

El Metro de Quito: de Sistema de Transporte a Espacio Público de Interacción Social

The Quito Subway: from a Transportation System to a Public Space for Social Interaction

Julio Adolfo Bravo Mancero¹

Director de Carrera de Comunicación

jbravo@unach.edu.ec

Universidad Nacional de Chimborazo

Julio Bravo Hernández²

Estudiante

Escuela Superior Politécnica de Chimborazo

adolfo.bravo@epoch.edu.ec

Sebastián Bravo Hernández³

Estudiante

Escuela Superior Politécnica de Chimborazo

carlos.bravo@epoch.edu.ec

1 Doctor por la Universidad Santiago de Compostela - España (Cum Laude).
Director de carrera de Comunicación de la UNACH. Profesor titular de grado de
la Universidad Nacional de Chimborazo; profesor de posgrado de la Pontificia
Universidad Católica del Ecuador [PUCE]. Coordinador y líder del Grupo de
Investigación (Carrera de Comunicación Social). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4468-9247>

2 Cursa octavo semestre de la carrera de Gestión del Transporte de la Escuela
Superior Politécnica de Chimborazo; ponente en el XVIII y XIX Congreso
Internacional Eugenio Espejo. ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-8465-4517>

3 cursa tercer semestre de la carrera de Diseño Gráfico de la Escuela Superior
Politécnica de Chimborazo; ponente en el XIX, XX y XXI Congreso Internacional
Eugenio Espejo. ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-9657-890X>

Freddy Javier Palacios Shinín⁴

Docente

Universidad Nacional de Chimborazo

fjpalacios@unach.edu.ec

Riobamba, Ecuador

Resumen

El esfuerzo reflexivo que se propone en el presente manuscrito indaga, de qué forma, la marcha del Metro de Quito modificó la movilidad de los habitantes de la capital de la República de Ecuador y construyó otro espacio público en el que se entretajan interrelaciones sociales en medio de la diversidad. Se formuló como objetivo de investigación identificar las interacciones que se desarrollan en el Metro de Quito convertido en espacio público; y, respondió la pregunta de investigación: ¿de qué forma el Metro de Quito se ha convertido en un espacio público? Se utilizó metodología cualitativa a través de técnicas como el análisis documental y la observación; se empleó instrumentos flexibles como la matriz de revisión y el diario de campo cuyas notas ayudaron en la descripción de la información obtenida. Entre los hallazgos, se puede destacar que no solo se ha solucionado el tema de movilidad, en una primera instancia, sino que ha cobrado vida un nuevo sitio dedicado al encuentro y a la interacción social.

Palabras clave: movilidad, transporte, interacción social, encuentro, diversidad

Abstract

4 Ingeniero en Diseño Gráfico, ESPOCH; magister en Gestión de Marketing y Servicio al Cliente, ESPOCH; técnico de -apoyo académico de la carrera de Comunicación; docente ocasional de la carrera de Comunicación, UNACH. <https://orcid.org/0000-0002-9355-0575>

The reflective effort proposed in this manuscript investigates how the march of the Quito subway modified the mobility of the inhabitants of the capital of the Republic of Ecuador and built another public space in which social interrelationships are interwoven in the middle. of diversity. The research objective was to identify the interactions that develop in the Quito subway converted into a public space; and, answered the research question: how has the Quito subway become a public space? It used qualitative methodology through techniques such as documentary analysis and observation, and used flexible instruments such as the review matrix and the field diary whose notes helped in the description of the obtained information. Among the findings, it can be highlighted that not only has the mobility issue been resolved, in the first instance, but that a new site dedicated to meeting and social interaction has come to life.

Keywords: mobility, transportation, social interaction, encounter, diversity

Introducción

El inicio de las operaciones del Metro de Quito, capital de Ecuador, configuró un nuevo espacio público en el que se recrean interacciones sociales. De ello se ocupa este manuscrito. No se trata tan solo de un sistema de transporte que se ponga a tono con los elevados índices de urbanización como refiere (Vásquez-Stanescu et. al., 2019, p. 31) o que solucione los problemas de movilidad, sino de justificar el conjunto de acciones que –desde lo diverso– se entretajan en las infraestructuras actuales y que respondan a criterios de planificación y diseño (Gamboa, 1999),

como el nuevo medio de movilización para los ciudadanos quiteños.

Desde esta perspectiva, la investigación empleó metodología cualitativa porque los resultados ahondaron en las particularidades de las interacciones sociales; se trabajó con la pregunta de investigación ¿de qué forma el Metro de Quito se ha convertido en un espacio público?; se formuló como objetivo identificar las interacciones que se desarrollan en el Metro de Quito convertido en espacio público. Como técnicas, se usaron el análisis documental para fundamentar científicamente esta producción; y la observación, en la entrada al campo. Los instrumentos aplicados se describen en el epígrafe correspondiente a los resultados; su flexibilidad permitió recoger datos, clasificarlos, redactarlos y publicarlos.

El aporte teórico se encuentra en la propuesta de los expertos en la temática abordada y que se presenta en el epígrafe correspondiente a la aproximación conceptual: Aguirre y León (2008), Bravo et al. (2023), Caiafa (2008), Flores-Albornoz (2020), Gamboa-Samper (2003), González-Cancelas (2016), (Hernández-Torres et al., 2020), Moreno-Cantillo (2016), Murata et al. (2017), Nava-Sánchez (2019), Tabares y Naranjo (2018), Vásquez-Stanescu et al. (2019), Villegas-Guzmán y Peña-Ramos (2023), entre otros. A partir de sus consideraciones, se fundamentó la base teórica, se explicó la función metodológica y se discutieron los resultados.

