

OCTUBRE Y EL DERECHO A LA RESISTENCIA

REVUELTA POPULAR Y NEOLIBERALISMO AUTORITARIO EN ECUADOR



Franklin Ramírez Gallegos
[Editor]

 CLACSO

Octubre y el derecho a la resistencia.

**Revolta popular y
neoliberalismo autoritario
en Ecuador**

Octubre y el derecho a la resistencia : revuelta popular y neoliberalismo autoritario en Ecuador / Daniel Andrade... [et al.] ; coordinación general de Franklin Ramírez Gallegos. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : CLACSO, 2020.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-722-607-2

1. Neoliberalismo. 2. Ecuador. I. Andrade, Daniel. II. Ramírez Gallegos, Franklin, coord.

CDD 320.513

Otros descriptores asignados por CLACSO

Revolución / Neoliberalismo / Ecuador / Economía / Crisis / Política / Protesta Popular / Huelga

Arte de tapa: Villy

Diseño y diagramación: Mario a. de Mendoza F.

Corrección: Carla Fumagalli

Edición: Nicolás Sticotti

Octubre y el derecho a la resistencia.

**Revuelta popular
y neoliberalismo autoritario
en Ecuador**

Franklin Ramírez Gallegos (Editor)



CLACSO



CLACSO

Consejo Latinoamericano
de Ciencias Sociales

Conselho Latino-americano
de Ciências Sociais

CLACSO Secretaría Ejecutiva

Karina Batthyány - Secretaria Ejecutiva

Nicolás Arata - Director de Formación y Producción Editorial

Equipo Editorial

María Fernanda Pampín - Directora Adjunta de Publicaciones

Lucas Sablich - Coordinador Editorial

María Leguizamón - Gestión Editorial

Nicolás Sticotti - Fondo Editorial



LIBRERÍA LATINOAMERICANA Y CARIBEÑA DE CIENCIAS SOCIALES

CONOCIMIENTO ABIERTO, CONOCIMIENTO LIBRE

Los libros de CLACSO pueden descargarse libremente en formato digital o adquirirse en versión impresa desde cualquier lugar del mundo ingresando a www.clacso.org.ar/libreria-latinoamericana

Contra Nuestra América. Estrategias de la derecha en el siglo XXI (Buenos Aires: CLACSO, marzo de 2020). ISBN 978-987-722-588-4

© Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales | Queda hecho el depósito que establece la Ley 11723.

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su almacenamiento en un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio electrónico, mecánico, fotocopia u otros métodos, sin el permiso previo del editor.

La responsabilidad por las opiniones expresadas en los libros, artículos, estudios y otras colaboraciones incumbe exclusivamente a los autores firmantes, y su publicación no necesariamente refleja los puntos de vista de la Secretaría Ejecutiva de CLACSO.

CLACSO

Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales - Conselho Latino-americano de Ciências Sociais

Estados Unidos 1168 | C1023AAB Ciudad de Buenos Aires | Argentina

Tel [54 11] 4304 9145 | Fax [54 11] 4305 0875 | clacso@clacsoinst.edu.ar | www.clacso.org

Patrocinado por la Agencia Sueca de Desarrollo Internacional  **Asdi**

Índice

Introducción

- Paro pluri-nacional, movilización del cuidado y lucha política.
Los signos abiertos de Octubre..... 11
Franklin Ramírez Gallegos
- Ensayo fotográfico 1: *12 de octubre día de las mujeres* 45
Daniel Andrade

Entorno y dinámica de la protesta

- El octubre plebeyo: cronología de doce días de movilización social 53
Mathieu Le Quang, Nila Chávez y Daniel Vizúete
- Ecuador: deriva autoritaria y levantamiento indígena popular 85
Santiago Ortiz Crespo
- La batalla de Quito..... 111
Ernesto Vivares
- Solo el pueblo salva al pueblo: centros de acopio y acogida humanitaria
como corazón de la resistencia 127
Jahiren Noriega Donoso y Gonzalo Criollo Galván

Neoliberalismo autoritario y paro nacional

- Fin de Estado de derecho y la protesta popular 149
Adoración Guamán Hernández

La ruta al “paquetazo” y el retorno de la economía fondomonetarista
al Ecuador 169
Andrés Chiriboga-Tejada y Leonardo A. Arias

Captura empresarial del poder: preludio del Paro Nacional 195
Jonathan Báez

Estado de excepción y violencia estatal..... 221
Christian Pino Garrido

Movilización, diálogo e intereses generales

Repliegue sectorial y representación universal: formas del diálogo
durante el octubre plebeyo en Ecuador 249
Soledad Stoessel y Rodrigo Iturriza

Las elites en octubre: de ciudadanos indignados a propietarios alarmados 271
Isabel Díaz y Adriana Mejía Artieda

Raza, migración y crisis. El lugar de la “venezolanización”
en el paro nacional 287
Jorge Daniel Vásquez

Crisis de la política de regateo y renovación del movimiento
popular ecuatoriano 309
Valeria Coronel

Cambio estatal, crisis política y transición en disputa

El “nuevo Estado” y el levantamiento de Octubre 333
David Chávez

Ecuador: levantamiento popular y democracia en crisis 351
René Unda Lara

Ecuador insurrecto y lucha de clases: la dialéctica entre materialidad
y subjetividad..... 367
René Ramírez y Analía Minteguiaga

Las fracturas de Octubre..... 393
Jacobo García y Eduardo Soria

Epílogo

Ensayo fotográfico II. *Quito y el Paro Nacional: testimonio gráfico*.....411
Paco Salazar

Sobre las y los autores 417

Repliegue sectorial y representación universal: formas del diálogo durante el octubre plebeyo en Ecuador

Soledad Stoessel y Rodrigo Iturriza¹

Introducción

Durante 12 días de protestas y 11 de paro nacional, diversos sectores de la sociedad ecuatoriana se movilizaron en contra del Decreto 883 comunicado por el Gobierno de Lenín Moreno el día 1º de octubre 2019, el cual eliminaba los subsidios a los combustibles y liberalizaba su precio. Al siguiente día del anuncio, buena parte de la sociedad expresó un contundente rechazo a través de distintos repertorios de acción, desde plantones, piquetes, cacerolazos, tomas de edificios públicos, entre otros. Estudiantes, mujeres, feministas, colectivos políticos, indígenas, campesinos y sindicatos exigieron al Gobierno nacional la derogación del Decreto que elevaría los costos de vida de la población. La medida se enmarcaba en el acuerdo que el Gobierno

¹ Agradecemos a Daniel Vizúete, Matthieu Le Quang y Nila Chávez por su imprescindible colaboración en la redacción de este capítulo.

había firmado con el Fondo Monetario Internacional (FMI) a principios de ese año.²

El primer actor social en rechazar la normativa fue el movimiento Revolución Ciudadana (RC), pero fue el gremio de los choferes –que convocó a un paro nacional de transporte de pasajeros, carga y mercancías– el que prepararía el escenario para que la protesta se extendiera masivamente a otros sectores sociales y el reclamo contra el Decreto ganara en generalidad. El paro se efectivizó durante los días 3 y 4 de octubre y al cabo de las 48 horas, los choferes negociaron sectorialmente un acuerdo con el Gobierno que no sólo desconoció el reclamo por la derogación del Decreto, sino que no los benefició como esperaban. Asimismo, lejos de descomprimir el conflicto social, este acuerdo lo potenció.

