

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES  
SEDE ECUADOR  
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES Y COMUNICACIÓN  
CONVOCATORIA 2013-2015**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAESTRÍA EN COMUNICACIÓN  
CON MENCIÓN EN OPINIÓN PÚBLICA**

**EL UNIVERSO DISCURSIVO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE EL  
USO DE LA BICICLETA E INCIDENCIA EN LA OPINIÓN PÚBLICA EN  
QUITO, 2010-2014**

**MADELEINE FRAME ARENIVAR**

**MAYO 2017**

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES  
SEDE ECUADOR  
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES Y COMUNICACIÓN  
CONVOCATORIA 2013-2015**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAESTRÍA EN COMUNICACIÓN  
CON MENCIÓN EN OPINIÓN PÚBLICA**

**EL UNIVERSO DISCURSIVO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE EL  
USO DE LA BICICLETA E INCIDENCIA EN LA OPINIÓN PÚBLICA EN  
QUITO, 2010-2014**

**MADELEINE FRAME ARENIVAR**

**ASESOR DE TESIS: DR. MAURO CERBINO  
LECTORES: DRA. PALMIRA CHAVERO  
DR. RAMIRO ROJAS**

**MAYO 2017**

## **DEDICATORIA**

A todxs que descubren la libertad de la bicicleta.

## **AGRADECIMIENTOS**

A Mauro Cerbino, Isabel Ramos, Palmira Chavero y todos los profesores de la Maestría en Comunicación por su apoyo a esta investigación y por su labor en crear espacios de pensamiento crítico y formación académica. A la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales por hacer posible este esfuerzo y al Instituto de Investigación y Posgrado de la Facultad de Economía de la Universidad Central del Ecuador por facilitar la realización del trabajo en campo. A María Eugenia por su amistad en la maestría, el barrio y más allá, y sobre todo por el trabajo de corregir mis errores de lenguaje en esta tesis. A las y los ciclistas de Quito que se lanzan a las calles cada día por su inspiración y su ejemplo. A mi familia de Ecuador por creer en mí y por ser siempre una fuente de apoyo, confianza y amor. A John y Rebecca Arenivar por su incondicional amor y apoyo que me ha sostenido siempre en dónde sea que esté. A Ricardo por el ánimo, el amor, la paciencia y los sueños. A Hugo por sus sonrisas de cada día que hacen creer que el mundo mejorará.

## ÍNDICE

<b>Contenido</b>	<b>Páginas</b>
RESUMEN .....	7
INTRODUCCIÓN.....	8
CAPÍTULO I.....	12
MARCO TEÓRICO .....	12
La opinión pública: Un proceso multinivel y multidimensional .....	12
Las dimensiones individual, colectiva y política de la opinión pública.....	14
El universo discursivo compartido.....	15
El institucionalismo discursivo y la influencia en la opinión pública .....	16
La comunicación en la ciudad.....	22
La falla de la fuerza movilizadora.....	23
Quién es el público .....	25
El público atento .....	25
La movilidad como una consigna en disputa.....	27
Conceptos claves en la disputa.....	31
CAPÍTULO II.....	34
METODOLOGÍA.....	34
Objetivos del estudio .....	34
Cómo observar los procesos del universo discursivo político.....	34
Cómo observar los procesos de la opinión pública.....	39
CAPÍTULO III .....	49
ANÁLISIS DEL UNIVERSO DISCURSIVO POLÍTICO ACERCA DEL TEMA DE LA MOVILIDAD, 2010-2014 .....	49
Las ideas políticas en la ciudad.....	49
Breve resumen de la historia de la movilidad en Quito.....	50
Resultados .....	54
Resultados de entrevistas con informantes claves—Un nuevo modelo.....	54
Resultados del análisis de documentos—¿Un modelo mixto? .....	57
Sobre el público de la movilidad.....	57
Sobre la prioridad de la movilidad.....	58

Sobre la economía de la movilidad .....	61
CAPÍTULO IV .....	63
LA OPINIÓN PÚBLICA EN QUITO ACERCA DE LA MOVILIDAD, 2015.....	63
Concepción del público .....	63
Resultados .....	64
Los factores económicos .....	64
Rapidez vs. Acceso .....	68
Movilidad como un servicio.....	72
CAPÍTULO V .....	78
CONCLUSIONES.....	78
La movilidad en el universo discursivo político.....	78
La movilidad en el universo discursivo de la opinión pública .....	80
Conclusiones sobre el universo discursivo .....	82
Conclusiones sobre el público .....	86
BIBLIOGRAFIA .....	89
ANEXOS .....	94

## **Tablas**

Tabla 1: Ideas cognitivas y normativas en conflicto en el concepto de la movilidad ....	33
Tabla 2: Dimensiones de la opinión y sus características .....	45
Tabla 3: Categorías de análisis de las dimensiones de la opinión.....	46
Tabla 4: Concepto 3—La economía de la movilidad.....	67
Tabla 5: Concepto 2—La prioridad de la movilidad.....	71
Tabla 6: Concepto 1—El público de la movilidad .....	72

## **RESUMEN**

La presente investigación tiene como objetivo indagar la lucha política para redefinir el concepto de movilidad en la opinión pública y canalizarlo como idea-fuerza que moviliza al público en el caso del Distrito Metropolitano de Quito. A nivel internacional existe una tendencia creciente de imponer un nuevo modelo de movilidad, basado en las ideas del público complejo, la meta de mayor acceso y la sostenibilidad en vez de las ideas del viejo modelo del público de individuos, la meta de rapidez, y la expansión del consumo. El intento de cambiar el paradigma de la movilidad implica una lucha para la opinión pública y los términos del debate por los actores políticos. Este estudio busca entender esta lucha a través de dos fases de investigación. Primero usa los conceptos de la teoría del institucionalismo discursivo para analizar cómo el discurso comunicativo del municipio de Quito del período 2010-2014 demuestra un avance hacia la incorporación gradual de las ideas del nuevo modelo de la movilidad dentro del discurso oficial. Segundo usa la técnica de grupos focales para analizar la opinión pública en Quito sobre el tema de la movilidad, partiendo de una definición de aquella como un proceso interactivo y complejo que se despliega dentro de un sistema de fuerzas.

## INTRODUCCIÓN

Frente al crecimiento de las áreas urbanas al nivel mundial y particularmente en América Latina, los gobiernos municipales se enfrentan a nuevos problemas en la gestión de la movilidad de poblaciones grandes. Según las estimaciones de la Organización de las Naciones Unidas, en el año 2050, 6,3 mil millones de personas vivirán en ciudades, de las cuales 630 millones vivirán en ciudades latinoamericanas, lo que representará el 86,6% de la población (Organización de las Naciones Unidas 2012). Se estima que en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) sólo en el año 2022 la población llegará a 2,8 millones de habitantes (Barrera Guarderas y Novillo Rameix 2012).

Además de los desafíos generales que tal crecimiento representa para el mantenimiento y gestión de la ciudad, las ciudades latinoamericanas enfrentan también dificultades particulares debido al alto crecimiento en la tasa de automóviles particulares que se ha manifestado como resultado del desarrollo económico de las últimas décadas. Desde la dolarización de la economía ecuatoriana en el año 2000 la tasa de crecimiento anual del parque automotor ha permanecido entre 7 y 10%, es decir, entre 3 y 4 veces mayor al crecimiento poblacional. Al mismo tiempo la demanda de movilización también ha crecido, con un mayor número de viajes realizados por día por persona en el área urbana (Barrera Guarderas y Novillo Rameix 2012). Además de la complicación que este crecimiento implica para el tema de la movilidad, con la saturación de la capacidad de la red vial, provoca efectos graves en factores de la calidad de vida tales como el uso del espacio público, la contaminación del aire, el peligro de accidentes de tránsito y el costo alto del transporte (Barrera Guarderas y Novillo Rameix 2012).

El transporte influye fundamentalmente en la forma que toma el desarrollo del espacio urbano. Responde al sistema político y económico vigente para estructurar el espacio físico y así determinar la manera en que los ciudadanos pueden realizar sus actividades cotidianas. El sistema político y económico, la ideología y las acciones del Estado, el sector privado y los individuos y sus formas de organización son todos parte del “conjunto de fuerzas e intereses” que producen el espacio urbano y el desarrollo de la ciudad (Alcântara Vasconcellos 2010, 21). En América Latina en general, y en Quito en particular, el transporte motorizado fue promovido como motor del desarrollo y la



modernización, y por lo tanto el espacio urbano fue transformado para adaptarse a las necesidades de aquello y, sobre todo, a las necesidades del automóvil. Este desarrollo no es benigno, sino que beneficia a ciertos intereses económicos y políticos y invisibiliza las necesidades de otros.

En los últimos 20 años, diversos grupos sociales, organismos internacionales, administraciones municipales y otros actores han impulsado conceptos que enfocan la movilidad en base al acceso a los servicios y destinos, sobre todo para poblaciones vulnerables y de escasos recursos para quienes la movilización es más difícil (ONU-Habitat 2013), o que enfocan la movilidad sustentable en base al concepto de desarrollo sustentable, el mismo que intenta tomar en cuenta la calidad del ambiente ahora como en el futuro (Gordón 2012). Estas redefiniciones posicionan el tema de la movilidad también como un tema de justicia social e intentan desvelar la invisibilización de las necesidades y la desigualdad que hace que la movilidad en la ciudad esté construida para algunos habitantes y no para otros.

Estas redefiniciones desafían a la “problemática dominante” de la movilidad— que determina cuáles son las preguntas que se hacen y qué problemas se consideran— para contraponer nuevas ideas al modelo vigente de la movilidad. En el fondo, quieren cambiar lo que es posible, abriendo la posibilidad de repensar las maneras en que se estructuran las ciudades y cómo se mueven los habitantes. Implican retos de planificación y construcción de infraestructura pero también del imaginario de la ciudad y de la opinión pública. Un intento de redefinición de los términos del debate es desde ya también una lucha por la opinión pública, aunque no busca incidir en las opiniones tomadas por los individuos y los grupos, mas bien busca cambiar las preguntas que se hacen a través de una renegociación de los significados de las ideas.

No se puede hablar de movilidad alternativa sin hacer referencia al caso de Copenhague como ciudad ejemplo, en donde en el 2012 un 36% de todos los viajes al trabajo se realizaron en bicicleta (Nielsen, Skov-Petersen, y Agervig Carstensen 2013). ¿Cómo es que un modo de transporte tan minoritario en el resto del mundo llega a tener una cuota modal tan alta en esta ciudad (y no tan alta pero también significativa en Dinamarca y Holanda en general)? ¿Cómo se redefine el concepto de la movilidad para que un porcentaje alto de personas escojan modos no-motorizados desde su propia voluntad y sean incorporados de manera igualitaria al sistema de movilidad? La historia

de estos lugares no es muy diferente de la nuestra: en los años cincuenta, después de la Segunda Guerra Mundial, experimentaron un crecimiento alto del parque automotor debido a una economía creciente y una población con mayor alcance a bienes duraderos. Pero frente al crecimiento parejo de los efectos perniciosos como la contaminación del aire, la mayor tasa de muertes por accidentes de tránsito y la destrucción de espacio público para la construcción de autopistas, se concretaron grupos movilizadores que convirtieron a la movilidad en una consigna política y lucharon para su redefinición en base a la seguridad de las personas y la prioridad del espacio para los habitantes más vulnerables (“Holland in the 1970s” n.d.; Markenleij y Bicycle Dutch 2011).

En las últimas décadas la movilidad alternativa o el nuevo modelo de movilidad ha sido promovido no solo por organismos internacionales sino también por grupos movilizadores desde sus experiencias como actores vulnerables en el sistema de movilidad urbana (muchas veces desde una identificación como ciclistas o peatones). En el caso de Quito, se ha visto una actitud receptiva de ciertos actores políticos del municipio a incorporar este nuevo modelo a su proyecto político y esta lucha de redefinición a su lucha política (Noroña 2009; Puga Cevallos 2014; Oleas Mogollón y Albornoz 2016).

En el contexto de la creciente urbanización de América Latina y las desigualdades que son en muchos casos (si no en todos) fuertemente enraizadas en la construcción misma de las ciudades, se ve la necesidad de promover la cohesión social y contrarrestar la fragmentación y segregación del espacio de la ciudad. Pero se ve una tendencia de los gobiernos locales a seguir el ejemplo nacional en temas de comunicación, que es muchas veces una comunicación enfocada en el marketing y la propaganda y no en abarcar brechas y formar un imaginario social en común (Carrión 1999). De hecho vemos una tendencia en ciudades alrededor del mundo a empezar proyectos de ciclovías y programas de bicicletas públicas entre otros proyectos que crean un imagen “verde” o ecologista de la ciudad, sin embargo estos ensayos no necesariamente señalan una lucha por cambiar el universo discursivo de la movilidad hacia un nuevo modelo sino que son sólo estrategias de marketing para la ciudad-como-producto (Benach y Sánchez 1999). Por lo tanto hay que mirar cuidadosamente las ideas

que realmente comunican —y cuándo, dónde y a quiénes lo hacen— para saber si conforman un giro hacia una ciudad más justa y cohesionada.

El Capítulo 1 forma la base teórica del estudio. Define la concepción de la opinión pública con que trabajamos, desde su definición como un proceso por Irving Crespi (2000), y tomando en cuenta su rol en la lucha del campo político descrito por Pierre Bourdieu (Bourdieu, Poupeau, y Caron 2001). El Capítulo 2 desarrolla la metodología a seguir para el primer análisis del discurso comunicativo del municipio y para la segunda indagación sobre la opinión pública. El Capítulo 3 resume brevemente la historia de la lucha política acerca del concepto de la movilidad en Quito para luego hacer un análisis detallado del discurso del municipio sobre el tema en el periodo 2010 - 2014. Este análisis se abarca desde tres documentos (un plan de ordenamiento territorial, una campaña de comunicación y un discurso del alcalde) que atraviesan el periodo en cuestión. El Capítulo 4 luego mira la cuestión de la opinión pública en Quito. Analiza los resultados de tres discusiones públicas (dos grupos focales y un evento abierto al público sobre el tema) para relacionarlos con las ideas del modelo de la movilidad y el discurso municipal sobre el concepto. Finalmente, el Capítulo 5 resume nuestras conclusiones sobre el universo discursivo de la movilidad en Quito.

## CAPÍTULO I

### MARCO TEÓRICO

#### **La opinión pública: Un proceso multinivel y multidimensional**

Esta tesis abarca el estudio de la opinión pública desde la perspectiva de un *proceso* multinivel, interactivo y continuamente cambiante, desde la teoría de Irving Crespi. Esta perspectiva evita tanto el reduccionismo —que reduce la opinión pública a una cualidad fija que emerge de un flujo causal simple— como la reificación, que convierte la opinión pública en una cosa o un actor supraindividual que actúa por sí mismo (Crespi 2000). En las ciencias sociales la teorización de la opinión pública como un proceso que se desarrolla colectivamente ha tenido un lugar importante durante el siglo XX, empezando desde Charles Cooley a principios del siglo. No obstante ello, desde la mitad del siglo la tendencia creciente ha sido hacia la conceptualización de la opinión pública como la sumatoria de opiniones individuales, que se pueden medir y, por lo tanto, vender fácilmente a través de encuestas (Crespi 2000; Price 1994). Esta tendencia que mira la opinión pública como un estado de consenso o disenso público sobre un tema en cuestión oculta la complejidad de la opinión pública como “un fenómeno interactivo, multidimensional y continuamente cambiante” (Crespi 2000, 18). El análisis de la opinión pública desde la perspectiva de un proceso multinivel implica la consideración previa de las condiciones de posibilidad en la formación de las opiniones en los niveles individual, colectivo e institucional.

La conceptualización y medición de la opinión pública como la sumatoria de opiniones individuales no-relacionadas va a la medida con la caracterización del gran público como masa pasiva condenada a la apatía, pero no busca entender las estructuras y condiciones que crean este estado de apatía. La teorización de la opinión pública como proceso multinivel intenta desnaturalizar los mecanismos sociales que producen y reproducen la brecha entre los agentes activos y agentes pasivos de la política y de la sociedad (Bourdieu, Poupeau, y Caron 2001). Desde su teoría del campo político y la lucha de fuerzas que se desarrolla dentro del campo, Bourdieu reconoce que también “el estado de la opinión en un momento dado es un sistema de fuerzas, de tensiones” (2000, 222). Bourdieu busca desvelar “la contingencia histórica de lo que se ha instituido” o las condiciones sociales que determinan la opinión pública posible y dejan invisibles otras

posibilidades (2005, 72). Desde este enfoque Bourdieu señala la necesidad de examinar el modo y las condiciones de la producción de la opinión y destaca que aquellos no son transparentes en la expresión de esa opinión por medio de respuestas a preguntas simples y puntuales, como son las encuestas y la votación, entre otros ejemplos (2005). En el campo político, en donde un señal del poder político es el poder de movilizar a la gente en apoyo a una opinión determinada, “las opiniones son fuerzas y las relaciones entre opiniones son conflictos de fuerza entre los grupos” (Bourdieu 2000, 229). El condicionamiento social y las relaciones de fuerza niegan la posibilidad de identificar una opinión individual que no esté trazada y construida por lazos sociales e interacciones (Bourdieu 2005).

Desde este enfoque Bourdieu identifica tres problemas fundamentales con la concepción común de la opinión pública como una sumatoria de opiniones individuales: 1) que no todos pueden formar una opinión; 2) que no todas las opiniones tienen el mismo peso; y 3) que no hay consenso entre el público sobre cuáles son los problemas a ser tratados (2005). El primer obstáculo resulta del hecho de que las estructuras sociales no conceden la misma posibilidad de ejercer poder a todos, según las concepciones del *habitus* y campo. Bourdieu señala en otra parte que “la probabilidad de tener una opinión varía en función de la probabilidad de tener poder sobre aquello de lo que se opina” (2000, 229). Sin el poder de actuar sobre un asunto y cambiarle, la opinión de uno no tiene peso, y por lo tanto no es una opinión significativa. El segundo obstáculo está relacionado con el primero, porque además de estructurar la posibilidad de formar una opinión, el campo y el *habitus* luego conceden importancia y peso a las opiniones de ciertos actores con acceso al poder y no a otros que no tienen tal acceso. El tercer problema, que no hay consenso sobre cuáles son los problemas, es un problema del discurso político. La “problemática dominante” que determina cuáles son las preguntas que se hacen y qué problemas se consideran es determinada por las instituciones y los actores con el poder político y, por lo tanto, dejan afuera problemas y preguntas que pueden ser importantes para otros sectores de la población sin acceso al poder (Bourdieu 2000). El campo político nos otorga los instrumentos para la percepción y expresión del mundo social, los principios de cómo ver y entender el mundo. Entonces las opiniones dentro de una población o un público determinado dependen de los instrumentos de percepción otorgados por el campo político, el acceso que tienen los

diferentes actores a estos instrumentos y la relación más o menos cercana de los instrumentos otorgados con los problemas reales del público. El campo político ejerce un “efecto de censura limitando el universo del discurso político”, que determina cuáles son los debates posibles y cómo hay que entenderlos (Bourdieu et al. 2001, 65). Las personas sin el poder político no sólo carecen de la posibilidad de insertar nuevos problemas en el debate público sino su capacidad de participar en el debate y formar opinión se ve limitada por su acceso a los instrumentos de percepción establecidos y su capacidad de apropiación de los mismos (Bourdieu 2000).

Ignorar estos obstáculos en la formación de la opinión pública crea un “efecto de consenso” y vela la complejidad de las fuerzas que inciden en la construcción del proceso de la opinión (Bourdieu 2000). Por lo tanto Bourdieu nos presiona a pensar en las opiniones no como cosas que pueden ser sumadas “sino como signos que pueden ser cambiados mediante el intercambio, mediante la discusión, mediante la confrontación” (2005, 79) en un enfoque que busca entender las interacciones y relaciones que inciden en la construcción y cambio de la opinión pública.

La idea operacional de que se puede entender la opinión pública como la sumatoria de opiniones individuales no se limita a las encuestas de la comunicación política sino que se extiende a otros ámbitos como por ejemplo el principio de ‘un ciudadano, un voto’, y tiene efectos sociales y políticos concretos (Portillo 2004). Oculta las relaciones de fuerza que fundamentan y definen lo que es pensable y decible, lo que se considera problema político y lo que no (Bourdieu 2000). Además, limita la posibilidad de disensión a lo que está instituido, a estrategias puramente individuales de protesta o deserción, que no reconocen la naturaleza colectiva de la opinión (Bourdieu 2005). Por lo tanto, manejar una concepción de la opinión pública que parte de una consideración de las relaciones sociales complejas involucradas en la formación y la expresión de aquella tiene también como correlato efectos sociales y políticos. Una mirada completa sobre la opinión pública exige una consideración más compleja de los procesos políticos y sus efectos en el cambio social.

#### *Las dimensiones individual, colectiva y política de la opinión pública*

Crespi nos ayuda a entender la opinión pública desde tres niveles: el individual, el colectivo y el político. El nivel individual se caracteriza por transacciones entre las

conductas personales, las creencias, los valores, los intereses y el contexto del ambiente percibido por el individuo. En el nivel colectivo se crea la opinión colectiva que tiene la posibilidad de convertirse en una fuerza social basada en la comunicación entre grupos, el universo discursivo o el lenguaje que se usa en el discurso público, y los roles de los grupos dentro de ese discurso. En el nivel político se establece si una opinión colectiva es políticamente legítima basada en los principios de legitimación política que están en juego y los vínculos entre la opinión colectiva y el gobierno (Crespi 2000). No obstante esta división ilustrativa, Crespi destaca que los tres niveles se caracterizan por una interacción y construcción continua y simultánea con los otros. De hecho, lo interesante es examinar las relaciones e interacciones entre los diferentes niveles que en su conjunto forman lo que llamamos la opinión pública.

Por estas razones, lo que esta investigación pretende es entender la construcción de relaciones entre los niveles individual, colectivo y político alrededor de la concepción pública de la movilidad; al mismo tiempo, trata de explicar la manera en que las instituciones del municipio han intentado incidir en la opinión pública en este tema. Abarca el proyecto de “mirar a la opinión pública como la representación de procesos sociales y políticos complejos que envuelven a los individuos, los grupos y las organizaciones, así como a las instituciones” (Portillo 2004, 74). A partir de la comunicación entre individuos dentro de un grupo nace el conocimiento común: una expectativa sobre las acciones de los otros, un entendimiento de lo que los otros piensan y, por lo tanto, una concepción de la similitud o no de sus propias opiniones con las de otros y un ajuste de sus propias acciones conforme con lo que espera de los otros (Crespi 2000). Este proceso, resultado de la comunicación, resulta en la aparición de una opinión dominante y un comportamiento normado en un cierto tema, pero como proceso social, nunca llega a un fin definitivo, sino es constantemente un estado de flujo sujeto a cambios en las dimensiones cognoscitivas, afectivas y de valores e intereses de los individuos involucrados.

#### *El universo discursivo compartido*

Para que los individuos puedan discutir y comunicar sus opiniones necesitan un entendimiento común del significado de lo que se dice, lo que Crespi, siguiendo a Blumer, denomina el “universo discursivo común” (Crespi 2000). El universo

discursivo común va más allá del lenguaje que se usa; implica también los significados sociales de los conceptos y los términos: “más allá de las definiciones del diccionario de las palabras individuales debe existir un acuerdo con relación a las asunciones, las expectativas, las implicaciones, las asociaciones y los sentimientos latentes que esas palabras tienen” (Crespi 2000, 101). Por su naturaleza colectiva y social el universo discursivo no es estático; es sujeto a un proceso infinito de redefinición y re-negociación de los significados (Blumer 1982). Este universo discursivo fluido es la base de las interacciones comunicativas que forman la opinión pública y, por lo tanto, los flujos dentro de este universo de significados sociales también tienen repercusiones en la opinión pública. Crespi (2000) nos indica que el poder político puede, a través de una redefinición de un término del universo discursivo, afectar un cambio radical en la opinión pública acerca de un tema, sin tener que incidir en las creencias, valores, y intereses de los individuos.

Bourdieu reconoce que lo que es “decible o indecible, pensable o impensable” está determinado por la relación de fuerzas e intereses (Bourdieu et al. 2001, 66), y la lucha de fuerzas dentro del campo político es en parte una lucha para definir la división del mundo social y la visión del orden social que se refleja en el universo discursivo vigente. Los actores políticos se involucran en una lucha constante por imponer su definición del mundo y así mover la opinión colectiva a su favor y, por ende, conquistar a una mayor fuerza social en respaldo de sus proyectos y acciones políticos. En la ciudad moderna, en la que los individuos se ven en la necesidad creciente de viajar constantemente, de trasladarse de un lugar a otro para llevar a cabo sus actividades diarias, se ha desarrollado el concepto de la *movilidad* para poder pensar y discutir esta necesidad en colectivo (Alcântara Vasconcellos 2010). Como cualquier consigna del universo discursivo, el concepto de movilidad ha sido sujeto de redefinición a través del tiempo según los cambios en la lucha de fuerzas entre los actores políticos y las problemáticas políticas dominantes.

