



Universidad Internacional SEK

Facultad de Ciencias de la Comunicación

**Las Representaciones de Riesgo, Agresión y Violencia en
los buses interparroquiales del Distrito Metropolitano de
Quito: Caso línea “La Marín – Carapungo”**

Autora: Indira Nathaly Cedeño Obando

Director de Tesis: Luis Ortiz

Quito, 21 de septiembre del 2011

Universidad Internacional SEK

Facultad de Ciencias de la Comunicación

**Las Representaciones de Riesgo, Agresión y Violencia en
los buses interparroquiales del Distrito Metropolitano de
Quito: Caso línea “La Marín – Carapungo”**

Autora: Indira Nathaly Cedeño Obando

Director de Tesis: Luis Ortiz

Quito, 21 de septiembre del 2011

RESUMEN EJECUTIVO

En el Ecuador, en el Distrito Metropolitano de Quito, a diario las personas se movilizan en buses de transporte público, las mismas que están sometidas a un sin número de nuevas experiencias nuevas para unos y comunes para otros, experiencias que en su mayoría al parecer son negativas. Los usuarios de estos medios de transporte deben ser testigos de cosas y casos que se han convertido en rasgos característicos y peculiares que engloban al parque vial en general.

Al describir tan solo una de las frías mañanas en las que la gente sale de su casa para ir a diferentes lugares como el trabajo, instituciones educativas, bancos, entre otros., algunos individuos desde el inicio del recorrido del bus ya miran la primera imagen, un letrero llamativo a la vista de todos, esta imagen se ha convertido ya en una representación mental en la memoria colectiva, la misma que genera un estereotipo o un conjunto significativo de atributos capaces de influir en los comportamientos de la sociedad y modificarlos. De igual manera, en el transcurso del recorrido aparecen diferentes actores ya sean vendedores ambulantes, el cobrador que grita que sigan para atrás, pasajeros que suben, otros que bajan, frenadas o maniobras violentas y veloces de parte del conductor, y así un sinnúmero de imágenes que se perciben y se observan día tras día.

En efecto, la principal representación mental de la imagen acerca de estos buses interparroquiales es la inseguridad que conlleva en sí el riesgo, la agresión y la violencia. De la misma manera, las imágenes como las opiniones, se remiten a una actividad psicológica de tipo sensitivo, perceptivo y mental, donde dichas imágenes son las impresiones, la línea ya sea a favor o en contra que toman las personas sobre los medios de movilización, muchas veces sin saber por qué y que están presentes en la mayor parte de los acontecimientos sociales.

Se presenta así los resultados de estas dos perspectivas complementarias de este análisis de representaciones del transporte urbano y se propone una metodología para su estudio. Así mismo, se analiza como la vivencia y la representación del transporte son pertenecientes a las propuestas teóricas que plantean que la ciudad contemporánea ya no es más que un lugar de convivencia, sociabilidad e identidad. De igual manera, la experiencia urbana captada a través del discurso sobre la ciudad y por las imágenes cartográficas que se materializan en mapas cognitivos del espacio o entorno, se reflejan cada vez más en los índices de inseguridad vial y personal.

Terminando, el transporte urbano, en este caso el transporte interparroquial se lo asimila de manera negativa. Sin embargo, este medio de transporte es un lugar que envuelve cosas y casos que podrían evitarse si las personas a menudo pusieran en práctica las normas de urbanidad y aplicación de principios como el respeto y la integridad a los derechos del otro, que no es difícil de llevar a cabo, sino es una cuestión de aprender y empezar a ejercer.

The research have been studied the imaginaries that the bus line “La Marin – Carapungo” has generated in the users of it, analyzing different esthetics characteristics and features that include this kind of public transportation and at the same time the Baroque culture that Ecuador involves. All the images transmitted by this bus is described by an ethnographic methodology of the everyday lives of its customers.

DEDICATORIA

He llegado al final de este camino y en mi han quedado marcadas huellas profundas de éste recorrido. Son su mirada y su aliento, su trabajo y esfuerzo, sus palabras y sabios consejos, mi trofeo es también vuestro.

A mis padres: Por su labor abnegada en la formación de sus hijos, su profundo amor y dedicación. Han sido y serán la mayor motivación que realiza mi vida con sus principios e ideales basados en la justicia y honradez.

Indira

AGRADECIMIENTO

No es fácil llegar, se necesita ahínco, lucha y deseo, pero sobre todo apoyo como el que he recibido durante este tiempo.

Ahora más que nunca se acredita mi cariño y mi sincero reconocimiento a la Facultad de Ciencias de la Comunicación de la Universidad Internacional SEK del Ecuador, de manera muy especial a su decana, Lcda. Silvia Chiriboga, por su estímulo continuo y su colaboración oportuna durante mi carrera.

Mi gratitud a los maestros, que tuvieron la certeza de guiarme y brindarme su invaluable conocimiento.

Indira Cedeño

DECLARACIÓN JURAMENTADA

Yo, Indira Nathaly Cedeño Obando, con cédula de identidad 172237769-2 declaro que la presente tesis titulada: *Las Representaciones de Riesgo, Agresión y Violencia en los buses interparroquiales del Distrito Metropolitano de Quito: Caso línea “La Marín – Carapungo”* es de mi autoría y que de ninguna manera es copia total o parcial de otra investigación, tesis o trabajo publicado. Todas las fuentes bibliográficas han sido citadas, al igual que los nombres de los autores y autoras. Asumo mi total responsabilidad en el caso de existir cualquier tipo de plagio.

Srta. Indira Cedeño

CI. 1722377692

INDICE

Introducción.....	1
 CAPITULO I: Comunicación y Cultura.....	3
1.1 La Comunicación como un entramado cultural	
1.2 Definición de la cultura	
1.3 Cultura Barroca: Matices e influencias en el comportamiento social	
 CAPITULO II: Las Representaciones.....	18
2.1 Introducción a las Representaciones, características y clasificación	
2.2 Las representaciones en los espacios públicos y urbanos	
 CAPITULO III: Transporte como espacio de comunicación.....	34
3.1 Definición del Transporte (Movilidad)	
3.2 Ecuador y Transporte Interparroquial	
3.3 Recopilación y Análisis de Experiencias de Terceros	
 CAPITULO IV: Violencia Simbólica en el Transporte Riesgo, Agresión y Violencia	52
4.1 Definición de Riesgo, Violencia y Agresión	
4.2 Actividades psicológicas en el entorno: tipo sensitivo, perceptivo y mental	
 Recomendaciones.....	73
Conclusiones.....	75
Bibliografía.....	77
Anexos.....	80

INTRODUCCIÓN

Partiendo de la idea del conocimiento que ofrecen los diferentes medios acerca del transporte interparroquial y urbano en general, aparece la idea primaria de realizar esta tesis para comprender la información mediática sobre los riesgos, agresiones y/o violencias que envuelven a este medio de movilización, información que conlleva así a la afectación en la manera de ver a este gremio, generando diversas representaciones a estas problemáticas suscitadas en el parque vial del Distrito Metropolitano de Quito.

Uno de los problemas fundamentales actuales es el de la inseguridad, este escenario trae consigo nuevos y complejos problemas como el nivel de riesgo, violencia y agresión, problemas que inciden directamente en el aumento de los índices de criminalidad arraigados en el transporte urbano interparroquiales.

Al analizar estos medios de transporte, no solo se estaría hablando de las descripciones mediáticas y literarias que engloban la inseguridad y descomposición social, sino también él como estas influyen directamente a las diferentes opiniones y comportamientos de la sociedad generando una imagen colectiva negativa constituyendo una antología del horror urbano.

Esta investigación sobre la imagen colectiva como generadora de riesgo, agresión y violencia, no se trata de cualquier representación fusionada, sino de un espacio cuyas particulares características lo hacen un interesante objeto de estudio, debido a los rasgos que dominan el paisaje urbano quiteño, tanto a nivel visual como emocional.

Consecuentemente, este paisaje urbano está situado en un mundo imaginario que se alimenta de una experiencia directa o indirecta del espacio, así como de otras representaciones provenientes de los medios de comunicación.

CAPITULO I

COMUNICACIÓN Y CULTURA

1.1 La Comunicación como un entramado cultural

Al hablar de comunicación solo basta con mirar el entorno que rodea a los seres humanos, un entorno lleno de formas, lleno de colores, lleno de texturas, ruidos, movimientos, olores, sabores y un sinfín de elementos más, que tratan de expresar algo ya sea por medio de sí mismo o a través de otros canales, pues todo comunica y ese todo puede como no, tener vida y a su vez complementarse entre sí. Sin embargo este todo, compuesto por elementos inertes y vivos, vendría a constituir un sistema y, al mismo tiempo, un conjunto de subsistemas que dependiendo de su esencia y de sus características se clasificará uno a uno, definiendo su propio contenido y por lo tanto su propia comunicación. Así, se estaría mencionando dos términos; propio contenido y propia comunicación, que al unirse o mezclarse resultaría ciertamente algo como; propio contenido comunicacional, haciendo referencia a esa comunicación cultural, comunicación en la que se basan algunos especialistas para estudiar al hombre desde sus inicios y sus procesos evolutivos hasta el hoy en día.

Adicionalmente, si se menciona a la comunicación, habría que referirse al intercambio de toda producción humana, en la relación individuo-individuo. Debido a que la comunicación, concebida en el contexto de un sistema multifuncional de la cultura, constituye un subsistema de ésta y que no solo existe una comunicación por el habla o a la

lengua, sino también se comunica la cultura a través de los colores, las formas, los signos, rituales, costumbres, entre otros, de acuerdo al conjunto de creencias que esta tenga.

Entonces resulta que la comunicación cultural se la encuentra como aquel contenido de los signos de todo un sistema complejo de significados, originados en una historia y que lograron ser plasmados en una cultura. Contenido que está integrado por un determinado conocimiento de las formas y las leyes de la naturaleza y de la sociedad, así como la experiencia práctica, sintetizada de generaciones precedentes, tematizando en un conjunto de estereotipos, ritos y actividades, normas de conducta, reglas, entre otros.

Sin embargo, es posible hablar de comunicación cultural. “La comunicación sociocultural es un nexo orientado entre las gentes, intercambio de información entre ellas. La comunicación sociocultural, en su estricto sentido, es la comunicación directa entre las personas, pero en un sentido más amplio, es la comunicación masiva (indirecta, mediatizada), intercambio de información de valor sociocultural: de la vida cotidiana, científico – técnica, sociopolítica, estética, etc. La comunicación de masas se realiza a través de organizaciones y medios técnicos especiales de recopilación, procesamiento y difusión de la información.” SAVRANSKI, (1983)

En la comunicación los sistemas semióticos son imprescindibles, pues el mecanismo de acción recíproco intersubjetivo, tiene lugar a través del signo, ya sea del lenguaje natural o

en signos no lingüísticos, como señales, símbolos, lenguajes artificiales, necesarios para el acto mismo de comunicación, como se había mencionado anteriormente.

El contenido de los signos, todo un sistema complejo de significados, originados en la historia y plasmados en la cultura, está integrado por el conocimiento de las formas y las leyes de la naturaleza y la sociedad, así como la experiencia práctica, sintetizada de generaciones precedentes, tematizado en un conjunto de estereotipos, ritos y actividades, normas de conducta y reglas, etc.

Si ciertamente toda cultura posee una función comunicativa, para que el proceso sea efectivo es necesario que exista una coincidencia entre emisor y receptor, en cuanto al conjunto de imágenes, percepciones, asociaciones, etc. De lo contrario no hay comprensión entre los sujetos y la comunicación resulta ineficaz. “La eficiencia de la comunicación depende de que los participantes del acto de comunicación dispongan de un determinado sistema general similar de nociones y categorías para el análisis de determinados fenómenos de la realidad. En el caso contrario la comunicación será poco efectiva e imposible” MARX (1977)

La comunicación cultural, vinculada estrechamente con las funciones semióticas y provenientes de la cultura, no se origina por generación espontánea, ya que, posee múltiples condicionamientos que pueden frenar o no la comunicación humana y en lugar de enriquecer la existencia del hombre, se podría empobrecerla. La cultura sintetiza el devenir

humano y es medida de su ascensión, pero “cuando su inicio (la actividad humana) resulta enajenada, las relaciones verdaderamente humanas, se truncan en alienación progresiva, es decir, como alienación de la actividad y actividad de la enajenación”. MARX (1977: 71)

Entonces, cuando la cultura resulta enajenada, la sociedad, es decir, los hombres, dejan de ser sujetos. Las relaciones sociales reproducen un proceso infinito de enajenación, pues “una consecuencia inmediata del hecho de que el hombre sea enajenado de su actividad vital, de su ser esencial, es el enajenamiento del hombre del hombre,” Ibid., p. 79 y con ello la pérdida de su esencia humana. “En realidad, la proposición de que la naturaleza esencial del hombre le es enajenada significa que un hombre es enajenado de otro, al igual que cada cual lo es de la naturaleza esencial del hombre.” Ibid., p.120, El hombre hace su historia con su actividad, crea el cuerpo de la cultura y a través de ella prueba ser un ser esencial, se universaliza como ha ido sucediendo hasta el día de hoy; pero en las condiciones del capitalismo no siempre la cultura cumple con eficacia su función clave comunicativa. Por tanto, el pueblo, las gentes, no están en condiciones de acceder al enriquecimiento de su ser esencial y su espiritualidad original. Aparentemente el acceso a la cultura es posible.

“Realmente no es aprehensible, es ajeno a las grandes masas. Sencillamente, esto es sólo objeto de deleite de la minoría, de élites, de pequeños grupos, ya que al degradar la actividad espontánea, libre, a un simple núcleo, el trabajo enajenado hace de la vida esencial de la especie humana un simple medio para su existencia física”. MARX (1977:122) En tales condiciones, donde la cultura del tener se impone con fuerza y se

desvalora la cultura del ser, resultaría lógico que la comunicación cultural no genere y mucho menos que cree verdaderos comportamientos humanos hacia la cultura que enriquece ese ser esencial humano. Todo lo que le acontece y por todo lo que pasa el hombre, sus preferencias, actividades, propósitos se dirige a lo que garantiza su vida empírica, a poseer para existir, a lo inmediatamente dado, sin preocuparse “inconscientemente” por la riqueza espiritual, por el verdadero disfrute humano de la maravillosa obra creada por la humanidad. Por esto, le es inaccesible, ajeno, porque resulta imposible concentrarse en su ser esencial e integrarse al cuerpo de la cultura. En apariencia, “la sociedad objetiva su ser esencial en la cultura y brinda las oportunidades para ser aprehendida por todos, pero en la práctica su esencia humana no puede objetivarse en ella. Sólo la comprensión cultural integral se asume teóricamente y resulta inútil la comunicación cultural.” SAVRANSKI, (1983)

En el entorno una verdadera comunicación cultural debe crear espacios que garanticen la formación humana, pero para ello debe fundarse en acontecimientos reales. Lamentablemente, el capitalismo con su filosofía del “tener”, del individualismo generador de violencias y agresiones, no ha probado ni logrado ser capaz de crear condiciones para la realización multilateral del hombre. De igual manera, la globalización neoliberal con sus nuevas recetas u oportunidades, tampoco ha mostrado capacidades para propiciar la realización de la humanidad del hombre, sino todo lo contrario, sus políticas enajenantes se enfrentan contra la cultura y la identidad de los pueblos, sobre todo a la de los más sometidos. Si lo ampliamos un poco, aquí aparece la aldea global que trata de imponerse

con el desarrollo de la tecnología de la comunicación, viniendo a ser una empresa verdaderamente cultural, ya que ha globalizado la solidaridad humana, utilizando el sentido de humanidad, respetando al otro y fundando su política en la bondad, la verdad, la belleza y sobre todo en la justicia. Asombrosamente, América Latina muestra un descentramiento cultural que no hace visible ni el centro, ni África o Asia.