Entre los hallazgos más importantes, se observó que el Metro de Quito como espacio público: 1) mejora la movilidad y el ornato de la ciudad en los accesos exteriores; 2) es un sitio de encuentro en el que confluye la inclusión, el respeto, la

interculturalidad, la libertad de culto, de género; 2) fortalece el conjunto de interacciones presenciales; 3) Cimienta la identidad de los quiteños y de los ecuatorianos.

Aproximación Conceptual

Este epígrafe tiene como finalidad facilitar la comprensión global de la comunidad científica internacional y que esta identifique la ilación entre teoría – hallazgos de la investigación para que dimensione los escenarios del Metro convertido en un espacio público. En tal virtud, la Tabla 1 presenta los criterios de los expertos teóricos en las definiciones de temáticas clave: sistemas de transporte, Metro, espacio público e interacciones sociales:

Tabla 1

Reseña del fundamento teórico sustento de la presente investigación

Sistemas de transporte	<p>Para Mundó Tejada (2002), los sistemas de transporte garantizan la respuesta del servicio a las demandas de la población (p. 286).</p> <p>“El transporte es un elemento vital en la planificación y administración de un diseño integrado de gestión logística, que permite el desplazamiento de materias primas, productos terminados e incluso personas” (González-Cancelas, 2016a, p. 1). Además, en las ciudades las redes de transporte terrestre han asumido la categoría de fundamentales para mover personas y objetos de un lugar a otro, sostiene (Hernández-Torres et. al., 2020, p. 2).</p> <p>Por consiguiente, los sistemas de transporte no están apartados de la importancia que la movilidad tiene ya que es una característica que matiza el crecimiento económico y al sistema de transporte no puede separarse de él (González-Cancelas, 2016b, p. 103).</p>
------------------------	---

<p>El Metro como mecanismo de transporte</p>	<p>Consideran los autores del manuscrito que existe una estrecha relación entre: movilidad, incremento de los sistemas motorizados y crecimiento demográfico, aspectos que –contrario a ser atendidos– esperan por soluciones en urbes grandes e intermedias que se agobian por los niveles altos de congestión. Desde la óptica de Louis de Grange (2010) en el mundo existen ciudades, como México, que resolvieron su problema del transporte público con políticas estatales que aportaron a su expansión (p. 125).</p> <p>En esa ciudad, el Metro, por ejemplo, evidencia una movilización masiva de personas frente a otros medios de transporte que evidencia condiciones inferiores técnicas sostiene (Murata et. al. 2017, p. 2). Para Aguirre y León (2008) al Metro se le debe la transformación de la ciudad de Santiago de Chile y el mejoramiento de su calidad de vida (p. 60). Asimismo, en Medellín, entre tanto, el sistema de transporte particulariza su atención a los pobladores, dotándoles de un espacio público que aporte al desarrollo de actividades y manifestaciones ligadas con lo cultural, (Tabares y Naranjo, 2018, p. 43). No obstante, en Río de Janeiro, (Caiafa, 2008, p. 108) identifica al Metro como un agente distribuidor del flujo de la población. A la vez que, organiza los destinos ordena los espacios.</p> <p>Finalmente, el más reciente de los citados, el Metro de Quito que está operativo desde diciembre de 2023 será motivo de observación en el presente trabajo de investigación.</p>
--	--

Los espacios
públicos

(Borja, 2012, como se citó en Villegas-Guzmán y Peña-Ramos, 2023, p. 110) lo describe como el lugar donde se aprende la tolerancia en medio de lo diverso, fortalece lo inclusivo y motiva el intercambio de valores. Pablo Gamboa Samper (2003, p. 13) enfatiza en la importancia de entender al espacio público como el lugar en el que confluyen significados y representaciones, construidos con el tiempo que, respondan al contexto del entorno y al nivel cultural que evidencia. En las ciudades, el espacio público ofrece oportunidades de intervención para impactar la cultura a partir de los sistemas formales del transporte como el Metro, esto siguiendo el sustento de (Pinzón-Botero y Echeverri-Álvarez, 2010, pp. 99-100).

De esta forma, para Luisa Moreira-Villavicencio (2022), transporte y espacio público confluyen en el cumplimiento de lo que denomina “equidad espacial en los distintos barrios y las diferentes piezas urbanas” (p. 11). De ahí que tiende el aspecto de conjunto de la accesibilidad global de los elementos formales y no formales de las urbes.

En contexto, el espacio público es un lugar creado para ejercer con libertad de la construcción social, un lugar donde confluyen individuos racionales, en medio de la discursividad (Larrea, 2013, p. 67).

<p>Los escenarios de las interacciones sociales</p>	<p>Los seres humanos se interrelacionan con los demás y a eso se denomina como procesos sociales, escribe Marta Rizo García (2004, p. 154). La realidad entretejida por la interacción social que se produce en el Metro, se hace evidente en la correspondencia entre el viaje y el lugar de encuentro, que construyen escenarios propicios para la convivencia de mundos distintos, (García et. al. 2014, p. 76).</p> <p>Se torna necesario, para concluir este acercamiento conceptual, situar los sistemas de transporte, el Metro y los espacios públicos como los lugares tangibles y no tangibles en los que la interacción social cobra relevancia por la capacidad que tiene para analizar las relaciones interculturales de quienes coexisten, de las ideologías y religiones que profesan, de los ritmos musicales con los que se mueven, entre otras (Flores-Albornoz, 2020, p. 142).</p>
---	---

Nota: Elaboración propia basada en el análisis documental

Metodología

Para la presente investigación se utilizó metodología de tipo cualitativo que, para Bravo (2022), “permite recoger datos y describir situaciones de interés general (...) pueden surgir de casos que están en el entorno y necesitan ser analizados” (p. 94). En los estudios de este tipo se hace una aproximación global de las situaciones sociales para “[...] explorarlas, describirlas y comprenderlas”, explica (Villamil, 2033, p. 5), es importante el conocimiento previo sobre los hechos investigados. De acuerdo con la presente investigación, lo cualitativo será evidenciable en la producción de datos descriptivos sometidos a análisis antes de su difusión, (Quecedo-Lecanda y Castaño-Garrido, 2002, p. 7).