### **El institucionalismo discursivo y la influencia en la opinión pública**

El proceso de definir significados en disputa en la opinión pública es un proceso dialéctico que expresa la lucha de fuerzas entre los actores políticos e instituciones que intentan persuadir a la opinión pública a su favor y las opiniones individuales que se



transforman en acciones colectivas y pueden llegar hasta las instituciones. Las opiniones “movilizadas”, es decir las opiniones individuales que se canalizan en opinión colectiva alrededor de intereses formulados desde la experiencia vivida, constituyen un grupo movilizado alrededor de una situación específica (Bourdieu 2000). Este grupo de individuos movilizados entra en la lucha de fuerzas para hacer que su visión del mundo y sus creencias sobre el tema en cuestión incida en la discusión. Si logran que sus visiones se conviertan en signos movilizadores que influyen para que más individuos vean y entiendan el asunto, pueden disputar la definición establecida y cambiar el universo discursivo en que se basa la opinión pública.

En las últimas décadas, grupos movilizados se han reunido alrededor del tema de la movilidad tanto en Quito como en otras ciudades del mundo (Norona 2009; Puga Cevallos 2014). Estos grupos han intentado enfrentarse a la concepción dominante de la movilidad proponiendo nuevas definiciones que se basan en principios como el acceso y la sostenibilidad, y no en el desarrollo económico y el recorrido de largas distancias. En algunos lugares, esta opinión movilizada ha logrado conseguir cierto poder político, lo que ha resultado en la aparición de infraestructura para bicicletas en ciudades diversas tales como Copenhague, Londres, París, Chicago, Nueva York, Bogotá, Buenos Aires y en la ciudad de la que se ocupa esta tesis: Quito.

Los actores políticos también luchan para impulsar sus consignas en el universo discursivo, para que ganen fuerza movilizadora y logren ser dominantes en asuntos de interés público. Pero ellos inciden en esta lucha desde el campo político, un lugar privilegiado para el ejercicio del poder de representación, manifestación y clasificación del mundo (Bourdieu et al. 2001). El discurso y el debate político requieren de un consenso sobre el universo discursivo —las palabras que se pueden usar en el discurso político y sus significados— que entonces define lo que es pensable e impensable en el ámbito político (Crespi 2000). Pero como se ha señalado previamente, desde el mismo campo político se define los límites del universo del discurso político y se ofrece los instrumentos posibles para aprehender y expresar el mundo. Así los actores con poder en el campo político ejercen “un efecto de censura” sobre el universo de lo que es políticamente pensable, lo que se puede plantear como una problemática política (Bourdieu et al. 2001, 65). Por lo tanto la lucha política es además de una lucha por el

poder político una lucha por el monopolio de imponer una visión y división legítimas del mundo social, de imponer una forma de hacer ver y creer.

Bourdieu caracteriza las consignas movilizadoras propuestas desde el campo político como “ideas-fuerza”, es decir, ideas que adquieren la fuerza de movilización del público y que por lo tanto funcionan como herramientas en la lucha política. La fuerza de una consigna propuesta por un actor político depende menos de sus características intrínsecas que de su fuerza de movilización, o sea el hecho de que sea reconocida como válida por un grupo numeroso y poderoso (Bourdieu et al. 2001). En la lucha política, la movilización del público por parte de un actor o partido demuestra su poder —debido al vínculo imprescindible del campo político con el público a través del mecanismo del voto— así que la movilización o no del público alrededor de una idea-fuerza o consigna propuesta por un actor político puede aumentar su poder político o puede señalar su empobrecimiento en el campo político.

Gordón (2012) señala un proceso de incorporación gradual de temas de sostenibilidad y accesibilidad en las políticas y el discurso de los actores e instituciones del Municipio de Quito desde la implementación del Trolebus en el año 1995. Políticas que implementan límites sobre vehículos privados (como prohibiciones de estacionamiento en el espacio público o normas de emisiones vehiculares) o que otorgan espacio público a modos de transporte colectivos (como el Trolebus, y más tarde los corredores de la Ecovía y el Metrobus Q) se basan en una definición de la movilidad que empieza a tomar en cuenta no sólo el flujo de tráfico de vehículos privados sino también las necesidades de movilidad de otros individuos no tomados en cuenta. Insertan los temas de la accesibilidad y la sostenibilidad como problemáticas pensables en el discurso político y despliegan una lucha para formar una fuerza social que impulse estas ideas para mantener y aumentar la legitimidad de su proyecto político.

El institucionalismo discursivo nos ofrece herramientas teóricas para observar esta dinámica dialéctica entre, por un lado, cómo los actores en las instituciones sociales intentan afectar la opinión pública y las opiniones individuales y por otro lado, cómo las opiniones individuales se canalizan en acciones colectivas que alcanzan las instituciones. La teoría define dos tipos de discurso político, el discurso coordinativo entre los diversos actores en el campo político sobre la construcción de políticas y la

función de las instituciones; y el discurso comunicativo entre los actores políticos y el público que comunica sobre la legitimidad y necesidad de tales políticas (Schmidt 2008). El discurso político puede generarse desde arriba hacia abajo, en un proceso por el cual las élites políticas construyen entre sí las políticas y luego las comunican al público en una manera que intenta controlar el universo discursivo para legitimar sus políticas; o bien puede generarse desde abajo hacia arriba, desde públicos movilizados y grupos organizados alrededor de un tema que expresan sus necesidades y impulsan sus consignas en el campo político (Schmidt 2008). Este segundo tipo, que se basa en la dinámica de opinión movilizada descrito por Bourdieu (2000), se evidencia en el caso de la movilidad en Quito en la institucionalización del Ciclopaseo y la instalación de los primeros ciclovías, que allanó el camino para una redefinición de la consigna de movilidad, promovidos por grupos movilizados minoritarios que lograron apoyo institucional de actores del municipio (Noroña 2009). El primer tipo del discurso político, desde arriba hacia abajo y que corresponde con la dinámica de la idea-fuerza descrito por Bourdieu (2001), es relevante para esta tesis como herramienta para examinar cómo el discurso del municipio ha intentado fijar una cierta definición de la movilidad y formar la opinión pública sobre este tema. Las dos miradas constituyen modelos de relación micro-macro o macro-micro que buscan entender las interacciones entre el nivel institucional, el de las políticas y el poder político; y el nivel individual, en la formación de la opinión.

El institucionalismo discursivo considera las ideas que forman parte del discurso desde una categorización en tres niveles. En el primer nivel son las políticas específicas que abordan soluciones puntuales. En el segundo nivel se ubican los programas o paradigmas que sustentan las políticas tomadas, como un marco de referencia que permite a los actores políticos construir una visión del mundo. En este nivel se definen los problemas que hay que abordar y también se determina el rango de lo que es “pensable” como solución. El tercer nivel comprende las filosofías, sentimientos comunes y visiones del mundo que subyacen en la sociedad, los supuestos que normalmente quedan invisibles y raramente se cuestionan (Schmidt 2008). Un verdadero cambio discursivo llega a afectar a los tres niveles; un cambio en el primer nivel puede alcanzar a un cambio del segundo nivel y luego del tercer nivel. Las políticas sobre el uso de la bicicleta o la movilidad en la ciudad pueden apuntar a

plantear un problema o paradigma diferente sobre la movilidad, promoviendo así un cambio en la concepción pública del tema. El surgimiento de estos nuevos problemas y paradigmas luego de suficiente tiempo puede llevar a cabo un cambio en la visión del mundo que rige. Este tipo de cambio no se realiza como resultado de las ideas en sí, sino como resultado del proceso de cómo se comunican las ideas, cómo se les adaptan, y quiénes son los actores que las comunican y a quienes lo hacen, lo que se puede resumir como la “representación de las ideas” (Schmidt 2008, 305 traducciones mías).

El institucionalismo discursivo parte de cuatro principios: i) estudia las ideas y el discurso como parte fundamental de las instituciones, ii) toma en cuenta el contexto institucional en que aparece el discurso, iii) presta atención a la lógica de comunicación usada y el contexto signifiante, iv) se basa en una visión dinámica del cambio de las instituciones (Schmidt 2008). En esta perspectiva teórica se considera que el discurso no se limita a las ideas o el contenido de lo que se dice, sino también abarca el contexto de en dónde, en qué momento, cómo, y por qué se dice. Toma en cuenta no sólo los elementos estructurales (qué se dice, dónde y cómo) sino también los elementos de la acción (quién dijo y a quién) (Schmidt 2008). El discurso a considerar es el conjunto de las ideas y los procesos de representación y comunicación de aquellas. Comprende tanto el discurso entre actores de la política sobre la construcción de la política pública como el discurso desde los actores de la política hacia el público sobre la necesidad y adecuación de las políticas.

El discurso en este sentido no sólo refiere a lo dicho sino también a lo hecho. En la política, “el paso de lo implícito a lo explícito... a la manifestación pública en un discurso o en un acto público, constituye por sí un acto de *institución* y representa por este hecho una forma de oficialización, de legitimación” (Bourdieu et al. 2001, 66). En otras palabras, no sólo “decir es hacer” sino también “hacer es decir”, es representar la visión del mundo que se quiere movilizar como idea-fuerza legítima, es ir desde la legitimación política hacia el universo discursivo del nivel colectivo de la opinión pública y luego hacia los valores y creencias individuales en el primer nivel: “basta que las ideas sean profesadas por algunos *responsables* para que se conviertan en ideas-fuerza capaces de imponerse a la creencia o, incluso, en consignas capaces de movilizar o de desmovilizar la fuerza” (Bourdieu et al. 2001, 90). Por lo tanto hay que buscar el discurso político institucional sobre la movilidad no sólo en lo que los actores políticos

dicen sino en el ‘proyecto político’ promovido, que incluye discursos públicos, proyectos emprendidos, planificación realizada y ordenanzas aprobadas (Caldera Ortega 2012). Pero incluso desde posiciones de poder político como son las instituciones municipales y los cargos electos, la lucha para redefinir el universo discursivo e imponer nuevas consignas movilizadoras puede ser larga, dura y infructuosa.

Vivian Schmidt clasifica a las ideas que forman parte del discurso institucional en dos categorías: Las *ideas cognitivas* dicen lo que hay y lo que hay que hacer, mientras las *ideas normativas* dicen lo que está bien o mal de lo que hay y lo que se debe hacer. Las ideas del primer tipo ofrecen una guía para seguir en la implementación de políticas puntuales. Definen cómo las soluciones propuestas en las políticas en el primer nivel responden a los problemas en el segundo nivel, y cómo estos caben en el marco de la visión del mundo social. Refieren a la necesidad de ciertas políticas según una lógica basada en los intereses individuales y colectivos demostrados. En cambio las ideas del segundo tipo legitiman políticas en un programa o proyecto político asignando un valor a la acción política tomada o propuesta. Remite a los ideales de la sociedad basados en la visión del mundo vigente o emergente, lo que “debe ser” o el “deber hacer”. Los dos tipos de ideas son necesarios para la legitimación de un proyecto político: “los mensajes tienen que convencer en términos cognitivos (justificables) y persuadir en términos normativos (apropiados y/o legítimos)” (Schmidt 2008, 313).

Pero aún así, no siempre las ideas “buenas” ni las que parecen más adecuadas a los principios de la sociedad, logran convencer al público. El éxito del discurso depende no sólo de las ideas que contiene sino también a quién va dirigido, por quién, en qué momento y por cuáles métodos (Schmidt 2008). Por otra parte, como ya hemos visto, la opinión pública no es una cosa fácil de manipular con la presentación de nueva información, sino que está compuesta de un conjunto de interacciones complejas entre elementos individuales, colectivos y políticos, entrelazadas con relaciones de poder. Si la idea-fuerza representada en el discurso político no toma en cuenta estas interacciones no va a lograr la movilización política necesaria. En otras palabras, si las ideas cognitivas que justifican las políticas y programas propuestos no están respaldadas con ideas normativas que se vinculan con la visión del mundo y los problemas establecidos, tienden a fallar. Lograr un cambio en los segundo y tercer niveles de las ideas sociales es un proceso largo y a veces lento, no se da siempre con la simple inserción de una

nueva política ni con la explicación razonada de por qué una idea nueva es adecuada o buena. En el caso de Quito, hay que entender los principios arraigados que fundan la opinión pública sobre un problema público como la movilidad antes de poder proponer una nueva visión política que va a cambiar de fondo los términos del debate.

### *La comunicación en la ciudad*

La ciudad moderna es un escenario privilegiado de comunicación, porque es en la ciudad que convergen diversos sujetos y muchos flujos de información. Es el lugar de concentración de la población pero también de su heterogeneidad y, por lo tanto, “la ciudad como la comunicación son espacios fundamentales de construcción social, de desarrollo de identidades y de formación de lo público” (Carrión 1999, 68). En otras palabras, la ciudad es un escenario especial para estudiar los procesos colectivos de formación y expresión de comunicación, opinión y movilización sobre diversos asuntos. La dinámica dialéctica de definición y disputa de significados en la ciudad es constante, formando una rica simbología de la ciudad. La comunicación del municipio, o bien sea una especie de marketing de la ciudad emitida por una maquinaria de comunicación, o bien una comunicación de ideas-fuerza a través de las obras y políticas de gestión de la ciudad, tiene que ejercerse sobre y dentro esta simbología existente, o corre el riesgo de perder legitimidad frente a los ciudadanos (Carrión 1999).

Pero desde la década de los noventa, en donde surgió una mayor competencia entre localidades para atraer flujos de capital multinacionales, las ideas del universo discursivo producidas por el gobierno local cumplen nuevas funciones. Además de incitar la “adhesión social” al modelo de gestión y administración del gobierno (y por ende, de promocionar la movilización del público para un determinado partido o actor político), estas ideas también se dirigen hacia una “venta [internacional] de la ciudad” a los flujos de capital globales (Benach y Sánchez 1999, 24). La comunicación en la ciudad, que debe ser un proceso dialéctico entre los públicos y los actores políticos e institucionales; y que debe permitir una evolución tanto del universo discurso político como de la opinión pública, se convierte en el *city marketing* que se dirige hacia una audiencia externa. “Ocurren... procesos de ejemplificación, selección, inclusión y omisión de espacios y de ángulos de las prácticas sociales presentados, así mismo, como legítimas lecturas de la vida urbana colectivamente compartida” (Benach y Sánchez

1999, 34). La comunicación política al nivel de la ciudad puede así perder su vínculo con las ideas del tercer nivel—las filosofías y valores complejas—que están al fondo de la ciudad, y entonces puede perder fuerza movilizadora en el campo político.

#### *La falla de la fuerza movilizadora*

Esta falla de la fuerza movilizadora hasta puede perjudicar la posición de los actores en el campo político. La comunicación o discurso político no funciona solamente como un mensaje más en un ambiente lleno de comunicaciones y estímulos de los cuales el receptor tiene que filtrar los relevantes para él (Mazzoleni 2010). Es más bien una herramienta de lucha para la dominación de una cierta visión del mundo dentro de un contexto de lucha de fuerzas por el poder y un proceso complejo y multinivel de interacciones que produce la visión del mundo vigente. Por lo tanto, el éxito o la falta de fuerza movilizadora que logra un discurso político puede ser definitivo para los actores políticos que lo proponen. La falta de movilización —no sólo como la falta en momentos claves como el voto, sino también como la falta de crear movimiento en la opinión pública amplia— significa la falla de las ideas normativas que conectan la política o idea en cuestión con una visión del mundo compartida socialmente.

Aunque la mirada del institucionalismo discursivo es muy útil para analizar los procesos de institucionalización y difusión de ideas-fuerza o opiniones movilizadas, es imprescindible no perder de vista el poder importante que tienen los medios masivos para incidir en la definición de la visión del mundo que subyace a la opinión pública. Price nos ayuda a pensar en cómo el universo discursivo está circunscrito por los medios. Sigue a autores clásicos de la comunicación tales como Blumer y Lippmann en que los públicos grandes que surgen en la modernidad urbana requieren de formas de comunicación institucionalizadas que pueden facilitar el trabajo de comunicar las opiniones populares hacia arriba y las opiniones de los elites hacia abajo (Price 1994). Este ha sido el trabajo imprescindible para la sociedad moderna que cumplen los medios masivos. No obstante, señala Price, los medios no son canales de información libres de interés y por lo tanto el debate que ellos transmiten entre los actores está circunscrito por sus propios prejuicios y perspectivas (Price 1994). La manera en que ellos sitúan los asuntos de interés público y las problemáticas que presentan al público y las que no, han sido un factor determinante en la formación de la visión del mundo y los problemas que

permite abordar en la opinión pública. Por el gran alcance que tienen hoy en día sobre todo los medios audiovisuales y el fuerte impacto que tienen las imágenes sobre los televidentes, los medios tienen “el poder de constituir los problemas, de decir las palabras que configuran las cosas, en suma, el poder de imponer cierta visión del mundo” (Champagne 1995, 238).

La visión del mundo que imponen los medios no es escogida al azar. El campo periodístico está fuertemente ligado a los campos político y económico, y es susceptible a la sanción del mercado, tanto del mercado de anunciantes que directamente auspician la producción mediática en términos económicos como del mercado de lectores, que no sólo aportan económicamente sino también dan legitimidad al medio (Champagne 1995). Como resultado, esta lógica económica vuelve cada vez más fuerte sobre la organización del campo y su operación. Lo que presentan los medios responde a la lógica de lo que vende (Martini 2000), lo que consigue aprobación por los lectores así como los anunciantes. Esto conlleva a la “clausura de la realidad” (Rodríguez 2007, 192), en que todos los medios presentan una sola visión del mundo debido a que al fin y al cabo tienen todos los mismos intereses: su propio mantenimiento económico.

En el contexto de este estudio, la relación entre los medios y el poder político conlleva además características distintas de la coyuntura. Desde la llegada al poder del presidente Rafael Correa ha roto la relación tácita entre los medios y el poder político, posicionándose fuertemente en contra de los medios privados como cómplices del viejo poder, por medio de ataques de descalificación y el uso de medios público y/o en manos del gobierno.<sup>1</sup> En turno los medios privados han asumido el rol de opositores del gobierno, lo que comprende no sólo el presidente Correa en persona sino también su partido, Alianza País, y su proyecto político, como amenaza a sus intereses económicos directos. Esta oposición también llegó a la administración del alcalde Augusto Barrera en Quito, como miembro del partido Alianza País y aliado al proyecto político del presidente Correa.

Aunque este estudio no se propone analizar el tratamiento mediático del tema en cuestión, hay que estar consciente que puede ser un factor que limita la posibilidad de redefinir el tema dentro del universo discursivo e incluso ejerce influencia contraria, sobre todo tomando en cuenta la posición que tienen los medios en las luchas coyunturales por el poder político. Sobre todo en Ecuador, en dónde de hecho los



medios “son capaces de movilizar a partir de sus intereses económicos y políticos propios, que tienen gran poder de decisión en las cuestiones nacionales, incidencia en las agendas políticas y habilidad para construir climas de opinión dominantes” (I. Ramos 2012, 76). Señalamos brevemente este tema para recordar que el campo político, que también responde a la lógica del plebiscito—la lucha para movilizar a la gente como señal de la legitimidad política y por último como votos—está por lo tanto especialmente vulnerable a ser invadido por el campo periodístico (Bourdieu 1996). Además de los políticos, en la lucha por imponer una visión del mundo intervienen otros actores que poseen intereses que responden tanto a la lógica de otros campos tales como el campo periodístico y el campo económico.

### **Quién es el público**

A lo largo del estudio de la opinión pública, ha surgido toda una gama de definiciones de qué es el público que hay que tomar en cuenta. Price resume algunas de ellas, desde la definición amplia que incluye el total de las personas o ciudadanos, a sólo los que votan en elecciones y hasta una definición reducida que comprende sólo a los que son de alguna manera calificados para participar en el debate público (Price 1994). A través de estos diferentes enfoques en el tiempo, Crespi destaca el consenso general en que la opinión pública tiene que ver con el conflicto o el desacuerdo sobre la resolución de temas políticos (2000). Por lo tanto, el público a considerar tiene como referencia el tema o temas políticas en cuestión. Partiendo del concepto de Bourdieu sobre la opinión pública, hay que tomar en cuenta que la división del poder en la sociedad otorga peso a ciertas opiniones y silencia a otras. De la misma forma la estructura social causa que ciertos individuos y grupos participen en la discusión pública más que otros (Bourdieu 1996). Por esta razón no es suficiente concentrarse en conocer las opiniones individuales acerca de algún tema conflictivo, sino que hay que buscar entender los procesos colectivos de formación y expresión de opinión que surgen alrededor del asunto (Crespi 2000).

### *El público atento*

Partimos desde la definición de Price del “público atento” como la masa de gente que se organiza alrededor de un cierto asunto o tema, produce ideas en conflicto sobre lo que

hay que hacer e intenta resolver el asunto a través de la creación de consenso. Crespi concuerda con esta definición en que la opinión colectiva, tal como el público movilizado de Bourdieu, tiene como característica fundamental un impulso a afectar la sociedad más allá del grupo, de imponer o influenciar con sus ideas sobre 'lo que hay que hacer' en la sociedad general (Crespi 2000). El público atento varía en tamaño y número según el asunto en cuestión y también según el momento en el ciclo de vida del tema. Fundamental a la definición del público atento es la discusión, argumentación y comunicación sobre el tema que tiene lugar dentro del público. Pero Price sigue a las definiciones del público presentados por Walter Lippmann y Herbert Blumer para señalar que el público siempre comprende elementos activos como pasivos, los que activamente difunden sus opiniones individuales e intentan persuadir a otros; los que están interesados en el asunto para reflexionar, descubrir las opiniones de otros y formar sus propias opiniones, aunque no participen activamente en la discusión (Price 1994).

Para estudiar el público activo entonces hay que encontrar el grupo de personas realmente interesados en el tema, con mayor o menor grado de actividad. Nuestra concepción de la opinión pública descrita arriba toma en cuenta una diversidad grande de factores que incluyen influencias institucionales como son los actores e instituciones políticos además de actores que intentan intercedir en los asuntos políticos como los medios de comunicación y los intereses económicos, influencias sociales como son los líderes de grupos y espacios de intercambio social, e factores individuales como son las creencias, valores, y relaciones personales de cada uno. Esta red diversa y compleja es necesariamente difícil de observar y este estudio no pretende analizarla en su totalidad. En este estudio nos hemos concentrado sobre los elementos de la opinión relacionados con el desarrollo del universo discursivo de temas en común para discutir cuestiones políticas, sobre todo la movilidad, y con los actores e instituciones políticos. Buscamos captar tanto las ideas cognitivas sobre la movilidad como las ideas normativas que las sustentan. Para investigar la opinión como un proceso comunicativo y multinivel (Crespi 2000) una técnica de investigación adecuada es la discusión en grupo. El punto principal de los grupos focales o las discusiones en grupo es generar y analizar la interacción entre individuos y así dar espacio para que surgen dinámicas ilustrativas del proceso de la opinión pública alrededor del tema (Sampieri, Collado, y Lucio 2010).

### **La movilidad como una consigna en disputa**

La *movilidad* es un término del debate público que ha sido desarrollado entre actores políticos y sociales a lo largo del progreso de las ciudades modernas para poder entender y discutir las formas diferentes de desplazamiento necesarias para cumplir con las actividades cotidianas en el ámbito urbano. El significado del término ha cambiado conforme a las diversas necesidades e ideologías producidas e impulsadas en el campo político urbano en diferentes etapas y en diversos contextos. El sistema político y económico, la ideología y las acciones del Estado, el sector privado, los individuos y sus formas de organización son todos parte del “conjunto de fuerzas e intereses” que producen el espacio urbano y estructuran el mundo social urbano conforme con la visión del mundo dominante (Alcântara Vasconcellos 2010, 21). En América Latina, incluyendo Quito, el transporte motorizado ha sido promovido a lo largo del siglo XX no sólo como herramienta de desplazamiento sino también como motor del desarrollo y de la modernización, y por lo tanto el espacio urbano fue transformado para adaptarse a las necesidades del parque automotor y, sobre todo, a las necesidades del automóvil particular (Alcântara Vasconcellos 2010; Gordón 2012). En base a esta *idea normativa*, la planificación urbana se concentra en mejorar la rapidez del flujo del tráfico y disminuir el tiempo de viaje promedio, por medio de la ejecución de proyectos de infraestructura de gran escala que toman en cuenta sólo los usuarios del transporte motorizado y sobre todo a los que viajan en su auto privado.

