



ESCUELA DE CIENCIAS POLITICAS Y RELACIONES INTERNACIONALES

LOS REFERENCIALES EN LA POLÍTICA DE MOVILIDAD DENTRO DEL
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, DURANTE
EL PERIODO 2014-2019

Autora

Paula Gissel Rosero Carrión

Año
2020



ESCUELA DE CIENCIAS POLÍTICAS Y RELACIONES INTERNACIONALES

LOS REFERENCIALES EN LA POLÍTICA DE MOVILIDAD DENTRO DEL
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, DURANTE
EL PERIODO 2014-2019

Trabajo de Titulación presentado en conformidad con los requisitos
establecidos para optar por el título de Licenciada en Ciencias Políticas
y Relaciones Internacionales

Profesor guía

José Luis Fuentes, PhD.

Autor

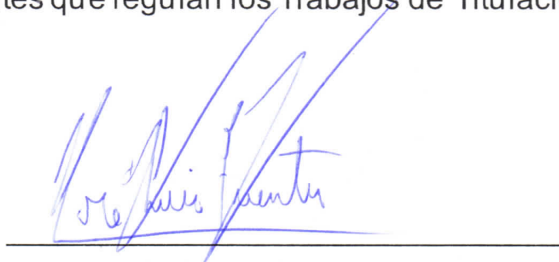
Paula Gissel Rosero Carrión

Año

2020

DECLARACIÓN PROFESOR GUÍA

"Declaro haber dirigido el trabajo Los Referenciales en la Política de Movilidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito, durante el período 2014-2019, a través de reuniones periódicas con la estudiante Paula Gissel Rosero Carrión, en el semestre 2020-1, orientando sus conocimientos y competencias para un eficiente desarrollo del tema escogido y dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación".



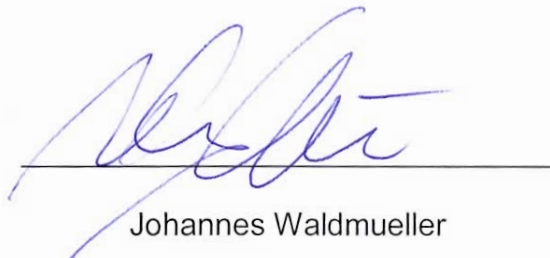
José Luis Fuentes

PhD en Ciencias Sociales con mención en Estudios Políticos

CI: 100252846-9

DECLARACIÓN DEL PROFESOR CORRECTOR

"Declaro haber revisado este trabajo Los Referenciales en la Política de Movilidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito, durante el período 2014-2019, de Paula Gissel Rosero Carrión, en el semestre 2020-1, dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación".



Johannes Waldmueller

PhD

P7403088

DECLARACIÓN AUTORÍA ESTUDIANTE

“Declaro que este trabajo es original, de mi autoría, que se han citado las fuentes correspondientes y que en su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes.”

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Paula Rosero', is written above a horizontal line.

Paula Gissel Rosero Carrión

CI: 0706449261

AGRADECIMIENTOS

A mis abuelos, Angélica, Raquel y Victoriano, por su constante apoyo

A mis padres, Carmen y Tito, por todo el esfuerzo y amor abundante durante este arduo proceso

A mis tías, tíos y primos, quienes han estado siempre preocupados y atentos brindándome su ayuda.

Daniela, fuiste imprescindible.

DEDICATORIA

Dedicado a Tito, Carmen y Kenny

RESUMEN

En el siguiente estudio de caso, se analizó la forma en la que los referenciales han sido usados para la crear políticas públicas referentes a la movilidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito en el período 2014-2019, bajo la teoría del cognitivismo. La función y el papel de los actores involucrados de este caso, que son la Secretaría de Movilidad, el Municipio de Quito, y la ciudadanía.

Además, mediante este método de investigación, se analizó la historia del transporte en Quito desde principios del siglo XX y su evolución, este trabajo analiza específicamente desde el año 2014 hasta el año 2019, y los factores que estuvieron presentes, cómo el parque automotor creciente, el tráfico, el aumento demográfico de la ciudad, su ubicación geográfica, entre otros, y las alternativas que fueron tomadas en un intento de solucionar los problemas de movilidad en la ciudad, como es el Metro de Quito.

ABSTRACT

In this case study, I analyze the referentials which create public policies regarding mobility within the Metropolitan District of Quito in the 2014-2019 period, under the theory of cognitivism. The role of the main actors in this research, are the Ministry of Mobility, the Municipality of Quito, and citizenship.

In addition, through this research method, I analyze the history of transport in Quito, since the beginning of XX century, their evolution, this research analyze specifically since the year 2014 until 2019, and the factors involved like growing car park, traffic, population increase in the city, its geographical location, and others, also the alternatives alternatives taken in an attempt to solve mobility problems in the city, such as the Quito Metro.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. ESTADO DEL ARTE.....	2
3. MARCO TEÓRICO.....	7
3.1. Cognitivismo.....	7
3.2. Referenciales.....	8
3.3. Políticas Públicas.....	9
4. METODOLOGÍA.....	11
5. ANÁLISIS DE CASO.....	11
5.1. Contexto histórico de la construcción de las políticas de movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito.....	11
5.2. Referencial del Ordenamiento.....	13
5.3. Referencial de Transporte Sostenible.....	17
5.4. El Metro de Quito.....	22
6. CONCLUSIONES.....	24
REFERENCIAS.....	26

1. INTRODUCCIÓN

El Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) es la capital de la República del Ecuador, es sede del dominio político a nivel nacional, perteneciente a la provincia de Pichincha, tiene una superficie de 423.000 ha de las cuales 18.860 están en el centro de la ciudad, políticamente el DMQ está dividida en 64 parroquias reunidas en 9 administraciones zonales y 2 delegaciones, como se indica en la siguiente imagen.

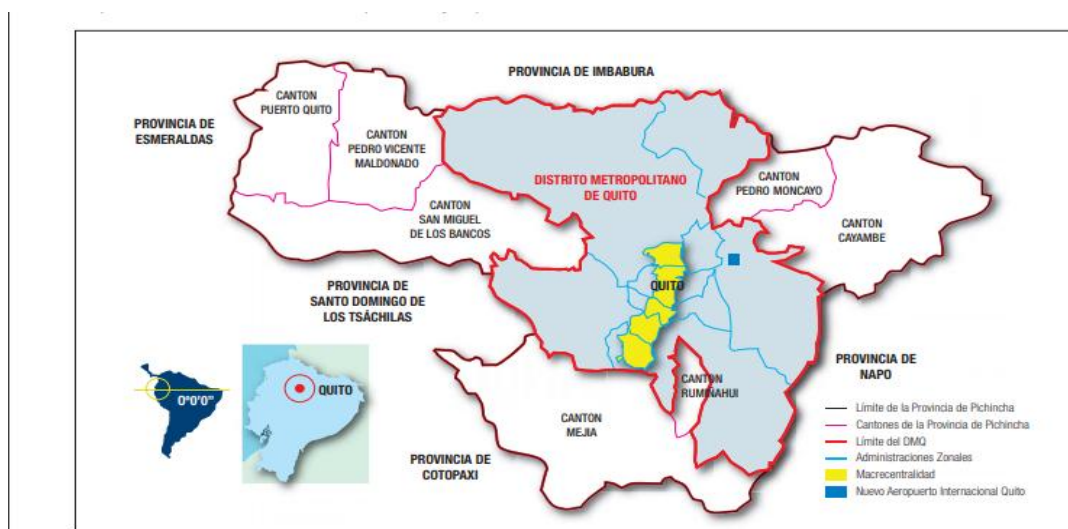


Figura 1. Localización del DMQ

Tomado de (MDMQ, 2008, p. 14)