América Latina es una diferencia que puede ser expulsada ni exteriorizada con respecto a la modernidad.

“Porque además en buena parte la modernidad se debe al descubrimiento de América, como ha escrito Anibal Quijano. Partiendo de esto, se diría que lo se plantea hoy, es que realmente América Latina vive la modernidad como un hecho colectivo, social, a partir de los años 40. Pero esta modernización no es únicamente tecnológica, los imaginarios de Hollywood forman parte de otra modernidad que desplaza al centro. En América Latina no hay tesis - antítesis - síntesis, se están mezclando temporalidades muy diversas. Yo creo, por eso, que es muy importante plantear, no idealizar la diferencia latinoamericana. En esto incluso hay notas críticas que se han hecho a interpretaciones del realismo mágico, porque parece como que lo que diferencia a América Latina estaría sólo en el mundo simbólico. La diferencia está en la historia, está en las cosas que se van mezclando. En la manera como América Latina misma fue apropiándose de tantos elementos materiales y conceptuales, de modo que ha conducido a que hoy ciertos ingredientes de la crisis de la modernidad sean liberadores para América Latina. BARBERO, (1996)

Por supuesto, esta realidad exige cambios estructurales radicales, pero la utopía, la razón utópica no puede morir. Hay que seguir haciendo camino al andar, como nos enseñó el gran poeta español Machado. La comunicación artístico – literaria, como parte esencial de la comunicación humana tiene mucho que hacer en nuestro mundo de enajenación progresiva. Se impone la necesidad de revelar en el hombre actitudes humanas: conciencia, amor, bondad, sensibilidad para captar lo mejor del hombre. La comunicación artístico – literaria, por sus propias especificidades, puede aproximar al hombre a la aprehensión de la cultura

artística, vinculando estrechamente los valores artísticos con los valores morales, políticos, científicos y humanos en general.

Un hombre sensible es capaz de apreciar con satisfacción una pintura, una obra musical, una obra literaria, entre otros. Así mismo, todos los objetos que nos rodean a diario, ya sea calles, edificios, monumentos, medios de movilización, todos y cada uno de ellos expresan diferentes emociones, interpretaciones y percepciones que engloban la estética y de cierta forma el arte que encierra una cultura.

Y con ello, cada individuo tiene la posibilidad de ascender o descender humanamente. Esta comunicación visual, no solo transmite problemas difíciles en los tiempos actuales, no solo refleja los riesgos y peligros a los que la sociedad se somete a diario, sino también la enajenación que ha sufrido la cultura que caracteriza a un pueblo, transformándola en una cultura insegura llena de situaciones negativas inesperadas, como resultado de su comercialización y de la sociedad de consumo que desvirtúa su verdadera esencia.

Por ende, para que toda cultura posea una función comunicativa y para que este proceso sea efectivo, es necesario que exista una coincidencia entre emisor y receptor, en cuanto al conjunto de imágenes, percepciones, asociaciones, entre otros. De lo contrario, si no hay comprensión entre los sujetos, la comunicación resulta ineficaz.

Si bien el lenguaje no sólo revela las conductas específicamente culturales, sino que también se da la labor de etiquetarlas, y la interpretación de un constructo o situación puede variar según el significado cultural que se dé a dicho concepto, la mayoría de los estudios realizados toman pauta en investigaciones o teorías, pero si se entiende que los sesgos de representatividad, cualquiera que sea su concepción, se da en el plano de las relaciones interpersonales, las cuales tienen in situ el elemento de la interpretación por parte de una de las partes, se encuentra también que su estudio tampoco estaría exento de las influencias culturales.

En cuanto a las influencias culturales en este caso, se mencionaría como principales herencias étnicas a los indígenas y los descendientes de españoles, portugueses y negros africanos, así como la población con mezcla de dos o más de estos elementos, conformando en sí en su mayoría los mestizos (mezcla de población hispana y portuguesa con la de ascendencia indígena); así también están los mulatos (hispanos y portugueses con población negra). Del mismo modo está la población indígena, la cual es mayoritaria en los países andinos, la población descendiente de españoles y otros europeos es más numerosa en Argentina y Uruguay y los grupos negros y mulatos son más numerosos en Brasil que en el resto de Sudamérica. Sin embargo, esta población negra es también importante en las Guayanas y en la costa de Colombia y Ecuador.

En los últimos tiempos se ha operado un gran cambio en esta región, pues los medios de comunicación de masas y las modernas instituciones culturales ejercen una gran influencia

sobre toda esta población latinoamericana, pues connotan a ciertas etnias como las superiores y denigran a otras tantas como las inferiores o sometidas.

1.2 Definición de la cultura

Según el Diccionario de la Real Academia Española (2001) la palabra cultura proviene del latín *cultūra* que Significa 'cultivo, crianza' y se la define como: “Conjunto de modos de vida y costumbres, conocimientos y grado de desarrollo artístico, científico, industrial, en una época, grupo social, etc., o conjunto de conocimientos que permite a alguien desarrollar su juicio crítico.”

Una de las definiciones que explica claramente es el de Raymond Williams quién dice que: “La cultura es un proceso global donde las significaciones se construyen socialmente. Este proceso incluye las artes, la literatura y las 'ideas conscientes' de una época, pero también las prácticas cotidianas de todos los sujetos. Estas experiencias no pueden darse por fuera de la cultura de masas y los medios masivos de comunicación" (*Cultura y Sociedad*, 1958).

Al retomar la historia de la cultura en América Latina, esta se muestra como un proceso de mestizaje imparable; un proceso en el que cada forma social, para concretarse en lo que es, ha tratado ser otra y cuestionarse a sí misma, abrir esa red de su código en ambas caras; partiendo por las causas de esas formas pertenecientes a sus códigos actuales y, al mismo tiempo, atando según su propia noción ese tejido de códigos ajenos para

definirse descombinadamente dentro de ellas. Por lo tanto, estableciéndose ese proceso como una cultura, como aquella creación material y espiritual de los hombres, la humanidad y el proceso de asimilación de los logros de la misma que envuelven la forma de su sociabilidad.

Según Margaret Mead, la cultura, “es el conjunto de formas adquiridas de comportamientos, formas que ponen de manifiesto juicios de valor sobre las condiciones de la vida, que un grupo humano de tradición común transmite mediante procedimientos simbólicos (lenguaje, mito, saber) de generación en generación”.

Sin embargo, la forma en que una cultura se desarrolle dependerá directamente de la dimensión cultural en que esta se desenvuelva, siendo no solo una “precondición que adapta la presencia de una determinada fuerza histórica a la reproducción de una forma concreta de vida social, sino un factor que es también capaz de inducir el acontecimiento de hechos históricos.” ECHEVERRÍA (2001:25)

De la misma manera, el dinamismo de los individuos en su dimensión cultural, así pare o emprenda procesos históricos, aunque no les imponga una orientación u otra, es siempre, en todo caso, las que les da un sentido, las que les hace diferentes sobre otras, y dependiendo de su sin fin de características y hábitos tan peculiares, estas serán más notorias o reconocidas en cualquier lugar del mundo, mas no se debería mezclar el dinamismo de una cultura con su dimensión cultural, pues cada ser la adquiere individualmente a su manera, conforme a su edad y dependiendo de su entorno, eso sí bajo ciertas normas, donde cada individuo es perteneciente a una cultura de manera

personalizada y adaptada a su manera de ver lo real y lo no real q constituye en sí a la dimensión cultural que este adoptara por herencia, constituyendo su propia realidad a partir de sus antecesores, tomando a consciencia la utilidad de cada una de sus tradiciones, costumbres, ideas, simbologías, modos de vida, creencias, hábitos, entre otros.

“Entonces, la realidad cultural da muestras de pertenecer orgánicamente, en interioridad, a la vida practica y pragmática de todos los días incluso allí donde su exclusión parecería requerida por la higiene funcional de los procesos modernos de producción y consumo.”

ECHEVERRÍA (2001:21)

1.3 Cultura: Matices e influencias en el comportamiento social

Al hablar de una cultura latinoamericana se estaría dando una identidad a esta, pues aquí se condensan todas las características que hacen que esta cultura sobresalga del resto, sobresalga no solo por la gran mezcla de tradiciones y creencias, sino por la significancia de todos sus componentes, pues la identidad cultural vendría a ser aquel proceso de transculturación donde se produce la integración de valores culturales, que van a dar origen a una cultura nueva que recoge la herencia de la confluencia de todas ellas, pero expresada de forma cualitativamente diferenciada, y donde junto a la herencia de lo propio, autóctono, encuentra su expresión lo foráneo en su universalidad, pero no de igual forma, sino matizada, enriquecida, transformada, engrandecida como un profundo proceso, el cual permite comprender dicha identidad, identidad Cultural que informa de los rasgos comunes,

específicos, singulares, propios que caracterizan a un grupo, región o zona del mundo y que hablan de sus costumbres, hábitos, tradiciones, comportamiento y de en resumen de las formas de pensar, hacer y crear, así como una peculiar forma de asimilación, lo cual permite su diferenciación con respecto a otros pueblos y regiones del mundo y a la par los identifica.

Es importante destacar que este proceso de identificación cultural envuelve pérdida de elementos de ambas culturas, en ocasiones procesos sincréticos, los que se producen espontánea o concientemente, y en ocasiones supone elementos positivos y negativos, que en su desarrollo se van enraizando eliminando y en específico configurando una cualidad distinta a las anteriores, en las cuales están presentes todo un conjunto de factores que van desde lo cotidiano a formas ideológicas y políticas, pero todos confluyen en el proceso proveniente del barroco.

A finales del siglo XVI y a los primeros decenios del XVIII, correspondiente al período de la cultura europea, es donde se remonta el barroco, su influencia y desarrollo en América, en que prevaleció aquel estilo artístico lleno de ornamentación, caracterizado por la profusión de volutas, roleos y otros adornos en que predomina la línea curva. Se podría decir que esta caracterización barroca se la diferencia por su excesivamente recarga de adornos, adornos que le dan un contraste a la cultura de América Latina, pues existió una asimilación crítica, enriquecida, matizada y complementada por las culturas ancestrales.

Asimismo y complementando a esta fusión de estilos que se caracterizan por su mestizaje, lo que apunta a su carácter procesal, no son simplemente la suma de ellos, o de

diferentes razas, pues todo el continente de América, es un producto del proceso de integración, del mestizaje del conquistador español, del indio, y del esclavo africano desarraigado de su tierra, América que es la confluencia de todas esas culturas conformando algo esencialmente original a consecuencia de la transculturación produciéndose cambios y mutaciones en todos y cada uno de los planos y formas de actividad y vida, y de cada una de las expresiones culturales que convergen y determinan algo naciente, con características que van dominando la sociedad, ya no el colonizador, ya no el colonizado, no ya el extrapolado o desarraigado de su tierra e inserto en una nueva geografía y nuevas formas culturales, sino un invisible y penetrante proceso de encuentro, confrontación y mezcla de herencias culturales vivas, modificadas y modificables, alteradas, transformadas originalmente.

En la actualidad existen varias peculiaridades que caracterizan a esta cultura Latinoamericana, varios rasgos que con el paso del tiempo han logrado quedarse y posicionarse, así, vemos como ese sentido de reciprocidad o esa viveza, a lo largo del tiempo se la ha visualizado, pero sobretodo conservado. Pues los pueblos latinos han logrado guardar a esta cultura, por el hecho no solo de supervivencia, sino por esa resistencia al cambio. Además, se ve que la principal característica de la cultura latinoamericana es la alegría, la que a pesar de todos esos acontecimientos negativos que han pasado, mantienen siempre esa esperanza, alegría y calidez.

Lamentablemente, estas sociedades también han desarrollado las tan famosas “culturas de la violencia” ERNST, M. (et al. 2001), es decir, la imposición del más fuerte

sobre el más débil, el irrespeto al otro, la extorsión, la amenaza, el chantaje, el golpe, la herida, la muerte, entre otras, convirtiéndose en expresiones cotidianas de la sociedad, alimentadas por patrones de conducta que las fortalecen. Los medios de comunicación, la escuela, los libros y canciones los promueven. De padres y madres a hijos e hijas, las prácticas de la violencia se han transmitido de generación en generación.

“Las industrias culturales han abierto y desregularizado el espacio para la inclusión de la diversidad juvenil estética y ética” REGUILLO (2000). Los medios contribuyen sustancialmente a la generación de nuevas sensibilidades, modas y estilos de vida, valores y conflictos, yendo a formar parte del tejido social, en particular urbano, con signos, sueños y mercancía visual de gran influencia. Sin embargo, por el otro lado, se asiste también (sobre todo en el Ecuador) al despliegue de una mirada mediática tendiente a estigmatizar a los jóvenes en general, y a la delincuencia en particular. Los niños y niñas, jóvenes, adultos y la sociedad en general, están expuestos a medios llenos de secciones de crónica roja. En este caso, lo que no muestran es “lo bueno”: sus representaciones, expresiones y prácticas culturales, los complejos procesos de construcciones identitarias a los que precisamente contribuyen los medios de comunicación y las nuevas gramáticas audiovisuales generadas, a escala planetaria, por las industrias culturales.

De la misma forma, la de la mayoría de los medios poseen una mirada alarmista, escandalosa, que reproduce o contribuye a crear estereotipos y lugares comunes al servicio de unas verdades oficiales que sancionan y estigmatizan sin cuestionar, pues, si bien es cierto, los medios tienden a exagerar y espectacularizar los acontecimientos negativos del

entorno a la manera de una novela policial, en donde de antemano sean reconocibles los personajes malos y los buenos y los ingredientes justos para que el televidente o el lector no tenga que hacer ningún esfuerzo para activar un pensamiento crítico y analítico, creando un imaginario o una representación de todo esto llegando a los procesar términos como la agresión, riesgo o violencia.

Entonces, todos los procesos de reconocimiento o desconocimiento son imaginarios, pero este proceso es de posicionamiento imaginario, donde todo “lo malo” ya está representado dentro de cada individuo.

Así, este imaginario negativo vendría a ser “ese conjunto complejo de procesos de identificación y proyección con ‘los otros’ que va conformando y constituyendo la estructura del ‘yo’ (‘yoica’) del sujeto, su posición frente al otro, sus sentimientos de satisfacción y frustración, su acomodamiento en las relaciones sociales, el reconocimiento, la visibilidad y afirmación de la dimensión de persona, donde los signos de la violencia asoman cuando se reduce la función de la palabra (que pertenece, en gran parte, al registro de lo simbólico), cuando los ritos y los discursos como mediaciones simbólicas y ‘sublímiles’ declinan o se vuelven impotentes” AUGÉ (1998).

En los momentos actuales, en parte debido a lo que ya se ha señalado como la espectacularización y la sobreexposición de la cultura en el ámbito audiovisual y el déficit simbólico, las relaciones sociales quedan atrapadas, de manera formidable, en un abultamiento imaginarizado de manera negativa, el mismo que recae sobre todos los

individuos y su respectivo comportamiento, formando así, o dando paso a que esta cultura sufra algunas recaídas y aprenda estas condiciones de marginalidad, adquiriendo así una conducta violenta ya común.