El paro transportista rápidamente activó la movilización de varios actores sociales, especialmente el movimiento indígena ecuatoriano (MIE), quien convocó a un paro nacional para el 9 de octubre, adquirió protagonismo y lideró las movilizaciones desde entonces hasta el día 13 de octubre. Después de años de progresivo debilitamiento, el MIE resurgió como un sujeto popular capaz de abanderar reclamos plurinacionales, étnicos y anti-neoliberales más allá de su propio sector. Su vocación de representación, pues, se amplió en el transcurso de la movilización. La dirigencia indígena, empujada por sus bases y en medio de un conflicto social que no dejaba de escalar, decidió colocarse como representante del pueblo y ya no solo de los indígenas. Acorrallado por la crisis social, el Gobierno decidió convocarla para un diálogo y el MIE aceptó una negociación pública y televisada. Esta segunda negociación impulsada por el Gobierno terminó con la derogación del controvertido Decreto y significó la primera derrota del bloque de poder financiero-empresarial gobernante.

² El gobierno de Lenín Moreno ya había comenzado a implementar políticas de ajuste estructural desde el año 2018, como la aprobación de la Ley Orgánica para el Fomento Productivo, Atracción de Inversiones, Generación de Empleo y Estabilidad y Equilibrio Fiscal. El acuerdo con el FMI termina por sellar esta orientación neoliberal. Para ahondar en este tema, ver el capítulo de Adoración Guamán en este volumen.

Este texto trata sobre las condiciones en que se establecieron ambas mesas de diálogo con dos de los actores sociales del campo popular más fuertes en términos de su capacidad de representación, movilización y activación de conflictividad, como son los gremios del transporte y el MIE.³ Sin embargo, el modo en que tramitaron la conflictividad y las demandas de sus bases sociales revelaron dos métodos opuestos de negociación. Mientras los gremios reiteraron una lógica de corporativismo sectorial tal como históricamente habían operado en sus vínculos con los gobiernos, el MIE procuró trascender el repliegue particular hacia una representación de lo universal.

“Golpear para negociar”: la reiteración corporativa de los transportistas

El día posterior al anuncio del presidente Moreno, las organizaciones de transporte amenazaron con paralizar el servicio de forma indefinida si el Gobierno no retrocedía en la medida. Ese día, tanto el ministro de Transporte José Gabriel Martínez, como la ministra de Gobierno María Paula Romo, ratificaron que el proyecto se mantendría pero que los transportistas tendrían la libertad para negociar un eventual aumento de tarifas con los gobiernos locales y así compensar el aumento de los combustibles.⁴ En efecto, el Ministro afirmó que ya se encontraba en negociaciones con los municipios

³ No existen cifras fehacientes, pero se estima que en su conjunto, el sector sindicalizado del transporte reúne y representa alrededor de 280.000 personas entre choferes profesionales, propietarios y empresarios (Stoessel, 2017). Por su parte, la población indígena ecuatoriana se estima en 8%, aunque no necesariamente la totalidad está representada por las organizaciones indígenas (Senplades, 2017).

⁴ En agosto de 2010 la Asamblea Nacional aprobó el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) que descentralizaba las competencias de tránsito y transporte (como la definición de las tarifas) a los gobiernos locales. Fue un triunfo del gobierno de ese entonces al haber logrado diluir el conflicto en la esfera local.

para recomendar nuevos valores. Esta escena parecía un *revival* de la decena de episodios ya vividos a lo largo de la historia de los gremios del transporte en Ecuador en su relación con el Estado. El clásico esquema de negociación por el cual se aumentaban las tarifas a cambio de gobernabilidad volvía a tomar forma. ¿De dónde proviene el poder de estos gremios y a quiénes representan? ¿Por qué siempre los gobiernos han procurado establecer pactos con aquellos?

Los gremios del transporte representan a distintas categorías sociales. Por un lado, a los choferes asalariados, los cuales, en su mayoría, trabajan en pésimas condiciones laborales, informales y con contratos sumamente precarios. A esta situación contribuyeron los sucesivos gobiernos que poco hicieron para garantizar los derechos laborales más elementales, como jornada de ocho horas, seguridad social y vacaciones. Por otro lado, estos gremios también aglutinan a los propietarios de vehículos, pequeños, medianos y grandes empresarios del transporte de distintas modalidades (transporte liviano, pesado, escolar, taxismo, etc). Entre estos existen enormes brechas. Medidas como el aumento de combustibles, puede significar un enorme costo económico para algunos y no así para otros. Si bien las bases del movimiento son mayoritariamente choferes, en términos de relación de fuerza interna suelen primar los intereses de los grandes propietarios muy cercanos a la lógica de acción empresarial. Además, como no existe gestión estatal del transporte, estos gremios-empresas han logrado monopolizar la actividad a lo largo de todo el país, con sindicatos a nivel local y cooperativas esparcidas por todo el territorio, lo cual les ha dado un poder enorme al momento de negociar mejores condiciones de empresa para su sector.