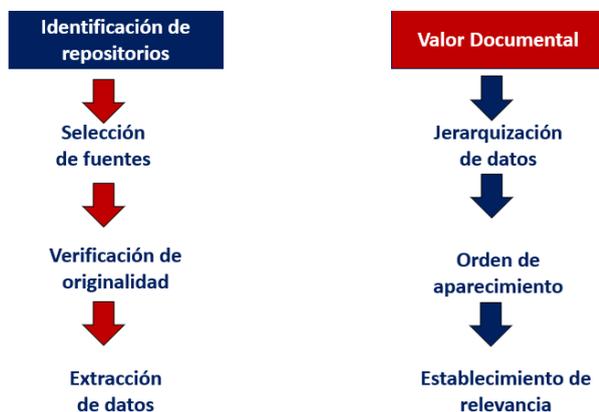
Las técnicas empleadas se detallan a continuación:

Análisis Documental

El análisis documental permitió a los investigadores acercarse –con prolijidad– a un fenómeno explícito, señalan Bravo et. al. (2023, p. 63). Su complejidad se torna importante en la identificación de los componentes: documento – sujeto – procesos, los cuales interactúan en la construcción de conocimiento que aporta a la ciencia (Peña-Vera y Pirela-Morillo, 2007, p. 57). Se empleó para identificar las bases en las que se encuentran las fuentes teóricas que nutrieron este trabajo y permitieron comprender de qué forma el Metro de Quito se ha convertido en un espacio público que genera interacciones sociales. La Figura 1 resume su desarrollo.

Figura 1

Pasos seguidos durante el análisis documental realizado en la presente investigación, en la que se manejaron fuentes para la construcción del sustento conceptual



Nota: Elaboración propia

La aplicación de esta técnica se desarrolló durante dos momentos: el primero se enfocó en la **identificación de los repositorios digitales** que contienen información sobre el objeto de estudio para que la investigación tenga pertinencia; en este paso fue necesario a) seleccionar las fuentes que se emplearían; b) verificación del principio de originalidad que es crucial en investigación científica, se sometió a los documentos a un riguroso control de calidad; c) extracción de los datos necesarios para la construcción del corpus.

El segundo momento, insistió en la **valoración documental**, motivada por: 1) jerarquización de los datos según los niveles de confiabilidad de la información; 2) asignación del orden de apareamiento en el manuscrito; y, 3) establecimiento final de la relevancia en el documento elaborado.

Observación

Para Bravo et al. (2019), esta técnica de la observación apoya la investigación porque permite dimensionar los aspectos espacio - temporales en los que decurre el objeto de estudio. También significa “comprender el comportamiento y las experiencias de las personas en su medio natural, mediante un riguroso registro de actividades” señala Bravo (2023, p. 109). El proceso desarrollado se expresa en la Figura 2.

Figura 2

Proceso desarrollado durante la aplicación de la técnica de observación



Nota: Elaboración propia

La Observación entregó los datos significativos a los investigadores. Partió con la 'Ubicación del lugar'; y, el 'Recorrido' entregó los detalles que fueron consolidados en el epígrafe dedicado a los resultados. El 'Registro' de la información se realizó en el diario de campo, fue necesario contextualizar los recorridos para facilitar la 'Redacción' y evitar errores que perjudiquen la publicación del manuscrito.

Entrevista No Estructurada

El empleo de esta técnica permitió obtener información, a partir de los criterios de expertos sobre infraestructura, economía social y comunicación. Los datos contribuyeron a la ampliación de la temática y profundización de los resultados. Las opiniones de los especialistas llevaron la investigación hacia un nuevo escenario de comprensión y explicación de los datos desde la perspectiva científica. Se seleccionaron cuatro profesionales vinculados con la academia por la emergencia de situar en este campo los contenidos del trabajo.

El proceso realizado en las entrevistas, se describe en la Figura 3.

Figura 3

Itinerario desarrollado en la entrevista



Nota: Elaboración propia

El panel de expertos estuvo integrado por Mérida Ati, ingeniera civil graduada en la Universidad Nacional de Chimborazo [Unach]; Daniela Heredia, arquitecta titulada en la Universidad San Francisco de Quito [USFQ] –Las dos expertas tienen trayectoria en infraestructura–, Eduardo Zurita, director de la Carrera de Economía de la Unach, y Carlos Larrea Naranjo, comunicólogo con producción académica sobre espacios públicos e interacciones sociales.

La información obtenida se dividió por categorías para que sea identificada con mayor facilidad; en el traslado, se jerarquizaron los contenidos; finalmente, se realizó la selección de la información relevante para el caso.

Resultados y Discusión

Los hallazgos que aparecen en este epígrafe están compilados en la Tabla 2 “Balance de la observación en el Metro de Quito”, Tabla 3 “Espacio público e infraestructura”, Tabla 4 “La dinámica económica”,

Tabla 5 “Comunicación, espacio público, interacciones y redes sociales”; y en las Figuras 4 “Interrelación del análisis documental con las técnicas e instrumentos como punto de partida para los hallazgos”, 5 “Identificación de aspectos relevantes del Metro de Quito desde los entrevistados” y 6 “Discusión derivada de la aplicación de la técnica de observación para la presente investigación”. Se recopilaron a partir de la utilización de la matriz de análisis documental y el diario de campo.

