



**INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES**  
LA UNIVERSIDAD DE POSGRADO DEL ESTADO

**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

**INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES**  
**LA UNIVERSIDAD DE POSGRADO DEL ESTADO**

Maestría de Investigación en  
Economía Social y Solidaria

**EMPRENDIMIENTOS DE LA ECONOMÍA POPULAR Y SU  
RELACIÓN CON LA ECONOMÍA DEL TRABAJO:  
CASO TRANSPORTE DE TAXI RUTA EN QUITO**

Autor: José Luis Abarca Anchundia  
Director: Dr. (c) Marcelo Varela

Quito, Agosto 2019



**No.510- 2019.**

**ACTA DE GRADO**

En el Distrito Metropolitano de Quito, hoy a los cuatro días del mes de diciembre del año dos mil diecinueve, **JOSE LUIS ABARCA ANCHUNDIA**, portador del número de cédula: 1723558571, **EGRESADO DE LA MAESTRÍA EN ECONOMÍA SOCIAL Y SOLIDARIA (2017-2019)**, se presentó a la exposición y defensa oral de su tesis, con el tema: **“LOS EMPRENDIMIENTOS DE LA ECONOMÍA POPULAR Y SU RELACIÓN CON LA ECONOMÍA DEL TRABAJO: CASO TRANSPORTE DE TAXI RUTA EN QUITO”**, dando así cumplimiento al requisito, previo a la obtención del título de **MAGÍSTER EN ECONOMÍA SOCIAL Y SOLIDARIA**.

Habiendo obtenido las siguientes notas:

Promedio Académico:	8.69
Tesis Escrita:	8.71
Defensa Oral Tesis:	8.76
<b>Nota Final Promedio:</b>	<b>8.71</b>



En consecuencia, **JOSE LUIS ABARCA ANCHUNDIA**, se ha hecho acreedora al título mencionado.

Para constancia firman:

  
**Mgs. Victor Jacome.**  
**PRESIDENTE DEL TRIBUNAL**

  
**Mgs. Yamile Montalvo.**  
**MIEMBRO**

  
**Dr. Jorge Yépez.**  
**MIEMBRO**

  
**Abg. Ximena Carvajal Chiriboga.**  
**DIRECTORA DE SECRETARÍA GENERAL**

De conformidad con la facultad prevista en el estatuto del IAEN CERTIFICO que la presente es fiel copia del original

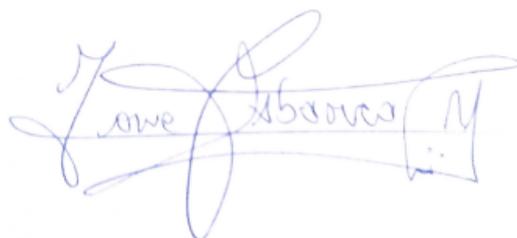


Fojas 11  
Fecha **24 ENE 2020**

  
Secretaría General

## **AUTORIA**

Yo, José Luis Abarca Anchundia, con CI 1723558571 declaro que las ideas, juicios, valoraciones, interpretaciones, consultas bibliográficas, definiciones y conceptualizaciones expuestas en el presente trabajo; así cómo, los procedimientos y herramientas utilizadas en la investigación, son de absoluta responsabilidad del autor del trabajo de titulación. Así mismo, me acojo a los reglamentos internos de la universidad correspondientes a los temas de honestidad académica.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jose Abarca', with a stylized flourish at the end.

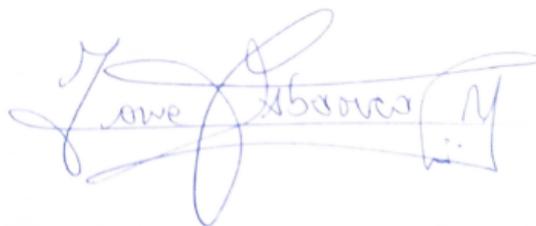
---

C.I. 172355857-1

## **AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN**

Yo José Luis Abarca Anchundia cedo al IAEN, los derechos de publicación de la presente obra por un plazo máximo de cinco años, sin que deba haber un reconocimiento económico por este concepto. Declaro además que el texto del presente trabajo de titulación no podrá ser cedido a ninguna empresa editorial para su publicación u otros fines, sin contar previamente con la autorización escrita de la universidad.

Quito, 01 Diciembre 2019



**JOSÉ LUIS ABARCA ANCHUNDIA**

CI 172355857-1

## **RESUMEN**

El 62% de organizaciones en el sector de transporte terrestre son cooperativas, las mismas transitan en híbridos sistemas económicos, a su vez el 51% de personas en Ecuador no mantienen un empleo adecuado, por lo cual la economía popular y la economía del trabajo se vuelven alternativas de supervivencia.

En éste contexto la presente investigación buscó dar respuestas a: *¿Cómo los emprendimientos de la economía popular están relacionados con la economía del trabajo?*, amparado en un proceso metodológico deductivo y un enfoque cualitativo que utiliza el estudio de caso de tres asociaciones de taxi ruta en Quito, evidencia la necesidad de la co-construcción y co-producción de sistemas económicos que se enfoquen en la reproducción de la vida, denunciando la obsolescencia de aquellos cuyo fin no sea ése y donde la re-significación del “trabajo” es prioridad.

## **SUMMARY**

62% of organizations in the land transport sector are cooperatives, they transit in hybrid economic systems, in turn 51% of people in Ecuador do not keep a job, so the popular economy and the labor economy become alternatives of survival.

In this context, the present investigation sought to provide answers to: *How are the ventures of the popular economy related to the labor economy ?*, supported by a deductive methodological process and a qualitative approach that uses the case study of three taxi route associations in Quito, it shows the need for the co-construction and co-production of economic systems that focus on the reproduction of life, denouncing the obsolescence of those whose end is not that and where the re-significance of "work" is priority.

## **PALABRAS CLAVES (KEYWORDS)**

Economía popular, economía del trabajo, reproducción de la vida, transporte, taxi ruta

## **AGRADECIMIENTOS**

*A la Agencia Nacional de Tránsito que me auspicio,*

*A Marcelo mi tutor que me guio,*

*A mis padres que me respaldaron,*

*A mis hermanos que me acompañaron,*

*A mis compañeros con los que caminé,*

*A mis sobrinos que me hacen pensar en el futuro,*

*A ti que nunca me faltaste,*

*A la curiosidad que es infinita.*

**GRACIAS**

# EMPRESARIOS DE LA ECONOMÍA POPULAR Y SU RELACIÓN CON LA ECONOMÍA DEL TRABAJO: TRANSPORTE DE TAXI RUTA EN LA ZONA ELOY ALFARO

1.	Introducción .....	1
1.1.	El desempleo, ¿es realmente el problema? .....	2
1.2.	Taxi ruta y la importancia de visibilizarle.....	7
1.3.	Metodología .....	8
2.	Marco teórico, conceptual .....	10
2.1.	De las racionalidades de Weber .....	10
2.2.	De la economía formal a la economía sustantiva .....	12
2.3.	Lo popular y la economía popular .....	14
2.4.	Entendiendo lo popular .....	15
2.5.	Implicaciones de la economía popular .....	16
2.6.	La Economía del trabajo .....	18
2.7.	La economía popular y la solidaridad .....	21
2.8.	Otra política, basada en la co-construcción y co-producción.....	25
3.	Transporte terrestre entre el capital y el ser humano.....	29
3.1.	El transporte terrestre y la informalidad.....	29
3.2.	Organizaciones de la Economía Popular, Economía Popular y Solidaria y su participación en la Actividad Económica .....	35
3.3.	El transporte: una hibridación de sistemas económicos .....	41
3.4.	Quito, un bastión de la economía popular.....	44
3.5.	El taxi como parte del transporte .....	47
3.6.	Taxi ruta como alternativa de trabajo.....	49
3.7.	La lógica de reproducción del taxi ruta .....	51
3.8.	El taxi ruta más allá de una estrategia popular.....	58
3.9.	El taxi ruta y el fondo de trabajo.....	61
3.10.	El taxi ruta, paso de emprendimiento popular a economía popular y solidaria.....	68
4.	Taxi ruta: ¿modelo de economía del trabajo? .....	73
4.1.	Taxi ruta desde los socios .....	73
4.2.	Taxi ruta desde los Usuarios. ....	76
4.3.	Taxi ruta desde los Dirigentes.....	78
4.4.	Taxi ruta desde los Dirigentes de taxis formales.....	79
4.5.	Taxi ruta desde las Autoridades locales. ....	81
4.6.	El taxi ruta acercamiento a una políticas pública basada en el ser humano .....	82

5. Conclusiones: .....	86
6. Anexos: .....	91
6.1. Formulario de Encuestas .....	91
6.2. Formato Entrevista .....	93
6.3. Líneas de Acción identificados Política Pública Taxi Ruta .....	94
7. Bibliografía: .....	96

## Índice de Ilustraciones

Ilustración 1 Número de viajes por día en transporte público 2014 .....	5
Ilustración 2 Interrelación de la economía pública, empresarial y popular con la EPS .....	22
Ilustración 3: Población con empleo en el sector formal e informal a nivel nacional 2010-2018 .....	32
Ilustración 4: Tasa de Motorización 2010 vs 2017 .....	33
Ilustración 5: Segmentación del sector financiero de la EPS al 2012.....	37
Ilustración 6: Organizaciones activas del sector real de la EPS .....	38
Ilustración 7: Montos de compra pública adjudicados actores de la EPS (USD Millones) .....	40
Ilustración 8: Tipos de Transporte: Gobierno Nacional y Local .....	42
Ilustración 9: Número de unidades por modalidad .....	43
Ilustración 10: Sector servicios a nivel nacional de la EPS por Situación Inicial .....	44
Ilustración 11: Socios por modalidad de transporte en Pichincha .....	45
Ilustración 12 Sector servicios a nivel Quito de la EPS por Situación Inicial .....	46
Ilustración 13: Nro. Cooperativas de transporte por modalidad .....	48
Ilustración 14: Oferta Operativa de taxis en Quito .....	50
Ilustración 15: Testeo de los Servicios Informales de operación en circuito .....	52
Ilustración 16: Ciudades de migración a en los últimos 5 años del taxi ruta .....	55
Ilustración 17: Inconvenientes en los hogares del taxi ruta .....	56
Ilustración 18: Solución en los hogares del taxi ruta .....	57
Ilustración 19: Emprendimientos de taxi ruta y nivel educativo .....	59
Ilustración 20: Por tipo de ocupación y promedio de años de taxi ruta .....	60
Ilustración 21: Horas destinadas a laborar en taxi ruta .....	62
Ilustración 22: Identificación de la pluriactividad por asociación de taxi ruta .....	63
Ilustración 23: Uso de horas semanales para quehaceres domésticos .....	64
Ilustración 24: Distribución del ingreso mensual por el taxi ruta .....	65
Ilustración 25: Condición de afiliación por años de trabajo en taxi ruta .....	65
Ilustración 26: Acceso al crédito de taxi ruta por preferencia .....	66
Ilustración 27: Institución donde está registrado su organización de taxi ruta .....	67
Ilustración 28: Percepción de confianza por grupos Escala de Likert .....	70
Ilustración 29: Percepción de actores que brinden el servicio de taxi ruta .....	71
Ilustración 30: Percepción de felicidad de los emprendimientos de taxi ruta .....	72

## Índice de Tablas

Tabla 1: Segmentación del sector real de la EPS.....	36
Tabla 2: Segmentación del sector financiero de la EPS al 2012.....	37
Tabla 3: Organizaciones Activas del Sector Financiero de la Economía Popular y Solidaria.....	39
Tabla 4: Estado de Situación Inicial por modalidad de transporte en Quito.....	48
Tabla 5: Definición de taxi ruta por parte de los actores .....	52
Tabla 6: Características generales de 3 emprendimientos de taxi ruta .....	53
Tabla 7: Características de la EPS en el taxi ruta .....	68
Tabla 8: Asistentes taller Taxi ruta: Acercamiento a una política pública .....	83
Tabla 9: Asistentes taller Taxi ruta: propuestas generadas .....	84
Tabla 10: Respuestas a problemáticas presentadas en el taxi ruta.....	84

*"La utopía está en el horizonte. Camino dos pasos,  
ella se aleja dos pasos y el horizonte se corre diez pasos más allá.  
¿Entonces para qué sirve la utopía?  
Para eso, sirve para caminar"  
Fernando Birri (1925-2017)*

## **1. Introducción**

El empleo en la década de los 80 y 90 en América Latina y el Caribe disminuyó, producto de la aplicación de políticas de corte neoliberal establecidos por el Consenso de Washington, otro de sus resultados fue un incremento de la tasa de desempleo urbano pasando del 5,8% a inicios de los 90 a 8,7% en 1999 (CEPAL citado en Almeida 2000). De la evaluación a dichas reformas Stallings, & Peres Núñez, (2000) exponen que: “las reformas tuvieron un efecto sorprendentemente pequeño en el crecimiento económico, el empleo y la equidad a nivel agregado”. (p 8)

En el caso de Ecuador en los últimos dos años (mar-2017 a mar-19) el empleo adecuado mantienen un promedio de 48.69% a nivel nacional; y en el último año existe un decrecimiento del empleo adecuado de 6.95% (189.591), a su vez en el mismo periodo; se incrementó el subempleo en (5.84%), otro empleo no pleno (6.95%), empleo no clasificado (5.85%) y el desempleo (1.69%), visibilizando la fragilidad del mercado laboral nacional. (ENEMDU, 2019)

Así éste hecho económico (empleo) es un reflejo de la estructura económica de nuestro país, por lo cual el Ecuador sigue enfrentando desafíos para la dotación de empleo a toda su población. Por lo tanto, es menester abordar el trabajo desde otra visión económica, en la cual, el trabajador sea el actor que tome la posta en la búsqueda de alternativas de subsistencia.

### **1.1. El desempleo, ¿es realmente el problema?**

El Ecuador mantiene un déficit histórico de falta de empleo. Éste se vio agravada en el año 2000 producto de una crisis financiera como lo recalca Larrea (2004)

Los programas de ajustes estructural, no tuvieron buenos resultados en Ecuador y fue agradaba por la crisis de 1998, provocada por: el conflicto bélico con Perú (1995) las inundaciones producto del fenómeno de “El Niño” (1998), el colapso de los precios del petróleo (1998 y 1999) y la crisis financiera iniciada en el Sudeste Asiático en 1997, que repercutió en la quiebra de varios bancos privados del Ecuador (1999 y 2000). (p.186)

Esta crisis financiera impactó a todos los sectores de la economía ecuatoriana, dejando entrever lo frágil de la misma, para Larrea Maldonado & Larrea, (2007) las condiciones de desempleo se debe al “débil crecimiento de la economía y una limitada generación de empleo productivo, conduciendo a una persistente situación de subempleo estructural” (p.31). El bajo crecimiento de la economía provoca desocupación, informalidad y el fenómeno de la flexibilización laboral acentuando los niveles de precariedad laboral, provocando incluso la migración de trabajadores hacia Europa y Estados Unidos” (Ordoñez, 2010, p.2).

En Ecuador el promedio de la tasa de desempleo en el periodo de 1990 a 1999 fue de 9.1% con un máximo de 14% en 1999 y un mínimo de 6% en 1990; esto significa que de cada 100 ecuatorianos de la población económicamente activa 14 de ellos no podían encontrar trabajo. Para el periodo 2000 a 2009 el promedio anual de la tasa de desempleo se ubicaba en 8,7%, pero su máximo es de 12% en el 2003 y el mínimo es de 6% en el 2007, y para el periodo de 2010 al 2018 se ubica en un promedio de 4.40% con un máximo de 5.20% en 2016. Es a partir de 2007 que la tasa de desempleo se ubica por debajo del 7% a

excepción del 9% en el 2009 esta relativa estabilidad que se vive en cuanto a la tasa de desempleo no pierde la importancia, de que él mismo es una problemática.

Por lo tanto, ante la disminución del empleo adecuado abre la puerta para el desarrollo e incremento de la informalidad. Para Freije, (2002) la informalidad es producto de la excesiva reglamentación y la falta de medios económicos, porque hace que los pequeños empresarios no puedan cumplirla, así también la falta de crecimiento económico sumado a la creciente oferta laboral y el desarrollo de tecnología que requiere mano de obra calificada desplaza al alza el desempleo y la informalidad.

Mientras que para Perry, G., Maloney, W., Arias, O., Fajnzylber, P., Mason, A., & Saavedra-Chanduvi, J. (2007) acotan que: “la informalidad es impulsada por la exclusión de los beneficios estatales o los circuitos de la economía moderna, y por las decisiones de ‘salida’ voluntaria que surgen de cálculos de costo-beneficio privados que llevan a los trabajadores a quedar excluidos de las instituciones formales”. (p. 5)

Esta conjunción entre la falta de empleo y la informalidad se concentró en el sector del transporte, como resultado de un proceso de expansión urbana y de otras formas de inserción en la economía (globalización), profundizando aún más la concentración y centralización de los poderes económicos, políticos y sociales en las capitales provinciales de Quito (Pichincha), Guayaquil (Guayas) y Cuenca (Azuay)<sup>1</sup> (Acosta, 1995).

En Quito, la falta de empleo y la informalidad son notorios. Así podemos identificar a personas que buscan trabajos y se ubican con sus herramientas en diferentes calles de Quito como por ejemplo en la Av. De los Granados en el norte y en la Plaza de Chillogallo

---

<sup>1</sup> En 2013 se creó el Régimen de ZEDE- Zonas Especiales de Desarrollo Económico que buscaba incentivar la inversión privada en las otras 21 provincias.

en el sur. En marzo de 2019, el número de personas desempleadas en Quito fue de 376.255, con un incremento de 3.92% si las comparamos con el mes de marzo de 2018, estas cifras en gran medida se ven agravadas por un proceso de inmigración tanto de extranjeros (venezolanos) y la migración de otras provincias hacia Quito, siendo que el 34% de los ciudadanos residentes en Quito declaró no haber nacido en esta ciudad. Si observamos las cifras de inmigración, uno de los principales motivos por los cuales los habitantes manifestaron que emigraron hacia Quito fue 95% por trabajo y 12% estudios (INEC, 2017).

De igual manera, esta presión demográfica<sup>2</sup> y la búsqueda de empleo, empeora el horizonte de un proceso de desarrollo no planificado con alta concentración y centralización de poderes económicos, políticos que ha provocado una lógica de centros periferias para Quito tanto al sur, norte y valles.

Así, de las 8 Administraciones Zonales que mantiene el Municipio de Quito, las que registran el mayor crecimiento poblacional en los últimos 10 años son Calderón (79%) hacia el nororiente y Quitumbe (68%) hacia el sur, sin embargo la administración zonal Eloy Alfaro es la de mayor número de habitantes con más de 400 mil habitantes y la de mayor densidad poblacional con 130,7% habitantes por hectárea, por lo tanto, como es de esperarse su crecimiento poblacional es más dinámico que la dotación de servicios básicos.

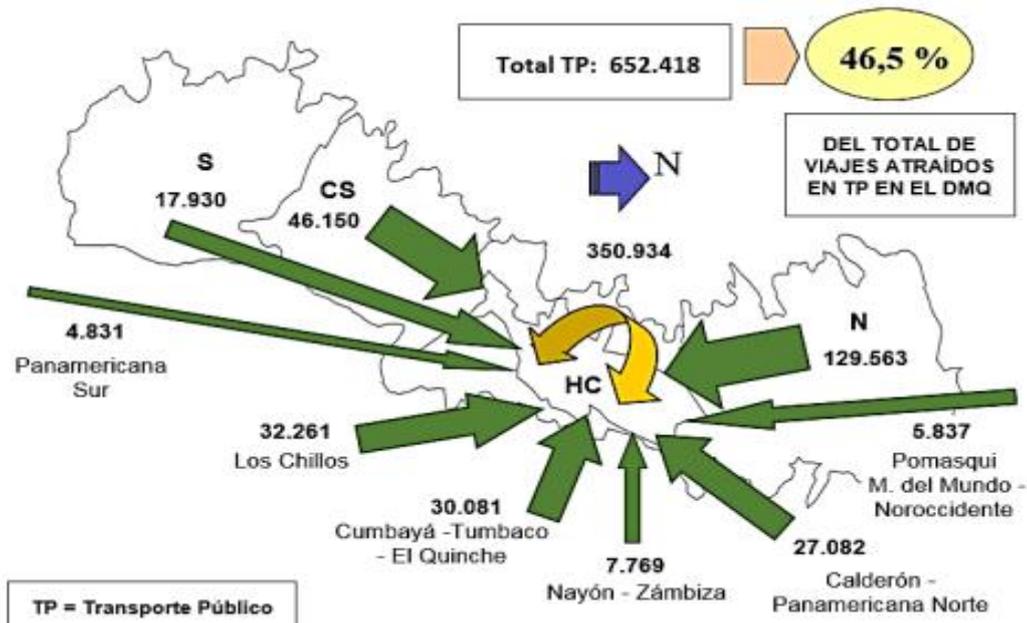
A su vez, de acuerdo con el último Censo Económico realizado por el INEC 2010, en Quito se encuentra el 20% de las empresas que se censaron en el país. Las mismas se encuentran ubicadas mayormente en la zonal Eugenio Espejo<sup>3</sup> (centro norte) con el 26%

---

<sup>2</sup> Quito mantuvo un crecimiento de 22%

<sup>3</sup> Puéllaro, Chavezpamba, Atahualpa, San José de Minas, Perucho, El Condado, Ponceano, San Antonio de Pichincha, Nono, Cotocollao, Pomasqui, Calacalí, Comité del Pueblo y Carcelén

(23.836), seguido por un 21% (19.227) en Eloy Alfaro (Zona Sur) y un 17% (15.882) en Manuela Sáenz (Zona Centro), por lo tanto la población que se concentra en las zonas periferias mantiene como centros de viajes estas zonales, siguiendo la misma lógica que se mantenía en la época feudal de realizar los asentamientos cerca de los castillos ahora se lo hace cerca de los centros empresariales.



*Ilustración 1* Número de viajes por día en transporte público 2014  
Fuente: Plan de Movilidad de Quito (2014)

Por lo tanto, resulta casi obligatoria realizar el análisis del sistema de movilidad de la población de Quito. El sistema de transporte y movilidad en Quito se ha visto impactado por ésta creciente demanda del servicio de las periferias hacia el centro, lo cual en las horas picos<sup>4</sup> caotiza la ciudad. Si bien, para trasladarse al interior de la ciudad se puede realizar a pie o a través de un medio motorizado, según el último Plan de Movilidad de Quito, el transporte motorizado representa el 84,3% del total de viajes, siendo el

<sup>4</sup> Se considera horas picos al incremento de la demanda de transporte generalmente son horarios picos de: 6 a 8 de 11:30 a 14 y de 16 a 17 horas de lunes a viernes.

transporte público el de mayor uso con el 61,3% y el 23% transporte privado, hacia el hipercentro<sup>5</sup> de Quito la zona de mayor concentración de viajes, lo cual refleja las preferencias de los usuarios para movilizarse, sin embargo será ese transporte privado el que logra caotizar la ciudad.

A pesar de que Quito mantiene sistemas de transporte masivo y comercial como el Trolebús, Metrovia, Ecovía y el transporte público urbano, taxis convencional y ejecutivo, escolar e institucional, carga liviana y pesada los mismos no han podido satisfacer la necesidad de una óptima movilidad<sup>6</sup>; que mantiene un global de 4'6 mil viajes<sup>7</sup>.

Por lo tanto, como se mencionó anteriormente la visión de una distribución geo-céntrica del transporte sumado a una deficiente distribución en la concesión de las rutas y frecuencias que se basa en una lógica de rentabilidad hacia el dueño del transporte dejando de lado la calidad del servicio, la eficiencia, la seguridad vial y ciudadana, generando una sobrecarga de varios corredores en el hipercentro y el déficit en los barrios periféricos.

Esta brecha de no satisfacción del servicio de transporte sumado a la tasa de desempleo genera un nicho de mercado para personas que no mantienen actualmente un trabajo producto de la lógica del sistema neoliberal. Será por ello, que surge un servicio de transporte el cual busca conectar los barrios periféricos con los sistemas de transporte o corredores principales.

---

5 Es la zona delimitada por: Al sur: Calle Ambato; al oeste: Av. América-calle Imbabura; al norte: Av. El Inca; al este: Av. 6 de Diciembre - Av. 12 de Octubre - Av. Gran Colombia. Fuente: Secretaría de Movilidad.

6 Entiéndase a la movilidad como un parámetro que mide la cantidad de desplazamientos que las personas o las mercancías efectúan en un determinado sistema o ámbito socioeconómico.

7 Viaje es el desplazamiento realizado de un origen a un destino y un motivo específicos, que en el presente caso, se le asigna un modo de transporte utilizado en la mayoría de su trayecto.

A pesar de la evidente existencia de este tipo de servicio y la cotidianidad del mismo, existe una invisibilización de este tipo de servicios que funciona al borde de la ilegalidad, debido a la poca información existente. Por lo tanto, centrare mi investigación en la siguiente pregunta de investigación ¿Cómo los emprendimientos de la economía popular están relacionados con la economía del trabajo?

## **1.2. Taxi ruta y la importancia de visibilizarle**

Ante la imposibilidad de incursionar de manera adecuada en el mercado de trabajo y la inestabilidad económica y jurídica del Ecuador producto de las políticas públicas alineadas al neoliberalismo. La población en edad de trabajar se ha volcado a realizar actividades denominadas populares, incluso sin cumplir los documentos solicitados por el Gobierno local (Municipio), como es el caso del transporte de taxi ruta en la zonal Eloy Alfaro de Quito.

Por lo tanto, resulta de especial interés la presente investigación debido a que se enmarcará en un contexto de Economía Popular y Solidaria, contextualizando la crítica hacia el pensamiento hegemónico. Permitiendo generar una herramienta de discusión que contribuya al debate basado en una lógica de reproducción ampliada de la vida.

Así también, la presente investigación profundizará en entender la relación entre la economía popular y la economía del trabajo, tomando como referente el aparataje estatal de la Economía Popular y Solidaria creado por mandato constitucional en Ecuador a partir del 2008 Art. 283.

Por ello, ésta investigación busca proporcionar información útil a toda la comunidad involucrada que se sienta excluida del mercado laboral y necesite generarse una opinión crítica referente a esta problemática.

A su vez, debido a que no se cuenta con suficientes estudios de alcance local sobre la relación de la economía popular con la economía del trabajo enfocado directamente con el sector de transporte, la caracterización de las relaciones de trabajo, permitirá un mayor conocimiento sobre su origen y el rol que se espera del estado local.

Por otra parte, la investigación contribuye también a ampliar los datos sobre la economía popular, la economía del trabajo, para contrastarlos con otros estudios similares, y analizar las posibles variantes según los emprendimientos populares, cooperativas de transporte y su contexto.

Finalmente, su utilidad metodológica, consistiría en la realización de futuras investigaciones que utilizarán metodologías compatibles, de manera que se posibiliten análisis conjuntos y comparaciones entre diferentes periodos temporales.

### **1.3. Metodología**

Para la presente investigación el nivel de investigación será explicativo, permitiendo describir y develar las particularidades del servicio de transporte de taxi ruta en la zonal Eloy Alfaro en la ciudad de Quito, que está constituido por nueve parroquias de las cuales se elegirá al menos 3 de ellas, elegidas por observación de recurrencia del servicio de taxi ruta, así como por recomendaciones de sus actores y que brinde las facilidades a fin de realizar esta investigación.

Amparado en un proceso metodológico deductivo y un enfoque cualitativo, partiendo de una visión general: desde los tipos de servicios y clases de transporte formales hasta llegar a un análisis de tipo específico como es el caso del transporte de taxi ruta en la zona Eloy Alfaro.