Desde el retorno a la democracia, absolutamente todos los gobiernos presenciaron conflictos protagonizados por los transportistas quienes se lanzaban a las calles como muestra de su poder para reclamar aumentos de tarifas y otros beneficios. A fines de 1980, durante el gobierno de Jaime Roldós Aguilera (1979-1981), la Federación Nacional de Choferes realizó una huelga nacional por el aumento

del precio del arroz, leche y azúcar. En este contexto, se conformó el Frente Unitario y Permanente de Lucha por la Defensa de los Intereses de los Trabajadores y el Pueblo Ecuatoriano (luego se llamará FUT –Frente Unitario de los Trabajadores–) con la participación de la Federación Nacional de Choferes Profesionales, la Confederación de Trabajadores del Ecuador (CTE), la Confederación Ecuatoriana de Organizaciones Sindicales Libres (CEOSL), la Confederación Ecuatoriana de Organizaciones Clasistas (CEDOC) –su vertiente socialista– y la Federación de Estudiantes Universitarios del Ecuador (FEUE) en base a un pliego de 15 puntos. El conflicto acabó cuando los choferes negociaron separadamente con el gobierno, y la oposición a este se disolvió rápidamente, lo que dejó al FUT muy debilitado (Dávila Loor, 1995, 69). A partir de ese momento, la disposición declaradamente corporativa de los choferes, así como su orientación de clase, fueron motivos para que nunca pudiera darse una articulación de las demandas de los trabajadores frente a los Gobiernos neoliberales.⁵ En efecto, pese a que varios sindicatos provinciales formaban parte de la CTE, las tensiones entre los trabajadores del transporte y el resto, así como de su dirigencia, eran acuciantes.⁶

El Gobierno de León Febres Cordero se inauguró con una huelga de transportistas para demandar aumento de tarifas. Contrariamente a su estilo represivo hacia los sectores populares que se movilizaban, con este gremio el Gobierno pactó y cedió a sus pedidos. El caso de la presidencia de Rodrigo Borja (1988-1992) fue paradigmático respecto de estos esquemas de transacción política. Durante su gestión se registraron tres conflictos de envergadura protagonizados por el sector del transporte relacionados con la eliminación de los subsidios a los combustibles. El conflicto de mayor magnitud estalló en 1991 cuando, como consecuencia del aumento del diésel, el Gobierno

⁵ Para profundizar sobre la orientación de clase de los gremios del transporte ver Stoessel (2017).

⁶ El sector del transporte nunca formó parte orgánica del FUT. Hubo intentos de lograrlo, pero finalmente este terminó declinando la idea frente a la connivencia y colaboración de los transportistas con todos los gobiernos.

decidió otorgar un subsidio directo al sector, pero este lo rechazó y, a cambio, pidió un aumento tarifario. Hacia el final de su mandato, el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CNTTT) –el cual regentaba la política en materia de transporte y estaba controlado normativamente por sus representantes– firmó el aumento de los pasajes y además se emitió un decreto presidencial por el cual se eximía a los transportistas de un conjunto de impuestos (Chauvin, 2006).

La llegada de Sixto Durán Ballén a la presidencia en 1992 no solo continuó con la dinámica de beneficiar a los transportistas sino que amplió su poder de influencia al modificarse la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre para habilitar mayor participación de aquellos en el organismo público del transporte. Durante la presidencia de Jamil Mahuad (1998-2000) en medio del persistente deterioro de los precios del petróleo y los sucesivos aumentos del precio de los combustibles, las constantes huelgas y bloqueos llevados adelante por los transportistas mermó el ya débil apoyo a la gestión presidencial. En enero de 1999 se desató un conflicto entre los sindicatos y el Gobierno nacional que se extendió por cuatro meses a través de paralizaciones del servicio y bloqueos en distintas vías del país. En medio de un paro nacional convocado por los taxistas, el gobierno tuvo que retroceder rebajando el precio de los combustibles y además, aumentando nuevamente las tarifas. En los meses posteriores, en articulación con la CONAIE, el Frente Unitario de los Trabajadores y la FETRAPEC (sindicato de los petroleros), los transportistas realizaron una huelga nacional durante doce días. Esto generó que el Gobierno, una vez más, debiera desandar sus medidas, lo que provocó que el país cayera en la insolvencia financiera y decretara la dolarización de su economía, batacazo que acabaría con la caída del Gobierno

El último evento que mostró el modo en que los gremios presionaban a los gobiernos e incluso condicionaban su gobernabilidad se expresó a cabalidad los meses previos a la caída de Lucio Gutiérrez. Con el Gobierno ya debilitado, el transporte de carga pesada realizó una huelga durante dos semanas con la que obtuvo la creación de

un nuevo organismo por encima del CNTTT para que fuera manejado directamente por los choferes. Así, Gutiérrez creó la Subsecretaría de Tránsito y Transporte en 2004 y posicionó como máxima autoridad del organismo al secretario de la Federación de Choferes (Stoessel, 2017).

La reconstrucción de estos episodios muestra dos cuestiones: por un lado, cómo el apoyo o rechazo de la “clase del volante” a los gobiernos constituía un factor que profundizaba la debilidad de éstos o coadyuvaba a mantenerlos en el poder, y por otro, que la victoria de ciertas conquistas para los choferes siempre iba en detrimento de los derechos ciudadanos (aumento de los pasajes sin mejoramiento del servicio prestado, paralización del servicio por reclamos particulares, etc.), al acudir siempre a una lógica particularista de negociación sin hacerse eco de otros reclamos sociales, lo cual les ha valido una histórica antipatía de buena parte de la sociedad.

La llegada de Rafael Correa a la presidencia en 2007 modificaría, en parte, este esquema de gobernabilidad. Consciente del poder de veto de estos gremios, el Gobierno de la RC, aupado en una agenda política anti-corporativa,⁷ procuró recortar la influencia de estos, especialmente la que ostentaban dentro de las instituciones estatales, aunque sin dejar de concederles ciertos beneficios (compensaciones, exención de aranceles de importación, créditos para renovación de flota). El aumento de tarifas nunca fue negociable para este Gobierno. En efecto, durante una década, el precio de los pasajes se mantuvo fijo, y tampoco se registraron paros nacionales convocados ni protagonizados por los choferes. La “*pax social*” obtenida con los transportistas fue inédita. Contrario al modo en que el Gobierno de la RC se vinculaba con otras organizaciones y actores sociales

⁷ Esta vocación se expresó y materializó constitucionalmente. Según el artículo 232 de la nueva Constitución aprobada en 2008, no podrán ser funcionarias ni funcionarios ni miembros de organismos directivos de entidades que ejerzan la potestad estatal de control y regulación, quienes tengan intereses en las áreas que vayan a ser controladas o reguladas o representen a terceros que los tengan. Para profundizar en este tema ver Ramírez Gallegos (2012).

