

Capítulo I - Aproximaciones a las relaciones entre
comunicación y ciudad
La construcción mediática del “peatón imprudente” y la
peatonalidad como problema público en Quito

Karina Gallegos-Pérez

SciELO Books / SciELO Livros / SciELO Libros

GALLEGOS-PÉREZ, K. La construcción mediática del “peatón imprudente” y la peatonalidad como problema público en Quito. In: MEDRANDA-MORALES, N., and VALBUENA-BEDOYA, N., coords. *Comunicación y ciudad: lenguajes, actores y relatos* [online]. Quito: Editorial Abya-Yala, 2020, pp. 75-88. Reflexiones de la comunicación series. ISBN: 978-9978-10-570-2. <http://doi.org/10.7476/9789978105702.0007>.



All the contents of this work, except where otherwise noted, is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International license](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Todo o conteúdo deste trabalho, exceto quando houver ressalva, é publicado sob a licença [Creative Commons Atribuição 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Todo el contenido de esta obra, excepto donde se indique lo contrario, está bajo licencia de la licencia [Creative Commons Reconocimiento 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

La construcción mediática del “peatón imprudente” y la peatonalidad como problema público en Quito

Karina Gallegos-Pérez

El peatón “aparece” con la llegada del automóvil en Quito: la creación mediática del conflicto de la congestión vehicular y el “peatón imprudente”

A inicios del siglo XX llegan los primeros automóviles a Quito. Existen varias referencias distintas al año exacto de la llegada, pero la mayoría señala a que fue en el año de 1904, desde los Estados Unidos, traído por un dentista que volvía de terminar sus estudios en ese país, Pablo Isaac Navarro. Y por el mismo tiempo:

Otro dentista norteamericano que se radicó en Quito, el doctor Kingman, trajo otro automóvil pequeño como el del doctor Navarro. Luego fue traído otro por don Carlos Álvarez Gangotena; y, el año de 1906 se organizó en Quito una empresa de automóviles llamada “La Veloz”, que trajo de Francia seis inmensos carros de pasajeros de marca *Dion-Butón*, con sus respectivos choferes franceses muy barbudos. Estos carros espantosamente escandalosos y productores de humaredas que oscurecían las calles, eran de seis diversos colores... (Andrade-Marín, 2003, p. 229)

Como es de suponerse, con la llegada del automóvil las autoridades de la ciudad resolvieron la necesidad de incrementar la construcción de vías, y re planificar el espacio como había sido inicialmente pensa-

do. Durante la primera década del siglo XX se inició la construcción de varias vías de salida del centro mismo de Quito, hacia los valles y comunas rurales. Estos caminos permitían la comunicación de las parroquias rurales con la ciudad, para actividades sobre todo comerciales. Pero desde la llegada del automóvil, la planificación de vías y avenidas se enfocó en favorecer a las élites, quienes eran lo que podían adquirir y usar los vehículos; como consecuencia, se vivió un intenso proceso de segregación socio-espacial, en el cual sectores de la urbe, como el sur, quedaron desprovistos de vías carrozables en cuanto estas se desviaban hacia propiedades de los más poderosos económicamente, dueños de automóviles (Kingman, 2006, p. 236).

La infraestructura y los recursos municipales se dirigen entonces a favorecer su uso, ya que desde su aparición estuvo asociado como “un símbolo de estatus y de privilegio, que respondió al modelo de modernidad, desarrollo y progreso” (Gordón, 2012), un bien limitado para pocos propietarios:

... el hombre necesita de mejores horizontes, más amplios horizontes para progresar. Y, el horizonte de una ciudad no son los campos o panoramas del país, sino las calles de la urbe. (Titular “Calles estrechas, mentalidad estrecha”: *Últimas Noticias*, 1940)

Cuando la infraestructura urbana de Quito se va adecuando al uso de los escasos automóviles, los viandantes de la urbe empiezan a verse como obstáculos para la libre circulación vehicular. Suceden los primeros siniestros de tránsito, en los cuales el principal infractor, según las notas de prensa, suele ser el peatón, quien no ha aprendido a convivir con los automóviles. El peatón entonces se hace visible, pero es un obstáculo para el “desarrollo”. Hay que reeducarlo y adaptarlo a la nueva dinámica urbana.