Según el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009- 2025 en el DMQ se concentra el 77% de la población económicamente activa, la cantidad de personas que usan el transporte público al centro de la ciudad registra un crecimiento sostenido ya que confluyen cerca del 50%, además el 64% proviene de fuera, mientras que el 36% pertenecen a la ciudad. Es importante mencionar que la razón de movilizarse al centro se da debido a fuentes de trabajo y servicios conforme se ve en el siguiente gráfico.

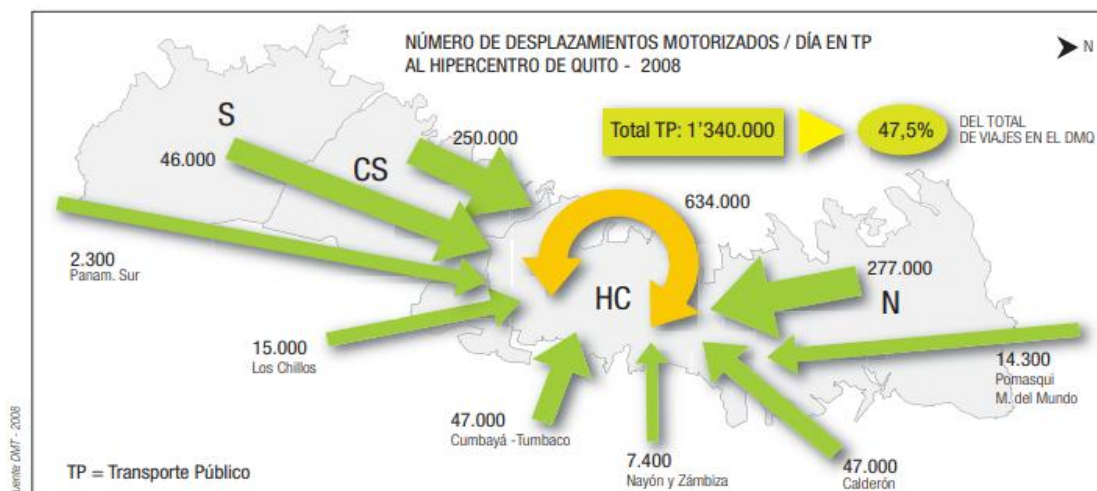


Figura 2. Número de desplazamientos hipercentro Quito

Tomado de (MDMQ, 2008, p.23)

Darle una solución a este problema de movilidad es un punto importante para todos aquellos que han querido ser alcaldes de la ciudad, pues es un reto con el que deben enfrentarse, tomando en cuenta que las circunstancias han cambiado, y las alternativas a tomar también han tenido que ir ajustándose a las necesidades que han ido surgiendo desde los primeros tipos de transporte público que aparecieron en el siglo XX.

Se procederá a explicar en el siguiente trabajo académico acerca de las ideas bajo el concepto de referenciales, la manera en la que son transmitidas hacia un público, y cómo las ideas son transformadas en políticas públicas para poder ejecutarlas. Para este trabajo utilizaremos dos referenciales puntuales, primero el orden y segundo un tipo de transporte sostenible, para poder entender de una mejor manera como las propuestas de los ex alcaldes de la ciudad han tenido que irse moldeando hasta adaptarse y convencer a sus ciudadanos de que es la mejor opción para tomar.

2. ESTADO DEL ARTE

El sistema de movilidad en Quito es un problema que se ha venido presentando a lo largo de los años, la Secretaría de Movilidad junto con sus

dependencias adscritas: Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, Empresa Pública Metropolitana de Metro de Quito, y Agencia Metropolitana de Tránsito, quienes pertenecen a su vez al Municipio de la ciudad de Quito, son los encargados de analizar y desplegar acciones para que las condiciones del transporte urbano en la capital tengan un progreso, sin embargo varios autores como, Mayra Gordón Salvatierra, Francisco Eguiguren, Pedro Alarcón Cevallos, quienes coinciden en que la congestión, el tráfico, la contaminación y la movilización de los ciudadanos han sido factores importantes para que las medidas aplicadas anteriormente no han sido suficientes para poder obtener una mejora en el sistema de transporte público.

Este trabajo académico analizará las motivaciones para la realización de estas políticas y sus consecuencias, es importante mencionar que se tratará el tema de la movilidad desde una perspectiva de transporte. Dentro de la ciudad San Francisco de Quito, en donde habitan más de 3,1 millones de personas "Quito se convirtió en la ciudad más poblada del Ecuador con más de 2,7 millones de habitantes en el 2018" (Carvajal, 2019, p.1) quienes hacen uso constante de los sistemas de transporte, además de todo el número de turistas que cada año visitan la capital.

Se procederá a comparar algunos de los trabajos que diferentes autores han venido realizando en lo que respecta a este tema en particular, y como cada uno ve problemas específicos, "Movilidad sustentable en Quito: una visión desde los más vulnerables" de la autora Mayra Sofía Gordón Salvatierra (2011), quien nos explica de manera más histórica como ha sido el proceso y de qué forma empieza la movilidad en la ciudad, que tipos de transporte las personas empezaron a utilizar en Quito, el impacto del crecimiento urbano dentro de la ciudad, el efecto que tuvo la colonización, así como la llegada de la era industrial, que en este caso vendría a ser la llegada del ferrocarril, hasta por fin entrar en una idea de ciudad un poco más moderna.

Con la rápida evolución de la tecnología también se da el paso a una movilidad más sustentable y sobre todo la importancia que el Estado le empieza a dar al transporte sostenible y amigable con el medio ambiente, con el pasar de los años la Secretaría de Movilidad, perteneciente a la Municipalidad de la ciudad es la encargada de velar por los derechos que los ciudadanos merecen, se ha ido buscando emplear una serie de políticas públicas para poder mejorar el servicio de transporte público.

En algo que la autora hace énfasis es que hay una serie de puntos que están directamente relacionados con la movilidad, como es la expansión de la ciudad, su ubicación geográfica, y las consecuencias de que las personas se vayan ubicando en las periferias, ya que emplean más tiempo para llegar a sus destinos de trabajo, lugares de estudio, etc., deben dirigirse hacia el hipercentro de la ciudad, que es donde se encuentran las principales instituciones del gobierno, además empresas privadas y públicas (Gordón Salvatierra, 2011, p.140).