Las técnicas a utilizar incluyen entrevistas, encuestas, grupos focales a: transportistas constituidos por derecho y de hecho, usuarios, agentes de control, funcionarios de la Agencia Nacional de Tránsito (Gobierno Central) y Agencia Metropolitana de Tránsito (Municipio), dirigentes de las cooperativas de taxis rutas. A fin de recabar la visión de los diferentes actores que mantienen relación directa o indirecta con la actividad del taxi ruta.

La información será recolectada a través de grabaciones transcritas mediante un computador personal que permita resguardar al máximo los testimonios de las personas entrevistadas. Adicional, se utilizarán formularios para la encuesta dirigida a los operadores del servicio de taxi ruta. Su posterior crítica codificación, digitalización y procesamiento se realizaran en el programa estadístico SPSS y la herramienta de visualización (Business Intelligence) Tableau.

A su vez, la revisión bibliográfica se realizará de fuentes secundarias, las mismas que serán solicitada a las diferentes instituciones públicas que están involucradas como lo es la Agencia Nacional de Tránsito, Municipio de Quito entre otras. Esta información nos permitirá contrastar con fuentes primarias para la complementaria de la investigación.

*“Somos como la paja de páramo que se arranca y vuelve a crecer...  
y de paja de páramo sembraremos el mundo”*  
Dolores Cacuangó.

## **2. Marco teórico, conceptual**

A partir del siglo XX se empieza a desarrollar una teoría alternativa de desarrollo de lo económico entendida como economía sustantiva, la cual implica una reingeniería para entender la ciencia económica. Esta corriente alternativa busca despejar y enriquecer el debate para el desarrollo socioeconómico para lo cual se estima conveniente partir de los diferentes tipos de racionalidad.

### **2.1. De las racionalidades de Weber**

La racionalidad es uno de los temas más importantes desarrollados por Max Weber, en su obra “Economía y Sociedad” y en los “Ensayos sobre sociología de la religión”.

Su racionalidad parte de la acción social que involucra una neutralidad axiológica, es decir, un estudio debe estar alejada de posiciones ideológicas como garantía de su objetividad, como dice Weber «No es necesario ser Cesar para comprender a Cesar» en su obra Economía y Sociedad, en la que buscaba algo adicional que las regularidades y los patrones de conducta.

Por ello, Weber utiliza el ideal tipo para la reconstrucción de los tipos de racionalidad que de acuerdo a su clasificación son: práctica, teórica, sustantiva y formal. Los mismos que se combinan en todos los niveles del proceso social y civilizatorio. Lo cual demostró a través de sus estudios en las civilizaciones de Asia (China, India y del antiguo Cercano Oriente) que no adoptaron los tipos de racionalización que caracteriza a la civilización americana y europea (aquí se resalta la racionalización formal). (Kalberg, S. 2005)

Sera a través de dichos estudios que Weber, identifica que existen diferentes tipos de racionalidad y que los mismos son universales en mayor o menor medida. Para Weber los procesos de racionalización pueden tener lugar en cada campo singular uno de otro y a su propio ritmo.

Retomando la clasificación de racionalidad que realiza Weber tenemos:

La Racionalidad Práctica: La identifica con intereses puramente pragmáticos y egoístas del individuo, lo cual manifiesta la capacidad del hombre de actuar con arreglo a medios-fines, manteniendo una aversión hacia esfuerzos impracticables entendidas como valores del “más allá”.

La Racionalidad Teórica o Intelectual.- Implica un dominio consiente de la realidad por medio de los procesos cognitivos abstractos, en la que según Weber cobra ímpetu al buscar un sentido coherente a la vida cotidiana.

La Racionalidad Sustantiva.- La misma ordena directamente la acción en patrones, basados en relación a “postulados de valor” y de la sistematización de su acción para adecuarse a dichos valores.

La Racionalidad Formal.- Se remite a esferas de vida y estructuras de dominación, aprobando el uso de la racionalidad medios-fines al igual que la racionalidad práctica, pero referenciándose a reglas, leyes o regulaciones existentes y de conocimiento universal.

Por lo tanto, Max Weber es uno de los autores referentes que analiza y clasifica diferentes tipos de racionalidad a través de factores históricos y sociológicos. Siendo los cuatro tipos de racionalidad que “confrontan sistemáticamente la interminable corriente de

acontecimientos concretos, los eventos inconexos y los acaecimientos puntuales” (Kalberg, S. 2005, p14).

Siendo que, para Weber la racionalidad sustantiva es la única que permite introducir modos de vida racional-metódicos, ya que es la única que permite “organizar consiente y metódicamente la acción en patrones coherentes con constelaciones de valores explícitos” (Ibídem, p.22).

## **2.2. De la economía formal a la economía sustantiva**

La economía formal es producto de una desestabilización económica y social en pleno siglo XX, en la cual la economía se emancipó de las demás instituciones sociales (institución religiosa, educativa, familiar), lo que denominaron el Homo Economicus<sup>8</sup>, siendo ésta expresión acuñada por John Stuar Mill en el siglo XIX, establecía que el homo economicus es universal y atemporal, por lo tanto, “se dio ayer, se da hoy y se dará mañana en cualquier parte del planeta y bajo cualquier sistema político”. Ésta idea se expandió a través de una hegemonía cultural, tanto así, que aun en nuestros tiempos se establece que es la única manera de entender y explicar a la sociedad.

Sin embargo, en 1944 Polanyi, K. publica su obra “La Gran Transformación”, que coincidencialmente es el mismo año que Friedrich von Hayek publica “El Camino de servidumbre”. Si bien los dos parten de la problematización de la libertad en una sociedad moderna cada vez más compleja, llegaron a conclusiones apuestas.

Hayek consideró al socialismo y la planificación económica, en cualquiera de sus variedades, como una amenaza a la libertad personal. La libertad, argumentaba,

---

<sup>8</sup> Se entiende por Homo Económicus al ser racional que busca maximizar su utilidad, tratando de obtener los mayores beneficios con un esfuerzo mínimo.

debe estar fundada en una economía con derechos de propiedad y libre competencia en los mercados laborales y de capital, garantizada por el imperio de la ley y asegurada por la intervención política. Polanyi creía que la economía debe estar subordinada a las prioridades sociales determinadas por los procesos políticos de la gobernabilidad democrática. (Levitt, K. P. 2016, p 184).

Será justamente el punto de vista de Polanyi, el que generó un mayor debate en torno al sustantivismo el mismo que seguirá la línea establecida por Weber en cuanto a la clasificación de la racionalidad en: Racionalidad práctica, teórica fundamental, sustantiva y formal.

La racionalidad sustantiva según Weber permite introducir modos de vida racional-metódicos. A su vez Polanyi, K., nos dice, existen dos maneras de entender lo económico. La primera es la formal que se ocupa de distribuir medios escasos entre fines múltiples, resaltando que los deseos humanos son ilimitados y lo económicamente racional es optimizar los recursos. Por lo tanto, este criterio de eficiencia es la punta de lanza de la racionalidad económica. Bajo esta perspectiva no es esencial la satisfacción de las necesidades (aunque sean las más básicas y elementales).

La segunda manera de entender lo económico nos explica que existe una relación de interdependencia entre los hombres con la naturaleza, en la cual toda la sociedad se organiza para proveer las condiciones materiales permitiendo satisfacer las necesidades de todos sus miembros.

“El significado sustantivo de económico deriva de la dependencia del hombre, para su subsistencia, de la naturaleza y de sus semejantes. Se refiere al intercambio con el medio ambiente natural y social, en la medida que este intercambio tiene

como resultado proporcionarle medios para su necesaria satisfacción material”  
(Polanyi, 1976, p155).

Por lo tanto, existe una clara influencia de las clasificaciones racionales de Weber, en el desarrollo del entendimiento de Polanyi y la economía sustantiva.

Siendo que, en la economía sustantiva todas las sociedades mantienen procesos económicos institucionalizados, cuyo objetivo es producir y reproducir las condiciones materiales para perdurar la vida (humana y la naturaleza en una relación simbiótica). Para lo cual, aplicando la noción de *racionalidad reproductiva*, se entiende que una economía solo es racional si logra reproducir la vida humana en armonía con la naturaleza (Hinkelammert y Mora, 2009).

### **2.3. Lo popular y la economía popular**

La economía sustantiva va de la mano de la economía popular. Bajo una remembranza histórica tenemos que a finales del siglo XIX, se da un gran desarrollo del modelo neoliberal principalmente en Estados Unidos y se puso en marcha estrategias para su expansión hacia otros países. La Estrategia Monroe que se definía como “América para los Americanos”, consistía en una aplicación arbitraria de su intervención a través de la consolidación de organismos como el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, que pusieron en marcha el consenso de Washington, que provocó un estancamiento en el crecimiento, de ahí la denominación a la década de los noventa como “*década perdida*”, debido a los resultados negativos que fueron el aumento de la desigualdad, ausencia de progresos sociales, deterioro de los derechos humanos y el deterioro de las condiciones de empleo.

Por lo tanto, bajo éste contexto en donde prevale la falta de plazas de trabajo, desembocó a finales de la década de los setenta e inicios de los ochenta en adelante el desarrollo del término “economía popular”, como corriente de pensamiento alternativa que vela por la reproducción de la vida de la población.

#### **2.4. Entendiendo lo popular**

Para seguir en el proceso de vislumbrar la economía popular es necesario entender lo popular en el constructo social a fin de identificar similitudes, distanciamientos, sin ánimo de que los términos sean excluyentes.

En dicha perspectiva, para Calvo, J. (1982) define a lo popular en sentido equivalente de grotesco íntimamente vinculado al pueblo (p. 2), a su vez para Mijaíl Bajtín lo popular es un producto de las expresiones culturales que representan una estratificación social, que identifican a individuos de bajo estrato social (p31).

Para Canclini, N. G. (1987), se vuelve complejo la diferenciación de lo popular debido al desarrollo de la modernidad, las migraciones, la urbanización y la industrialización. Sin embargo el éxito de su definición radica en su polisemia:

El éxito público de la denominación de lo popular radica justamente en su capacidad de reunir a grupos tan diversos, cuya común situación de subalternidad no se deja nombrar suficientemente por lo étnico (indio), ni por el lugar en las relaciones de producción (obrero), ni por el ámbito geográfico (cultura campesina o urbana) (Canclini, N., 1987, p 34).

Por lo tanto, no basta solo una definición que surja de una aproximación folclórica, ni de una construcción masiva de medios electrónicos. Lo popular se lo debe entender desde las condiciones industriales de producción, circulación y consumo. (Canclini, N. 1987, p2).

Si bien lo popular manifiesta una expresión del pueblo, debido a que surge producto de las desigualdades entre capital y trabajo, se construye en la totalidad de las relaciones sociales, en la producción material y de significados, en la organización macroestructural, en los hábitos subjetivos. Así su conceptualización no debería caer en sustancializar lo popular en agentes determinados, que permiten reinterpretar al pueblo en sumiso, sino que encuentra en la acción hegemónica cierta utilidad para sus necesidades. (Canclini, N. G., 1987, p4)

### **2.5. Implicaciones de la economía popular**

Como lo menciona Canclini, N. G. (1987) lo popular debe ser contextualizado desde la producción, circulación distribución y consumo, dejando de lado su subjetivación de folclore y la construcción moderna.

A su vez, la visión de Luis Razetto y José Luis Coraggio que se desprende de la visión de economía sustantiva, establecen que la economía popular surge como alternativa de una población excluida del mercado (entiéndase por mercado los diferentes especializaciones del mismo, incluido el mercado laboral), es decir, lo popular es producto de la profunda desigualdad del sistema capitalista (Canclini, N. G., 1987, p8), que lo liga al pueblo. Por ello, el término “popular” como lo mencionamos en un inicio mantiene un sentido peyorativo en una sociedad que busca diferenciarse por el sentir de la estratificación de clases.

Es así que, la economía popular más allá de quedarse inmóvil en una sociedad de clases que busca excluirlas, han hecho frente a una problemática de subsistencia, combinando recursos y capacidades totalmente heterogéneas para satisfacer necesidades y en algunos casos logra construir relaciones económicas basadas en la reciprocidad (Coraggio, 2004).

Así, como lo menciona Polanyi (1975) las condiciones de relacionamiento difieren en

cuanto a grupos y tiempo, incluso en el mismo seno del capitalismo se pueden dar propuestas de producción, distribución y consumo alternativos. Por lo tanto, la racionalidad formal y sustantiva se combinan si partimos de la premisa que “la cultura de los grupos sociales populares es naturalmente más solidaria que la de los grupos sociales de mayores ingresos”, manteniendo una racionalidad económica especial, en la cual la solidaridad ocupa un lugar y una función central, pudiendo transitar hacia una economía de la solidaridad (Migliaro, 1993).

Para Coraggio (2004) la economía popular, mantiene ciertas consideraciones que se describen a continuación:

La Economía Popular es el conjunto de recursos, prácticas y relaciones económicas propias de los agentes económicos populares de una sociedad. (...) Se trata de unidades elementales de producción-reproducción (familiares, cooperativas, comunitarias, etc.) que dependen fundamentalmente del ejercicio continuado de la capacidad de trabajo de sus miembros para resolver las condiciones materiales de su reproducción. (p. 58).

A su vez para Razetto, L. (1993) define a la economía popular como:

Actividades de cuenta propia, unipersonales, microempresas familiares, incluye los realizados en los espacios del hogar. A su vez, si analizamos el nivel de escalabilidad también incluye las organizaciones económicas populares que aúnan esfuerzos para alcanzar los objetivos del conglomerado que es satisfacer sus necesidades básicas. Resalta de la economía popular la importancia que adquiere el trabajo y que parecería estar presente con mayor fuerza en economías subdesarrolladas o en vías de desarrollo (p. 4).

Así mismo este autor resalta la movilidad de la economía popular como motor de soluciones que vienen de y para ellos. Dejando de lado la lógica asistencialista que se hace de la política pública.

A su vez V.Tokman, J. Messera y otros asocian a la economía popular a un “universo de empresas pequeñas, heterogéneas, con escaso o nulo acceso al capital, a la tecnología, a la capacidad empresarial y a la calificación de la mano de obra” (p. 5). En donde, la economía popular mantiene un constructo de clase marginalizada producto de un sistema de mercado. Esta desigualdad producida por el sistema desemboca en un conjunto de personas que a través de iniciativas propias individuales o colectivas, logran generar iniciativas para solventar bajo su propia lógica la reproducción de la vida. Apretujados en un subsistema que mantiene como hermano mayor al sistema de mercado.

## **2.6. La Economía del trabajo**

El trabajo en la economía popular permite el desarrollo de la misma. Siendo éste un atributo del ser humano que le permite transformar la naturaleza para la satisfacción de sus necesidades.

A través de la historia el trabajo ha pasado por varias etapas. En una primera etapa ha pasado por el trabajo de la apropiación, la agricultura y pastoreo, esclavitud, servidumbre, artesanado y en una segunda etapa por la revolución industrial. Será a partir de ésta última donde se acentúa la división del trabajo y el trabajo pasa a ser una mercancía siendo en esta etapa donde se da con mayor rigor la alienación del trabajo. Por lo tanto, no es de extrañar que desde la visión neoliberal se considere al trabajo como un factor de producción individualizado de los demás, pero que Marx reivindica en su libro el Capital, estableciendo que el trabajo es el único que puede producir un valor añadido por sí solo.

Siendo que, “el hombre es realmente un ser productivo, y el trabajo no es otra cosa que la transformación de la realidad para la satisfacción de sus necesidades, pero transformando la realidad se transforma a sí mismo” (Marx, K., Engels, F., & Bayod, M. L., 1968).

Por lo tanto, en la misma línea de re-significación del trabajo, Razetto (1993) establece, el trabajo tiende un camino hacia la economía de solidaridad, ya que permite el desarrollo de la actividad creadora, realizadora de obras en las que puede objetivar y hacer trascender su personal visión, permitiendo interrelacionar con la naturaleza, los demás hombres, además de dignificarlo.

Sin embargo, el trabajo como lo vive la mayor parte de las personas es el trabajo asalariado, subordinando este atributo al capital, lo cual debilita el propósito del trabajo. Por lo tanto, si el trabajo es reducido a empleo el hombre pierde propiedades creativas, de innovación, empobreciendo también el sentido cognoscitivo.

La pérdida de identidad del trabajador involucra una sumisión en la relación trabajo – capital, lo cual lo debilita ante un empresario que cada vez tiene mayor oferta de mano de obra y no de trabajadores conscientes del proceso productivo.

Esta alienación del trabajo como actividad creadora, implica pensar en alternativas para volver el sentido a esta actividad. Para autores como Razetto es la solidaridad que permite crear vínculos de organización y de comunidad lo que salvará y reivindicará la actividad del trabajo.

A su vez, Coraggio, J. (2004) menciona que la economía del trabajo es la aproximación de la economía desde otro punto de vista, tomando como punto central al trabajo y su *reestructuración*. Por lo tanto, parte de la crítica del mercado de trabajo que sufre

desplazamientos resultados de esa reestructuración del capital, para reconstituir conceptualmente el nuevo mercado de trabajo.

Así mismo, para éste autor, las formas de redespliegue del capital impiden visualizar posibilidades de generar estructuras económicas alternativas de manera sustentable, y solo queda insertar al trabajador en un mercado de trabajo o impedir que sea expulsado del mismo. Entonces se busca dice Coraggio la re-significación del término “capital humano” ya no como recurso del capital, sino bajo su propia dinámica económica.

Para Razeto (1996) la re-significación del trabajo se da en los siguientes espacios:

1.- Los trabajadores excluidos del mercado laboral, que buscan mejores condiciones, pueden experimentar con trabajos autónomos independientes (economía popular), que son expresiones sociales donde el trabajo asume posiciones centrales. Lo cual permite un enriquecimiento del hombre y su capacidad de crear. A su vez, en esta reivindicación del trabajo y su recuperación de centralidad se facilita a través de las relaciones de solidaridad.

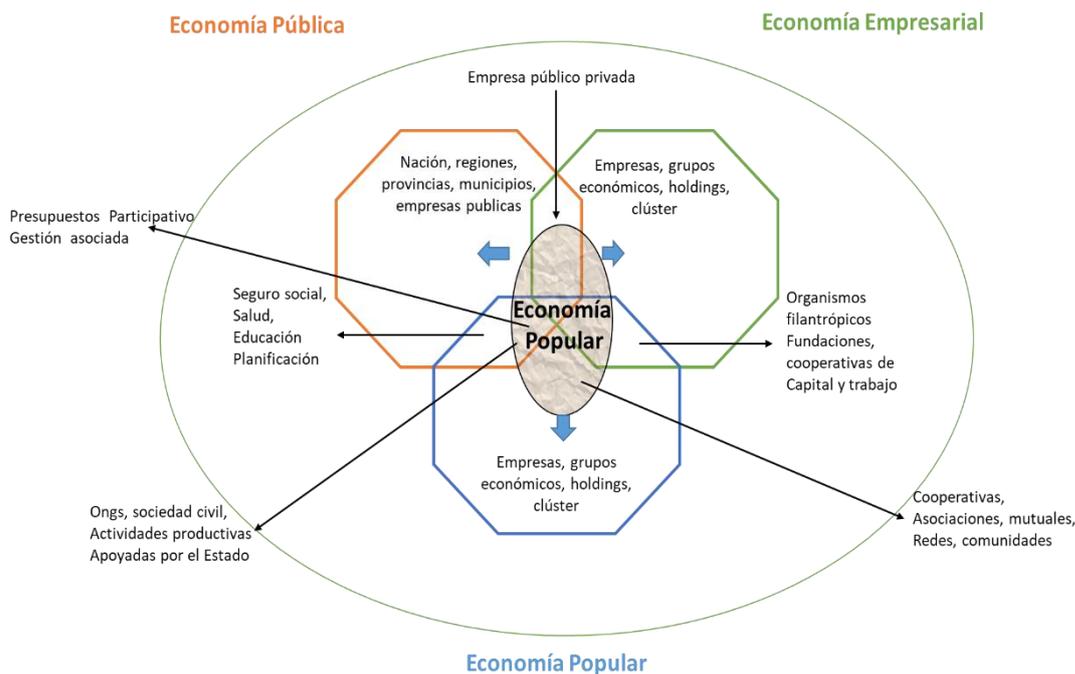
2.- En el trabajo asalariado también existe reivindicación del trabajo cuando existe la creación de sindicatos, agrupaciones, clubes, será a través de estas muestras de solidaridad que se establecen intereses en común.

Por lo tanto, como dice Coraggio “no se busca excluir de ninguna manera la relación del trabajo y capital, la venta de trabajo asalariado, como formas de realización del trabajo” (p20), sino que estas formas también sean consideradas dentro de esta re-significación del trabajo. Para ello se busca que el análisis parta del trabajo y el ser humano como fines y no como medios pues será esta condición lo que permitirá la construcción de una economía del trabajo.

## **2.7. La economía popular y la solidaridad**

Como se mencionó con anterioridad si partimos de la premisa “la cultura de los grupos sociales populares es naturalmente más solidaria que la de los grupos sociales de mayores ingresos” (Migliaro, 1993) y que el trabajo configura la estrategia de subsistencia, podemos adentrarnos en la economía popular y solidaria.

Para entender la misma es necesario comprender que los sistemas a nivel mundial mantienen una lógica de complementariedad (Amartya Sen, 2018). Para Stiglitz (2003) la economía mixta es un “sistema económico en el cual las actividades económicas son realizadas por el sector de la empresa privada y el Estado (sector público)” (p.25). Sin embargo, dicha clasificación no considera a los excluidos del mercado. Por ello, en esta ocasión nos volcaremos a una visión de economía mixta desde una postura sustantivista. Para Coraggio, J. (2004) considera que, los sistemas mixtos son sistemas en los que existen tres sectores agregados: a) Economía empresarial capitalista, b) Economía Pública, c) Economía Popular” (p. 273), permitiendo identificar la heterogeneidad del sistema económico.



*Ilustración 2* Interrelación de la economía pública, empresarial y popular con la EPS  
 Fuente: Coraggio (2010) “La economía popular y solidaria en el Ecuador”

En la ilustración 2, los actores de la economía mixta reconocen tres actores legítimos que si bien están interrelacionados mantiene objetivos y motivaciones propias y autónomas donde se puede observar la interacción que existe en una economía mixta (Gutiérrez, O. 2010, p. 87).

Por lo tanto, para entender lo que significa una economía popular y solidaria, tenemos que partir de comprender a la solidaridad en la economía, no solo basado en postulaciones sino en la práctica (Razeto. L, 1999).

Para Razeto (1996), la problemática implica tratar de entender a la economía y la solidaridad por separado en la que una vez producido los Bienes y/o Servicios se puedan distribuir de manera solidaria, lo cual daría a entender que la solidaridad es separada de la economía. Para ello, Razeto explica que la solidaridad debe estar inmersa en las diferentes fases de la economía: en la producción, circulación, distribución y

acumulación. Dando como resultado que la solidaridad se impregne en la economía y se manifieste en diferentes ámbitos, grados y niveles. Para Coraggio esto lo refleja en la ilustración 2, en donde la solidaridad está presente en los tres grandes sectores de la economía, a su vez la evidencia empírica da cuenta de la existencia de la solidaridad en la economía entonces no es una construcción al aire.

Para Razeto, L (1996), existen tres maneras de identificar la solidaridad en una economía:

La primera consiste en identificar el “factor C”, que agrupa términos como: cooperación, el compañerismo, la comunidad, la colaboración, los cuales generan economías de cooperación. La segunda es la forma en la que se realiza la comunicación en donde brota la misma de manera espontánea, horizontal sin mayores restricciones. La tercera es el alto nivel de participación de todos los integrantes que serán al fin y al cabo los encargados de ejecutar, gestionar, y tomar las decisiones. La cuarta es la propiedad de los medios y factores de la producción que implican que el dominio y posesión de las empresas es compartido expresan solidaridad. La quinta en el proceso de distribución económica si existe distribución de la riqueza que permita generar integración social y comunitaria y una sexta identificada en el consumo donde los bienes y/o servicios sean utilizados de la mejor manera incluso en el consumo individual existe solidaridad si la persona que consume se preocupa de las externalidades que produce dicho consumo.

En su afecto, la economía popular mantiene un gran potencial en la economía de la solidaridad. En primera instancia por la evidencia de que grupos sociales más pobres son naturalmente más solidarias, ya que el mantener urgencias cotidianas de subsistencia hace que se busque conformar grupos de comunidades, ayuda mutua y de recíproca protección. (Razeto, 1996)

Sera justamente esta carencia de recursos lo que provoca de manera casi prioritaria la unión entre iguales que mantengan las mismas carencias, lo cual permite complementar la fuerza de trabajo.

En la economía popular se resalta su íntima relación con la economía del trabajo, al ser el principal factor económico disponible para la sociedad popular. Así los emprendimientos (unidades familiares) más que unidades de inversión son alternativas de trabajo. Logrando convertirse en cualidades propias del trabajo humano reivindicando a la actividad con la cual se logra la obtención de lo necesario así como de desarrollo personal y social.

Sin embargo, bajo las condiciones sobre las cuales surgen las unidades económicas populares, mantiene en su seno un desarrollo alternativo, en un proceso multifacético y complejo, siendo esta baja estabilidad duramente criticado por economistas que consideran que la economía popular y solidaria no permite ver su desarrollo autosostenido.

Para Razeto (1996) esta dotación precaria de recursos en la que se ve involucrada la economía popular y solidaria es producto de la marginalización a la que son expuestos los sectores sociales por el sistema predominante. Sin embargo, para este autor esto refleja que a pesar de sus limitaciones han logrado reafirmar un modo especial de organización económica. En donde las donaciones que pudieran recibir implican más allá de depender de terceros, se constituye en una lógica propia de reproducción de las economías populares solidarias.

## **2.8. Otra política, basada en la co-construcción y co-producción**

La participación democrática es uno de los pilares de la economía popular, bajo su ideal busca alcanzar la plena participación de todos sus integrantes.

A su vez, Knoepfel, et al (2007) define a las políticas públicas como:

Una concatenación de decisiones o de acciones, intencionadamente coherentes, tomadas por diferentes actores, públicos y ocasionalmente privados –cuyos recursos, nexos institucionales e intereses varían- a fin de resolver de manera puntual un problema políticamente definido como colectivo. Este conjunto de decisiones y acciones da lugar a actos formales, con un grado de obligatoriedad variable, tendientes a modificar el comportamiento de grupos sociales que, se supone, originan el problema colectivo a resolver (grupos objetivo), en el interés de grupos sociales que padecen los efectos negativos del problema en cuestión (beneficiarios finales).

Es decir, las políticas públicas son acciones de gobierno con objetivo de interés público que surgen de un proceso de diagnóstico y análisis, en la que interactúa la ciudadanía para identificar el o los problemas y las posibles soluciones. Para Vaillancourt (2011) es importante comprender a su vez que en la política pública intervienen actores que pueden ser: estatales y no estatales (el mercado y/o sociedad civil en la que está incluida la economía popular).

Por lo tanto, la incorporación del sector de la economía popular involucra también realizar política pública de manera consistente con la lógica sustantivista en la que prima la reproducción de la vida. Lo cual en primera instancia involucraría una fuerte pugna con el pensamiento hegemónico vigente incluido en las instituciones públicas.

Esta limitante involucra sortear las percepciones de servidores públicos adoctrinados bajo la lógica de reproducción del capital y que al ocupar un cargo en una institución pública harán uso de una perspectiva subjetiva alineada al sistema predominante. La concepción de hacer política pública bajo dicha racionalidad ha degenerado la búsqueda del bien común en la sociedad para alinearse a los intereses corporativistas.

Por lo tanto, la construcción de la política pública busca refrescar el accionar del ser social político imbricado en una sociedad apolítica. De ahí que surjan propuestas como los procesos de co-construcción que Vaillancourt (2011) define como la puesta en marcha de la política pública en la que intervienen actores estatales y no estatales (mercado y/o sociedad civil, tercer sector) (p.40). Diferenciando el mercado de la sociedad civil, del tercer sector y de economía social que comúnmente tienden a incluirse en el mercado por default.