(como el movimiento indígena, la Unión Nacional de Educadores, entre otros), con los gremios de transporte aceptó el vínculo a través de canales institucionales como la Asamblea –dirigentes del gremio fueron legisladores por Alianza País (AP)–, la Función Ejecutiva (reuniones regulares entre el gabinete y la dirigencia) y el apoyo al gremio para la creación de su propio movimiento político, que vio la luz en 2012 (Movimiento Conduce –“Construyendo el Desarrollo de la Unidad Clasista Ecuatoriana”–), el cual respaldó las candidaturas de AP en 2013 y 2016 (Stoessel, 2017).

Esta relativa calma social respecto de la “clase del volante” se quebraría con el Gobierno anti-popular y empresarial de Moreno. El día 2 de octubre 2019, pese a los intentos de los ministros para que los gremios no paralizaran las actividades, las once organizaciones de transporte que convergen en la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Público de Pasajeros del Ecuador (FENACOTIP)⁸ resolvieron ir a una huelga conjuntamente, además de sostener que si “alguno de los firmantes establece diálogos individuales con el Gobierno, será declarado traidor”. Su principal demanda fue la derogación del Decreto 883 porque afectaría no solo los márgenes de ganancia de las empresas sino al “pueblo ecuatoriano” por el aumento del precio de la canasta básica. Asimismo, le recordaron al Gobierno que había prometido en enero 2019 no aumentar los precios de los combustibles.⁹

Ante la resolución del gremio de ir a la huelga nacional, el secretario de la Presidencia, Juan Sebastián Roldán, argumentó que 40 años de subsidio al combustible habían generado que el déficit fiscal

⁸ Representan a las distintas modalidades del transporte a nivel nacional y local. La Federación Nacional de Operadoras de Transporte en Taxis del Ecuador (Fedotaxis), de Transporte Turístico (Fenature), de Transporte Liviano, Mixto y Mediano (Fenacotrali), de Transporte Urbano (Fenatu), de Transporte Escolar e Institucional (Fenatei), de Grúas (Fenagruas), de la Cámara Nacional de Transporte Pesado (Canatrape).

⁹ Durante ese mes, ya había habido un reclamo similar de parte de la FENACOTIP ante el Decreto Presidencial 619 que aumentaba 0,37 centavos el galón de las gasolinas extra y ecopaís. Por ese entonces, advirtieron que emplearían el derecho a la resistencia si el Gobierno no retrocedía. A los pocos días, esta emitió un nuevo decreto donde ratificaba el precio original de los combustibles para el sector del transporte público. Disponible en: <https://bit.ly/33myvGm> y <https://bit.ly/2OokMbE>.

se convirtiera en una falla estructural, debido a la distorsión de los subsidios que terminaban beneficiando a los más ricos y provocaba “falsas competencias” entre las industrias (Acosta y Cajas, 2018). La eliminación de los subsidios estaba orientada a corregir dicha falla, y haría recaudar al fisco 1500 millones de dólares. Sin embargo, el Gobierno no discriminaba entre tipos de combustibles. El 78% de los millones que se esperaba recaudar provenía de la eliminación de los subsidios al diésel empleado para el transporte pesado de mercancías y para el transporte de pasajeros (Ospina, 2019), mientras que el resto provenía del aumento de la gasolina, utilizado por los automóviles privados (un cuarto de la población). Evidentemente, la eliminación perjudicaría a las mayorías.

Los choferes no se convencieron e iniciaron la paralización de las actividades durante 48 horas a nivel nacional. Varios sectores de la sociedad celebraron su decisión al defender, al fin, los intereses generales. Otros adujeron que se trataba de un mero oportunismo de los transportistas acostumbrados a vivir de prebendas del Estado mediante la extorsión y la “toma de rehén” al pueblo.¹⁰

El 3 de octubre la capital amaneció sin buses ni taxis. Los accesos a distintos cantones en la provincia de Chimborazo fueron bloqueados por los transportistas. En la provincia de Cotopaxi también cortaron los accesos y se sumaron el Movimiento Indígena y Campesino, juntas de riegos y federaciones a la paralización de carreteras. Estudiantes y otros trabajadores además protestaban frente a la Gobernación de Cotopaxi. Provincias como Santo Domingo de los Tsáchilas y Guayas fueron completamente paralizadas por los taxistas. Esto comenzó a generar caos en el traslado de pasajeros. Las clases fueron suspendidas para todos los centros educativos públicos y privados del país. A estas acciones de protesta, se sumó la

¹⁰ En las últimas elecciones seccionales en 2019, varias candidaturas a la alcaldía de la capital se habían expresado a favor de las plataformas digitales de transporte (Uber, Cabify, otras) como opción para erradicar a las “mafias del transporte”. Medios de comunicación también condenaban los “intereses mezquinos” y la mafia de estos grupos (*El Telégrafo*, 4 de octubre 2019).

Confederación de Nacionalidades Indígenas del Ecuador (CONAIE) la cual oficializó la movilización nacional con cierres de vías en la Región Sierra y la Amazonia. Asimismo, otras organizaciones como estudiantes de universidades y colegios se plegaron. En Guayaquil se presenciaron saqueos a comercios y la policía ya comenzaba a reprimir fuertemente la protesta social, especialmente en Quito. Al cabo de apenas cinco horas de paro nacional, el Gobierno decretó el estado de excepción (Decreto 884). Los transportistas habían encendido, así, la rebelión a nivel nacional y la dirigencia del transporte ya se había visto rebasada por las acciones de sus propias bases.

Al día siguiente, el país continuaba paralizado. El Gobierno apresó a uno de los dirigentes históricos del taxismo, Jorge Calderón, de la Federación Nacional de Operadoras de Transporte en Taxis del Ecuador (Fedotaxis), así como al secretario general del Sindicato de Choferes del Azuay y al presidente de la Cámara de Transporte de Cuenca. Con la fuerte influencia de las cámaras empresariales, una de las fracciones del transportismo –el transporte pesado– ya había abandonado la protesta mucho antes que el resto negociara con el Gobierno. Asimismo, varios gremios locales ya habían comenzado a establecer acuerdos de forma aislada con las alcaldías para aumentar las tarifas de los pasajes.

En la noche del 4 de octubre, el gremio de transportistas anunció el fin del paro nacional. Abel Gómez, presidente de la FENACOTIP sostuvo que

dejamos entregado nuestro petitorio y hasta el día de hoy, *nosotros hemos cumplido con nuestra fase* y por lo tanto, hoy día, *de nuestra parte* se termina la medida de hecho (...) analizando la situación caótica en la que se encuentra el país *y habiendo cumplido con dar a conocer nuestro desacuerdo* al Gobierno frente al Decreto 883 hoy se termina la medida de hecho. Los gremios del transporte no se responsabilizan por los actos vandálicos que se han suscitado en estos días (Oromar TV, 5 de octubre 2019. *Cursivas nuestras*).