“Desde el punto de vista económico, para la Municipalidad resulta altamente costosa la provisión de infraestructura y servicios a los sectores periféricos. Así mismo la población necesita más tiempo para desplazarse. Lo que resulta en gastos tarifarios (ya que en ocasiones es necesario tomar varios buses para llegar al destino), gasolina, entre otros. Si se toma en cuenta el tiempo de desplazamiento con relación al salario, se podría cuantificar la pérdida que la persona debe asumir, por su localización en la ciudad. Estos son costos que no sólo son asumidos por la ciudadanía, sino también por el Estado; por ello este modelo de desarrollo de la ciudad resulta insostenible económica y ambientalmente” (Gordón Salvatierra, 2011, p.141). Se puede entender entonces que este problema afecta a todas y cada una de las personas que habitan dentro de la ciudad de Quito, traduciéndose como pérdidas económicas y una disminución de la productividad, así como de la alta contaminación generada a diario por el uso del transporte tanto público como privado dentro de la ciudad.

Buscando una alternativa para poder contrarrestar este problema, es que la autora plantea un nuevo modelo de gobernanza, esto quiere decir que se decide cambiar el enfoque existente, “[una] ‘nueva política regional’ [...] que tiende a asociar desarrollo local endógeno, descentralización, competitividad interurbana y planificación estratégica, al concepto de gobernanza” (Gordón Salvatierra, 2011, p.142). Durante la gestión del ex alcalde de Quito, Paco Moncayo, es cuando por primera vez se utiliza un modelo de asociación “público-privada” (Gordón Salvatierra, 2011) a través de la creación de corporaciones, es así que poniendo en primer plano el tema ambiental se empiezan a tomar decisiones y buscar políticas en torno a esto, destaca que la implementación de políticas se efectúa bajo un contexto de crisis.

Esta forma de gestión ha sido un factor común a lo largo de la historia de la ciudad, porque las medidas no se adelantan a los problemas, sino que se aplican una vez presentada la crisis, por los costos políticos, sobre todo, cuando el problema se desborda (Gordón Salvatierra, 2011, p.142). Según la autora desde la implementación de estas primeras medidas en base al contexto del factor ambiental han ido surgiendo más ideas para que Quito tenga mejores alternativas de transporte, sobre todo que este sea sostenible y amigable con el medio ambiente, la autora menciona la BiciQ como una de las opciones. Sin embargo, concluye que aún falta mucho para los ciudadanos se vean beneficiados y cuenten con un sistema de transporte público sostenible (Gordón Salvatierra, 2011, p.142).

Según el autor Francisco Eguiguren (2015) “¿Caminando a la movilidad urbana sostenible?: Desafíos de la implementación de políticas en la ciudad de Quito”, en su tesis de maestría, manifiesta que la movilidad de las personas se da en todo lo largo de la ciudad, y que se cubren casi todas las necesidades, pero dentro de la movilidad, hay muchos más campos que están relacionados los unos con los otros, como vendría a ser la salud, la energía, el uso del espacio público o el aire y su calidad (Eguiguren, 2015, p.82), para este autor la solución tendría que ser “diseñar, operar y construir sistemas de transporte

pero que sean sustentables y que no contribuyan más a la contaminación ambiental” (Eguiguren, 2015, p.82) siendo una problemática en la que la salud de las personas se ve alterada.

Según el “Análisis de la implementación de la primera medida de restricción a la circulación vehicular en Quito” del autor Pedro José Alarcón Cevallos (2010) menciona que, la congestión que el tráfico genera en la ciudad es un problema dentro de la urbe que afecta la calidad de vida de los ciudadanos que conforman la misma, y es un concepto que se asocia a un conflicto (Alarcón, 2010), pues las personas se pelean un espacio público físico con diferentes intereses, así como disímiles posiciones y desde esa perspectiva el autor nos exhibe que “La movilidad es una noción que apunta de democratizar esos accesos” (Alarcón, 2010, p.96)

En su trabajo el autor hace una referencia al uso del pico y placa que entró en vigor en el año 2014 durante la alcaldía de Mauricio Rodas (2014-2019), en la que se prohíbe el paso de vehículos, a la zona urbana de la ciudad, el funcionamiento de este sistema es usando el último número de la placa, que va asociado a un día de la semana respectivamente, el autor hace un estudio de las consecuencias en la ciudad y la forma en la que se ven afectadas las personas que deben cumplir esta normativa, después de haber sido aplicado el “Pico y Placa” durante unos meses en la capital la respuesta fue favorable (Alarcón, 2010, p.96), el autor menciona que los temas de movilidad urbana siempre están dentro de la agenda local, el tema del transporte urbano, el tráfico, pasan debatiéndose constantemente, intentando buscar soluciones en la que los actores involucrados se vean beneficiados.

Según la Secretaría de Movilidad, el sistema de movilidad del Distrito Metropolitano de Quito presenta una serie de errores, los mismos que siguen con propensión a empeorar, especialmente en lo que concierne a la fluidez del tráfico, cuyo contexto es alarmante debido a que la capacidad de las vías disponibles se encuentra en un transcurso de abarrotamiento, que no es capaz

de atender la progresiva demanda de circulación del parque automotor. (Planificación, 2014, p.363) Congruentemente, el diario vivir de los ciudadanos se ve afectada por los largos tiempos de viajes que se incrementan en la medida en que el sistema vial y de circulación se congestiona cada vez más.

En un periodo a corto y largo plazo, la movilidad se volverá insostenible (Planificación, 2014, p.363), por lo que constantemente se buscan opciones que sean estratégicas, y sustentables que puedan ser implementadas, obteniendo de esta manera una transporte público de calidad, ya que es la mejor opción para poder moverse dentro de la urbe, no obstante aún no se ha podido llegar a ofrecer un servicio que sea adecuado para las personas que lo utilizan, "tanto en su capacidad de oferta como en la cobertura y calidad del servicio" (Planificación, 2014, p.363) pues aún no llega a ser la primera opción frente a usar un vehículo particular, además de que el sistema aun padece de una estructura y un orden. (Planificación, 2014, p.364).

3. MARCO TEÓRICO

3.1. Cognitivismo

Se procederá a analizar el tema de investigación, "Los referenciales es la política de movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito" en base a libros, revistas, de quienes investigan la función cognitiva en las políticas públicas, en cómo estos se conectan y se desarrollan entre sí. "Las ciencias cognitivas se refieren al estudio interdisciplinar del proceso de adquisición y uso del saber desde una perspectiva naturista, la misma que incluye inteligencia artificial, psicología cognitiva, lingüística, la filosofía de la mente, y las neurociencias" (Gouin & Harguindéguy, 2008, p.45)

Desde los años 80 en las ciencias sociales el concepto de cognitivismo fue tomando fuerza, los análisis cognitivos encierran a las representaciones, ideologías, paradigmas o cultura como variables independientes, los mismos

que pueden influir sobre la acción pública (Gouin & Harguindéguy, 2008, p.46) depende de los autores la clasificación de los mismos o las categorías en las que se las quieran ubicar, sin embargo lo que tienen en común y en lo que concuerdan es que los análisis cognitivos de las políticas públicas suponen que: “primero, el discurso de los actores no es considerado como una simple descripción de hechos positivos; segundo, las políticas públicas son reguladas por ideas que las estructuran; tercero, la creación de una política pública tiene como consecuencia un debate”. (Gouin & Harguindéguy, 2008, p.45)

Los elementos cognitivos y normativos en los análisis son tres, en base a aproximaciones básicas y cada una de estas está desarrollada bajo una categoría central: primero los paradigmas de políticas; segundo los referenciales; y tercero las coaliciones de política, estas aproximaciones básicas tienen un común, busca “prevaler el papel de las ideas y de la ideología en los procesos para hacer políticas públicas” (Puello- Socarras, 2007, pg.86) los marcos cognitivos y normativos definen la manera en la que los actores entienden, afrontan y corrigen los problemas públicos mediante soluciones que se ajustan, estas dependen de las percepciones que tenga el autor encargado.