Para Vaillancourt (2011), la definición de Pestoff, Osborne; Brandsen, en la revista *Public Management Review*, referente a la coproducción sería la más adecuada, la misma dice.

El concepto de coproducción se desarrolló inicialmente en América al final de la década de 1960 para describir y delimitar la participación de ciudadanos comunes en la producción de servicios públicos. Tenía un claro enfoque en el papel de individuos o grupos de ciudadanos en la producción de tales servicios, aunque su participación también tuvo claras ramificaciones tanto al nivel meso como macro de la sociedad. Más recientemente, se le ha dado un ángulo normativo. La coproducción, según algunos proponentes, podría desempeñar un papel importante en la renovación de los sistemas políticos democráticos y el estado del bienestar "(Pestoff; Osborne; Brandsen, 2006: 593).

Es decir, la co-producción se orienta sobre la organización de los servicios públicos y de las políticas públicas, en la cual los poderes públicos hacen un llamado a la aportación de los actores no estatales, notablemente a los actores pertenecientes al tercer sector. Sin embargo, la co-producción se apega únicamente a la dimensión organizacional, es decir a la operacionalización de las políticas, más que a su gestación o a su institucionalización. (Vaillancourt, 2011).

A su vez para diferenciar del concepto de co-producción y co-construcción es necesario mencionar que la co-construcción se relaciona con las políticas públicas al momento de su elaboración y no solamente como se piensa al momento de su implementación, siendo una fase fundamental en la gestación de la política pública lo cual brindaría un input en la gobernabilidad.

Por ello, entenderemos a las dos fases como procesos simbióticos que comparten responsabilidades entre Estado, sector privado y tercer sector con asignación de funciones propias<sup>9</sup> para el desarrollo de la política pública.

A su vez, el estado constituye un autor clave en la simbiosis de la co-producción y co-construcción, el mismo mantiene un financiamiento y establece la regulación. Sin Estado no hay política pública, por ello Vaillancourt (2011) propone “valorizar la intervención del Estado y encontrar una manera de hacerlo sin olvidar la aportación de los actores de la sociedad civil, del mercado, y los de la economía social” (p38), bajo esta premisa el rol del estado es fundamental, sin embargo también se resalta el hecho que a lo largo de la historia su rol ha ido cambiando en función de los actores políticos.

---

<sup>9</sup> El rol del Estado tiene relación con el financiamiento y la regulación, mientras que el del tercer sector se concentra en la gestión y la distribución de servicios de bienestar (Pestoff, citado en Vaillancourt, 2011).

Por lo tanto, la importancia que vaya tomando la economía popular en la que exista una reivindicación del factor trabajo, hará que se pueda pensar en una economía del trabajo que está ligado por este factor. A su vez, el posicionamiento de la economía popular como actor político ayudará a vincularse en la co-producción y co-construcción como actor fundamental en la política pública.

*“La economía solidaria o economía de solidaridad es una búsqueda teórica y práctica de formas alternativas de hacer economía, basadas en la solidaridad y el trabajo”*

Luis Razeto

### **3. Transporte terrestre entre el capital y el ser humano**

La economía popular y solidaria en Ecuador se visibiliza legalmente a partir del 2008, ya que se considera en la Constitución del país (revísese Art 283). Sin embargo la economía popular se ha mantenido vigente con anterioridad y por sus características ha logrado permear a todos los sectores de la economía, siendo uno de ellos el sector de transporte.

El sector de transporte terrestre mantiene un fuerte impacto económico, político y social, siendo su aporte al PIB 2018<sup>10</sup> de 4,9%, lo cual representa 5.363,8 (millones de dólares).

A su vez este aporte a la economía respecto al PIB ha estado constante a una tasa de crecimiento promedio de 4.8% en los últimos 10 años. Por otra parte, la actividad de transporte y almacenamiento se encuentra entre las 5 principales actividades económicas por empresas constituidas 83.560 (9.45%) y cae al sexto puesto por personal afiliado y actividad económica con 161.374 (5.49%) (INEC, 2017) siendo una de las principales actividades económicas del país.

La economía popular y la economía del trabajo no han estado exenta del sector de transporte, puesto que, la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial-LTTTSV establece que las operadoras de transporte pueden constituirse como compañías o cooperativas, debido a que estas últimas son un sector importante de la economía popular.

#### **3.1. El transporte terrestre y la informalidad**

---

<sup>10</sup> Datos del Banco Central. Considera el aporte de todo el sector de transporte clasificado según la Clasificación Internacional Industrial Uniforme- CIU.

El sector transporte no solo ha sido sinónimo de cooperativismo, sino también de trabajo autónomo. En Ecuador, país que estructuralmente mantiene tasas de desempleo de una cifra y subempleo de dos cifras, el transporte ha sido uno de los sectores donde la economía popular y solidaria se ha desarrollado.

Siendo que, el trabajo asalariado estable ya no es la relación laboral predominante, debido a las consecuencias del neoliberalismo que han fomentado el desempleo o subempleo, poniendo en debate el fin del trabajo asalariado hacia otras propuestas (Cabral, 2011, p5). Es así que,

“Esta tendencia crea que las formas institucionalizadas de trabajo no logren absorber ni a la mitad de las personas con la necesidad de trabajar. El sobrante poblacional – que Malthus suponía un producto de la reproducción “geométrica” de pobres lujuriosos e irresponsables – nunca es absoluto sino relativo a las necesidades del capital.” (Grabois, 2013, p. 12)

Son estas las consecuencias de las necesidades del capital.

Este proceso de desacoplamiento entre el desarrollo industrial y la generación de plazas de empleo se da en un contexto donde:

“Las ciudades siguen creciendo, la población urbana se incrementó, surgieron periferias de las periferias.” (Grabois, 2013, p. 12), sin que existiera un mercado de trabajo que absorbiera a los trabajadores.

La denigración del campesino ecuatoriano que mantiene altos índices de necesidades básicas insatisfechas, incrementó la migración campo a la ciudad.

Este incremento de mano de obra en muchos casos no cualificados generó el aumento en la demanda de servicios básicos como: vivienda, alimentación, transporte, educación, salud y sobre todo de trabajo.

Por lo tanto, para los autores más críticos con el sistema neoliberal, “estas condiciones es producto de una reproducción ampliada de la exclusión social, lo que desemboca en el crecimiento de los asentamientos informales” (Coraggio, 2007).

Por otro lado, en el imaginario de la población a la economía popular se la asimila a la economía informal, lo cual difiere de su sentido amplio ya que las diferentes significaciones como son: economía informal, pequeña producción popular urbana, economía sumergida, economía invisible, economía de subsistencia se centran solo en ciertas características que no representa la globalidad de la economía popular.

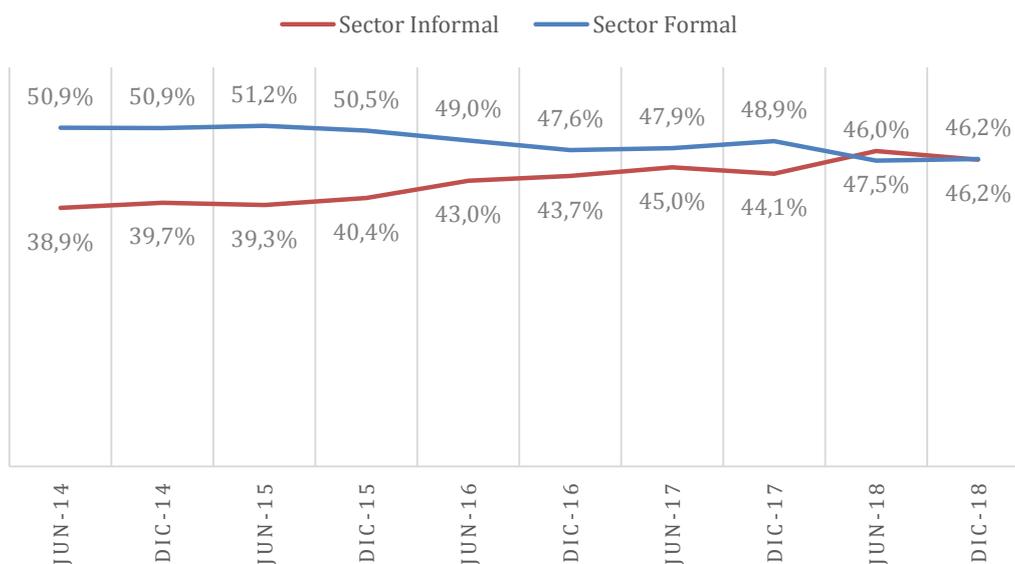
Sin embargo, la economía informal nos daría un buen punto de partida hacia la aproximación de la economía popular. Para lo cual partiremos de la definición que utiliza el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de lo formal e informal.

Sector formal.- Lo componen las personas ocupadas que trabajan en establecimientos que tienen Registro Único de Contribuyente (RUC). Para efectos del cálculo en la Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo, las personas que trabajan en establecimientos de 100 trabajadores y más son parte del sector formal pues se considera que estos establecimientos tienen todos los registros de ley (incluyendo el RUC).

El sector informal corresponde a establecimientos económicos que no tienen RUC Se considera el sector informal como un grupo de unidades de producción que, según las definiciones y clasificaciones del Sistema de Cuentas Nacionales de

las Naciones Unidas, forman parte del sector de los hogares como empresas de hogares; es decir, como empresas que pertenecen a los hogares y que no están constituidas en sociedad. Dentro del sector de hogares, el sector informal comprende: i) las "empresas informales de personas que trabajan por cuenta propia", ii) un componente adicional, constituido por las "empresas de empleadores informales" (OIT, 1993b:4). (INEC, 2018, p18).

Bajo dicha definición se identifica la limitación en la misma a estar formalizado mediante el RUC, por ello se manifestaba que la economía informal queda limitada para englobar a la economía popular.



*Ilustración 3: Población con empleo en el sector formal e informal a nivel nacional 2010-2018 (En porcentaje respecto al total de personas con empleo)  
INEC, (2018) "Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU)"*

Por otro lado, la economía formal o informal nos da una referencia de la dimensión de la economía popular. En la anterior ilustración se observa la evolución histórica del mercado laboral por sectorización<sup>11</sup> a nivel nacional, la cual refleja un retroceso en cuanto

<sup>11</sup> Se refiere al sector formal e informal

al sector formal de 9,24% de junio 2017 a diciembre de 2018, y un incremento del sector informal en 18,76% en el mismo periodo, es decir existe un incremento del trabajo en el sector informal.

Por otro lado, la importancia del automóvil a finales del siglo XIX a nivel mundial y en el siglo XX en Ecuador, terminó siendo como dice Galeano (2012): “Con el dios de cuatro ruedas ocurre lo que suele ocurrir con los dioses: nacen al servicio de la gente, mágicos conjuros contra el miedo y la soledad, y terminan poniendo a la gente a su servicio.” (p.2)

Siendo que, pasamos de tener 918 mil vehículos matriculados en el 2008 a 2.237 mil al 2017, eso significa que tuvo un crecimiento de 143,47% en 9 años a nivel nacional y en Pichincha una tasa de crecimiento de 93,15% en el mismo período de tiempo. A su vez la tasa de motorización mantiene una tendencia creciente promedio anual de 7%, es decir, por cada 1.000 habitantes en el 2010 existieron 82 vehículos matriculados y para el 2017 esa cifra subió a 133 vehículos, lo cual evidencia que el parque automotor mantiene tasas de crecimientos mayores en comparación con la tasa de crecimiento poblacional.

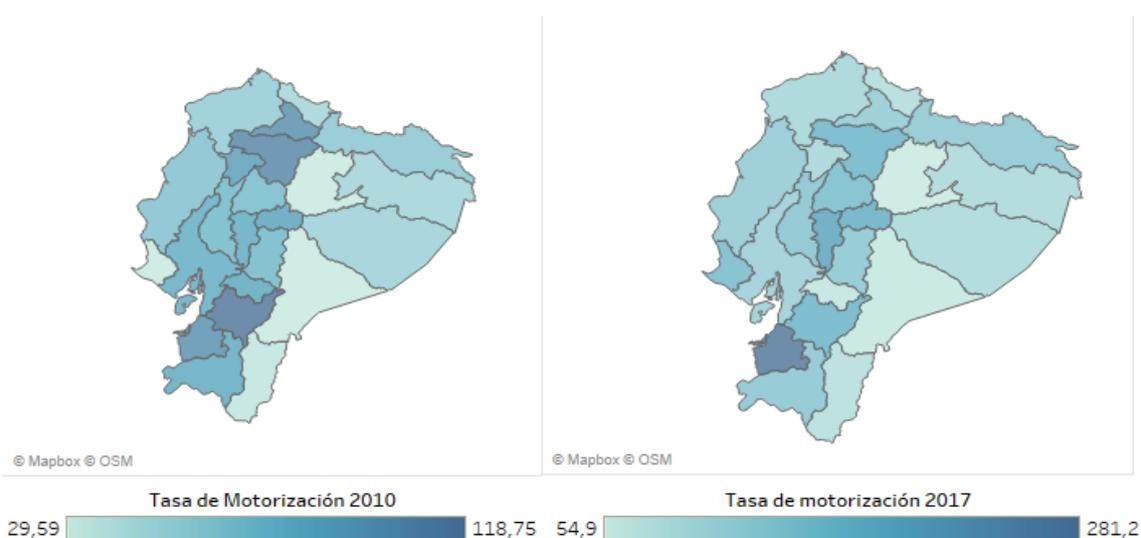


Ilustración 4: Tasa de Motorización 2010 vs 2017  
Fuente: INEC. (2018). Anuario de Transporte: 2008-2017.

Éste empoderamiento de la población ecuatoriana hacia el automóvil y su alta tasa de crecimiento provocó:

El desarrollo de la infraestructura vial, disminución en el tiempo de viaje (en un inicio), facilidades de las empresas comercializadoras para la adquisición de un vehículo. Todo esto sumado a campañas de publicidad que re-valorizaban al automóvil como parte de la libertad y estatus del ser humano.

A su vez, el crecimiento poblacional y la expansión de la zona urbana provocaron, el desarrollo de diversas formas de movilización en la zona urbana en Quito.

Así tenemos sistemas de transporte masivo que pueden ser: municipal, cooperativo y empresarial concesionado lo cual evidencia lo que menciona Coraggio de un sistema mixto que confluye hibridados entre sí.

La lógica del sistema de transporte es movilizar a las personas desde sus barrios hacia los lugares de trabajo, estudios y demás, lo cual ha desembocado en un hipercentro que se identifica en el Centro histórico y la zona financiera al norte en la Carolina, esta visión al centro de la ciudad deja insatisfechos a muchos usuarios que ven limitada su movilidad (Plan de Movilidad Quito, 2015).

A su vez, los sistemas de transporte masivo se complementan con los sistemas de transporte comercial, en esta categoría se tiene a los taxis convencionales y ejecutivos, carga liviana que son las camionetas de una sola cabina, transporte escolar e institucional y tricimotos (este transporte excepcional se da principalmente en la región costa).

A pesar que el sector de transporte mantiene un alto porcentaje de cooperativas, no ha estado excepto de la influencia del modelo neoliberal en donde la rentabilidad es la idealización del mismo (Chavín, 2007), sin embargo se podría hablar que el sistema

cooperativista de transporte ha logrado mantener su sostenibilidad apoyados por una Constitución 2008 que establece la transición hacia un sistema económico social y solidario<sup>12</sup>, estableciendo su importancia en cuanto a la generación de trabajo.

En un sistema de mercado que marginaliza a las personas. En donde, De Soto, citado por Cárdenas y Mejía (2007) considera que “cuando se establecen reglas que no consideran el marco normativo aceptado, se deja de lado las expectativas, elecciones y preferencias de las personas que no pueden cumplir dichas normas” (p. 12). Por ello, para éste autor, “la informalidad es una alternativa coherente, y tal vez la única, para un segmento de la población que en realidad no busca quebrantar la ley deliberadamente, sino poder subsistir. (p.12). De igual manera, para De Soto (1978) las economías informales son la manifestación de las verdaderas fuerzas del mercado que aparecen aun contra el enorme peso del Estado Regulador (Citado en Valarezo, 2018, p34).

### **3.2. Organizaciones de la Economía Popular, Economía Popular y Solidaria y su participación en la Actividad Económica**

Como se mencionó con anterioridad el sector de la economía popular ha permeado todos los sectores de la economía (Dean, 2014). Siendo que, “la economía popular engloba a las unidades económicas populares que incluye a la economía del cuidado; emprendimientos unipersonales, familiares y domésticos; comerciantes minoristas y talleres artesanales” (Ley Orgánica de Economía Popular y solidaria, Art.73) y “la Economía Popular y Solidaria que incluye a las organizaciones conformados en los Sectores comunitarios, asociativos y cooperativistas” (Ley Orgánica de Economía

---

12 Constitución del Ecuador emitida en el 2008, Art 283.

Popular y solidaria, Art. 8), lo cual establece, que la economía popular mantiene un espectro de acción más amplio que la economía popular y solidaria.

En Ecuador la economía popular y solidaria incluye al sector cooperativista financiero y no financiero (sector real bajo la denominación de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria-SEPS en adelante), y ocupa un lugar preponderante en la economía. Para ello, basta con revisar las cifras al 2018, donde existen registrados aproximadamente 6.441.546 socios en las diferentes actividades identificados con este sector; si lo comparamos con la proyección poblacional al 2018 tendríamos 17.023.408 habitantes, es decir, 3 de cada 10 personas está involucrado directa o indirectamente con el sector de la Economía Popular y Solidaria. Sin embargo, de ellos el 94,59% (6.093.503) pertenece a las COAC`s, es decir mantienen una cuenta en alguna cooperativa de ahorro y crédito o mutualista siendo que, no se pudo identificar si existe alguna persona que mantiene varias cuentas en diferentes cooperativas de ahorro y crédito.

En la misma línea y para identificar la importancia de la Economía Popular y Solidaria la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria estableció una segmentación que considera: activos, número de socios para el sector real y para el sector financiero incluye: activos, número de socios, y cantones que se detallan a continuación:

*Tabla 1: Segmentación del sector real de la EPS*

Nivel	Producción		Transporte	
	Activos (USD)	# de Socios	Activos (USD)	# de Socios
1	0 - 200.000,01	Hasta 80	0 - 800.000,00	Hasta 100
2	200.000,01 o más	Sin importar números de socios.	800.000,01 o más	Sin importar el número de socios
	Sin importar el monto de activos	Más de 80	Sin importar el monto de activos	Más de 100

Nivel	Vivienda		Servicios y Consumo	
	Activos (USD)	# de Socios	Activos (USD)	# de Socios
1	0 - 1.600.000,00	Hasta 1000	0 - 100.000,00	Hasta 50
2	1.600.000,01 o más	Sin importar el número de socios	100.000,01 o más	Sin importar el número de socios
	Sin importar el número de activos	Hasta 1000	Sin importar el monto de activos	Más de 50

**Fuente:** Resolución MCDS-EPS-003-2013, dado el 25 de abril de 2013.

*Tabla 2: Segmentación del sector financiero de la EPS al 2012*

Segmento	Activos (USD)	Cantones	Socios
Segmento 1	0 - 250.000,00	1	más de 700
	0 - 1.100.000,00	1	hasta 700
	250.000,01 - 1.100.000,00	1	más de 700
Segmento 2	0 - 1.100.000,00	2 o más	sin importar el número de socios
	1.100.000,01 - 9.600.000,00	Sin importar el número de cantones en que opera	Hasta 7.100
Segmento 3	1.100.000,01 o más	Sin importar el número de cantones en que opera	más de 7.100
	9.600.000,01 o más	Sin importar el número de cantones en que opera	Hasta 7.100

**Fuente:** Resolución Nro. JR-STE-2012-003 de fecha 29 de octubre de 2012.

Sin embargo en el 2015 se cambia la segmentación del sector financiero de la Economía Popular y Solidaria, la misma que corresponde a una visión económica dejando de lado los parámetros de Cantones y Socios.

*Ilustración 5: Segmentación del sector financiero de la EPS al 2012*

Segmento	Activos (USD)
1	Mayor a 80'000.000,00
2	Mayor a 20'000.000,00 hasta 80'000.000,00
3	Mayor a 5'000.000,00 hasta 20'000.000,00
4	Mayor a 1'000.000,00 hasta 5'000.000,00
5	Hasta 1'000.000,00
	Cajas de Ahorro, bancos comunales y cajas comunales

Fuente: Resolución No. 038-2015-F el 13 de febrero de 2015

De la aplicación de esta segmentación en el Sector Real, se observa la distinción en 4 grupos que son: producción, servicios y consumo, transporte y vivienda, siendo que el

sector de producción representa el 56% de las organizaciones seguidas de servicios y consumo 26%.

Así mismo, la mayor concentración de socios que mantiene la Economía Popular y Solidaria son los grupos productivos 55%, seguido de transporte 22% y vivienda el 15%. Sin embargo, si realizamos el análisis del número promedio de socios por agrupación resalta: vivienda con 242, seguido de transporte 41 y de consumo con 37 socios en promedio.

Así mismo, se observa que el 79% de las asociaciones, cooperativas, organizaciones cooperativas se ubican en el nivel I, mientras que el restante se encuentran en el segmento II y III. (Véase **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**).

*Ilustración 6: Organizaciones activas del sector real de la EPS*

Fuente: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria con corte al 21 de mayo del 2018

Nota: Desde el año 2012 se han liquidado el 2,5% de organizaciones y el crecimiento promedio del sector es del 27% anual.

En cambio en el sector financiero, podemos observar en la siguiente tabla que el 50% de las Cooperativas de Ahorro y Crédito están en el segmento 5 (menor a USD 1MM), mientras que por número de socios el 52% está en el segmento 1 (Mayores a USD 80MM), es decir, los socios prefieren mantenerse en cooperativas con un fuerte nivel de credibilidad y sostenibilidad que podría explicarse a la crisis financiera que paso Ecuador en 1999 (véase Acosta, 1995). Esta heterogeneidad del Sistema Financiero de la Economía Popular y Solidaria en cuanto a su tamaño, ubicación geográfica y enfoque étnico, ha permitido el acceso a sectores sociales tradicionalmente excluidos del sistema financiero (SEPS, 2018).

Tabla 3: *Organizaciones Activas del Sector Financiero de la Economía Popular y Solidaria*

Segmento	Nro. De Entidades	% Entidades dedicadas al microcrédito	Socios	Activos (USDMM)	Cartera (USDMM)	Depósito (USDMM)	Relación Socios por entidades
1 (> a USD 80 MM)	26	31%	3.365.348	8.385 USD	5.752 USD	6.789 USD	129.436
1 Mutualistas	4	0%	11.214	946 USD	546 USD	814 USD	2.804
2 (USD 20 a 80 MM)	38	37%	1.263.783	1.873 USD	1.488 USD	1.442 USD	33.257
3 (USD 5 MM a 20 MM)	82	55%	771.057	1.045 USD	815 USD	741 USD	9.403
4 (USD 1 MM a 5 MM)	176	68%	483.964	474 USD	361 USD	321 USD	2.750
5 (Menor a USD 1 MM)	320	61%	198.137	127 USD	93 USD	83 USD	619
Total	646	59%	6.093.503	12.850 USD	9.055 USD	10.190 USD	29.712

Fuente: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria con corte al abril del 2018.

Así también, otro aspecto a considerar es la relación que existe entre el Estado y la Economía Popular y Solidaria siendo esta última un proveedor del Estado, algo que hasta que se instauró las compras públicas era poco probable siendo la relación primordial la del Estado con las grandes empresas. En todo caso los Actores de la Economía Popular y Solidaria han logrado incluir sus productos en la provisión de bienes y servicios para actores públicos, privados y sociedad civil.

Amparados en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública que garantiza que los actores de economía popular y solidaria y artesanos tengan acceso a la oportunidad de proveer bienes y servicios de calidad y contratar con el Estado.

Si realizamos un balance de esta relación tendríamos que: a partir de 2010 al 2018, USD 1.5 mil millones han sido adjudicados a los Actores de la Economía Popular y Solidaria (AEPS), lo que representa el 2% de la compra pública durante dicho período, si bien la cifra es marginal lo que se resalta a su vez es la capacidad del sector para poder interlocutar con el Estado.

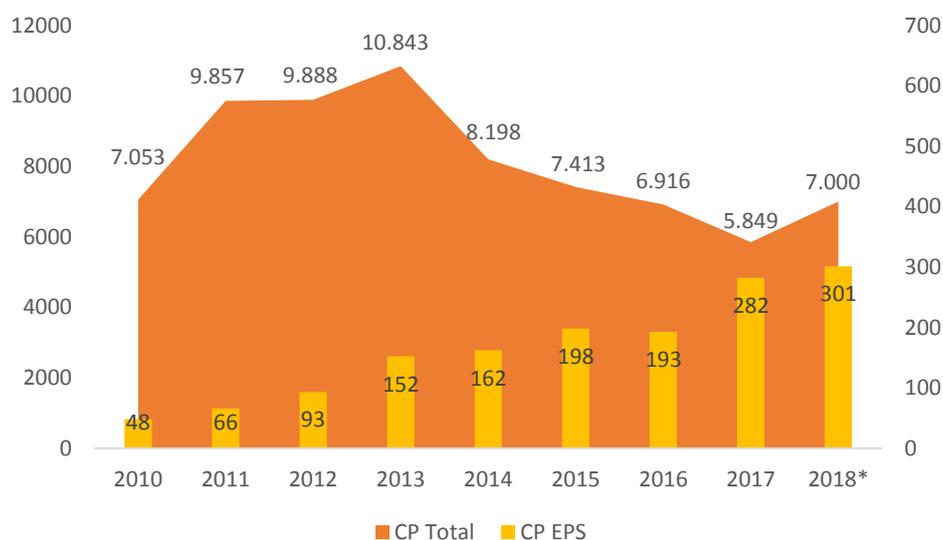


Ilustración 7: Montos de compra pública adjudicados actores de la EPS (USD Millones)  
Fuente: SERCOP – SOCE (\*) Datos provisionales

Por lo tanto, la Economía Popular y Solidaria está presente en la esfera de la producción, distribución, circulación y consumo contribuyendo a la integración del trabajador con el sector público, privado y la misma Economía Popular y la Economía Popular y Solidaria.

### **3.3. El transporte: una hibridación de sistemas económicos**

Uno de los sectores que ha permeado la economía popular es el sector de transporte como se mencionó con anterioridad, perteneciendo a aquel sector de la economía popular que logro superar el emprendimiento particular hacia la asociatividad entre actores, a pesar de mantener pugnas con el sistema de mercado.

Para entender dichas pugnas me permitiré hacer un hincapié para explicar la institucionalidad del transporte terrestre en el Ecuador. Para entender la misma debemos partir de la rectoría que la ostenta el Ministerio de Transporte y Obra Públicas, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANRCTTTSV) quien se encarga del transporte terrestre, el tránsito y la Seguridad Vial<sup>13</sup>, y a partir del 2012 se involucra en las competencias de control y regulación de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD`s)<sup>14</sup>.

Así, la Agencia Nacional de Tránsito es encargada de planificar, regular y controlar la gestión del Transporte, Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, lo cual hace que la emisión de su normativa ponga sobre una misma balanza tanto a las empresas y las cooperativas de transporte sin mayor distinción puesto que no considera el fomento de la Economía Popular y Solidaria una de sus prioridades.

---

<sup>13</sup> Véase Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

<sup>14</sup> La Resolución Nro. 006-CNC-2012 establece el traspaso de competencias del transporte terrestre a los Gobiernos Autónomos Descentralizados.



Ilustración 8: *Tipos de Transporte: Gobierno Nacional y Local*  
Fuente: Ley Orgánica de Transporte, Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, (2008).

Por lo tanto, la institucionalidad creada por el sistema actual hace muy difícil la incorporación de otros sistemas de producción como lo es la Economía Popular. A pesar de ello, si observamos las cifras de cooperativas/compañías que existen inscritas en la Agencia Nacional de Tránsito y los Gobiernos Autónomos Descentralizados al 2017, existen alrededor de 177.032 unidades habilitadas en las diferentes modalidades de transporte, como se puede mirar en la siguiente ilustración.