Este breve discurso revelaba nuevamente la lógica particularista de la dirigencia del transporte que terminó por confirmarse al siguiente día.

El 5 de octubre el ministro de Transporte solicitó al Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) que se activara con urgencia y convocó a la dirigencia del transporte para llegar a un acuerdo. Por medio de la resolución N° 77, el Directorio autorizó un incremento de las tarifas del transporte intra e interprovincial (*El Comercio*, 5 de octubre 2019a). Asimismo, la ANT sugería a los gobiernos locales un incremento del pasaje del transporte urbano de entre 5 y 10 centavos pero dejando a cada municipio, en función de sus competencias, la ratificación de la tarifa (*El Comercio*, 5 de octubre 2019b; *El Universo*, 10 de octubre 2019). Asimismo, se acordó reducir los impuestos a insumos para el transporte.

El Decreto 883 no se derogaría, pero los transportistas, sin haberlo buscado, ya habían activado la llama de la protesta social. Al siguiente día, referentes del transporte de menor rango y sus bases sociales en diferentes cantones y ciudades continuaron con la paralización del transporte (con excepción de los taxistas, cuyo dirigente continuaba preso). En Quito, los buses continuaron sin prestar servicio. En las terminales de ciudades de la provincia de Manta no hubo venta de boletos como tampoco buses en los andenes. En el de Guayaquil no se reanudó completamente el servicio y su alcaldesa, Cynthia Viteri, decidió suspender “por esta vez” la competencia para fijar las tarifas de transporte urbano en la ciudad y delegarla al Gobierno nacional. En las provincias de Tungurahua, transportistas pesados continuaron bloqueando vías. Así, la legitimidad de la dirigencia que negoció el acuerdo no solo quedó lastimada, sino que mostró sus límites para contener a unas bases sociales que se inscriben en el mundo popular y que históricamente han sufrido el retroceso de derechos impuesto por gobiernos neoliberales.

El movimiento indígena y la representación de lo general

El anuncio de los dirigentes del transporte de su retiro de la movilización no desactivó la protesta popular. El MIE, liderado por la CONAIE, continuó con las acciones colectivas que ya habían iniciado en distintas

provincias del país y convocó a otro paro nacional para el día 9 de octubre. Rápidamente este sector ocupó el centro de la impugnación social, más aún luego de anunciar su llegada a la capital desde distintos puntos del país para exigir la derogatoria del Decreto 883.

Luego de mantener asiduos vínculos con el Gobierno de Moreno por casi dos años, la CONAIE parecía retomar su orientación antineoliberal. En efecto, su resistencia en los años 90 fue clave en la lucha contra las políticas de ajuste, momento en que ocupó el espacio vacante que el sindicalismo había dejado como actor de resistencia contra el neoliberalismo, consolidando un enorme poder de presión e influencia. En ese marco, el MIE consiguió hacerse de la gestión de importantes instituciones estatales e impulsó una fuerte crítica al Estado, enmarcada en el proyecto de la construcción del Estado plurinacional (Ospina *et. al*, 2009). Este proyecto supuso una construcción conceptual amplia y diversa pero, a su vez, el despliegue de una estrategia política particular. El dilema sobre el lugar del MIE en la apuesta por el cambio, decantó en la llamada estrategia dual: partido-movimiento (Pachakutik –PK– y CONAIE).

La estrategia dual se cristalizaría con la presencia de PK en la coalición gobernante con la que llega Lucio Gutiérrez al poder en 2003. Sin embargo, el rápido giro neoliberal de Gutiérrez, que firmó una carta de intención con el FMI, dejaría al MIE entrampado en múltiples debates sobre su lugar en el sistema político y los modos de acción entre la dirigencia y las bases, generando un progresivo desgaste que le significaría perder su condición de actor hegemónico en el movimiento social.

Luego, la llegada a la presidencia de Rafael Correa profundizaría esa debilidad en el marco de la “lucha contra el corporativismo” que emprendió el Gobierno de la Revolución Ciudadana. Espacios institucionales que había controlado la CONAIE fueron retornados a las manos del Poder Ejecutivo, por el ejemplo la rectoría de la educación intercultural bilingüe y los recursos hídricos.¹¹ Además, varios

¹¹ Otros ejemplos son el Consejo de Desarrollo de las Nacionalidades y Pueblos indígenas del Ecuador (CODENPE), el Fondo de Desarrollo de las Nacionalidades y Pueblos

dirigentes indígenas fueron judicializados y criminalizados por su participación en acciones directas en contra de las políticas gubernamentales.

En mayo de 2017, con el ascenso de Lenín Moreno, candidato por Alianza País, el partido conducido por Rafael Correa, la situación respecto del MIE se modificó. Se produjo un acercamiento de la CONAIE en el marco del “diálogo” que emprendió Moreno y una parcial recomposición del poder corporativo del movimiento indígena a través de la devolución de esos espacios que Correa había recortado al MIE.¹² Sin embargo, dicha devolución no fue tal, como se pudo apreciar en palabras de la propia dirigencia cuando se sentó en la mesa de negociación el 13 de octubre. A cambio de esos gestos de “reparación”, la CONAIE le garantizó a Moreno condiciones de gobernabilidad.

Ya desde el mes de agosto la CONAIE había roto el diálogo con el Gobierno y había comenzado un proceso de consulta con sus bases para la organización de una movilización nacional hacia mediados de octubre. Las razones de dicha ruptura residían en el incumplimiento por parte del Gobierno de acuerdos con el MIE referidos a temas de concesiones mineras y petroleras, así como de privatizaciones de sectores estratégicos (*El Comercio*, 24 de agosto 2019). Asimismo, la histórica organización indígena ya se había pronunciado en contra del acuerdo firmado –a puertas cerradas y sin respetar los canales institucionales– entre el Gobierno y el FMI (CONAIE, 26 de abril 2019).

indígenas del Ecuador (FODEPI), la Secretaría Nacional de Salud Intercultural de las Nacionalidades y Pueblos Indígenas del Ecuador o la Educación Intercultural Bilingüe.