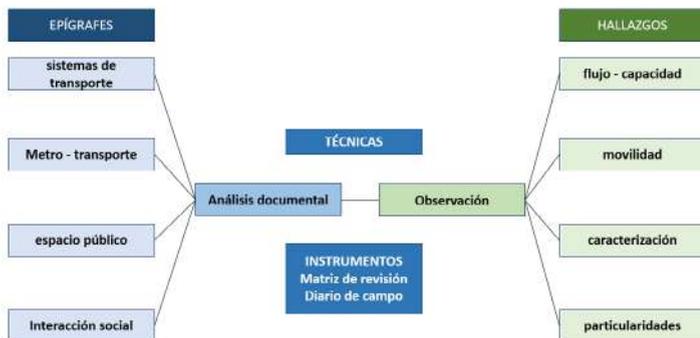
A continuación, se detallan los datos obtenidos con la aplicación instrumental:

Análisis Documental

la aplicación de esta técnica no es un hecho aislado, por el contrario, vinculó teoría, metodología y resultados. Su aplicación se convirtió en el cimiento para la obtención de la información, como se puede apreciar en la Figura 4.

Figura 4

Interrelación del análisis documental con las técnicas e instrumentos como punto de partida para los hallazgos



Nota: Elaboración propia

De acuerdo con lo expresado, del análisis documental se obtuvieron los aportes de los expertos que aparecen en los epígrafes de la aproximación conceptual y que se encuentran anclados con el objeto de estudio; de igual modo, cada uno – sistema de transporte, Metro como medio de transporte, espacio público e interacción social– guarda relación con el otro y tiende un puente metodológico –a través de la observación– al momento de encontrar los datos que alcancen el objetivo y respondan a la pregunta de investigación. Como podrá advertirse, no es casualidad que a cada epígrafe le corresponda un hallazgo derivado de la visita *in situ*; esto significa una fortaleza para este trabajo.

Lo que lleva a decir que, si bien, en un primer momento, el análisis documental aparece como una técnica independiente, en la realidad no lo es, por la posibilidad que brinda, para unificar criterios teóricos con hallazgos e impulsar una rigurosa discusión de lo encontrado; esto se expresará en los siguientes párrafos. Se debe hacer hincapié en la mirada de conjunto que debe darse al documento porque la suma de las partes permite mirar por completo al Metro de Quito convertido en espacio público donde es evidente la interacción social.

Observación

Dado que, con la aplicación de esta técnica, de lo que se trata es de dimensionar el espacio público –variante 1– y el conjunto de interacciones –variante 2– que en ella se desarrollan, la Tabla 2 consigna los datos más relevantes del diario de campo empleado por los investigadores durante diciembre de 2023 y enero de 2024.

Tabla 2

Balance de la observación en el Metro de Quito

Espacio público (variante 1)	
Categoría	Hallazgos
Accesos	Se encuentran en el exterior de las 15 estaciones: Labrador, Jipijapa, Iñaquito, Carolina, Pradera, Universidad Central, Ejido, Alameda, San Francisco, Magdalena, Recreo, Cardenal de la Torre, Solanda, Morán Valverde, Quitumbe. Forma rectangular, [las estaciones] se encuentran vestidas en el piso con adoquín ornamental de colores, pasamanos niquelados, paredes de vidrio, señalética vertical tipo 'bandera' con fondo rojo y tipografía blanca.
Escaleras	Se visualizan dos tipos –de ida y vuelta–: de hormigón y eléctricas. Las primeras tienen una dimensión aproximada de 2,50 m. de ancho –un solo bloque al centro– y las segundas de un metro, ubicadas a los extremos. Procuran que no haya congestión, que el flujo de pasajeros sea rápido. Su piso es antideslizante para evitar accidentes; cuenta con pasamanos.
Ascensores	Inclusivos. De uso exclusivo para personas de la tercera edad, personas con discapacidad, mujeres embarazadas o con niños en brazos, y niños.

Señalética	<p>Horizontal: en las paredes se encuentran los nombres de las estaciones, los puntos para arrojar desperdicios, sitios de evacuación y puntos seguros, infografías con los nombres de las estaciones, itinerarios de los trenes, puertas de ingreso para personas con discapacidad y ciclistas, zonas de seguridad, entre otros.</p> <p>Vertical: zona de seguridad.</p>
Iluminación	<p>Lámparas fluorescentes tipo led, ubicadas en el techo y las paredes. Brindan a las estaciones claridad, calidez y acogimiento.</p>
Taquillas	<p>Son las ventanillas en las que se ubican cuatro funcionarios encargados de la venta de los <i>tickets</i> del servicio (0,45 centavos por viaje). Junto a las taquillas, se encuentran también las máquinas en las que digitalmente pueden adquirirse los billetes pagando con tarjeta de débito o crédito; y, recargar usando los mismos medios.</p>
Ingresos al sitio de embarque	<p>Son los únicos lugares por los que se puede acceder al servicio; poseen lectores digitales de códigos QR, único medio para el ingreso. No se puede ingresar de ninguna otra forma.</p>
Andenes	<p>Tienen una capacidad para albergar unos 1.500 usuarios; es uno de los más grandes. Su piso es amarillo, antideslizante. Tiene una línea de seguridad que impide acercarse para evitar accidentes; cuenta con accesos para personas con discapacidad (es inclusivo), tiene bancas para descanso; no cuenta con baterías sanitarias. De momento, no existe conectividad; cuentan con la presencia de los integrantes de la Policía Nacional.</p>

