pp.415-416.
53. Ver cuadro N. 6 Anexos.
54. VALENCIA, Hernán y PONCE, Alicia. "Configuración" op. cit. Cuadro N.2 Anexo.
55. VALENCIA, Hernán y PONCE, Alicia. "Configuración" op. cit. p.6.
56. GARCIA, Bertha. "Estado" op. cit. p.39.
57. PONCE, Alicia. "Desarrollo urbano de Quito y problema habitacional". Tesis de grado, FLACSO-Quito 1980. p. 114
58. PRADILLA, Emilio. "La lucha" op. cit. p.25.
59. Ver Cuadro N. 2 p.47, Del presente trabajo.
60. GARCIA, Jorge y CARRION, Fernando. "Políticas urbanas municipales en Quito". Tesis de grado, U. Central Arquitectura. Quito-Ecuador 1979. Cuadro, Anexos.

61. VALENCIA, Hernán y PONCE, Alicia. "Configuración" op. cit. p.17
62. I. MUNICIPIO DE QUITO. "Plan Quito". op. cit. Cuadro p.175.
63. PEREZ, Guillermo. "Crecimiento urbana e inversiones en la ciudad". Municipio de Quito. Departamento de Planificación. Quito 1978. p. 2
64. NARANJO, Francisco y ULLOA, Sócrates. "Renovación urbana en Quito". En: Revista TRAMA N. 3 , Quito-Ecuador, Julio 1973. p.11.
65. NARANJO, Francisco y ULLOA, Sócrates. "Renovación" op. cit. p.12.
66. Ver Cuadro N. 2 Anexos.
67. THERET, Bruno y WIEVIORKA, Michel. "Crítica de la Teoría del Capitalismo Monopolista de Estado!" Edit. Terra Nova, México 1900 p.82 y ss.
68. Ver Cuadro N. 3 Anexos.
69. VALIER, Jacques. "El partido" op. cit. p.43. (Citando a Marx.)
70. I. MUNICIPIO DE QUITO. "Plan Quito". op. cit. p.459.
71. I. MUNICIPIO DE QUITO. "Plan Quito". op. cit. pp.516 - 517.
72. I. MUNICIPIO DE QUITO. "Quito. Nueva Imagen". Folleto de divulgación, durante la campaña presidencial del Arq. S. D. Ballén. Quito-Ecuador.
73. VINUEZA, Mariana y RHON, Carlos. "Las transformaciones" op. cit. p.E.10
74. Ver Cuadro N. 4 Anexos.
75. RUIZ, Silvana. "Los barrios periféricos en Quito." En: Revista de Ciencias Sociales N.13 Volúmen IV de 1981 Quito-Ecuador. p.55.
76. REVISTA VISTAZO. Quito, Junio 1978, p.101. Ver Plano N.8 p. 87 , de este trabajo.

NOTAS. CAPITULO III.

77. ROSDOLSKY, Román. "Génesis y estructura de El Capital de Marx". Edit. Siglo XXI, México 1979. pp.373-374.
78. NAVARRO, Guillermo. "La concentración..." op.cit. p.11 y ss.
- 78'. Información elaborada en base a los datos proporcionados por: Revista 'Siempre Junto al Pueblo'. N.25, Junio de 1960. Quito-Ecuador.
79. Testimonio Colectivo del Pueblo de Quito. "La Guerra de los cuatro reales". Editorial El Conejo, Abril de 1979. Quito-Ecuador. p.18.
80. NARANJO, Francisco y NARANJO, Antonio. "Aspectos y consideraciones del transporte en el Centro Histórico de Quito". en: Revista Trama N.5, Quito- Septiembre de 1977. p.4