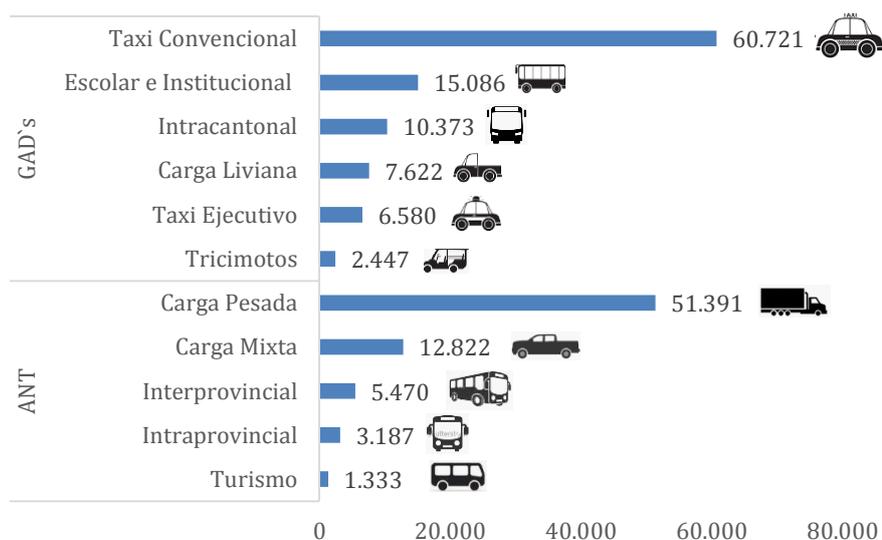


Ilustración 9: *Número de unidades por modalidad.*

Fuente: Plan de Optimización del Parque Automotor-OPA, 2017<sup>15</sup>.

A pesar de ello, el sector cooperativista de transporte terrestre es un sector fundamental en el Sector de la Economía Popular y Solidaria, siendo que si consideramos los 77.024 socios reportado por la Superintendencia de Economía Popular y solidaria y el total de socios/unidades reportados por la Agencia Nacional de Tránsito un 44% pertenecería al sector de la Economía Popular y Solidaria.

Por otro lado, si analizamos el “Catastro de Cooperativas de Economía Popular y Solidaria” de la SEPS, (2018), manteniendo la categoría de servicios; se obtiene las siguientes cifras en cuanto a la esfera económica:

<sup>15</sup> Observación: De la base proporcionada por la ANT no se pudo identificar la cantidad de unidades que pertenecen a Cooperativas de Transporte Terrestre.

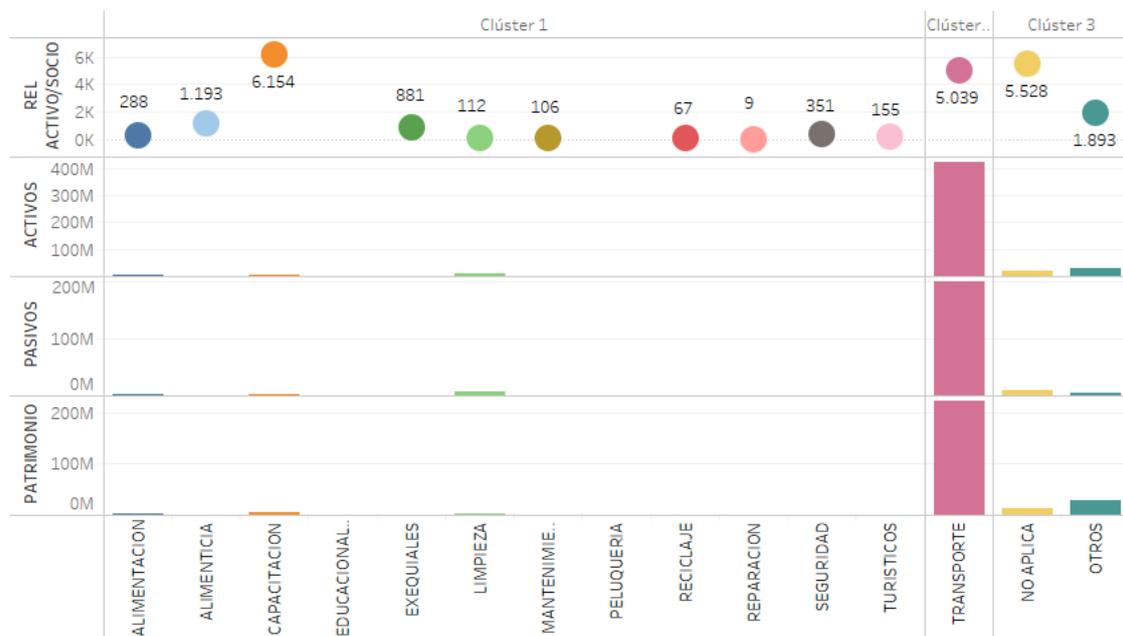


Ilustración 10: Sector servicios a nivel nacional de la EPS por Situación Inicial  
Fuente: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria con corte 2018

En la anterior tabla, se puede observar que el sector de transporte mantiene una concentración de 85% de los activos en referencia a los demás servicios. Eso implica que, por cada dólar en activos del sector de servicios 85 centavos está concentrado en la actividad del servicio de transporte, lo cual se puede explicar netamente por los activos del sector que son las unidades vehiculares y que cada una en promedio mantiene un precio de 86.348 USD al 2018 (AEADE, 2018) considerando dicho valor para mantener una idea de los montos de inversión que existe en el sector, siendo un aspecto a resaltar la sostenibilidad de los mismos.

### 3.4. Quito, un bastión de la economía popular

En Ecuador el sector transporte asociativo mantiene una larga trayectoria y Quito no es la excepción. Esta tradición en Quito se remonta a 1.906 cuando inicio operaciones la primera agencia de automóviles “La Veloz”, bajo la figura legal de cooperativa (Carrión: 1995b), lo cual nos invita a entender que el sector transporte desde sus inicios se

implementó como un sector cooperativista, que a su vez es una parte de la agregada economía popular y del segmento de la economía popular y solidaria.

Actualmente, de las 321 cooperativas de transporte ubicadas en Pichincha, el 85% (274) se concentran en Quito y de ellas el 73% (200) son de taxis convencionales y ejecutivos, seguido de carga mixta 22% (71) (SEPS, 2018), posicionando a la modalidad de taxis convencional y ejecutivo como un gremio fuerte en el sector de transporte. A su vez, el número de socios en promedio por cooperativa en Quito es de 47 socios por cooperativa mientras que en Puerto Quito es de 15 socios por cooperativa, debido a la concentración poblacional por metro cuadrado en estos cantones.

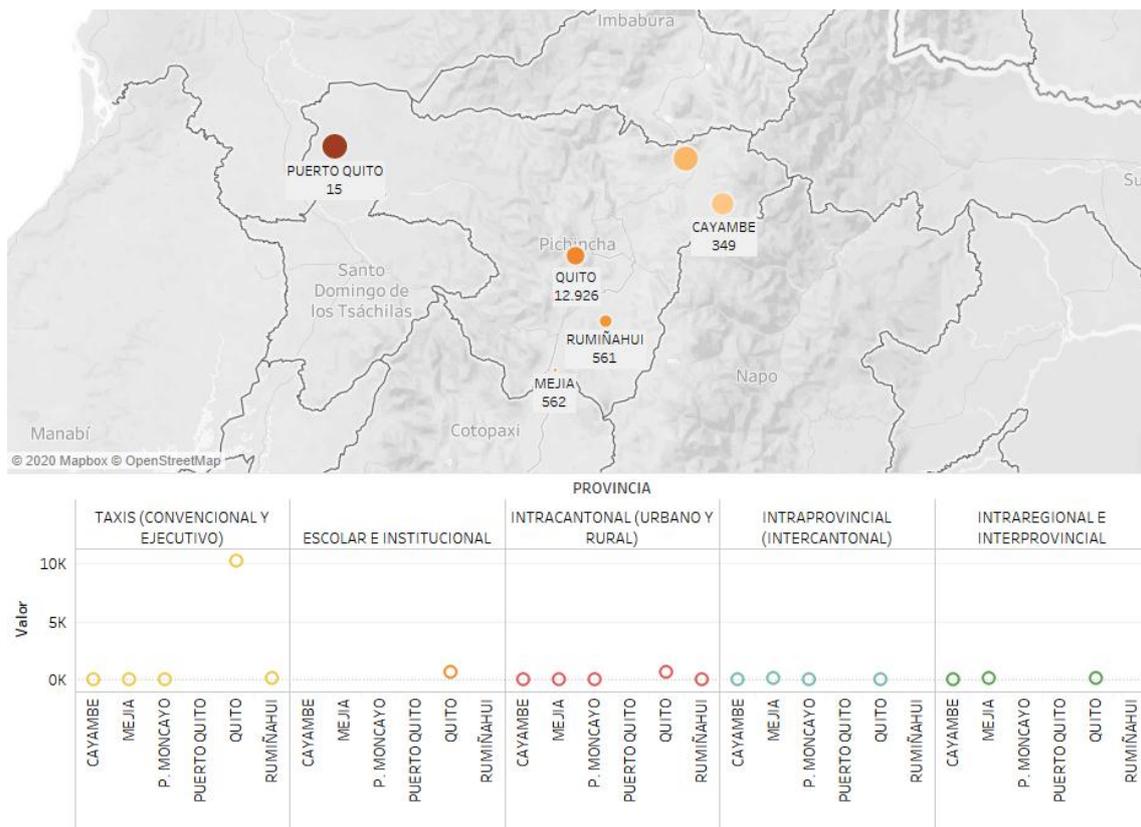


Ilustración 11: Socios por modalidad de transporte en Pichincha  
Fuente: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria con corte 2018

En la siguiente tabla podemos observar que el 60% de los activos reportados en el sector de servicios y que se domicilian en Quito es el sector de transporte. Mientras que el mayor número de socios que se registra es en la actividad de limpieza (44%) seguido de transporte (32%).

A su vez, si hacemos la relación activos con respecto al número de socios tenemos que el sector de capacitación mantiene el valor más elevado con 12 mil dólares aproximadamente y en tercer lugar el transporte con 5 mil. (SEPS, 2018). Esta relación es importante porque si bien los activos están concentrados en el sector de transporte, por socios cae al tercer lugar debido a la concentración de socios en la actividad.

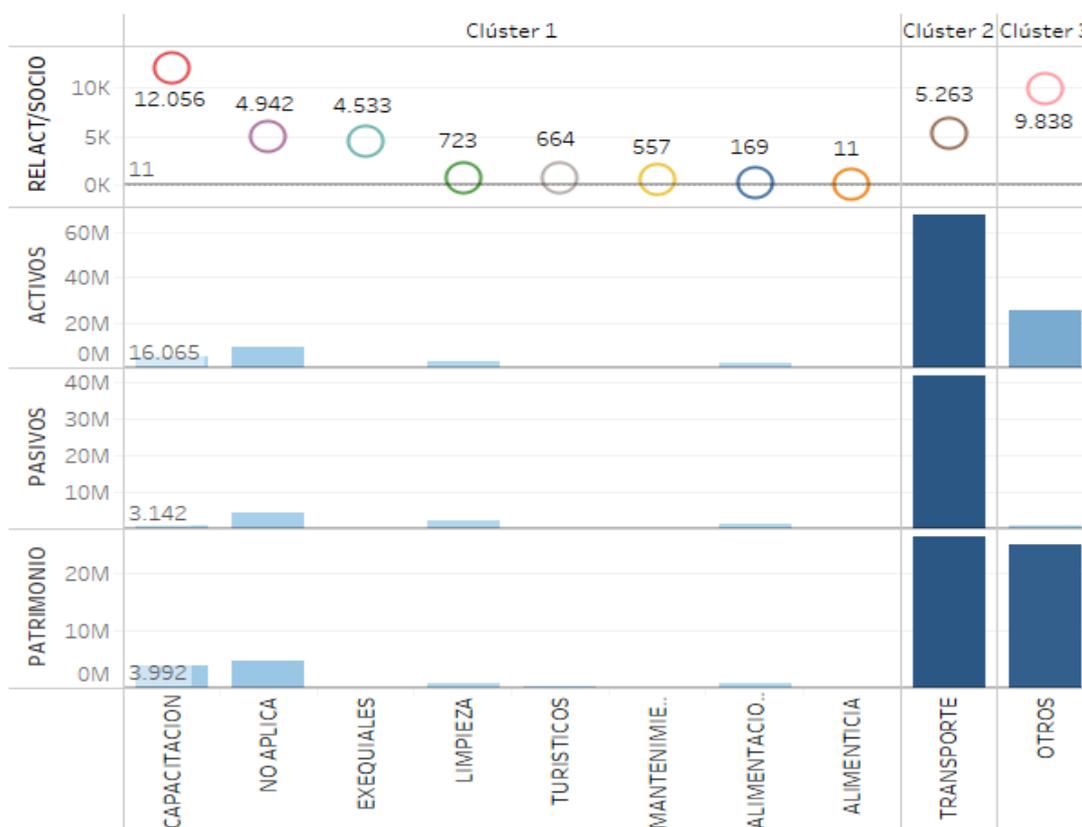


Ilustración 12 Sector servicios a nivel Quito de la EPS por Situación Inicial  
 Fuente: SEPS, (2018) “Catastro de Cooperativas de Economía Popular y Solidaria”

A su vez, si analizamos el rendimiento sobre activos<sup>16</sup> el sector de mantenimiento genera 1,06 USD de utilidades por cada dólar en activos muy superior al del sector transporte que solo es de 0,01 USD.

Bajo otro aspecto, si analizamos el tema de asociatividad del total de socios que se registran en el sector de servicios el 91% de los socios están concentrados en el Cantón Quito, y de ellos el 44% está concentrado en la actividad de limpieza seguida de transporte 32%, dando cuenta de que en la economía popular se identifica al sector de transporte como una actividad que brinda el sustento a las unidades familiares y que el factor solidaridad en términos de Razetto se ubica en su organización a través de cooperativas.

### **3.5. El taxi como parte del transporte**

Manteniendo la misma línea de trabajo, hemos visto la importancia que existe del sector de transporte en la Economía Popular, y a su vez de la economía popular y solidaria bajo una lógica de reproducción de la vida de todos sus asociados.

Por lo tanto, al realizar la segmentación en el sector de transporte e involucrarnos netamente con la modalidad de taxi convencional y ejecutivo, utilizando el Catastro de la Economía Popular y Solidaria (SEPS, 2018), obtenemos que, la modalidad de taxi es la de que mayor representatividad tiene ya que de las 274 cooperativas existentes, 200 son de taxis convencional y ejecutivo (SEPS, 2018). En tanto, que la modalidad de taxi (convencional y ejecutivo) mantiene el 79% de la concentración en número de unidades habilitadas, es decir, por cada 16 taxis hay un bus urbano en Quito, así también por cada socio en una cooperativa de transporte carga y mixto existen 9 socios en una cooperativa de taxis como se puede observar en la siguiente ilustración.

---

<sup>16</sup> Rendimientos sobre activos = ( Utilidad/ Activos)

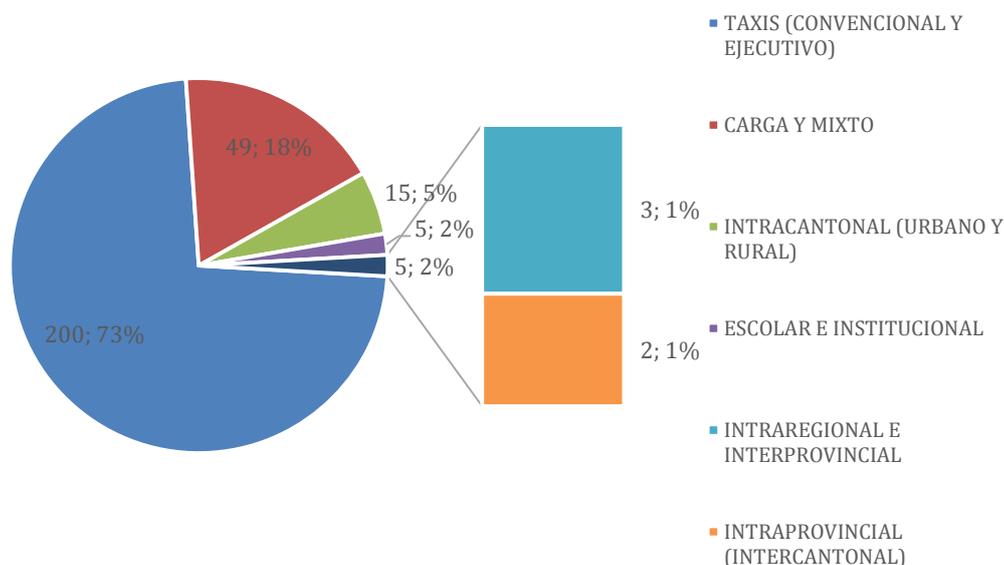


Ilustración 13: Nro. Cooperativas de transporte por modalidad  
Fuente: Catastro de Organizaciones de la EPS 2018.

Por otra parte, en la siguiente tabla se puede observar que la modalidad de transporte interprovincial mantiene el 56% de activos seguidos de la modalidad de transporte comercial en taxi con el 22%. Así mismo, se observa en la relación entre activos y socios que el transporte comercial en taxi cae al quinto puesto con 1.435 dólares por socio debido a la alta tasa de concentración en cuanto al número de socios. Esta concentración de una unidad un socio establece una lógica de re-significación del trabajo, ya que la persona no genera una alienación del producto de su servicio.

Tabla 4: Estado de Situación Inicial por modalidad de transporte en Quito

Provincia	Socios	Total activos	Total pasivos	Total patrimonio	Relación Activos/Socios
Intraregional e interprovincial	183	37.969.444	28.229.301	9.740.143	207.483 USD
Taxis (convencional y ejecutivo)	10.196	14.629.202	5.248.600	9.380.603	1.435 USD
Intracantonal (urbano y rural)	655	10.356.380	6.067.960	4.288.421	15.811 USD
Escolar e institucional	635	2.109.310	1.248.793	860.516	3.322 USD
Carga y mixto	1.184	1.531.446	446.970	1.084.476	1.293 USD
Intraprovincial (intercantonal)	73	1.429.814	428.007	1.001.807	19.586 USD
<b>Total general</b>	<b>12.926</b>	<b>68.025.596</b>	<b>41.669.631</b>	<b>26.355.965</b>	

Fuente: SEPS, (2018) “Catastro de Cooperativas de Economía Popular y Solidaria”

Por lo tanto, el sector transporte tiene una alta incidencia en cuanto al manejo y generación de activos en Quito, siendo la modalidad de transporte internacional e interprovincial la que concentra el 56% de los activos pero la modalidad de taxi comercial y convencional la que mayor número de socios mantiene, donde la lógica en la generación de su excedente no es la acumulación si no la satisfacción de sus necesidades.

### **3.6. Taxi ruta como alternativa de trabajo**

Como ya se había mencionado la valorización de la ciudad como fuente de trabajo desembocó en un proceso de presión demográfica hacia las principales ciudades, entre ellas Quito, que pasó de ser una ciudad de 1.839.853 habitantes en el 2001 a 2.239.191 en el 2010 según los Censos de Población y Vivienda.

A su vez, emerge un fenómeno de segregación de orden físico, social y económico que delimitó a la ciudad, en la parte norte y céntrica consignada en el imaginario de la población como planificada y como la parte más adinerada de la ciudad, mientras que la parte sur se ha constituido como la parte no planificada de asentamientos informales y destinada para la clase obrera y trabajadora (Carrión & Erazo, 2012).

Esta presión demográfica y segregación provocó una demanda de satisfacción a las problemáticas de: desempleo, inseguridad, violencia, trabajo infantil, servicio de agua, luz, transporte, entre otros.

Estas demandas se originan en toda la ciudad y con mayor fuerza en los barrios periféricos que ven incrementado el costo de vida (De Quito, M. D. D. M, 2015, p14). Es así que una persona ubicada en los barrios periféricos tendrían que considerar tomar dos

o tres buses, a su vez considerar el tiempo que involucra el viaje para llegar hacia los hipercentro donde generalmente se ubican las plazas de trabajo y por ende existe mayor concentración de la población.

Por otro lado, se empieza a originar el emprendedurismo<sup>17</sup> y se implementa con fuerza en Quito<sup>18</sup>, este emprendedurismo se coloca en los diferentes sectores económicos de la ciudad. El sector de transportes vio un incremento en la demanda del servicio debido al crecimiento horizontal y el cambio en las costumbres de movilidad, para lo cual el sistema de transporte público urbano se adaptó en ciertos casos extendiendo sus rutas y en otros casos dejando de brindar el servicio en otras debido a la baja demanda de pasajeros (Chavín, 2007), lo cual no solucionó la demanda de servicio. Ya que, en los casos que la demanda de pasajeros no es cubierta por el transporte público la misma se satisface a través de la complementariedad de las otras modalidades de transporte público y comercial en Quito.

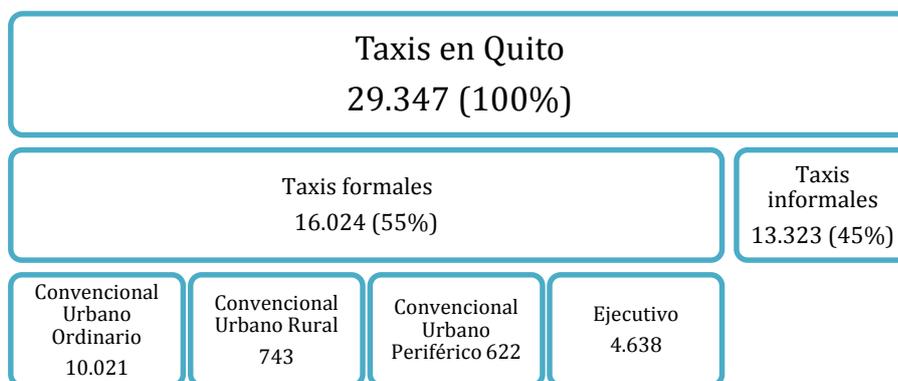


Ilustración 14: *Oferta Operativa de taxis en Quito*

Fuente: Secretaría de Movilidad del DMQ, (2016) “Consultoría – estudio de oferta y demanda”

<sup>17</sup> Según Harvey Leibenstein, el "llenador de vacíos", en el sentido que tienen la habilidad de descubrir dónde está fallando el mercado para desarrollar nuevos bienes o procesos que el mercado demanda y no se le está supliendo.

<sup>18</sup> así tenemos que según cifras el 89% de establecimientos de microempresas venden apenas el 2.3% del total de ventas realizadas en el Distrito Municipal de Quito, y concentran el 36% de empleo; y la gran empresa concentra el 88.2% de las ventas y concentran el 32% de personas ocupadas (de Quito, M. D. D. M, 2015)

Así, más allá del porcentaje de informalidad que existe en Quito, 45,4% y cuya lógica de discernimiento es la obtención del permiso de operación y del RUC. El taxi ruta se convierte en un proceso de construcción de tejido social, re-significa el proceso de trabajo en el cual no está buscando la acumulación de los excedentes.

### **3.7. La lógica de reproducción del taxi ruta**

El taxi ruta no es una modalidad de transporte legalmente reconocida en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Sin embargo, esta actividad se ha logrado establecer en el imaginario de las personas que buscan soluciones de movilidad.

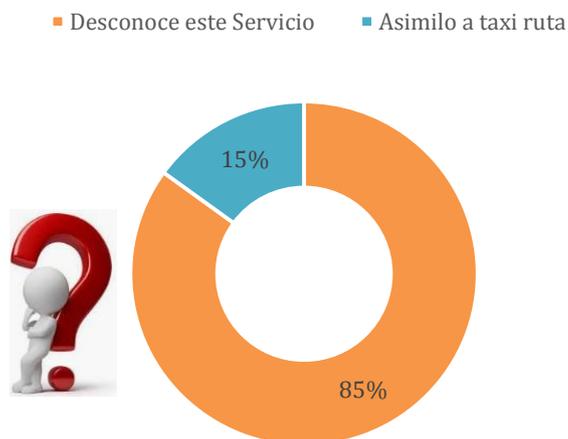
Es así que, en el estudio que fue contratado por el Municipio de Quito para la definición de las tarifas en taxis convencionales en Quito, en la parte de diagnóstico se establece como definición de lo que se consideró en su momento un hallazgo el denominado “Taxi ruta” (definición de la sociedad), describiéndole de la siguiente manera:

Servicios informales corrientes: circulan en toda el ámbito territorial del DMQ, con una operación similar a la que tienen los taxi convencionales y ejecutivos.

Servicios informales de operación en circuito: operan en zonas relativamente pequeñas, transportando a un grupo de personas (hasta completar el cupo: 4 pasajeros), entre orígenes y destinos ubicados en sectores puntuales, en un circuito repetitivo. (Consorcio Propraxis, 2016).

Sin embargo, esta definición no logro clarificar a que se está refiriendo y peor aún en el imaginario de los ciudadanos, así lo demostró el siguiente ejercicio:

Se realizó una consulta a 20 usuarios por los barrios de La Magdalena, Chilibulo y la Ferroviaria, y se preguntó: ¿Conoce los servicios informales corrientes o de operación en circuito? obteniendo los siguientes resultados:



*Ilustración 15:* Testeo de los Servicios Informales de operación en circuito  
Fuente: Encuesta de Identificación Taxi Ruta

Pero al preguntarles: ¿Conocen el taxi ruta? El 100% de los encuestados respondió que sí lo identifican. Así, esta encuesta refleja que el constructo social estableció las reglas de esta práctica popular, en detrimento de la conceptualización generada por la institucionalidad del Municipio de Quito.

A su vez, el taxi ruta no mantiene actualmente una definición clara que la pueda describir en la esfera de la producción, circulación, distribución y consumo.

Por lo tanto, en la construcción de la definición del taxi ruta se consideraron los conceptos de la Ley de Economía Popular y Solidaria y sus cuatro dimensiones. (Guy Ascote, 2000)

*Tabla 5: Definición de taxi ruta por parte de los actores*

Aspecto	Considerando que:	Caracterización por parte de los Actores	Definición de Taxi Ruta por parte de los socios
<b>Social</b>	Actividad productiva, para obtener recursos sin salir del barrio	El taxi ruta es una actividad productiva proveedora de recursos a través del trabajo	El taxi ruta es una actividad productiva que provee recursos a través del trabajo, con identidad
<b>Cultural</b>	Se realiza ya hace varios años	Identidad histórica y cultural diversa.	histórica y de cooperación. A su vez

<b>Económico</b>	Permite convivir con los vecinos	Integración productiva con las demás actividades del barrio	permite contribuir a un sistema de movilidad, buscando ser una actividad sostenible, potenciando la integración productiva del barrio.
<b>Asociatividad</b>	Permite convivir con los socios	Integración de varios socios en nuestra cooperativa.	
<b>Movilidad</b>	Es un servicio complementario con los buses y los taxis.	Contribuye al sistema de movilidad	
<b>Sostenibilidad</b>	Es una actividad que buscamos legalizar	Busca ser una actividad sostenible.	

Fuente: Primer Taller con actores del taxi ruta

Es así que, la racionalidad que se manifiesta en el taxi ruta es de características de racionalidad sustantiva; en el que prima la reproducción de la vida (Webber, Polanyi) debido a su origen. Es así que del levantamiento de encuestas al 88% (123) de los socios de un total de 140 (100%), nos permite adentrarnos hacia el entendimiento del taxi ruta como alternativa de la economía popular.