Vagones	Espacio contiguo sin puertas de separación entre uno y otro.
Fotografías	En los espaldones de los accesos interiores. Prevalecen los paisajes de Quito, diurnos y nocturnos; el Centro Histórico, los nevados; la diversidad de su gente.
Interacción social (variante 2)	
Categoría	Hallazgos
Unidad familiar	Padres con hijos de la mano o en el brazo
Conversación	Grupal en accesos, en corredores, en escaleras, en ascensores, en taquillas, en accesos, en andenes, en vagones
Saludos	Personalizados (de mano, abrazo, beso); a la distancia (levantando la mano)
Fotografías	<i>Selfies</i> , grupales (familias y amigos)

Nota: Elaboración propia basada en la Observación

Como ya se señaló, la tabla categoriza los hallazgos de la técnica de Observación dividida en dos vertientes: espacio público –estaciones y trenes– e interacción social –en todos los puntos de encuentro–. Los datos obtenidos guardan relación con el contexto teórico que se encuentra en el epígrafe correspondiente.

Entrevistas No Estructuradas

Los resultados de la aplicación de los instrumentos de esta técnica se consolidaron en la Figura 5 y en las tablas 3, 4 y 5, como se explicó al inicio del presente epígrafe.

Figura 5

Identificación de aspectos relevantes del Metro de Quito desde los entrevistados



Nota: Elaboración propia

Tabla 3

Espacio público e infraestructura

Categoría	Especialista	Información
Infraestructura	Ing. Mérida Ati	La construcción del túnel se realizó sobre un muro pantalla y una loza. Se han considerado aspectos antisísmicos; podría soportar un movimiento de 7,8 grados en la escala de Richter. Se presentaron dificultades por las características topográficas de la ciudad.
	Arq. Daniela Heredia	La infraestructura del sistema del transporte masivo es distinta al del terrestre, no solo porque es nueva. Son instalaciones que ofrecen comodidad en los desplazamientos y esto garantiza la preferencia de los usuarios; corredores amplios, escalinatas eléctricas, ascensores, iluminación, entre otros.

Movilidad	Ing. Mérida Ati	Como en otras ciudades del mundo que tienen Metro –Madrid o París–, debería ayudarse con plataformas tecnológicas como <i>Google Maps</i> para orientar sobre su utilización y –en el futuro– recomendar conexiones.
	Arq. Daniela Heredia	El Metro alivió la carga de transporte urbano –buses, taxis y autos particulares–. Incrementó la preferencia por calidad del servicio, infraestructura y atención al usuario. La puntualidad de los trenes es un hecho destacado que lo hace distinto.
Seguridad	Ing. Mérida Ati	Existe mayor control en los accesos y en los sitios de embarque; la presencia de policía y guardias hace seguro el espacio. Los desplazamientos por la configuración de los túneles brindan comodidad y tranquilidad al usuario.
	Arq. Daniela Heredia	Es importante la disminución del número de autos como un hecho destacado en la seguridad de la movilización, en la disminución del nivel de accidentabilidad por la reducción de circulación.

Nota: Elaboración propia que se basa en los criterios de las especialistas

La información que contiene la Tabla 3 describe los aspectos estructurales del Metro de Quito, desde la composición de las estaciones y las condiciones topográficas del suelo vinculadas con la sismicidad. Debe destacarse lo agradable para los usuarios, según las expertas, que resultan los espacios y la comodidad de los viajes. Ha mejorado la movilidad por la disminución de vehículos particulares que circulan y la reducción de la contaminación ambiental. En cambio, en tema de seguridad la disminución de los niveles de accidentabilidad son uno de los puntos fuertes que se asocian al sistema de transporte.

Tabla 4

La dinámica económica

Categoría	Información
Sostenibilidad	El proyecto es sostenible, no solo por la parte financiera sino por el alcance nacional. La operación bordea los USD 75 millones, con un 50% de subvención. El trayecto demora 34 minutos desde la estación “Quitumbe” hasta la de “El Labrador”; al cierre de esta investigación, según la página oficial del Metro de Quito (Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, s. f.), se habían realizado 10.7 millones de viajes durante el primer mes desde su apertura, con un promedio de 1.230 usuarios por tren. Si los niveles de eficiencia se mantienen o mejoran, podría atenderse a 300 mil viajeros, generando un mayor ingreso, lo que – a su vez– fortalecería la sostenibilidad. Podría generar otros servicios como el de parqueaderos en los que los usuarios dejen sus automóviles y se trasladen en Metro.
Productividad	La puntualidad de los trenes y la rapidez de los desplazamientos motivan un incremento de la productividad de las personas. Es un beneficio social porque se reducen los tiempos de espera, se minimiza la congestión vehicular, los usuarios llegan en menor tiempo a sus trabajos o sitios de estudio. Se ha presentado un incremento en el comercio que se sitúa a lo largo de las estaciones.
Emprendimiento	Como se indicó al final de la categoría anterior, se ha dinamizado la actividad económica. El Metro ha generado infinidad de emprendimientos, de todo tipo, fortaleciendo el nivel de ingreso de las personas. El crecimiento de los negocios continuará en ascenso, gracias al medio de transporte, y eso significa una recuperación económica Pospandemia.