81. NARANJO, Francisco y MARVAEZ, Antonio. " Aspectos...." op.cit.p.4
82. NARANJO, Francisco y MARVAEZ, Antonio. " Aspectos...." op. cit. p.5
83. PONCE, Alicia. "Desarrollo..." op. cit. p.231
84. PRADILLA, Emilio. " El transporte y los trabajadores en la ciudad de México". en: Revista Secuencias N.3, Talleres gráficos SITUAM. México 1982. p.37
85. ULLOA, Sócrates. "Consideraciones sobre el proceso de urbanización clandestino en Quito". en: Revista de Ciencias Sociales N.13, Quito 1981, p.40
86. RUIZ, Silvana. "Los Barrios..." op. cit. p.55
87. PONCE, Alicia. "Desarrollo ..." op. cit. p.232-233
88. Testimonio Colectivo del Pueblo de Quito. "La Guerra ..." op. cit. p.105
89. Testimonio Colectivo del Pueblo de Quito. "La Guerra ..." op. cit. p. 104
90. Revista, Siempre Junto al Pueblo, N.25 Junio de 1980, Quito-Ecuador.
91. GÓMEZ, Nelson. "Quito y su desarrollo urbano". Edit. Camino, Quito s/f. p. 132-133
92. GÓMEZ, Nelson. "Quito ..." op. cit. p.132-133
93. NAVARRO, Guillermo. "La Concentración ..." op. cit.
94. I. MUNICIPIO DE QUITO. "Plan Quito" op. cit. p.372 y ss.
95. I. MUNICIPIO DE QUITO. "Plan Quito" op. cit. p.388
96. Testimonio Colectivo del Pueblo de Quito. "La Guerra ..." op. cit. p.114 yss.
97. Testimonio Colectivo del Pueblo de Quito. "La Guerra ..." op. cit. p.119
98. Testimonio Colectivo del Pueblo de Quito. "La Guerra ..." op. cit. p.120
99. DURAN RALLEN, Sixto. "Informe de labores" I. Municipio de Quito, Febrero de 1978. Mimeo, p. 13
100. LARREA, Jorge. "El Comercio", diario de Quito. Noviembre de 1977
101. GARCIA, Jorge y CARRION, Fernando. " Políticas...." op. cit. p.53 y ss.
102. GARCIA, Jorge y CARRION, Fernando. " Políticas ..." op. cit. p. 54
103. Ver Plano N.1 p.39 del presente documento.
104. I. MUNICIPIO DE QUITO. "Plan Quito" op. cit. p.300

105. I. MUNICIPIO DE QUITO. "Plan Quito" op. cit. p.407
106. VEINTIMILLA, Federico. "Sixto Durán Ballén, Enjuiciamiento de su obra" Edit. Ecuador, Quito 1978. p.42
107. GARCIA, Jorge y CARRION, Fernando. "Políticas ..." op. cit. p.59
108. VEINTIMILLA, Federico. "Sixto...." op. cit. p.III.
109. I. MUNICIPIO DE QUITO. "Ordenanzas de presupuesto" Quito, 1978.
110. VEINTIMILLA, Federico. "Sixto ..." op. cit.p.44
111. I. MUNICIPIO DE QUITO. "Plan Quito" op. cit. p.516
112. I. MUNICIPIO DE QUITO. "Investigación sobre los Barrios perifericos". Dirección de Planificación. Quito 1977.
113. I. MUNICIPIO DE QUITO. "Informe de las obras realizadas del mes de Agosto a Diciembre de 1970 a 1974" Quito, Junio de 1976.
114. I. MUNICIPIO DE QUITO. "Informe de las obras ..." op. cit. p.7
115. MOYA, Rolando. "La terminal terrestre de Quito". en: Revista Trama N.5. Quito, Septiembre de 1977. p.14
116. RUIZ, Silvana. "Los Barrios ..." op. cit. p.22
117. VEINTIMILLA, Federico. "Sixto" op. cit. p.48.
118. DURAN BALLEEN, Sixto. "Informe" op. cit. p.19
119. DIARIO EL COMERCIO . Quito, 10 de Mayo de 1975.
120. JARAMILLO, Samuel. "Crisis de los medios de consumo colectivo urbano y capitalismo periférico". Ponencia presentada en la Tercera Reunión del Grupo Latinoamericano, México Julio 1981.
121. Ver Cuadro N. 9 Anexos.
122. DURAN BALLEEN, Sixto. "Informe" op. cit. p. 15
123. Ver Cuadro N. 1 Anexos.
124. MARX, Carlos. "Elementos" op. cit. p.204.
125. MARX, Carlos. "El Capital" op. cit. Tomo III p. 329.
126. DURAN BALLEEN, Sixto. "Informe" op. cit. p.37.
127. MARX, Carlos y ENGELS, Federico. "Obras Escogidas".

IX

128. REVISTA NUEVA N. 56 . Quito-Ecuador. 1980 p.38.
129. El costo de un handerín es de un sucre, el cambio al año 1978 es de 20 sucres por 66_ lar.
130. BOIDY, Salazar. "Lima la Horrible". Edit. ERA, México 1977. p. 50
131. VEINTIMILLA, Federico. "Sixto...." op. cit. p. 39.
132. VEINTIMILLA, Federico. "Sixto...." op. cit. p. 56.

BIBLIOGRAFIA

a. OBRAS TEORICAS GENERALES

ALTWATER, Elmar: Notas sobre algunos problemas del Intervencionismo del Estado
 Edit. Siglo XXI, México,
 1976.

ALTWATER, Elmar: El Estado en el capitalismo Contemporaneo,
 Edit. Siglo XXI, México,
 1977.

BONDY, Salazar: Lima la Orrible,
 Edit. ERA, México,
 1977.

DOBB, Maurice : Estudios sobre el desarrollo del capitalismo,
 Edit. Siglo XXI, México,
 1979.

HOBSBAWM, Eric : La Era del capitalismo,
 Edit. Punto Omega, España,
 1977.

KALINOVITZ, Salomón : Ensayos sobre el Desarrollo del Capitalismo Dependiente,
 Edit. Oveja Negra, Colombia,
 1980.