CAPITULO II

LAS REPRESENTACIONES

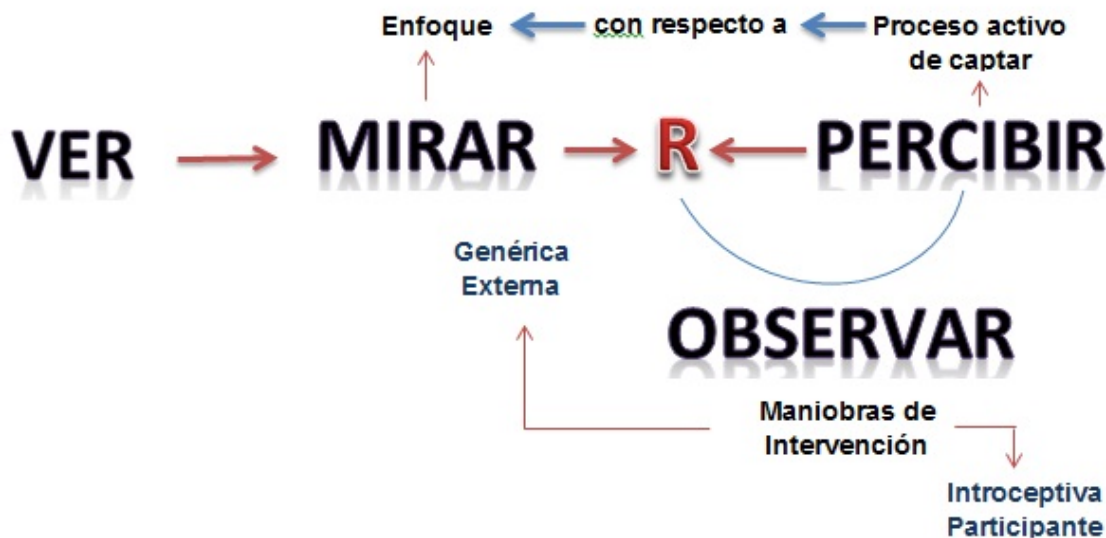
2.1 Introducción a las Representaciones

La palabra representación proviene del latín representatĭo. La raíz de esta palabra latina está compuesta por “res” (cosa) y “presentatĭo” (presentar).

Por otra parte, si nos atenemos a su etimología, esta palabra cumple con una composición triple que la hace extremadamente rica en posibilidades interpretativas. El primer término es el prefijo “re” que indica un volver a, un retorno hacia, siguiendo con el prefijo “pre” que indica lo anterior o lo previo (el origen o esencia de). Y consecuentemente, aparece el verbo de sentar. Así resultando definir a la representación como el volver a cuadrar, convenir o establecer adecuadamente una cosa para otra.

Desde la psicología, la representación se manifiesta como “la imagen o concepto en que se hace presente en la conciencia un objeto exterior o interior”, es decir, es la figura, imagen o idea que se tiene sobre algo o alguien sustituyendo a la realidad de los

mismos.



Partiendo desde la base del proceso de representatividad que es el ver hacia el mirar dirigiéndose hacia la percepción, aparece de por medio el término de la representación. La mirada es una de las condiciones imaginarias más complejas y esto se debe a lo que Roland Barthes ha llamado, en referencia al estatuto semiótico de la mirada, la significancia: "...la mirada pertenece a ese dominio de la significación cuya unidad no es el signo (discontinuo), sino la 'significancia' (...) el 'misterio' de la mirada, lo turbio que lo compone, se sitúa en esta zona de desbordamiento" (2009:305-306). Es decir, la mirada siempre desborda nuestra "normal" capacidad de lectura, entendimiento y comprensión por tener un carácter significante que difícilmente se puede describir con claridad y que no es asociable a un significado determinado, de ahí es que se dice que la mirada sea significancia. Es siempre más de lo que creemos o de lo que entendemos.

Del mismo modo, la importancia de la percepción, siendo esta la primera imagen que llega al cerebro humano antes de ser debidamente procesada y analizada. Esta acción vendría a ser un estímulo que en un principio no llega a ser definido, dentro del cual se cruzan varias clases de imágenes que no necesariamente reflejan la verdadera realidad que rodea al hombre y al entorno, y que dependiendo del enfoque de la mirada que se le dé a estas imágenes se logrará concretar cierto sesgo de representatividad y para que se den estos niveles de representatividad influyen cuatro factores importantes: “el ambiente (clima), la retroalimentación (feedback), la información (input) y el resultado (output)”. WORCHEL (2007: 58)

Si bien estos cuatro factores son los que motivan o dan indicios a las diferentes representaciones, su definición toma diversos rumbos según la utilización del lenguaje, por eso se los definirá concretamente en el marco de la representatividad.

El primer factor crucial es el ambiente, es decir, las condiciones o circunstancias físicas, humanas, sociales, culturales, entre otros, que rodean a las personas. En otras palabras se hace referencia al conjunto de características típicas de un determinado espacio o entorno ya sea en el ámbito histórico o social.

Al hacer ahínco a la retroalimentación se habla del conjunto de reacciones o respuestas que manifiesta un perceptor respecto a la actuación del emisor y lo que se toma en cuenta por este para cambiar o modificar su mensaje y así transmitirlo a otro(s) individuo(s). En cuanto al factor de la información se refiere al conjunto de datos sobre un

tema determinada, por ejemplo; un aviso, un reportaje, testimonio, una comunicación, aclaración, advertencia, asesorías, averiguaciones, indagaciones, entre otras. Y concluyendo con el cuarto factor que es el resultado se lo podría esclarecer como el efecto y consecuencia de un hecho, de un proceso comunicacional o el producto, consecuencia, desenlace o conclusión sobre cierta información obtenida.

Los seres humanos, cada uno de los miembros de la especie humana, son gregarios y se comunican entre sí, están destinados a vivir en grupos y por lo tanto, comunicarse no es una opción; es una condición.

Es importante entender que éste no es un fenómeno cultural, sino es un fenómeno biológico y propio, el mismo que adquiere diferentes formas en cada cultura, que además comparten con muchísimos mamíferos y otras especies. Los individuos no pueden vivir aislados ni pueden no comunicarse por el simple hecho de que los humanos son seres sociales.

Es por eso que, las personas a diario interactúan unas con otras y es aquí donde aparecen varios procesos comunicacionales basados en la reproducción y transformación de la información. Esta información al tener el mismo significado para quien habla y para quien escucha, por medio del lenguaje, permite representar un objeto presente, ausente, visible o invisible. Es que el lenguaje no es solamente un medio o instrumento para perfeccionar la comunicación: es una poderosa herramienta que ha permitido y permite la

formación y complejización de las representaciones y ha posibilitado y posibilita no sólo la transmisión e intercambio de esas representaciones entre los miembros de la especie sino también la modificación del mundo. Como Habermas menciona:

“Dado que nuestro contacto con el mundo está mediado lingüísticamente, el mundo se sustrae a un acceso directo de los sentidos como una constitución inmediata a través de las formas de la intuición y los conceptos del entendimiento. La objetividad del mundo, esta objetividad que suponemos en el habla y en la acción, está tan fuertemente imbricada con la intersubjetividad del entendimiento sobre algo en el mundo que no podemos burlar ni ir más allá de ese nexo, es decir, no podemos escapar del horizonte de nuestro mundo de la vida intersubjetivamente compartido, un horizonte que se nos abre a través del lenguaje”. (2003: p. 44)

De igual manera, y con el paso del tiempo las cosas han ido evolucionando, así uno de los cambios más importantes dentro de estos procesos comunicacionales, es sin duda el papel cada vez más determinante de los medios masivos, donde la información nunca ha girado tanto alrededor de acontecimientos de alcance nacional e internacional, permitiendo no solo representar sino también generalizar, así los individuos filtran la información y no la experimentan personalmente, donde los sesgos de las relaciones van de la mano, así como también, los efectos de las expectativas o profecías auto cumplidas.

Para determinar si estas representaciones se convierten en profecías auto cumplidas está en las metas del que percibe y de lo percibido. Si como individuos que perciben se tiene la meta de descubrir si las personas, lugares u objetos que captan tienen las características que se espera encontrarán que las representaciones o expectativas eran incorrectas y las modificaran. Así es menos probable que las representaciones que se tienen se cumplan por sí solas.

Una regla práctica común para juzgar si una persona forma parte de cierto sesgo se denomina representatividad, al creer en la información previa acerca de alguna persona, lugar u objeto. Estas representaciones cumplen una función importante en las relaciones y actividades cotidianas de los seres humanos, e influye no solo en la conducta de los individuos que tienen ya esas expectativas sobre algo o alguien, sino también en el comportamiento de quienes son objeto de estas en el caso de las representaciones dirigidas a personas específicas.

2.2 Características de los Niveles de Representación

Las representaciones en general, para llegar a formar parte del grupo, cumplen o pasan por dos niveles que corresponden tanto a su estructuración o nivel de pertenencia, como a su contenido o contexto en el que se ubica.



A nivel de estructuración la representación es, en primer término, la transformación de una realidad en un objeto mental. Desde este punto de vista, no es jamás una simple copia y no restituye en su integridad los datos materiales, sino que los selecciona y los distorsiona, en función del puesto que ocupan los individuos en una determinada situación y de las relaciones que mantienen con los demás, asimismo, la representación es un proceso relacional. Es una elaboración mental que se desarrolla en función de la situación de una persona, de un grupo de una institución de una categoría social, en relación con la de otra persona, grupo o categoría social. Es por tanto un mediador de la comunicación social, en la medida en la que ésta se apoya sobre los objetos sociales así transformados, para inscribirlos en el sistema social como elementos de intercambio. Se trata también de un proceso de remodelado de la realidad, en cuanto tiene como finalidad la de producir informaciones significativas. No es ya, pues, la adecuación a lo real la razón principal, aun cuando se la busque, sino la recreación de la realidad. La representación aparece así como una elaboración dinámica: está inacabada y al mismo tiempo está producida por el individuo o el grupo que la enuncia. a este nivel se presenta como una nueva captación y una interiorización de los modelos culturales y de las ideologías dominantes que actúan en una sociedad.

La transformación operada por las representaciones se manifiesta como un trabajo de naturalización de la realidad, por lo que interpreta los elementos del entorno sesgándolos. En estas condiciones puede aparecer como el inventario de un conjunto de evidencias. La representación se impone, a fin de cuentas, como un "dato perceptivo" según Herzlich. Funciona como una reducción elaborada de la realidad, que tiene como fin

efectuar de ella una presentación revisada y corregida, aligerando el carácter confuso o ambiguo. La evidencia hace de la realidad una cosa simple; refiere la representación a un modelo implícito de funcionamiento mental, que se supone lógico, es decir, racional y en consecuencia no parasitado por elementos no posibles de dominar.

A nivel de contenido de la representación es en primer lugar cognitivo, se trata de un conjunto de informaciones, relativas a un objeto social, que pueden ser más o menos variadas, más o menos estereotipadas, más o menos ricas. Posteriormente, el contenido de la representación viene marcado por su carácter significativo, el mismo que está definido por una relación figura/sentido que expresa una correspondencia entre estos dos polos. Así, las significaciones pasan por imágenes y estas imágenes producen significaciones. “En una representación, el carácter significativo nunca es independiente de su carácter figurativo” MOSCOVICI (1969).

Finalmente, la representación tiene un contenido simbólico directamente relacionado con el aspecto precedente. El símbolo constituye un elemento de la representación, en la medida en que, por una parte, el objeto presente designa lo que está ausente de nuestras percepciones inmediatas y, por otra, lo que está ausente adquiere significación apoyándose sobre él y confiriéndole cualidades que le dan sentido. Desde este punto de vista, el contenido simbólico de las representaciones se refiere a la estructura imaginaria de los individuos y constituye uno de sus modos de expresión en que la realidad, según la interpretación psicoanalítica, es construida por los deseos, las expectativas y los sentimientos que proyectamos sobre ella.

2.3 Clasificación y funciones de las Representaciones

En este contexto de las representaciones se ha logrado definir dos grandes grupos que se complementan entre sí; apareciendo en primer lugar las representaciones mentales, a las que siguen las representaciones sociales, que en un principio se la conocía como colectivas.

Al hablar de las representaciones mentales se estaría haciendo referencia básicamente a lo material, pues se las conoce como aquellas formas simbólicas que dan cuenta de algo real en su ausencia, organizándose así en estructuras que permiten darle sentido al entorno. Sin embargo, no es posible construir representaciones puras y aisladas, sino que se construyen a partir de un contexto representacional delimitado por la actuación cognitiva, constituida por una serie de interacciones aprendidas del ordenamiento de la realidad, que la tradición cultural de cada grupo social ha llevado a cabo y que por lo tanto es histórica dependiendo también de lo que englobe el entorno en el que el sujeto se desarrolle.

Similarmente existen las representaciones sociales que hacen alusión a las actitudes, acciones, comunicación y creencias sociales. Sin embargo, mucho se ha discutido e investigado acerca de estas representaciones. Si bien, desde un inicio Durheim las denomino como representaciones colectivas; “lo colectivo hace referencia a lo que es compartido por una serie de individuos, sea social o no.” Después aparece Moscovici quien, a partir de los anteriores estudios acerca de las representaciones las renombra como sociales, valiéndose de que lo social hace referencia al carácter significativo y funcional de que disponen ciertos elementos.

Entonces resulta que, las representaciones sociales tratan sobre el conocimiento social de sentido común, debido a que se aproxima a lo social, considerando el contexto social y cultural del pensamiento y de la acción de los grupos sociales. Además, enfatiza la participación activa y creativa de los grupos en la interpretación de la realidad y en su construcción y cambio.

Este tipo de representación corresponde a un acto de pensamiento en el cual un sujeto hace una relación con un objeto. Es decir, como través de operaciones mentales ese objeto es sustituido por un símbolo, el cual se hace presente cuando el objeto está ausente.

En el proceso de representación las personas interpretan la realidad y en esa interpretación quedan plasmados sus valores, su posición política, su religión, ideología, sus costumbres, sus conocimientos, entre otros. Pero, para que se generen las representaciones sociales existen dos ciclos; el primero es definido como anclaje y supone un proceso de categorización a través del cual clasificamos y damos un nombre a las cosas y a las personas. Este proceso permite transformar lo desconocido en un sistema de categorías que nos es propio. Así, el segundo proceso es definido como objetivación y consiste en transformar entidades abstractas en algo concreto y material, los productos del pensamiento en realidades físicas, los conceptos en imágenes. MOSCOVICI, (1981, 1984).

Las representaciones circulan en el mundo, dan forma a nuestros modos de pensar y crean contenidos de pensamiento. Estas no son únicas, ya que diferentes representaciones pueden

coexistir en una misma sociedad. Son teorías o formas de sentido común, socialmente elaboradas y compartidas, que permiten a los individuos interpretar y entender su realidad, orientar y justificar los comportamientos de los grupos.

La formación o el uso de las representaciones sociales les permiten a los humanos enfrentar el miedo o la incomodidad que produce lo extraño o lo desconocido de la realidad, conocidos como procesos cognitivo-emocionales, los mismos que circulan en los medios de comunicación de masas, en las conversaciones entre las personas, y se cristalizan en las conductas. Las representaciones sociales de un objeto pueden variar de un grupo a otro, esta variación tiene su origen en la complejidad social, en fin, en el contexto histórico-cultural, social de los grupos.