¹² Como muestra de aquello, Humberto Cholango, histórico dirigente de la CONAIE, se desempeñó como Secretario del Agua hasta el 9 de octubre de 2019. Por otro lado, la CONAIE había logrado que se otorgaran indultos a miembros del MIE encarcelados en el marco de protestas durante el gobierno anterior y la restitución de su sede en la capital del país (*Últimas Noticias*, 4 de julio 2017). También llegaron a un acuerdo para la creación de la Secretaría del Sistema de Educación Intercultural Bilingüe (SEIB), la cual gozaría de “autonomía financiera, administrativa y pedagógica y tendrá un Consejo de Educación de las Nacionalidades y Pueblos que será la rectora de la política pública en el tema” (CONAIE, 4 de julio 2018).

Con el anuncio del nuevo decreto, la movilización planteada para mediados de octubre se adelantó y el 9 de octubre fue la culminación de la llegada de las distintas organizaciones indígenas a Quito. Ese día, junto con el FUT, la CONAIE protagonizó el Paro Nacional. El 8 de octubre sus bases habían ingresado a la Asamblea Nacional y el despliegue represivo de las fuerzas estatales fue de una dimensión enorme (Defensoría del Pueblo, 14 de octubre 2019). Con tal escenario, y una vez convocada la Asamblea Popular en el Parque El Arbolito, la presión de las bases fue fundamental para que la dirigencia tomara un rumbo claro: demandar, entre otras cosas, la derogatoria del Decreto 883.¹³

La masividad de la protesta durante los días de lucha, así como la acogida por parte de la ciudadanía de la capital fue evidente. En efecto, una de las claves para entender la generalización de la movilización y su mantenimiento en el tiempo, está en la rápida organización de centros de acopio y resguardo humanitario. En este accionar, confluyeron colectivos políticos, organizaciones estudiantiles y algunas universidades situadas en Quito. Dos universidades confesionales (Católica y Salesiana) y dos públicas (Politécnica Nacional y Central) se convirtieron, en particular, en actores importantes que no solo obraron como centros de acogida, sino que buscaron mediar el conflicto y defender la integridad de los manifestantes apostados en sus instalaciones y en la Casa de la Cultura Ecuatoriana.

Las manifestaciones proliferaban y se mantenían a lo largo y ancho del país, con el desarrollo de acciones colectivas por parte de diversos sectores y algunos episodios de violencia frente a la creciente represión de las fuerzas estatales. Mientras más brutalidad desplegaba el Gobierno, más se activaba la indignación popular y prendía la movilización. Finalmente, con la capital tomada y “en llamas”, llamó a la dirigencia a tratar el Decreto 883. Como respuesta, el MIE pidió que el diálogo fuera público y televisado, no solo para mostrar a la sociedad la postura de unos y otros, sino también para rendir

¹³ Ver <https://twitter.com/jaimevargasnae/status/1181617689048973312>.

cuentas a sus bases y exhibir su compromiso de que no iría a negociar una salida sectorial, sino a exigir lo que se les demandaba. En días anteriores había trascendido que el Gobierno quería negociar compensaciones sectoriales con la dirigencia, como la creación de un fideicomiso para que parte de los recursos que el Estado ahorre por el retiro de los subsidios a la gasolina vaya hacia el agro, cuestión que no se concretó (*El Comercio*, 8 de octubre 2019). Incluso el Gobierno había hecho circular noticias de que tanto el presidente como el vicepresidente Otto Sonnenholzner –tercer vicepresidente de Moreno–, estaban llegando a acuerdos con la dirigencia indígena. Ante la falsedad de la noticia, la CONAIE respondió públicamente: “Ante campaña mediática de desprestigio, circulación de información falsa, malintencionada y descontextualizada aclaramos a nuestras bases y ciudadanía que no hemos negociado ni llegado a ningún acuerdo con este Gobierno represor y criminal”.¹⁴

El día 13 de octubre, en un hecho inédito, la negociación entre los representantes del Estado y la dirigencia indígena se concretó bajo las condiciones solicitadas por esta. En la mesa de diálogo estuvieron representantes de la CONAIE, del Consejo de Pueblos y Organizaciones Indígenas Evangélicos del Ecuador (FEINE) y de la Confederación Nacional de Organizaciones Campesinas Indígenas y Negras (FENOCIN) –las dos últimas más bien cercanas al Gobierno–.

Moreno abrió la negociación posicionándose como “hombre de diálogo”, bandera del discurso sostenido desde su campaña presidencial en 2017. Sin embargo, desde su convocatoria al diálogo con el MIE se revelaba su impostura: al mismo tiempo que llamaba a dialogar, sostenía que no daría un paso atrás con el controvertido Decreto: “Si el subsidio de la gasolina está siendo destinado para el tráfico, si los más ricos se están enriqueciendo más, me opongo a que esto pase”, sostuvo Moreno durante el diálogo televisado, cuando con el único actor con quien había dialogado para implementar el Decreto habían sido las cámaras empresariales.

¹⁴ Ver https://twitter.com/CONAIE_Ecuador/status/1182086547744710656

Luego de la intervención de Moreno, todos los dirigentes indígenas, a su turno, rechazaron el Decreto y pidieron su derogatoria. Los dirigentes también expresaron otras demandas como la liberación de presos indígenas, la renuncia de los ministros del frente de seguridad, un adecuado y democrático funcionamiento de la Corte Constitucional, el fin del extractivismo en territorios de pueblos y nacionalidades, y la falta de eficiencia en la gestión gubernamental que hasta el momento no había respondido a acuerdos alcanzados. Respecto de esto último, Jaime Vargas, presidente del consejo de gobierno la CONAIE, enfatizó que, en parte, la medida de fuerza desplegada en las calles se debía a que el Gobierno no había realizado avances concretos en relación a los acuerdos alcanzados durante los años previos. Así, caracterizó a los ministros de Moreno como “vagos”, responsables de que el presidente del país quedara “mal ante la ciudadanía”, y visibilizó el viejo dilema entre el MIE y el Estado, esta vez, demandando eficiencia.

También en respuesta a las acusaciones de violencia y vandalismo, Vargas, situó desde el primer momento la defensa de la movilización: “Se han violado muchos Derechos Humanos, especialmente el artículo 98 de la Constitución; el derecho a la resistencia” y prosiguió dando cuenta del carácter anti democrático del acuerdo con el FMI, que había sido gestionado unilateralmente por el Ejecutivo: “Pedimos a la Corte Constitucional que ejerza el control de constitucionalidad a todas las medidas económicas y las leyes que el Presidente pretenda llevar adelante” y enfatizó, con una amplitud no expresada hasta ese día, el rol del MIE en el concierto de los intereses de las mayorías: “Hoy no estamos hablando como movimiento indígena. La CONAIE busca construir un verdadero estado plurinacional. Estamos entre todas las organizaciones sociales como gesto de paz social”.