LENIN, Vladimir : El desarrollo del Capitalismo en Rusia,
 Edit. Progreso, Moscú,
 1975.

LENIN, Vladimir : El Imperialismo, fase superior del capitalismo,
 Edit. Progreso, Moscú,
 1977.

MARX, Carlos : El capital,
 Edit. Siglo XXI, México,
 1980.

MARX, Carlos : Introducción general a la crítica de la economía política (1857),
 Edit. Pasado y Presente, México,
 1980.

MARX, Carlos : Elementos fundamentales para la crítica de la economía política 1857-1858,
 Edit. Siglo XXI, México,
 1978.

MARX, Carlos : El Capital, Libro I, capítulo VI inédito,
 Edit. Siglo XXI, México,
 1980.

- PHILIPPE, Rey : Las Alianzas de clase,
Edit. Siglo XXI, México,
1976.
- POULANTZAS, Nicos : Poder político y clases sociales en el Estado capitalista,
Edit. Siglo XXI, México,
1980.
- ROSDOLSKY, Román : Génesis y estructura de el capital,
Edit. Siglo XXI, México,
1979.
- RUDOLF, Heinz : El Estado en el capitalismo contemporáneo,
VALENCELLOS, H. Edit, Siglo XXI, México,
1980.
- THERET, Bruno : Crítica de la Teoría del capitalismo monopolista de Estado,
Edit. Terra Nova, México,
1980.
- TROTSKY, León : Resultados y perspectivas,
Edit. Juan Pablos, México.
1979.
- VALIER, Jacques : El partido Comunista frances y el capitalismo monopolista de Estado,
Edit. ERA, México,
1978.
- VARIOS, Autores : El Estado y la economía, en: Crítica de la economía política,
Edit. El Caballito, México,
1977.

b. OBRAS TEORICAS PARTICULARES

- CALDERON, Julio
SANCHEZ, Avelardo
GUERRERO, Raúl : El transporte público en Lima Metropolitana,
Edit. DESCO, Perú,
1978.
- CASTELLS, Manuel : La Questión urbana,
Edit. Siglo XXI, México,
1976.
- CORAGGIO, José Luis : Notas de clase,
Colegio de México, México,
1979.
- FOLIN, Marino : La ciudad del capital y otros escritos,
Edit. Gustavo Gili, México,
1977.

III

- GIARAVICO, Bettin : Los sociólogos de la ciudad,
Edit. Gustavo Gili, España,
1982.
- HEIDEMANN, Ute : Condiciones generales de la producción y funciones del Estado: el problema específico del desarrollo de la infraestructura vial,
Universidad de Costa Rica, Mimeo,
1978.
- LEZAMA, José : El Estado y las Condiciones generales de la producción,
Colegio de México, documento de trabajo, México,
1978.
- LIPIETZ, Alain : El capital y su espacio,
Edit. Siglo XXI, México,
1979.
- LOJKINE, Jean : El Marxismo, El Estado y la cuestión urbana,
Edit Siglo XXI, México,
1978.
- MILLS, Edwin : Economía Urbana,
Edit. Diana, México,
1975.
- MUNGUÍA, Román : Aportes Marxistas y crítica a los mismos, sobre el proceso de los servicios públicos urbanos y la vivienda,
U.A.M. Xochimilco, documento de trabajo, México
1979.
- PRADILLA, Emilio : Notas sobre el desarrollo del capitalismo dependiente y el proceso de urbanización en América Latina,
UNAM, Autogobierno, Mimeo, México,
1978.
- PRADILLA, Emilio : Notas de clase,
UNAM, Autogobierno, México,
1981.
- PRADILLA, Emilio : Apuntes sobre el Eurocomunismo, la cuestión urbana y la lucha de clases,
Mimeo, México,
1979.
- PRADILLA, Emilio : La lucha de clases y la cuestión urbana,
U.A.M. Xochimilco, Mimeo, México,
1981.
- ROSSI, Alberto : Producción de las Condiciones generales de la producción: Producción de electricidad y agua potable. Sistema de alcantarillado.
Mimeo, Costa Rica,
1978.