De la misma manera, existen funciones que ejercen estos tipos de representaciones sociales que, según Morales, se cumple casi siempre. Entre estas funciones se destacan:

- a) Que los individuos transforman una realidad extraña, desconocida, en una realidad familiar y clara.
- b) Permiten, además, la comunicación entre los seres humanos. La naturaleza simbólica y la construcción social de la realidad a partir de lenguaje conllevan representaciones sociales compartidas, contenidos cargados de significado.
- c) Cuando las personas comparten significados sobre ciertos hechos y objetos existe la posibilidad de que se relacionen entre ellas. De modo que las representaciones sociales contribuyen a la formación, consolidación y diferenciación de grupos sociales.

- d) Las representaciones sociales guían la acción social. A partir de la representación (que describe, clasifica y explica la realidad) los individuos definen las situaciones y así organizan y orientan su acción, definiendo la finalidad.
- e) Así, las representaciones sociales sirven para justificar las decisiones, posiciones y conductas adoptadas ante un hecho o un objeto.

2.2 Las representaciones en los espacios públicos y urbanos

Al vislumbrar los espacios públicos y urbanos se tomará en cuenta el punto de partida siendo este la ciudad, en este caso, el distrito metropolitano de Quito. La ciudad es el eje, es el centro y también es el punto nodal que conecta cualquier otro entorno, pues se comprende a la ciudad como un “espacio comunicativo y de lo comunicativo”. MENDIZABAL (2002: 92)

Además, la ciudad está íntimamente ligada a las nociones de espacio, lugar y territorio, donde se conforman diversas relaciones comerciales y que a partir de ellas desmarcan lo social, enfatizando su dimensión productiva y funcional a los tan anhelados procesos emancipatorios de la humanidad, tal y como Castells lo platea “esto evidencia el rápido proceso de urbanización de la sociedad” (1998). Entonces, se podría decir que la ciudad lleva a condición eminente la racionalidad del ser humano en su capacidad de dominio de la naturaleza, pero también de lo social y de sus prácticas, por eso sus habitantes han tenido que construir sus propios espacios de vivencia, reinsertando, por otro lado y complementándose entre sí saberes y creencias que conllevan su cultura, dando paso

a la producción y el sostenimiento de sistemas, formas de representación y prácticas que los conllevan a adquirir una identidad urbana.

De la misma manera, este entorno urbano de la ciudad conlleva a que todos los individuos que conforman la ciudad sean sujetos de derechos y portadores de significados culturales que imponen significancias y simbolismos a cada uno de los lugares que constituyen en sí a la ciudad.

“En este contexto, los habitantes urbanos rehacen los espacios de la ciudad de acuerdo a las necesidades que ellos tienen y los recursos que disponen, y la dinamizan en torno a sus propias vivencias. Sobreponen también espacios de interacción y lugares de significado, que se traducen en arquitecturas, en monumentos, en sistemas simbólicos, y en sus propias prácticas de vida que engloban a tanto territorios urbanos como públicos.” Ibid. (p. 100)

Tanto los espacios públicos como los urbanos van tomando forma según las características que la ciudad, su identidad y sus habitantes manifiesten en sus alrededores. Y por consiguiente, se darán varias significaciones, refiriéndose a el hecho de representar a estos espacios contruidos por los mismos individuos, hayan sido en el pasado o en el presente.

Las representaciones de los espacios públicos y urbanos no solo son construcciones simbólicas que se realizan en la cabeza de manera individual, sino formas de pensamiento social que se nutren de diversas fuentes como la experiencia presente y pasada, el conocimiento adquirido en las instituciones educativas y a través de obras literarias, científicos o de divulgación, la tradición conservada de las costumbres y creencias a lo largo del tiempo, la radio, la televisión, la prensa, el internet, entre otras. En efecto, los

espacios tanto públicos como urbanos son el centro de poder y movilización social, resultando ser una gran riqueza cultural, fuente de identidades individuales y colectivas que se dan a partir de la experiencia de los usuarios cotidianos de estos contextos.

Si se analiza un día cualquiera dentro de un espacio público o urbano, se encontrará una diversidad de elementos tanto gráficos como semióticos, además de actos y consigo actitudes que envuelven imágenes culturales con poder paradójico, pues estos espacios conllevan una idea de reflejo y de imitación de lo que se ha visto o de lo que se ha escuchado acerca de la cultura que tanto identifica al pueblo ecuatoriano, por tanto, aquí aparecen todas esas representaciones ya formadas y configuradas por el sentido, que día a día, cada individuo adquiere ya sea por influencia de terceros o por su propia experiencia.

En estos espacios, la mirada toma un papel importante, pues al tener la imaginación y la experiencia por un lado y la incertidumbre por otro, aquí es donde intervienen los diversos discursos mediáticos acerca de lo real, discursos orquestales como característica de la cultura latinoamericana, conectando y complementando lo que se presencia y lo que se ve con lo que se presentó por parte de estos medios. Al resaltar ciertos aspectos negativos y ocultar otros, al develar, al insinuar, al silenciar, los medios masivos no solo abandonan el terreno para la modulación de las experiencias propias, sino que proponen repetitivamente ciertas políticas de la mirada hacia hechos o acontecimientos que envuelven ciertos contextos, es decir, “una pedagogía de la mirada que incrementa las dificultades para la comprensión multidimensional de la vida social” DUSSEL (2006:73). De igual manera, aquí es donde este “desequilibrio” de la mirada demanda producir o más bien restituir o representar las

diversas manifestaciones simbólicas que se encuentran en el entorno por escenas que se encuentra inmersas en la cotidianidad como las noticias de crónica roja o espectacularización de hechos negativos que se presentan en el panorama de la inseguridad ecuatoriana.

Retomando las diferentes características que posee la cultura ecuatoriana y latinoamericana en general, aparece como uno de los principales rasgos dentro de los espacios públicos y urbanos esa resistencia, pues el hecho de pertenecer a un pueblo cuyos ancestros fueron sometidos y violados, conjugando un pasado lleno de sufrimientos, lleno de sucesos atroces, dramáticos y con niveles de discriminación o inferioridad, producen en consecuencia, que los individuos, a partir de aquel entonces, tomen varias reacciones en su mayoría de supervivencia e individualismo, como se diría vulgarmente, las personas llevan consigo a “el indio que tienen dentro” en caso de presentarse cualquier adversidad. De la misma manera, se puede evidenciar como aquellos sucesos de agresión se han vuelto típicos a lo largo del tiempo, por ejemplo, se ve como el nivel de delincuencia en el país crece día a día; se bombardea a los individuos con imágenes amarillistas, imágenes que juegan con la vulnerabilidad de los seres humanos y que los pone en alerta; se oye insultos, gritos o reclamos que giran en torno a dramas que vive la sociedad en general. Asimismo, al poseer una cultura orquestal se generan aquellos discursos que inhiben al pensamiento humano el reflexionar, el reformular y analizar diversas realidades, sino más bien a recordar y reforzar la negatividad de acontecimientos pasados.

En efecto, al sumar varios de los aspectos que giran en torno a los espacios públicos y urbanos, se ha llegado a la conclusión de que a estos espacios se los representa como “espacios del melodrama” MONSIVAÍS (1981), debido a las narraciones de la violencia que presentan, narraciones o sucesos que aterran y que estos lugares convierten a la vivencia en un aplastamiento psíquico pues lo que pueda suceder ya se sabe o ya se tiene una idea acerca del tema y, a fin de cuentas, anulan la voluntad de entender las dimensiones de la experiencia propia y las respuestas eficaces a los atropellos que existen o no dentro del sitio.

En otros términos, a los espacios públicos y urbanos se los ve como lugares que comunican aspectos sentimentales a manera de espectáculo, pues al tener ciertos niveles de representatividad acerca de estos, lo que se encontrará en su interior serán elementos característicos de tragedias, conflictos, impresiones con cierto grado de irritabilidad, aspectos perturbadores asimismo, conmovedores, entre otros, que a fin de cuentas conforman el termino del melodrama.

CAPITULO III

TRANSPORTE COMO ESPACIO DE COMUNICACIÓN (INTERACCIÓN)

3.1 Definición del Transporte (Movilidad)

El transporte y la comunicación son tanto sustitutos como complementos. Aunque el avance de las comunicaciones es importante y permite transmitir información por teléfono, fax o correo electrónico, entre otros, el contacto personal tiene características propias que no se pueden sustituir.

El crecimiento del transporte sería imposible sin la comunicación, siendo esta vital para sistemas de transporte, por ejemplo, para el control del estado del tránsito en las calles. No existe, sin embargo, relación probada entre el crecimiento de estos dos sistemas.

Enfatizando el termino del transporte o transportación, proveniente del latín “trans” (al otro lado), y “portare”, (llevar), se lo definiría como el traslado de algún lugar a otro algún elemento, en general personas o bienes, pero también un fluido.

Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas. Es por eso que se describirá el transporte y su evolución en la historia.

Ya en el periodo precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. Bien a pie o a lomo de llamas sus mercaderías

lograban llegar a destino. A veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación y transporte.

La llegada de los españoles y portugueses a lo largo de casi toda América produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era el más eficiente y rápido.

En el siglo XX la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes dio un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la exportación a terceros países. En este aspecto el transporte terrestre tiene su historia desde épocas coloniales americanas.

“En América Latina, el caballo, la mula y el transporte sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses”. (Ministerio de Obras Públicas, 2006: Historia del Servicio de Transporte).

El transporte terrestre se desarrolló despacio. En el siglo XVIII existían carreteras que unían ciudades latinoamericanas. Este sistema de carreteras comenzó a mejorar notablemente en toda Latinoamérica a partir de 1930. Sin embargo, las carreteras sudamericanas de las zonas tropical y subtropical sufren, hasta hoy en día, de forma muy acusada las inclemencias climáticas, lo cual hace muy costoso su mantenimiento y muchas veces inútil e intransitable su asfaltado durante algunas épocas del año debido a las lluvias torrenciales. A esto, en algunos casos, hay que añadir cierta indiferencia planificadora.

A pesar de ello, en la actualidad muchos países latinoamericanos cuentan con sistemas de carreteras más o menos aceptables, siendo Argentina, Brasil y México los países con mayor cantidad de kilómetros de carreteras mejoradas y asfaltadas. En 1928, se acordó entre los países del sector construir una carretera Panamericana que uniera todo el continente desde Alaska a Tierra de Fuego. Ya en 1940 el 62% del tramo correspondiente a América Central estaba asfaltado y el 87% de América del Sur.

Así, el servicio de Transporte en el Ecuador comenzó a tener lugar desde la administración del Dr. Isidro Ayora, período en el que se crea el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones que tiene como función el estudio, construcción, explotación, conservación y financiamiento de las obras públicas; la vigilancia de las obras municipales; el progreso del comercio en todos sus ramos; el fomento de su transporte vial terrestre.

El 9 de julio de 1929, la Asamblea Nacional promulgó la Ley de Régimen Político-Administrativo, en la que consta el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, como ente responsable en la ejecución de obras viales en el país, para lo cual se implementó la correspondiente estructuración orgánico-funcional. Decisión ratificada el 15 de octubre de 1984, mediante acuerdo ministerial número 037.

En el presupuesto de Obras Públicas se hacía contar siempre una partida asignada a los fines. Para que el MOP llegue a constituirse en una cartera de estado, transcurrieron 37 años, desde su primera creación el 6 de agosto de 1892.

A partir de su creación, se contaba con un organismo gubernamental de alto nivel encargado de la ejecución de proyectos viales de integración nacional; la más antigua referencia legal sobre el tema corresponde a la “Ley Sobre Caminos Vecinales”, promulgada en agosto de 1869, en el gobierno del Dr. Gabriel García Moreno.

No solamente la obra vial fue planificada y ejecutada desde el Ministerio de Obras Públicas, también se involucró en la administración de trabajos concernientes a los ferrocarriles, correo y telecomunicaciones.

La concentración de la población en grandes ciudades o grandes áreas metropolitanas ha supuesto la necesidad de dotación de un transporte colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana de éstas. Por esta razón, en los últimos años en los grandes núcleos urbanos de Ecuador se ha procedido a la implantación de diferentes tipos de transporte público para el traslado de la población.

En el Distrito Metropolitano de Quito, los tipos de transporte han ido mejorando su servicio en cuanto al alcance de sus líneas de traslado; aunque hacen falta algunas reformas en lo que se refiere a su administración. En este sentido los transportes que ofrece la ciudad de Quito son:

- **El Trolebus.-** Se lo define como: “Una red de líneas de transporte urbano que se enlazan entre sí mediante estaciones de transferencia y paradas de integración”. (Ilustre Municipio de Quito, 2006: Sistema Metropolitano Integrado de Transporte Trolebús).

Este sistema posibilita a los usuarios diseñar su propia ruta y trasladarse a cualquier punto de la ciudad con un solo pasaje. Además, mantiene un subsidio de solidaridad, de los pasajeros que realizan viajes cortos, para la población de bajos recursos económicos que viven en los lugares más alejados de la ciudad.

El Trolebús constituye el eje central del Sistema Integrado y ha sido uno de los proyectos más exitosos de los últimos años en Quito. El sistema integrado se complementa con el sistema de alimentadores, mediante buses de gran capacidad, que realizan viajes desde las estaciones de transferencia hacia los barrios periféricos de la ciudad y viceversa.

A partir de la creación del Trolebús, se han generado nuevos proyectos de sistemas integrados de transporte como son la Ecovía y el Metro bus.

- **La Ecovia:** “El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, sobre la base de las atribuciones conferidas por Ley, ha venido trabajando en la implantación de planes y programas tendientes a racionalizar el transporte público.” EMSAT (2007)

De los estudios efectuados en 1998, con la colaboración de expertos brasileños en el marco del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), se determinó la implantación del Sistema Integrado de Transporte en la Avenida 6 de Diciembre, en vista del incremento de la demanda en este sector.

La municipalidad inició un proceso de modernización del sector del transporte, mediante el cual se otorga a la empresa privada la operación del corredor Ecovia.

- **Metrobus:** El Metrobus es el tercer proyecto de un sistema integrado de transporte.

El sistema Metrobus se orienta a lograr la reestructuración y modernización de la prestación de servicios de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito.

El Programa de Corredores de Transporte Público contempla la estructuración de la Red Fundamental de Transporte, con la ejecución de troncales longitudinales principales de norte a sur y hacia los valles, en corredores operando bajo el sistema conocido como BTR (Bus Rapid Transit), con carriles exclusivos para el transporte público por los cuales circularán buses ecológicos de gran capacidad y con un sistema de paradas y estaciones que permiten la integración física y tarifaria.

El sistema organizado de rutas permitirá la integración de los servicios troncales con los servicios locales, líneas transversales y con los terminales para los servicios interprovinciales e ínter cantonales.

Con la implantación de los nuevos corredores de transporte, se pretende generar una nueva alianza estratégica entre el Municipio de Quito y los operadores históricos de transporte, definiendo una racional estructura de rutas, servicios, tarifas, flota, y promoviendo la modernización de los operadores con un nuevo esquema de organización empresarial.

Además del sistema integrado de transporte existe la red convencional de transporte urbano e ínter parroquial.

- **Transporte Urbano:** “Está conformado por 134 líneas convencionales de transporte público operadas por 2136 buses urbanos” (EMSAT, 2007).

Estas líneas y flotas actuales se encuentran en proceso de reestructuración, en la medida del avance de la red integrada de transporte. Por lo tanto es necesario realizar cambios en la administración territorial de esta red, uniformización de flotas, pero lo más importante será el cambio administrativo y operacional de los operadores privados, quienes tienen que transformarse, de artesanos de la operación dentro de la red convencional de transporte, en verdaderos empresarios para la operación de la futura red integrada de transporte.

Este proceso ha iniciado con la concesión de la troncal recientemente construida, a favor de los operadores privados.