El Presidente reiteró su ofrecimiento de medidas compensatorias en clave sectorial sin éxito. En la argumentación de la dirigencia para sostener la demanda por la derogatoria de la normativa estaba presente con fuerza la palabra “pueblo”. Los dirigentes insistían en que la única salida al conflicto era dar paso a una exigencia que ya

no era de ellos, sino del conjunto de la sociedad. Así, el pedido de derogatoria del Decreto se sostuvo y se posicionó como una demanda general a la que ninguna compensación “solo para los indios” podía dar respuesta. “Nada solo para los indios”, frase simbólica del levantamiento indígena del 2001 en plena crisis nacional, volvía a guiar el accionar del MIE.

Cuando a su turno los ministros enfatizaron el carácter violento y –según ellos– golpista de las manifestaciones, Leonidas Iza, dirigente del movimiento indígena de Cotopaxi salió al paso: “Vamos a ser responsables. Para bajar los niveles de violencia, queda únicamente en responsabilidad del Presidente de la República”, y continuó diciendo: “nosotros mismos nos hemos sorprendido de nuestra capacidad de movilización (...) no creo que Correa tenga la posibilidad de mover todo esto. Querer tapar una realidad es un acto de irresponsabilidad. Lo decimos con respeto”. En esta misma alocución, Iza reconocía que la propia dirigencia se había visto sobrepasada por el reclamo de sus bases y criticó de forma ilustrativa la visión económica del Gobierno. Sostuvo un cruce con el ministro de Finanzas Richard Martínez quien adujo que la medida estaba pensada para controlar las pérdidas generadas por el contrabando de combustibles hacia países vecinos: “cada dólar que le entregamos a un contrabandista para que lleve gas a Perú o Colombia, y lo venda a un mejor precio, se lo lleva a costa de las personas más pobres”, desplazando a un segundo plano el argumento de austeridad y disciplina fiscal macroeconómica que había sostenido durante meses y con el cual se había posicionado la necesidad del acuerdo con el FMI. Ante esto, Iza le recordó la función social del subsidio: “(Antes) ponías US\$ 20 en tu tractorcito para ir a trabajar. Y al siguiente día tienes que poner US\$ 45 ¿Qué más violento puede ser que eso?”.

Los principales de otras funciones del Estado, como el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social (Función de Control Social), y Contraloría (Función Judicial), que habían sido invitados como mediadores y garantes, intervinieron abiertamente a favor de la postura oficial. De hecho, asistieron también el presidente de la

Asamblea Nacional (que se abstuvo de sesionar durante los 13 días de la movilización), la fiscal general y la presidenta de la función electoral. El representante de Naciones Unidas en Ecuador, que había sido uno de los convocantes y garantes del encuentro junto con la Conferencia Episcopal (Iglesia Católica) intervino en reiteradas ocasiones y se permitió sugerir varias alternativas. Su falta de neutralidad quedó retratada no solo en la conducción de las intervenciones, sino a favor de la postura del Gobierno, animando la creación de comisiones para la elaboración de un nuevo decreto.

Finalmente, luego de varias rondas de intervenciones donde el MIE y el Gobierno habían situado sus posiciones, se anunció un receso de 15 minutos (que duró más de 3 horas) posterior al cual el presidente Moreno anunció la derogatoria del Decreto 883 (y la redacción de uno nuevo). Los otros pedidos no fueron tramitados, como por ejemplo, las renunciias de los ministros de Gobierno, María Paula Romo, y de Defensa, Oswaldo Jarrín. Sin embargo, el MIE se arrogó la victoria y en las calles de Quito, especialmente donde el movimiento se había movilizadado durante las jornadas de protesta, sus bases comenzaron los festejos: “Vinimos, luchamos, ganamos y nos vamos”, cantaban eufóricamente.

El MIE se había expresado como representante de un clamor universal. La agenda de ajuste, el bloque de poder y el FMI habían sufrido su primera derrota. Como es evidente para el conjunto de los actores, esta derrota fue fruto de la movilización en la que se involucraron varios grupos de diversas formas. Sin embargo, al final de la movilización, la centralidad alcanzada por el MIE dio cuenta de su capacidad para hablar desde lo particular (indígenas) y lo general (pueblo) al mismo tiempo.

La postura adoptada por la CONAIE en las movilizaciones de octubre y en la mesa de negociación evidenció, así, un reacomodamiento de sus prioridades. Los indígenas posicionaron en primer plano una demanda de clase (la lucha contra el ajuste estructural) en clave nacional (contra el sojuzgamiento del FMI), antes que las étnicas que venían gestionando y cuya atención estatal implicaba

una *pax* política con Moreno (restablecimiento de la gestión comunitaria del agua, la recuperación de la educación intercultural bilingüe, Estado plurinacional). Los dos tipos de demandas atraviesan, entonces, a una población interpelada y afectada en términos étnicos y de clase, lo cual no sólo les permite hablar como indígenas, sino también como pobres. Así, dos tipos de demandas se encuentran y convergen frente un adversario fundamental: el neoliberalismo encarnado en el Gobierno y en el FMI, cuyos mandatos reproducen ambas formas de subordinación. Asimismo, estas formas de sometimiento lograron interpelar a otros sujetos y ampliar la superficie de representación. En efecto, CONAIE y FUT convergieron en las calles con la Revolución Ciudadana, adversarios durante una década.

Conclusiones

La contienda política suscitada en octubre evidenció distintas dinámicas de interacción socio-política: acción colectiva directa para expresar el malestar social, conformación y fortalecimiento de plataformas comunicacionales alternativas a los medios privados, articulación de organizaciones de DDHH por la defensa de los detenidos y activación de clásicos espacios de negociación institucional. Este texto presentó brevemente el modo en que dos poderosos actores sociales involucrados en las protestas accedieron a tramitar la crisis social en el plano político-institucional a través de acuerdos con el Gobierno: los gremios del transporte y el movimiento indígena ecuatoriano, que lejos de ser actores monolíticos, son constelaciones políticas con tensiones internas, pero con fuerte arraigo en los sectores populares que prevalecieron durante las jornadas de octubre. Ambos diálogos mostraron cómo el Estado intentó buscar salidas sectoriales y particularizadas a una disputa que rápidamente se generalizó, dado el carácter masivo y brutal del ajuste en diversos sectores poblacionales.

En efecto, el Gobierno y el sector del transporte buscaron una salida al conflicto a partir del acuerdo de medidas compensatorias, a costa de perjudicar al resto de la población. Por el contrario, el MIE, liderado por la CONAIE, logró encarnar la representación de una demanda general: la derogatoria del Decreto que implicaba un fuerte golpe al bolsillo, especialmente de los sectores populares. El Gobierno reiteró en ofrecimientos sectoriales para el MIE a través de una lógica de tramitación particularista para responder a las demandas colocadas por los diversos actores sociales en el escenario público en respuesta al “paquetazo”. Esta estrategia gubernamental, sumada a la brutal represión, criminalización de la protesta y persecución política que ordenó el Presidente a sus ministros hacia la dirigencia de distintas organizaciones y colectivos (desde el MIE hasta el movimiento RC), falló rotundamente. Inicialmente, el Gobierno quiso capitalizar el diálogo para demostrar su fuerza, pero terminó por hacer más notoria su derrota. No solo perdió un actor clave para sustentar políticamente sus decisiones, sino que puso en evidencia el carácter amplio de la interpelación del MIE.

No obstante, si bien la revuelta protagonizada por el MIE y la CONAIE fueron fundamentales para limitar la aplicación del ajuste, la irrupción de distintos actores y sectores que enmarcaron sus reclamos en la misma línea –derogación del Decreto y rechazo a la injerencia del FMI– fue la clave. Con todo, luego de una plural convergencia en las calles, de saber que la lucha frontal de un gran actor social es necesaria pero no suficiente y que el régimen ha decidido criminalizar a todos los actores antineoliberales, la gran incógnita es: ¿entre quiénes y cómo se sucederán las formas de convergencia y/o coordinación para la recomposición de un proyecto político alternativo? ¿Esto está en el horizonte de los protagonistas del octubre plebeyo? Por lo pronto, la polaridad sigue marcada por el ajuste neoliberal.

Bibliografía

Acosta, A. y Cajas Guijarro, J. (2018). Superar los subsidios en clave integral, no solo fiscal. *Revista digital Línea de Fuego*. Recuperado de: <https://lalineadefuego.info/2018/08/16/superar-los-subsidios-en-clave-integral-no-solo-fiscal-por-alberto-acosta-y-john-cajas-guijarro/>

Chauvin, J.P. (2006). *Conflictos y gobierno local. El caso del transporte urbano en Quito*. Tesis de Maestría. Quito: FLACSO.

CONAIE (4 de julio 2018). Lenín Moreno firmará decreto de creación de la Secretaría del Sistema de Educación Intercultural Bilingüe. Recuperado de: <https://conaie.org/2018/07/04/lenin-moreno-firmara-decreto-creacion-la-secretaria-del-sistema-educacion-intercultural-bilingue/>

——— (26 de abril 2019). La CONAIE rechaza la nueva política minera y el entreguismo al FMI. Recuperado de: <https://conaie.org/2019/04/26/la-conaie-rechaza-la-nueva-politica-minera-y-el-entreguismo-al-fmi/>

Dávila Loor, J. (1995). *El FUT. Trayectoria y perspectivas*. Quito: Centro para el Desarrollo Social.

Defensoría del Pueblo (14 de octubre 2019). *Séptimo Informe Ejecutivo personas detenidas. Paro Nacional – Estado de Excepción – Ecuador*. Recuperado de: <http://repositorio.dpe.gob.ec/bitstream/39000/2415/15/AD-DPE-2019-011.7.pdf>

El Comercio (24 de agosto 2019). La Conaie rompe diálogo con el Gobierno, anuncia movilizaciones y pide sumar fuerzas para un paro nacional. Recuperado de: <https://www.elcomercio.com/actualidad/conaie-rompe-dialogo-gobierno-movilizacion.html>

——— (5 de octubre 2019a). La ANT fija un techo de 32% para incremento de pasajes intra e interprovinciales. Recuperado de: <https://www.elcomercio.com/actualidad/ant-fija-incremento-pasajes-transporte.html>

——— (5 de octubre 2019b). El pasaje urbano aumenta en 10 centavos; sube a 35 centavos en Quito. Recuperado de: <https://www.elcomercio.com/actualidad/pasaje-urbano-aumento-quito-ant.html>

—— (8 de octubre 2019). Presidente Moreno anuncia la carta de negociación para dialogar con el movimiento indígena. Recuperado de: <https://www.elcomercio.com/actualidad/politica-presidente-moreno-carta-negociacion.html>

El Telégrafo (4 de octubre 2019). ¿Se puede vivir bajo amenaza de la clase del transporte? Recuperado de: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/editoriales/1/transporte-amenaza-ecuador/>

El Universo (10 de octubre 2019). El pasaje urbano solo podrá subir entre 5 y 10 centavos. Recuperado de: <https://www.eluniverso.com/noticias/2019/10/05/nota/7548463/pasaje-urbano-solo-podra-subir-5-10-centavos>

González, H. (s/a). La guerra de los cuatro reales. *Archivo Metropolitano de Historia de Quito*. Recuperado de : <http://archivoqhistorico.quito.gob.ec/index.php/publicaciones/investigaciones/30-la-guerra-de-los-cuatro-reales>

Oromar TV (5 de octubre de 2019) Transportistas no se responsabilizan por vandalismo. Recuperado de: <http://oromartv.com/transportistas-no-se-responsabilizan-por-vandalismo/>

Ospina Peralta, P; Kaltmeier, O. y Büschges, C. (2009). *Andes en movimiento: Identidad y poder en el nuevo paisaje político*. Quito: CEN.

Ospina Peralta, P. (2019). Ecuador contra Lenín Moreno. *Nueva Sociedad*. Recuperado de: <https://nuso.org/articulo/ecuador-lenin-moreno/>

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021*. Quito: Toda una vida.

Ramírez Gallegos, F. (2012). Despliegues de la autonomía estatal en el Ecuador de la Revolución Ciudadana. *Debates y combates*, 4, 115-150.

Stoessel, Soledad (2017). *Estado y representación política durante el ciclo postneoliberal: poder gubernamental y transportistas en Argentina, Bolivia y Ecuador*. Tesis de Doctorado. Universidad Nacional de La Plata.

Últimas Noticias (4 de julio 2017). Moreno entregará sede de la Conaie en comodato para los próximos 100 años. Recuperado de: <https://www.ultimasnoticias.ec/las-ultimas/moreno-entregara-sede-conaie-comodato.html>