3.2. Referenciales

En lo que respecta a la palabra referencial, el autor nos explica que este término sirve para “explicar los sistemas de ideas en la guía para la acción pública en un subsistema de política” (Puello- Socarras, 2007, p.92) y las relaciones de los actores, el problema de la elaboración de una política pública “se reduce a construir una representación, una imagen de la realidad sobre la cual se quiere intervenir” (Puello-Socarras, 2007, p.92).

“El manejo de las políticas se ejerce a través de un sistema de representaciones sociales, los referenciales son 'instituciones del sentido' que no solamente configuran un 'cuadro de organización del mundo' mantenido

como 'verdadero', sino que también 'organizan y estabilizan' las transacciones entre los empresarios de una política pública" (Puello- Socarras, 2007, p.93) depende hacia qué grupo de la sociedad va dirigido, la interpretación de referenciales, otorgándoles un sentido específico. Alrededor de los procesos de política pública puede moverse actores con privilegio, los mismos que pueden ayudar en que haya una "realidad pública" (Puello- Socarras, 2007, p.93) de esta manera pueden llegar a incluirse problemas en las agendas locales.

3.3. Políticas Públicas

Mientras que las políticas públicas "Comprenden unas decisiones o unas formas de asignación de los recursos, cuya naturaleza es más o menos autoritaria. Que sea explícita o solamente latente" (Müller, 1998, p.65)

Una política pública según Pierre Müller posee algunas características, y es que debe ser ejecutada bajo en "marco general" (Müller, 1998, p.65) esto quiere decir que se lo va a distinguir de tomar simples medidas; debe tener objetivos y metas claras; debe ser un objeto de investigación; se deben tener un público hacia quien dirigir la política pública y las consecuencias que esta genere una vez aplicada (Müller, 1998, p.65)

Existen políticas públicas que no siempre están explícitas y otras que sí, también que pueden existir aquellas que no necesiten de un gasto público u otras que se necesite obligatoriamente, las políticas públicas deben seguir una línea secuencial (Müller, 1998, p.66) según el autor son cinco los pasos que deberían seguir para realizar políticas públicas: "identificación del problema; desarrollo del problema; la puesta en marcha; la evaluación; y finalmente la terminación de dicho programa", utilizando esta secuencia es más fácil tener un plan organizado y coherente para poder ejecutar de una mejor manera una política pública (Müller, 1998, p.66)

En las políticas públicas el uso del término cognitivo quiere decir que está basado en el cambio de mentalidad de los responsables de una política, que puede explicar las modificaciones en el momento de hacer y desarrollar una política pública, como consecuencia genera dos tipos de reacciones: la primera es que se existe un cambio del comportamiento, con una relación causal, que bien puede ser probada por con una demostración científica, o puede pensar en la hipótesis sin probarla.

Segundo que obligatoriamente se va a dar un cambio con la política en la que tanto las instituciones como los actores y sus interacciones entre sí, "No puede ser explicado de forma exclusiva por el cambio de ideas de los gobernantes" (Gouin & Harguindéguy, 2008, p.47)

Según Pierre Müller (1998), con las políticas públicas se pretende entender al Estado a partir de las acciones tomadas, engloba un proceso a través del cual se elaboran representaciones que una sociedad da para entender y actuar sobre lo real (Müller, 1998, p.66). Cada política pública plantea una idea específica y distintiva de un problema, de una representación, de un grupo social, el cual da paso a una existencia pública y el de una teoría de cambio social. (Gouin & Harguindéguy, 2008, p.50)

En este sentido, los procesos de producción y elaboración de políticas serían fruto de "creencias compartidas" en el terreno público o, si se quiere, de una construcción pública de la realidad social, mediada ideológicamente. (Puello-Socarras, 2007) Las políticas públicas sirven paralelamente para construir la realidad y para definir los modelos normativos de acción sociales por referencia a "creencias, valores y representaciones" (Puello- Socarras, 2007) que los mismos actores comparten o disputan dentro de un campo social.

4. METODOLOGÍA

En el siguiente trabajo académico a través de un análisis de caso, se procederá a explicar y desarrollar los referenciales en la política de movilidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito, en el período 2014- 2019, bajo la Teoría Cognitivista, desde un enfoque referencial, de la manera en cómo se han ido analizando, transformando, y ajustándose a los cambios actuales y a sus necesidades, creando ideas, y transmitiéndolas a políticas públicas, y las consecuencias que estas han tenido

Los actores dentro de este análisis de caso son la Secretaría de Movilidad, la misma que pertenece al Municipio de Quito, quienes son los responsables de hacer políticas públicas, quienes con pasar del tiempo han ido aprendiendo de las acciones y decisiones pasadas evolucionando a mejores resultados, transmitiendo las ideas hacia otro actor, que son los usuarios que usan el transporte público mediante el uso de dos referenciales, el ordenamiento y el transporte sostenible en la ciudad.

5. ANÁLISIS DE CASO

5.1. Contexto histórico de la construcción de las políticas de movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito

Dentro del contexto histórico procederemos a explicar los inicios del transporte urbano y la forma en cómo empezó a funcionar en la capital, así mismo su evolución, las instituciones encargadas, las leyes, y todos los actores, que han estado dentro de todo este proceso como los alcaldes y su visión diferente a uno del otro, los ciudadanos y su respuesta, las alternativas que han ido surgiendo para poner un orden, pues con el paso de las décadas, el enfoque del problema también ha ido cambiando, cabe recalcar que el medio ambiente y su cuidado han ido tomando fuerza, convirtiéndose en un punto importante dentro de la agenda de los alcaldes, debido a esto las alternativas a tomar deben ir ajustándose ante los nuevos retos .