- **Transporte Interparroquial:** Este tipo de transporte se encuentra dentro de la red convencional de transporte, el cual:
“Se compone de 46 líneas interparroquiales operadas por 500 buses de servicio micro regional”. (EMSAT, 2007)

Esta red también se encuentra en proceso de modificación operacional y administrativa, transformándose en troncales microregionales que se integrarán a la red urbana, para un mejor servicio de las poblaciones más alejadas del distrito metropolitano.

La relación de la red integrada de transporte con las redes convencional y metropolitana, es cada vez más cercana y articulada, con el fin de ir construyendo un sistema integrado y facilitar la movilidad a nivel de todo el distrito metropolitano.

Un complemento al transporte público, son los taxis. “Quito dispone de 8.778 taxis uniformizados y registrados, con una demanda promedio de 135.000 viajes por día” (IBID).

También en los vehículos que realizan el servicio de transporte, se encuentran los de carga, que tienen establecidas algunas normas especiales para su funcionamiento. “En Quito existen 960 unidades de transporte de carga liviana registradas” (IBID).

Como último punto dentro de los tipos de servicio de transporte existentes, se hará referencia al transporte turístico en el Distrito Metropolitano de Quito, medios que se encargan de la movilización de personas desde y hacia los establecimientos, lugares o sitios de interés turístico, con objetivos específicos de recreación, descanso o sano esparcimiento, para lo cual se requiere contar con vehículos de transporte terrestre adecuadamente habilitados para este fin. Hasta el momento, un total de 236 unidades de 25 operadoras diferentes han sido calificadas por la EMSAT.

Así, se ha logrado clarificar el sistema de transporte en el Ecuador, integrado por trolebuses, metrobuses, ecovías, transporte urbano, transporte interparroquial, taxis, furgonetas o busetas y vehículos particulares. Dentro de este contexto, el transporte público constituye uno de los ámbitos de mayor agresividad del país. Esto se ve reflejado en el maltrato entre conductores y de éstos hacia los peatones y pasajeros.

Haciendo énfasis en estos medios de transporte, se puede afirmar que estos forman parte de la dinámica actual mundial globalizadora perteneciente a los flujos económicos y a la vez espacios de producción, por lo que el transporte es una actividad fundamental dentro del desarrollo de la humanidad. Estructuralmente, estos espacios de flujos tienen una forma determinada por condiciones como; circuitos de recursos y mecanismos de comunicación e información, tienen puntos acoplados y ejes que conectan lugares con características sociales y culturales, donde hay una presencia determinada de élites gestoras que son comunicativamente definidoras del sentido de su funcionamiento.

El tipo de transporte que se ha investigado es el autobús interparroquial, el mismo que pertenece al tipo de bus de línea regular:

“Línea regular de uso regular.- se trata de un servicio preestablecido, anunciado, con precio publicado y que siempre efectúa la misma ruta. Es el servicio de transporte más económico, de ahí, su fuerza en el mercado joven. Estas líneas están sujetas a concesión administrativa que se obtiene mediante concurso público”.
BLASCO (p. 138)

Además, los buses interparroquiales, pertenecientes al transporte público, se diferencia del transporte privado básicamente en qué; el usuario debe ceñirse a los horarios, el tiempo de viaje está dado por las paradas, los horarios y la velocidad de operación y que el usuario recibe un servicio a cambio de un pago, conocido técnicamente como tarifa.

Específicamente se ha determinado el análisis de la línea Trans. Quiteño Libre, concerniente a la ruta 120 y con el recorrido “La Marín-Carapungo”. Este autobús parte desde la estación de buses ubicada en la Marín, pasando por las avenidas Pichincha, Gral.

Artigas, 12 de octubre, Orellana, 6 de Diciembre, Shyris, NNUU, La Y, 10 de Agosto, Eloy Alfaro, consecuentemente entra a Carapungo y termina en la entrada a Calderón y así procede a hacer el mismo recorrido de regreso a la estación de la Marín. Además, esta unidad cuenta con la capacidad para llevar a 46 personas sentadas y 44 de pie, siendo manejada por un chofer profesional y controlada por un ayudante que se encarga de cobrar la tarifa del pasaje, siendo esta \$0.25 para todo público a excepción de estudiantes de escuelas y colegios, personas de la tercera edad y personas discapacitadas, quienes pagan \$0.12.

3.2 Contexto del Transporte en Latinoamérica y en el Ecuador

La siniestralidad vial es un tema de debate en Latinoamérica, este escenario trae consigo nuevos y complejos problemas, como la violencia y el aumento de los índices de agresividad y la criminalidad en las vías. Según la Organización Mundial de la Salud (2004), los accidentes de tránsito son la causa de una de cada cinco muertes por lesiones físicas, alcanzándose cifras alarmantes de más de 1,2 millones de personas muertas por esta causa cada año en el mundo, aparte de las decenas de millones de personas que quedan con algún traumatismo físico y psicológico. Investigaciones llevadas a cabo por la Organización Mundial de la Salud (2004) indican que el costo debido a lesiones y muertes por accidentes de tránsito representó el 1,5% del producto interno bruto (PIB) de países con ingresos medios. La Organización Mundial de la Salud coincide en que las principales causas de la siniestralidad al conducir son la influencia del alcohol, la alta velocidad, poco uso del

cinturón de seguridad, calles y carreteras en mal estado, uso de vehículos inseguros y baja ejecución de las normas viales de seguridad.

Siendo uno de los problemas fundamentales de la sociedad global la inseguridad, esta no sólo es una de las amenazas centrales de la convivencia civilizada y pacífica, sino también un desafío para la consolidación de la democracia y del Estado de Derecho. En este contexto, la criminalidad también ha utilizado las estrategias de la “globalización”, incrementando el uso de la tecnología, mejorando su capacidad de organización y, en muchos casos, aumentando el nivel de violencia utilizada para la comisión de los delitos.

Latinoamérica, de acuerdo a los informes presentados por el Departamento de Seguridad Pública de la Organización de Estados Americanos, tiene la segunda tasa más alta de homicidios del mundo. Un número importante de ciudades metropolitanas de la región tiene tasas de homicidios que oscilan entre 40 y 120 por cada 100.000 habitantes; no solo sufre la extrema violencia debido a los homicidios provocados en su gran mayoría por otras actividades criminales, principalmente por la inducidas por la agresión y violencia. También se puede apreciar otros hechos que se vinculan al entorno de las empresas de transporte público provincial e interprovincial donde aparecen actos delictivos cotidianos y comunes tales como: robos, secuestros, asaltos, entre otros.

La realidad del Sistema Criminal del Ecuador no es del todo alentadora, puesto que un promedio anual de 200.000 denuncias, dan cuenta de la inexistencia de una Política Criminal Integral, que oriente la disminución de las estadísticas delictivas.

Las acciones criminales se manifiestan de muchas formas, desde la agresión en crímenes de orden común tradicional compuesta principalmente por delitos contra el patrimonio, la vida, integridad personal, pasando por otras formas de agresión en la criminalidad trasnacional, que presentan índices de violencia como: el contrabando, narcotráfico, la trata de personas, los secuestros, etc.

A pesar de la complejidad y profundidad de esta problemática, hasta la fecha Ecuador cuenta sí con medidas sistemáticas, pero a la vez estas medidas deberían ser coherentes, sostenibles y efectivas para enfrentar estos problemas y no olvidadas o ineficaces por su falta de control. Es verdad que existen políticas públicas, pero al parecer, estas no están claramente definidas para abordar la violencia y la agresión que se manifiesta a nivel de empresas transportistas. Más bien las respuestas estatales se han caracterizado por ser reactivas, dispersas, contradictorias y vinculadas más a intereses de marketing político que a la búsqueda de soluciones eficientes. Sin embargo, en los últimos años se ha tomado conciencia de este vacío y cada vez más las autoridades reconocen la urgencia de definir e impulsar una eficiente política criminal, así como también la necesidad de incentivar la participación mayoritaria de la ciudadanía en el diseño e implementación de dicha política.

Siendo esta problemática una de las precursoras de términos como; el riesgo, la agresión o la violencia, términos que lamentablemente ocurren y son visibilizados en la cotidianidad del transporte ecuatoriano en general, por lo mismo, han sido un motivo para que esta investigación sistematice un estudio orientado a la observación y explicación desde

la ciencia, los diferentes inconvenientes que se dan a partir de simples conductas en el tráfico ecuatoriano.

3.3 Experiencia en el Transporte Interparroquial

3.3.1 La sociedad y el servicio ofrecido por las empresas de transporte

Interparroquiales

En el Ecuador a diario las personas que se movilizan en buses de transporte público deben ser testigos de cosas y casos que parecen de película, pero que aquí son ya una forma de vida. Se ira a describir tan solo una de las frías mañanas en las que comienza a operar una de las unidades de Trans. Quiteño Libre, desde su inicio en la parada de la Marín hasta su llegada a Carapungo. Al principio del recorrido del bus, la primera imagen que aparece es un letrero a vista de todos que dice: muestres su educación, no arroje basura. El recorrido al iniciar es lento, mientras la gente empieza a subir, poco a poco los asientos se han llenado y ahora empiezan a subir las personas que desean ir de pie y eso que todavía es la segunda parada que ha hecho el autobús, de repente se escucha la frase más común: “Siga para trasito (siga para atrás), caballero colabore, atrás tiene la puerta de salida” y claro aquí se produce el primer malestar entre ayudante y pasajeros, por ahí se ve una joven oficinista sacando su bolsito de maquillaje, una tapita para rizar sus pestañas, sombras, rímel, labiales y hasta delineador de ojos que se coloca con la mayor naturalidad entre aceleradas y grandes frenadas del chofer. Siguiendo la ruta se ve señoras con niños en los brazos que al subir encuentran un montón de caballeros que de repente caen en un profundo sueño, hasta

que por ahí un joven se llena de resignación y le da su asiento, entre empujones de uno y otro pasajero que están cerca, la señora logra tomar asiento y descansar sus brazos, claro ahí los demás ya pueden despertar. Bueno ya el bus está claramente lleno, pero el ayudante siempre tiene un espacio más y grita desde casi fuera de la puerta: “Siga por favor ahí en el medio tiene espacio”, para completar este hecho, ingresa al colectivo un vendedor de caramelos, “caumal, caumal para la garganta, chicles, chupetes”, sabiendo que el bus está repleto, a lo mejor por esta razón se aventuró al subir, pues probablemente haya más compradores, así este hombre se da maneras para recorrer puesto a puesto, empujón tras empujón que a la larga lo llevan a vender 3 caumales por el valor de un dólar, mientras los pasajeros se quejan con el conductor por la falta de espacio, el caramelero logra bajarse y ahora una vez que ya se subió a más gente empieza la parte triste de una de las pasajeras, “la bajada”, “pare que me quedo” se escucha desde la mitad del pasillo y ahora el ayudante ya cambió de opinión y responde, “siga por acá delante reinita, acá esta la salida” y, cuando hay una persona en la ventana acompañada de otra en el pasillo con fundas o algo parecido, no queda más que saltar desde la ventana al pasillo por encima de su acompañante y debe hacerlo con 10 minutos de anticipación, si desea llegar a la puerta a tiempo de bajarse, rogar que el bus se detenga y estar listo porque abajo de la puerta ya está el cobrador con la mano extendida, no para ayudar, sino para dar un estirón y lograr que el descenso de la pasajera sea rápido, sino el bus que viene atrás puede rebasar y “usurpar” pasajeros. Continuando con este panorama aparece en contra del transportista y de los pasajeros, el tráfico de la ciudad, y como si fuera poco la competencia entre esta unidad y otra que se encuentra en el mismo tramo aumenta cada vez más, el chofer acelera, se lanza encima de

los vehículos particulares y claro por ser un autobús grande y pobres de los otros si no se hacen a un lado, se escuchan pitos e insultos. “No llevas animales ni papas bestia, maneja bien” grita un valiente pasajero y aunque no sea una parada establecida aplasta el botón de alerta para bajarse y se oye un “Gracias pare que me quedo” y por parte del ayudante se escucha “en el semáforo le deja mi señor”. Pero esto sucede cada 50 pasos, si es que los pasajeros no esperan que el bus esté en la luz roja o que pare para recoger más personas. A lo largo del camino se va visibilizando la disminución de pasajeros, unos se quedan en su lugar de trabajo, otros en sus lugares de estudio, mientras otros se dirigen a hacer algún trámite o diligencia, el chofer ha decidido ir más despacio, al parecer ya ganó su competencia con el otro autobús y ahora lo que le interesa es volver a llenar los asientos y espacios vacíos, para esto el ayudante, con medio cuerpo afuera, comienza a gritar “suba Naciones Unidas, 10 de Agosto, Carapungo” y así se logra subir al vuelo un joven acompañado por su estéreo, toma aire, presiona play en el equipo y comienza a improvisar al ritmo del rap una frase para cada uno de los pasajeros que se encuentran en el bus, la mayoría de estos reaccionan bien pues el cantante ha amenizado creativamente a este ambiente, así algunos con una sonrisa en el rostro le dan unos centavitos y colaboran este talento que pudo dedicarles un pedacito de su canción, sin más que decir el joven rapero se baja agradecido y hasta paga su pasaje al ayudante. De la nada a la altura de la 10 de Agosto y la luz se sube una gran cantidad de gente que entre empujones y apretones llenan una vez más el bus, se repiten los “siga para trasito que si hay espacio” y el señor conductor al ya llenar el bus, al parecer de la felicidad, presiona el acelerador hasta el fondo y sigue su recorrido por toda la 10 de agosto sin hacer una sola parada hasta

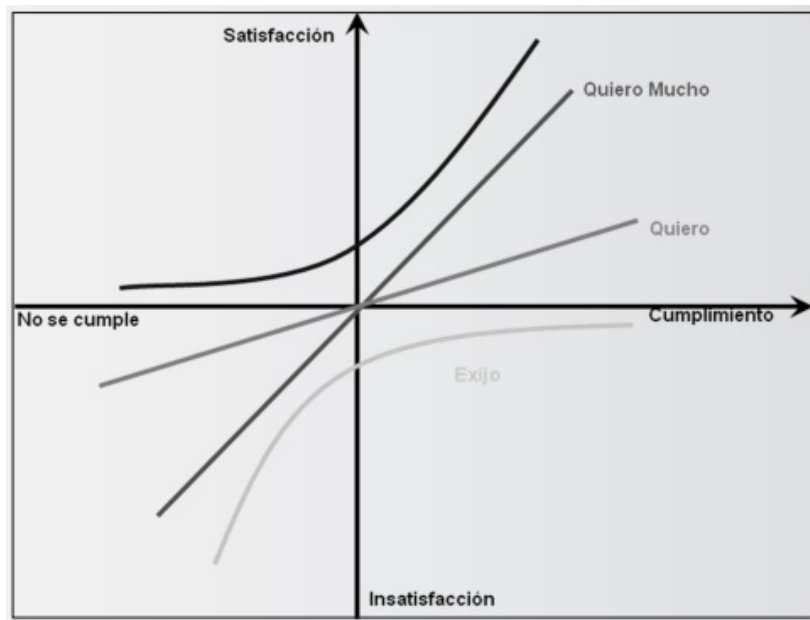
En fin, estas son pocas de las cosas que se viven a menudo en estos medios de transporte, pues en ocasiones aparecen los dueños de los ajeno, quienes madrugan para sacarle la billetera a más de un pasajero, esto suele ocurrir en la hora de inicio de turno, 6 AM, al parecer ese es el mejor horario y estos sujetos son los que no usan armas, sino la astucia.

