

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA
SEDE QUITO**

**CARRERA:
COMUNICACIÓN SOCIAL**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de:
LICENCIADO EN COMUNICACIÓN SOCIAL**

**TEMA:
ANÁLISIS DEL DISCURSO DE LOS PRINCIPALES CANDIDATOS A LA
ALCALDÍA DE QUITO: TEMA TRANSPORTE PÚBLICO**

**AUTOR:
SERGIO DAVID MENESES MUÑOZ**

**TUTOR:
MIGUEL FERNÁNDEZ JURADO**

Quito, septiembre 2019

Cesión de derechos de autor

Yo Sergio David Meneses Muñoz, con documento de identificación N° 1722784525, manifiesto mi voluntad y cedo a la Universidad Politécnica Salesiana la titularidad sobre los derechos patrimoniales en virtud de que soy autor del trabajo de grado/titulación intitulado: Análisis del discurso de los principales candidatos a la Alcaldía de Quito: Tema Transporte Público, mismo que ha sido desarrollado para optar por el título de: Licenciado en Comunicación Social, en la Universidad Politécnica Salesiana, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente los derechos cedidos anteriormente.

En aplicación a lo determinado en la Ley de Propiedad Intelectual, en mi condición de autor me reservo los derechos morales de la obra antes citada. En concordancia, suscribo este documento en el momento que hago entrega del trabajo final en formato impreso y digital a la Biblioteca de la Universidad Politécnica Salesiana.



.....

Nombre: Sergio David Meneses Muñoz

Cédula: 1722784525

Fecha: Quito, 04 de septiembre de 2019

Declaratoria de coautoría del docente tutor/a

Yo declaro que bajo mi dirección y asesoría fue desarrollado el artículo académico, “Análisis del discurso de los principales candidatos a la Alcaldía de Quito: Tema Transporte Público” realizado por Sergio David Meneses Muñoz, obteniendo un producto que cumple con todos los requisitos estipulados por la Universidad Politécnica Salesiana, para ser considerados como trabajo final de titulación.

Quito, septiembre del 2019

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Miguel Fernández Jurado', with a stylized flourish at the end.

Miguel Fernández Jurado

C.I 1756936157

Dedicatoria

El presente trabajo está dedicado, a mi familia más cercana, mi madre Shajayra Muñoz, mi padre José Meneses, mi hermana Nathaly Meneses Muñoz, mi abuelita Martha Fernández, y mi tío Manuel Muñoz, el esfuerzo para la realización del presente artículo académico parte de toda la fuerza que me han brindado, en todo mi proceso académico.

Agradecimientos

A la Universidad Politécnica Salesiana, a todos mis profesores en este proceso académico, a mi tutor que a pesar de todas las complicaciones me siguió apoyando en el desarrollo de este trabajo de titulación, y a todas las personas que conforman la Facultad de Comunicación Social.

Contenido	
Resumen	1
Abstract	2
Introducción	3
Pregunta de investigación	4
Propósito de la investigación	4
Objetivos	5
Principal	5
Secundarios	5
Marco teórico	6
Transporte público	6
Discurso político	7
Análisis del discurso	8
Etnometología	11
Antecedentes	12
Metodología	19
Resultados	21
Análisis	21
Jorge Yunda	22
Juan Carlos Holguín	26
Paco Moncayo	30
Juan Carlos Solines	33
Luisa Maldonado	37
Comparaciones	41
Resumen de los análisis de discurso	42
Conclusiones	43
Referencias	48

Resumen

El objetivo de la presente investigación es realizar un análisis del discurso, sobre la diferencia en las propuestas de los principales candidatos a la Alcaldía de Quito, tomando como tema referente al transporte público.

La idea central de la investigación son las propuestas sobre transporte público en la ciudad de Quito, para lo cual hice la siguiente pregunta: ¿Cuáles son las diferencias en los discursos de campaña política del pasado marzo de 2019 respecto al tema de transporte, para la Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito?

El presente trabajo, analiza las propuestas de los candidatos a la Alcaldía de Quito y de manera particular al transporte público en la ciudad; como se ha podido determinar en el presente documento los candidatos concuerdan en la necesidad de mejorar el transporte público, con la incorporación de unidades nuevas que tenga tecnologías amigables con el medio ambiente, lo cual ayuda a mejorar el servicio y la calidad de vida de los habitantes del Distrito.

Los candidatos no abordaron de manera frontal el caso del sistema tarifario del Metro de Quito, así como tampoco sobre el nuevo costo del valor del pasaje del transporte público en la ciudad, debido a que esto afectaría en la toma de decisión de los votantes al escoger al nuevo Alcalde de la ciudad.

Palabras clave: Transporte, Innovación, Tecnología, Elecciones, Metro.

Abstract

The main objective in this investigation is to conduct an analysis of the discourse, about the difference on proposal with the main candidates for mayor of Quito, like principal point the public transport.

The principal idea in this investigation is the proposal about the public transport in Quito, for this reason I asking the next question: Which is the difference between the political speeches of the elections of last March 2019 with regret to public transport, for the Mayor of the Metropolitan District of Quito?

This work, analyzes the proposal of the candidates for mayor of Quito and in the particular way the public transport in the city.

How it has been determinate the evolution of this document, the candidates agree with the necessity to improve the public transport, with new unit's incorporation that have environmentally friendly technologies, which helps to improve the lifestyle and the quality of life of the citizens.

The candidates didn't accost of the Metro de Quito case, as well as neither the new public transport fare in the city, because this would affect the decision making of the voters when choosing the new Mayor of the city.

Keywords: Transportation, Innovation, Technology, Elections, Metro.

Introducción

Las campañas políticas actualmente vienen cargadas de numerosos elementos para el análisis, uno de estos es el discurso político, el cual viene con varios tópicos, sean ideológicos, populares, e inclusive culturales, referente a lo que desean comunicar los candidatos entre otros; todo este conjunto de variantes los cuales conforman el lenguaje discursivo, es lo que el candidato utiliza para intentar alcanzar el puesto deseado, la Alcaldía de Quito.

Para el pasado periodo electoral hacia la Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito, hubo varios candidatos, los cuales tenían diversas propuestas, una de estas era como solucionar el sistema de transporte en la ciudad, ya que actualmente existen muchos problemas que aquejan al servicio que ofrecen el transporte público de manera integral.

Cada candidato manejaba un discurso diferente con sus propias propuestas, las cuales buscan solucionar los diversos problemas que aquejan a la ciudad, cada uno de estos tienen su propia idea y sentido por lo cual es importante tener en cuenta que tipo de información manejan y como se diferencian con el resto.

Al realizar este análisis, se tendrá en cuenta lo que transmiten cinco candidatos que se postularon para la Alcaldía de la ciudad, los cuales serán:

- Jorge Yunda.
- Juan Carlos Holguín.
- Paco Moncayo,
- Juan Carlos Solines.
- Luisa Maldonado.

Pregunta de investigación

¿Cuáles son las diferencias en los discursos de campaña política del pasado marzo de 2019 respecto al tema de transporte, para la Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito?

Propósito de la investigación

El propósito del siguiente trabajo, es realizar un análisis del discurso, el cual aporte al lector, las diferencias entre los discursos de los candidatos a la Alcaldía de Quito, sobre el tema de transporte público, ya que cada uno de estos tiene su propia manera de observar los problemas que la movilidad trae para la ciudad, cada propuesta es diferente por lo que es importante identificar cuáles son.

Objetivos

Principal.

- Identificar las diferencias en el discurso sobre el transporte público para la campaña a la Alcaldía de Quito 2019.

Secundarios.

- Realizar un análisis de discurso a las propuestas desarrolladas por los candidatos a la Alcaldía de Quito, en el programa “Castigo Divino”.
- Comprender las intenciones de los candidatos, partiendo desde sus propuestas.
- Identificar a que sectores benefician en sus discursos los candidatos a la Alcaldía de Quito.

Marco teórico

El siguiente apartado se va a dar breves definiciones a la terminología tratada en el presente artículo académico, los temas a considerar serán:

- Transporte público
- Discurso político
- Análisis del discurso
- Etnometología

Ya que estos elementos tendrán importancia en este trabajo académico.

Transporte público.

En el tiempo los sistemas de transporte en Quito han evolucionado en conjunto con la sociedad, “Se considera al transporte público como un medio de movilidad para los ciudadanos” (Garcia-Schilardi, 2014, pág. 36), que los llevan de un lugar a otro, esto es solo un punto de vista que no comprende todo el contexto de este instrumento de la ciudad, en el mismo texto se menciona que “el transporte público colectivo es un instrumento clave para el desarrollo equilibrado de las sociedades.” (Garcia-Schilardi, 2014, pág. 39), el transporte permite que numerosas actividades se desarrollen en la ciudad, el transporte público facilita el crecimiento de la misma, así como su desarrollo económico y social.

El transporte público va más allá de lo antes mencionado, tiene un gran impacto en el desarrollo social, ambiental, e inclusive económico de la ciudad; la movilidad y el transporte colectivo de pasajeros son elementos facilitadores de desarrollo local, ya que permiten acceder a lugares de trabajo, educación, instalaciones sanitarias y diferentes tipos de servicios (García-Schilardi, 2014).

Es importante tener un transporte público que ofrezca el servicio necesario a los pasajeros, este debe conectar a todos los sectores de la ciudad, también tiene que entregar las facilidades a todos los usuarios, debido a la dependencia de este en el desarrollo social, y económico de Quito.

Discurso político.

En los procesos electorales, especialmente en campañas para la Presidencia o Alcaldía, los candidatos tienen que manejar un discurso, el cual sea capaz de llegar a impactar al público, intentado atraer la atención de los votantes, sea con propuestas de interés común o algunas dirigidas a ciertos sectores.

Existen diversos tipos de discursos políticos, desde el uso de la descalificación a otro candidato, así como la solidaridad, discursos dirigidos a las zonas excluidas, de tinte populistas, la estrategia de crear un personaje el cual forme parte de pueblo, cada uno de estos, busca impactar en los votantes.

“No es fácil caracterizar a un discurso político, ya que varios de sus elementos fundamentales, los cuales son tanto lo político como lo ideológico se pueden encontrar en todo tipo de discursos” (Gutiérrez, 2005, pág. 28), varios elementos que son fundamentales en este tipo de discursos siempre van a poder ser identificables en otros tipos de discurso, sean estos con intención política o no.

Silvia Gutiérrez nos plantea dos concepciones:

1. La primera una concepción restrictiva, la cual se desarrolla desde la escena política, en este caso, los discursos políticos en un sentido estricto serían los presidenciales, los partidos políticos, así como los medios de comunicación especializados en este tema.
2. Mientras que la segunda concepción sería la extensiva, la cual a diferencia de la anterior toma un concepto ampliado de la política, que da cabida a discursos que tienen la intención de afectar las relaciones de poder.
(Gutiérrez, 2005, pág. 30)

En el caso de una campaña para la Alcaldía, el postulante busca tener más afinidad con los ciudadanos, por lo que es importante desarrollar un discurso fuerte o discursos que se encuentren dirigidos hacia ciertos sectores populares de la ciudad.

Al realizar un discurso político siempre se debe tener en cuenta el objetivo del mismo y el sector al que va dirigido, esto puede influenciar en el interés del votante.

Análisis del discurso.

Al hacer un análisis del discurso se tiene que tomar en consideración diversos aspectos, entre ellos: cómo se transmite el mensaje; el contenido del mismo; como se lo expresa; y, a quién va dirigido, todos estos elementos conforman el mismo.

Según Teun van Dijk existen tres áreas donde se relacionan el discurso y la sociedad:

1. La primera es la producción, construcción y comprensión del discurso; todo esto se ve influenciado por todo el contexto social el cual nos rodea e influye permitiéndonos tener una comprensión de lo transmitido.
2. La segunda es la influencia que tiene el discurso, depende de cómo se construye el mismo, no puede afectar e influir, tanto al individuo como a las estructuras sociales.
3. Y la tercera es como el discurso habla a la sociedad, es decir como esta habla y conoce de la mismas, dando un sentido de representación o denotación de ciertos sectores sociales. (Van Dijk, 2002)

Con lo descrito por van Dijk podemos notar como estos dos elementos se relacionan (la sociedad y el discurso), el discurso se manifiesta mientras que la sociedad es la que la interpreta y así se genera un espacio de reflexión de lo que se transmite.

En una campaña política se debe tomar en cuenta el interés de los ciudadanos, para lograr obtener el voto de la mayoría, para esto se requiere saber las necesidades de la ciudad, así como de sus pobladores (vivienda, movilidad, trabajo, pobreza, salud, etc.), con esta información se debe construir un discurso que llegue de manera positiva a los votantes.

Cada discurso de campaña electoral viene cargado de un gran contenido ideológico, “Se han definido las ideologías como creencias fundamentales que subyacen en las representaciones sociales compartidas por tipos específicos de grupos sociales. Estas representaciones son a su vez la base del discurso y de otras prácticas sociales” (Van Dijk, 2005, pág. 15).

La ideología es una de las piezas fundamentales en el discurso.

También se ha supuesto que las ideologías son principalmente expresadas y adquiridas a través del discurso, esto es, por interacción comunicativa hablada o escrita. Cuando los miembros de un grupo explican, motivan o legitiman sus acciones (grupales), lo hacen típicamente en términos de discurso ideológico.

(Van Dijk, 2005, pág. 15).

La ideología, es un factor de importancia el momento de realizar un análisis del discurso, cada uno de estos tiene un sentido ideológico implícito en lo que se comunica, pero para el autor no solo esto se debe tomar en consideración el momento de realizar el análisis.

Cada discurso tiene una intención y está en el oyente, lector o público interpretar el mismo, esta interpretación es construida desde diversos aspectos, los cuales según van Dijk son importantes también para la producción de los discursos, los elementos que se tienen que tomar en cuenta el momento del análisis o desarrollo, no basta solo desde una creencia ideológica para comprender lo transmitido, sino desde:

1. El contexto
2. Modelos
3. Conocimiento
4. La creencia de grupo
5. El proceso estratégico
6. De la ideología al discurso
7. Estructuras ideológicas y estrategias de discurso.

Todos estos aspectos, afectan a la comprensión del mismo, cada discurso tiene una intención, y está en el público poder interpretar los mismo, para esto se tiene que tener en cuenta el contexto que lo rodea; en la comprensión que se puede realizar a los factores sociales, educación, formación, entre otros, afectarán al entendimiento del mismo.

Para, Tanius Karam, “El AD por su parte es una metodología, incluye un conjunto de procedimientos sobre un cuerpo previamente delimitado y sobre el cual se experimentan aplicaciones conceptuales, herramientas de interpretación” (Karam, 2005, pág. 4).

Pero el análisis del discurso no se quedaría solo con sus ideas iniciales, pues “el análisis del discurso se fue transformando con el pasar de los años, pasando a una nueva tendencia, la cual abordaría de una manera más profunda, a los apartados políticos e ideológicos.” (Karam, 2005, pág. 5).

El análisis del discurso no solo tiene una función interpretativa, con el paso del tiempo, este se ha utilizado para diversas actividades, “Hoy en día los análisis de discurso, tienen muchas más utilidades, que una interpretación, puesto que es un elemento el cual bien manejado puede identificar diversos mensajes ocultos en los mismos” (Karam, 2005, pág. 5).

Etnometología.

El presente trabajo al ser un análisis del discurso, entra dentro del campo de la etnometología, “el cual usa como su instrumento de trabajo, el diálogo, más específicamente en el caso de este artículo académico, un registro de video” (Barrates Echavarría, 2002, pág. 161),

Para el presente artículo académico se tendrá en cuenta los programas de los principales candidatos a la Alcaldía de Quito, en el programa “Castigo Divino”.

La etnometología intenta estudiar los fenómenos sociales incorporados a nuestros discursos y acciones, por medio del análisis de las actividades humanas (Barrates Echavarría, 2002). Cada individuo transmite algo, y este discurso, independientemente de cual sea, viene cargado con una intención.

Este método, se centra, en el estudio de las estrategias empleadas por las personas para construir, dar sentido y significado a sus prácticas cotidianas (Barrates Echavarría, 2002), para de esta manera lograr identificar y comprender, los discursos y sus sentidos.

Antecedentes.

La capital tiene una historia de alrededor de cien años con el transporte público, esta empezó alrededor del siglo XX, con el pasar de los años el mismo se ha logrado desarrollar, desde “la primera agencia de automóviles, “La Veloz” inició sus operaciones en 1906” (Chauvín, 2006, pág. 38), e inclusive antes de eso ya existían los servicios de carruaje en la ciudad.

El desarrollo de Quito ha ido de la mano con el crecimiento de los medios de transporte en la ciudad, en 1914 la llegada del tranvía a la ciudad, en 1949 con la creación de la primera compañía de transporte urbano y el primer sindicato de transportistas y sin mencionar a la “primera ley de tránsito, donde el transporte dejó de estar en manos de la municipalidad y paso a ser responsabilidad de varios organismos” (Chauvín, 2006, pág. 39) esto en 1963.

Entre los años sesenta y setenta se dio un desarrollo en todo el país del transporte público, pero más ligado a los pequeños dueños, este sistema era sostenible debido a que se intentaba dar mucho más tiempo de vida a las unidades, los buses, este modelo con el paso de los años se tornó obsoleto, debido al crecimiento constante que tuvo Quito.

El problema siguió manteniéndose con el pasar de los años lo que llevo a la municipalidad de la ciudad a tomar riendas en el asunto “cerca de los años 80 se creó la Empresa Municipal de Transporte, el cual en sus inicios prestaba solo servicio a los turistas, pero con el paso de los años fue ampliando su servicio al resto de los ciudadanos quiteños” (Chauvín, 2006, pág. 39).

La época de los ochenta fue dura para el transporte urbano en Latinoamérica, “debido al constante crecimiento de la población y ciudadanía, lo que llevo a atravesar una constante adaptación a las necesidades económicas y sociales” (Figueroa, 2005, pág. 42), para de esta manera ofrecer un mejor servicio y cumplir con las necesidades de los pasajeros. En los años siguientes Rodrigo Paz se convertiría en él Alcalde de Quito, este periodo se dio entre los años 1988 y 1992.

“En 1988 el servicio siguió siendo de carácter marginal ya que este aún se limitaba a la Empresa Municipal de Transporte (EMT)” (Chauvín, 2006, pág. 40), en los primeros años de la década de los noventa, se busca dar una solución a este problema, pero este proceso se vería afectado por constante búsqueda de los transportistas del alza de la tarifa básica, por un incremento gradual en el coste de la gasolina.

Debido a esto el Gobierno Nacional decidió subsidiar parte del costo, para que los ciudadanos del país pudieran tener un valor accesible del pasaje.

A pesar de esto los conflictos no se detuvieron, y a principios de los años noventa se siguió con la constante problemática del precio del pasaje, los gremios en ese entonces consideraban que el costo seguía sin ser el suficiente.

Durante el periodo de Rodrigo Paz en la Alcaldía, buscó fomentar al transporte público en la ciudad, el cual tuvo una gran aceptación entre los pobladores, se creó un sistema de paradas, rutas dentro de la ciudad, un subsidio el cual permitía a todos acceder a este servicio.

Al terminar el mandato de Paz en 1992, Jamil Mahuad Wit asumió la Alcaldía, con una propuesta continuista, que buscaba seguir con el anterior modelo, y con las propuestas dejadas por el anterior alcalde.

En los años 1993 y 1995 se realizaron diversos cambios en el transporte público nacional, “el constante reclamo de los transportistas por el bajo costos del pasaje en el año 1993 tuvo una respuesta por parte del Gobierno Nacional, subió el valor del servicio, pero en una cantidad menor a la esperada” (Chauvín, 2006, pág. 47).

En los años venideros, la Alcaldía de Quito ocupa por Jamil Mahuad, puso sus manos en el asunto del transporte de la ciudad, la contaminación estaba en constante crecimiento, y esto era algo que la municipalidad buscaba contralar, “llevando esto a un enfrentamiento entre los transportistas y el alcalde, donde los transportistas harían un pare al servicio que ofrecían, esto en el año 1994” (Chauvín, 2006, pág. 48).

El Trolebus fue un proyecto el cual buscaba solucionar los problemas de transporte en la ciudad, este tuvo una gran aceptación de los ciudadanos, pero a pesar de esto, no se podía decir lo mismo de los transportistas y los gremios de transporte, los cuales paralizaron los servicios que ofrecían, a pesar de esto en el año 1995, el Trolebus tenía mayor aceptación en la ciudad.

El 17 de diciembre del año 1995, sería un día histórico para Quito, se inauguraría el Trolebus en la ciudad, este servicio conectaría a gran parte de la misma, con una ruta la cual recorrería en un mismo carril un tramo de la capital en un corto periodo de tiempo.

Al terminar el segundo mandato de Jamil Mahuad en el año 1998, Roque Sevilla tomaría la Alcaldía, este al ser un alcalde ecologista, instauró un nuevo servicio de transporte, “conocido como la Ecovía la cual al igual que su predecesor el Trolebus recorrería gran parte de la ciudad, pero con una diferente ruta, y con unidades que funcionarían de manera ecologista, de ahí su nombre” (Chauvín, 2006, págs. 68-69).

Paso la época de Roque Sevilla en la Alcaldía, y en el año 2000 Paco Moncayo tomaría las riendas de la misma, el país había sufrido un gran cambio en su economía, pues con la llegada del dólar el transporte también se encontraría afectado en esos años, la dolarización permitió que los costos operativos de los transportistas se estabilicen, y la presión por incrementar sus ingresos disminuya (Chauvín, 2006).

Al año siguiente, 2001, los transportistas volvieron a pedir un alza en el coste del pasaje, a lo cual el gobierno no aceptó, pero fueron compensados con otros beneficios.

Moncayo al igual que sus predecesores tuvo un plan que denominó maestro para el transporte a la ciudad, el cual dio inicio a la creación del entonces conocido “Metrobus”, “el cual comenzó su formación en el año 2002 y fue inaugurado, debido a retrasos, en dos años cerca del final de año 2004” (Chauvín, 2006, pág. 76), este al igual que el “Trolebus” y la “Ecovía”, recorre en un corto periodo de tiempo la ciudad y tiene su propio carril exclusivo.

Con el paso de los años se han desarrollado diversas propuestas de transporte, y una de estas es el uso de la bicicleta en el Distrito Metropolitano de Quito, se incursionó “a principios de la siglo XXI, especialmente por el año 2003, se optó por dar más espacio a los peatones con la creación del conocido Ciclopaseo, que se celebra continuamente cada domingo desde ese año” (Oleas Mogollon & Albornoz Barriga, 2016, pág. 26).

Con el paso de los años, en el país ha construido políticas que promueven el uso de las bicicletas, “partiendo desde el año 2008, donde se aprobó una ley la cual ofrece protección a los ciclistas, así como la creación de espacios preferenciales para estos” (Oleas Mogollon & Albornoz Barriga, 2016, pág. 28), permitiéndoles tener un carril por donde movilizarse.

Para el año 2012, durante la Alcaldía de Augusto Barrera, el Distrito Metropolitano de Quito a través de ordenanza municipal No. 0171 de 22 de diciembre del 2011, se aprueba el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) del Distrito Metropolitano de Quito. se creó la “BiciQ, la cual contaría en ese año con 25 estaciones, equipados con un total de 425 bicicletas, esto en el norte de la ciudad” (Oleas Mogollon & Albornoz Barriga, 2016, pág. 31).

Mauricio Rodas fue el siguiente alcalde, continuó con la propuesta de la Alcaldía anterior, en cuanto al transporte; su trabajo se centró en la construcción del Metro de Quito, al concluir su periodo dejó muchas cosas por resolver como el sistema tarifario y de operación del mismo.

Dada la necesidad debido a la precariedad del servicio público de transporte, la cantidad de usuarios y la falta de abastecimiento debido a la demanda, obligan a desarrollar alternativas de transporte masivo, que atraviese la ciudad de una manera rápida y eficiente, se siguió construyendo el Metro de Quito, ya que se veía a este como una respuesta a las necesidades de transportación

Últimamente debido a las auditoria efectuadas por la Contraloría General del Estado e investigaciones sobre la contratación, ejecución y financiamiento del Metro de Quito, los mismo que han arrojado conforme se desprende de un titular del Diario EL Comercio, “que existiría un sobreprecio de alrededor de 11 millones de dólares” (Ortiz & Jácome, 2019)

La llegada de un nuevo alcalde supone una solución a los problemas de la ciudad, con nuevas políticas, propuestas, actualización de los sistemas de transporte, así como el uso de nuevas tecnologías que permitan el desarrollo del mismo.

Quito con miras a futuro, busca ser una ciudad con uno de los mejores sistemas de transporte urbano y rural, el cual debe ofrecer un servicio que sea tecnológico y seguro, que integre a todos los sectores de la ciudad.

La ciudad en sus últimos años ha experimentado un constante crecimiento del parque automotriz, como se menciona en el Plan de Gobierno de Jorge Yunda, lo cual es la causa principal del tráfico existente en la ciudad, especialmente en las horas pico.

Datos de Diario El Comercio, menciona que entre enero y octubre del año, se registraron un total de 26863 vehículos nuevos, que fueron matriculados en Quito, mientras que, en el mismo periodo en el año 2018, se registró un total 32431 carros nuevos matriculados, es decir un 20,7% más (Romero, 2017).

Estos datos se encuentran visibilizados diariamente en las calles de la ciudad, donde los quiteños, especialmente en las horas pico, pasan gran tiempo atascados en el tráfico, sin contar con un servicio que mejore la movilidad.

Metodología

En el presente trabajo se tomó en consideración las entrevistas realizadas a cinco candidatos para la Alcaldía de Quito, Jorge Yunda, Juan Carlos Holguín, Paco Moncayo, Juan Carlos Solines y Luisa Maldonado, dichas entrevistas fueron realizadas previo a las elecciones efectuadas en marzo del año 2019, en el programa “Castigo Divino”, donde los candidatos trataron diversos temas sobre sus planes de gobierno, también se consideraron sus propuestas respecto al transporte público en la ciudad.

Se ha desarrollado un apartado de antecedentes, el cual permitirá conocer la evolución del transporte público en la ciudad, los problemas que ha tenido, como ha ido cambiado desde sus inicios hasta los tiempos actuales; esto nos permitirá conocer su desarrollo con el avance de la sociedad, y como se fue su avance, independientemente de la época, o al alcalde.

En el desarrollo de este análisis del discurso, se consideró los elementos que mencionen los candidatos en las entrevistas, así como lo que desarrollan en su Plan de Gobierno, de esta manera al obtener estos elementos se podrá realizar una comparación entre lo que dicen y lo que proponen.

Para esto se tendrá que desarrollar una comparación entre lo que comenta en el programa el “Castigo Divino” cada candidato y lo que proponen en su Plan de Gobierno.

A pesar de tener un cierto espacio de tiempo en programa, cada uno de los candidatos, no pudo profundizar en todos los temas a tratar, lo que dejó en claro que sus propuestas de trabajo tienen mayor profundidad con miras a dirigir la ciudad en el periodo de 2019 a 2023

Se trabajará un texto comparativo, entre los candidatos, para esto se tendrá en cuenta sus posturas y sus propuestas y como estas se diferencian del resto, muchos de ellos son enunciados por la mayoría, por ejemplo, la implementación de la tecnología en el transporte público.

Cada uno de los candidatos tiene su propio punto de vista sobre el problema del transporte público, lo cual puede evidenciar las diferencias que existen entre los discursos de cada uno, sobre los temas tratados en el presente artículo.

Resultados

Análisis

Para el siguiente análisis del discurso, se tomará en cuenta los programas de “Castigo Divino”, así como los planes de gobierno de los principales candidatos que fueron considerados para este artículo, es importante tener en cuenta tanto lo que comunican como también el contenido de sus propuestas.

Se desarrollará un pequeño resumen sobre la vida del candidato, así como de su trayectoria, y se referirá a la organización política a la que representó, ya que cada uno de estos manejan su propia ideología y valores, los cuales son claramente diferentes entre el uno y el otro.

Los candidatos tienen diversos puntos de vista sobre el tema del transporte público en la ciudad y como este debe ser tratado en los próximos años, esto se puede evidenciar tanto en los planes de gobierno y los programas Castigo Divido.

Jorge Yunda

“Yunda nació un 28 de agosto de 1968, en el cantón de Guano, a la edad de 10 años se trasladó desde el campo a Quito, donde se radicó en uno de los barrios más conocidos, popular y tradicionales de la ciudad, San Roque” (Vistazo, 2019), su formación franciscana hace que promueva luchar por los derechos de la naturaleza y de los animales.

Sus estudios universitarios se llevaron a cabo en la Universidad Central del Ecuador, donde obtuvo el título de médico cirujano, “en su etapa como radiodifusor, Yunda se hizo popular con su programa radial, que trata el tema de la farándula, esto llamo la atención del ex-presidente, Rafael Correa” (Vistazo, 2019), lo cual lo llevaría a estar al frente de CONARTEL.

Para el año 2017, “Yunda se convirtió en asambleísta, por el partido del entonces presidente Rafael Correa, pese a esto renunciaría a este cargo ya que en el año 2019 buscaría optar a la Alcaldía de Quito” (Vistazo, 2019).

Jorge Yunda llegó como candidato a la Alcaldía de Quito, con el apoyo de la lista 19, Unión Ecuatoriana, este movimiento “es una organización política fundada por el ex Fiscal de la Nación, Washington Pesántez” (dato, 2017).

Este es un movimiento político el cual se considera de centro-izquierda, “siguiendo la ideología de Tercera Vía y Progresismo” (Juanpch, 2016).

Para realizar su discurso el actual Alcalde de la ciudad, en el programa “Castigo divino”, genera un discurso en el que se declara como un negociador respecto a los problemas que aquejan al Distrito Metropolitano de Quito, busca ser el administrador de la ciudad.

Maneja un discurso progresivo y conciliador respecto a la movilidad de la ciudadanía, al mencionar que los medios de transporte deben ser actualizados y a su vez mejorados con la incorporación de transporte que tengan consigo la implementación de nuevas tecnológicas que fomenten el cuidado del medio ambiente, busca llegar con este mensaje a la ciudadanía que se hacen uso del servicio y que por la precariedad del mismo se encuentran afectados.

Al ser cuestionado por el uso de nuevas plataformas virtuales para el servicio de movilidad de los ciudadanos y que fomenta otra modalidad de trabajo, los cuales no son tradicionales en la ciudad, es decir “Uber” como “Cabify”, las cuales son dos empresas relativamente nuevas en el país que ofrecen el mismo servicio que los taxis de la ciudad, Jorge Yunda tiene un discurso conciliador, donde ofrece respetar el trabajo de todos los ciudadanos, ya que también habla sobre el esfuerzo que pone cada uno de estos.

Como podemos evidenciar que los diversos temas conexos al transporte público Jorge Yunda los aborda en el programa “Castigo Divino”, en particular sobre el financiamiento del Metro de Quito, así como, la actualización de este servicio básico impropio (transporte) para la ciudadanía.

También advierte sobre el problema que existe actualmente con los servicios conocidos como “Uber” y “Cabify”, de los cuales hablo sobre la posibilidad de respetar la forma de trabajos de los propietarios de los automóviles que prestan este servicio.

Yunda orienta su discurso hacia uno complementario, donde las partes pueden trabajar o colaborar en diversos frentes del servicio de transporte, se puede evidenciar esto el momento en el cual habla sobre la realización de una alianza público-privada en algunos sectores de competencia municipal, como es el caso del Metro de Quito para su etapa de operación.

El candidato Jorge Yunda, en su discurso, aborda diversos temas como la implementación de nuevas tecnologías en el transporte público, a pesar que las mismas no agradan a todos los sectores de la ciudadanía, busca su beneficio, y trata de hacer participativas sus decisiones.

En relación a su Plan de Gobierno, Yunda en la entrevista no profundiza los puntos fuertes de su propuesta respecto al transporte, tuvo un corto periodo de tiempo donde no pudo sacar a relucir el tema a hondura respecto al sistema tarifario del metro y nuevo valor del pasaje del transporte urbano, circunstancia que considero estratégica debido a la sensibilidad del tema.

En su Plan de Gobierno, “comienza con un breve análisis del parque automotriz de la ciudad, y como este ha ido creciendo constantemente en los últimos años, llegando a afectar la circulación en la ciudad, su propuesta habla de buscar soluciones con la creación de nuevos espacios para estacionamientos” (Yunda, 2018, pág. 56), busca de esta manera que el espacio público no se encuentre invadido de autos (veredas, calles, parterres, parques), lo cual limita la movilidad de las personas;

En comparación con su entrevista Yunda en su Plan de Gobierno habla de la renovación de los medios de transporte, así como la revisión de las rutas concesionadas a las cooperativas de transporte; en medios actualmente se discute la necesidad de la municipalización del transporte público en Quito.

Jorge Yunda, parte desde un estudio del crecimiento del parque automotriz en Quito en los últimos 10 años, concluye que es necesaria la mejora de la infraestructura del transporte público, este es otro de los temas que se plantea en el Plan de Gobierno del candidato, “donde topa temas como las rutas, la seguridad y recorridos, con lo cual busca ofrecer varios beneficios a las personas que utilizan estos medios de transporte” (Yunda, 2018, pág. 35).

Varias de las necesidades que hoy en día tiene la ciudad y sus ciudadanos es un sistema que cumpla con garantías de seguridad, calidad, efectividad, horarios, paradas, límites de velocidad y respeto al usuario; lo que es recogido por Yunda en su Plan de Gobierno para el periodo de mandato en la Alcaldía.

En su Plan de Gobierno se evidencia un conocimiento sobre los problemas que aquejan a la ciudad, así como las propuestas que buscan dar mayor flujo de tránsito en la misma y políticas públicas de movilidad que beneficien tanto al transporte público de la ciudad como a sus peatones.

Juan Carlos Holguín

Empresario ecuatoriano que para el año actual (2019) tiene 36 años de edad, “su formación académica se efectuó en la San Francisco de Quito, donde obtuvo su título como comunicador y posee un postgrado en la Universidad Católica de Argentina.” (Chiriboga, 2015).

“Toda su vida estuvo ligada al deporte, entre los años 2003 y 2005 se desempeñó como gerente comercial y de marketing de Liga Deportiva Universitaria de Quito, durante el año 2006 se convirtió en el gerente deportivo de Teleamazonas” (Angulo, s.f.), también impulsó la página web de “fútbolecuador” y fue agente de deportistas ecuatorianos.

Desde el año 2014 pasó a dirigir la Secretaría de Desarrollo Productivo y Competitividad del Municipio de Quito.

Holguín fue el candidato del partido de derecha CREO, el cual:

Es un movimiento político democrático, participativo e incluyente, que se inspira en los valores que nos unen como ecuatorianos: la libertad para trabajar por un futuro mejor, la solidaridad con los menos favorecidos, y el amor por nuestra familia, comunidad y país. (CREO, pág. 1).

El candidato a la Alcaldía de Quito por el partido CREO, maneja un discurso descalificador hacia el antiguo gobierno del país, en el mismo menciona que el nuevo metro de la ciudad debió ser financiado por el gobierno anterior, durante el régimen de Rafael Correa, esto hace que la ciudad mantenga una gran deuda respecto al financiamiento del mismo.

Para la segunda parte de su presentación dentro del programa “Castigo Divino”, Holguín propone una actualización de los servicios de transporte, con la inclusión de la tecnología (plataforma virtual), debido a que ofrece un gran beneficio a los usuarios de este servicio, con su propuesta de modernización, se podría conocer en tiempo real por donde se encuentra la unidad o unidades, cuál es su ruta y el tiempo que tomaría en dirigirse de un lugar a otro.

Para concluir su espacio en la entrevista, manifestó que el transporte público actualmente no es auto sostenible, para que este medio de movilidad masivo de pasajeros tenga una capacidad de sostenibilidad, es necesario tener un alza en el costo del pasaje, para de esta manera poder ofrecer, una modernización del sistema de transporte, así como mayor seguridad y garantías para que la ciudadanía pueda usar este servicio.

Juan Carlos Holguín es un candidato joven el cual maneja un discurso innovador, al referirse a la tecnología como una herramienta efectiva para mejorar el transporte de la ciudad, pues ve a las actualizaciones tecnológicas como una de las soluciones para la movilidad en la ciudad.

Es así que el ex candidato, buscaba llegar al votante con propuestas más frescas e innovadoras, busca incorporar elementos actuales y que fueron mencionados anteriormente.

Su discurso ofertaba una total mejora de los medios de transporte, con una visión empresarial, así como una actualización de todos los elementos accesorios o colaterales al mismo, pese a esto, advertir de un alza del costo del pasaje partía desde su visión de empresa privada, consecuentemente varias personas mostraron su desacuerdo a esta medida presentada por el candidato del partido político CREO.

El tema de transporte en el Plan de Gobierno de Juan Carlos Holguín, menciona como prioridad al peatón, “promoviendo una ciudad rápida, con sistemas de transporte eficientes los cuales permitan conectar a Quito, con un sistema de calidad que dé prioridad a los peatones y los sistemas sostenibles” (Holguín, pág. 12).

En su entrevista en “Castigo Divino”, Holguín habla sobre los temas que trata en su Plan de Gobierno, de una manera clara y concisa, ya que su postura es una actualización tecnológica de los medios de transporte.

En sus reformas dentro del Plan de Gobierno para la Alcaldía de Quito, “plantea la reorganización de los medios de transporte con la expansión de rutas, así como la utilización de GPS” (Holguín, pág. 33), los cuales faciliten conocer todo sobre la ubicación del medio de transporte.

El sistema de transporte público para Holguín girará en torno al nuevo metro de la ciudad, con conexiones con diversos servicios, “pues con su planteamiento con la reorganización de las rutas de los buses de la ciudad, se plantea poner como eje a este nuevo sistema de transporte en la ciudad” (Holguín, pág. 32), este sería el factor que, dentro del Plan de Gobierno del candidato, mejorará la movilización en la ciudad y bajará el tráfico en la misma.

Holguín tanto en su discurso, en el programa, y su Plan de Gobierno en el apartado de transporte en la ciudad, tiene como base la implementación tecnológica, de esta manera busca favorecer diversos aspectos en el conocimiento de los peatones, así como los usuarios que utilizan al transporte como medio de movilidad en la ciudad, con la implementación de sistemas que permitan conocer, ruta, dirección y tiempo de demora de una unidad entre paradas, ofrece tanto seriedad y confianza a todos.

Paco Moncayo

El general Paco Moncayo, nació en Quito en el año de 1940, “sus estudios secundarios los realizó en el colegio Eloy Alfaro, donde inició su carrera militar, llegando a ser General de las Fuerzas Armadas del Ecuador y héroe del Cenepa” (Ayala, s.f.).

“Al concluir en con su carrera militar, inició su vida pública incursionando en la política, siendo diputado y luego alcalde de Quito, por movimiento político Izquierda Democrática, en dos periodos” (Ayala, s.f.), al término de sus funciones como alcalde de la ciudad, pasaría a formar parte de la asamblea entre los años 2009-2013.

Para el año 2017 se lanzaría para la Presidencia de Ecuador, donde no pasaría de la primera ronda, su último acto político fue optar por la Alcaldía de la ciudad en el año 2019.

Paco Moncayo se lanzó a la Alcaldía de la ciudad con el apoyo de la Izquierda Democrática, partido, el cual menciona que su visión e ideología, busca lograr la justicia social, en el marco del ejercicio pleno de las libertades; nuestra promesa es superar políticas radicales y de confrontación; sus valores son la transparencia y la honestidad (Izquierda Democrática, s.f.).

Moncayo en su entrevista en el “Castigo Divino” trata dos puntos importantes sobre su propuesta de transporte en la ciudad, uno es la conformación de un sistema multimodal, donde tanto el Metro de Quito, Trolebus, Corredores Metropolitanos y Metrocables, funcionen como un mismo sistema, que todos estos estén conectados, y se pueda acceder a todos independientemente de cual se tome.

El otro punto a tratar en la propuesta mencionada de Moncayo, es la implementación de instrumentos de comunicación, en este caso el GPS, con esto busca ofrecer una “movilidad inteligente”, donde todos los vehículos de la ciudad puedan ser ubicados a través de este aparato.

Con las implementaciones tecnológicas se permitirá a las personas conocer cómo está la movilidad en la ciudad, así también poder ubicar como está el transporte, en este caso las unidades conocidas como buses, es decir sus rutas, su tiempo estimado de llegada y cuánto tiempo le podría tomar llegar al punto de espera, así como el lugar al cual se dirige el mismo.

Como podemos observar en el discurso de Moncayo transmitido en el programa “Castigo Divino”, busca difundir una idea de innovación y unión dentro de sus propuestas dentro de lo comunicado, al proponer una actualización de los servicios de transporte con la implementación de mejoras tecnológicas en el mismo.

Por otra parte, su discurso toca el tema de unificar los sistemas de transporte de la ciudad, debido a que quiere convertirlo en un sistema multimodal, con estas palabras trata de convencer al votante de que el mejoramiento de los servicios de transporte en la ciudad se encontrará beneficiado con la unión de los mismos, con el desarrollo de unidades que permitan conectar a todos los servicios que se ofrecen.

A pesar de todo lo mencionado prefirió no tomar en cuenta el punto sobre el costo del pasaje en la ciudad, ya que sería un elemento que causaría una gran disputa, el cual puede llegar a disgustar a los electores.

En su Plan de Gobierno para la Alcaldía Moncayo indica que el transporte urbano, es el sistema más utilizado por las personas para movilizarse desde un lugar hacia otro en la ciudad de Quito, su idea es modernizar todos los elementos que rodean al este, como lo menciona en su discurso en el “Castigo Divino”.

La profundidad con la que trata Moncayo el tema de transporte en su Plan de Gobierno, puede evidenciar un completo conocimiento debido a su trayectoria al haber sido Alcalde de la ciudad, a pesar de que no lo mencionó en su entrevista, en su propuesta de trabajo, “ofrece seguridad a aquellos peatones, y ciudadanos que utilicen los sistemas de transporte no motorizados, así como su prioridad el momento de su desplazamiento” (Moncayo Gallegos, 2018, pág. 63).

Podemos encontrar que el discurso de Paco Moncayo tanto en el “Castigo Divino”, como lo establecido en su Plan de Gobierno, tiene como eje central la implementación de la tecnología, el cual lo muestra como un punto de interés para los votantes cuando este transmite sus ideales de campaña; al igual que ofrece mayor seguridad como garantías para los peatones, ya que menciona diversas propuestas de trabajo, las cuales buscaría beneficiar en todo momento al ciudadano.

Juan Carlos Solines

Es un abogado nacido en la ciudad de Quito, “consta de diversos títulos tanto dentro como fuera del país, actualmente es profesor en tres instituciones universitarias, y su carrera pública se ha visto marcada por haber estado al frente de diversos organismos reconocidos tanto a nivel nacional como internacional” (Solines & Asociados Abogados, s.f.).

Por su parte el candidato Solines se lanzó para alcalde de Quito, fue parte del movimiento político Juntos Podemos, la ideología de este partido es:

“El objetivo central es constituir un sistema social que permita a los ciudadanos y ciudadanas, en todos los espacios de convivencia, alcanzar un nivel de conciencia colectiva, para ejercer sus derechos de forma consciente, autónoma, libre e informada” (Juntos Podemos, s.f.).

El partido político promueve el empoderamiento del ciudadano, cohabitación y conciencia social.

Juan Carlos Solines, en el “Castigo Divino”, a diferencia de los anteriores candidatos ya mencionados, tiene una postura muy en contra sobre el nuevo Metro de Quito, lo desacredita totalmente, este candidato desarrolla un discurso negativo, en el cual menciona que la obra que ya se encuentra en marcha no va a ser la solución para los problemas de movilidad en la ciudad, pero esta al ser una obra en desarrollo la seguirá construyendo.

Ya desde este apartado podemos observar un punto de vista que difiere bastante del resto de candidatos, mientras uno observa al nuevo Metro de Quito como el eje central de los transportes de la ciudad, otro le da una la importancia a esta entidad para ser el eje de los medios transporte, Solines, por su parte evidencia que a pesar de ser un proyecto en marcha, no será la solución al problema del tránsito y la movilidad en la ciudad, ya que de hecho existen numerosos medios de transporte en la ciudad, los cuales ya conectan la mayor parte de sectores de la misma.

Solines luego fue cuestionado por el alza de los precios en los medios de transporte públicos en la ciudad, decidió no dar una aproximación de si se alzaría o no los costes, ya que como notamos su postura respecto al Metro de Quito es negativa, este seguiría con su discurso desacreditador al exalcalde Mauricio Rodas, menciona que actualmente no existen los estudios pertinentes para poder establecer si habrá un incremento o no en los precios del pasaje.

Al terminar su participación sobre cómo se manejaría el tema de transporte público, paso desarrollar su idea sobre las plataformas virtuales de transporte en la ciudad, sobre los cuales mencionó que, el no piensa sacar de la ciudad de Quito a estos servicios (Uber y Cabify), buscaría la forma de regularlos y legalíalos, Solines manifiesta que debe existir una competencia justa entre los medios de transporte, en este caso los taxis y estas otras plataformas.

Como podemos observar en los párrafos anteriores, Solines mantiene un discurso en el cual busca desacreditar al anterior Alcalde de Quito, Mauricio Rodas, ya que, hace énfasis en las falencias de esa administración.

La última parte de su entrevista, en el “Castigo Divino”, habla de las plataformas de transporte virtuales, Solines, manifiesta que estas entidades serán convertidas en entes legales, así como reguladas por el municipio.

El candidato busca con este discurso ofrecer una solución a uno de los problemas que existen en la ciudad en los últimos meses, donde propietarios de taxis, así como personas que ofrecen servicio de “Uber” y “Cabify” se encuentran en disputa en las calles, de esta manera muestra tener una postura de conciliador, donde busca brindar soluciones; lo cual causa un malestar en los sectores involucrados.

En comparación con su Plan de Gobierno, Solines en su entrevista no trata a profundidad todo lo que propone del mismo, el candidato al igual que el resto “busca dar una actualización en los servicios de transporte, pero según su Plan de Gobierno, una actualización realista, donde se pueda planificar cuales son los componentes necesarios para la mejora de estos medios” (Ecuador Decide, s.f.).

Otro apartado del Plan de Gobierno de Solines que no se menciona en su participación en el “Castigo Divino”, es la prioridad que sus propuestas dan, a los que denomina “como el sector más vulnerable de movilidad, es decir los ciclistas y peatones” (Ecuador Decide, s.f.), busca recuperar la vereda, “haciendo exigible responsabilidad de dueños de predios, estableciendo zonas y espacios peatonales y replanteando las políticas públicas orientadas al uso de la bicicleta” (Ecuador Decide, s.f.).

Sobre el último tema que trato en su participación en la entrevista, Solines en su Plan de Gobierno menciona que se buscará regular a todos estos servicios virtuales de transportación, ya que él desea que exista una competencia legal y justa entre las partes, así también comunicando que tanto taxis, como plataformas virtuales, tendrán que cumplir con ciertos requerimientos que establezcan una calidad de servicio.

Luisa Maldonado

La candidata para alcaldesa de Quito, “ha participado en la política, en los últimos años, ya que fue escogida por el movimiento político Alianza País para participar como concejala de la ciudad en el periodo de 2009 a 2018” (Borja, 2019), Alianza País en ese entonces seguía liderado por el expresidente Rafael Correa.

Tras la separación de Alianza País, debido al enfrentamiento entre “Rafael Correa y Lenin Moreno, Luisa Maldonado se desafilió de este movimiento político” (Borja, 2019), debido a esto siguió los pasos del anterior líder de dicha entidad política.

Para el presente año 2019, se lanzó a la Alcaldía de Quito, “con el apoyo del movimiento político, Compromiso Social, creado por el excandidato a la presidencia de República Luis Espinel” (Borja, 2019).

A diferencia de los anteriores partidos políticos evidenciados en este trabajo, que proponían una clara ideología para su trabajo, Iván Espinel mencionaba, mientras aún era el líder político del movimiento Compromiso Social, que: “un movimiento no tiene que tener una ideología política de izquierda o derecha, debe enfocarse en mostrar resultados y soluciones tangibles al pueblo” (Ponce, s.f.), además su partido político, según el mismo, “optaría por dar más espacio a los jóvenes para cambiar al Ecuador” (Social, s.f.).

En su discurso en el programa el “Castigo Divino”, Luisa Maldonado trata diversos temas importantes referentes al tema de transporte público, pero a pesar de desarrollar bien el tema, empezó su participación, refiriéndose al saliente alcalde de la ciudad, Mauricio Rodas, atacándolo en su discurso, Maldonado.

Manifestó que hoy en día se debería analizar el tema del metro de la ciudad, ya que Odebrecht (empresa que ha sido cuestionada por sobornos y red de corrupción para la obtención de obras públicas a nivel de América Latina) se encontraba dentro del desarrollo de la construcción de la obra en asociación con empresa ACCIONA, debido a esto sugirió que el anterior alcalde de la ciudad, pueda verse implicado en alguna negociación.

Al ser cuestionada sobre el tema de las plataformas virtuales de transporte en la ciudad, la candidata, dio un discurso dirigido a un sector específico de la misma, Maldonado, comentó que las plataformas virtuales son una fuente de trabajo ilegal, las cuales no tienen una regulación, además que, los taxistas son gente que trabajaron para conseguir este trabajo, y que estos tienen su licencia profesional, la cual los legitima para desarrollar esta actividad.

El costo de transporte es otro tema de importancia, en el discurso de la candidata, ya que al tener en cuenta como sus palabras pueden afectar la decisión de los votantes, prefirió evitar el tema sobre alza del coste del pasaje, porque esto afectaría su candidatura.

A pesar de esto Maldonado, dirigió su discurso hacia diversos sectores, a lo cual comunicó que, para saber si debe existir un incremento o no en la tarifa del transporte público, se tiene que realizar un cálculo y un estudio adecuado, de esta manera se puede conocer las necesidades del transporte.

Dentro del mismo tema, promovió el arte y la cultura en el Metro, con la intención de llegar a otros sectores con su discurso, en este caso, los artistas y promotores culturales que estén interesados en este mismo tema.

Para concluir la candidata no cambió la tonalidad de la intención de su discurso, este estaba dirigido esencialmente en su mayoría a los transportistas agremiados, con todos los beneficios para este sector.

Mencionó que ahora una de sus propuestas de trabajo es mejorar el sistema de pago a los mismo, debido que hoy en día a estos se les paga por persona recogida, pero si ella hubiera llegado a ser alcaldesa de la ciudad, cambiaría a un sistema diferente de pago, que sería por kilómetros recorridos, con estas palabras la candidata busca buscando con este enunciando, tener apoyo de la mayor parte de transportistas (buses).

También dirigió su discurso a otro sector, pero no con el mismo énfasis como lo dirigió a los transportistas, pues en una parte de su participación, mencionó que se debe ampliar las rutas de transporte, así como mejorar la calidad del servicio para los pasajeros que diariamente utilizan esta alternativa de movilidad.

La candidata, desarrolló la entrevista poniendo énfasis en su plan de trabajo para el periodo 2019-2023, ya que a diferencia, de su participación en el programa “Castigo Divino”, donde se centró esencialmente en los beneficios para los transportistas, así como de los pasajeros, en su Plan de Gobierno en el apartado de movilidad sostenible, tiene como “Objetivo: Desarrollar un nuevo modelo de movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, con la inclusión de nuevas tecnologías y modalidades” (Maldonado, pág. 26),

Como podemos observar en el objetivo, ella parte con la intención de usar a la tecnología como un elemento de vital importancia para el transporte público en la ciudad, este fue uno de los temas que no fue desarrollado de una manera muy amplia en su entrevista.

Otra de las propuestas que Maldonado referente al plan de desarrollo, es la “implementación de nuevas estructuras peatonales, las cuales beneficiarían a la movilización de los peatones” (Maldonado, pág. 27), tema el cual no fue tratado en su entrevista.

Comparaciones

De lo anteriormente descrito, todos los candidatos a la Alcaldía de Quito, centraron sus propuestas respecto al transporte público, en la necesidad de la renovación de las unidades de servicio público, que cuenten con nuevas tecnologías (eléctrico) que beneficien a la movilidad de los ciudadanos en la ciudad.

Los candidatos, ven la importancia de crear un sistema de transporte en la ciudad que vea como eje central al Metro de Quito el momento que empiece su función, creyendo que se debe partir de un eje multimodal que integre a las diferentes rutas en la ciudad.

La incorporación de nuevas plataformas para la movilidad de las personas, es un tema que se encuentra en debate y va más allá de las agremiaciones de taxistas en particular, pues el Ecuador se encuentra inserto dentro de la globalización, además, que los actuales usuarios de los servicios de taxi exigen tecnología, calidad, competitividad respecto al valor y más que actualmente los taxis legales no ofrecen al consumidor de este servicio; lo que ha llevado a una discusión respecto a la legalización de los servicios de Uber y Cabify, lo cual no fue ajeno al discurso de los candidatos.

La mayoría de los candidatos no quiso centrar su discusión o discurso en el sistema tarifario que regirá tanto para el metro de Quito, así como para el transporte urbano, debido a que son temas sensibles que podían afectar a su candidatura.

Un tema pendiente es el trato al peatón, el respeto a sus garantías para tener una movilidad adecuada, donde no encuentre obstáculos que limite movilidad y seguridad en la ciudad, temas que deben ser parte de una discusión participativa.

Resumen de los análisis de discurso

Cada candidato maneja su propio discurso político el mismo que tiene intenciones políticas, ideológicas, culturales o simbólicas, que tienen como finalidad acaparar el electorado o un nicho del mismo para alcanzar la Alcaldía de Quito.

El tema central de este artículo académico son el análisis de las entrevistas relativas al transporte público, y como los candidatos abordaron su Plan de Gobierno respecto a este tema.

Cada candidato hizo énfasis en la necesidad de la renovación y calidad del transporte público, varios sugirieron que se debe optar por energías limpias, que contribuyan no solamente al servicio, sino también a mejorar la calidad de vida de los quiteños.

Otro punto a tratar fue el uso de herramientas tecnológicas que permitan al usuario conocer sobre las rutas, tiempos entre paradas, y verificar en tiempo real por donde va cada unidad, por ejemplo, el uso del GPS y plataformas virtuales son elementos que permitirán al usuario tener esta información de manera efectiva.

Conclusiones

Cada candidato maneja su propio discurso respecto al tema del transporte en la ciudad, transmiten sus propias ideas, y propuestas para solucionar uno de los grandes problemas que tiene Quito en la actualidad.

En Quito se puede observar a diario el gran parque automotriz, que se ha creado en la actualidad, el cual sobrepasa la capacidad vial de la ciudad, siendo este una de las causas de los problemas de tráfico especialmente en las horas pico.

Los problemas del transporte no solo se centran en el parque vehicular, otro de los temas que tiene relación, es la calidad del servicio que se ofrecen a los pasajeros y que diariamente se quejan por la falta de seguridad, en las unidades de transporte, lo que hace que este sea uno de los temas más importantes a tratar en el periodo 2019-2023.

Jorge Yunda fue electo Alcalde Quito, en las últimas elecciones seccionales, quien manejo un discurso, que supo transmitir su propuesta dirigido a los diversos usuarios que a diario toman el transporte en la ciudad, con la implementación de las nuevas tecnologías busca mejorar la experiencia de los usuarios al tomar el transporte en la ciudad.

Su discurso también intenta convencer a los trabajadores de plataformas virtuales, a realizar una competencia justa, no los trata como un problema como algunos candidatos, sino que observa una posibilidad de competencia en este aspecto.

El candidato en aquel entonces por el partido CREO, Juan Carlos Holguín, en cambio trabajo su discurso, de una manera diferente, dio comienzo al mismo al responsabilizar al anterior Gobierno, acusándolos de no financiar el nuevo Metro de Quito, y que, gracias a esta irresponsabilidad, la Alcaldía de la ciudad se va a encontrar endeudada en los años venideros.

Su discurso también trabajó sobre el progreso y la actualización del transporte público no solo centrándose en la idea de la implementación de la tecnología, sino también mencionó que el actual sistema no es sostenible, por las propuestas que este deseaba realizar, a lo que se mencionó que existe la necesidad de un alza en el costo de pasaje, para poder convertir al sistema de transporte en autosustentable.

Holguín al ser un candidato opositor del anterior mandatario Rafael Correa, busca manejar su discurso con la intención de llegar a los sectores los cuales comparten las mismas, es decir que no vean con buenos ojos el manejo del anterior gobierno respecto al tema del apoyo del anterior gobierno al nuevo metro de la ciudad, esta parte se centra en llegar a un sector en específico, ya que la aceptación del expresidente en la ciudad capital, fue cayendo de gran manera en algunos sectores.

Al ser un candidato relativamente joven, llega con ideas innovadoras a la candidatura para la Alcaldía, con la implementación de propuestas, las cuales buscan usar a la tecnología como uno de los medios de avance para la ciudad, así como la idea de brindar prioridad a los peatones ofreciéndoles propuestas que beneficiarían el uso y la seguridad el momento de tomar el transporte público.

Holguín busca llegar al voto de la oposición con su discurso, así como los sectores que se van a ver beneficiados, con sus medidas en el transporte público, y uno de estos son los transportistas ya que algunas de sus medidas, como el alza de los costos del pasaje, puede beneficiar a este sector.

Moncayo en su discurso trata uno de los que la mayoría de los candidatos han trabajado, lo cual es la actualización del sistema de transporte de la ciudad, ya que la implementación de la tecnología beneficiaría a gran parte de los sectores de la ciudad, las necesidades de crear un sistema de movilidad tecnológico es otra de las necesidades de Quito y el candidato a la Alcaldía lo ve como una posibilidad para crear un sistema multimodal, donde los medios de transporte más importantes de la ciudad estén conectados entre sí.

El exalcalde de Quito Paco Moncayo, busca llegar al sector de pasajeros en la ciudad, con la propuesta de transformar el sistema de transporte de la ciudad, el cual busca beneficiar a todos, con las medidas ofrecidas de conectar a todas las líneas de transporte, desea convertir a estos en un solo sistema, el cual sea seguro y actualizado.

Por su parte Solines maneja una propuesta totalmente diferente a la mayoría de candidatos, pues en su participación en el “Castigo divino”, menciona estar en contra del nuevo Metro de la ciudad, el candidato no lo ve como una la solución ideal a los problemas de tráfico de Quito, ya que, en la misma existen rutas que cubren mayor parte de la misma.

El otro punto importante en la exposición de Solines, es el tema de las plataformas virtuales de transporte, las cuales, según lo comentado en programa “Castigo Divino”, no serán retiradas de la ciudad, sino que estas pasarían a formar parte de los procesos de regulación de la Alcaldía.

El discurso de Solines tiene la intención de llegar a dos sectores en específico, los cuales son los ciudadanos que son detractores del proyecto del nuevo Metro de Quito, así como los trabajadores de las plataformas virtuales de transporte, que buscan obtener la legalidad, para poder trabajar sin problemas en la ciudad.

Luisa Maldonado, afiliada a la ideología del expresidente Rafael Correa, desarrollo un discurso en el cual logro abarcar varias partes de sus propuestas en relación al transporte público en la ciudad, a pesar de esto empezó la exposición comentado la falta de investigaciones que hay actualmente sobre la relación entre el exalcalde de Quito, Mauricio Rodas y la empresa internacional Odebrecht.

En su participación topo temas importantes en para el sistema actual de transporte, inició por el tema de las plataformas virtuales de transporte, en el cual se encontró en contra de mantener su servicio en la ciudad, estos son un sistema ilegal, el cual no tiene regulación por parte de la Alcaldía, otro de las propuestas comentadas, fue los beneficios que esta candidata ofrecerá a los transportistas, dándoles una mejor manera de pago, ya no por pasajero, sino por todo el tramo recorrido.

Otro de los puntos tocados por Maldonado fue los beneficios que está daría a los que se ofrecerían a los pasajeros, con un servicio de calidad, que llegue a cubrir una mayor capacidad las rutas que recorren la ciudad.

Maldonado maneja su discurso con la intención de llegar tanto a los transportistas, como los pasajeros, llegando a ofrecer soluciones a los grandes problemas que aquejan el sistema de transporte de Quito, buscó de esta manera captar el voto de este sector de la sociedad, con propuestas beneficiosas para cada sector.

Referencias

- Angulo, S. (s.f.). *Líderes*. Obtenido de Líderes:
<https://www.revistalideres.ec/lideres/juan-carlos-holguin-gana-futbol.html>
- Asociados, S. &. (s.f.). *Soline & Asociados*. Obtenido de Soline & Asociados:
<http://www.solines.ec/es/juan-carlos-solines-moreno-2/>
- Ayala, S. (s.f.). *GK*. Obtenido de GK: <http://contexto.gk.city/ficheros/quien-es-paco-moncayo-biografia>
- Barrates Echavarría, R. (2002). *Investigación: un camino al conocimiento, un enfoque cuantitativo y cualitativo*. San José: EUNED.
- Borja, M. S. (3 de Febrero de 2019). *GK*. Obtenido de GK:
<https://gk.city/2019/02/03/luisa-maldonado-candidata-alcaldia-quito/>
- Chauvín, J. P. (2006). *Conflictos Y Gobierno Local: El caso del transporte urbano en Quito*. Quito: Fondo de Solidaridad.
- Chiriboga, D. (15 de Junio de 2015). *Profitas*. Obtenido de Profitas:
<http://www.profitas.com/blog/juan-carlos-holguin/>
- CREO. (s.f.). *Declaración de principios ideológicos Movimiento CREO*. Obtenido de CREO.
- dato, O. a. (16 de Febrero de 2017). *Ojo al dato*. Obtenido de Ojo la dato:
<https://ojoaldato.ec/movimiento-union-ecuatoriana/>
- Decide, E. (s.f.). *Ecuador Decide*. Obtenido de Ecuador Decide:
<https://votoinformado.ecuador-decide.org/candidaturas/ecuador/juan-carlos-solines>
- Figueroa, O. (2005). Transporte Urbano y Globalización. Políticas y efectos en América Latina. *Revista eure*, 41-53.
- García-Schilardi, M. E. (2014). Transporte público colectivo: Su en los procesos de inclusión social. *Bitácora* 24, 41-53.
- Gutiérrez, S. (2005). *Discurso político y argumentación Ronald Reagan y la ayuda a los "contras"*. Coyoacán: Taller de Investigación en Comunicación Masiva (Ticom).
- Holguín, J. C. (s.f.). Plan de trabajo 2019-2023. *Plan de trabajo 2019-2023*. Ecuador.
- Izquierda Democrática. (s.f.). *Izquierda Democrática*. Recuperado el 02 de Agosto de 2019, de Izquierda Democrática: <http://izquierdademocratica.com/principios-ideologicos/>

- Juanpach. (13 de Agosto de 2016). *Foros Ecuador*. Obtenido de Foros Ecuador:
<http://www.forosecuador.ec/forum/ecuador/pol%C3%ADtica/59558-lista-de-partidos-pol%C3%ADticos-del-ecuador-actuales-y-vigentes-2019-cne>
- Juntos Podemos. (02 de Agosto de 2019). *Juntos Podemos*. Obtenido de Juntos Podemos: <https://juntospodemos.ec/movimiento/>
- Karam. (2005). Una introducción al estudio del discurso y al análisis del discurso. *Global Media Journal*.
- Maldonado, L. (s.f.). Plan de trabajo Alcaldía 2019-2023. *Plan de trabajo Alcaldía 2019-2023*. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Meersohn, C. (2005). Introducción a Teun Van Dijk: Análisis de discurso. *Conta moebio* 24, 288-302.
- Moncayo Gallegos, P. (06 de Diciembre de 2018). Plan de Gobierno – Distrito Metropolitano de Quito, Administración 2019-2023. *Plan de Gobierno – Distrito Metropolitano de Quito, Administración 2019-2023*. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Oleas Mogollon, D., & Albornoz Barriga, M. B. (2016). La bicicleta y la transformación del espacio público. *Letras Verdes*, 24-44.
- Ortiz, S., & Jácome, E. (26 de Junio de 2019). *El Comercio*. Obtenido de El Comercio: <https://www.elcomercio.com/actualidad/contraloria-metro-quito-investigacion-odebrecht.html>
- Ponce, C. (s.f.). *GK*. Recuperado el 2 de Agosto de 2019, de GK:
<http://contexto.gk.city/ficheros/ivan-espinel-candidato-fuerza-compromiso-social/cual-es-la-ideologia-su-movimiento-fuerza>
- Romero, D. (03 de Noviembre de 2017). *El Comercio*. Obtenido de El Comercio: <https://www.elcomercio.com/actualidad/aumento-parque-automotor-quito-movilidad.html>
- Social, F. C. (s.f.). *Fuerza Compromiso Social*. Obtenido de Fuerza Compromiso Social: <http://landing.fuerza.com.ec/>
- Van Dijk, T. (2002). El análisis crítico del discurso y el pensamiento social. *Athenea Digital*, 18-19.
- Van Dijk, T. A. (2005). Ideología y análisis del discurso. *Utopía y Praxis Latinoamericana*, 9-36.
- Vistazo. (25 de Marzo de 2019). *Vistazo*. Obtenido de Vistazo: <https://www.vistazo.com/seccion/elecciones-2019/pais/quien-es-jorge-yunda>
- Yunda, J. (Diciembre de 2018). Plan de Gobierno - Distrito Metropolitano de Quito, periodo 2019-2023. Quito, Pichincha, Ecuador.