Es en el siglo XX, cuando el transporte motorizado empezó a funcionar en la ciudad de Quito, y en 1906 después de solo haber empresas de carruajes, inicia “La Veloz”, la primera filial de automóviles, 8 años después se instala “Quito Tranway Company”, los mismos que ofrecían un servicio de tranvías en la ciudad durante 3 décadas, a quienes los usuarios los calificaron como excelentes y de buen servicio. En el año 1947 se inaugura la primera empresa municipal, sin embargo, esta no estuvo activa más de un año, pero 2 años más tarde nace la primera cooperativa de transporte urbano, y de la mano el primer sindicato de choferes profesionales quienes tenían facilidades para poder adquirir vehículos, y el precio de la gasolina estaba a un precio accesible, lo cual generaba un entorno favorable (Chauvin, 2007, p.63)

Durante 1963 se decreta la primera Ley de Tránsito, lo cual da un giro, ya que deja de ser responsabilidad de la municipalidad, pasando a ser parte de diversas organizaciones, lo cual hasta la fecha sigue siendo un problema.

En 1966 se crea el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CNTTT), desde dónde se empieza a consolidar “un sistema de transporte público basado en el pequeño propietario, que seguía una lógica, de “supervivencia y no de acumulación” (Chauvin, 2007, p.64), adicional a esto la ciudad cada vez iba creciendo más, y el modelo que estaban implementando no cumplía con las expectativas, pues no satisfacía las necesidades de los ciudadanos como tal, para la década de los 80 se crea la Empresa Municipal de Transportes, quien ante los crecientes problemas que tenía el sistema de transporte urbano se hacen cargo, entrados ya los 90 los problemas no cesan, y esto debido a que no había una institución que se dedique únicamente a Quito, como consecuencia en los años posteriores en la presidencia de Rodrigo Borja (1988-1992).

Han sido 4 las fases que Quito ha tenido que ir pasando en lo que tiene que ver con el transporte urbano: primero el tranvía (1914-1946) que estuvo bajo el mandato de una empresa privada; la segunda entre 1947 y 1978 en la que el

servicio estuvo a manos tanto de empresas privadas como del Estado pero que no terminaba satisfaciendo las necesidades ni de los transportistas ni de los ciudadanos; en la tercer etapa tenemos desde 1979 hasta 1993 en donde el país atravesó por una gran crisis que también repercutió en el sistema de transporte no solo de la capital sino nacionalmente, es partir del 95 en donde empieza la cuarta etapa en donde se busca estabilizar y el cabildo tiene participación directa haciéndose cargo por completo de del transporte en Quito.

5.2. Referencial del Ordenamiento

Según los años han ido pasando, la forma de ver el problema de movilidad y solucionarlo ha cambiado, es a partir que desde la alcaldía de Rodrigo Paz que el enfoque para tratar la congestión vehicular toma una giro distinto y se le empieza a dar un rol más importante dentro de la agenda del alcalde de la ciudad, se empiezan a generar políticas públicas, y leyes para ordenar al sistema, Quito ha contado con un servicio de transporte tanto privado que son las líneas de los buses azules, como un sistema público (Metrobús-Q, Troncal Central Trolebús, Troncal Oriental Ecovía, y Troncal Occidental), en el que el responsable el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Con Rodrigo Paz al frente de la Municipalidad de la capital (1988-1992) ya empieza a cambiar el contexto en la manera en la que se veía el transporte urbano, pues a más de ofrecer el servicio para los turistas únicamente en el centro de la ciudad, lo que se buscaba era también empezar a llegar a zonas urbano-marginales, ampliando la flota de los buses y de la misma manera diversificar las rutas, así mismo en los 90 empieza a ejecutarse un servicio que era especial para las personas menores a 6 años y mayores a 65 además de los discapacitados (Chauvin, 2007, p.66), quienes podían acceder gratuitamente,

Este nuevo servicio de buses municipales tienen una gran acogida por los ciudadanos de aquel entonces, sin embargo lo que se buscaba era una

transición completa, sobre todo con propuestas viables para mejorar y brindar un servicio de calidad, es así como se crea la Unidad de Estudios del Transporte, en donde nace el Plan Maestro de Transporte en Quito, de la manos del Ingeniero César Arias “se consideraba la creación de una autoridad única para planificar y regular el servicio de transporte en el ámbito local, la creación de una red integrada de transporte público, el fortalecimiento de las empresas privadas, la implantación de vehículos de baja contaminación y un sistema centralizado de semaforización” (Chauvin, 2007, p.66)

En la administración del exalcalde Rodrigo Paz, lo que se logra es que la municipalidad sea la institución encargada de manejar el transporte público en Quito y sus ordenanzas respectivamente, que a pesar de las negativas que tuvo por años, el proyecto logró ser aceptado “El proyecto de Ley del Distrito Metropolitano fue aprobado definitivamente por el Congreso Nacional y luego sancionado formalmente por el presidente de la República el 25 de noviembre de 1993. Finalmente, la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito fue publicada en el Registro Oficial No. 345 del 27 de diciembre de 1993” (Chauvin, 2007). Es a partir de este punto en donde la municipalidad empieza a ejercer su poder haciéndose cargo de las nuevas competencias.

Durante el mandato de Jamil Mahuad (1992-1998), las protestas fueron varias en el tema de transporte público, especialmente por el aumento en el precio de los combustibles, sin embargo, después de llegar a acuerdos se estabilizaba un poco. (Chauvin, 2007). Pero los problemas no quedaron ahí, los enfrentamientos cada vez eran más fuertes y frecuentes entre los miembros de la Policía Nacional y el Municipio quienes se acusaban de no respetar las tareas que cada organismo debía cumplir.

Troncal Central Trolebús empieza a funcionar el 17 de diciembre del 95, un sistema de transporte masivo público, que a pesar de las trabas, pues existían detractores primero aquellos que estaban dentro de la alcaldía, como concejales quienes no querían que se dé luz verde para este proyecto y los

transportistas de buses urbanos, quienes se unieron con la amenaza al ex alcalde Jamil Mahuad de paralizar la ciudad, durante este conflicto los medios de comunicación juegan un rol importante, una parte se encontraba a favor y elogiaban el uso de este tipo de transporte, mientras que la otra parte no estaba de acuerdo y criticaba al ex alcalde por aquella acción, una ciudad dividida entre quienes pedían que se tome una postura más dura contra aquellos transportistas o actores que estaban en contra de los cambios.

El proyecto Trole estaba pensado para cumplir las necesidades de movilidad que demandaban las personas, ofreciendo una opción tecnológica y de calidad, frente al tipo de transporte público de la época que carecía de estas características.

La municipalidad tomó la decisión de sacar de movimiento todos aquellos buses urbanos que habían tenido más de 20 años en funcionamiento, además de hacer controles ambientales y multar a aquellos que infringían, lo que acaloró los ánimos dentro de la ciudad que como consecuencia tuvo la paralización de Quito, el 15 de marzo entraron aproximadamente 1500 buses al centro histórico, lo que pedían es que se dé un alto al control ambiental, un paro al trolebús y la destitución de Jamil Mahuad, pero el alcalde sin embargo se mantuvo fuerte, lo que generó más bien actos más violentos aún, que se esparcieron por toda la ciudad, a estas manifestaciones se las llamó el “Buserato” a pesar de los desmanes ocasionados se llegó a un consenso pero el problema era latente entre los transportistas privados de los públicos (Trolebús).