Otras veces, si el bus lleva gente solo sentada ahora aparecen los tres pasajeros sospechosos; el de adelante el del medio y el del último que se levantan todos tres al mismo tiempo y gritan “esto es un asalto y lo hacen bien armados” poniendo en tensión y pánico a todos dentro del bus, desde el chofer hasta el pasajero.

Estos casos que se dan dentro del transporte público son varios y no solo dependen desde el sector de la parada, del flujo de pasajeros que haya, del tránsito en horas pico o no, del estado de ánimo del conductor, entre otros, sino también de la predisposición de todos los individuos, pues la mayoría de estos hechos podrían evitarse si las personas a menudo pusieran en práctica las normas de urbanidad y sobre todo si se aplicara más el respeto a los derechos del otro, que no es difícil solo es cuestión de aprender y empezar.

Por añadidura, un estudio realizado en Quito, Guayaquil y Cuenca por “CLIENTELEVEN TEAM BUILDERS”, empresa consultora, muestra uno de los resultados más impactantes, pues indica que el 86% de los usuarios están insatisfechos con el servicio del transporte público en el Ecuador.

Al concluir el estudio se obtuvo que el transporte público recibe una calificación de 5,6 sobre 10 en los siguientes ítems: respeto para los discapacitados, mujeres embarazadas y niños, respeto de las paradas, cumplimiento de la ley de tránsito, carreras entre las unidades, cantidad de pasajeros parados en los buses.



Por ello, se pudo sacar como conclusión que lo que las personas esperan y desean del transporte público es:

- Mejor estado de los asientos de las unidades de transporte.
- Mejor trato del chofer hacia los usuarios.
- Seguridad.
- Mejor trato del controlador de la unidad.
- Respeto a las paradas establecidas.

- Forma cómo se detienen los buses para dejar o tomar pasajeros.
- Respeto y cumplimiento de los transportistas por la Ley de Tránsito, cómo manejan y qué seguridad brindan al manejar.
- Respeto de los transportistas hacia los niños, personas de la tercera edad y discapacitados.

	GENERAL	QUITO	GUAYAQUIL	CUENCA
11 ESTADO DE ASIENTOS	59%	50% ↑	54% →	59% →
1 TRATO CHOFER	55%	47% ↑	50% ↑	55% →
19 ESTADO LLANTAS	41%	51% ↓	49% ↓	41% →
2 TRATO CONTROLADOR	45%	44% →	45% →	45% →
4 RESPETO A PARADAS	48%	40% ↑	40% ↑	48% →
16 FORMA DE PARAR	48%	36% ↑	42% ↑	48% →
5 LEY DE TRANSITO	41%	41% →	43% →	41% →
3 RESPETO A DISCAPACITADOS	41%	35% ↑	38% →	41% →
SATISFACCIÓN QUIERO MUCHO	47%	43% →	45% →	47% →

CAPITULO IV

VIOLENCIA SIMBÓLICA EN EL TRANSPORTE: RIESGO, AGRESIÓN Y VIOLENCIA

La asimilación de la violencia urbana depende de gran medida de la conversación de las experiencias personales en una visión determinista, algo a fin de cuentas propia de la “educación melodramática, tan sustancial en la formación sentimental e ideológica en América Latina.” REGUILLO (1991)

En las grandes ciudades del continente latino y en particular haciendo alusión a los medios en el Ecuador, se ofrecen datos verídicos a propósito de accidentes de tránsito, asaltos, secuestros, anécdotas amargas de familiares o amigos, constancias de la indefensión, asimismo, dentro del sistema de transporte público, conformado por autobuses, interparroquiales específicamente, este constituye uno de los ámbitos de mayor agresividad del país, que al trasladarse en representaciones convierten a este panorama en un espacio de riesgo, de inseguridad, espacio al cual todos los individuos están expuestos día a día, espacio al que los seres humanos deben mantenerse alerta y de alguna u otra forma preocuparse por encontrar alguna manera de autodefensa.

4.1 Definición de Riesgo, Violencia y Agresión

Consultando estos términos en el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española se han encontrado las siguientes definiciones:

- **Riesgo** (Del it. *risico* o *rischio*, y este del ár. clás. *rizq*, lo que depara la providencia).

1. m. Contingencia o proximidad de un daño.

2. m. Cada una de las contingencias que pueden ser objeto de un contrato de seguro.

- **Agresión** (Del lat. *aggressio*, *-ōnis*).

1. f. Acto de acometer a alguien para matarlo, herirlo o hacerle daño. U. t. en sent. fig.

2. f. Acto contrario al derecho de otra persona.

3. f. *Der.* Ataque armado de una nación contra otra, sin declaración previa.

- **Violencia** (Del lat. *violētia*).

1. f. Cualidad de violento.

2. f. Acción y efecto de violentar o violentarse.

3. f. Acción violenta o contra el natural modo de proceder.

Tomando en cuenta las definiciones antes mencionadas, se ha tratado de comparar a estas con lo que la Psicología sugiere en referencia a estos términos, haciendo énfasis en la problemática investigada.

Los Psicólogos sociales distinguen a la agresividad como una conducta segura, enérgica y empeñosa del comportamiento que lastima, daña o destruye. Además se señala que la agresión es un comportamiento físico o verbal dirigido a lastimar netamente a alguien, por ejemplo, bofetones, insultos directos e incluso chismes, entre otros. Por lo mismo, los psicólogos designan dos formas de agresividad en los seres humanos, la agresividad hostil e instrumental. “La agresión hostil surge de la ira y su meta es dañar. La agresión instrumental pretende lastimar sólo como medio para conseguir algún otro fin. La agresión hostil es caliente; la instrumental, fría” MYERS (2005:383)

Al analizar las causas de la agresión se han encontrados tres grandes estudios, en los cuales varios especialistas en temas sociales mencionan; que el instinto agresivo es debido a las raíces biológicas, que la agresividad es una respuesta natural a la frustración y que este comportamiento agresivo se aprende.

Aunque la agresión tiene una influencia biológica, la propensión humana a agredir no parece cumplir los requisitos para ser un comportamiento instintivo (patrones de conductas innatas, propias, no aprendidas, que presentan todos los miembros de una especie), sino más bien un comportamiento adaptativo, según señalan los psicólogos

evolutivos Buss y Shackelford (1997). Por lo tanto, la teoría del instinto ha fracasado al tratar de aclarar las variaciones en la agresividad de persona a persona y de cultura a cultura, pues el comportamiento agresivo era y es una estrategia para adquirir recursos, defenderse de ataques, intimar o eliminar rivales. Para entender mejor a la agresión se retoma los procesos evolutivos por los que el ser humano ha pasado, y a su vez se cree que el valor de adaptación de la agresividad ayuda a explicar los relativamente altos niveles de agresión entre hombres a lo largo de la historia. “Esto no significa (...) que los hombres tengan un instinto agresivo en el sentido de alguna energía reprimida que hay que descargar. Más bien, los hombres heredaron de sus antepasados mecanismos psicológicos”.

De la misma manera, se dice que la herencia influye en la sensibilidad del sistema nervioso a los planteamientos sobre la agresividad, pues el temperamento (qué tan intensos y reactivos son los seres humanos) viene en parte con ellos al nacer, debido a la influencia de la reactividad del mismo sistema nervioso. Por consiguiente, el temperamento de una persona, manifestado en la infancia, perdura. Así, los genes predisponen a unos niños a ser más sensibles y a reaccionar más ante las diversas situaciones, donde interactúan tanto la naturaleza o ambiente y la crianza de cada individuo. Aquí el término de la agresión también se correlaciona con la hormona sexual masculina, la testosterona. Según Dabbs, “la testosterona es una molécula pequeña de grandes efectos” (2000). También se ha encontrado que otro causante de la agresividad es la baja concentración de la serotonina, siendo esta un neurotransmisor que aumenta la reacción a sucesos adversos, pues acciona a los lóbulos frontales que son los que controlan los impulsos. Aquí, es importante recordar

que la relación y tránsito entre testosterona, serotonina y comportamiento fluye en los dos sentidos.

Del mismo modo, existe la teoría de la frustración-agresión, denominando al término frustración como todo aquello que molesta o impide a un individuo la consecución de una meta, entonces al tener una fuerte motivación para alcanzarla, aumentará la frustración en la persona y así se convierte en un motivo para agredir. Asimismo, el miedo al castigo o la desaprobación por agredir a la fuente de la frustración hace que este impulso agresivo se desplace hacia otro objetivo o incluso que se dirija hacia el mismo agresor. Esta teoría sirve para explicar el tipo de agresión hostil, debido a que en este caso la frustración produce ira y este estado emocional es el principal factor que motiva a dañar a los demás (agresión).

Terminando con estas teorías está la de la agresión como un comportamiento social aprendido, donde algunos expertos en psicología social afirman que el aprendizaje también saca la agresión de los seres humanos. En otros términos esta teoría establece que las personas presentan agresión ya sea por experiencia y/o en la observación del éxito ajeno, así a veces se aprende que la agresión produce ganancias y a su vez castigos. De la misma manera, existen diferentes aspectos que motivan a tomar ciertos niveles de agresividad como son la influencia de la familia, la cultura o ambiente social en donde se desarrolla el individuo y sobretodo la influencia mediática sobre la agresión que afecta directamente en las actitudes de los seres.

Existen también otras condiciones que se muestra a manera de factores que conducen a la agresión, conocidos como incidentes generadores de aversión, activación, los medios de comunicación y el contexto del grupo de un ser humano. Entonces resulta que las experiencias aversivas incluyen no solo frustraciones, sino también incomodidad, dolor y ataques personales, tanto físicos como verbales. La activación de casi cualquier fuente, incluso el ejercicio y la estimulación sexual, pueden transformarse en ira. Además, la televisión muestra una considerable sobreexposición de violencia, fomentando un aumento en el comportamiento agresivo, sobre todo en las personas que son provocadas e insensibilizando a los espectadores acerca de la agresión, alterando también su percepción de la realidad. Por añadidura, jugar repetidamente videojuegos puede aumentar mucho las ideas, sentimientos y conductas agresivas.

Buena parte de los actos agresivos se producen en grupo. Las circunstancias que provocan a los individuos también provocan a los grupos. Así, al aludir la responsabilidad y polarizar las acciones, las situaciones en grupo amplifican las reacciones agresivas.

En cuanto a estos comportamientos de agresividad, varios estudios han comprobado que los hombres son más agresivos que las mujeres, pero esta diferencia disminuye ante una fuerte provocación. “Los hombres tienen más probabilidades de utilizar formas directas de agresión, y las mujeres de utilizar formas indirectas de agresión. Los hombres tienen

más probabilidades que las mujeres de tomar parte en una coacción sexual.” BYRNE (2004:467)

4.2 Índices de Agresión y Violencia en el Ecuador (DATOS, ESTADISTICAS, CONSULTADAS E INVESTIGADAS)

Los accidentes de tránsito vinculan la imprudencia, impericia y precariedad del parque automotor con las malas condiciones de habitabilidad de las urbes, con las pésimas condiciones del espacio urbano, lo que también condiciona favorablemente otras manifestaciones típicas de violencia urbana como son los asaltos a transeúntes. La violencia sexual y otras formas de agresión a las personas.

Las víctimas de accidentes de tránsito suelen ser conductores, usuarios del transporte público y peatones. Watter y Dyke (1996) informan que la edad entre 15 y 44 años es el periodo en el que la causa más común de muerte son los daños ocasionados por accidente de tráfico, violencia doméstica, asaltos y peleas entre otros.

Según los datos proporcionados por entidades como:

- **Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)**

Accidentes por mese según provincias

PROVINCIAS	MESES												T.
	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEP.	OCT.	NOV.	DIC.	
TOTAL PAIS	1.485	1.295	1.341	1.194	1.419	1.346	1.278	1.570	1.232	1.500	1.393	1.525	16.578
AZUAY	83	76	53	78	71	48	58	69	37	94	70	76	813
BOLIVAR	5	15	15	11	0	7	3	0	6	1	16	19	98
CAÑAR	22	31	17	14	14	25	35	30	19	30	22	23	282
CARCHI	9	13	18	12	14	11	8	16	10	21	13	11	156
COTOPAXI	30	41	33	32	39	29	28	26	33	47	43	29	420
CHIMBORAZO	48	43	37	42	37	41	24	40	33	44	33	37	459
EL ORO	46	19	25	31	28	30	20	41	30	34	39	41	384
ESMERALDAS	44	34	33	48	38	38	24	56	45	55	29	48	492
GUAYAS	425	393	458	240	415	425	399	412	426	378	471	507	4.949
IMBABURA	43	31	42	41	56	35	39	65	44	44	67	49	556
LOJA	16	31	27	30	41	33	34	28	29	30	30	14	343
LOS RIOS	36	30	56	45	43	56	55	71	39	53	45	56	585
MANABI	64	45	52	68	70	66	51	95	57	62	80	86	796
MORONA SANTIAGO	7	3	2	9	7	2	5	3	4	8	2	10	65
NAPO	2	6	2	6	3	4	6	4	6	6	12	1	58
PASTAZA	5	7	6	6	5	5	1	9	6	5	3	4	62
PINCHINCHA	482	369	370	371	436	385	401	478	337	472	326	412	4.839
TUNGURAHUA	97	86	71	80	81	86	69	88	49	87	75	82	951
ZAMORA CHINCHIPE	6	8	2	8	2	5	3	2	0	3	5	5	49
GALAPAGOS	0	0	12	0	2	5	5	1	0	1	0	2	28
SUCUMBIOS	15	13	8	17	14	10	9	18	19	21	8	9	161
ORELLANA	0	1	2	5	3	0	1	5	3	4	4	4	32

Número de víctimas por sexo según provincia

PROVINCIAS	VICTIMAS									
	MUERTOS			HERIDOS			TRAUMATICOS			T.
	TOTAL	H	M	T	H	M	T	H	M	
TOTAL PAIS	1.387	1.028	359	9.098	5.940	3.158	212	152	112	10.697
AZUAY	81	61	20	444	273	171	12	10	2	537
BOLIVAR	21	13	8	59	42	17	3	0	3	83
CAÑAR	20	15	5	256	148	108	0	0	0	276
CARCHI	36	34	2	151	94	57	0	0	0	187
COTOPAXI	100	73	27	402	249	153	0	0	0	502
CHIMBORAZO	52	35	17	343	213	130	0	0	0	395
EL ORO	48	38	10	217	162	55	10	6	4	275
ESMERALDAS	43	26	17	327	234	93	5	3	2	375
GUAYAS	242	169	73	1.732	1.115	617	126	101	25	2.100
IMBABURA	74	53	21	368	233	135	6	3	3	448
LOJA	32	24	8	107	79	28	17	13	4	156
LOS RIOS	87	73	14	454	354	100	0	0	0	541
MANABI	83	66	17	571	403	168	18	9	9	672
MORONA SANTIAGO	1	1	0	91	57	34	0	0	0	92
NAPO	13	11	2	50	40	10	0	0	0	63
PASTAZA	3	3	0	55	30	25	1	0	1	59
PINCHINCHA	340	240	100	2.811	1.796	1.015	2	1	1	3.153
TUNGURAHUA	71	55	16	447	264	183	0	0	0	518
ZAMORA CHINCHIPE	10	10	0	54	45	9	0	0	0	64
GALAPAGOS	2	2	0	18	9	9	0	0	0	20
SUCUMBIOS	14	13	1	115	79	36	12	6	6	141
ORELLANA	14	13	1	26	21	5	0	0	0	40
INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICAS Y CENSOS (INEC)-ESTADISTICAS DE TRANSPORTE 2005										

- **Policía Nacional**

Según la Dirección Nacional de la Policía Judicial, entre los años 2004 y 2006 los delitos más frecuentes fueron: la extorsión (106%), el asalto a bancos (69%), la violación sexual (60%), el secuestro (41%), la estafa (24%) y el homicidio (19%). Por el contrario, en el mismo periodo la frecuencia del robo a domicilios, asalto y robo a las personas, y robo de vehículos disminuyó en un 3%, 29% y 12% respectivamente. Los hechos de violencia aumentan, pero paradójicamente, las denuncias ante la Policía y la Fiscalía disminuyen, lo que es consecuencia de la percepción social de que en esas instancias prima la impunidad, y que el esfuerzo al denunciar y dar seguimiento a los casos de violencia es inútil, pues a la postre no se obtiene justicia. Según la Policía Judicial, el número de denuncias que recibió en Quito ha disminuido en los últimos 5 años.