- SECOH, Bernardo : Análisis de las estructuras territoriales,
Edit. Gustavo Gili, España,
1968.
- TOPALOV, Cristhian : La urbanización capitalista,
Edit. EDICOL, México,
1979.
- TOSATTI, Alessandro: El transporte de personas,
Mimeo, Tegucigalpa,
1978.
- TOSATTI, Alessandro : El papel del transporte en el capitalismo,
Mimeo, Tegucigalpa,
1978.
- VALENTIN, Ibarra : El autotransporte de pasajeros en el área metropolitana de México,
Colegio de México, tesis de grado, México,
1980.
- c. Análisis concretos sobre la formación social ecuatoriana
- ARANCIBIA, Cordoba : Reflexiones teóricas y metodológicas aplicadas a la historia ecuatoriana,
Mimeo, Cuenca-Ecuador,
s/f.
- AYALA, Enrique : Lucha política y origen de los partidos en el Ecuador,
Edit. U. Católica, Quito- Ecuador,
1978.
- BATZ, René : Evolución reciente de la economía ecuatoriana,
Fac. Economía, U.C. Guayaquil-Ecuador,
1977.
- DAVALOS, José : El proceso económico ecuatoriano reciente,
UNAM, México,
1979.
- GARCIA, Bertha : Estado, economía y lucha política en el Ecuador, 1972-1978,
Colegio de México, documento de trabajo, México,
1981.
- JARRIN, Ampudia : Situación de la política petrolera ecuatoriana, en: Ecuador hoy,
Edit. Siglo XXI, Colombia,
1978.
- JORDAN, Fausto : La agricultura en el Ecuador, en: Ecuador realidad y perspectivas,
U.C. Guayaquil, Ecuador,
1980.

- LEON, Carlos : El sector agropecuario, tendencias recientes, en; Ecuador realidad y perspectivas,
 Fac. Economía U.C. Guayaquil, Ecuador,
 1980.
- MONCAYO, Patricio : Ecuador: grietas de la dominación,
 U.C. Quito, Ecuador,
 1977.
- NAVARRO, Guillermo : La concentración de capitales en el Ecuador,
 Edit. Sol Y Tierra, Quito-Ecuador,
 1976.
- NADE, Nueva Asociación de Empresarios: Panorama de la situación económica en el Ecuador
 Mimeo . Quito-Ecuador,
 1977.
- PALACIOS, Carlos : El desarrollo industrial del Ecuador, en: Ecuador, realidad y perspectivas,
 U. Guayaquil, Ecuador,
 1980.
- SALGADO, Germánico : Lo que fuimos y lo que somos, en : Ecuador Hoy,
 Edit. Siglo XXI, Colombia,
 1978.
- VARAS, Augusto : Fuerzas armadas y política en el Ecuador,
 BUSTAMANTE, F. U. Central, Quito-Ecuador,
 1978.
- VARIOS, Autores : Ecuador realidad y perspectivas,
 Fac. Economía, Guayaquil, Ecuador,
 1980.
- VARIOS, Autores : Ecuador Hoy,
 Siglo XXI, Colombia,
 1978.
- VARIOS, Autores : Ecuador Pasado y Presente,
 Fac. Economía, Quito-Ecuador,
 1975.
- VELASCO, Fernando : Subdesarrollo y dependencia,
 Tesis de grado, Fac. Economía, U. Católica, Quito-Ecuador,
 1972.
- VERUGA, César : El proceso económico ecuatoriano reciente, en; Ecuador Hoy,
 Edit. Siglo XXI, Colombia,
 1978.
- VICUÑA, Leonardo ; Economía ecuatoriana, problemas, tendencias y perspectivas,
 Fac. Economía, Guayaquil-Ecuador,
 1978.

d. Análisis sobre Quito

- AGUIG, Lucas : Análisis histórico del desarrollo urbano de Quito,
U. Central, Quito- Ecuador,
1973.
- BALLEN, Durán Sixto : Informe de labores, 1970-1978,
I. Municipio de Quito, Ecuador,
1979.
- BRAVO, Gonzalo : Movimientos sociales urbanos en Quito, Comité del Pueblo,
tesis FLACSO, Quito-Ecuador,
1980.
- CARCELEN, Santiago : Investigación socio-económica de los barrios periféricos de Quito
I. Municipio de Quito, Ecuador,
1977.
- CARRION, Diego : Renta del suelo y segregación urbana en Quito,
GARCIA, Jorge Edit Señal, Quito-Ecuador,
CARRION, F. 1979.
GUAYASAMIN, H.
RODRIGUEZ, A.
- CARRONE, Juan : El proceso de urbanización en el Ecuador,
FLACSO, mimeo, Quito-Ecuador,
1977.
- DIARIO EL COMERCIO DE QUITO : fichas sobre la obra municipal durante el período 1970-1978,
Elaboración de grupo, Quito-Ecuador.
1979.
- GARCIA, Jorge : Políticas urbanas municipales en Quito 1970-1978,
CARRION, Fernando Tesis, U. Central, Quito-Ecuador,
1979.
- GOMEZ, Nelson : Quito y su desarrollo urbano,
Edit. Camino, Quito-Ecuador,
s/f.
- JEFATURA PROVINCIAL DE TRANSITO : Líneas de buses urbanas y rurales,
Quito, Ecuador,
s/f.
- LAUREA, Carlos : Movimientos sociales urbanos
FLACSO, Quito-Ecuador,
1979.
- I. MUNICIPIO DE QUITO : Infraestructura de la pequeña industria y parques industriales,
Dpto. de planificación, Quito-Ecuador,
1980.