Hay dos principios que fundamentan la tradición del estudio y planificación de la movilidad dentro del ámbito de los estudios urbanos. El primero es que *la movilidad es una demanda derivada*: el valor de la movilidad está en la llegada al destino y no en la actividad de movilizarse por sí mismo. El segundo es que *las personas desean minimizar los costos de movilización*, incluyendo tanto los costos económicos como los costos de tiempo (Banister 2008). En nuestra sociedad capitalista, el tiempo se ha convertido en mercancía tanto que se ven los costos de tiempo como también costos económicos (Banister 2011b). Estos dos principios convergen en la tendencia, a nivel individual, de optar por el modo de transporte que es más rápido, o sea el que llega al destino en menos tiempo; y a nivel social, de priorizar espacio y recursos para los modos de transporte que son más rápidos en este sentido (Banister 2008).

A lo largo del desarrollo de la ciudad moderna en los últimos 100 años, se ha visto un crecimiento en la distancia promedio recorrida por persona por día, pero sin un aumento en el tiempo dedicado a viajar, que se mantiene alrededor de 1 a 1,2 horas diarias en promedio (Rodrigue, Comtois, y Slack 2013). Esto ha sido posible sólo con el desarrollo de nuevos modos de transporte, desde la primera época de ciudades de peatones y caballos, hasta la era actual del automóvil que hace posible la movilidad a largas distancias para un sector grande de la población y impulsa la extensión de la mancha urbana sobre más territorio con menos densidad poblacional (Rodrigue et al. 2013).

En la medida en que el automóvil gana primacía y su uso coincide con los intereses de los poderes económicos de la ciudad, el sistema político sostiene un modelo de movilidad enfocado en abastecer a un espacio geográfico creciente y cumplir con una necesidad progresiva de viajar para cumplir con las necesidades diarias, lo que se refleja en un número y una distancia creciente de viajes diarios de las personas en la ciudad (Alcântara Vasconcellos 2010; Barrera Guarderas y Novillo Rameix 2012a). El transporte público, las motocicletas, las bicicletas y otras formas de transporte más 'eficientes' (en cuanto a número de personas movilizadas tanto por huella física como por huella ambiental) aunque no siempre más rápidas en tiempo absoluto, están desplazados para otorgar más espacio urbano a la infraestructura para el carro (Banister 2011a). Particularmente en América Latina, un rápido crecimiento urbano en un contexto de recurrentes crisis económicas y segregación de los espacios urbanos ha resultado en la construcción de una infraestructura de transporte público insuficiente para las necesidades de la población (Alcântara Vasconcellos 2010; Rodrigue et al. 2013). La desregulación y privatización de los sistemas de transporte público en las ciudades latinoamericanas en las décadas de los ochenta y noventa bajo las políticas del neoliberalismo sólo ha empeorado la situación. De hecho, Figueroa (2005) nos dice que la liberalización y el retiro del estado en general en esa época conllevó la desregulación y la liquidación de las empresas públicas en el sector de la movilidad y el transporte, con resultados como la contracción de la oferta de transporte público gestionado por el estado y los gobiernos locales, la mayor participación de empresas privadas e informales y el abandono de modos de transporte masiva (como los buses de tránsito

rápido, buses y troles) y el consiguiente aumento en modos de transporte de menor capacidad (como taxis, camionetas y autos privados)

Este desarrollo de la movilidad urbana ha resultado en un modelo dominante en el campo de la planificación del transporte basado en *la necesidad individual* de movilización de un punto al otro. Concentra en estrategias de estimación y predicción de flujos de tráfico para prever las necesidades futuras del sistema, o la demanda, sin intentar incidir en aquellas (Banister 2008). Este modelo toma en cuenta el público como un conjunto de individuos con necesidades diversas. Privilegia *la rapidez del flujo del tránsito y la segregación entre personas y el sistema del transporte* (por ejemplo, con infraestructura como puentes peatonales en calles principales) (Banister 2008). Como la prioridad es la rapidez con que se puede cubrir el espacio geográfico, otorga más espacio público a la infraestructura que facilita el flujo de autos. En este paradigma, la construcción de infraestructura que mejora la rapidez del tráfico motorizado es de por sí una solución política que mejora la movilidad, sin la necesidad de tomar en cuenta otros efectos u otras perspectivas (Alcântara Vasconcellos 2010; Banister 2008). Valora la actividad económica que representa el mercado de vehículos privados y de combustible, y por lo tanto incentiva el crecimiento del parque automotor (Alcântara Vasconcellos 2010; Eriksson, Garvill, y Nordlund 2008).

Este modelo ha sido cuestionado no sólo desde una perspectiva ecológica, por la contaminación del aire y alto uso de combustibles fósiles que implica el alto uso del automóvil, sino también desde una perspectiva de la igualdad social. El modelo basado en el uso del automóvil privado, por un lado, favorece a los individuos con recursos económicos altos, tanto que cubren los costos de adquirir un carro, mantenerlo y comprar combustible (Banister 2011a). Relega a los individuos que no tienen estos recursos a otros modos de transporte como el transporte público o modos no-motorizados como la bicicleta o el caminar, al mismo tiempo que el predominio del automóvil quita espacio y recursos de estos otros modos (Banister 2011a). De esta manera la movilidad es segregada y los factores como la edad, el género, el nivel de ingreso y las discapacidades limitan el grado y calidad de movilidad alcanzable (Rodrigue et al. 2013).

Entre otras organizaciones, movimientos sociales y actores gubernamentales, las Naciones Unidas han señalado la necesidad de impulsar un nuevo modelo de movilidad

urbana sostenible, que se basa en el *acceso* a destinos como el último objetivo de todo transporte (ONU-Habitat 2013). Este enfoque parte del viejo modelo en algunos puntos clave. Primero, ve la movilidad como *una necesidad pública*, no de personas individuales que quieren desplazarse a lugares distintos sino de la sociedad que requiere que todas las personas lleguen a sus destinos (de trabajo, de servicios y productos, de actividades) (ONU-Habitat 2013). Segundo, deja de lado la preocupación por la rapidez de los flujos de tráfico para considerar una gama amplia de medidas que se orientan a *acercar los destinos a la gente*. Estas incluyen tanto inversiones en infraestructura para transporte más eficiente (colectivo y/o no-motorizado), como medidas de planificación que promueven el desarrollo de áreas urbanas de uso mixto y desalientan la expansión de la mancha urbana, como también la promoción de avances que disminuyen la necesidad de desplazamientos (como por ejemplo el teletrabajo o las compras en línea) (ONU-Habitat 2013).

Finalmente, parte de una visión del *desarrollo sostenible*, que consiste en satisfacer “las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades” (Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, 1987, citado en “Temas Principales - Desarrollo Sostenible” n.d.), y no solamente en el crecimiento económico y mayor capacidad de consumo. En particular, esta perspectiva señala a la dependencia de los combustibles fósiles y sus efectos perniciosos como un problema grave para el futuro de las ciudades, tanto en el nivel medioambiental como en el nivel de la salud pública (ONU-Habitat 2013).

Este nuevo modelo enfoca las dimensiones sociales de la movilidad y se basa en ideas normativas que parten desde una consideración de las necesidades de todas las personas que habitan la ciudad. Por lo tanto, en contraste con el anterior modelo que busca mejorar la rapidez del tráfico, desde esta definición de la movilidad se puede plantear la desaceleración del tráfico, resultado impensable en el modelo anterior, para lograr otros objetivos como la mejor integración de las personas en el espacio público (Banister 2008).

Aunque esta redefinición de la movilidad enfocada en el acceso y la sostenibilidad ha tomado fuerza en el campo político de varias ciudades alrededor del mundo, en otros lugares todavía está en juego una lucha de fuerzas entre instituciones y

actores políticos y económicos; y no está concretizado un nuevo modelo como idea-fuerza que moviliza a la opinión pública. El viejo modelo de la movilidad y los principios del individuo, la rapidez de movimiento y la mayor actividad económica, están fuertemente enraizados en el tercer nivel de la opinión pública, en los valores y la visión del mundo que fundamentan la opinión pública. Cualquier intento de redefinir la consigna de la movilidad se enfrenta no sólo a políticas vigentes que regulan el tránsito a favor del automóvil sino a esta visión del mundo y de la ciudad que les sustenta.

### *Conceptos claves en la disputa*

La disputa política y social sobre la consigna de la movilidad en Quito se puede cristalizar en torno a algunos conceptos claves en la conceptualización de la movilidad y el rol del transporte en la ciudad. El debate actual en Quito, como en muchas ciudades del mundo, se torna alrededor del intento de imponer una ‘nueva’ concepción de la movilidad en lugar del viejo modelo. Los cambios principales de este nuevo modelo afectan las cuestiones sobre: ¿cuál es el público involucrado en el tema de la movilidad? ¿cuál es la prioridad de la movilidad? y ¿cómo debe ser la economía de la movilidad? Las respuestas a cada una de estas preguntas forman las ideas *cognitivas*, que demuestran las ideas sobre lo que hay y lo que hay que hacer en el área de la movilidad. Detrás de cada una de esas existe una idea *normativa*, o sea una idea más al fondo de la sociedad que valora, que dice lo que está bueno o malo de lo que hay y lo que se debe hacer según los principios y fundamentos de la sociedad.

El viejo modelo de la movilidad, como se ha desarrollado arriba, toma en cuenta un público de individuos con ciertos intereses. En esta concepción, la necesidad de la movilidad deriva de la necesidad individual de moverse de un punto al otro (Banister, 2008). Por lo tanto, implica una sociedad en que el público es el conjunto de individuos privados con intereses diversos en donde algunos intereses e individuos tienen más poder y por lo tanto, más consideración en asuntos públicos que otros. Este primer concepto remite al segundo, en donde la prioridad de la movilidad es lo que beneficia a los individuos del público que exigen más consideración a sus problemas. Por lo tanto, la prioridad de la movilidad es facilitar el flujo de esos individuos en sus autos privados (aunque estos no sean la mayoría en Quito, en donde el 73% de viajes mecanizados diarios se realiza en alguna forma de transporte colectiva, (“Boletín Estadístico Mensual

ICQ No. 21” 2013). Esta idea se construye a base de la idea normativa de que la movilidad equivale a movimiento o la capacidad de cubrir más espacio geográfico en menos tiempo (Banister 2011b). En el tercer concepto, la relación de la movilidad con la economía, este viejo modelo de la movilidad prioriza el transporte que produce mayor consumo económico como motor del desarrollo económico de la ciudad o del país. El aumento en el parque automotor, por ejemplo, significa nada más ni nada menos que mayor crecimiento económico y poder adquisitivo de la población. Esta idea de la movilidad se funda en una sociedad que piensa en el crecimiento económico como el mejor motor para llegar al futuro (Gordón 2012).

En cambio, el nuevo modelo de la movilidad propone diferentes ideas cognitivas y al fondo un cambio en las ideas normativas de la sociedad. El público involucrado en el tema que considera este modelo comprende no sólo todos los individuos de la sociedad, sino sus interacciones e interrelaciones complejas. Por lo tanto la necesidad de la movilidad no es una necesidad individual, sino social, en función de la manera en que construimos nuestras sociedades urbanas (Banister 2008). Este modelo de movilidad prioriza el acceso de toda la población a diferentes modos de transporte para satisfacer las necesidades sociales. Se basa en un cambio de perspectiva que no sólo valora la rapidez, sino a veces propone la disminución de la velocidad del tráfico para mejorar la accesibilidad y la integración de las personas con los modos de transporte (Banister 2008). Finalmente, este modelo presta más atención a los modos de transporte no-motorizados: el peaton y el ciclista, de un lado por su vulnerabilidad dentro del sistema de transporte, pero por otro lado por el hecho de que usan menos recursos tanto energéticos como económicos en sus recorridos y por lo tanto tienen menos impacto negativo en el ambiente de la ciudad y en las necesidades económicas de las personas. Esta idea se basa en un cambio radical en la manera de ver el futuro de la ciudad, en una concepción que piensa en la relación que tiene la sociedad con el medioambiente y que premia la sostenibilidad como principio fundamental para construir el futuro (Gordón 2012). Estas ideas cognitivas y normativas están resumidas en la tabla 1.



**Tabla 1: Ideas cognitivas y normativas en conflicto en el concepto de la movilidad**

<i>Concepto</i>	<i>Ideas cognitivas</i>	<i>Ideas normativas</i>
<i>El público de la movilidad</i>	La movilidad es un asunto de individuos privados	El público es el conjunto de individuos privados con intereses diversos
	La movilidad es un asunto de necesidad pública	El público es el conjunto de interrelaciones complejas entre individuos, colectivos, e instituciones
<i>La prioridad de la movilidad</i>	Hay que priorizar el espacio público a la infraestructura que facilita el flujo de autos	El propósito de la movilidad debe ser la capacidad de cubrir el espacio geográfico de la ciudad más rápidamente
	Hay que dar prioridad a la infraestructura que mejora el acceso a varios modos de transporte para todas las personas de la ciudad	El propósito de la movilidad debe ser que la mayor cantidad de personas puedan acceder a los destinos, las actividades, y los servicios necesarios
<i>La economía de la movilidad</i>	Se priman los modos de transporte que aumentan el consumo económico y por lo tanto contribuyen al desarrollo del mercado económico del país	Lo importante es impulsar el desarrollo económico en este momento
	Se prima el transporte que consume menos recursos tanto en su construcción como en su manejo diario	Lo importante es preservar el medioambiente y generar relaciones más sustentables con el entorno natural para futuras generaciones

**Fuente:** Elaboración propia.

Estas categorías de análisis han sido desarrolladas a partir de 1) análisis de las consignas de la movilidad en disputa en la planificación urbana en general y en América Latina en particular (Alcântara Vasconcellos 2010; Banister 2008; ONU-Habitat 2013); 2) análisis previos de las luchas políticas sobre la movilidad en Quito (Chauvin 2007; Gordón 2012); 3) aportes de informantes claves del municipio de Quito (Augusto Barrera Guarderas 2014, entrevista; Carlos Páez Pérez 2014, entrevista).

## **CAPÍTULO II**

### **METODOLOGÍA**

#### **Objetivos del estudio**

Para enfocar este estudio sobre el proceso de la opinión pública y la evolución del universo discursivo en el contexto de Quito desarrollamos los siguientes objetivos de investigación. El objetivo general es: Captar el proceso dinámico de evolución de la consigna de la movilidad en el universo discursivo común entre el campo político y la opinión pública en Quito en el período 2010-2015. Para lograr este fin, esta tesis busca cumplir los siguientes objetivos específicos: 1) Identificar cuál es la definición de la movilidad propuesta por los actores institucionales del Municipio de Quito entre 2010 y 2014; y 2) Identificar la definición de la movilidad operante en la opinión pública activa en Quito.

Como hemos dicho en el anterior capítulo, el proceso de la formación de la opinión pública involucra una diversidad de factores que no es posible abarcar en su totalidad en un estudio de este tamaño. No obstante, esperamos con esta investigación aclarar los procesos de evolución del universo discursivo en, por un lado, la comunicación a la ciudad, y por otro lado, la opinión pública como un proceso dinámico, para así sugerir puntos de influencia o de desvío en la construcción de una ciudad integrada.

#### **Cómo observar los procesos del universo discursivo político**

Como hemos visto, el éxito de las ideas promovidas por un proyecto político no sólo depende del valor de las ideas que se comunican a través del discurso institucional sino también de la manera en que se comunica y en qué contexto. Para analizar el discurso entonces, además de evaluar las palabras que se usan, hay que evaluar cómo se expresan las ideas, en qué circunstancias, quiénes son los actores y a quiénes están dirigidas. El discurso político no sólo comprende las palabras declamadas por actores políticos sino también las acciones que se toman, las ordenanzas que se aprueban o no, los eventos que se realizan y los planes que se concretan. Dentro de cada una de esas expresiones de las ideas cognitivas también se encuentran las ideas normativas que orientan esas prácticas y dicen al público qué se debe hacer y porqué es bueno o malo. Hacer visible estos sólo es posible mediante un análisis del contenido sustantivo de estos productos

(Caldera Ortega 2012). Por lo tanto esta investigación abarca además de entrevistas con los actores claves del municipio, la revisión de una selección de documentos importantes que registran la actuación y la comunicación de las instituciones del municipio sobre el tema. Estos documentos son: el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) del DMQ 2012-2022 —que entre otras medidas establece la responsabilidad de crear y mantener el sistema de bicicletas públicas—, el discurso dado por el alcalde Augusto Barrera el 6 de diciembre del 2013 en el evento oficial de la conmemoración de la fundación de la ciudad de Quito y la campaña comunicacional “Vamos seguros a clases” presentada en agosto del 2013. El análisis se enfoca en lo que dicen los mensajes sobre la movilidad en cada uno de estos ejemplos y por qué los mensajes persuaden o no, basado en el contexto y la manera en que se les presentaron, además del contenido específico de cada uno. Esta sección presenta estos objetos de análisis y el proceso utilizado para obtener los resultados del Capítulo 3.

Los informantes claves seleccionados son el Dr. Augusto Barrera Guarderas, alcalde de Quito entre los años 2009 y 2014; y el Ing. Carlos Páez Pérez, secretario de la Movilidad de 2009 al 2014 y actual concejal del municipio de Quito (Carlos Páez Pérez 2014, entrevista; Augusto Barrera Guarderas 2014, entrevista). Se seleccionaron estos dos informantes por sus roles importantes en definir y gestionar el concepto de la movilidad y las políticas municipales que plasmaron este concepto a la realidad durante el periodo del estudio. Las entrevistas fueron transcritas y analizadas para entender desde su punto de vista cuál es el concepto de la movilidad que querían promover desde la institucionalidad del municipio. Estas entrevistas formaron la base para identificar en el caso de Quito los conceptos claves del nuevo modelo de movilidad, introducidos en el primer capítulo, y para aclarar los puntos prioritarios para buscar en el análisis de los documentos seleccionados.

Los documentos analizados —un discurso del alcalde, un reglamento municipal y una campaña comunicacional— fueron seleccionados para mirar una gama amplia de lo que se ha dicho y hecho en este tema desde la institucionalidad del municipio. Los tres documentos fueron analizados como documentos discursivos, que por lo tanto describen lo que hay, dicen lo que hay que hacer y explican por qué es bueno o malo basándose en los valores de la sociedad y el paradigma de qué es políticamente pensable. Este análisis nos revela cómo el municipio como institución ha presentado la

consigna de la movilidad y si de hecho su presentación del tema promueve una nueva definición o no. La segunda etapa de la investigación se basa en las conclusiones de este análisis para buscar el reflejo de estos modelos de movilidad en la opinión pública.

El primer documento analizado es el discurso que dio el alcalde Augusto Barrera el 6 de diciembre del 2013, en un evento oficial para la conmemoración de la fundación de la ciudad de Quito (en adelante, “discurso de fiestas de Quito”) (Barrera Guarderas 2013). Al discurso asistieron varios oficiales electos y funcionarios importantes de los niveles nacional y local, además de organizaciones sociales y representantes de organismos internacionales. Fue transmitido en vivo por radio y sigue disponible en el internet. El discurso dado por el alcalde como oficial electo supremo del municipio, líder político y miembro de un movimiento político, demuestra las ideas cognitivas sobre la movilidad que la administración había manejado pero también las ideas normativas que subyacen desde su ideología política de la ciudad. Como la última celebración a gran escala del municipio antes de las elecciones del 2014, el discurso también se desarrolla como una rendición de cuentas informal o un recordatorio de logros durante la administración del alcalde Barrera. Por lo tanto los logros destacados en este momento muestran cómo quería conmemorar su administración, sobre cuáles ideas cognitivas se gestionó el municipio y cuáles de esas ideas cognitivas y normativas podrían ser parte de su campaña electoral. El discurso como objeto de estudio se encuentra en los niveles dos y tres de la esquema del institucionalismo discursivo. Aunque menciona políticas y obras específicas, lo que quiere transmitir es el paradigma general de la administración y evocar las filosofías compartidas en qué se basa.

El segundo documento analizado es el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022, aprobado por el Concejo Metropolitano el 22 de diciembre del 2011 por medio de la Ordenanza Metropolitana No. 171 (en adelante, PMOT 2012) (Barrera Guarderas y Novillo Rameix 2012b). Este documento ha sido seleccionado por su carácter de reglamento superior que define las áreas de interés y políticas de prioridad a seguir en el DMQ durante el periodo. Mientras que el Plan Metropolitano de Desarrollo del mismo periodo identifica las líneas principales de intervención y los objetivos estratégicos para el desarrollo y ordenamiento territorial (Barrera Guarderas y Novillo Rameix 2012a), el PMOT 2012 ahonda en aplicar el “nuevo modelo territorial” a cada una de las áreas de interés y en derivar las políticas y metas principales según

esta visión. Como documento que establece la norma superior para el planeamiento territorial de todo el Distrito metropolitano, el PMOT 2012, es el documento que aterriza los principios ideológicos de la administración del alcalde Barrera sobre la gestión sustantiva del territorio. El documento revela las ideas cognitivas, que dicen lo que hay que hacer, tomadas en cuenta para la gestión real del municipio, como también las ideas normativas que sostienen esas políticas. Como Plan Metropolitano este documento se sitúa en el nivel del programa general que quiere establecer la administración municipal. En dicho documento se encuentra el marco en que deben entrar las políticas y obras emprendidas por el municipio durante el periodo del documento. El análisis de este documento complejo y extenso se concentró en su estructura y principios fundamentales y en las secciones que tratan directamente el tema de la movilidad o temas cercanos. Las otras secciones del documento se revisaron para apoyar al análisis pero no fueron revisadas de manera detallada.

El tercer documento analizado es la presentación de la campaña comunicacional “Vamos seguros a clases” realizada por alcalde Barrera en una rueda de prensa en agosto 2013 (en adelante, “Vamos seguros”) (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 2013). La campaña fue diseñada e implementada con anterioridad a la entrada a clases de los colegios de Quito del año 2013, con la intención de señalar al transporte escolar como actor importante y especial dentro del sistema de transporte y de sensibilizar tanto a los choferes escolares como a toda la población sobre la importancia de comportarse con respecto en las vías y tomar en cuenta a la población estudiantil como una población vulnerable en este ámbito (Carlos Páez Pérez 2014, entrevista). Este documento abarca los tres niveles de las ideas políticas. Es una campaña puntual, por lo tanto empieza en el nivel uno, pero como una campaña que quiere incidir en las ideas y comportamientos del público, recurre a las ideas del nivel dos para construir el marco de su mensaje y también evoca las filosofías y valores sociales del nivel tres. Aunque la presentación analizada aquí fue preparada para una rueda de prensa, los mensajes y materiales de la campaña mostrados allí dentro fueron diseminados también para el público general a través de vallas publicitarias, pautas en radio y televisión, etiquetas en los buses escolares y volantes informativos. Para los fines de esta investigación se analizaron los materiales gráficos de la campaña.

Cada documento o producto discursivo es un enunciado o texto que se elabora un autor o sujeto enunciadador basándose en el universo de significado social y los otros discursos vigentes, en este caso los discursos vigentes en el campo político sobre la movilidad. Cada enunciado es una postura activa del sujeto enunciadador que por lo tanto contiene rasgos de su posición dentro del texto (Bajtín 1982). Además, el discurso se produce dentro de un contexto de relaciones de poder, como parte de la lucha para mantener o conseguir poder dentro del campo. El análisis detallado del discurso, a través de los documentos seleccionados, puede revelar la posición del autor acerca del tema del universo discursivo (la movilidad) más las huellas de su lucha para el poder.

En este caso se considera que el autor de los tres documentos seleccionados es la alcaldía del municipio de Quito bajo la administración del alcalde Barrera. Por lo tanto el autor es una institución pero con un proyecto político y activa en la lucha para el poder político. Se codificaron los tres documentos como enunciados con los tres conceptos del modelo de movilidad considerados en este estudio y resumidos en la tabla 1 en el anterior capítulo (el público de la movilidad, la prioridad de la movilidad, y la economía de la movilidad) y según el modelo de movilidad invocado en cada instancia (el viejo o el nuevo modelo). Luego se calificaron estos mensajes relevantes en dos categorías que corresponden con las ideas cognitivas, que dicen qué hay y qué hay que hacer, y las ideas normativas, que valoran las acciones propuestas según los principios sociales evocados o que dicen qué se debe hacer. Esta codificación de las ideas dentro del contenido de cada documento permitió un análisis cuantitativa, prestando atención a la frecuencia con que cada idea aparece a lo largo del documento, para entender el peso dado a cada idea del nuevo y viejo modelo y el énfasis del total del documento. Desde la codificación de los documentos también se realizó un análisis cualitativa, tomando en cuenta la manera en que se presenta cada idea y el contexto en que se presenta, para entender cuáles ideas se presentaron como centrales y cuáles como secundarias además de cuáles se presentaron de manera positiva y cuáles de manera negativa.