Tabla 6: *Características generales de 3 emprendimientos de taxi ruta*

Nombre asociación	Inicio de actividades	Socios	Promedio de integrantes por hogar
Mascota	2012	35	6,93
Transmagda	2006	65	4,13
Unimetas	2008	40	3,33
Total general		140	4,79

Fuente: Primera Encuesta de Taxi Ruta-Pensotaru

El desarrollo del taxi ruta se atribuye a un deficiente sistema de transporte que no satisface la movilidad del barrio, desde las arterias principales de movilidad hacia los barrios periféricos, siendo el caso de estudio de la presente investigación. Así tenemos que, para la parroquia de Chilibulo solo existe una línea de transporte y para el caso de la Ferroviaria dos, por lo que existe mayor influencia de las cooperativas de taxi ruta. En donde:

Existen recursos limitados de las familias, que mantienen otras prioridades antes que una movilidad individualizada e idealizada a través de la adquisición de un vehículo.

A su vez la restricción de la oferta laboral en las zonas densamente poblada, hacen que un 80% de los socios encuestados, anteriormente a esta actividad se dedicaban a trabajos temporales y en la desocupación.

Prácticas de asociatividad como alternativas de producción, dándose una evolución en la asociatividad pasando de 23 socios a 140.

Existe un alto sentimiento de pertenencia hacia la territorialidad, lo cual se puede evidenciar en los nombres adoptados y la antigüedad que mantiene: Así la cooperativa de taxi ruta más antigua es “Transmagda” con 12 años de creación, seguida de “Unimetas” 10 años y “Mascota” 6 años, las mismas que han adoptado como nombre de la asociación el acrónimo de su lugar de parada o estacionamiento a excepción de Unimetas que se ubica en la Ferroviaria, que hace referencia a “unir metas”, lo cual se puede atribuir al sentido de pertenencia o proceso de identidad social (Valera, 1997).

A su vez la actividad del transporte ha sido históricamente una actividad realizada por hombres, en estos casos el 91% (113) hombres que realizan el servicio de taxi ruta, y el 8% (10) mujeres<sup>19</sup>, a su vez del total de hombres el 86% (107) de los socios son jefes de hogar, lo cual identifica una ideología de género ligada a la masculinidad dominante como lo manifiesta Aguilar (2003) “las prácticas y representaciones generadas en el trabajo de los hombres, (...) dentro del transporte, en efecto, refuerzan cotidianamente su condición de género, adquirida mediante su socialización (...), rehaciendo relaciones de reconocimiento y (des) conocimiento” (p. 220).

La migración campo-ciudad, principalmente a las grandes ciudades provoca un incremento en la economía popular. El 42% (52) de los socios son migrantes hacia Quito, tendiendo entre sus principales causas de migración el buscar trabajo 67% (35) y debido a que formó su hogar 32% (17).

---

<sup>19</sup> Unimetas 8 mujeres choferes y Mascota 2 mujeres choferes.

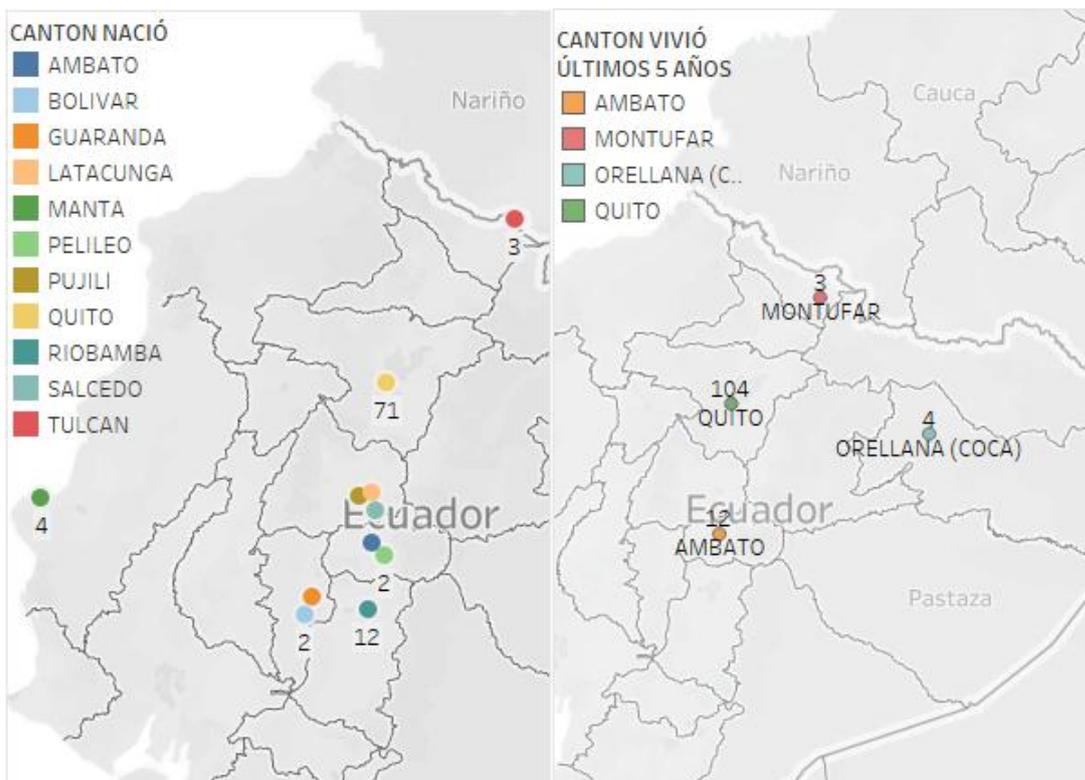


Ilustración 16: Ciudades de migración a en los últimos 5 años del taxi ruta  
 Fuente: Primera Encuesta de Taxi Ruta-Pensotaru

Sin embargo, esto no quiere decir que el taxi ruta sea una actividad exclusiva de las poblaciones migrantes, sino más bien que la actividad de taxi ruta ha logrado posicionarse como una alternativa de emprendimiento popular entre las poblaciones migrantes, teniendo en consideración que Quito mantiene un alto porcentaje de migración a nivel interno e internacional debido a que es uno de los polos empresariales del Ecuador, manteniendo una infraestructura en cuanto a salud, educación y las sedes de las instituciones públicas.

Por lo tanto, ésta subordinación a la lógica de subsistencia de las unidades domésticas, de organización del trabajo familiar, recursos y capacidades, se forjan bajo propios criterios de sustentabilidad. Así, de un total de 123 (100%), 89% (110) personas

respondieron que en los últimos 12 meses tuvieron al menos un incidente y el 40% (49) respondió que tuvo al menos dos inconvenientes de las alternativas propuestas.

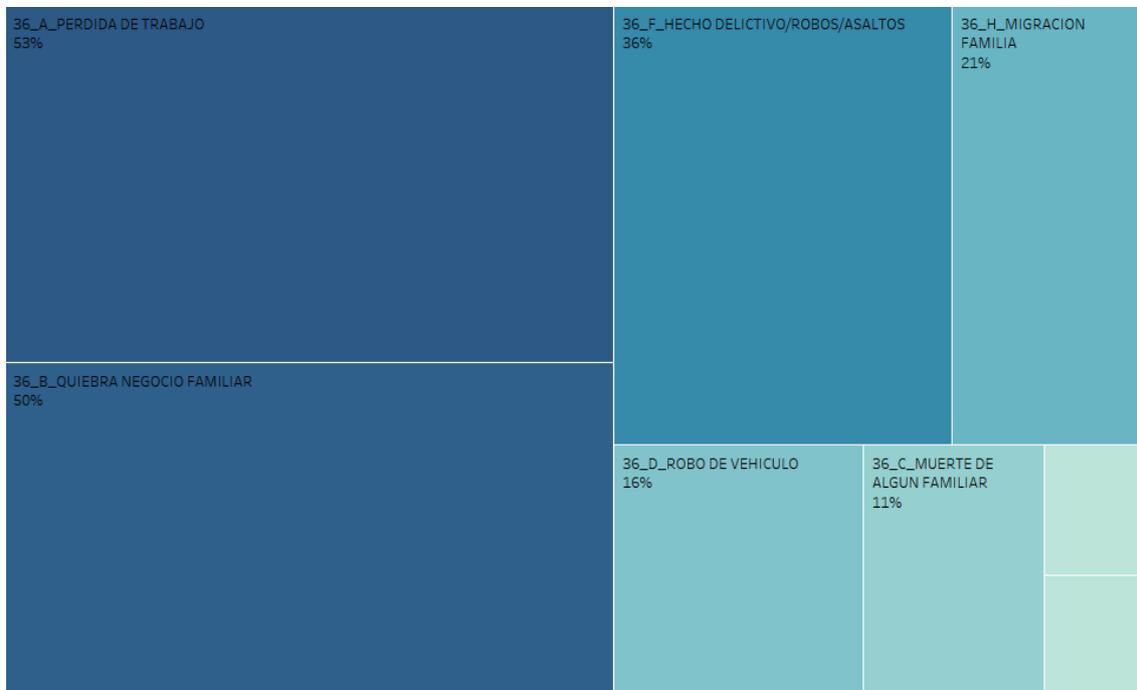


Ilustración 17: *Inconvenientes en los hogares del taxi ruta*  
 Fuente: Primera Encuesta de Taxi Ruta-Pensotaru

En la anterior tabla, se identifica que las condiciones adversas no han impedido que las unidades domesticas busquen la satisfacción de necesidades través de los medios que dispone, siendo que el 52% en los últimos 12 meses ha perdido el trabajo o ha sufrido la quiebra de algún emprendimiento 50%, a su vez se identificó que el 90% de los socios mencionaron que sus unidades domesticas mantienen actividades complementarias.

A su vez, al cuestionar como afrontó la disminución o pérdida de ingresos, el 97% (119) mencionaron que recurrieron a por lo menos dos estrategias para compensar la disminución de poder adquisitivo a fin de satisfacer sus necesidades, que fueron: trabajar más, disminuir gastos en alimentación.



Ilustración 18: *Solución en los hogares del taxi ruta*  
Fuente: Primera Encuesta de Taxi Ruta-Pensotaru

Empero, el trabajar más implicó, destinar más horas hacia el proceso productivo, siendo que el taxi ruta no es una actividad intensiva sino más bien extensiva, por lo tanto al verse expuesto ante una calamidad, se identificó que el jefe de hogar “está subordinado al conjunto de recursos, capacidades y a la lógica de la unidad doméstica” (Coraggio, Arancibia, & Deux, 2010, p 12).

Por lo tanto, los emprendimientos de taxi ruta se encuentran inmersos hibridados en un sistema mixto, en donde las lógicas del mercado hace que su modo de producción sea visto extraño. Así, el sistema neoliberal no concibe la idea de actividades cuyo fin no sea la transformación del dinero en capital (Marx, K. 1984), por lo tanto esta actividad no manifiesta mantener dichos objetivos, inclinándose a lo que Hinkelammert denominó una racionalidad reproductiva, “donde se evalúan las acciones y situaciones no desde una lógica instrumental eficientista y maximizadora sino desde su contribución responsable a

la reproducción de la vida digna, natural, humana, propia y de los demás” (Coraggio, 2016, p33).

### **3.8. El taxi ruta más allá de una estrategia popular**

Si bien, la economía popular es producto de la creciente exclusión de mano de obra del mercado, serán estos seres humanos rezagados quienes empiecen a crear su propio trabajo y en algunos casos toda la estructura de comercialización, mediante “la utilización de su propia fuerza de trabajo y recursos disponibles, siendo el objetivo satisfacer las necesidades básicas tanto materiales e inmateriales” (Icaza & Tiribia, 2003), desplazando a un segundo plano la obtención de ganancias, y no por ello se establece que no sea uno de sus objetivos.

Uno de los aspectos importantes del transporte es su capacidad multiplicadora en la actividad comercial. Si no tienes transporte no puedes ir a tu trabajo, al lugar de estudios y demás actividades, por lo tanto su tejido social es amplio. Teniendo que el total de personas involucradas directamente por el taxi ruta es de 445 personas, con un promedio por familia de 3.62 integrantes, que si comparamos con el promedio nacional de 3,78 es inferior y superior al promedio de la provincia de Pichincha 3.54 y de Quito 3.49 (INEC, 2018).

La educación de los socios que realizan la actividad del taxi ruta refleja un 41% en educación secundaria (bachillerato), y un 32% con universidad, no explicando su exclusión del mercado laboral, para Weller (2006), “para una eficiente inserción laboral el entorno macroeconómico favorable es una precondition indispensable (...), así también influyen aspectos como: género, nivel educativo, trasfondo socio-económico, cultural, étnico” (p.8).

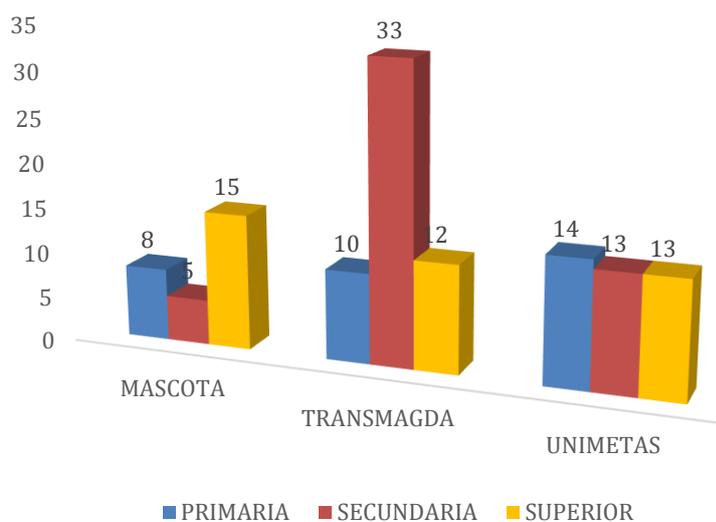


Ilustración 19: *Emprendimientos de taxi ruta y nivel educativo*

Fuente: Primera Encuesta de Taxi Ruta-Pensotaru

Así también, las personas que se decidieron por el trabajo de taxi ruta, estaban directamente vinculados con anterioridad a ser conductores 67% (83), los demás estaban relacionados a trabajos en relación de dependencia. Esta reivindicación del proceso de alienación del trabajo logra nutrir como lo menciona Razetto al trabajo.

“La economía popular involucra a) la producción para el autoconsumo individual o comunitario, b) el trabajo asalariado, c) la producción para la venta, obteniendo mediante estos dos últimos ingresos que a su vez permiten el acceso a los productos del trabajo de otros, y d) la obtención de donaciones de diverso tipo, transferencias monetarias y subsidios de costos y precios respecto a los valores de mercado.”

(Coraggio, Arancibia, Deux, 2010)

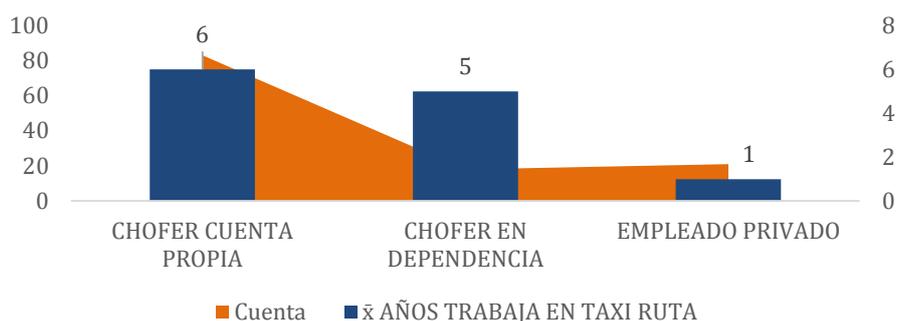


Ilustración 20: Por tipo de ocupación y promedio de años de taxi ruta

Fuente: Primera Encuesta de Taxi Ruta-Pensotaru

En el taxi ruta se hace uso principalmente del vehículo destinado al hogar, así en el 59% (73) de los socios declararon ser dueños del vehículo que conducen, y el 37% (46) bajo la modalidad a destajo, es decir trabajan por una base de lo producido y un porcentaje le entregan al dueño (Chauvín, 2007). La relación entre el automóvil y el conductor es casi parental en muchos casos, debidos a que lo consideran: herramienta de trabajo, instrumento de obtener recursos, y el compañero de trabajo.

En cuanto a la relación con las autoridades (municipio), el 92% (114) manifestaron que la actividad de taxi ruta no es ilegal, y al preguntarles ¿Por qué realizan la actividad? El 90% respondió que “es necesario trabajar”.

“Lo que diferencia la economía popular de otros sectores de la economía es, entre otros, la negación del empleo de la fuerza de trabajo como una mercancía –la única que, como señaló” Marx (1980a), es capaz de producir más valores que el valor invertido por el capitalista. En la economía popular, “la falta de un vínculo de empleo no es consecuencia de la ganancia y/o de la negligencia del empleador, sino de una racionalidad interna que supone la negación de la relación empleador-empleado.” (Icaza & Tiribia, 2003, p179)

El taxi ruta es un emprendimiento popular de prestación de un servicio a fin de procurar obtener ingresos, en dicha heterogeneidad de realidades se evidencian similitudes como

por ejemplo la marginalización hacia una trabajo en dependencia y la frustración en el caso de las personas que mantiene un nivel educativo superior y que tampoco parecerían ser aptos para los trabajos ofertados. Por otro lado las potencialidades de todas las personas y su racionalidad sustantiva generan una oportunidad, como dice Albornoz (2019)<sup>20</sup> “si bien de manera individual no se puede, por lo menos de manera colectiva se podrá”.

### **3.9. El taxi ruta y el fondo de trabajo**

El taxi ruta subsiste sumido en una hibridación del subsistema popular mercantil, por lo tanto terminan siendo “una forma ad-hoc que se da en la Unidad Domestica para obtener a través del mercado medios para su reproducción, que les imprime su sentido.” (Coraggio, 2007, p.6). Será en estas condiciones que la economía popular y la economía del trabajo propenden en el imaginario de la población que otro desarrollo es posible.

Su desarrollo consiste en la re-significación del fondo de trabajo entendido como las capacidades y cualidades que mantienen las personas con la finalidad de lograr la subsistencia de dicha personas y los suyos (debe entenderse a los suyos, como un conglomerado de personas que se pueden reunir por intereses familiares, culturales, sociales etc.)

En tanto, el 100% de los encuestados manifestaron estar contento en su trabajo, puesto que lo consideran como parte de su identidad social, el promedio de horas trabajadas al día es de 11 horas las mismas que no son tan dispersas a su media 3,5, por lo tanto se puede concluir que el valor promedio representa a la población objeto de estudio, a pesar

---

<sup>20</sup> Presidente Transmagda.

de su extensiva jornada laboral su trabajo en el taxi ruta les permite generar un amplio tejido social, lo cual está ligado a su estatus y prestigio.

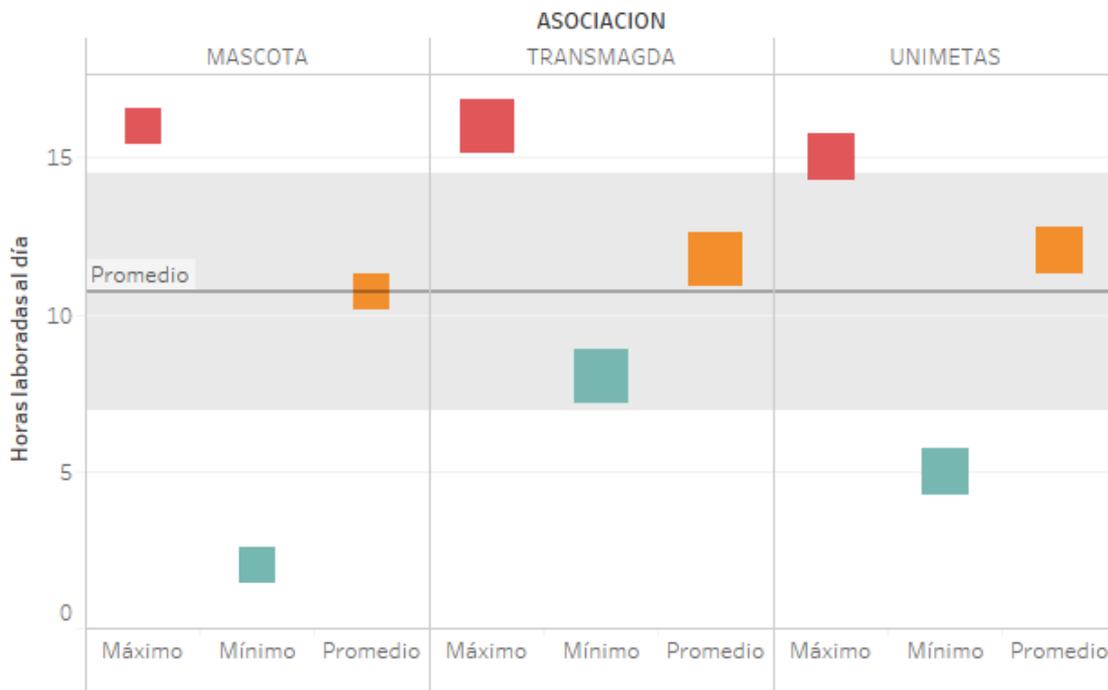


Ilustración 21: *Horas destinadas a laborar en taxi ruta*  
 Fuente: Primera Encuesta de Taxi Ruta-Pensotaru

A su vez, como lo menciona Coraggio (1998) el fondo de trabajo “en una unidad doméstica es definido como el conjunto de capacidades de trabajo que pueden ejercer en condiciones normales los miembros hábiles de la misma”. Así la presencia de la pluriactividad en ciertos casos es característicos de las economías populares. El taxi ruta mantiene una limitada presencia de pluriactividad siendo el 17% los que respondieron tener un trabajo adicional, pero de los que si tiene un trabajo adicional incrementaron sus horas de trabajo a la semana en un promedio de 79%, es decir si el promedio de horas trabajadas a la semana es de 33 horas se incrementan en 26 horas adicionales dando un total de 59 horas a la semana, puesto que su labor incluye sábados y domingos.

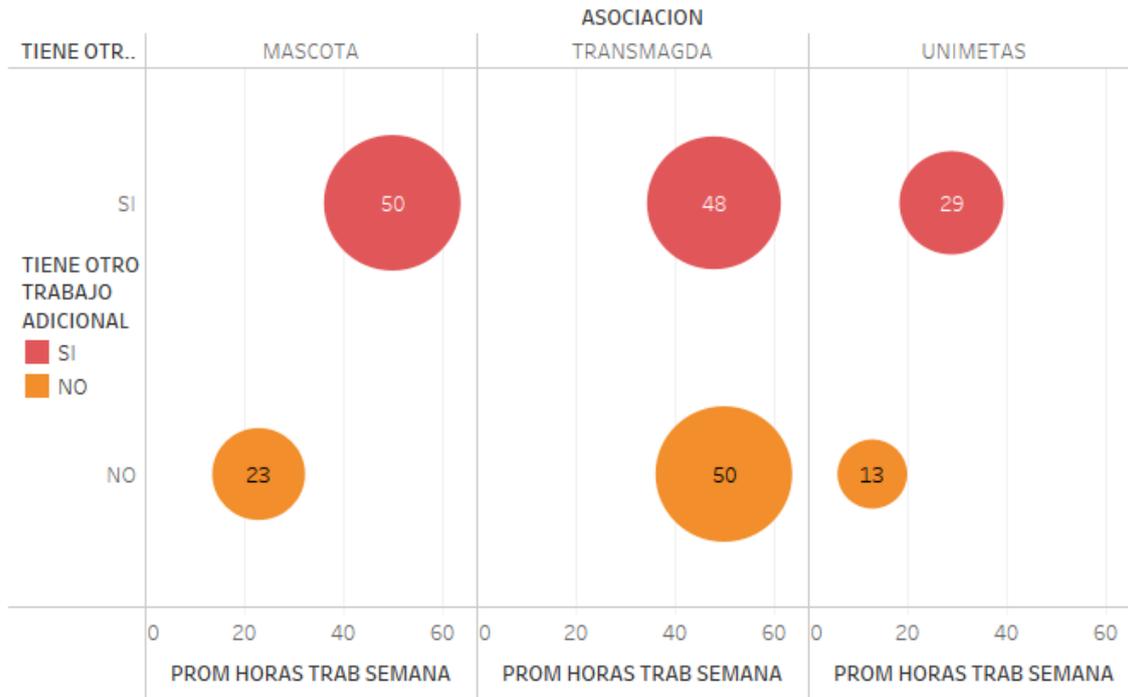


Ilustración 22: Identificación de la pluriactividad por asociación de taxi ruta  
Fuente: Primera Encuesta de Taxi Ruta-Pensotaru

Otro de los aspectos que se puede considerar como parte del fondo de trabajo es la colaboración en el hogar, por lo tanto si consideramos el promedio de horas a la semana destinadas exclusivamente al taxi ruta tendríamos un promedio de 42,44, los mismos también colaboran en el hogar con un promedio de horas de 3,54 horas semanales, es decir por cada 14 horas de trabajo en el taxi ruta dedica por lo menos una a colaborar en el hogar.



Ilustración 23: *Uso de horas semanales para quehaceres domésticos*  
Fuente: *Primera Encuesta de Taxi Ruta-Pensotaru*

Si analizamos el ingreso mensual generado por realizar la actividad de taxi ruta, nos encontramos con una distribución normal cuya concentración del 64,17 está concentrado en los valores de 400 a 600 dólares, superior a un salario básico unificado, lo cual explicaría en parte el hecho de no mantener actividades complementarias, así el 3,25% manifestaron haber recibido algún ingreso extra por concepto de arriendos, prestamos siendo este valor en promedio de 112,5 dólares, así también solo un 1 socio manifestó haber recibido algún regalo o donaciones del Gobierno y ninguno recibe el Bono de Desarrollo Humano en el último mes. Si bien la economía popular el ámbito económico no es su principal dimensión, es importante su análisis debido a que como se mencionó la realización del fondo de trabajo se realiza en un contexto mercantilizado y permite la realización de las necesidades básicas.

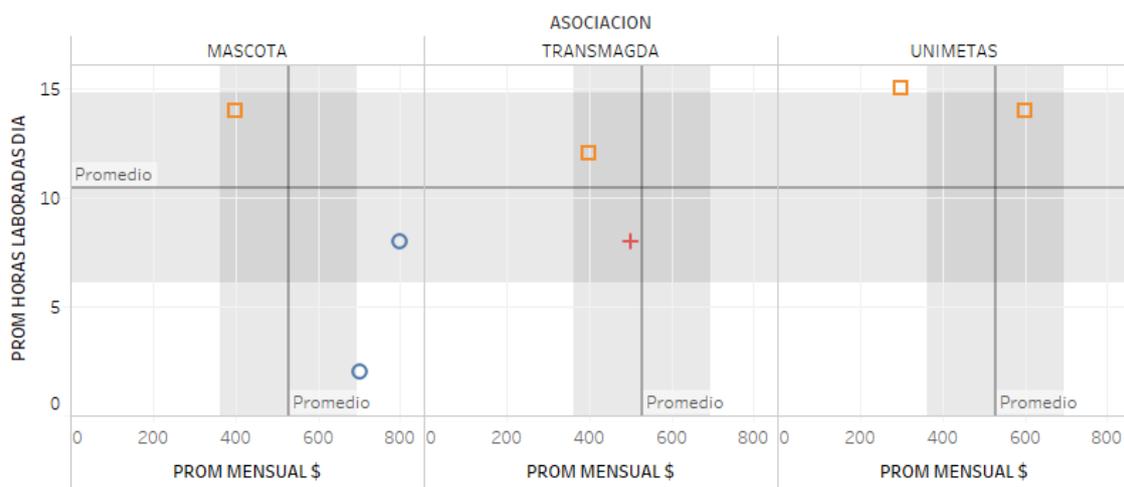


Ilustración 24: *Distribución del ingreso mensual por el taxi ruta*  
 Fuente: Primera Encuesta de Taxi Ruta-Pensotaru

En cuanto a la percepción del ingreso mensual que recibe, el 47,97% (59) respondieron que es bueno, siendo que la percepción más alta fue de muy bueno con 26,83%, esta percepción radica en que no existe una distinción entre los recursos propios del emprendimiento popular, por ejemplo en el caso de los ingresos recibidos no existe un proceso de ahorro para la reposición del vehículo como herramienta de trabajo. Esta no diferenciación se atribuye a la prioridad que le dan los emprendimientos populares a la satisfacción de las necesidades.