Nota: Elaboración propia que se basa en los aportes del experto Dr. Eduardo Zurita

La Tabla 4 utiliza tres categorías –sostenibilidad, productividad y emprendimiento– para detallar los datos proporcionados por el informante clave en economía social. En la primera, hace referencia a los valores por recaudación versus la subvención, el número de viajes y la cantidad de usuarios –1.230 personas en 16.2 millones de traslados⁵ en Metro–; refiere a que el proyecto mejorará su eficiencia financiera, si el número de pasajeros se incrementa, pero se debería considerar nuevos servicios para complementar la operatividad –como los parqueaderos en las estaciones–. En la segunda, la puntualidad en los horarios de los trenes permite un aprovechamiento íntegro de las jornadas, disminución de los tiempos de espera y reducción de la congestión, aportando –de modo distinto– a la ciudad; y, tercera, se han generado nuevos emprendimientos en los alrededores de las estaciones, una nueva dinámica económica que aporta al incremento del ingreso de las personas.

Tabla 5

Comunicación, espacio público, interacciones y redes sociales

Categoría	Información
Campaña comunicacional	En la campaña de comunicación difundida se cumplieron los tres objetivos planteados: a) el posicionamiento de la marca Metro de Quito; b) una apropiación del sistema de transporte –lo que motivó el cuidado de los espacios–; c) la toma de conciencia de la reducción de los tiempos de desplazamiento.

Espacio público	Existen experiencias de espacios privados que se convierten en públicos, como los centros comerciales; sin embargo, el Metro es espacio público [propiamente dicho]. Se afianzan las actividades cotidianas y se produce la apropiación de los espacios que –siendo colectivos– se asumen como individuales; ya no solo es la conversación con otros sino privacidad para chatear, escuchar música, responder correos, leer, etc. La imagen que las personas tienen del Metro se mide por el confort que se tiene en el trayecto para llegar a los destinos; con seguridad y eficiencia, evadiendo el tráfico y construyendo felicidad. Es decir, son espacios públicos que ofrecen felicidad.
Interacciones sociales	Aquí entra todo el andamiaje comunicacional. Van desde lo cotidiano hasta lo social: hacer fila en una parada y respetar a los demás; ver a alguien con un niño y cederle el lugar. Lo cultural: más allá de su utilización, es el cuidado de los espacios y la asistencia a eventos en directo.
Las redes sociales, nuevos espacios de interacción	Se deben entender las dinámicas de los nuevos canales de difusión. Las lógicas de producción de los mensajes son diferentes. La mayoría de personas con más de 50 años, de pronto, postean algo no tan minucioso y elocuente como los jóvenes, quienes construyen sus propias narrativas. En estas lógicas, las personas no son solo consumidores sino prosumidores en esta nueva forma de vivir y convivir. En algunos años se podrán mirar las mejores crónicas de la ciudad generadas desde ese espacio.

Nota: Elaboración propia dese la perspectiva comunicacional.

Fuente: Dr. Carlos Larrea Naranjo

La visión del experto en comunicación enfoca la información desde tres categorías: a) campaña comunicacional en la que asevera haberse alcanzado el posicionamiento de la marca Metro de Quito con las estrategias empleadas, la apropiación ciudadana, que es evidente en el cuidado de la infraestructura, y la toma de conciencia de la importancia del menor tiempo de los viajes, que significa incremento de la productividad; b) espacio público: como aquel sitio al que las personas asisten para interrelacionarse y compartir como parte de su vida cotidiana; además, como el lugar que les permite disfrutar de la privacidad como parte de su dimensión de la felicidad. c) Las redes sociales, nuevos espacios de interacción: dispuestos para la construcción de contenidos en medio de nuevas dinámicas y lógicas de producción, con otro tipo de narrativas que permiten elaborar crónicas urbanas, a partir de sus experiencias en el Metro de Quito.

Figura 6

Discusión derivada de la aplicación de la técnica de observación para la presente investigación



Nota: Elaboración propia

La Figura 6 propone la discusión de los resultados desde tres escenarios:

1) La verificación y utilización de fuentes con niveles altos de confiabilidad que definan, al Metro de Quito, como un sistema de transporte; dichos criterios se encuentran desarrollados en el marco conceptual –Tabla 1– que cumplen el rol de soporte para la íntegra comprensión de este contenido. Como se advierte, va de lo general a lo particular, es decir, usando el método inductivo –deductivo; es fundamental conocer de qué modo funcionan los sistemas de transporte para comprender lo que sucede en ellos, mencionan Barreno-Vereau et. al. (2008, p. 13), que, por otro lado, es lo que se buscó con esta propuesta científica. Asimismo, el novel Metro de Quito pasó de ser una novedad a convertirse en una parte de la identidad de los quiteños y ecuatorianos, no solo por ser pionero sino por el impulso y la dinamia a distintos sectores de la capital de Ecuador.

2) Desde el punto de vista del espacio público, el estudio consistió en la verificación y cualificación de los elementos que lo conforman y que fueron explicados, en la Tabla 2. Empezó por la identificación de los accesos e identificación de las 15 estaciones, los accesos internos, los espacios de movilidad (ascensores, escaleras convencionales y mecánicas), señalética, iluminación, taquillas, ingresos al sitio de embarque y vagones. Cabe señalar que los espacios tienen un vínculo directo con el mejoramiento de la calidad de vida, relaciones sociales e interpersonales, y con la integración de todos los actores de la sociedad, como lo afirman Dziekonsky et. al. (2015, p. 29), que es lo que hace el Metro de Quito.