- I. MUNICIPIO DE QUITO : Aspectos y consideraciones del transporte en el área del centro histórico.
Dpto. de Planificación, Quito-Ecuador,
1977.
- OQUEENDO, Renán : Consideraciones generales sobre la planificación regional,
Colegio de Arquitectos, Quito-Ecuador,
s/f.
- OQUEENDO, Renán : Los desequilibrios espaciales en el Ecuador, en: Revista de planificación N.7
U. Central, Quito-Ecuador,
1976.
- PEREZ, Guillermo : Crecimiento urbano e inversiones en la ciudad de Quito,
Mimeo, Municipio Quito- Ecuador,
1978.
- PONCE, Alicia : El desarrollo urbano de Quito y el problema habitacional,
Tesis, FLACSO, Quito-Ecuador,
1980.
- RUIZ, Silvana : Los barrios periféricos en Quito, en: Revista de CCSS n.13, volumen IV,
U. Central, Quito-Ecuador,
1981.
- ULLOA, Socrates : Consideraciones sobre el proceso de urbanización clandestino en Quito, en Re
vista de CCSS, N.13, volumen IV,
U. Central, Quito Ecuador,
1981.
- VALENCIA, Hernán : Configuración del espacio regional ecuatoriano y desarrollo urbano de Quito
y Guayaquil.
Seminario Africa-America Latina, Quito-Ecuador,
1981.
- VEINTIMILLA, Federico : Sixto Durán Ballén, enjuiciamiento de su obra,
Edit. Ecuador, Quito,
1978.
- VINUEZA, Mariana : Las transformaciones socioeconómicas y físico espaciales de la ciudad de Qui
to en la década del setenta.
RHOH, Carlos
U. Central, Quito-Ecuador,
1981.
- COMPENDIO ESTADISTICO 1970-1977, U. católica, Quito
1978.
- ESTADISTICA FINANCIERA DEL SECTOR PUBLICO, 1970-1977. Quito,
1979.
- BOLETIN ECONOMICO, U. central Quito, varios números.

JUNAPLA : Indicadores básicos regionales,
Quito- Ecuador,
1979.

JUNAPLA : 25 años de planificación, 1954-1979,
Quito - Ecuador,
1979

TESTIMONIO COLECTIVO DEL PUEBLO DE QUITO : La guerra de los cuatro reales,
Edit. El conejo, Quito-Ecuador
1979.

DIARIO EL COMERCIO DE QUITO: período 1970-1978,

REVISTA SIEMPRE JUNTO AL PUEBLO: varios números,
Quito- Ecuador,

REVISTA VISTAZO : varios números,
Quito- Ecuador,

REVISTA NUEVA : varios números,
Quito- Ecuador.

CUADRO N.º 1

FONDO GENERAL DEL MUNICIPIO Y
SUS EMPRESAS (suces corrientes).

AÑOS PARTIDA	70	71	72	73	74	75	76	77	TOTAL
Total Muni- cipio y Em- presas.	696'934.427	934'630.201	1.005'675.605	915'955.093	1.437'178.810	1.903'054.045	2.568'649.498	2.294'814.836	11.756'891.715
Energía eléctrica.	← 1.457'000.000 →								
Agua potable.	284'170.000	446'124.290	339'397.340	261'473.900	444'191.750	394'237.177	624'487.000	226'659.153	3.020'740.610
Alcanta- rillado.	7'967.504	8'600.619	13'424.025	14'513.595	33'633.327	51'915.545	68'597.561	51'502.486	250'154.662
Vialidad.	29'000.000	15'360.000	50'820.000	74'575.000	185'227.003	303'711.745	398'669.000	407'250.000	1.466'612.748

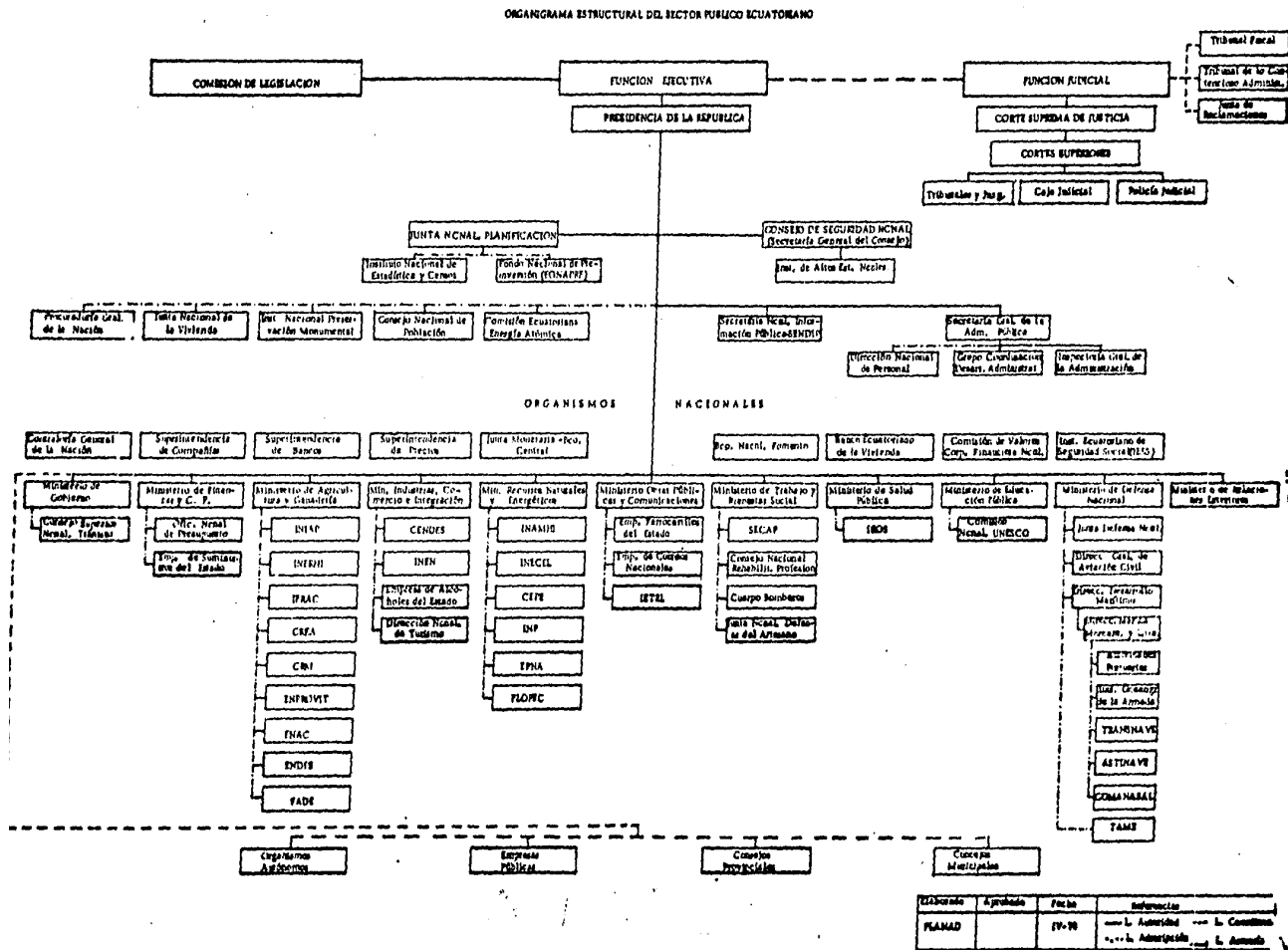
NOTA: Los gastos incluidos en las partidas agua, luz, alcantarillado y vías, son los destinados únicamente a obras concretas, de ahí que representen más del 50%, dato que es muy significativo.

FUENTE: Ordenanza de Presupuesto Municipal.
ELABORACION: Propia.

Nº	TOTAL MUNICIPIO Y EMPRESAS.	100%
1	Energía eléctrica.	12,4%
2	Agua potable.	25,7%
3	Alcantarillado.	2,1%
4	Vialidad.	12,5%
1 + 2 + 3 + 4		52,7%

CUADRO No 2

ORGANIGRAMA DEL SECTOR PUBLICO ECUATORIANO.



CUADRO N° 3

COSTO TOTAL DEL PROYECTO PITA TAMBO

DETALLE	B I D		TOTAL BID	L O C A L		TOTAL LOCAL	GRAN TOTAL
	PRESTAMO 101	PRESTAMO 348	(101 + 348)	PRESTAMO 101	PRESTAMO 348	(101 + 348)	(BID + LOCAL)
1 Contrato N° 1	18'729.882,00	47'969.879,50	66'699.761,50	63'806.448,33	42'710.421,75	106'516.870,08	173.216.631,58
2 Contrato N° 2	51'703.291,00	1'825.000,00	53'528.291,00	22'335.673,74	3'022.322,75	25'357.996,49	78.886.287,49
3 Contrato N° 3		146.078.883,25	146.078.883,25	1'210.657,87	37'066.677,50	38'277.335,37	184'356.218,62
4 Contrato N°s. 4A-4B-4D-4E	30'160.773,74	219.475.613,75	249'636.387,49		181'065.062,25	181'065.062,25	430'701.449,74
5 Contrato 4C	15'307.948,17	1'200.000,00	16'707.948,17	4'184.389,51	728.884,50	4'913.274,01	21'621.222,18
6 Compras de Terreno y Derechos de Uso				26'067.366,19	331.099,50	26'398.465,69	26'398.465,69
7 Gastos Locales de Ingeniería				44'247.284,91	19'814.114,23	64'061.399,16	64'061.399,16
8 Costos Financieros		7'777.280,25	7'777.280,25	34'234.340,59	5'101.797,75	39'336.138,34	47'113.418,59
9 Gastos Firma Ingenieros Consultores	33'237.218,40	22'680.023,25	45'917.241,65	6'366.804,14	270.383,25	6'637.187,39	52'554.429,04
10 Comisiones y Otros Recargos Bancarios				130.402,06		130.402,06	130.402,06
11 Unidad Ejecutora		3'669.698,00	3'669.698,00				3'669.698,00
12 Asistencia Técnica	995.077,00	3'323.000,00	4'320.077,00		462.474,25	462.474,25	4'782.551,25
13 Vehiculos		830.597,75	830.597,75				830.597,75
14 Fondo de Inspección y Vigilancia	777.237,50	4'700.000,00	5'477.237,50				5'477.237,50
15 Diferencia de Cambio	33'888.572,19		33'888.572,19				33'888.572,19
16 Medidores		7'300.000,00	7'300.000,00		63.980,50	63.980,50	7'363.980,50
17 Estudios Pirométrico		1'182.238,75	1'182.238,75		86.989,00	86.989,00	1'269.227,75
18 Fondo Rotatorio		1'785.785,50	1'785.785,50				1'785.785,50
SUMAN SI.	175'000.000,00	470.000.000,00	645.000.000,00	202'783.367,33	270'26.207,25	493'109.574,57	1.138'509.574,57
				Aporte del Gobierno Nacional		460'980.482,26	
				Aporte del Municipio Fondo Nacional de Participación		47'336.971,98	
				Mantenimiento del Proyecto		5'279.196,99	
				COSTO TOTAL	SI/	1.652'106.225,80	

FUENTE: Revista del empleado municipal N° 2
I. Municipio de Quito.

CUADRO N° 4

FONDO GENERAL DEL MUNICIPIO Y SUS
EMPRESAS (en sucres corrientes).

EMPRESAS	1970	%	1971	%	1972	%	1973	%	1974	%	1975	%	1976	%	1977	%
Municipio (general)	184'770.000	27,90	243'157.000	26,00	299'312.500	29,70	326'000.000	35,60	496'435.000	34,50	627'347.549	33,00	656'351.844	25,40	746'767.000	33,00
Alcantarillado	186'770.478	2,80	246'92.511,01	2,60	24'336.643,54	2,40	26'416.729,28	2,90	53'767.000	3,70	75'432.038,45	4,00	91'718.383,51	3,60	76'888.987,60	3,20
Rastro	4'641.047,58	0,70	5'473.893,57	0,60	6'911.356,86	0,60	6'183.152,29	0,70	7'406.769,6	0,50	10'309.608,88	0,50	16'422.170,32	0,60	17'634.798,35	0,70
Educación. Dpto.	21'020.579	3,00	21'409.960	2,30	24'511.528	2,40	26'278.816,70	2,90	27'321.699,70	1,90	33'814.439,70	1,80	40'223.669,70	1,60	42'254.371,67	1,80
Patronato. Dpto.	1'067.213	0,20	1'841.996	0,20	2'130.000	0,20	2'758.000	0,30	—	—	3'735.000	0,20	4'575.000	0,20	5'510.000	0,20
E.M.D.U.											153'895.198,93	8,10	198'174.200	7,70	267'833.316	10,90
Fondos ajenos	123'016.540,6	17,70	175'476.880,65	18,80	248'489.757,47	24,90	184'248.994,80	20,00	299'796.335,80	20,90	421'854.251,16	22,30	478'825.583,93	18,60	460'712.855,28	23,50
Fondos pavimen- tación. (general)					33'120.000	3,30	4'757.500,0	5,20	40'962.645	2,90	96'922.699	5,10	206'760.000	8,10	180'230.000	7,80
E. M. A. P.	332'742.000	47,70	462'377.960	49,50	367'864.000	36,50	296'500.400	32,40	511'490.400	35,60	476'993.250	25,00	878'598.647	34,00	483'035.240	18,80
TOTAL	664'934.427,46	100,00	934'630.201,23	100,00	1005'615.805,87	100,00	1154'955.093,07	100,00	1437'178.810,14	100,00	1903'054.045,12	100,00	2508'649.498,46	100,00	2294'814.536,64	100,00
Δ%	100,00		134,10		144,30		131,40		211,40		273,00		368,60		329,27	

FUENTE: Ordenanzas de presupuestos municipales.

ELABORACION: Jorge García / F. Carrión / R. Eguéz.

CUADRO N°5

NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS DEL
COMERCIO INTERNO.

AÑOS LOCALIZAC.	1970		1971		1972		1976		1977		1978	
		%		%		%		%		%		%
Nacional	2065	100	2167	100	2206	100	2664	100	3049	100	3718	100
Pichincha	626	30.3	652	30.0	684	31.0	794	28	846	27.0	890	24
Quito	593	28.7	620	28.6	648	29.3	760	28.5	824	25.0	854	23
% de la provincia q' concentra Quito.	94.7		95.0		94.7		95.7		97.3		95.9	

CUADRO N°6

INVERSIONES EN ACTIVOS FIJOS NUEVOS

LOCALIZACION	1970	1971	1972	1976	1977	1978
Pichincha	64.749	70.040,4	70.575,4	304.548	306.187	423.147
Total Nacional	121.454,7	131.947,7	136.368,1	627.781	673.381	959.305

FUENTE: INEC

ELABORACION: M. Vinuesa y C. Rhan.

CUADRO Nº 8

ECUADOR: CENTROS POBLADOS DE MAS DE 20.000 Hab.

POBLACION DESDE-HASTA (1.000 Hab.)	1950			1962			1974			1980		
	Nº	Población	%	Nº	Población	%	Nº	Población	%	Nº	Población	%
500 y más				1	515,5	11,5	2	1451,6	22,0	2	2.051,1	24,0
30 - 499.999	5	587,5	18,6	14	914,4	20,4	21	1.200,9	18,4	28	1.448,4	23,0
20 - 29.999	6	135,7	4,2	6	138,7	3,1	13	310,7	4,5	9	217,1	2,6
1 - 19.999		2.469,6	77,2		2.907,6	65,0		3558,0	55,4		4.180,6	49,5

FUENTE: Censos Nacionales y Proyección CAD.

TOMADO DE: Diego Carrión. "El proceso de Transformación..." op.cit. p.4.

CUADRO Nº 7

GASTOS TOTALES DEL SECTOR PUBLICO.
1973-1977.
(millones de sures-precio de 1972).

	MUNICIPIOS PAIS		TOTAL SECTOR PUBLICO	
		%		%
Gastos Totales.	9.525,4	100	87.378,0	100
Salarios empleados	4.205,7	43,5	43.257,3	30,6
Intereses y amortización. Deuda pública.	1.123,0	12,0	9.805,1	11,4
Compra mercancías a capitalistas.	1.051,9	11,0	26.755,8	12,8
Subvencionar concesión de préstamos a empresas Kias.	267,2	3,0	6.094,9	7,2
Realización de obras públicas	4.057,1	43,0	33.559,0	38,0

FUENTE: Ministerio de Finanzas y Junta de Planificación. Citado en "Ecuador, realidad..." op.cit. p.154.

ELABORACION: Propia.

Cuadro N.9

OBRAS REALIZADAS POR LAS EMPRESAS EXTRANJERAS 1970-1978

EMPRESAS	OBRA REALIZADA	MONTO EN S./
CALICANTO	Av. Occidental	280'000.000
H.T. INTERNACIONAL	Av. Oriental	790'000.000
COMINTRAC APALLTI	Túneles	835'000.000
SOLEL BONELH	Terminal terrestre	325'000.000
ASFALTOS COLUMBIA	Av. que une la via Oriental con la Ocidental.	150'000.000
VARIAS	Pavimentación	605'590.344 (*)

(*) Fondo destinado a pavimentación (I.M.Q.)

Fuente: Informe de labores I.M.Q.

CUADRO N° 10

LISTA BARRIOS PERIFERICOS. PLANO N° 8. p. 87.

BARRIOS PERIFERICOS DE QUITO:

- | | | |
|----------------------|-------------------------|------------------------|
| 1. Concordia 1 | 21. La Primavera | 41. Buenos Aires |
| 2. Concordia 2 | 22. San Vicente | 42. Ilumbisi |
| 3. San Marcelo | 23. Cochapamba Iz. | 43. Bellavista |
| 4. La Ecuatoriana | 24. Cochapamba Der. | 44. Montcserrin |
| 5. Rumiucu | 25. Osorio | 45. Valle Hermoso |
| 6. La Libertad | 26. San Vicente | 46. Alma Lojana |
| 7. El Tránsito | 27. San Fernando | 47. Obrero Independ. |
| 8. Espejo | 28. La Pulida | 48. 1ª de Mayo |
| 9. Matovelle | 29. Ana María | 49. San José de Monjas |
| 10. Los Libertadores | 30. El Bosque | 50. San Fco. de Quito |
| 11. Marcopamba | 31. El Triunfo | 51. Unión Obrera |
| 12. Balcón Quiteño | 32. Bellavista | 52. Chaguarquingo Alto |
| 13. San Rafael | 33. Santa Anita | 53. Ferroviaria Alta |
| 14. La Libertad | 34. San Rafael | 54. Forestal |
| 15. Los Angeles | 35. San José | 55. Aída León de R. L. |
| 16. La Ballica | 36. Rumiurcu | 56. Concepción |
| 17. San Salvador | 37. Carcelén Bajo | 57. Ecasa |
| 18. Toctuico | 38. Comité del Pueblo | 58. San Luis |
| 19. Miraflores | 39. San Isidro del Inca | 59. Argelia Alta |
| 20. La Comuna | 40. Amagasi | 60. Plywood |
| | | 61. La Aurora |