Para el segundo mandato Jamil Mahuad, se buscaba consolidar el servicio de transporte urbano en la ciudad, se retiraron nuevamente buses que habían estado en funcionamiento por más de 20 años y se procedió a utilizar por primera vez colores para diferenciar las unidades, dependiendo del uso o servicio que cada bus ofrecía, Jamil Mahuad se despidió de la alcaldía para dedicarse tiempo completo a las campañas presidenciales.

Roque Sevilla asume la alcaldía en 1998 hasta el 2000, durante su periodo el país atravesaba momentos difíciles en cuanto a la economía, altos y bajos del sucre que afectaban a todos los sectores del país, en este caso el problema con los transportistas se basaba en que el precio del combustible, el mismo que se elevaba y su vez los transportistas paralizaban o dejaban sus funciones sumiendo en caos a la población, para el 2000 junto con la dolarización, muchos quedaron endeudados, pues el sucre estuvo en su punto más bajo, cuando Jamil Mahuad en funciones de Presidente de la República cambia la moneda del país, sin embargo se logra llegar a un consenso, las deudas de dólares serían transformadas a sucres, además de la reducción y congelamiento del precio del combustible. (Chauvin, 2007, pg.83)

Durante esta administración se amplía la segunda fase del Trolebús, la misma que llegaba hasta Quitumbe, también se da inicio a otra línea de transporte público “Troncal Oriental Ecovía” en el que buses “ecológicos” tendrían un carril exclusivo por la Avenida 6 de Diciembre, Norte de Quito, los propietarios de la misma serían cooperativas privadas conformándose “Transportistas Asociados S.A.” TRANASOC, que tenía 8 operadoras, lamentablemente por la situación de crisis que el país atravesaba se retrasó el avance de la obra.

En el 2000 Paco Moncayo gana la alcaldía de la ciudad, y al igual que sus antecesores buscaba cambiar la situación que se tenía con los transportistas, se buscaba llegar a un acuerdo en la que ambas partes se vean beneficiadas, la alcaldía puso en marcha varias iniciativas para mejorar el tránsito y el transporte en la ciudad, es así como el 2003 se presenta un nuevo “Plan Maestro de Transporte”, que tenía consigo construir nuevas paradas, reformar la estructura de las vías y construir intercambiadores en puntos clave, además de crear al Cámara de Transporte de Distrito quienes serán los encargados del transporte, durante este año también se dio por culminada la terminal “Río Coca” de la Troncal Oriental Ecovía, el mismo que pertenece al Sistema Integrado de Transporte Metropolitano de la Ciudad , permitiendo la movilidad de ciudadanos en la parte norte de la capital.

Se propuso también la creación de un nuevo corredor “Metrobús-Q” que iría por la Avenida América, este sistema de corredores para el transporte público estaría compuesto por buses biarticulados, y buses normales, que servirían de apoyo para llegar a lugares donde no se tenía cobertura, se inauguró finalmente en 2004, siendo este también uno de los motivos para que Moncayo sea reelegido en ese año, pues en su alcaldía de cierta manera se llegó a establecer orden, pues con una nueva línea de transporte masivo se buscaba alivianar la congestión en la ciudad.

5.3. Referencial de Transporte Sostenible

Como es ya mencionado, el tiempo y las circunstancias son un factor importante, ya que el enfoque del problema se va transformando, adaptándose, es así que el Municipio cambió la forma de ver el problema de la movilidad, y se le empezó a dar importancia desde un punto de vista de sostenibilidad, siendo este el referencial a usar, es por eso que se empiezan a idealizar y proponer proyectos que no sean altamente contaminantes, se buscaba la manera de convencer a la ciudadanía de la importancia de un modelo de transporte público que sea sostenible y amigable con el medio ambiente como es el Metro de Quito, Quitocables, o BiciQ, todas estas propuestas bajo la idea de empezar a tener medios de transporte masivos que no contribuyan en la polución de la ciudad.

Para el 2009 durante la alcaldía de Augusto Barrera, se crea el “Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025” (PMM) el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, era el encargado de este proyecto y tenía la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tema de movilidad dentro de su espacio para que sus ciudadanos puedan movilizarse en mejores condiciones, lo que se buscaba con el PMM es que Quito cuente con un sistema que vaya de acuerdo a las modernidades y comodidades, "que comprenda una red vial y un sistema de transporte público e intermodal."(Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2009) que precautele

la calidad del ambiente, la incorporación de los motorizados, y un desarrollo al territorio distrital.

Se empiezan a emplear medidas y estrategias para que los sistemas de transporte público sean eficientes, y que esto se vea reflejado a largo plazo, es por eso que se plantea un nuevo modelo de funcionamiento el cual utilizaba algunas estrategias: "Integración del sistema de transporte de alta capacidad sobre rieles con el sistema Metrobús-Q, versatilidad del servicio de transporte urbano sobre rieles en servicios mixtos urbanos, regionales y nacionales"(Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2009) Se buscaba planificar y ejecutar políticas públicas bajo un "marco secuencial (Müller, 1998) Se establecieron los lineamientos por lo que el plan iba a seguir con su marcha, la duración de este plan estaba prevista para 16 años, en conjunto con los programas de los diferentes tipos de corredores que hay en la capital, con sus respectivas rutas. Durante el mandato de Augusto Barrera empiezan los estudios para la construcción y operación del Metro de Quito, una red subterránea de transporte público, el mismo que conectaría a la ciudad desde Quitumbe, sur de la ciudad hasta El Labrador, norte, siendo una de las alternativas para aliviar el tráfico, se espera que lleve diariamente un aproximado de 400.000 personas (Jácome, 2020), pues la ciudad ya ha sido considerada inviable.

No obstante durante los años que fue alcalde también construyó la Vía de Integración a los Valles "Ruta Viva", además de iniciar las operaciones de los corredores Sur Oriental y Sur Occidental, según el "Plan Maestro de Movilidad 2009–2025", el Sistema Integrado de Transporte Metrobús-Q tiene la siguiente flota de servicio: Trolebús cuenta con 113 trolebuses articulados; Ecovía cuenta con una flota de 42 buses articulados y 39 buses alimentadores; Corredor Central Norte cuenta con una flota de 74 buses articulados y 136 alimentadores (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2009)

En base a un informe de gestión del ex alcalde de Quito, Augusto Barrera, sobre el transporte público, manifiesta que ha tenido un alcance positivo, y como resultado ha habido un incremento de usuarios: “la gestión responsable del Sistema Integrado Metrobús-Q ha significado un incremento de 424.345 usuarios al día, es decir, el 81% de la capacidad del servicio” (Augusto, 2014, p.32).

El sistema de transporte privado (buses) está organizado por rutas, las cuales están controladas por distintas operadoras, “el transporte público convencional urbano cuenta con 131 rutas, atendidas por 41 operadoras y una flota de 2.034 buses,” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2009, p.350) El sistema de transporte público ocupa la ciudad de Quito “989.23 km (32.7%.) Del total de vías existentes del Distrito, de los cuales 43.42 km (1.42%.) corresponden a carriles exclusivos y 945.81 (30.93%), al transporte convencional” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2009, p.350) Estos valores nos indican indirectamente que la ciudad de Quito tiene un total aproximado de 3.025 km de vías. Cabe mencionar que el crecimiento del parque automotor y la cantidad creciente de personas que usan este servicio es progresivo con los años.