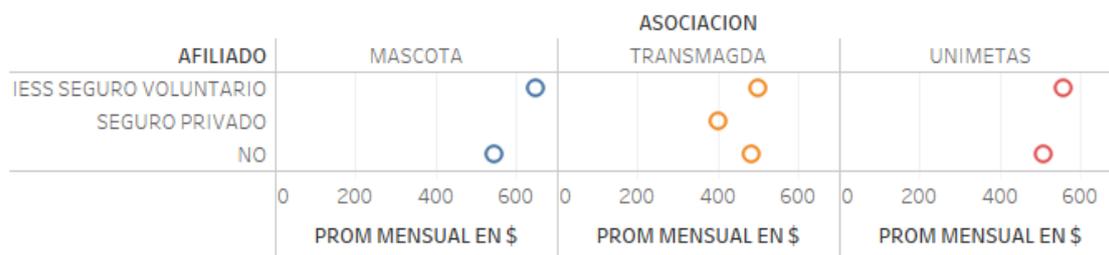


Ilustración 25: *Condición de afiliación por años de trabajo en taxi ruta*  
 Fuente: Primera Encuesta de Taxi Ruta-Pensotaru

Así también, los emprendimientos populares de taxi ruta mantienen una alta rotación de dinero monetario, lo cual hace innecesaria la necesidad de acceder a créditos y en los casos que si lo requiere esta actividad se la realiza con bancos privados, esto producto de la percepción en la agilidad en cuanto al desembolso del crédito.

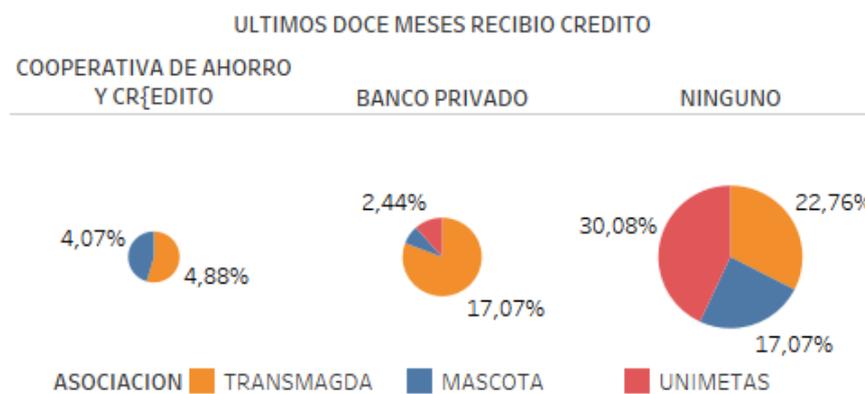


Ilustración 26: Acceso al crédito de taxi ruta por preferencia  
Fuente: Primera Encuesta de Taxi Ruta-Pensotaru

Sin embargo, la relación existente entre el Estado y el taxi ruta es de desconocimiento. Se rehúyen mutuamente tanto el taxi ruta desconoce a las autoridades que regulan el transporte y las autoridades a su vez no los identifican. Ocasionando el desconocimiento de la institución que tiene la competencia de control del transporte, la misma que se puede atribuir a que la Constitución de la República y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización –COOTAD, cuyo objetivo era organizar las instituciones, planes, programas, políticas y actividades relacionadas con el ejercicio de las competencias que corresponden a cada nivel de gobierno, terminaron generando un enjambre burocrático totalmente confuso para la población.

De las encuestas realizadas hubo consenso en cuanto a la institución donde se debería inscribir, mientras que la mayoría no respondió. De las instituciones identificadas resaltan

dos instituciones del gobierno central (ANT y Superintendencia de Compañías) y uno del gobierno local (Municipio de Quito, Secretaria de Movilidad). Siendo que, para el común ciudadano el taxi ruta la legalización no es una de sus prioridades, como dejan manifestado por su percepción de legalidad.

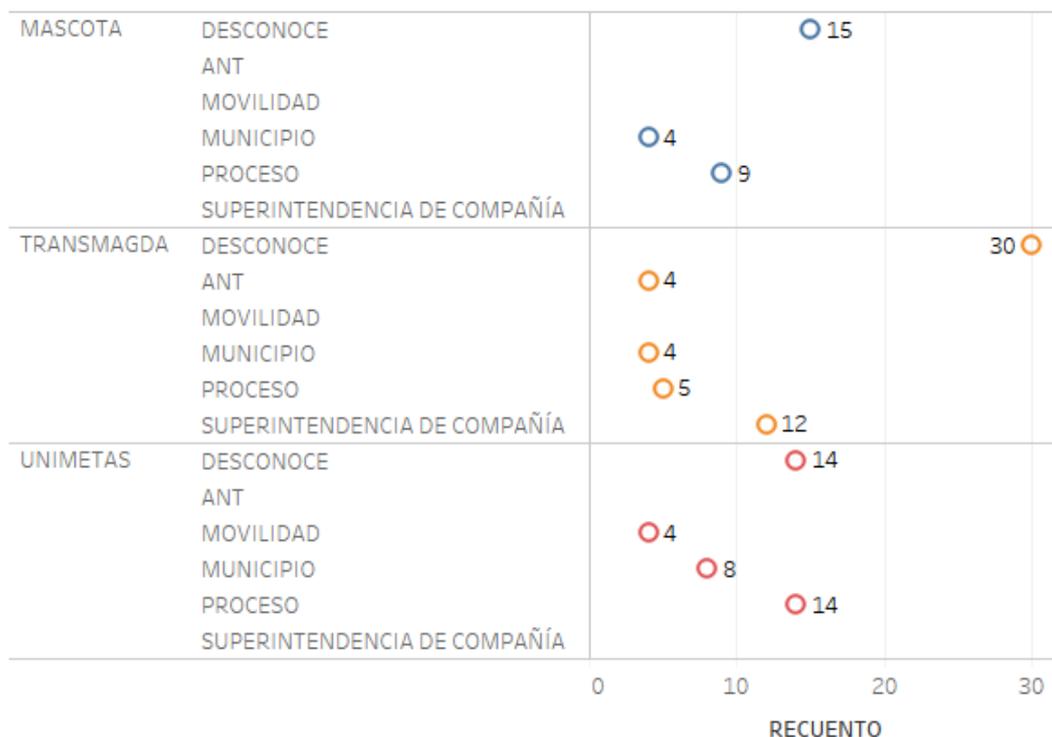


Ilustración 27: Institución donde está registrado su organización de taxi ruta  
Fuente: Primera Encuesta de Taxi Ruta-Pensotaru

Su lógica de supervivencia ha logrado incorporar en el subjetivo de los miembros que integran el taxi ruta su condición de legalidad en cuanto a su operación atribuyéndolo a satisfacer el servicio a la colectividad de los barrios, por lo tanto no es una de sus prioridades estrechar lazos con las autoridades pertinentes.

A su vez, esta limitación en el tiempo libre que puede tener una persona que se dedica a esta actividad no ha limitado su tiempo de recreación ni el fomento de redes de cooperación con otras organizaciones de trabajadores.

### 3.10. El taxi ruta, paso de emprendimiento popular a economía popular y solidaria.

Los emprendimientos populares son un bastión para el desarrollo de la economía del trabajo, su desarrollo se da a través de la asociatividad y ayuda mutua en cuanto a sus socios, barrio, ambiente entre otras dimensiones. Para Gaiger (2004) son originadas en: “la libre asociación de los trabajadores, con base en principios de autogestión, cooperación, eficiencia y viabilidad que incluye a los excluidos del mercado de trabajo.” (p. 229)

Empero, ¿Qué determina que un emprendimiento popular pase a ser solidario? Para Coraggio (2007) “este proceso constituye una articulación de actores y recursos de la economía mixta (empresarial, pública y popular) en el que prima la *racionalidad reproductiva* a fin de asegurar corresponsablemente el sustento de todos los miembros de una sociedad.” (p. 15) a esta característica se sumaría lo evidenciado por Gaiger (2004) que menciona el “combinar sus actividades económicas con acciones de índole educativa y cultural, valorando el sentido de la comunidad de trabajo y el compromiso con la colectividad social en la cual se insertan.” (p229)

A su vez para Coraggio, Arancibia, & Deux, (2010) manifiestan que deberían mantener por lo menos las siguientes características:

Tabla 7: Características de la EPS en el taxi ruta

Características	PREGUNTAS	MASCOTA	TRANSMA GDA	UNIMETAS
Asociatividad: las unidades económicas son organizaciones colectivas que vinculan a más de una unidad doméstica	¿Su cooperativa vincula a varias familias o socios?	Socios	Socios	Socios
Pueden asumir diferentes formas jurídicas o no estar constituidas legalmente.	¿Su cooperativa, desde cuando brinda el servicio de taxi ruta?	6 años De brindar el servicio	12 años De brindar el servicio	10 años De brindar el servicio

Realizan actividades económicas de prestación de servicios para el intercambio en el mercado.	¿Su cooperativa, A quienes brindan el servicio de taxi ruta?	Vecinos	Vecinos, que necesiten.	Vecinos
Su objetivo final es la resolución de necesidades propias o de la comunidad a la que pertenece, promoviendo el buen vivir de las personas involucradas, lo que es inseparable del respeto a la naturaleza y sus ciclos de regeneración	¿Su cooperativa, Por qué iniciaron a dar el servicio de taxi ruta?	No había transporte	No hay transporte	No hay transporte.
	¿Su cooperativa, mantiene limpio el sector donde da el servicio de taxi ruta?	No	Si	No.
Simetría: sus integrantes mantienen relaciones horizontales y no establecen jerarquías entre patrones y empleados, ni entre propietarios y no propietarios.	¿Es necesario tener cita para conversar con usted, sobre cualquier tema?	No	Para nada	Todos tienen mi celular.
	¿En las reuniones quienes pueden intervenir?	Todos	El que quiera.	Todos pueden intervenir.
Cooperación: sus integrantes auto gestionan y auto-organizan el trabajo, compartiendo responsabilidades y acordando algún tipo de división de tareas.	¿Si necesitan realizar algún trámite de la cooperativa, quien le colabora?	Entre la directiva hacemos las gestiones.	Entre la directiva se hace	La directiva hacemos.
Participación: la organización contempla distintos grados de participación en la división del trabajo, en la reinversión consensuada o la redistribución interna de excedentes si los hubiera, en la información y toma de decisiones y en la propiedad.	¿Si quieren hacer algún programa (rifa, chanco solidario, evento solidario etc.), quienes colaboran?	Todos	Todos	Todos

Fuente: Coraggio, Arancibia, & Deux, (2010). Guía para el mapeo y relevamiento de la economía popular solidaria en Latinoamérica y Caribe. *Grupo Red de Economía Solidaria del Perú-GRESP*, 15, 49-60. Aplicado al Taxi Ruta

En la anterior tabla, se identifica que los tres emprendimientos populares generan respuestas positivas a las características identificadas por Coraggio, Arancibia, & Deux, (2010).

A su vez, de la encuesta realizada a los emprendimientos populares de taxi ruta, en la que se incluyeron escalas y elementos de tipo Likert, nos permitió evaluar la actitud de los actores de los emprendimientos hacia la confianza, la reciprocidad y la solidaridad, así el 45,53% (56) respondió afirmativamente que confía en la gente, sin embargo, si se

pregunta específicamente por grupos tendremos diferentes resultados, siendo el grupo social la familia la que mayor confianza genera con 51,6% seguido de vecinos 48,8%, amigos 41,8% y en la que menos se confía es en el Gobierno 10%. A nivel general se establece que las personas encuestadas manifiestan indiferencia en cuanto a la confianza a la sociedad en general que no forman parte de su entramado social.

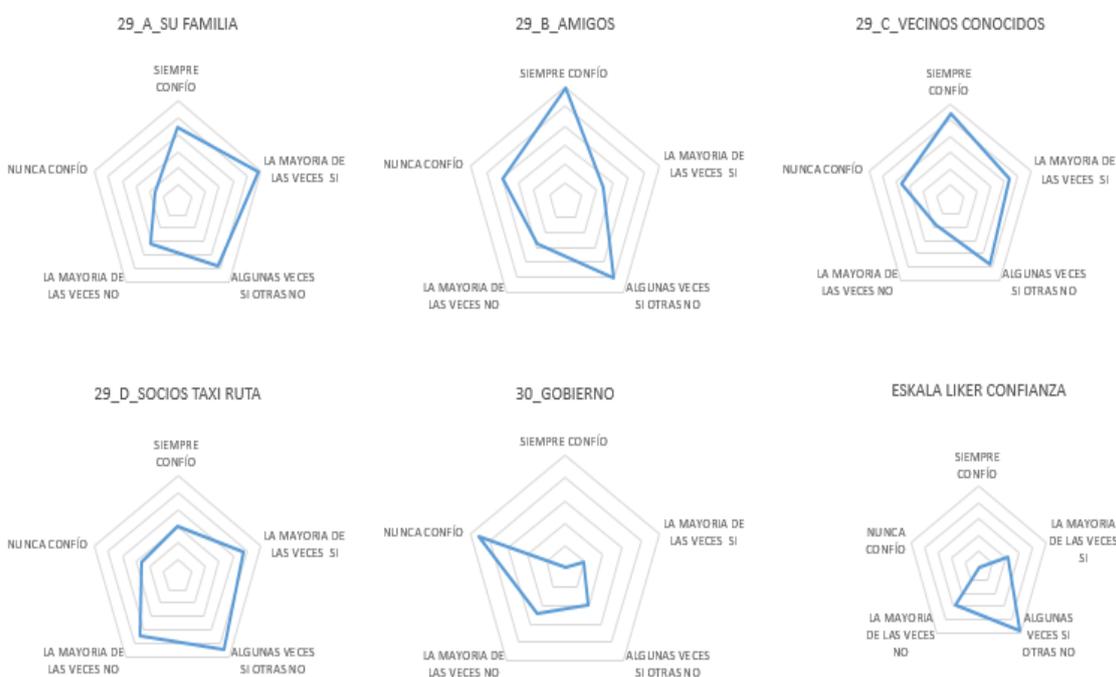


Ilustración 28: *Percepción de confianza por grupos Escala de Likert*  
Fuente: Primera Encuesta de Taxi Ruta-Pensotaru

Por otra parte se ve como oportunidad el asociarse 63%, lo cual les puede ayudar a: mejorar el servicio de taxi ruta 69%, mejorar las unidades 71%, dar un buen servicio sin subir la tarifa 61% reforzando la cultura asociativa.

A su vez se manifiesta el deseo de seguir en la asociación 62% y que promoverían la existencia de nuevas asociaciones 55% pero no recomendarían a sus hijos seguir en la misma 45%, ya que busca que sus hijos no mantengan las penurias económicas que deja

el ser excluidos en una sociedad, el establishment predominante provoca una educación mercantilizada, dejando de lado modelos alternativos de desarrollo en los que están los principios de la economía popular y solidaria.

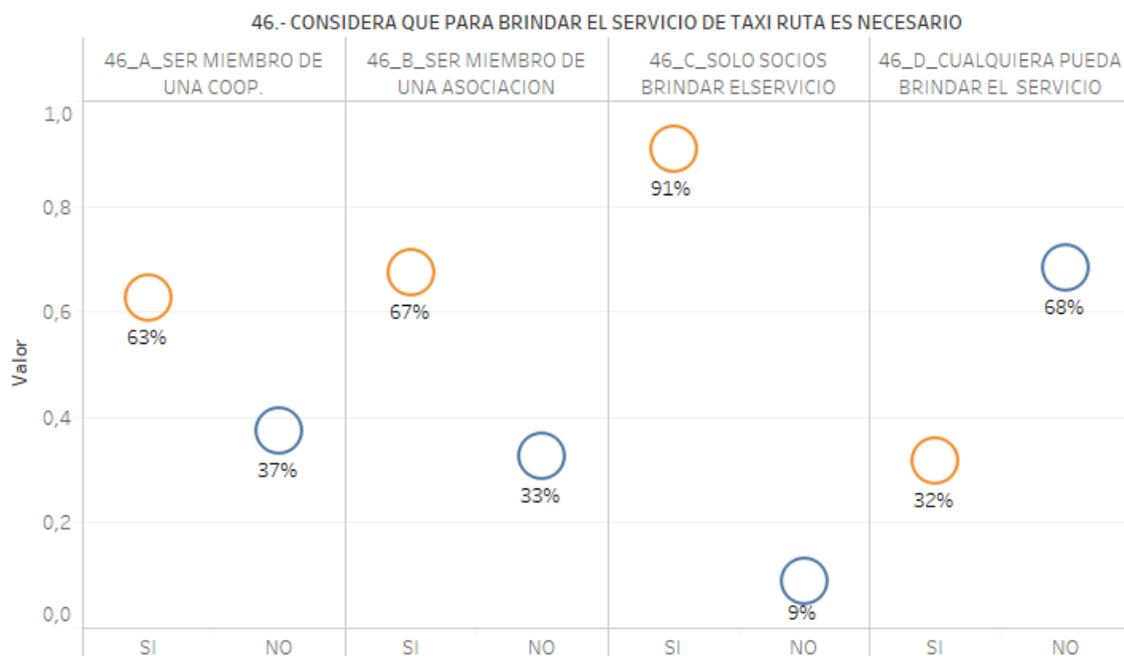


Ilustración 29: *Percepción de actores que brinden el servicio de taxi ruta*  
Fuente: Primera Encuesta de Taxi Ruta-Pensotaru

Así también, el 44% (54) de los socios considera que es importante la participación en una organización o grupo, en donde la inclusión del nuevo socio debe implicarse como parte de las circunstancias, visión y misión que mantiene la asociación.

En cuanto, a la verificación de la conformidad con su actividad se consideró 9 aspectos socioculturales que obtuvieron mayor frecuencia de respuesta, calificando las mismas bajo una escala de 0 a 5 donde: 5 es muy feliz y 0 es muy triste. En este ejercicio sobresalió la escala del nivel educativo y el familiar, mientras que el medio ambiente tuvo la escala más cerca a estar triste.

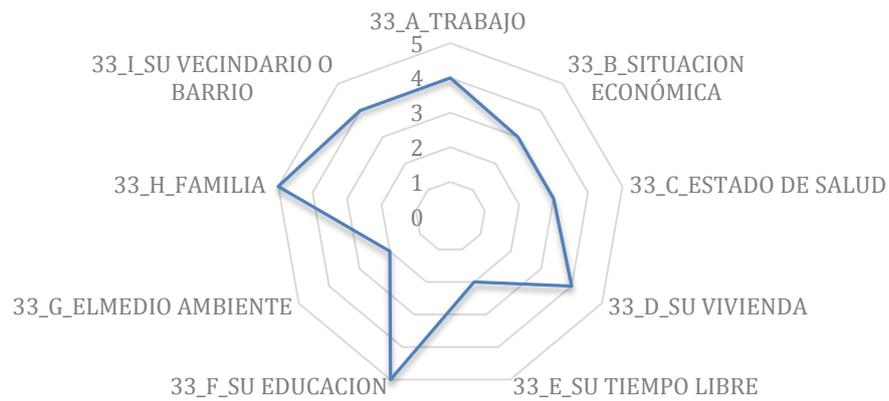


Ilustración 30: *Percepción de felicidad de los emprendimientos de taxi ruta*  
Fuente: Primera Encuesta de Taxi Ruta-Pensotaru

Es así que la asociación libre y la preexistencia de asociaciones, establecen un nivel secundario de solidaridad que traspasa al grupo doméstico. (Coraggio, Arancibia, & Deux, 2010). Manifestándose los principios de solidaridad y reciprocidad en mayor proporción hacia los miembros de su cooperativa, pero no con aquellos que quieran brindar el mismo servicio, estableciendo la barrera de entrada el estar asociados. Esta práctica pone de manifiesto que consciente o inconscientemente el sistema económico del más fuerte se ha instaurado en los miembros de estas asociaciones y evita que se fortalezca un sistema popular y solidario.

*“Nosotros somos como los granos de quinua si estamos solos, el viento lleva lejos.  
Pero si estamos unidos en un costal, nada hace el viento.  
Bamboleará, pero no nos hará caer”  
Dolores Cacuango.*

#### **4. Taxi ruta: ¿modelo de economía del trabajo?**

La relación entre el Estado y los emprendimientos populares de taxi ruta no es buena, a pesar que la constitución Art. 283 establece que “El sistema económico es social y solidario”. En tanto las administraciones locales también han delimitado su línea de acción bajo un contexto de mercantilización.

Sin embargo, al realizar el proceso de caracterización de los emprendimientos populares de taxi ruta desde la perspectiva de economía popular donde prima al ser humano en armonía con el medio ambiente permite ampliar el debate acerca de los instrumentos de política pública para entender y desarrollar dichos emprendimientos.

Entender, analizar y describir los emprendimientos de taxi ruta como emprendimiento popular implica necesariamente ir más allá de un análisis cuantitativo. Por ello, a través de entrevistas a los diferentes actores se busca complementar este análisis.

##### **4.1. Taxi ruta desde los socios**

El desarrollo del taxi ruta se da en un contexto de: institucionalización del mercado, tasas de desempleo de un dígito y subempleo de dos dígitos en promedio en la última década, una brecha cada vez mayor entre el pleno empleo y los ingresos necesarios para satisfacer las necesidades.

Bajo dicho contexto no es de extrañar la existencia de grupos excluidos de la denominada economía formal que se manifiestan en diferentes estrategias de subsistencia encasillada en la economía popular.

Las personas que se integran, se reconocen y son participes de esta actividad la definen de la siguiente forma:

¿Qué significa para ti el taxi ruta?

“Es la oportunidad de seguir adelante yo tengo 34 años, trabajaba en Edesa y después de 20 años me dijeron gracias, con la liquidación compre este carro y empecé de nuevo”, “Yo no encontré trabajo, y mi padre tenía el carro en la casa (...), un amigo me dijo que... ¿Porque no haces taxi ruta? “Dicen que se gana 30 diarios. Y entonces empecé a realizar taxi ruta”, “el taxi ruta me ayudado a mí y a mi familia a tener un ingreso diario”. (Participantes, comunicación personal, 12 de diciembre de 2018).

El taxi ruta como emprendimiento popular mantiene una sinergia de percepciones por parte de los involucrados. En el cual se manifiesta un proceso de re-significación del trabajo, integración y valorización.

- Re significación ya que las personas se encuentran en un proceso de marginalización del mercado laboral, la misma que mantiene características heterogéneas por parte de sus actores.
- Integración existe un profundo sentimiento de pertenencia hacia las asociaciones de transporte público.
- Valorización de la actividad del trabajo que proporciona el taxi ruta.

Lo cual establece la posibilidad de trascender de la mercantilización del trabajo hacia una economía del trabajo.

¿Por qué el taxi ruta y no otra actividad económica?

El proceso de optimización de los recursos disponibles en el hogar se hace visible, ante la incertidumbre que produce él verse excluido del trabajo.

“Lo bueno de este trabajo es que se conoce a mucha gente, se vacila también (risas), pero es lo que sabía hacer y tenía el carro (...) Y pues ya sabe las necesidades de la familia no esperan, al quedarme sin trabajo toco, a parte ya voy algún tiempito y ya la gente me conoce”. (Participantes, comunicación personal, 12 de diciembre de 2018)

Los conductores aprovecharon el recurso y la oportunidad, demostrando su satisfacción al considerarse parte del taxi ruta. A su vez existe la pertenencia a la territorialidad del barrio en donde el tejido social se va incrementando.

¿Cuál es su relación con la autoridad<sup>21</sup> (municipio, policía metropolitana) otros?

La relación existente entre la autoridad es principalmente con los agentes metropolitanos quienes realizan operativos a nivel de Quito.

Si bien el proceso de control por parte de los agentes metropolitanos implica una verticalidad hacia el taxi ruta, la cotidianeidad entre actores y oficiales han generado lazos de reciprocidad.

Al inicio molestaban bastante los metropolitanos, incluso una temporada comenzaron a llevarse los carros, pero ahora “Gracias a Dios” ya no dicen nada. Lo bueno es que ya les mandaron más al norte entonces ya nos dejan trabajar tranquilos (...). Si, si en algún momento quisimos ingresar en el proceso de regularización pero no había plata para regalar, porque decían que tocaba dar 1.000 dólares, entonces dijimos no gracias (...). (Participantes, comunicación personal, 12 de diciembre de 2018)

La manifestación de contradicciones sociales, pugna de poderes y movilidad social se ponen de manifiesto en la regularización como un proceso a largo plazo. Por lo tanto, se busca la integración de los círculos pro capitalistas en territorio y en los ámbitos laborales, hacia la generación de relaciones sociales solidarias. Así, la construcción de su realidad social constituye la mejor rebeldía ante el sistema económico que los ha excluido.

---

<sup>21</sup> Se entiende como autoridad en el sentido amplio de los funcionarios públicos y operativos que son los que generalmente conviven con los emprendimientos populares.

Por otro lado, la horizontalidad y protagonismo esta en los socios como se evidenció en el ítem 3.6, su flexibilidad permite eliminar hasta cierto punto el burocratismo y en otras facilita el fraccionamiento, atomización y desviaciones hacia manejos arbitrarios, siendo que la obtención de la figura legal ya sean como cooperativas, asociaciones, fundaciones, organizaciones civiles es producto de la confrontación de su realidad y la interacción con el estado.

#### **4.2. Taxi ruta desde los Usuarios.**

Los emprendimientos populares de taxi ruta, implican un proceso de relación oferta y demanda útiles, entendidas como procesos de satisfacción de necesidades en cuanto a los valores de uso de personas que requieren moverse.

¿Qué es para ti el taxi ruta?

Para Martha que vive en Chilibulo, el taxi ruta implica: “yo llego tipo 11 pm de mi trabajo que es en el norte, los taxi ruta me salvan porque donde yo vivo ya no hay buses y se demoran mucho”, para Juan, estudiante universitario “utilizo estos carros porque no hay buses y es rápido, y me cobran igual que el bus 0,25 centavitos”, para Pepe “Yo utilizo estos carros porque son rápidos, y voy más cómodo que en el bus igual me cobran 0,25 centavos, (...)” . (Participantes, comunicación personal, 13 de diciembre de 2018)

Por lo tanto, desde el punto de vista de los usuarios los emprendimientos populares de taxi ruta cumple en sentido estricto una practicidad de movilidad urbana, teniendo en cuenta que los mismos coexisten con otras formas de organización como cooperativas/compañías de transporte urbano, taxi convencional entre otras, a su vez permiten una complementariedad con el servicio de transporte que cubren las principales

arterias de la ciudad. Sin embargo, más allá de considerarlos sistemas aislados son sistemas que coexisten por la necesidad de sus actores.

A la pregunta realizada ¿Considera usted que el taxi ruta no debería existir?

“Si debe existir porque nos da otra alternativa de llegar a la casa. Pero últimamente, se demoran mucho y el veci que me recoge ya pasa lleno, entonces me toca esperar el bus”, así también manifiestan “No es eso, pero también debe existir una regulación para que se organicen de mejor manera, vea como están las calles no hay como dar un paso, y con los otros vendedores ambulantes votan basura se parquean en frente de los garajes, antes no había tanta delincuencia aquí” (Participantes, comunicación personal, 13 de diciembre de 2018).

Así las opiniones generadas son variadas tanto a favor como en contra y al final del camino lo que importa es poder movilizarse con orden, planificación, accesible y asequible (Participantes, comunicación personal, 13 de diciembre de 2018), provocando como dice Schapira, (2001)

“El repliegue sobre los espacios privados de los empobrecidos, el aumento de la violencia y el miedo a la inseguridad contribuyen a esas formas de separación de una ciudad fragmentada, en la que la sociedad no soporta la vulnerabilidad de los espacios públicos” (p. 51).