Actualmente los temas de la congestión vehicular y el tráfico son prioridades en las agendas públicas urbanas, tanto de candidatos como de autoridades electas. Este problema en la movilidad que supone, valga la redundancia, la inmovilidad de cientos de vehículos motorizados

con conductores y pasajeros en su interior es la justificación de cabecera para seguir diseñando la ciudad con la desesperación de darle más espacio a los vehículos, lo que por supuesto conlleva el restarle espacio al peatón: veredas cada vez más estrechas, para la construcción de avenidas más anchas, vías periféricas, intercambiadores y túneles, obras que además representan la mayor parte de los presupuestos públicos. En este modelo de ciudad donde la prioridad es la rápida circulación vehicular, el peatón estorba. Y esta historia inicia en Quito a partir de la segunda década del siglo XX, y con más fuerza a fines de los años 30, cuando, pese a que existía menos de una decena de automóviles se menciona en medios de comunicación a la congestión vehicular como uno de los principales problemas de la ciudad. Así, entre las principales demandas entre los años 1940 y 1970 se encuentra el pedido de ensanchamiento de las vías vehiculares.

El tratamiento que se empieza a dar al peatón en la opinión pública intenta aplicar para las personas de a pie los mismos criterios que deben cumplir los automovilistas. El peatón debe disciplinarse, tomar su derecha y escoger un lado para el cruce; debe volver a aprender a caminar, en armonía con el nuevo compañero de espacio, el automóvil. El peatón debe evitar su propio arrollamiento:

En esta ciudad todo está por hacerse a este respecto, comenzando porque es indispensable enseñar a caminar a los peatones en las aceras, indicarles donde pueden estacionarse a conversar y cómo han de cruzar con esquina a una calle sin causar accidentes. Disciplinado a los transeúntes no sólo que van a dar comodidad de todos, sino que van a evitar arrollamientos, sin percances ocasionados por los automóviles y autobuses cuyos chóferes sólo en contados casos son responsables de tales accidentes en la mayoría de las veces ocurren por la ignorancia de los caminantes. (*Últimas Noticias*, editorial, julio de 1945. El subrayado es mío)

Los peatones deben aprender a caminar nuevamente en la ciudad del automóvil, y deben adquirir la capacidad de encontrar lugares para estacionarse. También son seres que carecen de sentido común, ya que:

Ignoran que hay que mirar a los dos lados en las calles. Y así se lanzan a la muerte sin usar las aceras sino la vía pública suponiendo que es obligación del carro quedar de la vida del peatón y no viceversa. (*Últimas Noticias*, editorial, febrero de 1945)

Se va configurando una visión del peatón que se muestra a la opinión pública como un ser irresponsable, indisciplinado. Es necesario, según el vespertino, que la legislación para el tráfico vehicular sea también aplicada para los peatones; una reglamentación permitiría que cada actor se ubique en un lugar definido y se eviten accidentes, “especialmente en las calles céntricas de la ciudad, donde la gente cruza por cualquier lugar de la vía, exponiéndose a ser atropellado por los carros” (*Últimas Noticias*, editorial, septiembre de 1945). El diario sugiere, por medio de sus editoriales, que los vigilantes del tráfico vehicular se ocupen también de indicar a los peatones instrucciones para que las personas entiendan la necesidad de caminar de acuerdo con las normas, “como si fueran conduciendo sus propios vehículos, ya que en Quito caminar es cosa seria y peligrosa, tanto o más que cruzar el aire en viajes frecuentes en avión”. (*Últimas Noticias*, editorial, marzo de 1946). Con sarcasmo, el diario intenta generar reflexión por el malestar sobre el tránsito de peatones:

Y así el quiteño, desde los tiempos más distantes, es un perfecto señor de sus acciones. En él no puede intervenir ni la ley ni los reglamentos ni las ordenanzas. Es decir, nada que atente contra su sagrado albedrío. Y así lanzado a la calle, él es muy libre de andar por donde le dé la gana, por su izquierda o por su derecha, por la calle haciendo peligrosas suertes a los embravecidos autobuses, o por la acera rompiendo con alegre ímpetu los más apretados corrillos... Al llegar a la esquina, tampoco tiene por qué esperar que el guardia de la señal. Él conoce los extraordinarios recursos para burlarse de la voracidad de los automóviles. (*Últimas Noticias*, editorial, enero de 1950)

El peatón: estorbo a la circulación vehicular y el desarrollo de la ciudad

En 1945 el *Diario Últimas Noticias* propone algunas campañas sobre el tema del transporte, y sugiere la celebración de la “Semana del

Tránsito”, enfocada tanto a conductores de vehículos como a peatones “que interrumpen el paso de otros, por quedarse conversando en las veredas” (Editorial, enero de 1945):

Gente ociosa en las veredas estorba el tránsito de personas ocupadas. Ya no se puede transitar por las calles céntricas de Quito porque lo impide la gente ociosa que se estaciona en las esquinas. La gente saluda con sus compadres, largamente en plena calle, en los portales, en los parques, en todo lugar y momento los conversadores estorban la actividad de los demás ciudadanos, muchos de estos al encontrar grandes grupos en la acera se ven obligados a transitar por el centro de la calle exponiéndose a ser atropellados por los vehículos. (*Últimas Noticias*, editorial, septiembre de 1945)

El peatón es irresponsable, es imprudente: “Desde luego no podemos acusar enteramente a la autoridad, porque también juega papel la imprudencia de los peatones, o sea de las víctimas” (Sección “Nuestra ciudad”, diciembre de 1950).

Pese a la desigualdad que existe en las condiciones de movilidad de peatones y conductores de vehículos motorizados, surge la demanda de sanciones para peatones según las incipientes leyes de tránsito. Los editoriales del diario se debaten la culpabilizar al peatón y una débil defensa de su vida:

...subsistirá perennemente la ciega lucha entre vehículo y el peatón, y naturalmente sucumbirá el más débil; como nos lo han demostrado sangrientamente todos los accidentes que ocurren en la ciudad. (Sección “Nuestra ciudad”, diciembre de 1950)

Niños, ancianos y los indígenas que se precipitan ofuscadamente por la mitad de la vía. Pero esta no es razón para que nos parezca normal aquello de seguir matando a los peatones. (*Últimas Noticias*, editorial, septiembre de 1950)

El peatón debe entonces disciplinarse, tomar su derecha y escoger un lado para el cruce; debe volver a aprender a caminar, en armonía con

el nuevo compañero de espacio, el automóvil. El peatón debe evitar su propio arrollamiento:

En esta ciudad todo está por hacerse a este respecto, comenzando porque es indispensable enseñar a caminar a los peatones en las aceras, indicarles donde pueden estacionarse a conversar y cómo han de cruzar con esquina a una calle sin causar accidentes. Disciplinado a los transeúntes no sólo que van a dar comodidad de todos, sino que van a evitar arrollamientos, sin percances ocasionados por los automóviles y autobuses cuyos chóferes sólo en contados casos son responsables de tales accidentes en la mayoría de las veces ocurren por la ignorancia de los caminantes. (*Últimas Noticias*, editorial, julio de 1945)

El peatón también es suicida: carece de sentido común, ya que:

Ignoran que hay que mirar a los dos lados en las calles. Y así se lanzan a la muerte sin usar las aceras sino la vía pública suponiendo que es obligación del carro quedar de la vida del peatón y no viceversa. (*Últimas Noticias*, editorial, febrero de 1945)

La nefasta herencia de la “educación vial”

La educación en movilidad, denominada tradicionalmente como “educación vial” tuvo sus inicios con este sesgo acusatorio contra el peatón. El automóvil, símbolo de desarrollo se ve enfrentado al peatón irresponsable, imprudente, indisciplinado y suicida. En Quito, la primera ley de tránsito y que ha trascendido hasta nuestros días es aquella que señala que *el peatón deberá temer al automóvil*:

Que se ordene a los profesores de las escuelas que enseñen a los niños a caminar en las calles, para evitar que les sorprendan los veloces automóviles (...) Los profesores de las escuelas instruirán a los niños para que caminen solo por las aceras, para que al cruzar las esquinas se percaten de que no se aproximen automóviles y transiten por la zona de seguridad ya señalada con rayas blancas. Sería interesante que les prohibiesen transitar por las calles de mayor circulación de vehículos... (Últimas Noticias, editorial, diciembre de 1950; el subrayado es mío)

Así, para 1960, la evaluación de la Policía de Tránsito señala que la mayoría de accidentes de tránsito en las calles se deben a los desconocimientos de las normas y reglamentos del tránsito por parte de los peatones, ya que “se arrojan prácticamente a las ruedas de los vehículos y naturalmente los conductores no pueden evitar con facilidad las desgracias” (*Últimas Noticias*, agosto de 1960). Casi todas las noticias de atropellamientos sin consecuencias fatales describen al peatón como imprudente. Este apelativo es una tendencia que se mantiene hasta nuestros días en las últimas campañas de educación vial, dirigidas a los peatones. Lo interesante, y a la vez paradójico, es que desde la década de 1930 hacia adelante se palpa la reducción de espacios de circulación para peatones. Como lo señala un editorial del mismo medio de prensa:

Quito por la estrechez de sus calles y los costos de sus veredas se vuelve la ciudad más difícil para transitar; hay una desproporción entre la cantidad de habitantes y los espacios que quedan destinados a los peatones. (*Últimas Noticias*, editorial, enero de 1945)

Se reflexiona también sobre la tendencia a pensar soluciones del tránsito únicamente orientadas a favorecer al automóvil.

La herencia de la “educación vial” es producto de estas contradicciones, y son temas que no han sido debatidos responsablemente ni resueltos hasta la actualidad.

La peatonalidad como problema público en Quito: la emergencia del actor-peatón

Para inicios de la primera década del siglo XXI la situación de la movilidad en Quito se convirtió en un problema urbano preocupante. Movimientos de ciclistas empujaron propuestas de política pública que permitan la circulación segura de bicicletas, de forma lúdica y también en la cotidianidad. Para el año 2005, se conforma la primera (y hasta la fecha, la única activa) organización en defensa del peatón en la ciudad, y el país.

Para el año 2008,⁶ se conforma formalmente la Asociación de Peatones de Quito (APQ), organización que recoge las exigencias de seguridad peatonal y elaboran campañas educativas y propuestas de normativa que permitan, si no mejorar de inmediato, al menos visibilizar la situación de desventaja del peatón en la ciudad. Su objetivo principal, de acuerdo con los estatutos, es “contribuir a mejorar las condiciones de los peatones de Quito y defender sus derechos” (APQ, 2008a, p. 1).

La cuestión peatonal no era un tema de debate público en esos años, al menos de forma explícita, cuando se impulsaban procesos de movilidad no motorizada. Así, la intención de conformar la APQ se orienta específicamente a publicitar el tema peatonal en la opinión pública.

Para el efecto de mostrar a la peatonalidad como un problema público en Quito, de forma más bien didáctica hemos buscado en este artículo dar respuesta a las siguientes preguntas que darían cuenta de la existencia de este tipo de problema; entonces, con respecto a la situación del peatón en la movilidad urbana: ¿ha tenido trayectoria este problema?, ¿se han emprendido acciones al respecto?, ¿hay respuesta desde otros grupos sociales, medios de comunicación, etc.?, ¿existe influencia de ellos en la forma de procesar los conflictos planteados?, ¿hay símbolos que permitan que el público se apropie del problema planteado? (Lorenc-Valcarce, 2005).

En cuanto a la trayectoria, la construcción del problema público es la consecuencia de un proceso social en el que aparecen demandas, se vuelven públicas y son apropiadas por un actor organizado que pretende posicionar esta problemática con el ánimo de resolverla, o al menos aportar en la construcción de políticas públicas que contribuyan

6 Los intereses del equipo coordinador se centran en el tema peatonal, y consiguen mantener el financiamiento municipal enfocando así la Campaña. Varios otros miembros están en desacuerdo y deciden continuar con las líneas anteriores. Sin financiamiento municipal, Quito para Todos desaparece al poco tiempo (Coordinadora QPT 2003-2007, 2015, entrevista).

a su solución. Vale aclarar que no todos los problemas sociales llegan necesariamente a ser problemas públicos, no todos se vuelven tema de conflicto o de controversia en la arena de la acción pública, y no todos cuentan con dependencias que los atiendan ni con movimientos que trabajen para resolverlos. El hecho de que determinadas situaciones deban o no ser problemas públicos suele constituir, en sí mismo, un tema fundamental (Gusfield, 2014, p. 70).

La presencia del actor social organizado en la definición del problema público parecería ser para Gusfield el paso previo para colocar la problemática que será puesta en escena en la arena pública. Las propuestas de Daniel Cefai para la construcción de problemas públicos consiguen imbricar estas dinámicas de procesos con lo que él denomina “movilización colectiva”. Una movilización colectiva es, siguiendo al autor, un proceso organizativo que surge cuando un grupo de actores reconoce una situación problemática, y su atención se desplaza a intentar definirla y resolverla, para lo cual se movilizan, y se van introduciendo en campos de arenas públicas, en donde se pueda focalizar el problema (Cefai, 2011).

Para el caso de Quito, la situación de los peatones adquiere la forma de problema público como consecuencia de un proceso de construcción de demandas, la publicitación de ellas y la apropiación de la causa peatonal a cargo de un actor ciudadano organizado, la APQ. Estas condiciones sumadas permiten que nos refiramos a la existencia de un problema público del peatón. El peatón aparece en el debate mediático de la mano con la llegada del automóvil y sus problemas derivados, como ya lo señalamos anteriormente; se vuelve un problema visible que va generando reclamos de contradictores y exigencias de ciudadanos que aún se movilizan a pie por la ciudad. Mediante la revisión de la prensa local se puede observar cómo el problema social de la convivencia peatón-vehículo motorizado adquiere de a poco la forma de un problema público.

La situación problemática de la movilidad peatonal en Quito se puede resumir en la falta de inclusión del peatón en las políticas públi-

cas para garantizarle seguridad en sus desplazamientos. La desigualdad en la aplicación de normativas, asignaciones de recursos y obras de infraestructura ha ido generando que, en el imaginario social dentro del espacio público, y frente al resto de actores de la movilidad urbana, el peatón se mantenga invisibilizado.

Que el peatón sea relegado tanto para lo público estatal como en el escenario urbano es un hecho concatenado: la presencia del automóvil demanda espacio y reglas que favorezcan su uso, y que son prontamente atendidas por el Estado. El peatón, durante las décadas de confrontación con el automóvil, no ha sido un actor que demanda, y aparece en lo público o bien como imprudente o bien como víctima: no ha creado una identidad que le permita publicitar sus propias necesidades o demandas.

En este contexto, la organización APQ emerge con una propuesta que intenta mostrar al peatón como un actor sujeto de derechos, partiendo de la existencia de un actor ignorado, como se señaló con anterioridad, carente de identidad, por lo que este colectivo de algún modo debe crear, inventar al peatón como un actor, es más, como *el* actor de la movilidad urbana.

Así, de las estadísticas de siniestros de tránsito en las que el peatón aparece como protagonista, la organización exige dar un giro en la comprensión de la movilidad urbana con un cambio de lenguaje sobre el peatón: la desigualdad en la inversión pública, el desinterés desde las autoridades, la desordenada planificación urbana, los excesos anti ecológicos del uso excesivo del vehículo motorizado son temas que la APQ expone vinculados al actor-peatón.

La organización va gestándose al tiempo que expone las situaciones problemáticas, y con ellas, va dando forma al problema público peatonal. Sus miembros, peatones que enfrentan con *conciencia peatonal* los avatares de la movilidad a pie, dan cuenta de que algo anda mal en la ciudad. Entonces, *crean* el problema, vinculando al peatón ya no única-

mente a las estadísticas de siniestros, sino a todo un modelo de ciudad que ha privilegiado a un actor sobre el resto, y que ha degenerado en rupturas urbanas, inequidad y roces de estatus.

Precisamente por estas razones, los argumentos y las estrategias se construyen colocando al uso excesivo, irresponsable, del automóvil particular como el antagonista, con el que el peatón mantiene interacción permanente. Peatón y automóvil son dos actores confrontados, en disputa por el espacio público para movilizarse y también por la atención del Estado para la satisfacción de sus propias necesidades.

No es una situación imaginaria esta confrontación: las políticas que se han creado en beneficio de cada uno, y que históricamente se han mantenido, son radicalmente desiguales. El conductor de automóvil se erige como la representación del éxito, la modernidad, el desarrollo, pero también es el responsable de los atropellamientos reseñados desde inicios del siglo XX; sin embargo, el peatón también es culpabilizado, y bautizado con el apelativo de “peatón imprudente”.

Frente a estos calificativos, la APQ propone derechos peatonales, y al mismo tiempo la reducción del uso excesivo del automóvil. Adicionalmente, busca promocionar el uso y el mejoramiento del transporte colectivo como la solución para depender menos del vehículo motorizado particular.

Ha quedado claro que antes de la publicitación de las demandas de la APQ no existía un debate colectivo con el tema peatonal. Los análisis se remitían a estadísticas de siniestros y a algunos reclamos sobre todo en la primera mitad del siglo XX, por las rupturas y contrastes que implicó la invasión de automóviles en una ciudad estrecha y colonial, en la que el peatón era el actor por excelencia, aunque sin reconocerse o identificarse como tal. Aparentemente, el peatón se descubre, tal como se testificó en varios de las notas de prensa, en confrontación con el automóvil invasor de su espacio.

Mucho del debate actual sobre la situación del peatón en tanto actor excluido en la planificación urbana y en desventaja frente al automóvil en la ciudad de Quito proviene de los marcos interpretativos que la APQ fue creando mientras reconfiguraba el problema peatonal como un asunto público. La organización construyó sus propuestas, recogiendo de la ciudadanía sus percepciones de las condiciones en las que se movilizan cotidianamente. Como resultado, la organización diseñó campañas permanentes para recuperar las veredas exclusivamente para peatones, un programa radial, cartillas, juegos de mesa, actividades para niños en espacios públicos, concursos de fotografía peatonal, redes colegiales, foros, talleres barriales. Durante los primeros años (entre el 2008 y el 2011), la APQ contó con el financiamiento de un fondo público municipal, proveniente de una corporación mixta encargada de monitorear las condiciones del aire y de realizar la revisión técnica vehicular, actualmente inexistente, llamada CORPAIRE.

La resignificación de lo que es *ser peatón en Quito* es un aporte de la organización de peatones: la reconfiguración del problema de andar a pie por las calles de la ciudad adquiere las características que esta halla como justificativos para que la situación problemática se encuentre en niveles que demanden la acción estatal. La articulación, organización y movilización de la Asociación de Peatones de Quito se genera en su totalidad para denunciar una situación considerada desigual o injusta. Las demandas procuran disputar el sentido históricamente construido, dominante, sobre el problema público de la movilidad. Sin embargo, como señala Cefaï, las políticas públicas, una vez estabilizadas, son reguladas por configuraciones de hipótesis, de categorías, de rutinas, de procedimientos que las vuelven ciegas ante soluciones alternativas. Ejercen una forma de ‘hegemonía cultural’ sobre un sector de la experiencia de la acción pública. Lo propio de las acciones colectivas es cuestionar el consenso que se deriva de ellas, volver a insuflar conflicto y controversia para así relanzar la dinámica de problematización y de publicitación (Cefaï, en Gusfield, 2014, p. 34).

La APQ reconfigura efectivamente el problema porque coloca al automóvil como el principal rival del peatón, como la confrontación directa. Como ya se señaló, la ciudad congestionada y la urgencia de dar más espacio para la circulación del automóvil son concepciones mediáticas, que nacen en un momento histórico, principios del siglo XX, en el que aún había espacio y la congestión implica filas de cinco o seis vehículos; nuevamente, el apelativo de peatón-imprudente es aquel que, desde inicios del siglo XX, no respeta lo suficiente al automóvil.

El hecho de que estas razones se mantengan y que hayan sido la justificación para que la mayor parte de los presupuestos estatales destinados a movilidad se dirijan a la creación o el mejoramiento de vías para vehículos motorizados tiene su razón de ser en los criterios que justificaron la inversión pro automóvil incluso desde mucho antes de que se convierta en un problema real en Quito.

La categorización del peatón culpable, nombrado como imprudente, no evoluciona o se va modificando. Sin embargo, esta concepción es parte fundamental en las re-configuraciones de sentidos que la APQ otorga a este actor urbano, mostrándolo como un sujeto de derechos, históricamente excluido y culpabilizado.

Los medios construyen la imagen del peatón imprudente como resultado de un proceso justificado desde la urgencia de la “modernidad urbana”, en la que el peatón es un obstáculo y se juega la vida imprudentemente en las calles. La APQ enmarca estas situaciones y les da forma de problema de atención estatal urgente. La APQ, por señalarlo de algún modo, consigue vender al público y al Estado su resignificación de la situación peatonal en Quito, la resignificación de malestares a los que los peatones se habían acostumbrado y que necesitaban ser evidenciados. Se puede considerar al conflicto peatonal en Quito como un problema público, reconfigurado y publicitado mediante demandas y controversias, pero únicamente impulsado desde la organización de peatones. Su ingreso a la arena pública y sus interacciones con otros actores involucrados lograron la presencia mediática y la participación

política, plasmadas en las propuestas de política pública que fueron y son incorporadas dentro del Municipio.

Finalmente, cabe mencionar que una lucha pendiente para la organización es ir transformando el sentido hegemónico sobre la movilidad, que ha limitado la visibilidad del peatón y la conformación de su identidad. El Estado, sobre todo en sus autoridades de control, mantiene su visión sobre el peatón-imprudente, situación que limita la inclusión de las nociones peatonales dentro de políticas públicas y en el imaginario social de la urbe, condicionado por criterios de clase y estatus que segregan a aquel que no se moviliza en automóvil. El desenlace dependerá de cómo se vayan generando las transformaciones sociales con esta dinámica, y si efectivamente el Estado dará respuesta a estas demandas.

Bibliografía

- Andrade-Marín, L. (2003). *La lagartija que abrió la calle Mejía*. FONSAI.
- Asociación de Peatones de Quito (2008a). Estatutos de conformación.
- _____ (2008b) 1. Orgullosos Peatones: las ventajas de caminar y no contaminar, Quito.
- _____ (2008c) 2. Advertencia: producto de uso moderado. Uso racional del automóvil particular, Quito.
- Cefai, D. (2011). Diez propuestas para el estudio de las movilizaciones colectivas. De la experiencia al compromiso. *Revista de Sociología*, 26, 137-166. <https://doi.org/10.5354/0716-632X.2011.27491>
- CIUDAD, Centro de Investigaciones (1997). *Breve historia de los servicios en la ciudad de Quito*. CIUDAD.
- Gordón, S. (2012). *La movilidad sustentable en Quito: una visión de los más vulnerables*. FLACSO, Abya-Yala.
- Gusfield, J.R. (2014). La cultura de los problemas públicos: el mito del conductor alcoholizado versus la sociedad inocente. Siglo Veintiuno.
- Kingman, E. (2006). *La ciudad y los otros*. FLACSO.
- Lorenc-Valcarce, F. (2005). La sociología de los problemas públicos. Una perspectiva crítica para el estudio de las relaciones entre la sociedad y la política. *Nómadas: Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas*, (12), 11. <https://bit.ly/2GzZWpx>