Otra de las alternativas propuestas fue la implementación del sistema de bicicletas públicas Bici-Q una opción saludable, sustentable, y que no usa ningún combustible, como por ejemplo el diésel que usan vehículos tanto privados como públicos, que es principal factor para la contaminación, además la Secretaría de Movilidad busca acciones para ejecutar en la ciudad y que estas sean incluyentes para las personas, que buscan un buen vivir.

Para el 2014 en la alcaldía de Mauricio Rodas, el Municipio hace un diagnóstico estratégico-eje movilidad, en la que la ciudad cuenta con una “población de 2’239.191 habitantes y 4’600.000 viajes en distintos medios de transporte” (Quito, 2014, p.343), además del crecimiento del parque vehicular, pues en los últimos “10 años ha tenido variaciones anuales que fluctúan entre el 5% y 10%, lo que ha significado la incorporación entre 15.000 y 35.000

vehículos por año” (Quito, 2014, p.343) lo que genera más tráfico, contaminando el aire, y personas se demoran más tiempo en llegar a sus destinos, ya que a veces deben tomar más de una unidad, teniendo como consecuencia desorden en la ciudad, pese a que se habían intentado implementar estrategias que ayuden con este problema años atrás en el PMM, luego de la revisión por el Municipio y la Secretaría de Movilidad, se llega a la conclusión de que se debe reevaluar, los procesos llevados a cabo, ya que no estaba surgiendo efecto, además de analizar qué es lo que se está haciendo en concreto para mejorar el servicio de transporte público hacia los ciudadanos que lo usan, y las consecuencias a corto y largo plazo.

En mayo del 2015 durante su mandato en la búsqueda de solucionar el problema del tránsito en la ciudad de Quito, propone un sistema de transporte urbano amigable con el medio ambiente, llamado Quitocables, un tipo teleférico, el mismo que uniría a varios barrios marginales en la ciudad, que pertenecerá al Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (SITM-Q), el objetivo de esto es buscar una alternativa para las personas que vivan en estos barrios puedan acceder al hipercentro de la ciudad.

Según la tabla global de Inrix en el 2016, Quito ocupa el puesto número 26 con problemas de congestión vehicular, un problema que cada año parece más bien acentuarse y es un reto para todos aquellos que buscan la alcaldía de la ciudad, en el estudio realizado en 200 ciudades y 38 pases se constata que se pierden 173 horas durante congestiones vehiculares anualmente (Scorecard, 2017, p.1).

En los análisis cognitivos de las políticas públicas, se manifiesta que es un “proceso de interpretación del mundo” (Muller, 1998, p.65), y que los actores van desarrollando estrategias que sirven para la definición del contenido de las políticas públicas en base a sus intereses para tener una relación con el mundo (Muller,1998), siguiendo así esta lógica una política pública definida está dada en un temporal dado, con los efectos y las consecuencias de un problema en

específico, en este caso el que se está tratando es el tráfico en la ciudad de Quito, por lo tanto, lo que se ha venido buscando los últimos años es darle una solución a este inconveniente, es por eso que alcaldes y sus equipos de trabajo, así como las instituciones encargadas del transporte público han ido investigando e ideando alternativas para materializarlas en políticas públicas que se vean reflejadas en un cambio en la ciudad, y en el servicio que se ofrece a los usuarios.

Bajo esta estrategia el DMQ implementa un sistema moderno y eficiente de movilidad y accesibilidad por lo que el plan de movilidad 2009-2025 implementa las siguientes políticas:

- “Consolidar y desarrollar el rol del Municipio como ente rector del sistema vial y de transporte en todo el Distrito
- Completar el sistema metropolitano de corredores exclusivos de transporte público a escala del Distrito.
- Procurar que los beneficios de las mejoras en la implementación del sistema vial y de transporte sean distribuidos equitativamente, en especial a los sectores vulnerables, peatones y usuarios del transporte público.
- Impulsar el desarrollo empresarial de los operadores privados de transporte.
- Incorporar nuevos sistemas tecnológicos que garanticen capacidad, eficiencia y protección ambiental en el transporte de carga y pasajeros, en la construcción de la infraestructura vial y en la gestión del tráfico.
- Recuperar y ampliar la capacidad de la infraestructura vial existente a partir de una buena gestión del tráfico y la provisión de estacionamientos.
- Dar prioridad absoluta a la calidad del espacio público, y al confort y seguridad del peatón” (Quito M. d., 2009, p.54)

Bajo este contexto, existen tres puntos centrales a tomar en cuenta, el primero el problema de la racionalidad de los actores, donde se destaca lo relativo a la incertidumbre y la complejidad que rodea los procesos decisionales, segundo el papel de la administración pública, denominado “el medio decisional central”, que vendría a ser la Secretaría de Movilidad, la misma que pertenece al Municipio de la ciudad y tercero conformado por “socios externos al Estado” los que aquí vendría a ser los gremios de transportistas de las diferentes líneas de buses de transporte público.

5.4. El Metro de Quito

Los cambios en los patrones de movilidad en el DMQ han generado la necesidad de efectuar cambios, a fin de estructurar un Plan Maestro de Movilidad que incorpore un enfoque integral y que tenga principal interés en el componente humano y en el respeto por el medio ambiente. En las alcaldías de Augusto Barrera y Mauricio Rodas el transporte público acrecentó su demanda en un 27%, mientras que el transporte convencional disminuyó un 8%. Debido a la implementación de corredores el sistema Metrobús-Q, ha registrado un incremento del 300%, con una demanda de 200.000 pasajeros/día, por este incremento sustancial la Secretaría de Movilidad en conjunto con la Alcaldía propuso la construcción de un medio de transporte más viable para la realidad de los ciudadanos, es por esta razón que el Metro de Quito es la alternativa más factible para la movilización diaria de miles personas.

La tendencia de crecimiento del número de viajes está directamente relacionados al cambio de vida y a las actividades relacionadas con la productividad, entretenimiento, es importante mencionar que el transporte público en el DMQ se mantiene como el principal medio de desplazamiento “Se estima que cerca de 2.8 millones utilizan el transporte público colectivo; de ese total 326.000 viajes corresponden al transporte escolar e institucional. El 57% corresponden al urbano y el 19% al Inter parroquial, mientras que el sistema integrado Metrobús-Q, cubre el restante 24%” (Quito M. d., 2009, p.24)

El proyecto del Metro de Quito, nace en el alcaldía de Augusto Barrera, en donde se propone la idea de un transporte masivo, sostenible e innovador, en el 2009 se suscribe un acuerdo con la Comunidad Autónoma de Madrid, con la finalidad de hacer una evaluación contemplando la viabilidad del proyecto, después de varios estudios, en el 2013 se empezó a construir la obra de infraestructura, uno de los objetivos de la Alcaldía fue reducir la congestión vehicular con el uso del Metro, además de que es sostenible, pues es un sistema de transporte subterráneo, Quito busca brindar una imagen de una ciudad involucrada con el medio ambiente, es por eso que implementa este tipo de alternativas, ya que con el funcionamiento de este, habrá un ahorro de tiempo, energía, y combustible, permitiendo un mejor rendimiento de la ciudad

La construcción de este proyecto trae además consigo beneficios para la ciudad, el Metro de Quito está pensado para facilitar la movilidad tanto de turistas como ciudadanos, debido a que las paradas están ubicadas estratégicamente en puntos que permiten el fácil acceso a destinos importantes de la ciudad, favoreciendo el desarrollo y comercio local en estos lugares.