Por ello, bajo las condiciones de Quito y de estos barrios de: alta densidad poblacional, falta de empleo provoca que proliferen emprendimientos populares. Así también, el precio del desarrollo de los barrios ha degenerado en la pérdida del tejido social y confraternidad de conocer y en última instancia identificar a todos los habitantes del barrio, haciendo perder el sentido de barrio degenerando en problemáticas como un incremento de la tasa

de delincuencia a pesar que la misma solo constituye la punta del iceberg de problemas estructurales.

### **4.3. Taxi ruta desde los Dirigentes.**

La economía popular del taxi ruta, al igual que otras organizaciones mantiene una dirigencia que permite un orden en cuanto a la visión que mantiene el emprendimiento asociativo. Esta organización en el caso del taxi ruta mantiene; un presidente, un vicepresidente, un tesorero y un vocal generalmente, los mismos mantienen un periodo de 3 años en el cargo y no reciben retribución económica.

¿Qué es el taxi ruta, para usted?

“Nosotros empezamos ya hace 8 años, y teníamos la parada en la Av. Mariscal Sucre y Av. Chilibulo, ahora por el cambio de la parada del corredor Sur Occidental de la Magdalena estamos en la Av. Mariscal Sucre y Huaynapalcón, si me preguntas que significa pertenecer a la Asociación Transmagda, fue poder brindar un servicio a los propios vecinos, y obtener ingresos; (...) muchos de los socios no tenían trabajo y por eso iniciamos primero 6 compañeros (...)”, para Juan “el taxi ruta es simplemente dotar de un buen servicio a los vecinos, si el transporte público diera un buen servicio y el taxi amarillo no fuera tan caro nosotros no tendríamos oportunidad de competir con ellos, yo les digo a los compañeros que si se mejora el servicio nosotros nos jodemos (...) No les quitamos el trabajo a nadie y tenemos que subsistir, aquí somos alrededor de 30 socios, son 30 familias que ahora tiene como seguir haciendo sus proyectos”, mientras Carlos “Yo con esto mantengo a mi familia y así lo hacen los demás socios aquí la mayoría de socios trabajan ellos mismos en sus unidades no ponen choferes porque no alcanza imagínese nosotros aquí ganamos poco y encima

pagar un chofer no alcanza” (Participantes, comunicación personal, 14 de diciembre de 2018)

¿Que implica ser dirigente de estos emprendimientos populares? En realidad, yo nunca he sido dirigente, solo en la escuela (risas), pero aquí me toco. Sin embargo se aprende bastante y se mantiene buenas amistades (...)” entonces ¿Cuál es el inconveniente de ser dirigente? “Vera es complicado principalmente al momento de organizar a todos, a veces no existe consenso y se piensa que se hace las cosas para beneficio de uno, ahí da ganas de dejar botado esto” (Participantes, comunicación personal, 14 de diciembre de 2018)

La alternabilidad de los dirigente en los emprendimientos populares se evidencia, así también se constató que no existe un plan definido en cuanto a las acciones que el emprendimientos popular de taxi ruta deba seguir, lo que sí tienen claro es que mientras este emprendimiento les permita trabajar lo seguirán haciendo y que uno de los principales nexos entre todos los socios es su familia y la pasión por el futbol. Por lo tanto, varios integrantes pertenecen a equipos de futbol donde juegan y los demás lo usan como habitus<sup>22</sup> para reunirse y conversar, como lo menciona Aguirre & Pinto (2006). “Los actores sociales se asocian voluntariamente, generan un nosotros y un nivel identitario al momento de co-participar de la realización y satisfacción de un objetivo o necesidad convocante”.

#### **4.4. Taxi ruta desde los Dirigentes de taxis formales.**

---

<sup>22</sup> “El habitus se define como un sistema de disposiciones durables y transferibles -estructuras estructuradas predispuestas a funcionar como estructuras estructurantes- que integran todas las experiencias pasadas y funciona en cada momento como matriz estructurante de las percepciones, las apreciaciones y las acciones de los agentes cara a una coyuntura o acontecimiento y que él contribuye a producir” (Bourdieu 1972: 178).

Los emprendimientos populares de taxi ruta al manejarse en un ambiente híbrido entre la economía popular y una economía empresarial (Coraggio, 2007), implica una respuesta de otras organizaciones en cuanto a la competencia que ésta pueda provocar, debido a que coexisten con las cooperativas y compañías de taxi convencional o ejecutivo.

¿Qué significa los emprendimientos populares de taxi ruta, para usted?

Para uno de los máximos dirigentes de la Federación de Taxis de Pichincha el taxi ruta se ha convertido en un dolor de cabeza, son ilegales, no están obligados a poner el taxímetro y cumplir con toda la normativa de los entes de control. A nosotros si nos revisan todo (...). Es un gran perjuicio para el Estado porque no pagan impuestos que a nosotros si nos controlan. Nosotros necesitamos que los entes de control hagan operativos; en el 2017 se inició con el Ing. Doumet los Operativos Pioneros que permitían el control de estos autos ilegales. (...) nos están dejando en quiebra a las cooperativas de taxi legalmente constituidas, (...) Otro de los casos de ilegalidad son Uber y Cabify que son transnacionales que vienen y se llevan el dinero, no pagan impuestos y las autoridades se hacen de la vista gorda eso no es justo”. (Participantes, comunicación personal, 18 de diciembre de 2018).

Esta respuesta está íntimamente ligado a la estrecha relación existente entre las federaciones de Transporte con el Gobierno, que inicio con la promulgación de Ley de Cooperativas (1966), pues ésta establecía una serie de ventajas tributarias (exoneraciones arancelarias en la importación de vehículos y repuestos) (Chauvin, 2007) o emisión vía decretos como por ejemplo 619 en el 2019 mediante el cual se dispone la eliminación de los subsidios al combustibles<sup>23</sup>. Serán estas relaciones clientelares entendidas como una

---

<sup>23</sup> Se refiere a los precios de gasolina extra comercial, gasolina extra con etanol comercial, diésel 2 y diésel Premium (Decreto Ejecutivo, 2018)

manifestación de capital social, en donde se establecen relaciones jerárquicas de intercambio de bienes y/o servicios que pueden ser materiales o simbólicos, así quien controla mayores recursos y status, los entrega a cambio de lealtad y apoyo político. (Arriagada, 2013, p. 1).

Bajo dicho contexto, hace que la institucionalidad pública, mantenga barrera de ingreso hacia las operadoras de transporte público de taxi ruta siendo una de sus causales el clientelismo de las operadoras de transporte legales que ya mantienen una posición privilegiada.

#### **4.5. Taxi ruta desde las Autoridades locales.**

El taxi ruta no mantiene el reconocimiento de las instituciones públicas, así más allá de su notoriedad por la prestación del servicio, los mismos se han visibilizados por las constantes quejas de las operadoras de transporte constituidas en cuanto a su actividad económica.

¿Qué significa los emprendimientos populares de taxi ruta, para usted?

Para el funcionario de la secretaria de movilidad “el servicio de taxi ruta operan al margen de la legalidad, no se puede negar su existencia (...) continua, esto se da porque la demanda no es satisfecha dentro de los servicios legalmente establecidos. Así debemos buscar alternativas que se ajusten tanto a la normativa legal, y a la vez que cumplan con las expectativas de la ciudadanía. El proceso a seguir es realizar estudios de necesidades que permitan incorporar este servicio a la movilidad de la ciudad” (Participantes, comunicación personal, 19 de diciembre de 2018).

La misma pregunta se realizó a un agente de tránsito.

“Pues en teoría es informal y estaría cayendo en un delito según el Art 386<sup>24</sup>, numeral 1 o 2, y si nosotros les controlamos, la gente se molesta si realizamos operativos de los taxi rutas (...). Yo por lo menos, no me dedico a molestarles, a los conductores que se ganan la vida honradamente” (Participantes, comunicación personal, 18 de diciembre de 2018).

Así la respuesta de los funcionarios públicos responde a su condición desde la institucionalidad. Sin embargo, la respuesta del funcionario operativo fue clarificadora, a sabiendas que según la normativa existe una sanción para las personas que se dedican a ejercer este tipo de prácticas. A decir de, Buchely (2014) estas:

“Burocracias callejeras al ser el último nivel de implementación de la política pública, denotan un vínculo precario con el estado, el activismo burocrático denota el alto grado de discrecionalidad con el que estos funcionarios desarrollan su trabajo, discrecionalidad con la que alteran de manera sustancial el contenido y los objetivos de la política pública originalmente diseñada en el centro institucional del estado” (p. 234).

#### **4.6. El taxi ruta acercamiento a una políticas pública basada en el ser humano**

La política pública, según (Dunn, 1994; Fischer, Miller & Sydney, 2007; Jenkins, 1978; Parsons, 1995) coinciden en señalar que el concepto en cuestión, ha de ser entendido como un “conjunto de decisiones interrelacionadas que son adoptadas por un actor o grupos de actores políticos que involucran la definición de metas y medios para su logro en el marco de una situación particular”. (Citado en Espinoza, 2009, p.4)

---

<sup>24</sup> Hace referencia al Código Orgánico Integral Penal, [COIP] (2014) que establece “Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días: 1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado (...)” (p. 59).

Sin embargo, la construcción de política pública se da producto de los sistemas económicos vigentes, por lo que realizar política pública en una lógica de bienestar del ser humano en armonía con la naturaleza, requiere “la construcción de un Estado que discuta la hegemonía capitalista, que sea participativo, dispuesto a las cuestiones que emergen de las organizaciones de la sociedad civil.” (Coraggio, 2007a; Kapron y Fialho, 2004)

Bajo esta perspectiva, Hintze (s.f) propone “procesos de co-construcción y co-producción que permiten una horizontalidad de la relación entre los diferentes formas de movimientos sociales y organizaciones de la sociedad civil, que conjuntamente con el Estado diseñan y ponen en marcha políticas de promoción de la economía social y solidaria.” (p.36)

Así en este apartado se buscará dar voz a los actores involucrados en los emprendimientos populares de taxi ruta, aplicando la técnica participativa de Técnica de Grupo Nominal.

*Tabla 8: Asistentes taller Taxi ruta: Acercamiento a una política pública*

<b>Invitados</b>	<b>Nro. de Asistentes</b>	<b>Intereses</b>
Dirigentes de taxi ruta	2	Trabajar
Socios taxi ruta	3	Trabajar
Funcionarios Municipio	2	Planificación
Funcionarios Gobierno Central	2	Regulación
Usuarios taxi ruta	2	Servicio
Agente de tránsito	0	Control
total	11	

Nota: No se invitó a dirigentes del taxi convencional debido a postura de ilegalidad antes los emprendimientos populares de taxi ruta.

Fuente: Primera Mesa de Trabajo-Propuesta de Política Pública

Identificado las tres temáticas, se solicitó que piensen en 5 soluciones que quieran discutir referente al taxi ruta que serán catalogados mediante votación:

Tabla 9: Asistentes taller Taxi ruta: propuestas generadas

Nro. de Grupo:	Temáticas	Votos	Pregunta
1	Permitir trabajar	4	¿Cómo establecería las condiciones para trabajar?
2	Mejorar condición de trabajo	3	¿Cómo mejoraría las condiciones de trabajo del taxi ruta?
3	Espacios para trabajar	2	¿Cómo deberían ser los espacios para su ubicación?
4	Mejorar transporte publico	1	
5	Ayuda del gobierno para comprar autos nuevos	1	
		11	

Fuente: Fuente: Primera Mesa de Trabajo-Propuesta de Política Pública

Así en las 5 temáticas propuestas existe un eje central propuesto por los actores que es la categoría del trabajo y debería ser el eje central de la misma.

Tabla 10: Respuestas a problemáticas presentadas en el taxi ruta

Grupo	Respuestas	Puntuación
1.	Organizarse para hacer presión en el municipio.	3
1.	No exigir un permiso de operación para dar el servicio de transporte.	2
1.	Que se establezca la normativa que debemos cumplir	2
1.	Es necesario realizar estudios	1
2.	Establecer una única tarifa para todos	1
3.	Tienen que tener interconexión con otros medios de transporte.	1
3.	Que haya seguridad	1
1.	Generar un levantamiento de información de cuantas personas están dando el servicio.	0
2.	Es necesario regularles para controlar.	0
2.	Exigir afiliación al IESS.	0
2.	Utilizar economías de escala, para abaratar costos de compra de repuestos.	0
2.	Generar fondos de ahorro	0
3.	Debe ser donde haya usuarios	0
3.	Donde no haya otro medio de transporte	0
3.	Que no haga mucho tráfico	0

Fuente: Primera Mesa de Trabajo-Propuesta de Política Pública

A pesar de que algunas propuestas no tuvieron ningún voto, no se las debe descartar puesto que son ideas que resaltaron en cuanto a la actividad de los emprendimientos de transporte popular de taxi ruta.

Si bien el sector popular, denotan un proceso de exclusión y se los ha catalogado como un conjunto de pobladores que necesitan políticas asistencialista, dirigida de manera estandarizada a atenderlos en su condición masiva –y “no excepcional o minoritaria- de incapacitados para trabajar o ganar ingresos suficientes para su subsistencia.” (Coraggio, 2007). En el emprendimiento popular de taxi ruta, no se manifiesta esta premisa (Anexo 3: Líneas de Acción Política Pública: Taxi Ruta).

Por lo tanto, es menester abrir “la discusión en la contradicción capital/trabajo, donde idealmente el trabajo puede asumir formas más o menos autónomas, más o menos heterónomas, según convenga a su propia estrategia de reproducción.” (Coraggio, 2007)

## **5. Conclusiones:**

La economía popular y la economía del trabajo comparten los principios de la economía sustantiva, cuyo objetivo es producir y reproducir las condiciones materiales para perdurar la vida (humana y la naturaleza en una relación simbiótica). Para lo cual, aplicando la noción de racionalidad reproductiva, se entiende que una economía solo es racional si logra reproducir la vida humana en armonía con la naturaleza (Hinkelammert y Mora, 2009).

Es así que, la economía popular se ha desarrollado en un contexto de subsistencia, alternativa de desequilibrios del mercado que a pesar de presentarse en subconjuntos poblacionales heterogéneos mantienen aspectos en común, en donde la gestión eficiente complementa la solidaridad. Siendo una respuesta a un sistema económico que propugna el individualismo y la acumulación desmedida tanto de medios como sus fines. Por lo que, las organizaciones de economía popular, pueden o no transitar hacia una economía popular y solidaria (Migliaro, 1993).

Por otra parte la significación de la economía popular a decir de Canclini pone en debate su polisemia de lo popular, que va más allá de lo étnico, relaciones de producción, ámbito geográfico para apalancarse desde la esfera de la producción, circulación y consumo. Y si bien, la economía popular nace de la exclusión de la relación capital y trabajo, esta relación hegemónica dota de utilidad a la clase inmersa en la misma.

A su vez, para Razetto y Coraggio la economía del trabajo permitirá dignificar la interrelación de los seres humanos, siendo capaz de impulsar la economía de la solidaridad, pasando de la centralidad del capital hacia el trabajo, en donde los emprendimientos (unidades familiares) más que unidades de inversión son alternativas de trabajo. Es así que, para Razetto en la economía popular el trabajo adquiere una

relevancia mayor lo cual permite pensar en que la misma se pueda desarrollar como modo alternativo de desarrollo, generando una re-significación del ser humano a través del trabajo y que está presente incluso en el trabajo asalariado a través de los espacios sociales que se puedan generar como son: sindicatos, agrupaciones, clubes. Ésta re-significación del trabajo implica que el análisis parta del trabajo y el ser humano como fines y no como medios, será esta condición lo que permitirá la construcción de una economía del trabajo.

Siendo que, la problemática implica tratar de entender a la economía y la solidaridad por separado en la que una vez producido los bienes y/o servicios se puedan distribuir de manera solidaria, lo cual daría a entender que la solidaridad es separada de la economía siendo que esta debe crecer a ser transversal a la producción, circulación, distribución y acumulación (Razeto, 1996)

Por lo tanto, las expresiones de trabajos autónomos, independientes son posiciones donde el trabajo asume posiciones centrales, sin embargo las condiciones necesarias para realizar el cambio cualitativo y cuantitativo de una economía centrada en el capital a una economía centrada en la economía del trabajo debe ser producto de un profundo cambio estructural en la sociedad y de concientización amparada en la economía sustantiva.

Por lo tanto, para el desarrollo de la economía popular y la economía del trabajo es menester que el Estado y su política pública confluyan con la lógica sustantivista en la que prima la reproducción de la vida, puesto que el Estado mantiene un financiamiento y establece la regulación.

La importancia que vaya tomando la economía popular en la que exista una reivindicación del factor trabajo, hará que se pueda pensar en una economía del trabajo que está ligado por este factor. A su vez, el posicionamiento de la economía popular como actor político

ayudará a vincularse en la co-producción y co-construcción como actor fundamental en la política pública.

Estas condiciones han calado en el sector transporte, que a lo largo de la historia ha sido sinónimo de economía popular, economía popular y solidaria en un contexto donde:

“Las ciudades siguen creciendo, la población urbana se incrementó, surgieron periferias de las periferias.” (Grabois, 2013), sin que existiera un mercado de trabajo que permitiera incorporar su trabajo a las esferas de la producción, distribución circulación y consumo.

La denigración del campesino ecuatoriano que mantiene altos índices de necesidades básicas insatisfechas, incrementó la migración campo a la ciudad.

A su vez, en el imaginario de la población a la economía popular se la asimila a la economía informal, lo cual difiere de su sentido amplio ya que las diferentes significaciones como son: economía informal, pequeña producción popular urbana, economía sumergida, economía invisible, economía de subsistencia se centran solo en ciertas características que no representa la globalidad de la economía popular.

Bajo otro aspecto, el automóvil se instauró en el imaginario de la población en sinónimo de desarrollo y bonanza lo cual provocó: El desarrollo de la infraestructura vial, disminución en el tiempo de viaje (en un inicio), facilidades de las empresas comercializadoras para la adquisición de un vehículo.

El sector de transporte mantiene un alto porcentaje de cooperativas, no ha estado excepto de la influencia del modelo neoliberal y su marginalización en donde la rentabilidad es la idealización del mismo (Chavín, 2007), sin embargo se podría hablar que el sistema cooperativista de transporte ha logrado mantener su sostenibilidad.

En Ecuador la economía popular y solidaria incluye al sector cooperativista financiero y no financiero (sector real bajo la denominación de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria-SEPS en adelante), y ocupa un lugar preponderante en la economía. Involucrando al sector de la EPS a través de la compra pública, sin embargo la institucionalidad establecida aun no brinda las condiciones para la generación y desarrollo de modos alternativos al sistema económica neoliberal, por ello que la descripción de experiencias de Economía Popular pareciese aisladas.

A su vez en el caso de estudio del taxi ruta la que mayor número de socios mantiene una lógica de subsistencia, en donde la generación de su excedente no es la acumulación si no la satisfacción de sus necesidades, convirtiéndose en un proceso de construcción de tejido social, re-significando el proceso de trabajo, en donde el constructo social estableció las reglas de esta práctica popular definiéndola como:

“El taxi ruta es una actividad productiva que provee recursos a través del trabajo, con identidad histórica y de cooperación. A su vez permite contribuir a un sistema de movilidad, buscando ser una actividad sostenible, potenciando la integración productiva del barrio”.

Así, el desarrollo de los emprendimientos populares se da producto de las fallas de mercado, por y para solventarlas, en donde el subempleo por horas y por actividad se convierte en actividades obligatorias, por ende la asociatividad permite generar un campo de respuesta ante la discriminación del mercado laboral, en cuanto que la migración campo-ciudad incrementa la economía popular, en donde se identifica una marcada condición de género, haciendo aún más difícil la integración de la mujer a actividades tradicionalmente dominada por hombres como lo es el caso del taxi ruta.

Es así que en el taxi ruta existe una negación del empleo de la fuerza de trabajo como una mercancía, sin embargo al no ser una actividad especializada en la práctica es una actividad extensiva en tiempo, fomentando el tejido social y donde la pluriactividad no es primordialmente una característica a resaltar. Sin embargo, no existe una diferenciación entre herramienta de trabajo y herramienta para uso del hogar.

El taxi ruta como emprendimiento popular mantiene una sinergia de percepciones por parte de los involucrados. En el cual se manifiesta un proceso de re-significación del trabajo, integración y valorización.

- Re significación ya que las personas se encuentran en un proceso de marginalización del mercado laboral, la misma que mantiene características heterogéneas por parte de sus actores.
- Integración existe un profundo sentimiento de pertenencia hacia las asociaciones de transporte público.
- Valorización de la actividad del trabajo que proporciona el taxi ruta.

Así su relación entre el Estado y el taxi ruta involucra una estrategia de desconocimiento, rehuyéndose mutuamente siendo que para los actores de taxi ruta la legalización no es una de sus prioridades. Aun así buscan la legalidad ante la autoridad a fin de ejercer su actividad de trabajo. Al verse limitada la capacidades del Gobierno Central y los GAD para desarrollar e implementar políticas públicas eficientes e inclusivas, que cobijen a las economías populares y su transición hacia una economía del trabajo tanto para su desarrollo como su funcionamiento, dejando en inacción a lo establecido en la Constitución del Ecuador de 2008.



## ENCUESTA PARA LA ECONOMIA SOCIAL Y SOLIDARIA

DIRIGIDA A LOS CONDUCTORES DE TAXI RUTA EN LA ZONAL ELOY ALFARO  
DEL CANTÓN QUITO.

### D) RELACIONES DE TRABAJO Y AUPERCEPCIÓN

<p>28 ¿En general cuánto confía en la gente? <b>Siéntese en una escala de 0 a 5</b> cero ninguna confianza y cinco total confianza</p> <p>0 a 5</p>	<p>29 ¿En qué medida confía usted en: <b>Siéntese en una escala de 0 a 5</b> cero ninguna confianza y cinco total confianza</p> <p>¿Su familia? 1 <input type="text"/></p> <p>¿Otros familiares? <input type="text"/></p> <p>¿Amigos? 3 <input type="text"/></p> <p>¿Conocidos, vecinos, personas de la comunidad 4 <input type="text"/></p> <p>¿Socios coop/asociación? 5 <input type="text"/></p>	<p>34 ¿A la hora de considerar a alguien como una buena persona. Qué importancia le da a cada una de las siguientes actitudes? <b>Siéntese en escala de 0 a 5</b></p> <p>¿Ser solidario con la gente? 1 <input type="text"/></p> <p>del barrio o municipio? 2 <input type="text"/></p> <p>¿Participar en asociaciones? 3 <input type="text"/></p> <p>¿Ser líder de una asociación? 4 <input type="text"/></p>	<p>38 Que fuentes de financiamiento ha tenido para:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Brindar servicio</th> <th colspan="2">Mantenimiento</th> </tr> <tr> <th></th> <th>Si</th> <th>No</th> <th>Si</th> <th>No</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 Recursos propios?</td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>2 Crédito bancario?</td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>3 Crédito familiar?</td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>4 Crédito en insumos?</td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> </tr> </tbody> </table>		Brindar servicio		Mantenimiento			Si	No	Si	No	1 Recursos propios?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	2 Crédito bancario?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	3 Crédito familiar?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	4 Crédito en insumos?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<p>46 El municipio debería:</p> <p>Apoyar estos emprendimientos. <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p> <p>Mejorar el servicio público transporte. <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p> <p>Legalizar a taxi convencionales. <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p> <p>Legalizar al taxi ruta. <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p>																																										
	Brindar servicio		Mantenimiento																																																																									
	Si	No	Si	No																																																																								
1 Recursos propios?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																								
2 Crédito bancario?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																								
3 Crédito familiar?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																								
4 Crédito en insumos?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																								
<p>30 ¿Cuál es la relación que tiene con el municipio? <b>Siéntese en una escala de 0 a 5</b> cero mala y 5 buena.</p> <p>0 a 5</p>	<p>31 La mes pasado hizo o practicó</p> <p>Deporte <input type="text"/></p> <p>Actividad artística <input type="text"/></p> <p>Ninguna <input type="text"/></p>	<p>36 Según las circunstancias de su hogar, cómo considera su nivel de ingreso mensual disponible?</p> <p style="text-align: center;">Ingreso</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Muy malo</td><td>1</td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>Malo</td><td>2</td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>Insuficiente</td><td>3</td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>Suficiente</td><td>4</td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>Bueno</td><td>5</td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>Muy bueno</td><td>6</td><td><input type="text"/></td></tr> </table>	Muy malo	1	<input type="text"/>	Malo	2	<input type="text"/>	Insuficiente	3	<input type="text"/>	Suficiente	4	<input type="text"/>	Bueno	5	<input type="text"/>	Muy bueno	6	<input type="text"/>	<p>38 Han recibido asistencia técnica en el último año?</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Si</td> <td><input type="text"/></td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>No</td> <td><input type="text"/></td> <td>2</td> </tr> </table>	Si	<input type="text"/>	1	No	<input type="text"/>	2	<p>48 Considera que para brindar el servicio taxi ruta es necesario:</p> <p>Ser miembro de una coop. <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p> <p>Ser miembro de una asociación. <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p> <p>Solo los socios brindar el servicio. <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p> <p>Cualquiera puede brindar el servicio. <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p>																																																
Muy malo	1	<input type="text"/>																																																																										
Malo	2	<input type="text"/>																																																																										
Insuficiente	3	<input type="text"/>																																																																										
Suficiente	4	<input type="text"/>																																																																										
Bueno	5	<input type="text"/>																																																																										
Muy bueno	6	<input type="text"/>																																																																										
Si	<input type="text"/>	1																																																																										
No	<input type="text"/>	2																																																																										
<p>32 En su opinión, ¿cuánta importancia tiene la participación en una organización, asociación o la comunidad?</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Muy importante</td><td>1</td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>Importante</td><td>2</td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>Poco importante</td><td>3</td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>Ninguna importancia</td><td>4</td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>No sabe</td><td>5</td><td><input type="text"/></td></tr> </table>	Muy importante	1	<input type="text"/>	Importante	2	<input type="text"/>	Poco importante	3	<input type="text"/>	Ninguna importancia	4	<input type="text"/>	No sabe	5	<input type="text"/>	<p>36 En los últimos 12 meses su hogar se vio afectado por algunos de los siguientes problemas?</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Si</th> <th>No</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 Pérdida del empleo de algún miembro?</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>2 Quiebra del negocio familiar?</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>3 Muerte o enfermedad de algún miembro del hogar?</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>4 Robo de vehículo</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>5 Incendio de vivienda/negocio</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>6 Hecho delictivo (robos/asaltos, etc.</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>7 Desastres naturales?</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>8 Migración padres</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> </tbody> </table>		Si	No	1 Pérdida del empleo de algún miembro?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	2 Quiebra del negocio familiar?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	3 Muerte o enfermedad de algún miembro del hogar?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	4 Robo de vehículo	<input type="text"/>	<input type="text"/>	5 Incendio de vivienda/negocio	<input type="text"/>	<input type="text"/>	6 Hecho delictivo (robos/asaltos, etc.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	7 Desastres naturales?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	8 Migración padres	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<p>40 De quién han recibido asistencia técnica:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Si</th> <th>No</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 Asociación</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>2 Casa comercial?</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>3 Otros _____</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> </tbody> </table> <p>¿Cuánto paga por dicha asistencia? <input type="text"/></p>		Si	No	1 Asociación	<input type="text"/>	<input type="text"/>	2 Casa comercial?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	3 Otros _____	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<p>47 Recomendaría al servicio de taxi ruta:</p> <p>Mejorar el servicio <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p> <p>Mejorar las unidades. <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p> <p>Asociarse para tener mayores beneficios <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p> <p>Subir la tarifa de servicio <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p>																			
Muy importante	1	<input type="text"/>																																																																										
Importante	2	<input type="text"/>																																																																										
Poco importante	3	<input type="text"/>																																																																										
Ninguna importancia	4	<input type="text"/>																																																																										
No sabe	5	<input type="text"/>																																																																										
	Si	No																																																																										
1 Pérdida del empleo de algún miembro?	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
2 Quiebra del negocio familiar?	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
3 Muerte o enfermedad de algún miembro del hogar?	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
4 Robo de vehículo	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
5 Incendio de vivienda/negocio	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
6 Hecho delictivo (robos/asaltos, etc.	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
7 Desastres naturales?	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
8 Migración padres	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
	Si	No																																																																										
1 Asociación	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
2 Casa comercial?	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
3 Otros _____	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
<p>33 Por favor responda usando la siguiente escala en la cual 0 significa totalmente triste y 5 significa totalmente feliz</p> <p>¿Cómo se siente usted con respecto a:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1 Su trabajo</td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>2 Su situación económica</td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>3 Su estado de salud</td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>4 Su vivienda</td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>5 Su tiempo libre</td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>6 Su educación</td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>7 El medio ambiente</td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>8 La vida social</td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>9 Su vecindario o barrio</td><td><input type="text"/></td></tr> </table>	1 Su trabajo	<input type="text"/>	2 Su situación económica	<input type="text"/>	3 Su estado de salud	<input type="text"/>	4 Su vivienda	<input type="text"/>	5 Su tiempo libre	<input type="text"/>	6 Su educación	<input type="text"/>	7 El medio ambiente	<input type="text"/>	8 La vida social	<input type="text"/>	9 Su vecindario o barrio	<input type="text"/>	<p>37 ¿Qué hicieron para solucionar la disminución o pérdida de ingresos, bienes o patrimonio:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Si</th> <th>No</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 Gastaron ahorros o inversiones?</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>2 Empeñaron o hipotecaron bienes?</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>3 Crearon un emprendimiento.</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>4 Obtuvieron préstamos de familiares, amigos?</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>5 Obtuvieron préstamos en el trabajo?</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>6 Trabajaron más?</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>7 Trabajaron otros miembros?</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>8 Recibieron ayuda del gobierno?</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>9 Disminuyeron gastos en alimentación</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>10 Redujeron los gastos en salud o educación?</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> </tbody> </table>		Si	No	1 Gastaron ahorros o inversiones?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	2 Empeñaron o hipotecaron bienes?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	3 Crearon un emprendimiento.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	4 Obtuvieron préstamos de familiares, amigos?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	5 Obtuvieron préstamos en el trabajo?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	6 Trabajaron más?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	7 Trabajaron otros miembros?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	8 Recibieron ayuda del gobierno?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	9 Disminuyeron gastos en alimentación	<input type="text"/>	<input type="text"/>	10 Redujeron los gastos en salud o educación?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<p>41 Realiza otro tipo de servicio adicional al taxi ruta _____</p>	<p>42 En la asociación/coop hacen:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Si</th> <th>No</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Reuniones</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>Actividades deportivas</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>Actividades artísticas</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>Balles</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>Mingas</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> <tr><td>Otras _____</td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td></tr> </tbody> </table>		Si	No	Reuniones	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Actividades deportivas	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Actividades artísticas	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Balles	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Mingas	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Otras _____	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<p>48 Al siguiente año para el servicio de taxi ruta.</p> <p>Seguiría en esta asociación <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p> <p>Recomendaría a sus hijos para ingresar en esta asociación <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p> <p>Promovería la generación de nuevas asociaciones taxi ruta <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p>
1 Su trabajo	<input type="text"/>																																																																											
2 Su situación económica	<input type="text"/>																																																																											
3 Su estado de salud	<input type="text"/>																																																																											
4 Su vivienda	<input type="text"/>																																																																											
5 Su tiempo libre	<input type="text"/>																																																																											
6 Su educación	<input type="text"/>																																																																											
7 El medio ambiente	<input type="text"/>																																																																											
8 La vida social	<input type="text"/>																																																																											
9 Su vecindario o barrio	<input type="text"/>																																																																											
	Si	No																																																																										
1 Gastaron ahorros o inversiones?	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
2 Empeñaron o hipotecaron bienes?	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
3 Crearon un emprendimiento.	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
4 Obtuvieron préstamos de familiares, amigos?	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
5 Obtuvieron préstamos en el trabajo?	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
6 Trabajaron más?	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
7 Trabajaron otros miembros?	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
8 Recibieron ayuda del gobierno?	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
9 Disminuyeron gastos en alimentación	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
10 Redujeron los gastos en salud o educación?	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
	Si	No																																																																										
Reuniones	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
Actividades deportivas	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
Actividades artísticas	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
Balles	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
Mingas	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
Otras _____	<input type="text"/>	<input type="text"/>																																																																										
<p>43 Responda según la escala 0 a 5 Cero es malo y 5 muy bueno.</p> <p>Acciones del municipio. <input type="text"/></p> <p>Acciones del agente de tránsito <input type="text"/></p>	<p>44 Usted que el taxi ruta es ilegal?</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Si</td> <td><input type="text"/></td> <td>No</td> <td><input type="text"/></td> </tr> </table> <p>Porque: _____</p>	Si	<input type="text"/>	No	<input type="text"/>	<p>49 En su familia, ¿Tuvo un familiar que brindaba el servicio de taxi ruta o fue conductor?</p> <p>Padre <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p> <p>Hermano <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p> <p>Tío <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p> <p>Otro Pariente. <input type="text"/> Si <input type="text"/> No</p>																																																																						
Si	<input type="text"/>	No	<input type="text"/>																																																																									