El Observatorio de la Ciudad reseña que en la capital del Ecuador, las denuncias de robos y otros delitos contra la propiedad y las personas han caído significativamente desde 2005 hasta el 2008, lo que refleja no tanto una disminución del fenómeno delincriminal, cuanto de la frecuencia de sus denuncias. A la Fiscalía, por ejemplo, durante el año 2005 llegaron 3.150 denuncias de delitos sexuales, de los cuales 1.070 se concentraron en la provincia de Pichincha (34%). Sin embargo, los fiscales de Pichincha lograron que solamente 70 casos fueran sentenciados.

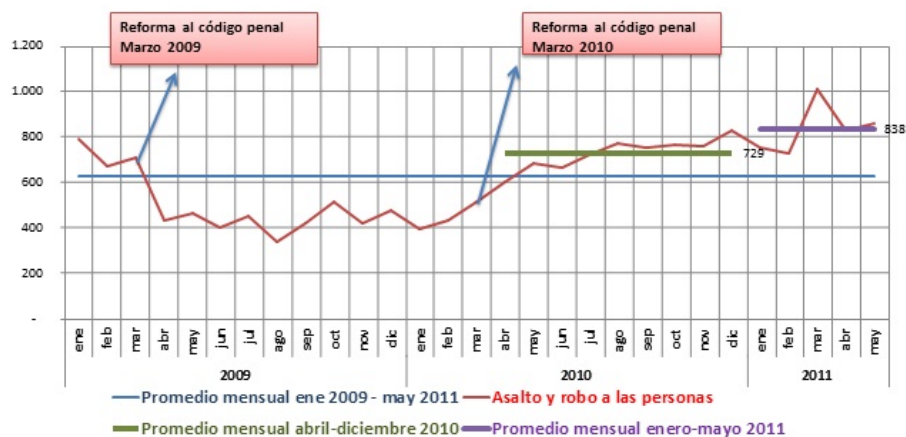
- **DINAPEN**

Dentro de la Policía funciona la Dirección Nacional de Policía Especializada para Niños, Niñas y adolescentes, DINAPEN, que desde inicios del 2001 hasta marzo del 2005 registra alrededor de 7.400 hechos violentos cometidos por personas jóvenes, de los cuales el 61% fueron atentados a la propiedad, el 33% robos con asalto, el 4% hurtos y el 2% robos de vehículos. El otro rango de motivos de detención de jóvenes registrado por la DINAPEN es el de las contravenciones o manifestaciones conductuales prohibidas por la ley que no caen en el campo de lo penal. La DINAPEN registró en el mismo lapso alrededor de 6.700 casos de infracción de menores de edad. de los cuales el 40% fueron detenciones por escándalo público y el 13% por libar en la vía pública.

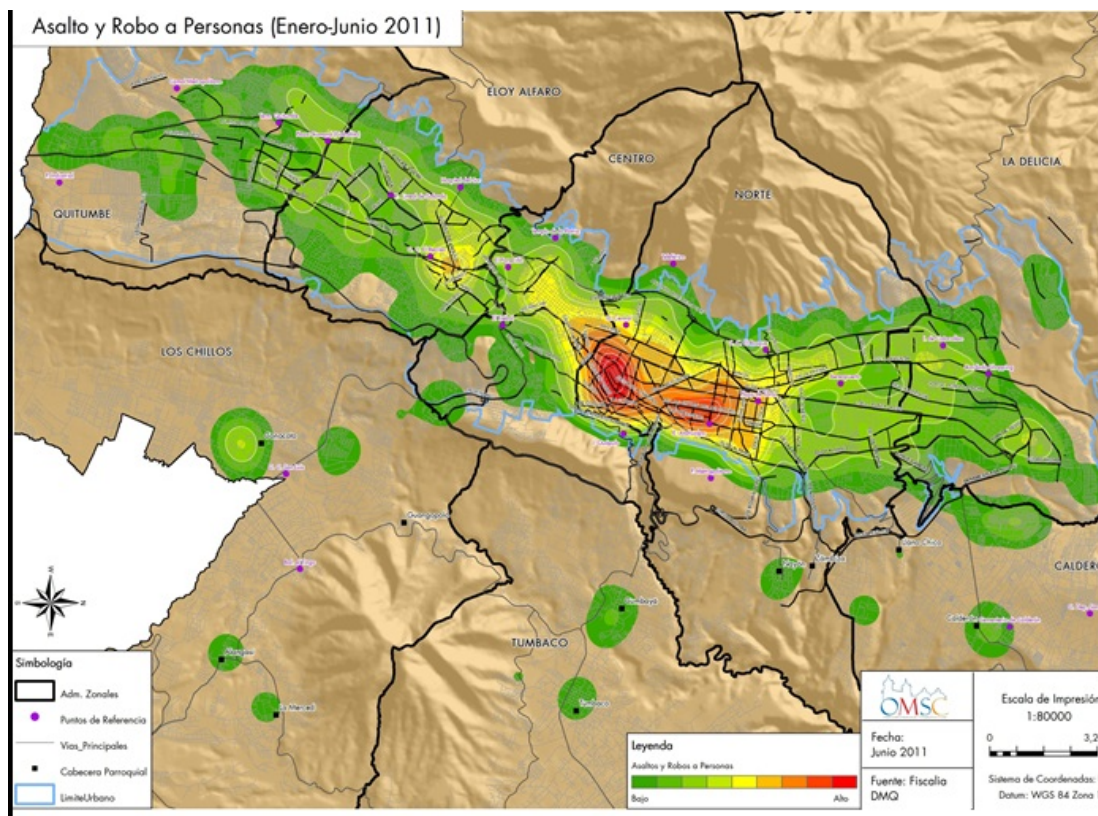
La DINAPEN reporta la existencia de 658 pandillas en el Ecuador. de las cuales el 36% está en Guayaquil y el 28% en Quito (área metropolitana).

- **Fiscalía General del Estado**

Denuncias de Asalto y robo a personas



En el 2010 el promedio mensual, desde abril a diciembre, de denuncias por robos y asaltos fue de 729, mientras que en el periodo de enero a mayo del 2010, el promedio de denuncias fueron 838, en el cual existe un aumento del 15% en el índice de delincuencia en el Distrito Metropolitana de Quito. En la siguiente imagen se muestran los sectores de mayor riesgo donde se han presenciado estos actos.



- **FLACSO Ecuador**

Diagnóstico del estado de violencia e Inseguridad en el Ecuador:

Encuestas de indudable valor demuestran que una quinta parte de personas mayores de 15 años de las ciudades de Guayaquil, Quito y Cuenca han sido víctimas de alguno de los siguientes delitos: robo, ofensa sexual, ataque, robo de vivienda, robo de vehículo, soborno, fraude al consumidor. En promedio, el 22% de las personas encuestadas a mediados del 2006 por un equipo de la FLACSO en esas tres ciudades, fueron víctimas de un hecho violento, tomando como periodo de referencia el lapso entre 2004 Y 2006. El robo o hurto, que es el hecho violento más frecuentemente mencionado en la encuesta (23.5%) ocupa -sin embargo- un lugar irrelevante en el tratamiento mediático de la violencia, lo que contrasta con la violencia sexual, que tiene una frecuencia baja en la encuesta (1.4%) pero ocupa un lugar relevante en la opinión pública, lo que se explica tanto por el tratamiento mediático como por la afectación grave que provoca a la dignidad de las personas.

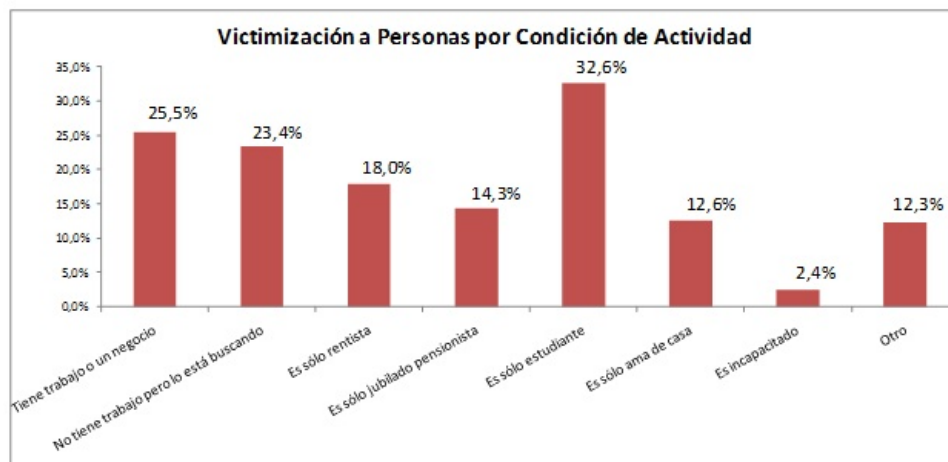
La referida encuesta de la FLACSO aplicada en Quito confirma la baja frecuencia de la denuncia de los hechos violentos ante la Policía: solo el 20% de quienes se declararon víctimas fueron a esa instancia a testimoniar su caso. A la desconfianza generalizada en la Policía y la Fiscalía se agrega el desconocimiento de los derechos que le asisten a la víctima, así como el peso de una cultura social que muchas veces confunde a la víctima con el victimario. El caso de la violencia sexual es revelador: del total de personas encuestadas

que denunciaron los hechos de violencia, el 44% es por robo de vehículo y tan solo el 2.2% es por violencia sexual.

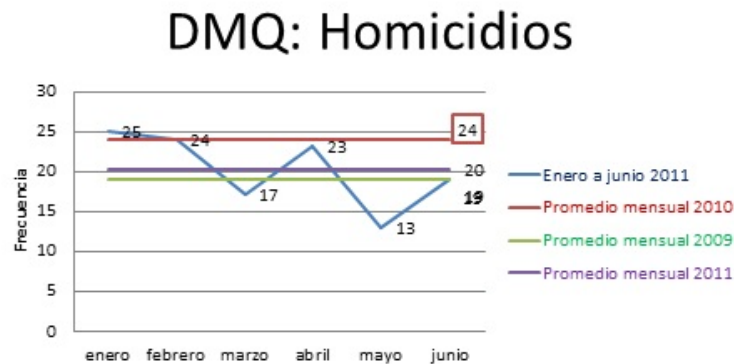
- **Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana de Quito:**

Según la OMS, cada año mueren en el país alrededor de 2.000 personas por homicidios, 700 por suicidios y 3.000 por accidentes de tránsito. Se confirma que durante el año 2003 la frecuencia de muertes por accidentes de tránsito fue casi el doble (39%) que la de muertes por homicidio (22%), en tanto que la frecuencia de suicidios fue del 8% del total de muertes violentas en la capital del Ecuador.

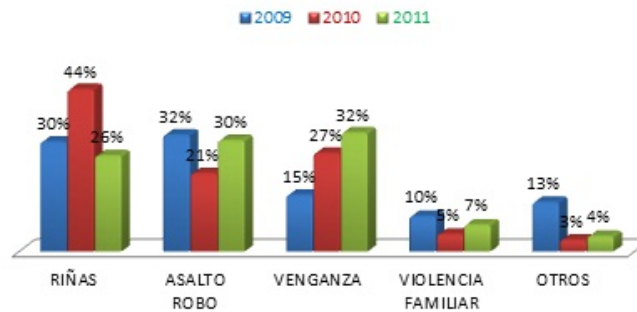
DMQ: Encuesta de Victimización. Asalto y robo a personas



- Departamento Médico Legal de la Policía Nacional



Fuente: Departamento Médico Legal de la Policía Nacional



Fuente: Departamento Médico Legal de la Policía Nacional

4.3 Actividades psicológicas en el entorno: tipo sensitivo, perceptivo y mental

Ante la inexistencia de este tipo de estudios en El Ecuador y teniendo en cuenta el grave problema de inseguridad vial que suponen los autobuses interparroquiales del transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito, surge esta investigación de tipo sensitivo, perceptivo y mental, que evidencian diferentes factores y aspectos inmersos en este contexto.

La mayoría de casos que presentan riesgo, violencia y agresión se encuentran en el ámbito transportista, ya sean por culpa de otros o por circunstancias ya fuera de alcance. Así, la violencia en las carreteras es un fenómeno social mundial que se ha comenzado a estudiar desde la década de los noventa (Siglo XX), a consecuencia de los enormes costes en vidas humanas, lesionados y gastos económicos, tanto para el estado como para la sociedad en general.

En este análisis, realizado a lo largo de tres meses, durante la trayectoria del transporte interparroquial de la línea Trans. Quiteño libre (ruta 120), desde los diferentes puntos de partida tanto en la estación de la Marín (sur) como la de Calderón (norte), se demostró notoriamente que la irritabilidad y la competitividad median la relación entre reacciones agresivas, por un lado, y la hostilidad, la ansiedad, y la imagen de todos los actores que forman parte de este medio de transporte por la otra, como son; el conductor, el respectivo ayudante y los pasajeros.

En el principio, se dividió al estudio en dos partes que consistieron en la observación genérica externa (registros o anotaciones abiertas del comportamiento y del espacio) y la observación introceptiva participante (encuestas y entrevistas con los pares, en este caso los pasajeros).

En cuanto a la observación genérica externa se encontró varias manifestaciones de agresión, entre ellas se pueden mencionar: sacar el dedo, pitar, acelerar bruscamente, gritar

al otro conductor, conducir a alta velocidad, giros o maniobras violentas, competencias entre uno y otro autobús, irrespeto a las señales de tránsito, entre otras.

De igual manera, la mayoría de unidades de transporte, tienen a este medio en malas condiciones, es decir, se han encontrado asientos rotos, dañados, asientos con espaldares escritos, “grafiteados”, llenos de palabras obscenas e imágenes un poco hostiles que están a la vista de los pasajeros, entre otros.

En la observación Introceptiva participante se aplicaron varias encuestas a hombres y mujeres mayores de 15 años que usan el transporte interparroquial más de una vez a la semana. Se realizaron 300 encuestas a las pasajeras y los pasajeros de esta línea. Por cada 4 mujeres apareció un hombre.

En los resultados obtenidos se detectó que el 62% de los pasajeros encuestados nota una conducta agresiva por parte del conductor.

En efecto, según la Subdirección Nacional de Tránsito, una de las principales causas de los diferentes accidentes de tránsito es la conducción temeraria o agresiva, es por esto, que se ha determinado mediante la observación tanto genérica externa como introceptiva participante, que los conductores del transporte público (autobuses interparroquiales) adoptan actitudes prepotentes y agresivas al momento de conducir; aquí “entran en juego

muchas características de personalidad” RAGAN y KUHLMAN (2005), que pueden estar relacionadas con la conducción vial.

“La conducción agresiva se define como la conducción de un vehículo a motor poniendo en peligro o con probabilidad de poner en peligro a personas o propiedades. Entre las acciones que caracterizan este tipo de conducción se han señalado el exceso de velocidad, el zigzaguear, adelantamientos inseguros, no guardar las distancias de seguridad, obstruir a otros vehículos, hacer gestos obscenos y el abuso verbal”. IBID.

Cabe señalar razonablemente que los problemas relacionados con la agresividad y la accidentabilidad en la conducción no ocurren de forma aislada del contexto de la persona, es decir, que la conducta agresiva y la accidentabilidad en los conductores ecuatorianos pueden estar asociados con el ambiente laboral inadecuado, la carga laboral, exigencias o metas económicas, bajos salarios, calles en mal estado, poca señalización vial y competencia por los pasajeros (entre autobuses) y otros factores.

Así, se ha reflejado la relación entre variables como cólera, impulsividad, influencias de carácter cultural, agresión general y agresión vial.

Similarmente, la expresión de agresividad en la conducción, desde la Psicología Social se manifiesta de varias formas como; la expresión verbal, la expresión física y uso del vehículo para expresar ira.

Evalando estas tres dimensiones se encontró lo siguiente:

El nivel de expresión verbal agresiva fue de 41%, la misma que evalúa la expresión verbal agresiva de la ira mediante expresiones como gritar, insultar o amenazar a un conductor o peatón, también están gestos negativos como las miradas furiosas o el torcer los ojos.

La escala de expresión física personal agresiva se presentó en un 10%, refiriéndose a la utilización del cuerpo para expresar agresividad (malas señas).

Y en el uso del vehículo para expresar la ira se obtuvo 49%, mostrando la tendencia de la persona a utilizar el vehículo como un de expresión agresiva de la ira.

Por otra parte, “La conducta agresiva en la conducción es un factor que incide en los accidentes de tránsito, la violación de las normas de tránsito, las lesiones ocasionadas y el daño a los vehículos.” Agencia Nacional de Tránsito

Continuando con los resultados, el 24% revelo que otro de los problemas que existen en este medio de transporte, expresando ciertos rasgos de riesgo, agresión y violencia, son los conocidos problemas de género, así pues, se revelaron un muy elevado nivel de agresión verbal, psicológica y sexual al que están expuestas las pasajeras en el transporte de la ciudad. De cada 5 pasajeros a son mujeres y tan solo uno hombre, asimismo, 8 de cada 10 mujeres han recibido piropos sexuales o mórbidos, y una de cada dos ha escuchado comentarios ofensivos o despectivos al hacer uso de este autobús.

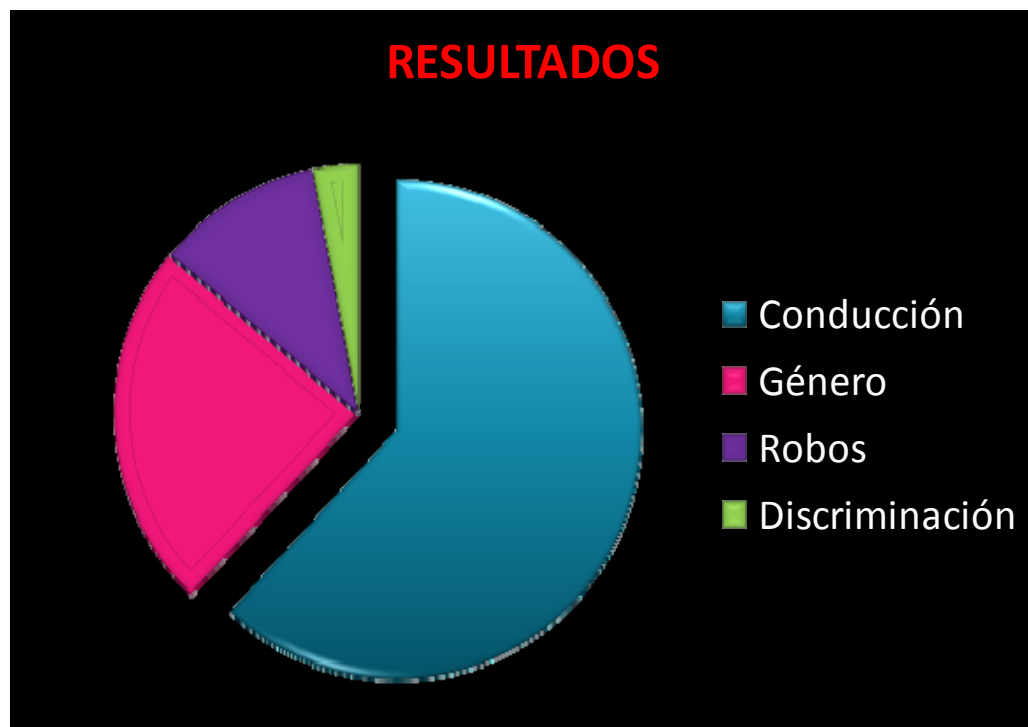
Además, las deducciones que arrojó el estudio muestra la gran percepción de miedo e inseguridad que enfrentan las mujeres al momento de transportarse, pues 90% de ellas dijo sentir temor de usar el transporte público, así como un alto nivel de desconfianza y precaución antes de tomar una unidad.

Al referirse al tema de la conflictividad entre géneros aparece la dominancia social, pues en prácticamente todas las sociedades, los varones son socialmente dominantes. Sin embargo, hoy en día las diferencias de género varían mucho con las culturas, además que esas desigualdades se reducen en la medida que las mujeres asumen más puestos directivos y de liderazgo y al parecer esto está afectando al comportamiento masculino al momento de dirigirse a una dama, pues esa cultura machista que caracteriza a los ecuatorianos al parecer no permite al género femenino desarrollarse en los diferentes ámbitos. Otro punto que debe mencionarse es la falta de educación y falta de respeto que presentan los hombres hacia las mujeres, pues al creerse superiores o más fuertes, esto impulsa a la generación de agresiones verbales o físicas, que lo único que hacen es que las mujeres, la mayoría del tiempo, estén a la expectativa del temor o que tomen represalias negativas, en ciertas ocasiones, en contra del género masculino.

Complementariamente y apareciendo con uno de los menores porcentajes, 11%, se observó la presencia de actos delictivos dentro de estos medios de transporte, como son los robos y los asaltos. Dentro de este ámbito, la mayoría de las encuestas muestran que la relación entre el exceso de pasajeros y el furor vial dependen del lugar y el riesgo extremo

de este, entonces dichos delitos se pueden presentar en sectores que demuestran disposiciones antisociales o contextos criminales como son específicamente; la Marín, 12 de Octubre (U. Católica), la Y, y algunas secciones de Carapungo.

Finalmente con un porcentaje del 3%, aparece la discriminación como parte de los diferentes prejuicios sociales. “La esencia de un prejuicio es la de hacer un juicio previo negativo sobre un grupo y sus miembros”. Según los pasajeros encuestados, pertenecientes a este grupo, han sufrido de actitudes y conductas discriminatorias, apuntando directamente a su color de piel (racismo), a su manera de vestir, por el hecho de pertenecer a una subcultura, (estereotipos) y a sus preferencias sexuales (sexismo-homofobia). Así aparecen las cifras de 55.6%, 11,1% y 33,3% respectivamente.



RECOMENDACIONES

Aplicación de normativas y Regulaciones en el Transporte Urbano

A Corto Plazo: Estrategias que mejoren el servicio a los usuarios

- Es importante educar a los señores transportistas, se puede realizar coachings de servicio al cliente o recursos humanos ocasionales, los mismos que sean calificados y necesarios para ejercer su trabajo.
- Cambio de imágenes o publicidades por rotulaciones que contengan los derechos que tienen las y los pasajeros, de igual manera, se pueden poner rótulos con frases de motivación y autoestima.
- En lugar de poner música folklórica o música de moda como el reggaetón o la música electrónica, se puede reemplazar a estos con música instrumental, de relajación, para mejorar de alguna forma el ambiente de este espacio.

A largo plazo: Estrategias de Control de la seguridad dentro de los buses

- Junto con el municipio mejoras la planificación vial, asimismo, planificación de controles viales que sean responsables con el ambiente, con el usuario y tener planes para casos de riesgo como son los robos y asaltos.

CONCLUSIONES

- Los medios de comunicación influyen directamente en el proceso de representatividad.
- Las desigualdades y brechas económicas han influido en el deterioro de la educación y la cultura, pues su desarrollo aparece solo en los sectores privilegiados
- Las representaciones permiten intercambiar percepción y concepto. Al poner en imágenes las nociones abstractas, da una textura material a las ideas, hace corresponder cosas con palabras, dando cuerpo a esquemas conceptuales.
- El riesgo, la violencia y agresión aumentan el miedo y disminuyen físicamente el espacio colectivo, se erosiona la ciudadanía y el sentido de comunidad, desaparece la solidaridad frente a la adversidad, aumenta el individualismo, se incrementa la indiferencia y la indolencia. La confianza, la ayuda, la reciprocidad entre las personas casi han desaparecido, al menos en las grandes ciudades, como otro de los impactos graves de la violencia, niveles de criminalidad y el miedo.
- La violencia afecta a la ciudadanía, su socialización, la solidaridad y la responsabilidad cívica en general.
- Por el riesgo, la agresión y la violencia la población se excluye de los espacios públicos, se recluye en el mundo doméstico y reduce el tiempo de socialización.
- Dentro de cada unidad existe un cumulo de experiencias aversivas, estas influncian directamente en las diferentes opiniones y comportamientos de los usuarios, pues

incluyen no solo frustraciones, sino también incomodidad, dolor y ataques personales, tanto físicos como verbales,.

- Como respuesta a la violencia real y a la percepción de violencia, la población adopta de modo creciente mecanismos y medios de autodefensa, lo que trae modificaciones sustanciales de la conducta cotidiana y en los medios y formas de resolución de los conflictos. Cada acción de autodefensa es causa y efecto de un nuevo comportamiento social expresado mediante la angustia, el desamparo, el aislamiento, la desconfianza, el miedo, la agresividad, el individualismo, fenómenos propios de una sociedad del temor.
- Al existir una nueva ley de tránsito, normas y reglamentos que amparan la seguridad vial, lamentablemente, existe una desigualdad al momento de aplicarlas, pues si son leyes nacionales esto implica que se las use para todos quienes conforman tanto transporte privado como público.

BIBLIOGRAFÍA:

- BARBERO Jesús Martin, “entrevista por Ellen Spielmann”, Berlín, 1996
- BARTHES Roland, “Lo obvio y lo obtuso, imágenes, gestos y voces”, Editorial Paidós, Barcelona, 2009
- BLASCO Albert, “Turismo y Transporte”, Editorial Síntesis S.A
- BYRNE Don; Baron Roberte A., “Psicología Social”, Décima Edición, Pearson Educación, S.A., Madrid 2005
- CARRIÓN Fernando, “Seguridad ciudadana, ¿espejismo o realidad?”, Quito: FLACSO - Sede Ecuador, 2002
- DUSSEL Inés; Gutiérrez Daniela, “Educar la mirada: Políticas y Pedagogías de la Imagen”, Ediciones Manantial SRL, 2006
- ECHEVERRIA Bolívar, “Definición de la cultura: curso de filosofía y economía, 1981-1982”, UNAM, 2001
- JARRÍN Oswaldo, “Políticas Públicas de Seguridad Ciudadana: proyecto de ley de seguridad y convivencia ciudadana”, Quito: FLACSO - Sede Ecuador, 2005
- MARTI, J. Artículos Hispanoamericanos, Colección Nuestra América, Casa de las Américas, 1974
- MARXS Carlos, “Manuscritos económicos y filosóficos de 1844”, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1977
- MONZÓN Cándido, Opinión e Imagen Pública, segunda Edición, Tecnos, Madrid, 2006

- MONSIVAÍS Carlos, “El Ritual del Caos, Cultura urbana y creación intelectual: El caso mexicano”, 1981
- MYERS David, Psicología Social, Octava Edición,
- PEREIRA José Miguel, “Entre miedos y goces: Comunicación, vida pública y ciudadanías”, Pontificia Universidad Javeriana, AFACOM, 2006
- REGUILLO Cruz Rossana, “En la calle otra vez: las bandas: identidad urbana y usos de la comunicación”, ITESO, México, 1991
- REGUILLO Cruz Rossana, “La construcción simbólica de la ciudad: sociedad, desastre y comunicación”, ITESO, 1era. Edición, México 2008
- RODRIGUEZ Carucci Alberto, “De cara al sol: Historia, Ética, Estética, Literatura y Educación en José Martí”, Ediciones Actual, Venezuela, 2000
- SAVRANSKKI, “La cultura y sus funciones”, Editorial Progreso, Moscú, 1983
- SILVA Armando, Imaginarios Urbanos, quinta edición corregida y ampliada, Aranco Editores, Colombia
- WORCHEL Stephen; Cooper Joel; Goethals George; Olson James, Psicología Social, Primera Edición, Thomson Editores, tercera Impresión, 2003
- Varios Autores, Revista Signo Y pensamiento, Pontificia Universidad Javeriana, Número 12, 1988 Vol. VII
- <http://www.rae.es/rae.html>
- <https://sites.google.com/site/pyrrus7/diccionario-etimologico>

- <http://www.gestiopolis.com>
- http://www.flacso.org.ec/docs/fc_viourbanaynuevos.pdf
- http://www.flacsoandes.org/biblio/shared/biblio_view.php
- http://spanish.scientologyhandbook.org/sh5_1.htm
- <http://letras-uruguay.espaciolatino.com>
- <http://proyecto-inacayal.blogspot.com/2009/06/biblioteca-archivos-para-descargar.html>
- http://www.gmacro.com/media/files/Estudio_Nacional_Transporte_Publico.pdf
- <http://www.quito.gov.ec/el-municipio/empresas/emmpop.htm>
- http://www.quitohonesto.gob.ec/index.php?option=com_content&task=view&id=56&Itemid=168
- <http://www.fiscalia.gob.ec/>

ANEXOS

Observación Genérica Externa

RUTA 120 “La Marín-Carapungo”







Rayones y Escritos en
Espaldares y paredes del
bus



Asientos en mal estado

MODELO DE ENCUESTAS

ENCUESTAS A USUARIOS DE LA RUTA 120: LA MARIN-CARAPUNGO

Sector Parada:....*N.N.VV*.....

Sexo:....*F*.....

Edad:....*22*.....

Estado Civil:....*SOLTERO*.....

Ocupación:....*MESERO*.....

¿Cuántos días a la semana hace uso del medio de transporte?

☒ a) 1-2

b) 3-5

c) todos los días

¿Cuál es la hora más frecuente en la que hace uso del autobús?

b) Mañana-medio día

☒ b) tarde

c) noche

¿Existe comodidad y confort en el interior del bus?

b) Siempre

☒ b) A veces

c) Nunca por qué?.....

¿Ha tenido algún tipo de inconveniente en el transcurso de su viaje:

b) Robo

☒ b) Agresión verbal

c) accidente de tránsito

d) Asalto

e) Agresión Física

f) discriminación

☒ g) otros ¿cuáles?....*ROBO*.....

¿Qué es lo que más le agrada de este medio de transporte?

.....*NADA*.....

¿Qué es lo que más le incomoda de este medio de transporte?

.....*la forma en que irrespetan a una mujer*.....

Describa con una palabra a este medio de transporte:....*inseguridad*.....

¿Qué es lo primero que se le viene a la mente de este medio de transporte?....*no pararía sola a las malcriados*.....