3) Y, para concluir la discusión, el elemento final es la identificación del conjunto de interacciones evidentes en el medio de transporte expresadas, también, en la Tabla 2. Se partió del hecho de que todo espacio público permite la concentración de personas y hacen evidentes un conjunto de atributos verificables desde la Observación como técnica cualitativa. Es decir, la interacción social en el Metro de Quito fue medible desde la visibilización de momentos de unidad familiar en el subir y bajar de los trenes de padres, hijos, hermanos, primos y tíos; del aprovechamiento del tiempo de espera para la conversación grupal en los accesos, corredores, escaleras, ascensores, andenes, vagones, entre otros; el ir y venir de saludos –próximos o lejanos–; y, en las fotografías que plasmaron momentos únicos. Lo cierto es que, desde la contribución que hacen Carrillo et. al. (2017, p. 107), la interacción social se ha convertido en el proceso que entrega el espacio necesario para la construcción de sentidos y de significaciones que, es precisamente, lo que ocurre con el Metro de Quito: los usuarios se identifican con él, la familia se unifica en torno al sistema de transporte, las parejas se enamoran, los amigos conversan, la gente se fotografía, en suma, edifican una dimensión cercana a lo que en las ciencias sociales se llama felicidad.

Conclusiones

La primera conclusión responde la pregunta de investigación ¿de qué forma el Metro de Quito se ha convertido en un espacio público? Todo conjunto de estaciones que conforman un sistema de transporte, en este caso un Metro, reciben cada día miles de personas que buscan movilizarse de un lugar a otro en el menor tiempo posible. Confluyen con una intención: viajar,

pero, se interrelacionan. Para el caso de Quito, está modificando el hábito de las personas que – antes de su funcionamiento – esperaban los buses urbanos al aire libre, hacinados. Se reconfiguró como un espacio público con un mayor nivel de organización, de orden y que aporta a la calidad de vida de los pasajeros que lo utilizan.

La segunda, detalla las interacciones en un primer momento individuales – compra de tickets en la taquilla, filas para el ingreso, pasar los boletos por los lectores, espera en los andenes, abordaje de los trenes – y que se convierten en colectivas en los espacios de conjunto: andenes, escaleras, ascensores, taquillas. En estos sitios, la conversación, fotografías y los saludos, son momentos dedicados a la construcción social y al encuentro; se trata de una hilera de actividades colectivas en las que interactuar en lo más importantes mientras se espera o se viaja, que inicia en la estación y culmina con la despedida al final del recorrido.

Y, la tercera, muestra una composición distinta a la habitual motivada por un sistema de transporte que acorta distancias pero que aproxima a la gente que interactúa al interior de las estaciones. Mientras los hábitos de movilidad cambian en Quito, las relaciones de sus habitantes se fortalecen. Se produce la cimentación de la identidad de los quiteños y los ecuatorianos porque el Metro es un sistema nacional, por lo tanto, contribuye a la identidad del país que encuentran en el Metro el motivo un motivo de orgullo no solo por la infraestructura sino por el espacio generador de interrelaciones.

Referencias

- Aguirre, C. y León, D. (2008). Aspectos causales del precio de departamentos nuevos en la Comuna de Ñuñoa, Santiago de Chile. *Urbano*, 11(18), 59-67. <https://www.redalyc.org/pdf/198/19811648010.pdf>
- Barreno-Vereau, E., Cabrera-Gil-Grados, E., y Millones-Rivalles, R. (2008). Metodología de modelamiento de un sistema de transporte urbano. *Ingeniería Industrial*, (26), 11-44. <https://doi.org/10.26439/ing.ind2008.n026.633>
- Bravo, J. (2022). Investigación social en comunicación: metodologías cuantitativa, cualitativa y participativa. <https://doi.org/10.37135/u.editorial.05.57>
- Bravo, J. A., Murillo-Pinos, A. S., Vaca-Cárdenas, A., y Larrea-Naranjo, C. (2023). La minga como práctica comunicativa que orienta la transformación social de los indígenas de Chimborazo, Ecuador. *Communication Papers. Media Literacy and Gender Studies*, 12(25), 105-116. <https://communicationpapers.revistes.udg.edu/article/view/22921>
- Bravo, J., Mora, J., y Galindo, F. (2019). Proaño como pionero de la Investigación Acción Participativa (IAP) en comunidades indígenas. *Communication Papers*, 8(17), 55-76. <https://communicationpapers.revistes.udg.edu/article/view/22296/26117>
- Bravo-Mancero, J., Murillo-Pinos, A. S., Vaca-Cárdenas, A., y Larrea-Naranjo, C. (2023). Protestas del 2022. Aproximación desde el Periodismo de Opinión. *Revista Enfoques de la Comunicación*, (9), 85-121. <https://revista.consejodecomunicacion.gob.ec/index.php/rec/article/view/108/352>

- Caiafa, J. (2008). Uso y consumo en el metro de Río de Janeiro. *Revista FAMECOS: mídia, cultura e tecnologia*, (35), 106-112. <https://www.redalyc.org/pdf/4955/495550191015.pdf>
- Carrillo, C., Hamit, R., y Benjumea, C. (2017). Conceptualización de la interacción comunicativa y su caracterización. *Revista Med*, 25(2), 105-116. <https://revistas.unimilitar.edu.co/index.php/rmed/article/view/3082>
- De-Grange, L., (2010). El gran impacto del Metro. *EURE*, 36 (107), 125-131. <https://eure.cl/index.php/eure/article/view/1395>
- Dziekonsky, M., Rodríguez, M. J., Muñoz, C., Henríquez, K., Pavéz, A., y Muñoz, A. (2015). Espacios públicos y calidad de vida: Consideraciones interdisciplinarias. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, (28), 29-46. <http://revistas.uach.cl/index.php/racs/article/view/886>
- Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito. (s. f.) Metro de Quito: Inicio. [Página web]. <https://metrodequito.gob.ec/>
- Flores-Albornoz, D., (2020). Los límites de la interacción social en el contexto intersubjetivo de la interculturalidad. *Noésis. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 29(57), 138-159. <https://doi.org/10.20983/noesis.2020.1.11>.
- Gamboa, P., (1999). El proyecto del espacio público. *Revista Bitácora. Urbano Territorial*.
- Gamboa-Samper, P. (2003). El sentido urbano del espacio público. *Revista Bitácora. Urbano Territorial*, 1 (7), 13-18. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18775>
- García, C., Carrasco, J. A., y Rojas, C. (2014). El contexto urbano y las interacciones sociales: dualidad del espacio

de actividades de sectores de ingresos altos y bajos en
Concepción, Chile. *EURE*, 40 (121), 75-99. [https://eure.cl/
index.php/eure/article/view/478](https://eure.cl/index.php/eure/article/view/478)

González-Cancelas, N., (2016a). Presentación: transporte y
logística. *Revista Transporte y Territorio*, (14), 1-4. [https://doi.
org/10.34096/rtt.i14.2425](https://doi.org/10.34096/rtt.i14.2425)

González-Cancelas, N., (2016b). Nuevas cadenas de transporte
de mercancías generadas por las infraestructuras logísticas
de intercambio modal. *Revista Transporte y Territorio*, (14),
81-108. [http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/
article/view/2430](http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/2430)

Hernández-Torres, J. E., Hernández-González, S., Jiménez-
García, J. A., y Figueroa-Fernández, V. (2020). Análisis de la
infraestructura de transporte aplicando redes complejas: red
de avenidas de la ciudad de Celaya, Guanajuato. *Revista EIA*,
17(33). <https://doi.org/10.24050/reia.v17i33.1305>

Larrea, C. (2013). El novel espacio comunicacional: Paseo Shopping
de Riobamba. *Revista Reflexiones sobre comunicación*. 63-88.
[http://obsinvestigacion.unach.edu.ec/obsrepositorio/libros/
portadas/44/reflexiones_sobre_comunicacion.pdf](http://obsinvestigacion.unach.edu.ec/obsrepositorio/libros/portadas/44/reflexiones_sobre_comunicacion.pdf)

Moreira-Villavicencio, L. (2022). Infraestructura y dotación de
servicio del transporte público urbano de la ciudad de
Portoviejo. *Revista de Arquitectura*, 24(2), 10-16. [https://
doi.org/10.14718/RevArg.2022.24.3950](https://doi.org/10.14718/RevArg.2022.24.3950)

Moreno-Cantillo, L. (2016). Las estaciones de metro como
elementos estructurantes del espacio público en la ciudad.
[Trabajo final para la obtención del título de Maestría] [https://
repositorio.unal.edu.co/handle/unal/57392](https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/57392)

- Mundó-Tejada, J. (2002). El Transporte Colectivo Urbano: Aplicación del Enfoque de Sistemas para un mejor Servicio. *Fermentum. Revista Venezolana de Sociología y Antropología*, 12 (34), 285-302. <http://www.saber.ula.ve/handle/123456789/20621>
- Murata, M., Delgado-Campos, J., y Suárez-Lastra, M. (2017). ¿Por qué la gente no usa el Metro? Efectos del transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. *Investigaciones Geográficas*, (93). <https://doi.org/10.14350/rig.56661>
- Nava-Sánchez, A. (2019). Interacción, construcción del espacio social y sexualidad en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. (RBEUR)*, 21(3), 524-545. <https://www.redalyc.org/journal/5139/513962714003/html/>
- Peña-Vera, T. y Pirela-Morillo, J. (2007). La complejidad del análisis documental. *Información, Cultura y sociedad*, (16), 55-81. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/ICS/article/view/86>
- Pinzón-Botero, M.V. y Echeverri-Álvarez, I.C. (2010). Espacio público, cultura y calidad ambiental urbana una propuesta metodológica para su intervención. *Investigación & Desarrollo*, 18 (1), 92-113. <https://www.redalyc.org/pdf/268/26815364005.pdf>
- Quecedo-Lecanda, R. y Castaño-Garrido, C. (2002). Introducción a la metodología de investigación cualitativa. *Revista de Psicodidáctica*, (14), 5-39. <https://ojs.ehu.eus/index.php/psicodidactica/article/view/142>

- Rizo-García, M., (2004). Comunicación e interacción social. Apoyos de la comunicología al estudio de la ciudad, la identidad y la inmigración. *Revista Global Media México*, 1 (2). 151-169. https://gmjmxico.uanl.mx/index.php/GMJ_EI/article/view/142
- Tabares, J. y Naranjo, C. (2018). Formación y Cultura Metro: Lectura de una propuesta de Educación Ciudadana en el Municipio de Medellín. *Revista Palabra*, (9), 40-54. <https://repository.upb.edu.co/handle/20.500.11912/6929>
- Vásquez-Stanescu, C. L., Pérez-Cedeño, R. O., Ramírez-Pisco, R., y Osal-Herrera, W. J. (2019). Sistemas de Transporte Urbano en Latinoamérica. *TRIM. Tordesillas, Revista De investigación Multidisciplinar*, (17), 31-44. <https://doi.org/10.24197/trim.17.2019.31-44>
- Villamil-Fonseca, O. L., (2003). Investigación cualitativa, como propuesta metodológica para el abordaje de investigaciones de terapia ocupacional en comunidad. *Umbral Científico*, (2). <https://www.redalyc.org/pdf/304/30400207.pdf>
- Villegas-Guzmán, I. y Peña-Ramos, M. (2023). Evolución del concepto de espacio público con perspectiva de género. de la Arquitectura a las ciencias sociales. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, 18(33). p. 107-116. <https://legadodearquitecturaydiseno.uaemex.mx/article/view/20689>