El análisis del discurso toma en cuenta no solamente las ideas que se presentan sino también cómo se las presentan y en qué contexto. Hemos seleccionado tres documentos de contextos y funciones diferentes para poder analizar el discurso sobre la movilidad en los diferentes contextos en los cuales actúa la alcaldía. El discurso de fiestas de Quito, aunque también fue transmitido en vivo en la radio, en principio se

dirige a una audiencia de individuos que incluye actores políticos locales, nacionales e internacionales para un evento de conmemoración de una fecha política importante. El PMOT 2012 se puede considerar que tiene una audiencia interna al campo político. Aunque es un documento público, su función es de regir las decisiones y ordenanzas posteriores del municipio sobre temas del ordenamiento territorial, que involucran a actores políticos e instituciones del municipio. La campaña “Vamos seguros” en cambio tiene la audiencia más amplia, desde su función como una campaña comunicacional dirigida al público de todos los habitantes de Quito que circulan en las calles.

Este análisis abarca los textos como actos de producción de sentido en diálogo con el universo discursivo de significados. Pero también como discursos desde la lucha para el poder que intentan fijar lo que es posible pensar en el campo político (Bourdieu et al. 2001). Los resultados de esta etapa de análisis se presentan en el Capítulo 3.

### **Cómo observar los procesos de la opinión pública**

Para completar la mirada macro-micro de esta investigación hay que examinar el proceso de la opinión pública que está en juego alrededor del tema de la movilidad. Desde nuestra mirada sobre la opinión pública como un conjunto de interacciones complejas entre los niveles individual, colectivo e institucional, se entiende que la dimensión social y activa es fundamental a la formación y expresión de la opinión pública. Hay que buscar la manera de registrar la opinión dentro del contexto de relaciones de fuerza que es el público activo. De acuerdo con este enfoque teórico, la metodología de la investigación se basa en grupos focales para registrar y analizar elementos de la opinión pública en Quito alrededor del tema de la movilidad.

Los grupos focales tienen varias ventajas al momento de investigar la opinión pública. La sustancia básica del grupo focal se encuentra en el *proceso* de discusión, interacción y relación entre los participantes. El grupo focal permite ver las interacciones entre individuos del público que revelan los procesos sociales de formar opiniones y las ideas normativas sobre que es bueno y malo a las cuáles se refieren para sostener las ideas cognitivas que dicen que hay que hacer (Kolinjivadi 2013). Por lo tanto, esta metodología toma como unidad de análisis el grupo y las relaciones sociales que surgen son parte integral de aquello (Perecman y Curran 2006). También una discusión en grupo puede desvelar las normas y relaciones sociales entre individuos,

grupos e instituciones que estructuran esa experiencia y forman la opinión pública (Perecman y Curran 2006; Portillo 2004). En temas en que hay un cierto grado de ambivalencia o complejidad en las actitudes, la discusión en grupo puede desvelar justificaciones y creencias que influyen en los niveles más al fondo de la opinión y que los mismos participantes no identificarían de manera individual (Bonfadelli, Dahinden, y Leonarz 2002; Kirby y Jacobson 2014; Portillo 2004). Como nos aconseja Bourdieu, el grupo focal “transgrediendo completamente las reglas de la ‘objetividad’, [ofrece] a las personas los medios para situarse como se sitúan realmente en la práctica real, es decir, en referencia a opiniones ya formuladas” (Bourdieu 2000, 228). Nos apoyamos en el marco teórico de nuestro estudio, que enfatiza la influencia inevitable de las fuerzas sociales y políticas sobre la formación de la opinión, para buscar entender, a través de las características de participación en el grupo focal, por qué hablan algunos y no otros, y arrojar luz sobre la posibilidad de tener una opinión sobre el tema, además de descubrir cuáles son las ideas que están presentes en la opinión pública.

Grupos focales son particularmente relevantes en cuestiones de legitimidad política y la gestión de políticas y bienes públicos (Kirby y Jacobson 2014; Kolinjivadi 2013; Prabhakar 2009). Como estos temas son esencialmente públicos y por lo tanto sociales, la relación que tienen los individuos con el tema nunca es individual, sino formulado fundamentalmente por sus relaciones y experiencias sociales y públicos: “el ‘bien público’ no es meramente un conglomerado de percepciones individuales, porque estos también son co-construidos por medio de procesos sociales (Kolinjivadi 2013, 232 traducciones mías).

Como ya se mencionó, esta metodología permite pero también exige tomar en cuenta las interacciones y relaciones entre actores que construyen socialmente la opinión. La naturaleza deliberativa de la discusión y las interacciones entre los participantes hacen que el producto de cada grupo focal sea único (Kolinjivadi 2013). Desde ahí también vienen sus críticas más constantes: como el producto es único, no es fácil de reproducir, y como el grupo focal nunca es representativo estadísticamente de la población, no se le puede generalizar (Perecman y Curran 2006). Pero desde el punto de vista que complejiza la opinión pública y no la reduce a una fotografía estática, revela su fortaleza como herramienta metodológica. El proceso de discusión y deliberación



que se realiza durante un grupo focal puede ser analógico al proceso de deliberación y formación de opinión pública en la vida real (Kolinjivadi 2013), y por lo tanto el análisis del proceso de discusión nos puede revelar el proceso social y fluido de la opinión pública.

Aunque el grupo focal no busca ser representativo en términos estadísticos, hay que construir la composición del grupo de manera que incluya a personas con diversas experiencias y conocimientos acerca del tema para crear un espacio de discusión fértil y amplia (Kirby y Jacobson 2014; Kolinjivadi 2013; Prabhakar 2009). Para que la discusión tenga relevancia con el proceso de opinión pública en la sociedad, se espera contar con participantes que son parte del “público activo” acerca del tema: la parte del público que está interesada en el tema y que ha formado opiniones sobre “lo que hay que hacer” (Crespi 2000); la naturaleza voluntaria de la participación en un grupo focal sugiere que los participantes sí son parte de este público activo.

Para realizar los grupos focales se planificó convocar a gente diversa que represente diferentes intereses o relaciones con el sistema de movilidad en Quito. Se identificó nueve perfiles de personas a convocar, tomando en cuenta tanto la gama de posibles formas de movilidad como la diversidad en factores socioeconómicos,<sup>ii</sup> siguiendo una estrategia de muestreo intencional (*Information Gathering Toolkit* n.d.). Se ha pensado en los participantes desde dos grandes grupos, uno compuesto de personas que se supone se benefician del nuevo paradigma de la movilidad y el otro compuesto de personas que se supone se sienten perjudicadas por el nuevo paradigma. Se ha buscado tener un equilibrio entre estos dos grupos de personas para prevenir que la discusión sea sesgada y que ciertos puntos de vista se silencien (Kolinjivadi 2013; ter Mors et al. 2013). Con el uso del grupo focal y el intento de tomar en cuenta también los “no-contestan,” o en este caso los “no-asistieron,” esperamos evitar lo más posible el problema del efecto de consenso que identifica Bourdieu (2000). Se usó los perfiles para convocar a los participantes con el fin de conseguir una cierta diversidad en las relaciones con la movilidad pero también en las posiciones dentro del campo social.

La convocatoria se realizó en los alrededores del sector La Gasca, el Mercado Santa Clara y el campus de la Universidad Central del Ecuador. Se seleccionó este sector por varias razones, entre ellas: 1) ser un sector muy transitado en la ciudad y por lo tanto tener unos puntos focales en el debate político sobre la movilidad (“Ciclovía

compartida en la calle Ulloa, con apoyo” n.d.; Augusto Barrera Guarderas 2014, entrevista); 2) estar alrededor de la Universidad Central del Ecuador, lo que facilitó la realización de los grupos focales con el uso de las instalaciones. Durante la semana previa a las fechas de los grupos la investigadora se contactó con personas según los perfiles identificados, explicándoles el tema y la meta del grupo focal, invitándoles a asistir y entregándoles un volante con los datos del grupo cuando hubo interés. Se invitó a 55 personas a través del contacto en la calle o en su lugar del trabajo y a 10 personas por conexiones personales con la investigadora. Se buscó eliminar o minimizar las barreras para asistencia, con la selección de un lugar conocido y central para la realización de los grupos y con la programación de los grupos fuera de las horas del trabajo. Los grupos focales se realizaron los días sábado 27 de junio a las 10:30 de la mañana y martes 30 de junio 2015 a las 5:30 de la tarde en las instalaciones de la Facultad de Economía de la Universidad Central del Ecuador.

A pesar del alto interés por el tema expresado por el público contactado — cuando se explicaba el tema, casi todas las personas contactadas ofrecieron algún comentario inmediato sobre la movilidad en Quito (muchas veces una valoración negativa como “pésima” o “fatal”)— no fue suficiente para que muchos tomen el tiempo para asistir al grupo. De todas las personas contactadas, 20 dijeron que sí iban a asistir a los grupos focales, pero en total siete asistieron al final. La primera razón citada por las personas que en el momento del contacto dijeron que no iban a asistir al grupo fue la falta de tiempo, lo cual sería importante tomar en cuenta para un estudio más exhaustivo de la opinión pública en Quito que para asegurar la asistencia podría ofrecer algún incentivo económico o de otro tipo para la participación, lo que no fue posible en este estudio.

No obstante la dificultad en convocar a un mayor número de personas para los grupos focales, la discusión dentro de los grupos fue dinámica y fructífera. La investigadora empezó la discusión en los dos grupos con la pregunta “¿Para ustedes, qué significa ‘movilidad’?” Se preparó anteriormente una guía con las preguntas principales que iluminarían aspectos importantes sobre la movilidad (ver Anexo). Como los asistentes hablaron abierta y efusivamente durante toda la discusión la investigadora intervino solamente para sugerir la vía de la conversación, tanto en el primer grupo, en el cual los participantes se conocían entre ellos, como en el segundo grupo, en el cual no

se conocían de antemano. Debe señalarse que los participantes se trataron respetuosamente y dejaron que se escucharan todas las voces, lo cual fue una ventaja de tener grupos pequeños y que obvió la necesidad de intervenir demasiado (*Information Gathering Toolkit* n.d.). Aún sin mayor intervención de la investigadora las discusiones naturalmente cubrían todas las preguntas preparadas.

Pero el hecho de tener grupos pequeños también trajo desventajas, siendo la principal la falta de incorporar a todos los perfiles deseados. No obstante, sí logró convocar a participantes diversos en su relación con el sistema de movilidad. De hecho, sabemos que la incidencia y los perfiles de los “no respuesta” en cuestiones de opinión nos indica quiénes no entienden el tema como un tema político o no se sienten capaces de responder, es decir, quiénes son excluidos de la competencia política en el tema (Bourdieu 2000), así que el hecho de no conseguir opinión de ciertos sectores del público también es un dato válido. En los dos grupos focales se realizó una encuesta sencilla para capturar los perfiles de los asistentes, incluyendo tanto características biográficas, como nivel de educación y rango socioeconómico, como características de su relación con el sistema de movilidad en Quito, como su modo de transporte habitual. Sobre los modos de transporte que usan con frecuencia (con la posibilidad de indicar más de una opción) la mitad respondieron que usan su auto particular, mientras otra mitad indicaron que usan el sistema de transporte público. También hubo participantes que indicaron que se movilizan en bus, motocicleta, bicicleta y a pie, así comprendiendo una gama variada de participación en el sistema de movilidad. Para evitar un sesgo basado en las diferencias de la experiencia de la movilidad en diferentes sectores de Quito sería importante tomar en cuenta a la gente que vive en las diferentes áreas a lo largo de Quito. Los participantes de los grupos focales de hecho comprendían tanto gente que vive dentro de Quito como gente que vive en las afueras, lo que muestra diversidad en este punto, aunque no hubo personas que viven en el sur de Quito (lo que es comprensible tomando en cuenta el lugar donde se realizaron las reuniones).

Los participantes fueron mayoritariamente hombres pero también asistió una mujer. Todos eran en el rango de 19 a 55 años de edad. Los participantes tenían una distribución variada de niveles de educación mediano y alto, incluyendo bachillerato, tecnología, tercer y cuarto nivel. No se consiguió diversidad en el tema de etnia: todos los participantes se identificaron como mestizos o blancos. En cuanto a ocupación sí

hubo diversidad, pero no se consiguió convocar a personas que trabajan en el sector de la movilidad.

Sabemos que la condición socioeconómica es un factor importante en la experiencia de la movilidad (Alcântara Vasconcellos 2010) y en la posibilidad de participar en la opinión pública (Bourdieu 2000); entonces buscamos entender el estatus socioeconómico de los participantes en las discusiones realizadas. En este punto, se considera que en general, con la popularidad del auto en Quito (“Boletín Estadístico Mensual ICQ No. 21” 2013) las barreras a obtener un auto personal son fundamentalmente socioeconómicas y por lo tanto un participante que no tiene auto particular suele ser de un estatus socioeconómico más bajo que un participante que sí tiene auto, y que por lo tanto una diversidad en participantes que suelen usar diferentes modos de transporte conllevará a diversidad en estatus socioeconómico. Para poder verificar este aspecto y tomarlo en cuenta al momento del análisis, se incluyó una pregunta sobre estatus socioeconómico en el cuestionario inicial. Se logró incluir una mezcla de personas de las tres categorías medias de nivel de ingresos, que representan a la mayoría de personas en las áreas urbanas del Ecuador.<sup>iii</sup>

Estos datos concuerden con los apuntes que señala Bourdieu sobre quiénes tienen la posibilidad de interesarse en temas políticos, entender un tema como político y formar una opinión al respecto: en pocas palabras, nos dice que por lo general, las mujeres son menos propensas a responder a un tema político y mientras más alto el nivel de instrucción también hay más probabilidad de expresar una opinión (Bourdieu et al. 2001).

Por el tamaño pequeño de los grupos focales, se decidió analizar también el evento público Japi Awer sobre Movilidad Alternativa para capturar una mayor gama de opinión, que se realizó el miércoles 2 de septiembre del 2015 a las 7 p.m. en el bar/restaurante La Cleta en el sector de La Floresta. El Japi Awer presentó una oportunidad de capitalizar en el alcance mayor de una organización establecida con llamadas regulares a la ciudadanía a través de redes sociales (“El Japi Awer” n.d.) que por lo tanto convocaba a un mayor número de gente. Por su cualidad de evento público no hubo posible realizar una encuesta sobre las categorías socio-económicas de los participantes, pero por medio de la observación y la discusión se estimó que concuerden en lo general con los participantes de los grupos focales: mayoría mestiza y blanca,

entre 19 y 55 años de edad, de ingresos medianos-altos y también de niveles de educación medianos-altos. Se notó dos diferencias: la primera, la distribución entre mujeres y hombres fue mucho más igualitaria en el Japi Awer, y la segunda, había menos gente que vive en las afueras de Quito debido al horario y lugar del evento y por consiguiente más representación de gente que vive en el hípcentro.

Al momento de analizar las discusiones procedentes de los grupos focales, es importante tomar en cuenta la perspectiva teórica que complejiza la opinión pública y sus dimensiones sociales. Maricela Portillo (2004) ha desarrollado un esquema para el análisis de las discusiones en grupo que es útil para este estudio y que parte de una definición de tres *dimensiones* del discurso expresado por las y los participantes, que corresponden a los tres niveles de la opinión establecido por Crespi (2000). Mientras los niveles refieren a las formas de acción social (individual, colectivo y político), las dimensiones refieren a las particulares formas de constitución de esta acción social (cognitivo, social y sistémico) (Portillo 2004). Mientras cada dimensión corresponde con un nivel de la acción social —lo individual suele plasmarse en manifestaciones cognitivas— no son excluyentes. De hecho cada nivel se expresa en manifestaciones cognitivas, sociales y sistémicas. Es a través del conjunto de estas dimensiones que se manifiesta “una determinada forma de ser, percibir, ordenar, interpretar y organizar el mundo” (Portillo 2004, 77), que muestra lo que está pasando en las interacciones que forman el proceso de la opinión pública.

Para abarcar este análisis, se usa la siguiente gama de características siguiendo a Maricela Portillo (2004) para clasificar y entender lo que está expresado dentro de los grupos, en la Tabla 2.

**Tabla 2: Dimensiones de la opinión y sus características**

<i>Nivel de la opinión</i>	<i>Dimensión</i>	<i>Características</i>
Individual	Cognitiva	Lo afectivo, lo racional, lo valorativo
Colectivo	Social	Redes sociales, líderes de opinión, espacios de socialización
Político	Institucional	Instituciones, actores políticos, proyectos políticos

**Fuente:** Elaboración propia a base de Portillo (2004).

La dimensión cognitiva comprende la percepción del asunto desde las experiencias personales, los valores sostenidos y las creencias —lo que contribuye a la formación del conocimiento individual. Para el análisis, esta dimensión ha sido identificada a través de las categorías de lo afectivo, lo racional y lo valorativo, siguiendo a Portillo, que comprenden las formas de relacionarse con los otros y los sentimientos, las estructuras mentales que pretenden conocer cómo se ordena el mundo y los esquemas de valores y creencias que dicen lo que es bueno y malo. La dimensión social comprende el mundo social en que se sitúan los individuos, las interrelaciones con otros grupos y colectivos en que se forman, y que capturamos a través de las categorías de las redes sociales que incluyen la familia, el trabajo, los grupos de afiliación, la iglesia; los líderes de opinión que son personas de referencia o figuras públicas y los espacios de socialización como la escuela y los espacios de encuentro con la gente. Finalmente la dimensión institucional en este caso abarca lo referente a las instituciones políticas con que los participantes se relacionan, con las categorías de las instituciones, los actores políticos y los proyectos políticos, lo que incluye la significación y valoración de discursos políticos. Estas categorías se hallan resumidas en la tabla siguiente:

**Tabla 3: Categorías de análisis de las dimensiones de la opinión**

Dimensión	Categorías
Cognitiva	<p><b>Lo afectivo:</b> Formas de relacionarse con los otros, de conocer/percibir/ construir los sentimientos</p> <p><b>Lo racional:</b> Estructuras mentales con las cuales se entiende la manera en que se ordena/opera el mundo</p> <p><b>Lo valorativo:</b> Esquemas de valores, sistemas de creencias e ideologías</p>
Social	<p><b>Redes sociales:</b> Familia, escuela, trabajo, clubes, iglesia, etc.</p> <p><b>Líderes de opinión:</b> Personas de referencia o figuras públicas</p> <p><b>Espacios de socialización:</b> Espacios de reunión o encuentro</p>
Institucional	<p><b>Instituciones:</b> Posicionamiento/relación con instituciones del municipio/policía/agencias/empresas públicas/concejo metropolitano</p> <p><b>Actores políticos:</b> Percepción de figuras políticas del municipio u oposición</p> <p><b>Proyectos políticos:</b> Significación y valoración de discursos políticos/ ordenanzas/reglamentos/gestión</p>

**Fuente:** Elaboración propia a base de Portillo (2004).

Para realizar el análisis se transcribió las grabaciones de las tres discusiones —los dos grupos focales y el evento Japi Awer— y se analizaron las transcripciones primero para

identificar y codificar los temas asociados con la movilidad en estas expresiones de la opinión pública. Para aprovechar al máximo las ventajas únicas que ofrecen los grupos focales el análisis se enfocó siempre en el grupo, primando las interacciones y los puntos de intervenciones múltiples por parte de los participantes sobre los comentarios individuales (Perecman y Curran 2006). Estas interacciones pueden revelar más información sobre los consensos y las tensiones que están presentes en la opinión pública. Así evitamos el uso agregativo del grupo focal en el cual los investigadores tratan a las discusiones como un conjunto de opiniones “individuales” recolectados al mismo tiempo (Cyr 2015).

En la primera etapa de la codificación se identificó doce temas posibles a través de una revisión general de las transcripciones y se les cruzó con las ideas cognitivas y normativas vigentes en la lucha política por la consigna de la movilidad, las mismas que se examinaron en los capítulos anteriores. Después de codificar las transcripciones se enfocó el análisis en los temas que aparecieron con más frecuencia, los que provocaron más intervenciones complejas y los que aportaron más a un entendimiento de la opinión pública. Estos son los factores económicos en la movilidad, la meta de la movilidad como rapidez o como accesibilidad y la movilidad vista como un servicio entregado por el municipio.

En un segundo momento se codificó las dimensiones de la opinión —las formas de constitución de los niveles de opinión señalados por Crespi (2000)— que son 1) el nivel individual o cognitivo, de las actitudes, creencias y valores; 2) el nivel colectivo o social basado en los grupos sociales en que se forma y se expresa opinión; 3) el nivel institucional o político en que se establece la legitimidad política de un proyecto o un actor según los principios y valores que están vigentes.

Para los fines de este estudio, la atención se concentra en extraer de las discusiones en grupo cómo se ha recibido el discurso de los actores institucionales del municipio de Quito (que comprende tanto lo que se dice como lo que se hace), cómo se le ha entendido y cómo se ha plasmado en las dimensiones cognitiva, social e institucional, con el fin de entender cómo ha incidido en las interacciones que forman y reformulan la opinión pública. Se presta especial atención a las significaciones o definiciones que se expresa de los conceptos de la movilidad y el transporte no-

motorizado (peatones y ciclistas), para entender la influencia que han tenido los actores institucionales en la redefinición de aquellas.

En conjunto, estas dos etapas metodológicas nos permiten examinar el intento desde las instituciones del municipio de afectar la opinión pública en el tema de la movilidad. Los resultados descritos en los capítulos 3 y 4 nos permiten analizar si el intento de transformar el nuevo modelo de movilidad en una consigna movilizadora se ha arraigado en la opinión pública, o si más bien se ha convertido en una falla de la fuerza movilizadora de los actores políticos. Podemos también ver algunos otros factores y otras fuerzas que se encuentran enraizados en diferentes niveles de la opinión pública sobre este tema, que hay que tomar en cuenta para de verdad afectar un cambio de aquella.



### **CAPÍTULO III**

#### **ANÁLISIS DEL UNIVERSO DISCURSIVO POLÍTICO ACERCA DEL TEMA DE LA MOVILIDAD, 2010-2014**

##### **Las ideas políticas en la ciudad**

Al nivel del campo político local de la ciudad, la lucha política se plasma en la producción de imágenes de la ciudad, imágenes que comunican al público cómo se debe entender la ciudad y sus espacios. Se crean y difunden estas imágenes tanto a través de la producción de marketing por parte del gobierno como de políticas de gestión que regulan cómo se ve y se dirige la ciudad (Benach y Sánchez 1999). Estas dos líneas de comunicación cubren los tres niveles de las ideas que se dirigen hacia un cambio en la opinión pública: el primer nivel de las políticas puntuales y concretas, el segundo nivel de los programas generales a través de los cuáles los actores políticos construyen una visión del mundo que fundamenta las políticas, y el tercer nivel de las filosofías compartidas y valores profundos de la sociedad (Schmidt 2008). Hemos dicho que el campo político es un lugar privilegiado para ejercer el poder de representar y clasificar el mundo (Bourdieu et al. 2001). La legitimidad política de una visión del mundo alimenta al actor que la sostiene con la fuerza de la movilización social, y por lo tanto los actores políticos buscan movilizar a la opinión detrás de sus ideas o su proyecto político, y la “adhesión social a un determinado modelo de gestión y administración de la ciudad” (Benach y Sánchez 1999, 24). Pero al mismo tiempo insistir en una división del mundo invisibiliza la posibilidad de definiciones alternativas (Bourdieu et al. 2001).

Aun cuando las dos líneas de comunicación de la ciudad (marketing y actos de gestión) (Kavaratzis 2009) sean producidos por el mismo actor, o sea el grupo político en el poder, no siempre coinciden. Se ve una fragmentación de la comunicación de la ciudad cuando el discurso oficial y el marketing de la ciudad son divorciados de lo que dicen los hechos de la gestión de la ciudad, las políticas, y las obras realizadas. O sea, cuando la imagen que los actores políticos quieren promover de la ciudad no coincide con el manejo de las cosas. Desde los años noventa se ha visto esta tendencia hacia el marketing que toma la ciudad como un producto a ser vendido, sobre todo para atraer a inversiones de capital. Pero el resultado ha sido un debilitamiento del poder de las ideas para movilizar a la opinión pública, así como “o el público detecta la intención

manipuladora y rechaza el mensaje, o el público descansa pasivamente como espectador de tantas maravillas” (Benach y Sánchez 1999, 18).

En este capítulo esperamos identificar las ideas políticas sobre la movilidad en el período 2010-2014, para lo cual partimos del discurso oficial del municipio, tanto en los dichos como en los hechos. El análisis también busca revelar si esas ideas forman una comunicación integral hacia el público sobre cómo es y debe ser la ciudad—con el poder de dividir y constituir grupos sociales—o si han formado más bien un marketing de la ciudad que carece de poder movilizatorio. Primero, se esboza la evolución histórica del concepto de la movilidad en Quito, luego se presenta los resultados del análisis actual de los documentos oficiales, el discurso de fiestas de Quito, el PMOT 2012, y la campaña Vamos seguros.

### **Breve resumen de la historia de la movilidad en Quito**

Rodrigue, Comtois y Slack (2013) definen tres épocas de desarrollo urbano en relación a la movilidad urbana: 1) la era del peatón y caballo, 2) la era del tranvía eléctrico, y 3) la era del automóvil. En cada era, las presiones y necesidades económicas han contribuido a moldear la estructura de la ciudad conforme a las posibilidades de movilidad que tenían los habitantes. La ciudad en la era del peatón y caballo se mantenía compacta y circular, normalmente de un diámetro máximo de 5 kilómetros y con una densidad poblacional alta de 100-200 personas por hectárea. La llegada del ferrocarril por primera vez posibilita el recorrido de distancias más largas en menos tiempo y así despega el crecimiento de la urbe por medio de nodos sub-urbanos distantes del centro de la ciudad (Rodrigue et al. 2013).

La era del tranvía, que alcanza velocidades 3 veces más altas que la del caballo, coincide con una segregación creciente de la ciudad, en la cual los nuevos bordes de la ciudad ven un desarrollo residencial alto mientras el centro de la ciudad generalmente se convierte en barrios de clase popular. Con los nuevos alcances geográficos de la ciudad, la densidad poblacional cae hasta un promedio de 50-100 personas por hectárea. Esta tendencia se consolida en la era del automóvil: mientras el automóvil se vuelve más alcanzable económicamente, la movilidad a largas distancias se facilita para un sector grande de la población y la mancha urbana se extiende sobre más territorio con aún menos densidad poblacional (Rodrigue et al. 2013).

El desarrollo de la ciudad de Quito ha seguido este modelo. La ciudad colonial fue en su primera época diseñada exclusivamente para el movimiento de peatones y caballos. Cubría un espacio pequeño y redondo, con alta densidad poblacional, y con calles estrechas que permitían un movimiento lento de personas. Este modelo cambió con la llegada de la primera agencia de automóviles en 1906 y la llegada del ferrocarril en 1908. Desde entonces, la ciudad empezó el proceso de crecimiento longitudinal, impulsado por la nueva facilidad de recorrer grandes distancias y la influencia de las consignas de la modernidad y el desarrollo que impulsaron un concepto de la movilidad urbana basado en la extensión del transporte motorizado sobre la superficie geográfica (Gordón 2012). El proceso de crecimiento longitudinal estaba emparejado con un proceso de fragmentación de la ciudad en barrios y una segregación de clases sociales, que luego se institucionalizó en el Primer Plan Regulador de Quito en 1945 (Gordón 2012). Este paradigma de la movilidad rige a lo largo del siglo XX en un contexto de recurrentes crisis económicas que destacan las desigualdades integrales inherentes a aquello: los sistemas de autobuses de la ciudad permanecen en un estado de crisis y baja calidad de servicio, mientras la infraestructura construida con fondos públicos privilegia cada vez más a los automóviles privados, situación que es común entre muchas ciudades latinoamericanas (Alcántara Vasconcellos 2010; Figueroa 2005).

Desde los años noventa el municipio de Quito ha realizado una lucha progresiva para insertar y promover definiciones alternativas acerca del transporte urbano como parte de una lucha política. El municipio logra tomar el mandato sobre la gestión del transporte por primera vez en 1993, cuando legalmente es reconocido como Distrito Municipal con la responsabilidad y el poder de tomar decisiones para aquella dentro de su área (Chauvin 2007), gestión que se consolida con la Constitución del 2008 y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), también del 2008, que devuelvan este mandato a los gobiernos metropolitanos y municipales en todo el país (Puga Cevallos 2014). Desde la administración de Rodrigo Paz (1988-1992) hasta mediados de la década 2000, los actores políticos del municipio realizaron una lucha política para redefinir el transporte urbano, primero, como un tema local que debe ser regulado al nivel municipal, y segundo, como un tema de servicio público que por lo tanto otorga el lugar central al sistema de transporte (Chauvin 2007). Con esta lucha, que incluso fue una lucha para el

espacio físico de la ciudad, con la instalación del corredor del Trolebus y la redirección de ciertos flujos del tráfico, lo que no se concretó sin oposición, promovieron una nueva concepción de movilidad que comprende todos los usuarios del sistema, no sólo los usuarios de automóviles privados y defiende la competencia municipal de gestionar el sistema de transporte para que responda mejor a las necesidades de todos los usuarios. Esta lucha por la soberanía municipal en el tema del transporte sigue vigente, con el logro más reciente de la entrega a los municipios de la competencia legal de los agentes de tránsito desde el gobierno nacional, en el año 2014 (Carlos Páez Pérez 2014, entrevista).

Paralelamente, durante las décadas 1990 y 2000 se formaron grupos sociales organizados, nacidos de organizaciones ambientalistas, con la misión de fomentar el transporte no-motorizado y promover un concepto de la movilidad sustentable e inclusiva para reemplazar el modelo de la movilidad basado en las grandes autopistas y la velocidad creciente del flujo de tráfico (Gordón 2012; Puga Cevallos 2014). Sus actividades encontraron tierra fértil en ciertos actores del municipio ya activos en esta lucha política alrededor de la movilidad, y una nueva definición de la movilidad que se enfoca en los aspectos sustentables e inclusivos logró mayor fuerza política. Esta lucha para cambiar los términos del debate dejó huellas en el espacio físico dedicado a medios de transporte alternativos como la bicicleta, como el Ciclopaseo inaugurado en el año 2003, y el primer tramo de la ciclovía permanente, instalado en el año 2008 (Gordón 2012; Puga Cevallos 2014).

Además del espacio físico, un cambio gradual en la definición de la movilidad queda registrado en el discurso institucional del municipio. Desde el Plan de Racionalización del Transporte de 1998 al Plan Maestro de Transporte de 2002, se reconoció al peatón como actor dentro del sistema del transporte, se identificó el crecimiento del parque automotor como un problema grave y se manifestó la necesidad de un sistema de transporte intermodal para Quito, cambios que en su conjunto empiezan a abrir el enfoque del tema de “transporte” a incluir como actores no sólo los conductores de automóviles. Luego, el cambio del nombre de este documento al Plan Maestro de la Movilidad en el 2009 demuestra el cambio de paradigma en curso en el lenguaje discursivo en juego en el campo político (Gordón 2012).

No obstante la incidencia en el campo político de esta nueva definición de la movilidad, para el público de Quito la consigna de movilidad queda en disputa. A pesar de que actualmente el 73% de viajes diarios se realiza en medios de transporte colectivo, el crecimiento desenfrenado del parque automotor, que llega a un 9,2% anual en los últimos años; muestra una preferencia indiscutible para este medio por el público de Quito (“Boletín Estadístico Mensual ICQ No. 21” 2013). En particular, el crecimiento anual de la tasa de automóviles en Quito da un salto enorme a partir del momento en que se dolariza la economía ecuatoriana, medida que crea nuevos mercados para bienes costosos al mismo tiempo que la inestabilidad previa al cambio crea nuevas necesidades para invertir en bienes duraderos (Barrera Guarderas y Novillo Rameix 2012a). En los años más recientes, el crecimiento económico, que incluye aquello representado por el mercado de automóviles, se ha convertido en “un imperativo sin el cual las posibilidades de llevar a cabo cualquier política social se hacían mucho más complicadas” a nivel nacional como a nivel local (Unceta 2012, 87). Esta desarticulación entre la concepción de la movilidad manifestada por un lado por los grupos de opinión movilizadas y el poder político y por otro lado en los comportamientos del público general sugiere que no está concretada una nueva definición de la movilidad que enfoca el acceso para todos ni la sostenibilidad.

Los actores del municipio del periodo estudiado en esta investigación han mantenido su apoyo, tanto con sus ideologías y sus palabras como con sus políticas, a una visión de la movilidad en Quito basada en el acceso, que priorice el ordenamiento territorial para acercar los destinos y reducir la necesidad de desplazamientos, y que promueve un sistema de transporte intermodal y equitativa (Augusto Barrera Guarderas 2014, entrevista; Carlos Páez Pérez 2014, entrevista). Por lo tanto se han enfrentado a la visión del mundo establecido para la movilidad que prioriza las necesidades individuales de desplazamiento, la rapidez del flujo del tráfico y el mercado de autos como motor económico como principios de la movilidad. Antes de poder mirar su nivel de éxito o no en convertir este nuevo modelo en idea-fuerza que movilice la opinión pública, hay que mirar cómo y en qué medida se ha impulsado esta nueva definición del concepto de la movilidad, por medio de cuáles ideas cognitivas y normativas, y hasta qué nivel de las ideas se ha apuntado.

## **Resultados**

### *Resultados de entrevistas con informantes claves—Un nuevo modelo*

En las entrevistas con informantes claves, los dos entrevistados, el concejal Carlos Páez Pérez y el ex-alcalde Augusto Barrera Guarderas, destacaron desde el principio que apuntaron a instalar un “nuevo modelo de la movilidad” en la gestión urbana (Carlos Páez Pérez 2014, entrevista), lo que implicaba una “transformación sustantiva de los presupuestos, los conceptos y la política general” acerca de la movilidad (Augusto Barrera Guarderas 2014, entrevista). Así reconocieron que su meta era un cambio discursivo, o sea un cambio en la opinión pública que radicaba en los niveles más profundos del paradigma vigente y de la visión del mundo activo en el público (Schmidt 2008).

Los dos informantes señalaron que en su gestión al frente del municipio cambiaron el enfoque de la política sobre movilidad para no concentrarse en la rapidez del flujo del tráfico sino en acercar los destinos y los servicios a la gente y reducir las necesidades de desplazamiento. Barrera añadió que este nuevo modelo de la movilidad toma como prioridad la seguridad de las personas y no la velocidad del tráfico, lo que se evidencia en la disminución de la tasa de muertos por accidentes de tránsito durante el periodo 2009-2013. Desde estos principios trataron a la movilidad no como un problema individual, de cómo una persona puede moverse más rápido entre su casa y su destino, sino de una necesidad pública. Tomaban una visión amplia de la cuestión que considera la movilidad como resultado de la organización del territorio y el modelo territorial de la ciudad. Por lo tanto, incluían en su definición de políticas de movilidad las políticas que fomentan una ciudad policéntrica, compacta y densificada y que desalientan el crecimiento de la mancha urbana y no solamente las políticas sobre transporte y vías. Estos principios son los del “nuevo modelo de la movilidad” explicitado en el primer capítulo, basado tanto en su perspectiva particular de Quito como en teorías académicas de la movilidad sustentable y accesible (Banister 2008; ONU-Habitat 2013).

Para implementar este nuevo modelo de la movilidad partieron del presupuesto “que no hay que mover vehículos sino personas” (Augusto Barrera Guarderas 2014, entrevista), lo que les llevó a privilegiar modos colectivos de transporte, sobre todo el transporte público y modos no-motorizados, en vez de otorgar más espacio y prioridad

al auto privado. En estas entrevistas destacaron por un lado las políticas implementadas para restringir el uso del auto privado, como la restricción de circulación conocida como “pico y placa” y la creación de una red de estacionamiento tarifado en el espacio público conocida como la “zona azul”, las dos medidas implementadas desde el 2010. Por otro lado destacaron las obras realizadas para mejorar la oferta del transporte público y colectivo, como el comienzo de los trabajos para la construcción del Metro subterráneo, la pavimentación de accesos a barrios periféricos que posibilitaba la llegada de buses por primera vez y la ampliación del servicio de los corredores tipo BRT (autobús de tránsito rápido o Bus Rapid Transit en inglés) con el desarrollo del Corredor Sur-Oriental y del Corredor Sur-Occidental. En particular Barrera señalaba que este posicionamiento surgió no sólo de un punto de vista técnico acerca de la saturación vial sino de una creencia en el poder del transporte público de romper con la fragmentación del espacio de la ciudad y de crear igualdad social, una idea normativa fuerte sobre cómo debe ser la ciudad y qué tipo de ciudad es buena.

Los dos entrevistados reconocieron que imponer este nuevo modelo de movilidad implicaba la construcción de un nuevo imaginario de la ciudad, la creación de nuevas imágenes de la ciudad y un cambio en los términos del debate público. Tanto Páez como Barrera señalaban como un logro importante el haber puesto en la agenda pública el tema de la movilidad no-motorizada (sobre todo lo relacionado con el uso de la bicicleta, el BiciQ y las ciclovías), y más allá, una concepción de la movilidad que no se centra en la congestión de las vías como problema único y universal. Así reconocieron que la lucha política en que se involucraban era sobre todo una lucha discursiva de conceptos. Este énfasis en el logro de cambiar la definición de quiénes son considerados como actores de la movilidad y cuáles son sus problemas encaja perfectamente con las concepciones de la opinión pública y la lucha política introducidas en el primer capítulo.

Los entrevistados se refirieron al peso de la opinión pública —sobre todo en los niveles más profundos de los valores y principios de la visión del mundo activa— como un obstáculo fuerte para su nuevo modelo. Barrera lamentó que en la construcción de la opinión pública, la única voz que se escucha es la del conductor del auto privado, dificultando la incorporación de otros actores en el concepto público de la movilidad, a pesar de la distribución modal en la ciudad que muestra que sólo un cuarto de la

población se mueve en autos particulares, mientras el resto usa formas de transporte colectivo o no-motorizado. Pero esta dificultad surge de una lucha de fuerzas no netamente políticas sino también de los medios y las fuerzas económicas. Páez mencionó iniciativas para sensibilizar a las agencias de publicidad y evitar el ultraje y la discriminación a los usuarios del transporte colectivo, por ejemplo, en sus campañas para incentivar la compra de carros, pero lamentó que frente a la fuerza económica que representa el mercado de automóviles, los intentos de sensibilización no tuvieron efecto.

Los dos entrevistados calificaron a los medios como otra fuerza que incide sobre la opinión pública en el tema de la movilidad. Barrera lamentó que los criterios de noticiabilidad —que dicen qué asuntos pueden pasar a ser noticias (Martini 2000), y los mismos que son parte del periodismo del consenso criticado por Esteban Rodríguez (2007)— convierten a los choques de los automóviles en un “*show*” con imágenes impactantes reforzadas con el conflicto de las intervenciones de la policía y las compañías de seguros. Al mismo tiempo los atropellamientos, que son más comunes, no ganan el mismo espacio y cobertura. Páez indicó que la debilidad de la opinión movilizadora, formada por los grupos de interés de la sociedad civil, también es un obstáculo para la aceptación de las nuevas ideas normativas. No solamente no ha tenido la fuerza efectiva para incidir en la opinión pública, sino que también ha sido coaccionada por los medios, los cuales siempre buscan (y engendran) conflicto.

Los dos entrevistados presentaron su posición como un esfuerzo desde la institucionalidad para cambiar el viejo modelo de movilidad por un nuevo modelo enfocado en la seguridad y el acceso. Eran conscientes de las dificultades de esta lucha por la opinión pública, tanto o más que para inaugurar obras y cambiar leyes. Las fallas en cumplir su meta, según ellos, vienen del campo de fuerzas en que se realiza la lucha por el poder político. La dificultad aumenta cuando no sólo se trata de incidir sobre las ideas cognitivas que estructuran los valores y divisiones del mundo que se encuentran en el fondo de la opinión pública, sino también enfrentarse a la acción de las otras fuerzas —como los medios y los intereses económicos— que luchan para mantener el *statu quo*.



### *Resultados del análisis de documentos—¿Un modelo mixto?*

Para ver en qué medida el nuevo modelo de movilidad propugnado por estos actores desde las instituciones del municipio se ha concretado en las manifestaciones institucionales hacia el público realizamos el análisis de los documentos discursivos escogidos. Aquí siguen los resultados del análisis, organizados en torno a los tres conceptos que forman parte del modelo de la movilidad en disputa.

### *Sobre el público de la movilidad*

Acerca del concepto de cuál es el público involucrado en el tema de la movilidad—si es un público compuesto por individuos con intereses privados o si es un público compuesto de interacciones complejas entre individuos, colectivos e instituciones que tiene que ser entendido integralmente—, es la última idea que es claramente expresada en los tres documentos analizados. Tanto la idea cognitiva, que la movilidad es un asunto de necesidad pública que tiene que ser gestionado para el bien público, como la idea normativa sobre la composición del público, están presentes, pero la idea normativa está expresada más a menudo.

Se referencia la idea de recuperar o preservar el “bien común”, tanto en el discurso de fiestas de Quito como en Vamos seguros. En el primero Barrera declara: “La gestión pública no puede ser secuestrada y subordinada a ningún interés privado y lo que hemos hecho durante este tiempo es la recuperación irrestricta del interés general y del bien común como sentido de nuestra administración”. Contrasta directamente con las dos ideas consideradas para este análisis, lo de un público de individuos privados y lo de un público formado por un proceso colectivo. También a través de la campaña Vamos seguros se referencia la colectividad como principio dominante. Desde el título de la campaña, que invoca al colectivo con la exhortación “Vamos”, la campaña manifiesta que las precauciones o medidas propuestas resultarán en beneficio común para la ciudad como colectivo. Afirma que proteger a los vulnerables —en este caso los estudiantes— beneficia a todos.

Por otro lado, tanto en el PMOT 2012 como en Vamos seguros se hace referencia a la construcción participativa como manera de involucrar a este público complejo. Además de llamar a la participación de todo el público de manera general, Vamos seguros incluye medidas de participación ciudadana concretas, tales como las

Brigadas Estudiantiles de Seguridad Vial que involucran a personal de las instituciones educativas en la planificación e implementación de medidas de seguridad vial. También señala el número y diversidad de las instituciones que participan en esta iniciativa, desde instituciones municipales hasta ministerios nacionales, como indicador del carácter participativo y público. De la misma manera el PMOT 2012 señala en la introducción y a lo largo del documento los procesos participativos que se realizaron para el desarrollo del Ordenamiento. Destaca que aunque es el municipio el que tiene la función de gestionar este tipo de planificación, es un proceso que considera métodos participativos para responder a las necesidades de este colectivo complejo que es el público.

#### *Sobre la prioridad de la movilidad*

De los tres conceptos del modelo de la movilidad, el concepto de la prioridad es el más presente tanto en el discurso de fiestas de Quito como en el PMOT 2012; y también es un concepto fuerte en Vamos seguros. Por lo tanto se ve que es un concepto muy importante en la política que se aplicó en Quito en ese periodo y se podría esperar que también sea un concepto presente en la opinión pública acerca de la movilidad en general. En los tres documentos hay un peso mayor de las ideas cognitivas acerca de este concepto que en las ideas normativas, lo que demuestra que es un concepto que está siendo debatido en el nivel de “lo que hay que hacer” y no tanto en el nivel más profundo de los valores y principios. Podría ser entonces que la idea normativa no esté tanto en cuestión, sea porque ya está concretada la nueva definición o sea porque la lucha discursiva no ha podido llegar todavía a ese nivel.

Tanto en el PMOT 2012 como en la campaña Vamos Seguros se otorga más peso a la idea de que la prioridad de la movilidad es el acceso para todos. Pero en el discurso de fiestas de Quito, es casi igual el peso que se les da a esta idea y a la que prioriza la rapidez en el flujo del tráfico y el recorrido de largas distancias. Por un lado, por la función que tuvo este discurso como rendición de cuentas no-oficial antes de empezar la etapa de campaña electoral, resultó que en el recuento de las obras realizadas y planificadas durante la administración, se destacó tanto obras viales y grandes proyectos de infraestructura vial como las obras de transporte público y de movilidad no-motorizada. Por otro lado, tomando en cuenta la fecha del discurso, pronunciado casi

al final del mandato del alcalde Barrera, después de casi cuatro años al frente del gobierno local y un año y medio después de la implementación del PMOT 2012, señala una ambivalencia frente a la opinión pública en este tema. Se ve una cierta duda frente a la fuerza movilizadora del nuevo modelo de movilidad basado en el acceso para todos y el retorno a la idea vieja y establecida, del progreso por medio de grandes proyectos de infraestructura que mejoran la rapidez vial y responden a la necesidad del tráfico urbano cada vez más rápido.

El PMOT 2012, el documento que más se enfoca en este concepto, da mucho peso al tema del acceso. Plantea el acceso para todos —a las necesidades básicas, a los bienes y servicios que ofrece la ciudad— como una función fundamental de la planificación urbana y el desarrollo de la ciudad moderna. Por lo tanto plantea como fin básica del ordenamiento del territorio el “acercar los servicios” y “disminuir los desplazamientos” a partir de un mejor uso del suelo urbano (49). Desde este punto de vista, propone un “nuevo modelo de movilidad”, basado en un nuevo modelo territorial, que:

[...] promueva una nueva cultura ciudadana de respeto entre los usuarios del espacio público, priorice las intervenciones que recuperen la preferencia ciudadana por el transporte colectivo, fomenten la multimodalidad, desestimulen el uso del vehículo particular y contrarresten el uso inequitativo del espacio público (60).

El PMOT 2012 propone un cambio fuerte de idea normativa desde el paradigma anterior. Este nuevo modelo implica un cambio de valores y de comportamientos. Propone un nuevo equilibrio en el uso de los bienes y servicios de la ciudad pues los retos de “desestimular” el uso del vehículo particular y “contrarrestar” el uso inequitativo del espacio público plantean una situación actual desigual y, por lo tanto, medidas y políticas que lo corregirán. Se enfrenta al modelo de la movilidad plasmado sólo en medidas para aumentar la rapidez del flujo del tráfico y más bien habla de una cultura de respeto, de transporte colectivo y multimodal. Estas ideas cognitivas sobre cómo se ve el nuevo modelo de la movilidad se basan en una idea normativa de la movilidad como organización, acceso e igualdad.

Pero a pesar del planteamiento fuerte y claro del nuevo modelo de la movilidad, rasgos del viejo modelo permanecen en la manera en que el PMOT abarca el problema. En la sección del tema de la movilidad el Diagnóstico Territorial se enfoca en la “falta de gestión eficiente de los flujos de tráfico”, semaforización y señalización como

problema central (35). Además del énfasis en acercar los destinos bajo el nuevo modelo de movilidad, permanece un enfoque en metas como resolver la congestión, cortar el tiempo de los desplazamientos y permitir a los usuarios del sistema de transporte recorrer grandes distancias en tiempos cortos. Aunque el nuevo modelo de movilidad pretende replantear la movilidad con nuevos problemas y nuevos valores que impulsan nuevas metas, el PMOT 2012 sigue promoviendo muchos de los mismos problemas y metas que el modelo anterior.

Esta mezcla de ideas normativas entre el nuevo modelo de movilidad basado en el principio del acceso y el viejo modelo basado en la rapidez, persiste a través del PMOT 2012 y también en el discurso de fiestas de Quito y en la campaña Vamos Seguros. Aunque el PMOT 2012 habla de promover los modos de transporte no-motorizados y de transporte colectivo, la movilidad no-motorizada queda a lo largo del documento como un plus, un toque añadido al sistema de transporte y no una parte integral de aquello. Esto se ve en la misma organización del documento y el peso que otorga a ciertos puntos y no a otros. Por ejemplo, existen cuatro mapas anexados a la sección “Red Distrital de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad” (60) que, igual que en otras secciones, muestran cómo los objetivos y las políticas propuestas se plasman en la realidad. De los cuatro mapas de esta sección, tres son de la red vial —que muestran el panorama del distrito, el área de la ciudad y las obras prioritarias— y sólo uno es del transporte público, que comprende tanto el sistema actual como las obras propuestas (el metro de Quito, entre otros). No se visualiza lo que existe ni lo que está planificado en infraestructura para transporte no-motorizado (61). Por la ausencia del tema no-motorizado (y la escasa inclusión del transporte colectivo) en los aspectos más relevantes del documento, los objetivos de plantear un nuevo modelo parecen ser ideas sin pies en la tierra, discursos sin acciones.

De manera similar, los programas propuestos para implementar las políticas de movilidad y accesibilidad muestran un enfoque mixto. De ocho puntos, tres se concentran en la ampliación y nuevas obras para el sistema de transporte público: uno sobre el metro de Quito, otro sobre la ampliación del Metrobus-Q y otro sobre el mejoramiento de los accesos a los barrios. Dos puntos tratan el mantenimiento y desarrollo de la infraestructura vial. Un punto habla de la convivencia vial y el mantenimiento del espacio público y otro habla del mejoramiento de los terminales de

transporte interprovincial, Quitumbe y Carcelén. En un punto se tratan todos los programas propuestos para la movilidad no-motorizada, los cuales comprenden asuntos diversos tales como el desarrollo de las ciclovías, el desarrollo de infraestructura para peatones, la creación del sistema de bicicletas públicas y la peatonalización del Centro Histórico. Aunque el nuevo modelo de movilidad intenta tomar en cuenta a todos los usuarios, sin olvidar a los más vulnerables, el PMOT 2012 todavía no llega a considerar de manera amplia las necesidades y experiencias diversas de los usuarios actuales y futuros del transporte no-motorizado. En el nivel práctico, no se demuestra el peso mayor de este tema que en el nivel discursivo se representa como el punto de mayor importancia.

De manera similar, en el discurso por las fiestas de Quito, el alcalde Barrera menciona el BiciQ pero lo hace desde la perspectiva de un plus o una atracción superficial y no como una iniciativa integral al sistema del transporte. Tampoco menciona a los peatones como actores de la movilidad. La campaña Vamos Seguros representa peatones en su logotipo, el mismo que incluye la señal de tráfico que muestra dos estudiantes cruzando la calle a pie, pero la campaña en general está dirigida a los buses escolares y al público de individuos que manejan su auto privado, tanto en las imágenes que aparecen en los materiales de comunicación como en la manera en que se ha formulado los mensajes. De nuevo, el peatón y el ciclista no están tomados en cuenta como actores integrales de la movilidad y del sistema de transporte.

#### *Sobre la economía de la movilidad*

El consumo de recursos económicos y energéticos en la movilidad como actividad es el concepto menos incorporado en los materiales analizados. La campaña Vamos Seguros no incorpora este concepto, pero el discurso de fiestas de Quito y el PMOT 2012 sí lo utilizan. Estos dos documentos plantean la sostenibilidad como un nuevo modelo de vida que subyace al concepto de la movilidad.

El PMOT 2012 señala al concepto de “Quito Verde” como una de las orientaciones de la política, concepto que abarca los derechos de la naturaleza y el ambiente e incluye la planificación de áreas verdes, medidas en contra de la contaminación y vulnerabilidad de la población frente al cambio climático. Incluye tanto ideas cognitivas sobre la decisión de priorizar modos de transporte que consuman

menos recursos —tanto energéticos como económicos— y reducen el impacto sobre el medioambiente, como ideas normativas sobre la necesidad de considerar los derechos de la naturaleza y pensar en una mejor relación con la naturaleza para el futuro. Este documento posiciona este modelo como dominante, no plantea un conflicto entre este y el modelo viejo basado en el desarrollo económico.

De manera similar, el discurso de fiestas de Quito presenta el nuevo modelo de movilidad con una base fundamental en los principios de la sostenibilidad. Destaca el ahorro de recursos económicos e importaciones como beneficio importante del futuro Metro de Quito, pero al mismo tiempo mezcla ese discurso con expresiones que valoran los grandes proyectos. Destaca el desarrollo económico creado por la construcción e instalación de proyectos de infraestructura, como el Metro y los proyectos viales del distrito metropolitano. Tanto como en el concepto anterior, se muestra una ambigüedad respecto de lo que se quiere que escuche el público en este tema.

En el siguiente capítulo la mirada gira hacia la opinión pública en Quito para completar este análisis y ver cómo aparecen estas ideas de la movilidad. Buscamos entender cómo el discurso de los actores e instituciones del municipio al público ha sido una influencia entre otras, y cuáles otras también han tenido efecto, en la definición de la movilidad. A pesar de no concretar la fuerza movilizadora suficiente para asegurar la continuación de su administración política, veremos si han permanecido los rasgos de estas ideas.

## **CAPÍTULO IV**

### **LA OPINIÓN PÚBLICA EN QUITO ACERCA DE LA MOVILIDAD, 2015**

#### **Concepción del público**

Desde el análisis de los documentos discursivos del municipio en el Capítulo 3 entendemos que existe una lucha en el campo político de Quito por la definición de la movilidad y los principios de visión del mundo que lo fundan. En este capítulo queremos mirar las ideas cognitivas y normativas acerca de la movilidad que están presentes en el flujo de la opinión pública en los procesos comunicativos y discursivos a través de los cuales las personas forman y expresan opinión. Esperamos ver si la lucha política ha hecho eco en la opinión pública y en qué estado se encuentran los principios de visión y división del mundo sobre este tema.

Abarcamos este estudio de opinión pública con una concepción del público que no puede ser simplemente un conglomerado de individuos iguales sino que toma en cuenta las estructuras y condiciones de posibilidad que construyen las relaciones del público. Como ya se dijo en el Capítulo 1, la posibilidad de tener una opinión sobre un tema depende de la capacidad de concebirlo como político, lo que depende de “los instrumentos de percepción y expresión” que, a su vez, son determinados por el campo político (Bourdieu et al. 2001, 65). Así que “la probabilidad de tener una opinión varía en función de la probabilidad de tener poder sobre aquello de lo que se opina” (Bourdieu 2000, 229). Por ende la incompetencia de formar o expresar una opinión también es estructurada y determinada por el campo político (Bourdieu et al. 2001).

Como decimos en el Capítulo 1, tomamos el concepto del público atento de Price (1994) para definir nuestro público a consultar sobre el tema de la movilidad. Este público es el conjunto de personas y grupos que se interesan en el tema, reflexionan, discuten y comunican y producen ideas y soluciones sobre el tema. Pero no nos olvidamos a Bourdieu, quién nos hace recordar que no todos tienen la misma posibilidad de tener una opinión —y así participar en el público atento— ya que la incompetencia de formar o expresar una opinión es “socialmente instituida” (Bourdieu et al. 2001, 64). Así que en el análisis de la opinión pública es importante tomar en cuenta no solamente a los que hablan y lo que dicen sino también pensar en los que no hablan y lo que no se dice. El siguiente análisis toma en cuenta el grupo, y las

interacciones y interrelaciones únicos que lo forman, como unidad de análisis (Cyr 2015): se ha intentado no enfocarse en opiniones individuales expresadas por los participantes como unidades sino en el proceso de la discusión y las intervenciones aceptadas y disputadas.

### **Resultados**

Este estudio busca un análisis macro-micro: en el Capítulo 2, miramos los discursos públicos sobre la movilidad, para ahora volvernos hacia los procesos de formación de opinión cognitivos y afectivos en el público (Portillo 2004). El primer nivel de análisis de los temas —en este caso son los factores económicos en la movilidad, la meta de la movilidad como rapidez o como accesibilidad y la movilidad vista como un servicio entregado por el municipio— nos muestra cuáles son las ideas cognitivas y normativas que están presentes en la opinión pública y en qué estado de formación se encuentran. El segundo nivel de análisis de las dimensiones de la opinión —las dimensiones cognitiva, social e institucional— además de los temas nos da información sobre en qué niveles se está formando la opinión y cuáles son las fuerzas sociales que inciden sobre esta formación.

En la presentación de citas textuales de las discusiones que siguen se indica siempre la discusión de la cual se ha tomado (Grupo focal 1, Grupo focal 2 o Japi Awer). Cuando la cita comprende más de una persona, cada participante está señalado con un código (ej. A1, A2, B1, B2, etc.).

#### *Los factores económicos*

En todas las discusiones se expresó la relación entre movilidad y factores económicos, pero fue más discutida en los dos grupos focales. Los participantes evidenciaron una concepción de una división económica en la ciudad —que afecta también a la movilidad—, entre los que tienen mayores recursos económicos y intervienen en la situación de la movilidad en Quito y los que tienen escasos recursos y no tienen ni influencia ni voz en el problema de la movilidad.

Nosotros que vivimos en el hipercentro, o tal vez en los valles y nos movilizamos en auto, podemos acceder a esta charla. La gente que vive en Calderón, la gente que vive en Carapungo, Carcelén, no puede estar aquí (Japi Awer, 2015).



A2: Hay élites económicas que no solo venden carros, pero también son actores fundamentales en el país.

A1: Si toda esta gente con plata, o sea que tiene otras marcas empieza en la compra-venta de carros, porque aun así sí es rentable

A2: Claro, y por eso es que hay élites económicas interesadas en importar e importar e importar carros (Grupo focal 1, 2015).

B3: [...] y también es el caso de que las personas que se movilizan a través del transporte público necesitan

B1: Claro

B3: Y lo que hacen es meterse como puedan porque necesitan

B1: Es que no hay otra forma (Grupo focal 2, 2015).

Se evidenció también un entendimiento de esta división como una división geográfica —tal como se expresa en la primera cita arriba— entre el hipercentro de la ciudad y las afueras, en donde la movilidad es restringida por la falta de opciones de transporte. Se vinculó este tema con el tema de la movilidad como un servicio que se analiza más abajo expresando con sentido negativo que el transporte colectivo y económico no llega a los barrios periféricos populares.

Los barrios más lejanos son los barrios populares pues. Y a esos barrios exactamente es donde no llega el bus a todas las horas (Grupo focal 2, 2015).

Si no todos acceden todavía al crédito de consumo por ejemplo para comprarse un carro. Normalmente la población urbana, de ciertos sectores de las ciudades, acceden a estos créditos (Grupo focal 1, 2015).

Los participantes reconocieron que la movilidad cuesta más para los que tienen menos recursos. Describieron las opciones de movilidad a que tienen acceso los habitantes de los barrios periféricos y el costo mayor que implican y las alternativas no-regularizadas y a veces peligrosas a que acuden, tales como compartir taxis, usar buses no-regularizados y/o demasiado llenos o caminar largas distancias. Vincularon este tema con cuestiones de seguridad y de acceso. Estos puntos se expresaron con algunos ejemplos de experiencias propias pero mayoritariamente como esquemas de cómo entender la ciudad y de cómo funciona el mundo, aunque con una valoración negativa.

Desde esta división del mundo los participantes identificaron una lucha entre los actores políticos (al nivel municipal pero también al nivel nacional) y los intereses económicos, esos actores que tienen el poder económico para intervenir en los hechos

políticos y que interceden en la movilidad: los bancos que dan los créditos de consumo, los concesionarios que importan y venden carros, las compañías de buses, los arquitectos, constructores, etc. que construyen y planifican la ciudad. Calificaron como negativa aquella influencia y expresaron que es el rol del gobierno —tanto al nivel municipal como al nivel nacional— de limitar esas influencias a través de políticas restrictivas o impuestos dirigidos. Pero identificaron una falta de fuerza del gobierno para contrarrestar las influencias negativas.

A1: Uno también de los principales actores de todo esto son los bancos, que dan crédito.

A2: Exacto. Bancos y concesionarios. Pero son actores que no parecen ser activos en temas de movilidad.

A1: [...] porque, o sea, no importa cuánto subas un carro, afuera vale 10 mil y acá le ponen 25 mil y le ponen un impuesto de 2 mil más, y dice no, está en 22 mil, pero no, tranquilo, le ensanchamos, le ponemos a 6 años, a 7 años el carro, sale lo mismo y se acaba el problema (Grupo focal 1, 2015).

Y...es que todo eso es un negocio, es un negocio. O sea hago mal las cosas para luego volverles a hacer y entre dinero en mi bolsillo (Grupo focal 2, 2015).

Vincularon fuertemente el tema de la movilidad con el tema de trabajo: desde la concepción de la movilidad como una demanda derivada, una necesidad para acceder al trabajo, hasta las condiciones de trabajo en el sector de la movilidad. Aunque expresaron valoraciones negativas del personal que trabaja en la movilidad (como los choferes de bus y taxistas), reconocieron que los problemas en el servicio que brindan son síntomas de sus condiciones de trabajo, también negativas. De esta manera manifestaron una división entre los trabajadores de la movilidad y los actores que tienen el poder de intervenir.

B2: [...] esas condiciones de trabajo se replican y reflejan en la forma de tratarte a ti como usuario. Eso, súper agresivo, mal educado, no te atienden no le importa

B5: Por el estrés que tiene

B2: Por el estrés de trabajar doce horas, y un montón de cosas. Y las condiciones son mínimas porque la mayoría de choferes

B3: Partiendo ya de la presentación de él

B1: No son dueños

B2: No son dueños de los buses

[Acuerdo general]

B4: Igual los taxistas

[Acuerdo general] (Grupo focal 2, 2015).

La discusión de las influencias económicas en la movilidad corresponde al tercer concepto en el nuevo modelo de la movilidad presentado en el Capítulo 1, tal como se muestra aquí:

**Tabla 4: Concepto 3—La economía de la movilidad**

<i>Concepto</i>	<i>Ideas cognitivas</i>	<i>Ideas normativas</i>
La economía de la movilidad	Se priman los modos de transporte que aumentan el consumo económico y por lo tanto contribuyen al desarrollo del mercado económico del país	Lo importante es impulsar el desarrollo económico en este momento
	Se prima el transporte que consume menos recursos tanto en su construcción como en su manejo diario	Lo importante es preservar el medioambiente y generar relaciones más sustentables con el entorno natural para futuras generaciones

**Fuente:** Elaboración propia.

En nuestro esquema en el Capítulo 1 se desarrollaron las ideas cognitivas de este concepto con un fundamento en ideas normativas sobre el desarrollo económico del país, por un lado; y la sostenibilidad y la preocupación por las cuestiones del medioambiente y el cambio climático, por otro. No obstante, estas preocupaciones aparecieron escasamente en las discusiones de la movilidad. La preocupación por el medioambiente como idea fuerza no moviliza a la gente, pero sí moviliza el tema económico, lo que no nos debe sorprender, pero al nivel personal. No apareció en las discusiones una preocupación por el desarrollo económico del país, sino por el efecto económico en la experiencia personal que implica la movilidad. Por lo tanto sí estaba presente la idea cognitiva de priorizar el transporte que menos recursos usa, si se habla de recursos económicos. Pero esta idea cognitiva se basó en otra idea normativa, la de asegurar el acceso para todos y de salvaguardar los recursos económicos escasos de las personas que más necesitan, tema que veremos más adelante. Las discusiones mostraron una concepción de la lucha política acerca de la movilidad que involucra actores e instituciones tanto políticas como económicas. La influencia de lo económico sobre lo política se valoró como negativa, aunque los esfuerzos en contrarrestar esa influencia se calificaron como negativos por su falta de fuerza política.

### *Rapidez vs. Acceso*

El nuevo modelo de la movilidad contrapone el acceso como idea normativa de la movilidad —que nos dice lo que es bueno y malo y lo que debemos hacer— en contra de la rapidez que ha sido la idea dominante del viejo modelo. Estas dos ideas estuvieron presentes en todas las discusiones analizadas como preocupaciones vigentes y fuertes en la situación de la movilidad en Quito. En las discusiones se expresó que en principio la rapidez en la movilidad es una demanda derivada de otras necesidades, principalmente del trabajo.

Yo me mueve principalmente para el camello. Y pienso la movilidad también en función de eso. De llegar a tiempo a reuniones, o estar a tiempo para el trabajo (Grupo focal 1, 2015).

Yo no podría movilizarme con ningún otro sistema si no me toma, ¿qué?, más de hora y media llegar a mis sitios de trabajo, entonces es más complicado (Grupo focal 2, 2015).

Pero la demanda derivada de rapidez vuelve a ser una necesidad principal. En primer lugar, determina los modos de transporte que escoge la gente para llegar a sus destinos, como se ve en la segunda cita, pero afecta también a los destinos posibles o escogidos por la gente.

Incluso uno podría pensar que hay un revés, gente que se endeuda en carros y cuando ve que el carro no le acolita en nada, vuelve al bus. Mantiene deuda pero está en el bus transportándose como les toca a las mayorías (Grupo focal 1, 2015).

Pero recién he escuchado por ejemplo que la Coca Cola va a poner su gran fábrica en Machachi, allá había expectativa de la población local, no necesariamente porque suponían que las condiciones de trabajo iban a ser mejor en Coca Cola, sino porque por fin, no iban a tener que viajar todos los días más de hora y media, dos horas para llegar a su trabajo y regresar a casa (Grupo focal 1, 2015).

Los participantes ponían valoraciones negativas a este efecto: es algo que limita, que reduce las opciones y la libertad de tomarlas, una fuerza coercitiva, no una conexión positiva. Así la idea de rapidez se cruza con la idea del acceso. La necesidad de rapidez, o la falta de rapidez de ciertos modos de transporte, vuelve a ser un obstáculo que impide que la gente acceda a ciertos destinos y servicios.

Sin embargo en el modelo de la movilidad la idea del acceso como norma o meta de la movilidad es opuesto a la idea de la rapidez para definir un cambio de paradigma.

En general los participantes valoraron esta idea del acceso como prioridad o meta de la movilidad como algo positivo, que hace posible la participación integral en la vida de la ciudad para todos los habitantes.

A mi casa nunca se sabe hasta qué hora va a haber bus. A veces siete, a veces seis. Esa es la verdadera realidad de esta ciudad. Ese es el derecho a la ciudad. Acceder a los servicios de la ciudad, ¿no? (Japi Awer, 2015).

[...] aquí ya las 7 de la noche ya es tarde, ya las calles vacías, y todo así porque la gente debe ir corriendo a la casa [...] el tema del bienestar de todos es también importante (Grupo focal 2, 2015).

Tal como se puede ver en las citas de arriba, durante todas las discusiones se concibió la idea de rapidez en la movilidad al nivel de las experiencias personales y la manera de relacionarse con los otros y de entender las acciones de los otros, o sea en la dimensión cognitiva de la opinión. Aunque los participantes expresaron que “todos están en el mismo relajo” en cuanto al problema del tráfico y la torpeza de la movilidad en Quito, no refirieron a la dimensión social para hablar de la necesidad de rapidez. Más bien se expresaron como individuos que intentan, a través de sus experiencias personales, entender las acciones de los otros, pero que tienen dificultad en conectarse socialmente.

Creo que el problema principal que tenemos en la ciudad es que somos demasiado egoístas. Cada persona piensa únicamente en el modo en el que vive. Entonces si estoy en el carro, lo único que me importa es pasar rápido, es que el semáforo no me coja en rojo, que el peatón no se me cruce, que el ciclista no se me cruce [...] Y si estoy al lado de la bici igual [...] (Japi Awer, 2015).

Pero es porque mucha gente piensa que yéndose por las intersecciones vayan a llegar más rápido, no es así (Grupo focal 1, 2015).

Estas dos citas —que son ejemplos de una tendencia presente a través de las tres discusiones— demuestran, por un lado, un intento de construir una visión del mundo social que hace sentido de las acciones de los otros: las dos hacen referencia a lo que las personas “piensan.” Pero en los dos el hablante critica de manera negativa la construcción que ha hecho. Lo que, según ellos, “piensan” los otros está equivocado. Demuestran otra división de la ciudad, esta vez no económica sino a base de las diferentes experiencias de los modos de transporte (que, como vimos en la sección anterior, también está relacionada con el factor económico).

De hecho, un participante identificó la necesidad de rapidez como una influencia negativa en la sociedad, que impide que las relaciones sociales se desarrollen de una manera positiva. Aquí entonces podemos ver un intento de partir de la idea normativa de la rapidez no solo como idea normativa de la movilidad sino también de la sociedad:

[Debemos] ponernos una sociedad más humana, más humana, realmente pensar que no estamos solos, que no somos máquinas, que no sólo debemos movernos rápido, porque debemos llegar rápido a tal lado o porque el estrés de la vida, no. Somos seres humanos y ante todo debemos disfrutar la vida a eso, viviendo como seres humanos, saludando al que está al lado así no lo conozca, una sonrisa, o sea no nos quita nada pero nos da mucho. Hemos perdido eso y estamos perdiendo cada vez más eso (Grupo focal 2, 2015).

Los otros participantes del Grupo Focal 2 no disintieron con esta perspectiva pero tampoco estuvieron de acuerdo, y el tema no fue mencionado en ninguna otra discusión.

Aunque hablaron de la idea de rapidez en el nivel cognitivo, desde sus propias experiencias y sus esquemas mentales para entender la sociedad, para hablar del acceso recurrieron además al nivel institucional. No concibieron el acceso como algo en que influyen ellos mismos o sus pares —como un individuo puede escoger la vía o el modo de transporte más rápido para sus necesidades— sino como algo que es una función de la construcción física y institucional de la ciudad, lo que la ciudad debe ser y debe hacer. Por lo tanto expresaron más necesidad de —y también una actitud más receptiva a— la intervención política en temas del acceso.

Las cosas deberían estar cercas [...] que en bicicleta o caminando podamos acceder a la mayoría de cosas que tenemos. Y eso ya son soluciones de planificación y diseño (Japi Awer, 2015).

[...] se gasta plata [en repavimentación] y no se gasta donde se debería gastar pues, en la seguridad de la gente, en la accesibilidad a los barrios, en que haya más líneas, en que hasta más horas, eso significa una inversión para que la gente que está trabajando no tiene que trabajar tantas horas, haya más choferes, haya más gente que trabaja más buses más lo que sea, pero justamente en eso no se invierte creo yo (Grupo focal 2, 2015).

Aunque los participantes mencionaron varios efectos negativos de la rapidez como factor en la movilidad, en general los participantes no criticaban explícitamente a esa idea normativa. Mientras identificaron al acceso como una idea normativa alternativa, la calificaron como una meta distante y poco clara, que vendría desde fuentes oficiales

más que de un cambio social. Por lo tanto se podría esperar evidencias de apoyo general a la idea cognitiva de priorizar el uso del espacio público (y el presupuesto público) para los proyectos que facilitan el flujo rápido del tráfico en la ciudad, tal como corresponde en la tabla 5, al segundo concepto en el modelo de la movilidad, descrito en el Capítulo 1:

**Tabla 5: Concepto 2—La prioridad de la movilidad**

<i>Concepto</i>	<i>Ideas cognitivas</i>	<i>Ideas normativas</i>
La prioridad de la movilidad	Hay que dar prioridad en el espacio público a la infraestructura que facilita el flujo de autos	El propósito de la movilidad debe ser la capacidad de cubrir el espacio geográfico de la ciudad más rápidamente
	Hay que dar prioridad en el espacio público a la infraestructura que mejora el acceso a varios modos de transporte para todas las personas de la ciudad	El propósito de la movilidad debe ser que la mayor cantidad de personas posibles puedan acceder a los destinos, las actividades y los servicios necesarios

**Fuente:** Elaboración propia.

De todos los proyectos políticos que se mencionaron en las discusiones —incluyendo tanto los reales como los imaginados o propuestos— la mayoría eran proyectos que se enfocaban en metas de mejorar el acceso a la movilidad y no de aumentar la rapidez del tráfico. Además, las valoraciones que se expresaron sobre los proyectos de accesibilidad eran en general positivas, mientras las valoraciones sobre los proyectos de rapidez eran divididos entre positivos y negativos (tomando en cuenta la opinión expresada sobre la meta del proyecto y no necesariamente la perspectiva de si fue ejecutado con éxito o no, lo que fue en general negativo). Por ejemplo, casi no mencionaron a proyectos de construir carreteras o abrir nuevas vías, mientras sí había conciencia de proyectos —tanto ejecutados como posibles— de ciclovías, ampliación de transporte público y mejoras en el servicio de buses. Aunque muchas veces criticaron la implementación de los proyectos, en general expresaron apoyo para sus metas. Por lo tanto la idea cognitiva de apoyar a proyectos políticos que priman la accesibilidad está presente y más activa en la opinión que la idea cognitiva de priorizar la rapidez del tránsito.

Pero a pesar de esta evidencia de apoyo para proyectos políticos de movilidad basados en el acceso, con una excepción, los participantes no demostraron un cambio al

nivel de las ideas normativas en el fondo. Aunque expresaron valoraciones positivas sobre el acceso como meta de la movilidad, no criticaron la meta de rapidez. De hecho, calificaron la falta de rapidez como igual a una falta de acceso. Como la mayoría de los participantes eran personas sin discapacidad física y con recursos económicos suficientes para escoger libremente su modo de transporte, no expresaron mucha experiencia personal con el tema del acceso, pero sí con el tema de la rapidez. Por lo tanto se ve una disyunción entre las ideas cognitivas y normativas en este tema.

*Movilidad como un servicio*

Durante todas las discusiones salió una y otra vez un posicionamiento de la movilidad como un servicio otorgado por el municipio. Esta idea se relaciona con el primer concepto en el modelo de la movilidad presentado en el Capítulo 1, que muestra dos diferentes definiciones del público de la movilidad, tal como se muestra en la tabla siguiente.

**Tabla 6: Concepto 1—El público de la movilidad**

<i>Concepto</i>	<i>Ideas cognitivas</i>	<i>Ideas normativas</i>
El público de la movilidad	La movilidad es un asunto de individuos privados	El público es el conjunto de individuos privados con intereses diversos
	La movilidad es un asunto de necesidad pública	El público es el conjunto de interrelaciones complejas entre individuos, colectivos e instituciones

**Fuente:** Elaboración propia.

Pero en cambio, en esta concepción de la movilidad como un servicio, las necesidades de la movilidad son públicas porque las comparten diversos individuos y grupos del público de Quito, pero también individuales, porque no hay consenso sobre cuáles son. Tal como se mostró en la sección anterior, las discusiones mostraron una conciencia general de malentendido entre los habitantes de la ciudad acerca de las necesidades y las motivaciones de los otros.

Cada persona piensa únicamente en el modo en el que vive. Entonces si estoy en el carro, lo único que me importa es pasar rápido, es que el semáforo no me coja en rojo, que el peatón no se me cruce, que el ciclista no se me cruce (Japi Awer, 2015).



Se manifestó divisiones sociales que se forman entre las personas a base del tipo de transporte que usan, tal como vimos en la sección anterior, hasta tal punto que en la discusión del Japi Awer, algunos participantes se identificaron al grupo con su nombre y el tipo de transporte que usan habitualmente. Pero entre todos los grupos creados por esta división hubo consenso alrededor de la idea de que es responsabilidad del municipio hacer inversiones y dar soluciones al sistema de movilidad en Quito.

¿Cuántos ciclistas urbanos existen en Quito? Y ¿cuántos deberíamos ser para que el gobierno nos haga caso y nos haga una infraestructura que nos sirva a todos en vez de comprar bicicletas eléctricas? (Japi Awer, 2015).

Pero si a mí me preguntan, ¿porque no vas en transporte público? [...] no voy a tomar esa decisión hasta que la ciudad, y allí sí tiene que ser la ciudad, no invierta y no me dé una alternativa que para mí sea lo suficientemente factible (Japi Awer, 2015).

Ese tipo de problemas eso sí es responsabilidad directa del municipio de poder crear esos espacios seguros para definir los espacios de cada uno (Grupo focal 2, 2015).

Con la excepción de un participante en el Japi Awer (quien habló sobre un proyecto de ciclovías pintadas por los ciclistas y no por el municipio, que dicho sea de paso recibió muchos aplausos) los participantes en las discusiones enfatizaron la idea cognitiva de la movilidad como un problema del público en conjunto pero hasta tal punto que no concibieron acción individual en el problema sino que otorgaron toda la competencia a las instituciones y actores del municipio. Este fenómeno se ve claramente en las citas ya mencionadas y en las siguientes que hablan de la movilidad como algo “dado” o “puesto” por el municipio.

La verdad, siendo sinceros, la movilidad sólo está puesto en las partes turísticas de la ciudad para que los extranjeros digan que Quito es una ciudad incluyente (Grupo focal 2, 2015).

A pesar de tener clara la idea cognitiva de la movilidad como un asunto de necesidad pública, los participantes no manifestaron la idea normativa de entender el público como un conjunto de interrelaciones complejas. Al otro lado del municipio, recibiendo el servicio de movilidad, son sólo individuos esperando que sus necesidades e intereses individuales sean atendidos, y cuando no lo son, quejándose de manera también individual y puntual, tal como lo describieron los participantes en las citas más abajo.

Esta relación aparece también en los niveles de la opinión que se emplea en estas partes de las discusiones. El nivel social prácticamente no se menciona, mientras se hace referencia constante a proyectos e instituciones políticas, por un lado, y a esquemas de creencias y experiencias personales, por el otro. En las referencias al nivel institucional no hablaron mucho de actores políticos individuales; los participantes en general indicaron al “municipio,” la “alcaldía,” y a otras instituciones o proyectos como el ciclovía, el Trole, pico y placa, etc. En las referencias al nivel individual los participantes hablaron mucho de sus creencias sobre el mundo y la ciudad para identificar lo bueno, lo malo y el deber ser. También hicieron referencia a sus experiencias personales, pero con menos frecuencia.

El municipio es el único que tiene la capacidad de atender la movilidad en un mundo en dónde todos los ciudadanos están divididos por sus problemas individuales de movilidad y ciegos a las necesidades de los otros. Por un lado hay razón en que las instituciones del municipio sean efectivamente las que tienen el poder de crear ordenanzas y hacer inversiones con fondos públicos, pero al mismo tiempo se manifiesta una pérdida de voluntad de los individuos frente a la idea poderosa del público y, sobre todo, de las instituciones públicas. De hecho, esta construcción en la opinión pública no nos debe sorprender. Tal como hemos visto anteriormente, las instituciones y actores políticos del municipio han luchado desde los años noventa para redefinir la movilidad como una competencia del mismo municipio. Enfocaron su lucha en arrebatar el poder sobre la movilidad de, por un lado, entidades nacionales tales como la Policía Nacional y, por otro lado, de intereses económicos e individuales como los de las compañías de buses. Pero esta lucha, como toda lucha política, también involucró una lucha de ideas y redefiniciones, lo que se ve ahora plasmada en la opinión pública.

Además de considerar la movilidad como un servicio, los participantes la consideraron como un servicio en mal estado. Primero, criticaron la no entrega de tal servicio por parte de las entidades municipales, lo que describieron como el incumplimiento de una responsabilidad municipal y una vacilación en actuar sobre necesidades concretas.

[...] porque si se basa en eso, en decir ok, el 70% de las personas se mueven en transporte público, ¿por qué no estamos haciendo nada al respecto? (Japi Awer, 2015).

[...] y que, sobre esos datos [de atropellamientos], que yo creo que son muchos peores, porque creo que también están maquillados, no se está haciendo y no se está construyendo nada (Japi Awer, 2015).

Y al menos en la actual administración yo he visto un total desinterés por mejorar cuestiones de la movilidad, sobre todo el sistema de transporte público (Grupo focal 1, 2015).

Segundo, criticaron los proyectos políticos concretos en el área de la movilidad como inacabados, pendientes y con poca fuerza política, o sin sentido y mal hechos.

No tiene sentido que tengan estacionamientos de bicicletas hasta las seis de la tarde, si yo a las seis de la tarde recién salgo de mi trabajo (Japi Awer, 2015).

A1: Sí, la ciclovía se agrandó, y es como últimamente que los últimos dos años [...] hasta allí quedaron

A2: Claro hizo, Barrera hizo la cicloruta y nunca se amplió (Grupo focal 1, 2015).

Porque claro, se gasta un montón—recién nomás o sea, la Patria no necesitaba una repavimentación, de esta recién que hubo allí en la Patria, no sé si se dieron cuenta. Y a pesar de eso se hace la repavimentación, se gasta plata allí y no se gasta donde se debería gastar pues, en la seguridad de la gente, en la accesibilidad a los barrios, en que haya más líneas, en que hasta más horas [...] (Grupo focal 2, 2015).

En las críticas de este tipo se empieza a incluir el nivel social de la opinión haciendo referencia a grupos sociales y lugares de socialización —como la escuela o las organizaciones sociales— como influencias o lugares de formación de opinión. Además demostraron algunas instancias de grupos sociales que se forman para completar los proyectos inacabados, como el proyecto de pintar ciclovías mencionado líneas arriba, o como grupos de vecinos que se organizan para tomar taxis en conjunto fuera de las horas del servicio de los buses.

Los participantes mostraron un entendimiento complejo de la lucha política acerca de la movilidad, que incluye tanto las instituciones y los actores políticos como fuerzas económicas y sociales de la ciudad. A pesar de sus críticas del municipio por falta de acción o acciones equivocadas también manifestaron que la acción del municipio es coaccionada por otros intereses. Tal como se describió en la sección sobre

la discusión de factores económicos, los participantes en general valoraban como negativa esta influencia en la lucha política, pero no siempre. También manifestaron que dependiendo de la fuerza involucrada —si es una fuerza social o una fuerza económica (e individual)— se puede lograr obras que benefician a la gente común. Pero en general expresaron que estas influencias oscurecen y entorpecen los verdaderos logros.

Siempre nos dicen “es que para esto no hay plata.” O sea, entonces ¿cuál es la prioridad? Y hay plata para hacer vías o hay plata de pronto para hacer un Metro que se va la plata y nos endeudamos, cuando debe ser una cuestión prácticamente integral (Japi Awer, 2015).

Yo supe recién que se empezó a circular un Trolebús o un Ecovía desde Carapungo, [...] Y esa fue una respuesta del Municipio de Quito supongo frente a una presión de asociaciones barriales en Carapungo, que deben haber asociaciones importantes allí (Grupo focal 1, 2015).

Si no es esta municipalidad, va a haber otra municipalidad que va a tratar de centralizar y racionalizar un poco la movilidad, y eso va a generar conflictos.... Hay muchos intereses, hay mucha plata envuelta en ese negocio (Grupo focal 1, 2015).

Como vimos en la sección sobre factores económicos, los participantes vieron una fuerte influencia de los actores económicos en la lucha política de la movilidad. Pero expresaron su lástima porque no vieron mucha influencia por parte de las organizaciones y grupos sociales. Expresaron valoraciones negativas sobre lo que caracterizaron como una falta de acción del lado social.

Es decir, no hay ninguna estrategia que se ha pensado para comenzar a reclamar esos derechos en función de una necesidad concreta (Japi Awer, 2015).

B3: Porque somos buenos para reclamar—para reclamar, y reclamar, y reclamar. Pero también hay que proponer soluciones y trabajar para que esas soluciones se den. Pero siempre estamos esperando que las autoridades son los que den la solución

B1: No pasa nada (Grupo focal 2, 2015).

Vemos en esta sección ideas en flujo, en un proceso de cambio. Parece fuerte en la opinión pública la concepción de la movilidad como una necesidad pública: en las discusiones se reconocieron las necesidades de movilidad tanto de individuos como de

grupos, y expresaron que esas necesidades son de interés público. Pero al mismo tiempo expresaron una concepción del público basada en un conjunto de individuos con necesidades diversas, divergentes y oscuras. Manifestaron la idea de la movilidad como competencia y responsabilidad del municipio, tanto en la planificación como en el financiamiento, que refleja la lucha política de las últimas dos décadas. Pero al mismo tiempo expresaron un vacío en lo social y, por lo tanto, una debilidad social para incidir y presionar en la lucha política.

## CAPÍTULO V CONCLUSIONES

### **La movilidad en el universo discursivo político**

En esta etapa de la investigación, que buscaba entender qué definición de la movilidad propusieron los actores e instituciones políticos del Municipio de Quito en el período 2010-2014, miramos por un lado cómo los actores mismos describen el tema de la movilidad y, por otro lado, cómo la concepción de la movilidad aparece en los discursos oficiales dirigidos al público. El análisis se centró en el discurso que venía desde la alcaldía como institución a la cabeza del municipio que tiene el poder para colocar temas y definiciones en la agenda pública

El análisis del discurso político-institucional de esta investigación encontró un discurso inestable y en proceso de cambio. Los dos entrevistados, el ex-alcalde y el ex-secretario de Movilidad del periodo de la investigación, expresaron claramente el nuevo modelo de la movilidad —basado en reconocer al público de la movilidad incorporando a todos los actores y priorizar el acceso y la sostenibilidad—que intentaron impulsar para reemplazar el viejo modelo basado en aumentar los flujos del tráfico para satisfacer a las necesidades individuales. Reconocieron su lucha política como una lucha por la opinión pública y el discurso.

Sin embargo a través del análisis de los documentos (el discurso del alcalde en para el evento de fiestas de Quito del 2013, el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022 y la campaña comunicacional “Vamos seguros a clases” del 2013) que se escogieron para mirar cómo esa lucha discursiva se difundió al público, queda claro que el nuevo modelo de movilidad nunca fue tan evidente. Si bien las ideas cognitivas y normativas de este nuevo modelo estaban presentes, en los documentos siempre aparecen mezcladas con las ideas propias del viejo modelo. A pesar de la certeza con que los actores políticos entrevistados expresaron su propósito de impulsar el nuevo modelo de la movilidad, en sus discursos oficiales hacia el público se encontró claramente una contradictoria mezcla de ideas nuevas y viejas.

El primer concepto del modelo, sobre el público de la movilidad, fue el más consistente conforme a la nueva definición. Se encontró que predomina la idea cognitiva de que la movilidad es un asunto de necesidad pública y la idea normativa de

que el público es un conjunto complejo de interrelaciones entre individuos, colectivos e instituciones. Estas ideas del nuevo modelo evidencian el resultado positivo de una lucha de décadas del municipio de Quito para redefinir la movilidad como competencia municipal y así concretar el poder político frente a otros actores e instituciones como las autoridades nacionales y las compañías privadas en el sector del transporte (Chauvin 2007). Para limitar el poder de los intereses económicos individuales y legitimar el ejercicio del poder político sobre aquellos se instala una concepción de la movilidad como una necesidad del público complejo, que por lo tanto exige la intervención y gestión por parte del municipio en representación de ese público complejo. Tomando en cuenta esta lucha a largo plazo no es sorprendente que este fue el concepto del modelo de la movilidad más desarrollado hacia las ideas del nuevo modelo.

El segundo concepto —sobre qué tipo de movilidad debe ser prioritario— era el más presente en el discurso oficial, indicando que es un tema importante y en disputa, pero seguían mezcladas las ideas del nuevo y viejo modelo. Mientras por un lado en el discurso analizado priman los objetivos de acceso como prioridad de la movilidad, por otro lado en la planificación y gestión se otorga más peso a la meta de alcanzar rapidez. Se ve un intento de cambiar el enfoque hacia las ideas del nuevo modelo y asentar la idea del acceso como fundamento de la movilidad, pero a pesar de la intención expresada por los actores políticos y los documentos discursivos, no se ha podido concretar la idea cognitiva de que hay que dar prioridad a la infraestructura que mejora el acceso a varios modos de transporte para todas las personas de la ciudad, ni la idea normativa de que el propósito de la movilidad debe ser que la mayor cantidad posible de personas puedan acceder a los destinos, las actividades y los servicios que estas necesitan. Las ideas están presentes, pero no tienen su correlato en los hechos pues cuando llega el momento de la repartición del espacio público, de la distribución de recursos y hasta de la redacción de las líneas de texto en los documentos oficiales, sigue pesando más el viejo modelo. Particularmente el PMOT 2012 muestra que a pesar de sus objetivos y enfoques sobre el acceso, la carne y el hueso de la planificación sigue siendo según lo que dicta el modelo anterior, evidenciando una dificultad de trasladar ese cambio a lo efectivo, lo real, aún dentro de la misma institucionalidad del municipio.

De manera similar el tercer concepto de la movilidad, que plantea un cambio del viejo modelo basado en la movilidad como motor de consumo y por lo tanto de crecimiento económico hacia la priorización de la movilidad que consume menos recursos y por lo tanto es amigable con el medioambiente, también aparecieron mezcladas en las ideas en el discurso oficial. Pero en contraste con el segundo concepto, este tercer concepto no pareció tener mayor énfasis en la comunicación del municipio. En vez de mostrar un concepto en lucha de redefinición, el discurso analizado mostró una despreocupación por este tercer concepto. No se presenta como un cambio de ideas en disputa, sino como una introducción de nuevas ideas que no están en conflicto alguno con las viejas ideas. Mientras se introduce la concepción del cuidado del medioambiente, no se cuestiona que la movilidad es un motor de desarrollo económico, aún en los proyectos que buscan reducir el consumo de recursos a largo plazo.

### **La movilidad en el universo discursivo de la opinión pública**

La definición de la movilidad en la opinión pública en Quito que se manifestó a través de las tres discusiones analizadas —dos grupos focales y un evento independiente— es una definición contenciosa. Encontramos que hay un público diverso que está atento al tema de la movilidad y lo concibe en términos políticos, pero que sigue excluyendo a las mismas voces de siempre: las mujeres, las minorías, las personas con menor nivel de educación y menor nivel de ingresos que muchas veces no tienen oportunidad ni competencias para formar y expresar una opinión política sobre el tema.

En la opinión política expresada por el público activo (que asistió a las discusiones), las ideas cognitivas del nuevo modelo de la movilidad demostraban su fortaleza, aunque a la vez permanecían las ideas normativas del viejo modelo, lo que fue consistente a través de los tres conceptos del modelo. La movilidad como un asunto de necesidad pública, el otorgamiento de espacio y recursos públicos a la infraestructura que mejora el acceso a varios modos de transporte para todas las personas de la ciudad y la priorización del transporte que consume menos recursos fueron expresados positivamente a través de las discusiones. Se criticaron las ideas de la movilidad como un asunto de interés individual, la inversión en proyectos de infraestructura que facilita el flujo de autos y el uso del transporte como un motor económico basado en los gastos de las personas. Pero al mismo tiempo los participantes caracterizaron al público de la



movilidad como un conjunto de individuos con intereses particulares (y muchas veces oscuros para sus pares), y expresaron la necesidad de rapidez en la movilidad como una condición para cumplir con el acceso. No expresaron interés por el tema del medioambiente ni del desarrollo económico del país (a través del mayor gasto en temas de movilidad) sino una preocupación por lo económico al nivel individual. Este estado de disyunción muestra que el universo discursivo está en conflicto, en un importante proceso de redefinición de los términos del debate.

Este proceso de redefinición está claramente relacionado a la lucha política, que también es siempre una lucha discursiva. Destacamos la corriente, en el caso de Quito, de lucha para concretar la competencia local sobre el tema de la movilidad para el municipio, en contra de los poderes nacionales y económicos con quienes lo compartía. Esta lucha ha involucrado tanto el espacio de la ciudad como los términos del debate a nivel nacional. Vemos efectivamente en la opinión pública una redefinición de la movilidad como un asunto del público y una competencia clara y única del municipio. Pero al mismo tiempo esta redefinición parece haber obviado la participación ciudadana en la movilidad. La concepción dominante de la movilidad como un servicio otorgado por el municipio se acompañaba con una idea de impotencia frente a los problemas y fallas en el servicio. No se ha desarrollado una concepción del público de la ciudad como un actor colectivo y activo, capaz de transformar esta realidad.

La opinión pública analizada demuestra una concepción de Quito como una ciudad dividida. Primero, los participantes identificaron una división entre los usuarios comunes del sistema de transporte de Quito por un lado, que no tienen el poder de intervenir ni en la planificación ni en el despliegue diario de la movilidad, y por otro lado los poderes económicos que intervienen en el sistema de la movilidad para satisfacer sus propias necesidades económicas. Calificaron como negativa esta influencia y miraban a las instituciones y actores del gobierno municipal y nacional para contrarrestarla pero identificaron una falta de fuerza política para hacerlo. Al mismo tiempo sus discusiones demostraron una concepción de fragmentación en la ciudad basada en las tensiones entre las diferentes formas en que se moviliza la gente. Se evidenció una dificultad para entender las acciones de los otros a través de esta división. Por lo tanto, no se ha asentado la idea normativa del público como un complejo de interrelaciones entre individuos, colectivos e instituciones. Las discusiones mostraron

una dificultad en formar una concepción del público que no sea una mera aglomeración de individuos con intereses diversos y en conflicto.

Al mismo tiempo la opinión pública mostró un conflicto en las ideas de la prioridad de la movilidad. Están presentes tanto la necesidad de rapidez en la movilidad como la necesidad de mejorar el acceso. En general, al nivel cognitivo, el acceso fue valorado como positivo —lo que hay que hacer en los proyectos y la planificación de la movilidad— mientras la rapidez fue valorada como negativa, algo que limita las posibilidades y que desvía recursos. Pero al nivel normativo, casi no se cuestionaba la primacía de la rapidez como lo que debe ser la movilidad. De hecho, expresaron a la rapidez como un componente del acceso, que la falta de rapidez en la movilidad es una falta de acceso. Mientras recurrían a sus esquemas de entender el mundo y sus creencias de cómo debe ser la ciudad para elogiar la meta de acceso en la movilidad, hablaron de la rapidez desde sus experiencias personales —aunque muchas veces en sentido negativo— lo que sugiere que este concepto está fuertemente arraigado desde la experiencia y las necesidades personales, pero que aún así se están introduciendo nuevas ideas sobre lo que hay que hacer para resolver los problemas de la movilidad.

En las discusiones se habló de la preocupación para cuidar los recursos económicos en el usufructo del sistema de la movilidad, aunque en un nivel personal más que en un nivel global. Primó la idea cognitiva de que hay que enfocarse en los modos de movilidad que consuman menos recursos, pero atrás de esa idea no se evidenció ni la idea normativa de la movilidad como un motor de desarrollo económico para el país ni la idea de la movilidad como una manera de cuidar el medioambiente para el futuro. Más bien se vinculó con el tema del acceso y puso de manifiesto una conciencia de proveer modos de movilidad para las personas y sectores de la ciudad con menos recursos económicos. Al mismo tiempo se mostró una conciencia de la movilidad como tema fuertemente coaccionado por intereses económicos, con los cuales los actores e instituciones políticos luchan para ejercer su poder de gestión.

### **Conclusiones sobre el universo discursivo**

La disyunción entre las ideas presentes en la opinión pública, con la presencia mezclada de por un lado las ideas cognitivas del nuevo modelo de movilidad y por otro lado las ideas normativas del viejo modelo, muestra que el universo discursivo de la movilidad

está en disputa; de hecho, el “acuerdo con relación a las asunciones, las expectativas, las implicaciones, las asociaciones y los sentimientos latentes” (Crespi 2000, 101) de las palabras está en un momento de cambio. Este análisis encuentra una falta de concretización del nuevo modelo de la movilidad en la administración del alcalde Barrera a pesar de las expresiones positivas de los actores políticos sobre sus intenciones. Es claro que este tema se volvió un tema político fuerte en las elecciones locales del 2014, las mismas que fueron ganadas por la oposición al partido de gobierno Alianza PAIS, y la administración de Barrera perdió la oportunidad de seguir impulsando su modelo de movilidad. De hecho, la comunicación sobre las ideas es una parte importante de la lucha política: “un municipio que al ejecutar su plan de inversiones no actúa correctamente sobre la simbología existente en la ciudad pierde legitimidad” (Carrión 1999, 83). Al parecer no se pudo movilizar a las fuerzas políticas necesarias para sostener el proyecto político con estas ideas fuerza.

Pero recordamos que la falla de la fuerza movilizadora de una idea no depende de la calidad de la idea en sí; de hecho, “a veces las buenas ideas fallan y las malas ideas tienen éxito” (Schmidt 2008, 307). La capacidad de una idea de lograr un cambio en la opinión pública depende de la manera en qué se comunica: de quiénes, a quiénes, en dónde, cuándo, y cómo. Implica un empleo tanto de ideas cognitivas como ideas normativas, porque

el éxito de un programa no depende solamente de la presencia de ideas cognitivas adecuadas para satisfacer los legisladores que aquel programa proveerá soluciones sólidas. También depende de la presencia de ideas normativas complementarias adecuadas para satisfacer tanto los legisladores como los ciudadanos que aquellas soluciones también cumplen con los valores subyacentes del sistema de gobierno (Schmidt 2008, 308).

Hemos visto que las ideas que querían comunicar los actores políticos para promover el nuevo modelo de movilidad siguen las pautas determinadas por los estudios urbanos y estudios de la movilidad, manifestado por las concordancias entre lo que decían los informantes claves entrevistados y fuentes como ONU-Habitat (2013), Banister (2008, 2011b), Alcântara Vasconcellos (2010) entre otros. Pero este nuevo modelo se basa en un cambio tanto en las ideas normativas como las ideas cognitivas. Están formuladas desde una posición fuerte de cómo “deben ser” las ciudades para cumplir con valores

ideales de acceso, sostenibilidad, e igualdad social. En cambio las ideas cognitivas y normativas vigentes en la opinión pública en Quito han evolucionado a través de los años en función de una diversidad de factores que deben ser considerados.

De hecho las discusiones del público aquí analizadas demuestran una apertura a las ideas cognitivas “nuevas” sobre la movilidad —que es un asunto de necesidad pública, que la prioridad debe ser el acceso y que se debe enfocar en el ahorro de recursos— pero no se remiten a las ideas normativas del nuevo modelo sino a una mezcla propia de ideas y valores, muchas veces aún ligadas a las ideas del viejo modelo de movilidad. Es así que en primer lugar, nuestro análisis encontró una fuerte idea de que la economía de la movilidad debe enfocarse en asegurar el acceso a la movilidad para todos, libre de las coacciones de fuerzas externas. Esta idea se manifestó a través de la continua preocupación por las escasas y muchas veces precarias opciones de movilidad a las cuales tienen acceso la gente de sectores populares en Quito. Al mismo tiempo se expresó la idea de que las mismas opciones de movilidad están determinadas por fuerzas del económicas del libre mercado, lo que se calificó como una influencia negativa.

Recordamos que el desarrollo de la movilidad en las ciudades de América del Sur en general y en Quito en particular ha sido fuertemente influenciado por recurrentes olas de crisis económicas (Alcântara Vasconcellos 2010) y consecuente liberalización del mercado, en particular en las décadas de los ochenta y noventa bajo las políticas del neoliberalismo. Durante las fases de liberalización, el retiro del estado cede la gestión del sector de la movilidad y la responsabilidad de abastecer a las necesidades del público al sector privado, con el correspondiente crecimiento en el poder de las empresas privadas e informales de transporte (Figuroa 2005). Esta situación claramente nos lleva al estado actual en donde el tema de la movilidad está fuertemente coaccionado por intereses económicos privados que interceden en la lucha política para salvaguardar su control y sus ganancias. El estado de desregulación y el poder del sector económico permitan que estas empresas de transporte privadas e informales operan “con un régimen menos estricto o inexistente de responsabilidad de servicio público y con menor vigilancia pública” (Figuroa 2005, 86), lo que produce, entre otros efectos, un horario de oferta reducido, una concentración de la oferta en los sectores de la ciudad con mayor demanda y el abandono de otros sectores y horas con menor demanda —que

son normalmente los sectores periféricos e informales o populares. Así es que el transporte “se convierte en un factor reforzador de la diferenciación social” (Figueroa 2005, 87), y como hemos visto en las discusiones analizadas, las personas con menores ingresos se ven obligadas a moverse en transporte con mayor costo y peores condiciones.

La segunda idea normativa que surgió a través del análisis fue que el propósito de la movilidad debe ser la capacidad de cubrir el espacio geográfico de la ciudad rápidamente *para llegar a los destinos y actividades necesarias*. Las discusiones mostraron una fuerte tendencia de valorar la rapidez para llegar a un punto u otro ante toda otra consideración. Como dice Banister (2011b), este posicionamiento surge de una sociedad capitalista que busca maximizar la productividad laboral en el menor tiempo posible. Pero al mismo tiempo no se perdieron de vista que la movilidad es fundamentalmente *acceder* a los destinos y actividades diarias. Este punto abre la posibilidad de soluciones para problemas de movilidad que no se concentran en el movimiento sino en acercar los destinos y los servicios y a veces eliminar la necesidad del movimiento. Soluciones como fomentar el uso mixto del suelo urbano, incentivar el teletrabajo, esparcir los servicios básicos a lo largo del espacio urbano, entre otras iniciativas son vistas como integrales al nuevo modelo de la movilidad, y de hecho fueron destacados por los actores políticos en este caso. Pero este tipo de soluciones no aparecieron con mucho énfasis ni en el análisis de los documentos oficiales ni en las discusiones analizadas.

Hemos señalado que estas discusiones en grupo revelan que la concepción del público vigente en la opinión pública es la de un público compuesto de individuos con intereses diversos, en conflicto y difíciles de entender por sus pares. Mientras los participantes reconocieron que la movilidad es una necesidad de todos, mostraron confusión y desprecio para lo que les parecían malos comportamientos o acciones de otros grupos en el cumplimiento de esa necesidad. Es más, mostraron confusión y la incapacidad de entender los motivos de los otros en algunas circunstancias. Al mismo tiempo esperaron que las instituciones del municipio impongan orden sobre el conflicto de intereses y necesidades que ahora rige en el sistema de movilidad en Quito. Despreciaron lo que expresaron como una falta de fuerza o de capacidad del municipio

para interceder en el juego de fuerzas (muchas veces económicas) y asegurar que todas y todos tengan opciones de movilidad acordes con sus necesidades.

Mientras por un lado, el público espera acción del municipio, por otro lado, como hemos señalado, los actores políticos esperan que los grupos de opinión movilizada accionen influencia sobre la opinión pública. Los individuos entrevistados para este estudio lamentaron la falta de acción y de incidencia sobre la opinión pública de los grupos considerados como “movilizados” en este tema: en general, los grupos organizados de ciclistas. Indicaron que su esperanza era ver, en alguna medida, lo que nos describe Bourdieu (2000): que los grupos de opinión movilizada —compuestos de personas que entienden el tema de movilidad como un tema política y por lo tanto realizan una lucha política para interceder en las preguntas que se hacen y los programas políticos que se realizan— difundan su mensaje y conquisten a la opinión pública y al mismo tiempo exijan un cambio en las instituciones políticas a favor de la nueva idea-fuerza. Manifestaron que la falta de movilización de la opinión pública atrás del nuevo modelo de la movilidad limitó su poder en la lucha política contra las otras fuerzas políticas y no-políticas, como los medios de comunicación y los actores económicos.

Como señalamos arriba, la historia política del neoliberalismo ha dejado sus rasgos en la situación de la movilidad en Quito. Las instituciones del gobierno local se sienten incapacitados para enfrentarse con los poderes económicos que se han asentado en el sector de la movilidad y que interceden en el campo político. Al mismo tiempo la realidad fragmentada de la movilidad en Quito —en donde las necesidades de algunas personas son abastecidas con la oferta de automóviles y la construcción de nuevas vías mientras otras personas están relegadas a un sistema de transporte colectivo público-privado insuficiente y en mal estado— impide el entendimiento y la acción colectiva.

### **Conclusiones sobre el público**

Es importante recordar que la movilización de la opinión pública a favor de una manera definida de ver y dividir el mundo no depende de las cualidades intrínsecas de esa concepción del mundo sino de la manera en que se comunica esa concepción, a quiénes se dirige y en qué momento se presenta (Schmidt 2008). Los argumentos para una redefinición o cambio en la opinión pública tienen que ser justificados al nivel cognitivo

y legitimados al nivel normativo. Es decir, para que un nuevo modelo de movilidad se convierta en fuerza movilizadora de la gente necesita reconocer lo que creen que es la ciudad y tener sentido según su sistema de valoraciones sobre lo bueno y lo malo, lo deseable y lo indeseable. Cada ciudad tiene su base de simbología construida y estructurada a través de su historia política y vivida, lo que hay que tener en cuenta para desarrollar la comunicación de nuevas ideas políticas (Carrión 1999).

Hemos visto que la formación de la opinión es compleja y no está al alcance de todos. Es un proceso en estado conflictivo, como fundamento de legitimidad para los proyectos políticos en la lucha del poder. Las discusiones y las confrontaciones son las oportunidades de apertura, de cambio, en la opinión pública, que pueden señalar la introducción de o la lucha para nuevos instrumentos de percepción del mundo social, los mismos que estructuran las posibilidades de entender y conocer este mundo. La consigna de la movilidad en Quito está ahora en uno de esos momentos. Varios actores políticos han luchado para introducir nuevas concepciones al debate político sobre para qué y para quiénes debe ser la movilidad. La alcaldía de Augusto Barrera siguió una tendencia progresiva de alcaldías en Quito orientada a promover nuevas definiciones del concepto como parte de su lucha política en contra de la influencia de otros intereses en el campo político de la ciudad. Pero definitivamente su gestión no fue más que un avance incremental, no una redefinición total de la consigna movilidad.

En el ensayo “Gobierno de la ciudad y comunicación,” Fernando Carrión (1999) nos dice que la comunicación de la ciudad producida por el municipio debe cumplir con dos objetivos: 1) fortalecer la integración socio-cultural y la participación cívico-cultural; 2) revalorizar el uso de la ciudad y la socialización en el espacio urbano, para construir el derecho a la ciudad para y de todos y todas(?). Solo así se puede contrarrestar la fragmentación y la segregación de la ciudad, dos preocupaciones que siguen vigentes en las ciudades latinoamericanas y del mundo.

En el caso de Quito vemos claramente la dificultad de cumplir con estos retos. La opinión pública nos cuenta que la fragmentación de la ciudad obstruye la cohesión social y el intercambio. Después de cuatro años en la lucha de redefinición para una movilidad nueva se ha logrado formar un público atento alrededor del tema, que lo construye como problema político y que lo considera desde nuevos términos basado en lo público, la accesibilidad y la conservación de recursos. Pero no se ha logrado crear

integración y participación, lo que podría trascender las divisiones sociales y promover la discusión necesaria tanto para generar una movilización más fuerte alrededor del tema como para seguir promoviendo un cambio en las ideas normativas del público para que sostengan sólidamente a las nuevas ideas cognitivas. Tomamos en cuenta que efectivamente las ideas normativas, por ser más profundas, son de “movimiento lento” (Caldera Ortega 2010). No se cambian fácilmente ni en corto tiempo, lo que dificulta a un proyecto político que pretende ejercer tal cambio durante un solo periodo de administración. Pero a pesar de la dificultad de cambiar las ideas normativas, el hecho de que el nuevo modelo de movilidad esté siendo debatido en la opinión pública es desde ya un paso importante hacia el cambio. Como señaló Barrera, temas nuevos como el uso de la bicicleta y el acceso a la movilidad están presentes como nunca antes en el debate público de Quito.

Nuestro caso evidencia también la dificultad de construir el derecho a la ciudad. Desde Bourdieu sabemos que “la probabilidad de tener una opinión” y por consiguiente de poder expresar una opinión “varía en función de la probabilidad de tener poder sobre aquello de lo que se opina” (2000, 229). Vemos que en este caso los “no-contestan,” que se quedan fuera del público atento, siguen siendo los mismos que siempre. Las mujeres, las personas con menores niveles de ingresos y de educación y las minorías son menos presentes en el público atento, a pesar de que la opinión pública —y los estudios urbanos (Alcântara Vasconcellos 2010)— nos dice que son más afectadas por cuestiones de movilidad en la ciudad. El ex-alcalde Barrera dijo que cambiar el modelo de movilidad “es un factor decisivo para la construcción de una idea de la igualdad social” (Augusto Barrera Guarderas 2014, entrevista). De hecho vemos que en la movilidad ciertos sectores de la población son los que pueden formar y expresar opinión sobre el tema. Además, esa exclusión de la opinión pública vuelve ser una exclusión del público tomado en cuenta por el campo político. En otras palabras, como preguntó un participante en el evento Japi Awer, “si se basa en eso, en decir ok, el 70% de las personas se mueven en transporte público, ¿por qué no estamos haciendo nada al respecto?” Porque, a pesar de los cambios que sí se están haciendo, incrementalmente, ese setenta por ciento de ciudadanos todavía no está tomado en cuenta en la opinión pública, en la comunicación política y en la realidad política de manera integra, protageonica, participativa e igualitaria.



## BIBLIOGRAFÍA

- Alcántara Vasconcellos, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana: Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá, Colombia: Corporación Andina de Fomento (CAF).
- Bajtín, M. (1982). *Estética de la creación verbal*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- Banister, D. (2008). “The sustainable mobility paradigm”. *Transport Policy* 15(2): 73–80. <http://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>
- Banister, D. (2011a). “Cities, mobility and climate change”. *Journal of Transport Geography* 19: 1538–1546. <http://doi.org/10.1016>
- Banister, D. (2011b). “The trilogy of distance, speed and time”. *Journal of Transport Geography* 19: 950–959. <http://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.12.004>
- Barrera Guarderas, A. (2013). *Discurso del Alcalde de Quito Augusto Barrera en la Sesión por la Conmemoración de los 479 años de Quito* [Mp3]. Quito. Retrieved from [http://www.ivoox.com/06-12-13-discurso-del-alcalde-quito-augusto-barrera-audios-mp3\\_rf\\_2622103\\_1.html](http://www.ivoox.com/06-12-13-discurso-del-alcalde-quito-augusto-barrera-audios-mp3_rf_2622103_1.html)
- Barrera Guarderas, A., y Novillo Rameix, N. (2012a). Plan Metropolitano de Desarrollo 2012-2022. Distrito Metropolitano de Quito.
- Barrera Guarderas, A., y Novillo Rameix, N. (2012b). Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022. Distrito Metropolitano de Quito.
- Benach, N., y Sánchez, F. (1999). “Políticas urbanas y producción de imágenes de la ciudad contemporánea: un análisis comparativo entre Barcelona y Curitiba”. En *La ciudad, escenario de comunicación*, F. Carrión y D. Wollrad (Comp.): 23–51. Quito: FLACSO, Sede Ecuador.
- Blumer, H. (1982). *El Interaccionismo Simbólico: Perspectiva y Método*. Barcelona: Hora, S.A.
- Boletín Estadístico Mensual ICQ No. 21. “La movilidad en Quito: un proyecto transformador”. (2013). Instituto de la Ciudad. Retrieved from <http://institutodelaciudad.com.ec/index.php/2015-01-13-20-29-34/informacion-estadistica/boletin-estadistico-mensual>
- Bonfadelli, H., Dahinden, U., y Leonarz, M. (2002). “Biotechnology in Switzerland: high on the public agenda, but only moderate support”. *Public Understanding of Science* 11: 113–130.
- Bourdieu, P. (1996). *Sobre la televisión*. (T. Kauf, Trans.). Barcelona: Editorial Anagrama.
- Bourdieu, P. (2000). “La opinión pública no existe”. En *Cuestiones de sociología*, P. Bourdieu. Madrid: Ediciones Istmo.
- Bourdieu, P. (2005). “El misterio del ministerio. De las voluntades particulares a la ‘voluntad general’”. En *El Misterio del Ministerio: Pierre Bourdieu y la política democrática*, P. Bourdieu, P. Champagne, O. Christin, G. Eyal, F. Poupeau, y L. Wacquant (Comp.). Barcelona: Editorial Gedisa.
- Bourdieu, P., Poupeau, F., y Caron, N. (2001). *El campo político*. La Paz, Bolivia: Plural editores.

- Caldera Ortega, A. R. (2010). “Procesos políticos, instituciones e ideas en la gestión del agua: Una propuesta desde el neoinstitucionalismo discursivo”. Ponencia presentada en el Primer Congreso Red de Investigadores Sociales Sobre Agua, Morelos, México.
- Caldera Ortega, A. R. (2012). “Las ideas y el proceso político en las estrategias para hacer frente a la crisis del agua: Dos casos mexicanos”. *Revista de El Colegio de San Luis* 11(4): 54–99.
- Carrión, F. (1999). “Gobierno de la ciudad y comunicación”. En *La ciudad, escenario de comunicación*, F. Carrión (Comp.): 67–85. Quito: FLACSO, Sede Ecuador.
- Cerbino, M., Maluf, M., y Ramos, I. (2016). *Los enlaces ciudadanos del presidente Rafael Correa: entre la exaltación del pueblo y el combate a los medios*. Quito: Flacso Ecuador.
- Champagne, P. (1995). “La doble dependencia: Algunas observaciones sobre las relaciones entre los campos político, económico y periodístico”. En *Comunicación y política*, G. Gauthier, A. Gosselin, y J. Mouchon (Comp.): 237–254. Barcelona: Editorial Gedisa.
- Chauvin, J. P. (2007). *Conflictos y gobierno local: El caso del transporte urbano en Quito (Thesis)*. Quito: Ediciones Abya-Yala.
- Checa-Godoy, A. (2012). “La Banca y la propiedad de los medios: el caso de Ecuador”. *Revista Latina de Comunicación Social* 67: 125–147. <https://doi.org/10.4185/RLCS-067-950-125-147>
- “Ciclovía compartida en la calle Ulloa, con apoyo”. (n.d.). <http://www.elcomercio.com/actualidad/quito/ciclovía-compartida-calle-ulloa-apoyo.html>, visitado julio 20 2016.
- Crespi, I. (2000). *El proceso de opinión pública: Cómo habla la gente*. (M. Gómez y Patiño, Trans.). Barcelona: Editorial Ariel.
- Cyr, J. (2015). “The Pitfalls and Promise of Focus Groups as a Data Collection Method”. *Sociological Methods & Research* 45(2): 231–259. <http://doi.org/10.1177/0049124115570065>
- “El Japi Awer”. (n.d.). <https://www.facebook.com/ElJapiAwer/>, visitado junio 30 2016.
- “El salario básico para el 2015 será de 354 Dólares”. (2014, December 30). <http://www.trabajo.gob.ec/el-salario-basico-para-el-2015-sera-de-354-dolares/>, visitado junio 3 2015.
- Eriksson, L., Garvill, J., y Nordlund, A. M. (2008). “Acceptability of single and combined transport policy measures: The importance of environmental and policy specific beliefs”. *Transportation Research Part A* 42: 1117–1128. <http://doi.org/10.1016/j.tra.2008.03.006>
- Figuroa, O. (2005). “El transporte urbano latinoamericano en la globalización. Políticas y efectos”. En *Globalización y grandes proyectos urbanos: la respuesta de 25 ciudades*, M. Carmona y Á. Arrese (Comp.): 84–91. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Gordón, S. (2012). *La movilidad sustentable en Quito: una visión de los más vulnerables*. Quito: Ediciones Abya-Yala.
- Information Gathering Toolkit*. (n.d.). Denver, CO: OMNI Institute.

- Kavaratzis, M. (2009). "Model: City Branding Communication Model. EURIB European Institute for Brand Management". [http://www.eurib.org/fileadmin/user\\_upload/Documenten/PDF/City\\_branding\\_ENGELS/v\\_-\\_City\\_Branding\\_model\\_van\\_Kavaratzis\\_\\_EN\\_.pdf](http://www.eurib.org/fileadmin/user_upload/Documenten/PDF/City_branding_ENGELS/v_-_City_Branding_model_van_Kavaratzis__EN_.pdf)
- Kirby, A., y Jacobson, J. (2014). "Public attitudes to the sentencing of drug offences". *Criminology & Criminal Justice* 14(3): 334–350.
- Kolinjivadi, V. K. (2013). "The Construction of Perceptions on the Environmental and Managerial Considerations of an Urban Green Space". *International Journal of Public Opinion Research* 25(2): 230–241.
- Martini, S. (2000). *Periodismo, noticia y noticiabilidad*. Barcelona: Grupo Editorial Norma.
- Mazzoleni, G. (2010). *La Comunicación Política*. Madrid: Alianza Editorial.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2013, August). *Seguros a clases 2013*. Quito.
- Noroña, C. (2009). "De la bicicleta a la utopía: la construcción de organizaciones socio ambientales desde las propuestas de transporte alternativo - el caso de Quito, Ecuador". Tesis de Maestría en Ciencias Sociales con mención en Estudios Sociambientales, FLACSO sede Ecuador, Quito.
- Oleas Mogollón, D., y Albornoz, M. B. (2016). "La bicicleta y la transformación del espacio público en Quito (2003-2014)". *Letras Verdes. Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales* (19): 24–44. <http://doi.org/http://dx.doi.org/10.17141/letrasverdes.19.2016.1817>
- Oller, M., Chavero, P., Cevallos, P., & Carrillo, J. (2015). "Las orientaciones éticas de los periodistas dentro de la cultura periodística de Ecuador". *GIGAPP Estudios/Working Papers*, (WP 2014 36), 28. <http://www.gigapp.org>
- ONU-Habitat. (2013). "Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: Orientaciones para políticas. Informe mundial sobre asentamientos humanos 2013. Resumen Ejecutivo". Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat).
- Perecman, E., y Curran, S. R. (2006). "Focus Groups: Focus Group Interviews". En *A Handbook for Social Science Field Research: Essays & Bibliographic Sources on Research Design and Methods* (pp. 104–117). Sage Research Methods.
- Portillo, M. (2004). "Reflexiones en torno a una propuesta metodológica para abordar el estudio de la opinión pública como un proceso comunicativo desde una perspectiva multinivel". *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 46(190): 73–93.
- Prabhakar, R. (2009). "Can Public Opposition to Inheritance Tax be Weakened?" *Public Policy and Administration* 24(3): 227–244.
- Price, V. (1994). *La opinión pública. Esfera pública y comunicación*. (P. Vázquez Mota, Trans.). Barcelona: Paidós.
- Puga Cevallos, E. S. (2014). "Self-organization and urban cycling in Quito: the role and influence of civil society in alternative mobility policies and planning". Tesis de Maestría, International Institute of Urban Management, Erasmus University Rotterdam, Rotterdam, The Netherlands.

- Ramos, H. (2010). “Medios públicos y poder político en la era de Rafael Correa”. En *La palabra rota: seis investigaciones sobre el periodismo ecuatoriano*, P. Mena, H. Ramos, A. K. López, y C. Ricaurte (Comp.): 209–290. Quito: Fundación Andina para la Observación y Estudio de Medios FUNDAMEDIOS.
- Ramos, I. (2012). “La contienda política entre los medios privados y el gobierno de Rafael Correa”. *Utopía y Praxis Latinoamericana* 17(58): 65–76. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=27923771007>
- Rodrigue, J.-P., Comtois, C., y Slack, B. (2013). *The Geography of Transport Systems* (3rd edition). London: Routledge.
- Rodríguez, E. (2007). “‘Cubriendo la noticia’. El papel de los periodistas movileros en la representación de la protesta social”. En *Fronteras globales. Cultura política y medios de comunicación*: 187–222. Buenos Aires: La Crujía.
- Sampieri, R. H., Collado, C. F., y Lucio, P. B. (2010). *Metodología de la investigación* (Quinta). México, D. F.: McGraw Hill Educación.
- Schmidt, V. A. (2008). “Discursive Institutionalism: The Explanatory Power of Ideas and Discourse”. *Annual Review of Political Science* 11: 303–326.
- “Temas Principales - Desarrollo Sostenible”. (n.d.). <http://www.un.org/es/ga/president/65/issues/sustdev.shtml>, visitado junio 12 2015
- Ter Mors, E., Terwel, B. W., Daamen, D. D. L., Reiner, D. M., Schumann, D., Anghel, S., ... Ziogou, F. (2013). “A comparison of techniques used to collect informed public opinions about CCS: Opinion quality after focus group discussions versus information-choice questionnaires”. *International Journal of Greenhouse Gas Control* 18: 256–263.
- Unceta, K. (2012). “Crecimiento, Decrecimiento, y Buen Vivir”. En *Construyendo el Buen Vivir. I Encuentro Internacional del Programa de Cooperación Universitaria e Investigacion Científica*: 85–96. Cuenca, Ecuador: Pydlos Ediciones.

## DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS

Barrera Guarderas, A. (2013). *Discurso del Alcalde de Quito Augusto Barrera en la Sesión por la Conmemoración de los 479 años de Quito* [Mp3]. Retrieved from [http://www.ivoox.com/06-12-13-discurso-del-alcalde-quito-augusto-barrera-audios-mp3\\_rf\\_2622103\\_1.html](http://www.ivoox.com/06-12-13-discurso-del-alcalde-quito-augusto-barrera-audios-mp3_rf_2622103_1.html)

## DOCUMENTOS

Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022. Distrito Metropolitano de Quito. (Plan de desarrollo). Aprobado 22 diciembre 2011.

Plan Metropolitano de Desarrollo 2012-2022. Distrito Metropolitano de Quito. (Plan de Desarrollo). Aprobado 22 diciembre 2011.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2013) Seguros a clases. (Campaña comunicacional). Agosto.

### **ENTREVISTAS**

Augusto Barrera Guarderas, 11 de noviembre del 2014

Carlos Páez Pérez, 11 de noviembre del 2014

## ANEXOS

### Preguntas para grupos focales

1. Para usted, ¿qué significa “movilidad”? Si tenía que dar una definición, ¿qué diría?
2. ¿Quiénes son los actores en la movilidad en Quito? Pueden ser personas, grupos, instituciones, etc.
  - ¿quiénes necesitan de movilidad?
  - ¿quiénes tienen movilidad y quiénes no?
  - ¿quiénes afectan la movilidad de otros?
3. ¿Cómo usted ve el tema de la movilidad en Quito? ¿Está mejorando? ¿Empeorando?
  - ¿Por qué cree eso?
  - ¿Qué ha cambiado?
4. ¿Cuáles proyectos hechos por el municipio han mejorado la movilidad en los últimos años? ¿Cuáles proyectos han empeorado la movilidad?
  - ¿Por qué?
5. ¿Cómo ve usted el futuro de la movilidad en Quito? ¿Qué va a cambiar?
  - ¿Mejor o peor? ¿por qué?
  - ¿En 2 años? ¿en 5 años? ¿en 10?
  - ¿Con más vehículos (¿¿personas??) o menos en las calles? ¿cuáles tipos de vehículos?
  - ¿Con más congestión o menos? ¿Cómo/por qué?
6. ¿Cómo ve usted el uso de la bicicleta en la ciudad?
  - ¿Creciendo o disminuyendo?
  - ¿Algo positivo o negativo?
  - ¿Quiénes son los que usan la bicicleta en la ciudad?
  - ¿Ud. la usa en su entorno? ¿mucho? ¿por qué?
7. ¿Qué haría usted para la movilidad en Quito? ¿Qué cambios haría?
  - ¿Proyectos o normas desde el municipio?
  - ¿Cambios en los comportamientos de los ciudadanos?
8. ¿Cree usted que este tema influyó en las últimas elecciones? (de alcalde)
  - ¿Cómo influyó?
  - ¿Por qué cree eso?

---

*i* Sobre la relación contenciosa entre el presidente Correa y los medios en Ecuador, ver I. Ramos (2012); H. Ramos (2010); Cerbino, Maluf y Ramos (2016). Para un análisis de la implicación del sector financiero en el sector mediática y su gradual eliminación por el gobierno de Correa después del 2007, ver Checa-Godoy (2012). Para un análisis del efecto de los cambios legales recientes en la cultura periodística, ver Oller et al. (2015).

*ii* Estos perfiles son: taxistas, usuarios de motocicletas, usuarios de buses, usuarios y/o trabajadores del BiciQ, personas con discapacidad física, vendedores en el Mercado Santa Clara, estudiantes universitarios, comerciantes de negocios en la calle Antonio de Ulloa, miembros de una asociación ecologista o de peatones, familias del sector La Gasca.

*iii* Se determinaron las categorías a partir del Sueldo Básico Unificado (SBU) para 2015 de \$354 (“El salario básico para el 2015 será de 354 Dólares,” 2014). Según la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los hogares urbanos y rurales 2011-2012 (2012), en las áreas urbanas del Ecuador, 14% de los hogares tienen ingresos mensuales de menos de 1 SBU (categoría 1), 31% tienen ingresos de 1SBU a menos de 2 SBU (categoría 2), 33% tienen ingresos entre 2 SBU y 4 SBU (categoría 3), 16% tienen ingresos entre 4 SBU y 8 SBU (categoría 4), y 6% tienen ingresos de 8 SBU o más (categoría 5).