Ecuador se convertirá en el décimo país en Latinoamérica en tener metro, después de que países como Brasil, Argentina, México, Chile, Venezuela, Colombia, Perú, República Dominicana, Panamá y Puerto Rico, como resultado de un proceso de desarrollo urbano que pretende la optimización de tiempo en recorridos que atraviesan la ciudad de norte a sur, además de implementar detección de incendios, sistemas de comunicación, avisos sonoros y botoneras en código braille a fin de convertirse en un sistema de transporte público seguro, inclusivo y sostenible.

6. CONCLUSIONES

A principios del siglo XX empezó a funcionar uno de los primeros tipos de transporte público perteneciente a empresas privadas (La Veloz), para después en 1948 pasar a manos del gobierno central, hasta que, en el año 1988, Rodrigo Paz asume la alcaldía y la competencia del transporte público pasa a manos del municipio. En la actualidad la institución encargada es la Secretaria de Movilidad, perteneciente al Municipio de Quito, que tiene por objeto brindar un servicio de calidad a las personas movilizándolas hacia su destino, de una forma segura; no obstante con el paso del tiempo y con factores como el crecimiento demográfico, y el incremento del parque vehicular, entre otros, las medidas tomadas anteriormente no han resuelto las necesidades de las personas que usan el sistema de transporte público en la ciudad.

Este estudio de caso ha permitido comprender la evolución y el rol de las dependencias encargadas del transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito y como a través de la teoría del cognitivismo, con la aplicación de los referenciales, un termino usado para poder explicar las ideas en la acción pública, las categorías que también ayudaron a comprender esto son: ordenamiento y transporte sostenible, la redistribución espacial y temporal de los flujos y medios de transporte se reflejan con un desarrollo no sostenible, por lo cual se volvió necesaria la incorporación de propuestas y políticas públicas que mejoren la calidad de vida de la población y que se conviertan en una herramienta que transparente las acciones y lineamientos estratégicos que respondan a las características de un mejor entorno físico, social y económico en el DMQ.

Las políticas públicas son acciones que toma el gobierno, que surgen de un proceso de diagnostico par solucionar de forma efectiva problemas específicos de la ciudadanía, sin embargo, en la actualidad las políticas publicas relacionadas a movilidad en el DMQ no resuelven la problemática de la ciudadanía. La gran alternativa al problema de transporte es el Metro de Quito

que, por problemas de carácter geográfico, económico todavía no esta en funcionamiento, por lo tanto, el problema de movilidad en Quito sigue en las mismas condiciones.

Esta investigación no permitió abordar a fondo la problemática de la movilidad en Quito, debido a que la propuesta de solución aun no se ha implementado en la ciudad, por otra parte, las medidas y políticas publicas adoptadas por la municipalidad no han logrado satisfacer las necesidades y cumplir con el objetivo de la Secretaria de Movilidad, ente encargado de la competencia. Para abordar esta problemática a profundidad, se recomienda un estudio de tesis de maestría en el que se pueda plantear una solución real y efectiva frente a las características propias de la ciudad relacionado con lo demográfico, geográfico y económico

REFERENCIAS

- Alarcón, P. (2010). *Análisis de la implementación de la primera medida de restricción a la circulación vehicular en Quito*. Quito: FLACSO ECUADOR.
- Augusto, B. (03 de 2014). *TESTIMONIO DE UN COMPROMISO CUMPLIDO*. Quito: Imprenta Editorial Ecuador.
- Carvajal, A. M. (10 de 01 de 2019). *El Comercio*. Recuperado el 15 de 11 de 2019, de <https://www.elcomercio.com/actualidad/orden-movilidad-desafios-candidatos-alcaldia.html>
- Carvajal, A. M. (10 de 01 de 2019). Quito se convirtió en la ciudad más poblada del Ecuador con más de 2,7 millones de habitantes en el 2018. *El Comercio*, pág. 1.
- Chauvin, J. P. (2007). *Conflicto y Gobierno Local. El caso del transporte urbano en Quito*. Quito: FLACSO ECUADOR.
- Eguiguren, F. (2015). *¿Caminando a la movilidad urbana sostenible?: desafíos de la implementación de políticas en la ciudad de Quito*. Tesis de maestría, Flacso Ecuador.
- Eguiguren, F. (2015). *¿Caminando a la movilidad urbana sostenible? desafíos de la implementación de políticas en la ciudad de Quito*. QUITO: FLACSO ECUADOR.
- Gordón Salvatierra, Mayra Sofía. (2011). *La movilidad sustentable en Quito: una visión desde los más vulnerables*. Tesis de maestría, Flacso Ecuador.
- Gouin, R., & Harguindéguy. (2008). ¿Que pueden aportar las ciencias cognitivas al análisis de las políticas públicas?: Un análisis comparado. *Revista de Estudios Políticos (nueva época)*, 43-68.
- Jácome, E. (06 de 01 de 2020). El tren número 16 del Metro arribó a la estación de Quitumbe este 6 de enero del 2020. *El Comercio*, pág. 1.
- Müller, P. (1998). La producción de políticas públicas. *INNOVAR, revista de ciencias administrativas y sociales*, 65-75.

- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2009). *Plan maestro de movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025*. Quito, Ecuador: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
- Planificación, S. G. (11 de 2014). *Municipio del Distrito Metropolitano de Quito*. Recuperado el 15 de 11 de 2019, de <http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/diagnosticopdot/enfoqueymetodo.pdf>
- Puello- Socarras, J. (2007). La dimensión cognitiva en las políticas públicas. Interpelación politológica. *CIENCIA POLÍTICA N-3*, 30-57.
- Quito, M. d. (14 de 11 de 2014). *Diagnóstico Estratégico - Eje de la Movilidad*. Recuperado el 16 de 11 de 2019, de http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Sesiones%20del%20Concejo/2015/Sesi%C3%B3n%20Extraordinaria%202015-02-13/PMDOT%202015-2025/Volumen%20I/8.%20Diagn%C3%B3stico%20Movilidad.pdf
- QUITO, M. D. (30 de 10 de 2014). *SECRETARIA DE MOVILIDAD*. Recuperado el 12 de 11 de 2019, de Diagnóstico Estratégico - Eje Movilidad: <http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/pdf/diagnosticomovilidad.pdf>
- Scorecard., G. T. (12 de 2017). *INRIX*. Recuperado el 3 de 01 de 2020, de <https://inrix.com/scorecard-city/?city=Quito&index=26>