## 6.2. Formato Entrevista

---



### Maestría en Economía Social y Solidaria

Título del Proyecto de Investigación:  
“EMPREDIMIENTOS DE LA ECONOMÍA POPULAR Y SU RELACIÓN CON LA  
ECONOMÍA DEL TRABAJO: CASO TRANSPORTE DE TAXI RUTA EN LA  
ADMINISTRACIÓN ZONAL ELOY ALFARO DE QUITO”

#### GUÍA PARA ENTREVISTAS

Número \_\_\_\_\_

##### *Presentación*

*La información que usted me proporcione será utilizada para realizar el trabajo de investigación para titulación en la Maestría en Economía Social y Solidaria del Instituto Nacional de Altos Estudios, ¿puedo señalar que usted fue la persona que me colaboró con la información?*

#### DIRIGENTES DE ASOCIACIONES/COOPERATIVA DE TAXI RUTA.

1. ¿Cuál es su nombre?
2. ¿Dónde nació usted?
3. ¿A qué asociación/cooperativa representa?
4. ¿Por qué se decidió en brindar el servicio de taxi ruta?
5. ¿Su asociación o cooperativa está registrada en alguna institución pública?
6. ¿Cómo considera las condiciones de su trabajo y sus asociados?
7. ¿Las instituciones públicas les dejan ejercer su trabajo? ¿En caso de existir dificultades cuáles son?
8. ¿Es justo el precio que cobran a los usuarios del servicio de taxi ruta?
9. ¿Qué significa para usted el realizar el taxi ruta?
10. ¿Cómo se inició la organización?
11. ¿Cuáles son las formas de participación en la organización a la que pertenece?
12. ¿Qué significa para usted estar asociado?
13. ¿Cómo son las relaciones sociales (de afinidad, amistad, ayuda, etc.) con los miembros de la asociación a la que pertenece?
14. ¿Qué beneficios ha recibido usted por estar asociada o asociado?
15. ¿Cuántos miembros tienen la organización/asociación?
16. ¿Qué requisitos debe cumplir las personas que deseen ser parte de su organización/ comunidad?
17. ¿Está entre sus planes mejorar el servicio que brindan?
18. ¿En la mayoría de los casos los vehículos les pertenecen o son choferes?

### 6.3. Líneas de Acción identificados Política Pública Taxi Ruta

 <p><b>INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES</b> LA UNIVERSIDAD DE POSGRADO DEL ESTADO</p>	<p><b>EMPRENDIMIENTOS DE LA ECONOMÍA POPULAR Y SU RELACIÓN CON LA ECONOMÍA DEL TRABAJO: CASO TRANSPORTE DE TAXI RUTA EN LA ZONA ELOY ALFARO</b></p>
	<p><b>Objetivo: Diseño de Política Pública para el proceso de legalización del Taxi Ruta</b></p>

<b>Análisis de Problemática:</b>	
<p>Tasa de desempleo de un dígito y de dos dígitos de subempleo en la última década en Ecuador.                      Quito es una ciudad con alta cantidad de personas sin empleo adecuado que necesitan: Subsistencia, Protección, Afecto, Entendimiento, Participación, Ocio, Creación, Identidad, Libertad. (Max Neef).</p>	
Quito	# de Habitantes
Población Total	1.941.789
Población menor de 15 años	416.080
Población en Edad de Trabajar (PET)	1.525.709
Población Económicamente Activa	936.072
Empleo	859.577
Empleo Adecuado/Pleno	541.772
Subempleo	91.089
Empleo no remunerado	24.966
Otro Empleo no pleno	196.139
Empleo no clasificado	5.611
Desempleo	76.495
Población Económicamente Inactiva	589.637

Fuente: INEC, Indicadores de Trabajo corte a Dic 2018.

<b>Contexto Social y Político:</b>
<p>Las personas que no encuentran una oportunidad laboral establecen formas de mantenerse y mantener a su familia a través de iniciativas populares.                      Estas iniciativas como son los emprendimientos de taxis rutas cada vez son más populares.                      A su vez el control que se realiza no es efectivo.                      Existe conflicto con operadoras de taxi formales.</p>



INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES  
LA UNIVERSIDAD DE POSGRADO DEL ESTADO

**EMPRENDIMIENTOS DE LA ECONOMÍA POPULAR Y SU  
RELACIÓN CON LA ECONOMÍA DEL TRABAJO: CASO  
TRANSPORTE DE TAXI RUTA EN LA ZONA ELOY ALFARO**

**Objetivo: Diseño de Política Pública para el  
proceso de legalización del Taxi Ruta**

Planeación Legal:		
LOTTTSV vigente	Artículo Reformado	Observaciones
<p>Art. 57.- Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.</p> <p>Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.</p> <p>El servicio de taxis se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano, establecido en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, estando prohibido establecer rutas y frecuencias.</p>	<p>Art. 57.- Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.</p> <p>Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, <b>taxi ruta</b>, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.</p> <p>El servicio de taxis se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano, establecido en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, <b>estando prohibido establecer rutas y frecuencias (eliminaría esta restricción).</b></p>	<p>Es necesaria la Reforma a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial motivada por las asociaciones de Taxi Ruta para que se ponga en agenda de la Asamblea Nacional.</p>

Estrategias	Acciones
Realizar un diagnóstico del número de taxi rutas a nivel cantonal existentes.	<p>Campaña de socialización para generar Catastro de Asociaciones de Taxi Ruta.</p> <p>A través de un Registro Único mediante la WEB solicitar se inscriban las asociaciones de Taxi Ruta.</p>
Líneas directrices para iniciar proceso de regularización del Taxi Ruta.	<p>Fomento de los principios de la Economía Popular y Solidaria según Art. 4 de la Ley de Economía Popular y Solidaria.</p> <p>Comisión técnica desarrollo de ordenanza parámetros técnicos a cumplir.</p>
Proceso de fomento de regularización	<p>Campaña de fomento para proceso de regularización a través de programas como:</p> <p>Participación a ferias de la Economía Popular y Solidaria.</p> <p>Ingreso al portal de compras públicas-SERCOP.</p> <p>Desarrollo de capacidades personales y profesionales de los dueños y conductores.</p>

## 7. Bibliografía:

- Acosta, A., & Martínez, E. (2011). *Economía Social y Solidaria. El Trabajo antes que el capital.* (J. L. Coraggio, Ed.) Quito: Abya - Yala.
- Aguilar Nery, J. (2003). Masculinidades, Choferes y Espacio Urbano en México. *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 10(33). Recuperado de <https://www.redalyc.org/html/105/10503309/>
- Aguirre, A., & Pinto, M. (2006). Asociatividad, capital social y redes sociales. *Revista Mad*, (15), 74-92. Recuperado de: <https://revistaderechoambiental.uchile.cl/index.php/RMAD/article/view/14022/14327>
- Aignerren, M. (2010). TÉCNICAS DE MEDICIÓN POR MEDIO DE ESCALAS. La sociología en sus escenarios, (18). Recuperado de <http://aprendeenlinea.udea.edu.co/revistas/index.php/ceo/article/view/6552>
- Arriagada, E. (2013). Clientelismo político y participación local. El rol de los dirigentes sociales en la articulación entre autoridades y ciudadanos en Santiago de Chile. *Polis. Revista Latinoamericana*, (36). Recuperado de: <https://journals.openedition.org/polis/9389>
- Bisquerra Alzina, R., & Pérez Escoda, N. (2015). Pueden las escalas Likert aumentar en sensibilidad?. *REIRE. Revista d'Innovació i Recerca en Educació*, 2015, vol. 8, num. 2, p. 129-147.
- Boza-Valle, J., & Manjarez-Fuentes, N. (2016). Diagnostico estratégico de emprendimientos de economía popular y solidaria en Ecuador. *Ingeniería Industrial*, 37(2), 208-217.
- Buchely Ibarra, L. F. (2014). *Activismo burocrático-las burocracias callejeras y la construcción cotidiana del principio de legalidad* (Doctoral dissertation, Bogotá-Uniandes). Recuperado de: [https://biblioteca.uniandes.edu.co/visor\\_de\\_tesis/web/?SessionID=L1Rlc2lzXzlyMDEzMjlwLzI3MDUucGRm](https://biblioteca.uniandes.edu.co/visor_de_tesis/web/?SessionID=L1Rlc2lzXzlyMDEzMjlwLzI3MDUucGRm).

- Buchely, Lina (2014). *Las Burocracias. Una aproximación distinta a la que pensamos el Estado*. Bogotá: Siglo del Hombre.
- Carrión, F., Erazo, J., (2012). La forma urbana de Quito: Una historia de centros y periferias. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, 503-522.
- Castro, M. A. B., García, M. L. S., & Adame, M. E. C. (2015). Hacia una comprensión de los conceptos de emprendedores y empresarios. *Suma de negocios*, 6(13), 98-107. Recuperado de:  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2215910X15000154>
- Cattani, A. D. (2004). *La otra economía*. Altamira.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2016). *Informe de la CEPAL y una mirada sobre la pobreza e inequidad en América Latina*. Santiago de Chile. Recuperado el 01 de 08 de 2016, de [http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37626/S1420729\\_es.pdf?sequence=6](http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37626/S1420729_es.pdf?sequence=6)
- Constitución de la República del Ecuador (2008) Ciudad Alfaro: Asamblea Constituyente.
- Coraggio, J. L. (1998). *ECONOMÍA URBANA: La perspectiva popular*. Quito: abyayala/ildis/flacso.
- Coraggio, J. L. (2004). *La gente o el capital: Desarrollo local y economía del trabajo*. Quito, Ecuador: Abya-Yala.
- Coraggio, J. L. (2007). Una perspectiva alternativa para la economía social: de la economía popular a la economía del trabajo. Coraggio, José Luis, organizador, *La Economía Social desde la periferia. Contribuciones latinoamericanas*, Altamira, Buenos Aires. Recuperado de: [http://www.emes.net/site/wp-content/uploads/Coraggio\\_Persp\\_Altern\\_ESP1.pdf](http://www.emes.net/site/wp-content/uploads/Coraggio_Persp_Altern_ESP1.pdf)
- Coraggio, J. L. (2013). La economía social y solidaria y el papel de la economía popular en la estructura económica. En *La Economía Popular y Solidaria: El ser humano sobre el capital 2007-2013* (pág. 133). Quito.

- Coraggio, J. L., Arancibia, M., & Deux, M. V. (2010). Guía para el mapeo y relevamiento de la economía popular solidaria en Latinoamérica y Caribe. Grupo Red de Economía Solidaria del Perú–GRESA, 15, 49-60. Recuperado de: <http://profaess.com.ar/images/Profaess/Biblioteca/Finanzas-Alternativas/RIPESS%20RLESS%20Coraggio%20Guia%20para%20mapeo%20y%20relevamiento%20ESPopular%20en%20ALyC.pdf>
- Coraggio, J. L., Espinosa, P., Guerrero, C. L., León, M., Orbe, J., Patiño, R., . . . Velasco, M. (2001). Empleo y economía del trabajo en el Ecuador. Algunas propuestas para superar la crisis. Quito, Quito: Abya-Yala.
- CORAGGIO, José Luis (2016) “La Economía Social y Solidaria (ESS) Niveles y alcances de acción de sus actores. El papel de las universidades”. Consultado en [http://www.coraggioeconomia.org/jlc/archivos%20para%20descargar/Libro\\_ESS.pdf](http://www.coraggioeconomia.org/jlc/archivos%20para%20descargar/Libro_ESS.pdf)
- Danani, C., & Hintze, S. (2011). Protecciones y desprotecciones: La seguridad en la Argentina 1990-2010. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento.
- De Quito, M. D. D. M. (2015). Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.
- De Sousa, B. y Rodríguez, C. (2011). Para ampliar el canon de la producción. Otra economía. N° 1. Recuperado el 20/12/17 en <https://naturalezaculturaypoder.files.wordpress.com/2014/01/de-sousa-y-rodrc3adguez-2012.pdf>
- Deux Marzi, M. V., & Vázquez, G. (2009). Emprendimientos Asociativos, Empresas Recuperadas y Economía Social en la Argentina. Revista de Ciencias Sociales, 91-102. Recuperado el 13 de 08 de 2017, de <http://revistas.flacsoandes.edu.ec/iconos/article/viewFile/300/298>
- EKOS, R. REVISTA EKOS NEGOCIOS. Obtenido de REVISTA EKOS NEGOCIOS. Recuperado de: <https://www.ekosnegocios.com/revista/pdfTemas/1135.pdf>.

- Espinoza, O. (2009). Reflexiones sobre los conceptos de " política", políticas públicas y política educacional. *Education Policy Analysis Archives/Archivos Analíticos de Políticas Educativas*, 17. Recuperado de ;  
<https://www.redalyc.org/html/2750/275019727008/>
- Gaiger, L. I. (2004). Emprendimientos económicos solidarios. *La otra economía*, 229-241.
- Galeano, E. (1996). *La religión del automóvil*. Brecha. Montevideo. Recuperado de <http://www.murciaenbici.org/joomla/index.php/articulos/49-varios/142-la-religion-del-automovil.pdf>
- García, G., Sánchez, R., Martínez, R., & Pérez, R. (2016). Estudio sobre los emprendimientos de la economía simple en el Ecuador. *Ciencias Holguín*, 22, 1-17. Recuperado el 15 de 08 de 2017, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=181543577001>
- Gavilanes, R. V. (2010). Hacia una nueva definición del concepto “política pública”. *Desafíos*, 20, 149-187. Recuperado de :  
<https://revistas.urosario.edu.co/index.php/desafios/article/view/433>
- Grabois, J. (2013). Capitalismo de exclusión, periferias sociales y movimientos populares. *Scripta Varia*, (123), 1-32. Recuperado de:  
<http://www.pas.va/content/dam/accademia/pdf/sv123/sv123-grabois.pdf>
- Harvey, D. (2011). Diecisiete contradicciones del capital y el fin del neoliberalismo. *Perspectives on Psychological Science*, 6, 9.
- Hernández Romero, Y., & Galindo Sosa, R. (2015). Conflictividad por la operación del transporte público de pasajeros (modalidad taxi) en conjuntos urbanos de Tecámac, Estado de México. *Espacios Públicos*, 18(42), 135-156. Recuperado el 10 de 07 de 2017, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67639329006>
- Hernández Romero, Y., & Galinso Sosa, R. (2013). El desarrollo urbano y el proceso de configuración de un espacio empresarial. El caso de los concesionarios de transporte público de pasajeros en la modalidad de taxi en Zumpango, Estado de

- México. (U. A. México, Ed.) Quivera, 15, 43-61. Recuperado el 11 de 08 de 2017, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40128974003>
- Hinkelammert, F., & Mora Jiménez, H. (2013). Economía, vida humana y bien común. 25 Reflexiones sobre Economía Crítica. Recuperado el, 6.
- Hinkelammert, F., & Mora Jiménez, H. (Diciembre de 2003). Por una economía orientada hacia la vida. Economía y Sociedad, 5 - 29.
- Hintze, S. (2013). Las políticas públicas de promoción del trabajo asociativo autogestionado en América Latina. Universidad Nacional General Sarmiento.
- Icaza, S., & TIRIBIA, L. (2003). Economía popular. La otra economía, 173-186. Recuperado de <https://www.economiasolidaria.org/sites/default/files/Laotraeconomia.pdf#page=173>
- Jaramillo Carvajal, O. V. (2017). De economía popular a economía popular y solidaria (Master's thesis, Quito).
- Jaramillo, L. (2008). Emprendimiento: Concepto básico en competencias. Colombia, Editorial Universidad del norte Lumen. Recuperado de : [http://guayacan.uninorte.edu.co/divisiones/iese/lumen/ediciones/7/articulos/empr\\_endimiento.pdf](http://guayacan.uninorte.edu.co/divisiones/iese/lumen/ediciones/7/articulos/empr_endimiento.pdf)
- Jores Pierre, J. (2016). Análisis de las estrategias de los emprendimientos de la economía popular y solidaria: casos de la Asociación Flor de caña y de la Federación de Organización de Mujeres de Sigchos “Rosita León” (fedomusig) en el cantón sigchos. Quito, Ecuador: Instituto de altos Estudios Nacionales.
- Laville, J. L. (2013). “Solidaridad”. En Coraggio, J. L., Laville, J. L. y Cattani, A. (orgs.). Diccionario de la otra economía. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento: 350-355.
- Laville, J. L. (s.f.). Diccionario de la otra economía. Cattani.
- Laville, J.-L., Bucolo, E., & Gardin, L. (2004). Las iniciativas locales: De lo individual a lo colectivo. Fundación OSDE- Universidad Nacional General Sarmiento.

- Macas, L. (2010). Sumak Kawsay: La vida en plenitud. *América Latina en Movimiento*, 452-454.
- Maidana, D., & Costanzo, V. (Eds.). (2013). *Hacia otra economía*. Universidad Nacional de General Sarmiento Hintze, S. 4.1. Políticas públicas para otra economía. Recuperado de [https://www.yorksj.ac.uk/media/content-assets/social-economy/documents/TIXX-Otra-econom-%C3%82%C2%A1a-02-\(1\).pdf#page=31](https://www.yorksj.ac.uk/media/content-assets/social-economy/documents/TIXX-Otra-econom-%C3%82%C2%A1a-02-(1).pdf#page=31).
- Martínez Garzón, J. F., & Bacca Benítez, J. M. (2015). Situación Laboral de los taxistas en Bogotá: Aportes desde la economía solidaria. *Universidad La Salle*, 27. Recuperado el 24 de 08 de 2017, de [http://repository.lasalle.edu.co/bitstream/handle/10185/17107/11101026\\_2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repository.lasalle.edu.co/bitstream/handle/10185/17107/11101026_2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Marzi, D., Deux Marzi, M., & Vázquez, G. (2008). Emprendimientos Asociativos, Empresas Recuperadas. *Iconos*, 91-102. DOI: <http://dx.doi.org/10.17141/iconos.33.2009.300>
- Max-Neff, M., Antonio Elizalde & Martín Openhayn (1986). *Desarrollo a escala humana: una opción para el futuro*. Development Dialogue, número especial, 96 pp. Cepaur, Fundacion Dag Hammarskjold.
- Municipio de Quito. (15 de 08 de 2017). Indicadores para la planificación territorial. Obtenido de [http://sthv.quito.gob.ec/index.php?option=com\\_content&view=article&id=28&](http://sthv.quito.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=28&)
- Navarro, A. M., & Climent, V. C. (2010). Emprendedurismo y economía social como mecanismos de inserción sociolaboral en tiempos de crisis. *REVESCO. Revista de estudios cooperativos*, (100), 43-67 Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/367/36712366002.pdf>
- Oszlak, O., & O'Donnell, G. (1995). *Estado y políticas estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación* (Vol. 2). Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.

- Paladines Valarezo, D. (2018). La informalidad:¿ posible limitante a la distribución equitativa del ingreso?. Un análisis para Ecuador (2000-2016) (Bachelor's thesis, PUCE).
- Palley, T. (2005). Del keynesianismo al neoliberalismo: paradigmas cambiantes en economía. *Economía Unam*, 138-148.
- Penal-COIP, C. O. I. (2014). Quito. Registro Oficial, (180). Recuperado de [https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/EQU/INT\\_CEDAW\\_ARL\\_ECU\\_18950\\_S.pdf](https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/EQU/INT_CEDAW_ARL_ECU_18950_S.pdf)
- Polanyi, K. (2006). *La Gran Transformación*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Razeto, L. (1993). *De la economía popular a la economía de solidaridad en un proyecto de desarrollo alternativo*. Santiago de Chile: PET
- Razeto, L., Klenner, A., Ramirez, A. y Urmeneta, R. (1990). *Las organizaciones económicas populares 1973-1990*. Santiago de Chile: PET.
- Salazar, O. C. (2011). La precarización laboral y el desempleo como consecuencias del neoliberalismo y la globalización. *Revista Tendencias & Retos*, (16), 43-57. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4929352>
- Salles, V. (1999). El trabajo, el no trabajo: Un ejercicio teórico-analítico preliminar desde la sociología de la cultura. E. De La Garza, *Los retos teóricos de los estudios del trabajo hacia el siglo XXI*. CLACSO. ASDI UAA recuperado de <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20101102031158/8salles.pdf>
- Salomon, Frank (1988). “Crisis y transformación de la sociedad aborígen invadida”, en: *Nueva Historia del Ecuador*, volumen 3, Corporación Editora Nacional, Grijalbo, Quito, pp. 91-122.
- Sampieri, R. H., Collado, C. F., Lucio, P. B., & Pérez, M. D. L. L. C. (1998). *Metodología de la investigación* (Vol. 6). México: Mcgraw-hill.
- Sarria, A. y Tiriba, L. (2004). “Economía Popular”. En Cattani, A. (org.). *La otra economía*. Buenos Aires: Altamira: 173-186.

- Schapira, M. F. P. (2001). Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. *Perfiles latinoamericanos: revista de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales*, Sede México, (19), 33-56. Recuperado de <file:///C:/Users/Usuario%20Dell%20I5/Downloads/Dialnet-FragmentacionEspacialYSocial-2212216.pdf>
- Solidaria, S. D. (2014). Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria. Registro Oficial. Recuperado de: [http://www.tungurahua.gob.ec/images/archivos/transparencia/2017/literal\\_a2/9\\_LOE\\_PS.pdf](http://www.tungurahua.gob.ec/images/archivos/transparencia/2017/literal_a2/9_LOE_PS.pdf)
- Thoening, J. C. (1997). Política pública y acción pública. Recuperado de [http://aleph.academica.mx/jspui/bitstream/56789/11713/1/DOCT2064257\\_ARTICULO\\_2-VOLVINUM1.PDF](http://aleph.academica.mx/jspui/bitstream/56789/11713/1/DOCT2064257_ARTICULO_2-VOLVINUM1.PDF)
- Vaillancourt, Y. (2011). La economía social en la co-producción y la co-construcción de las políticas públicas.
- Valencia, Diego (2016). Políticas públicas de fomento, promoción e incentivos. En Luis Guridi, Maite Fernández-Villa y Yolanda Jubeto, *Políticas públicas territoriales para la Economía Social y Solidaria en Loja*. Bilbao: Hegoa, 337-451. ISBN: 978-84-89916-84-5.
- Valera, S. (1997). Estudio de la relación entre el espacio simbólico urbano y los procesos de identidad social. *Revista de psicología social*, 12(1), 17-30. Recuperado de: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1174/021347497320892009>
- Vázquez, G. (2011). Sobre los conceptos de trabajo asociativo y autogestionado, sus. En S. -C. Hintze, & C. -C. Danani, *Protecciones y desprotecciones: la seguridad social en la Argentina 1990-2010*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento.