

INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES
LA UNIVERSIDAD DE POSGRADO DEL ESTADO

REPÚBLICA DEL ECUADOR

MAESTRÍA DE INVESTIGACIÓN EN ECONOMÍA SOCIAL Y SOLIDARIA

**TRANSPORTE COMUNITARIO COMO UNA PRÁCTICA ECONÓMICA
SOLIDARIA PARA LA MOVILIDAD EN LAS ZONAS RURALES DE ECUADOR:
EL CASO DEL CANTÓN RIOBAMBA, CHIMBORAZO**

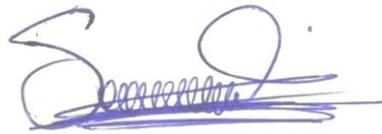
Autor: Saúl Pintag Yungan

Director: Dr. (c) Víctor Julio Jácome Calvache

Quito, Abril 2020.

AUTORIA

Yo, Jorge Saúl Pintag Yungan, con CI. 1719968750, 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 'Jorge Saúl Pintag Yungan', written over a horizontal dashed line.

C.I. 1719968750

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

"Yo Jorge Saúl Pintag Yungan 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, noviembre, 2020.



JORGE SAÚL PINTAG

CI.1719968750

RESUMEN

Este trabajo analiza las particularidades del Transporte Comunitario, para ello se identificó los problemas de movilidad en las zonas rurales de Riobamba, a través de una investigación cualitativa documental, método etnográfico. Se identificó la relación de esta forma de transporte con las prácticas de la Economía Popular y Solidaria (EPS) en comunidades indígenas y reflexionando sobre el rol que ha tenido el gobierno central y local en la generación de una política pública en el marco de la EPS. Se argumenta la generación de una categoría co-categorizada del Transporte en las Comunidades, para finalmente recomendar la necesidad de plantear un proceso de co-construcción de una política pública que integre al Transporte Comunitario con insumos claros, transparentes y medibles, construidos desde la voz de sus actores.

PALABRAS CLAVES: Transporte Comunitario, Economía Popular y Solidaria, Política Pública.

AGRADECIMIENTO

A LOS HABITANTES DE LAS COMUNIDADES INDÍGENAS DE LAS
PARROQUIAS RURALES DE RIOBAMBA, POR SU COLABORACIÓN
DURANTE EL LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN.

AL INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES IAEN, EN
ESPECIAL AL DR. (C) VÍCTOR JÁCOME.

A DIOS, MIS PADRES, HERMANOS, SOBRINOS, FAMILIARES Y
AMIGOS POR SUS MOTIVACIONES.

Índice de contenidos

Índice de ilustraciones	3
Índice de tablas.....	3
Índice de fotografías	4
Siglas.....	5
Introducción	6
Contexto del transporte terrestre y el Transporte Comunitario como una práctica económica solidaria en las zonas rurales de Ecuador	6
Metodología de la investigación	19
Sinopsis de los capítulos	23
Capítulo 1: El Transporte terrestre y sus formas de organización en el Ecuador	25
1.1. La problemática del transporte terrestre: Una mirada a la situación internacional y al caso ecuatoriano	25
1.2. Formas de servicio del transporte terrestre convencional y comunitario	32
1.2.1. <i>En lo Rural</i>	35
1.2.2. <i>En lo Urbano</i>	37
1.3. Instituciones públicas responsables del transporte terrestre a nivel nacional y local	42
1.4. Organizaciones sociales del transporte terrestre	47
Capítulo 2: Transporte Comunitario en Riobamba: Características, aporte en la unidad doméstica y su relación con la Economía Popular y Solidaria (EPS)	53
2.1. Un acercamiento al transporte terrestre en Riobamba	53
2.1.1. <i>Características socioeconómicas de Riobamba</i>	54
2.1.2. <i>El transporte terrestre en el cantón Riobamba</i>	57
2.2. Formas de organización en el Transporte Comunitario y su relación con la Economía Popular y Solidaria (EPS)	65
2.2.1. <i>Formas de organización en el Transporte Comunitario</i>	66

2.2.2. <i>Práctica Económica Solidaria (ES) y su relación con el Transporte Comunitario.</i>	70
2.3. Aporte del Transporte Comunitario en la Unidad Doméstica (UD) - Diálogo con actores	72
2.3.1. <i>La subsistencia de la Unidad Doméstica según sus actores: Usuarios, conductores, dirigentes sociales y representantes del gobierno.</i>	73
Usuarios.	75
Conductores.	76
Representantes del gobierno.	77
2.3.2. <i>La reciprocidad en la práctica de Transporte Comunitario según sus actores.</i>	79
2.4. El Transporte en las comunidades: Una categoría co-teorizada	82
Capítulo 3: Recomendaciones para una política pública que fomente al Transporte Comunitario en el Ecuador	88
3.1. Política pública para fomentar el Transporte Comunitario: Posibilidades y desafíos	88
3.1.1. <i>Recomendación 1: Construcción de un marco normativo nacional y local.</i>	91
3.1.2. <i>Recomendación 2: Disponibilidad de información de los actores del Transporte Comunitario.</i>	95
3.1.3. <i>Recomendación 3: Integrar agendas públicas con el Transporte Comunitario que permitan mejorar los servicios básicos para satisfacer las necesidades de las Unidades Domésticas en las comunidades.</i>	98
Conclusiones	104
Bibliografía	107
Anexos	116

Índice de ilustraciones

Ilustración 1/ Vehículos matriculados según servicio a nivel nacional, año 2017.	38
Ilustración 2/ Auto identificación de la población del cantón Riobamba, año 2010.	55

Índice de tablas

Tabla 1/ Ciudades más congestionadas por vehículos en el mundo y Latinoamérica, año 2018.	28
Tabla 2/ Vehículos motorizados matriculados según clase y uso en Ecuador, año 2017.	30
Tabla 3/ Servicio de transporte terrestre en Ecuador.	33
Tabla 4/ Cooperativas de transporte a nivel nacional.	34
Tabla 5/ Instituciones públicas responsables del transporte terrestre en Ecuador.	44
Tabla 6/ Organizaciones sociales nacionales del transporte terrestre en Ecuador.	48
Tabla 7/ Cooperativas de transporte según provincias de Ecuador.	60
Tabla 8 / Cooperativas de transporte terrestre por modalidad y servicio, Riobamba, 2019.	60
Tabla 9/ Cooperativas y Compañías de transporte público en los terminales de Riobamba, 2019.	63
Tabla 10/ Principales características de organización del Transporte Comunitario en las parroquias rurales de Riobamba.	70
Tabla 11/ Prácticas del Transporte Comunitario y su relación con los principios de la EPS.	87
Tabla 12/ Experiencias internacionales y referencias de instituciones indígenas.	103
Tabla 13/ Esquema de ficha de observación.	116
Tabla 14/ Esquema de entrevista semiestructuradas para usuarios.	116
Tabla 15/ Esquema de entrevistas semiestructuradas para transportistas.	116
Tabla 16/ Esquema de entrevistas semiestructuradas para líderes sociales.	117
Tabla 18/ Esquema de entrevistas semiestructuradas para autoridades del gobierno.	117

Índice de fotografías

Fotografía 1/ Mestizo junto a indígena en las afueras de Riobamba. s. f.	59
Fotografía 2/Desfile de tricicleros en Riobamba, años noventa	59
Fotografía 3 / Cooperativa de taxis 21 de abril Riobamba, años cuarenta.	61
Fotografía 4/ Primera buseta en Riobamba.....	62
Fotografía 5/ Personal y unidad de transportes Ecuador, hacia 1970,.....	62
Fotografía 6/ Indígenas con cargas esperando un transporte en la urbe de Riobamba para ir hacia sus comunidades, año 2020.	68
Fotografía 7/ Bus de cooperativa y camioneta informal en el terminal parroquial La Dolorosa, año 2019.....	75

Siglas

IAEN	Instituto de Altos Estudios Nacionales
SEPS	Superintendencia de Economía Popular y Solidaria
MTOP	Ministerio de Transportes y Obras Públicas
ANT	Agencia Nacional de Tránsito
INEC	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
GAD	Gobiernos Autónomos Descentralizados
SENPLADES	Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo
LOEPS	Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria
LOTTTSV	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
COPFP	Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas
PND	Plan Nacional de Desarrollo
PNBV	Plan Nacional del Buen Vivir
EPS	Economía Popular y Solidaria
ES	Economía Solidaria
ESS	Economía Social y Solidaria
UD	Unidad Doméstica
OEPS	Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria
ENEMDU	Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo

“Shuk tariyaypi muruka rikunrinmi paktachikunapi, yupaychani tukuy kikinpa yuyaykunawan kay
llankaypi churashkata, kay yanapayka ñanyachay mushuk yuyaykunata rurankapakmi
Mamallaktachiy wankurikawsay yanapayrikpi.”

“El fruto de una investigación solo se puede reflejar en sus logros, mi agradecimiento a quien con sus
conocimientos aportó en este trabajo, el cual permitirá encaminar nuevas ideas para construir un
Estado más social y solidario.”

Saúl Pintag

Introducción

Contexto del transporte terrestre y el Transporte Comunitario como una práctica económica solidaria en las zonas rurales de Ecuador

El desconocer la existencia del Transporte Comunitario es como negar la forma de organización de nuestras comunidades, es claro que las autoridades no tienen interés en reconocer que hay otras formas de transporte, que nos organizamos en nuestras comunidades, no como cooperativas o compañías, ésta es la única forma que nos permite movilizarnos, pues no tenemos transporte para salir del campo a la ciudad o para ir hacer nuestras cosas, los buses y camionetas se demoran o a veces ni vienen, no quieren llevar cargas, tampoco a mayores y niños, no consideran que la mayoría somos agricultores, y nos toca sacar los productos a la venta sino cómo se vive, nuestros hijos también tienen que ir al estudio o al trabajo, yo por eso en mi carrito les llevo a las personas que puedo, con sus carguitas o animalitos hasta Riobamba, en veces los hermanos saben dar algo, no les digo cuánto es, ellos mismo saben dar según su voluntad, cualquier cosita es bienvenido, cuando no pues hay que entender, por algo somos hermanos y nos ayudamos entre toda la comunidad (JMP, 2019).

Así es como un habitante de la parroquia Flores del cantón Riobamba, provincia de Chimborazo en Ecuador relata que es el Transporte Comunitario, donde este servicio es practicado por indígenas miembros de las comunidades rurales de ese cantón. Aunque esta forma de transporte es apenas una de las tantas formas de transporte terrestre, no está considerada en alguna normativa nacional o local como un tipo de transporte, por ende no se ha desarrollado una política pública que incluya a este servicio, menos en el marco de la Economía Popular y Solidaria (EPS).

El Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) indica que Ecuador registró una población de 17.023.408 de personas para el año 2018. En la provincia de Chimborazo se concentra el 3% (515.417) de la población nacional, siendo su capital Riobamba la que concentra el 50% (258.597) de sus habitantes (INEC, 2010), además esta provincia agrupa al mayor número de personas que se auto identifican como indígenas, el 17.1% en relación al total de habitantes de la región sierra, siendo el cantón Riobamba el que concentra el 24% de habitantes que se auto identifica como indígenas, estos datos dan cuenta que este cantón es propicio para el desarrollo de ésta investigación, ya que en él habitan un importante número de comunidades indígenas cuyas prácticas económicas, sociales y culturales se relacionan con las prácticas de la Economía Popular y Solidaria (EPS).

Por otro lado, los modos de transporte en Ecuador responden a diferentes particularidades y factores, entre ellos su geografía. El país está ubicado en la costa oeste de Sudamérica, su capital es Quito, se conforma de la región (1) sierra andina, (2) costera, (3) insular y (4) amazónica, por ende tiene zonas frías, calientes y templadas, la mayor parte de ciudades en la sierra están ubicadas a más de 2.000 m.s.n.m, por ende sus medios de transporte son muy variados, tanto aéreo, marítimo, fluvial y terrestre, siendo este último el más habitual en el país.

El acceso a los servicios de transporte es limitado o escaso en las zonas rurales, estas áreas pueden conformarse por comunidades, que generalmente están alejadas de los centros poblados, lamentablemente en estos sitios es donde se refleja la falta de servicios básicos, entre ellos el servicio de transporte, razón por la cual la población se organiza y busca formas que le permitan moverse. En algunas comunidades se dispone de una forma única de transporte, situación que lo he podido presenciar

directamente al ser oriundo de una comunidad indígena del cantón Riobamba, otros factores que influyen en la prestación del servicio de transporte es el acceso a vías, la geografía, factores climáticos, la oferta y demanda del servicio, así como aspectos económicos y sociales de las población. En esta investigación me concentrare en una localidad de la sierra, pues es aquí donde he podido recoger información que puede explicar la práctica económica solidaria en otra forma de Transporte denominado Comunitario que describiré más adelante.

Para entender al sector de transporte terrestre es necesario considerar el desarrollado que ha tenido el sector industrial a nivel mundial, del cual el país no es ajeno a esta realidad, puesto que el sector del transporte terrestre ha evidenciado un crecimiento acelerado de su parque automotor, al que se puede considerar poco sostenible, debido a que su crecimiento se concentra especialmente en las zonas urbanas, capitales provinciales o ciudades con mayor número de habitantes, esto provoca una marcada desigualdad en relación a las zonas rurales y por ente a las comunidades alejadas de las zonas urbanas.

Datos disponibles del INEC (2018) reflejan que en el año 2017 en Ecuador se matricularon 2'237.264 vehículos, las provincias de Guayas, Pichincha, Azuay y Manabí concentraron el 59% de automotores matriculados a nivel nacional, sus capitales son las ciudades donde más vehículos circulan, especialmente en las zonas urbanas, otro dato que marca la diferencia en el transporte terrestre es el uso del automotor, datos reflejan que el 91,1% (2'037.060) de vehículos matriculados a nivel nacional son de uso particular, el 7,5% de vehículos se usan para el servicio público comercial (incluye a buses urbanos, interprovinciales, cantonales, taxis y camiones) y el 1,5% restante son vehículos de uso estatal o que tiene otros fines particulares o

especiales. Sin embargo, en el año 2016 se reflejó que el primer medio de traslado para la rutina cotidiana de individuos a nivel nacional en Ecuador fue el transporte terrestre público, que representó el 50,68%, en segundo lugar está la opción de caminar con el 25,33%, en tercer lugar está el uso de vehículos particulares con el 21,68%, en cuarto lugar está el uso de bicicletas con el 1,42% y en última opción está otras formas de transporte como por ejemplo en animales y canoas con el 0,88% (INEC, 2017).

Los vehículos necesitan de vías para su movilización, por lo cual el crecimiento del parque automotor ha traído consigo la construcción de más carreteras, lo que a su vez conlleva la destrucción del entorno de la naturaleza y armonía del medio ambiente y si no son técnicamente bien planificadas se convierten en sitios de concentración de siniestros viales que pueden resultar en víctimas fatales. Esto no quiere decir que la construcción de vías sea malo, pues al contrario el acceso de vías permite una mayor conectividad entre las localidades, incidiendo positivamente en la disminución de los tiempos de llegada y promoviendo el desarrollo de las localidades. En relación a lo referido en Ecuador ha existido una importante inversión, sobre todo durante la última década de gobierno del expresidente Rafael Correa (2007-2017), donde más de nueve mil millones de dólares se destinaron entre 2007 y 2016, siendo un referente a nivel internacional, posesionado al país en el puesto 24 a nivel mundial en el año 2015 en materia de calidad de vialidad según el Foro Económico Mundial, así como en primer lugar a nivel de la región (SENPLADES, 2017), con ello se impulsó el desarrollo de ciertas localidades a nivel urbano y también en algunas zonas rurales.

En el caso de las zonas rurales Starkey et al., (2004) refirieron que la disponibilidad de transporte en estas áreas permitiría que la población disponga de mayores oportunidades a ciertos servicios como salud, educación, financiero y

mercados, así como la oportunidad de obtener ingresos e inclusión en actividades sociales, políticas y comunitarias, transporte que debe estar disponible en todas sus modalidades y tipos de servicio, más aún cuando este servicio permite impulsar el desarrollo de las actividades socioeconómicas y culturales, como lo expresa Acosta, A. (2006) al referir que el sector del transporte es de gran representatividad y que es parte activa de la economía ecuatoriana.

En Ecuador el transporte terrestre se organiza en cooperativas y/o compañías (RLOTTTSV, 2012), siendo éstas estructuras las únicas opciones para la identificación, caracterización y mapeo de este sector, dejando a otras formas de organización de lado, entre ellas la organización comunitaria. Datos de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS, 2013) indican que las cooperativas de transporte terrestre tiene una representatividad mayor dentro de las organizaciones de la EPS del país, representando el 48,4% en relación a las demás organizaciones del sector cooperativo, entre ellas las cooperativas de ahorro y crédito, cooperativas de vivienda, de producción, otros servicios y de consumo, las cuales han sido investigadas desde sus diferentes perspectivas (normativas, oferta, demanda, impacto al medio ambiente, ámbitos de operación, modalidades y servicio), pero poco o nada se conoce de las alternativas de transporte que se práctica en las comunidades, principalmente en las provincias de la región sierra del país, donde algunos actores lo denominan “Transporte Comunitario” al servicio que les permite movilizar a los miembros de comunidades indígenas, así como complementar las actividades económicas como un medio para satisfacer otras necesidades.

Es en este marco han surgido expresiones de exlegisladoras indígenas como: Lourdes Tibán (2012) y Betty Jerez (2017) para que se incluya al Transporte

Comunitario en las normativas que regulan al transporte terrestre en Ecuador, sostienen que con la regularización de éste servicio las nacionalidades, pueblos y comunidades de Ecuador pueden fomentar el desarrollo de las actividades económicas, puesto que en la actualidad es considerado como informal y ha conllevando a la invisibilidad de esta práctica, siendo una justificación para no conocer oficialmente cuantas personas se dedican o se benefician de esta actividad. La asambleísta Karla Cadena (2017) lo considera como una problemática de tipo social que afecta el dinamismo comercial y la economía familiar. También se ha reflejado voces de algunos actores (transportistas) que han podido dimensionar la problemática que enfrenta el Transporte Comunitario, principalmente por ser considerado como una actividad ilegal por las autoridades del gobierno central y local, defendiendo su oposición firme a la desaparición de esta práctica, pues alegan que esta otra forma de transporte es la única alternativa que les permite movilizarse en las áreas alejadas de las ciudades (EL TELEGRAFO, 2013).

Por sus parte indígenas y campesinos (actores) de la sierra centro sostienen que el Transporte Comunitario es una actividad complementaria a su actividad económica principal que es la agricultura y ganadería, seguido del comercio, artesanía y en menor proporción otras actividades de servicio, ello no implica una discriminación del Transporte Comunitario, dado que todas estas actividades además de permitir generar fuentes de ingresos se relacionan unas con otras, basadas en comportamientos sociales y culturales propios de las comunidades, es por ello que las personas pueden dedicarse a diferentes actividades económicas, sociales, culturales, políticas, religiosas, deportivas, entre otras; y son precisamente estas actividades que se practican en el seno de las comunidades las que buscan un bien común para el hogar y por ende su comunidad, es decir se refleja el interés colectivo sobre el individual y del trabajo del ser humano sobre el capital, bajo el profundo respeto hacía su identidad cultural, que

fortalecen los principios de responsabilidad social y solidaridad con los demás; y es así como en el Transporte Comunitario se enmarca en una relación de proximidad con la EPS, además de su término “comunitario” que la diferencia de los otros tipos de servicio de transporte terrestre, dado que responde a otra forma de organización, de pertenecía e identidad a una colectividad, a una “comunidad”.

Ahora bien, desde el gobierno central ha existido intenciones de incluir al Transporte Comunitario dentro de sus políticas, es así que en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2017-2021 refiere la problemática asociada a las zonas donde los pueblos y nacionalidades indígenas se han desarrollado, en especial en zonas rurales, destaca la importancia del transporte, como la calidad de vías y regularización de un Transporte Comunitario. El PND (2017-2021) establece. “Objetivo 2: Afirmar la interculturalidad y plurinacionalidad” (p. 60). Aunque no se especifica que políticas se aplican en torno al Transporte Comunitario, podemos relacionarla a la política 2.6 que establece “el fortalecimiento organizativo comunitario” (p. 63). Cuya meta al 2021 puede enmarcarse dentro de la última meta establecida en el objetivo 2 “Fortalecer el diálogo intercultural a 2021” (p. 63).

A pesar de lo referido el Estado aún no ha podido atender a sus ciudadanos con un servicio de transporte integral; y es allí donde las empresas privadas, mixtas e iniciativas propias de la población (prácticas populares y solidarias) se han organizado para ofertar medios de transporte en las diferentes zonas del país, cuyas organizaciones pueden ser de derecho (legal) o de hecho (ilegal) y pueden responder o no a una demanda real o a una oferta que crece de forma desordenada, que no responde a las demandas reales de movilidad de las personas, incidiendo sobre el desarrollo sostenible de las actividades económicas de la población.

En síntesis, de todo lo señalado se destaca que el servicio de transporte terrestre, tiene gran representatividad dentro de las organizaciones de la EPS, organizadas especialmente en cooperativas, las investigaciones que giran en torno a este tema sin duda abarcan al servicio del transporte terrestre regular o formal en sus diferentes ámbitos, modalidades y tipos de servicios, pero poco se conoce de otras formas alternativas de movilidad, entre ellas la del Transporte Comunitario, que se practica en las zonas rurales del país, que a su vez se relaciona con las prácticas de la EPS. Es por ello que la pregunta que direccionó ésta investigación fue:

¿Cuáles son las particularidades del Transporte Comunitario en las zonas rurales de Riobamba, que puedan determinarla como una práctica económica solidaria para la generación de una política pública en el marco de la EPS?

Para poder responder esta pregunta se plantearon cuatro preguntas directrices:

1. ¿Cuáles son las particularidades del Transporte Comunitario en las zonas rurales de Riobamba que lo distinguen de los demás tipos de servicio de transporte?
2. ¿Cómo se relaciona el Transporte Comunitario con las prácticas de la EPS en las parroquias rurales de Cacha, Flores y Licto?
3. ¿Por qué el Transporte Comunitario debería ser considerado como una práctica de la EPS?
4. ¿Cuál es el rol del gobierno central y local en la generación de una política pública en el marco de la EPS para el Transporte Comunitario en Riobamba?

Las preguntas planteadas condujeron a la formulación de los objetivos de la investigación. El objetivo general buscó analizar las particularidades del Transporte

Comunitario en las zonas rurales de Riobamba, que puedan determinarla como una práctica económica solidaria para la generación de una política pública en el marco de la EPS. Entre otros objetivos se tiene:

1. Identificar las particularidades del Transporte Comunitario en las zonas rurales de Riobamba que lo distinguen de los demás tipos de servicio de transporte.
2. Analizar la relación del Transporte Comunitario con las prácticas de la EPS en las parroquias rurales de Cacha, Flores y Licto.
3. Establecer porqué el Transporte Comunitario debería ser considerado como una práctica de la EPS.
4. Determinar el rol del gobierno central y local en la generación de una política pública en el marco de la EPS para el Transporte Comunitario en Riobamba.

Para el análisis del Transporte Comunitario se utilizó un marco teórico relacionado con la EPS, los cuales se utilizaron de forma transversal e integral en el desarrollo de la investigación, vale precisar que no se conoce de alguna definición para el Transporte Comunitario o de investigaciones a fines a este tema, por lo que no existe un marco teórico referencial para éste referirse al este servicio de Transporte Comunitario como tal, sin embargo las definiciones que orientan a las prácticas de la EPS fueron consideradas en el marco del desarrollo de la presente investigación, útiles para poder comprender y dilucidar la práctica del Transporte Comunitario, entre ellos: la comunidad, la economía comunitaria, los principios de acción de la EPS, práctica económica solidaria, Unidad Domestica y la co-construcción de una política pública

para la EPS. Empezando a citar aquel término que marca la diferencia de esta otra forma de transporte con el transporte convencional, el término “comunidad”.

La comunidad puede ser vista como una dimensión inseparable de la especie humana, constitutiva de su forma de ser (no hubo, no hay, no puede haber individuos fuera de toda comunidad). Podríamos proponer que, mientras las sociedades modernas han separado en la realidad y en el pensamiento los campos político, económico, cultural entre sí, y todos estos del campo ecológico, en la comunidad se mantiene la unidad práctica y simbólica entre estos. (Coraggio, 2011, p. 283, 284)

“Una comunidad está conceptualizada en el caso ecuatoriano como un grupo de familiares que controlan recursos variados (individuales y comunales) y un sistema ecológico micro-diversificado, desarrollan relaciones de cooperación, principalmente en base al parentesco consanguíneo o ritual para beneficio común” (Martínez, 1998, p. 6)

Como inicialmente se ha referido en párrafos anteriores el servicio de transporte puede ser atendido por diferentes actores, sea el Estado, empresas privadas, mixtas e iniciativas propias, es decir el Transporte Comunitario no es ajeno a esta realidad, Coraggio (2011) refiere que “Igualmente habrá que considerar las diversas formas de hacer economía: estatal, pública, privada, mixta, familiar, comunitaria, asociativa, cooperativa...” (p. 27).

Bajo estas definiciones vemos como existe un acercamiento de la relación que tiene el término comunidad con el servicio de transporte, como un medio que permite alcanzar el beneficio común de los miembros de un determinado territorio o “comunidad”, es decir, ésta alternativa de movilidad conduce a satisfacer necesidades en común, es por ello la importancia de reconocer toda práctica que se desarrolla en el seno de una comunidad, una Economía Comunitaria que permitan satisfacer sus necesidades, algunos intelectuales así lo reconocen.

El poder se sustenta en su organización y administración comunitaria y territorial; el saber, para el Sumak Kawsay, se sustenta en el intercambio de saberes, de reflexiones y de comunicación y en políticas educativas para la convivencia comunitaria; el hacer busca una economía comunitaria, tecnología saludable, recuperación de semillas, trueque, intercambio, comercialización-mercado, ferias, arte, turismo, cajas y transporte comunitario. (Sánchez, 2012, p. 43)

Vemos entonces como el Transporte Comunitario es parte de una Economía Comunitaria, no como una práctica aislada o desconocida por los miembros de una comunidad que se resiste al uso del transporte convencional, sino como un reconocimiento de su propia forma de organización dentro de una dimensión de sistema comunal, que tampoco puede estar distante de otros campos socioeconómicos en el cual habitan, además la Economía Comunitaria es parte de la EPS y reconocida por la Constitución (2008) entre las ocho formas de organización de producción que son: (1) comunitarias, (2) asociaciones, (3) cooperativas, (4) empresariales públicas o privadas, (5) domésticas, (6) familiares, (7) autónomas y (8) mixtas (revítese Art. 319 Constitución, 2008).

Para Félix Patzi la economía comunitaria no puede ser vista como un campo económico separado del campo político y el cultural sino como una dimensión del sistema comunal. Pero además, tal sistema comunal no se plantea como una forma cultural particular que reclama la posibilidad de existir encapsulada dentro de la economía mixta, sino como una práctica probada y una propuesta con pretensión de universalidad para toda la economía y para todas las sociedades, en contraposición a la propuesta liberal. (Coraggio, 2011, p. 302)

Es por ello que la práctica del Transporte Comunitario es más visible en las comunidades, las cuales principalmente son integradas por indígenas, como es el caso de las comunidades de las parroquias rurales de Riobamba, que a través de la historia han demostrado mantener sus costumbres de convivencia, como lo refiere Dorigatti (2017) “Las poblaciones locales habían desarrollado una antigua y sólida costumbre con respecto a las formas comunitarias de autogobierno a través de cartas de reglas, asociaciones familiares, vecindades a una especie de democracia alpina”. (p. 51).

Es por ello que estas prácticas que se desarrollan en el seno de las comunidades y guardan una relación de proximidad con los principios de acción de la EPS, para ello es preciso definir la economía bajo este enfoque. Coraggio (2011) afirma:

La Economía es el sistema de procesos de producción, distribución, circulación y consumo que, a través de principios, instituciones y prácticas, en cada momento histórico organizan las comunidades y sociedades para obtener las bases materiales de resolución de las necesidades y deseos legítimos de todos sus miembros, actuales y de futuras generaciones, de modo de permitir la reproducción y desarrollo de la vida, sosteniendo los equilibrios psíquicos, interpersonales, entre comunidades y con la naturaleza (Vivir Bien o Buen Vivir). (p. 345)

Coraggio (2011) hace referencia de ciertos principios, que pueden reflejarse en la práctica de Transporte Comunitario, además de ser una norma fundamental que rige la conducta de un comportamiento en una Economía Social y Solidaria (ESS), refiere lo expuesto por Karl Polanyi, quien sostiene que los principios de organización social de la economía son empíricamente (1) la reciprocidad, (2) la redistribución propiamente dicha y (3) el intercambio. Por su parte agrega la importancia de los principios éticos, es decir el “deber ser”, irrenunciable, orientado en una cosmovisión del todo social, que pueda dar lugar a la ética de la reproducción y desarrollo de la vida (Sumak Kawsay) o ética del compromiso o acción solidaria, reconocimiento del otro social y la naturaleza.

Coraggio (2011) refiere ciertos principios económicos que encaminan las prácticas de la ESS, entre ellos los relativos a la producción, distribución y redistribución, circulación, coordinación, consumo y transversales. Dentro del principio relativo a la circulación resalta el principio de intercambio basado en el “cambio de manos” de bienes o servicios a través un sistema de equivalentes, algo que en el Transporte Comunitario se da y que desarrollaremos más adelante. Dentro del principio relativo a la coordinación resalta a la comunidad como la libertad de concertar e integrar costumbres dentro de una comunidad existente de la libre agrupación y relaciones de proximidad. Dentro del principio transversal resalta el Pluralismo o diversidad como la recepción de varias formas de organización económica y propiedad, así como el de Territorialidad que se caracteriza por la prioridad al tejido social de proximidad, valoración del lugar y la comunidad.

Para poder explicar la relación del Transporte Comunitario con la EPS, es preciso conocer la extensión de la definición de la EPS. Primero resaltamos el reconocimiento de la Constitución (2008) de Ecuador de un sistema económico social y solidario, conocido como Economía Social y Solidaria (ESS), integrada por las formas de organización económica pública, privada, mixta, popular y solidaria, este último conocido como la Economía Popular y Solidaria (EPS) en el cual se incluye a los sectores cooperativistas, asociativos y comunitarios (revítese Art. 283 Constitución), se define particularmente para nuestro país a la EPS como:

Se entiende por sector de la Economía Popular y Solidaria, al conjunto de entidades unipersonales, colectivas, con recursos y capacidades auto gestionadas por sus trabajadores que privilegian al desarrollo de los seres humanos, de sus comunidades y sus asociaciones, en armonía con la naturaleza, como fin de sus actividades económicas. (Coraggio, Arancibia, Deux; 2010, p. 16)

Por su parte el Transporte Comunitario se desarrolla por la acción de las Unidades Domesticas (UD), el cual está constituido por uno o más individuos que pueden relacionarse por su parentesco, etnia, vecindad, ideología, etc., estas UD pueden ser de derecho o de hecho, se caracterizan por ser solidarias y usualmente garantes en la obtención y distribución de aquellas condiciones materiales necesarias para la reproducción ampliada de la vida de todos sus integrantes (Coraggio, 2010). A continuación se refiere algunas condiciones y medios de vida materiales, como:

(a) Mercancías que puede obtener en el mercado pagando su precio en dinero mediante, trueque, (b) productos del propio trabajo como alimentos, cuidados de personas, vivienda, auto-construida, etc., (c) condiciones materiales como hábitat, sistemas de saneamiento, vías de transporte, espacios públicos, medioambiente, etc., (d) culturales como redes de conexiones sociales, seguridad personal, redes de lazos afectivos, de ayuda mutua, etc. (Coraggio, 2004, p. 155)

Finalmente se ha identificado que El Transporte Comunitario en Ecuador no ha sido considerado dentro de alguna política pública, menos desde una perspectiva de la EPS. Por ello la demanda de generar una política pública integral o multisectorial, dicho

proceso en la teoría de la ESS es denominado como co-construcción de la política pública. Chafra & Jácome (2017) afirman:

Esto no es otra cosa que el accionar democrático del gobierno, las instituciones y de la sociedad civil. En el caso de la política pública orientada a la EPS, son las organizaciones sociales, encabezadas por las organizaciones colectivas de Unidades Domésticas (UD) y las formas solidarias de segundo grado como las comunidades y demás formas de asociatividad, las que deberían trabajar en pos de elevar sus demandas, para que las mismas puedan ser aceptadas por la sociedad y por el Estado, como uno de los grandes problemas públicos y buscar soluciones. (p.2)

La explicación teórica de este marco conceptual se encuentra explicada de forma integral a lo largo de los tres capítulos de esta investigación, sustentando que la práctica de Transporte Comunitario se relaciona con las reflexiones realizadas por diferentes autores intelectuales sobre esta otra forma alternativa de hacer economía.

Metodología de la investigación

Los instrumentos metodológicos que se utilizó en la elaboración de la presente investigación, permitieron alcanzar los objetivos propuestos, enmarcándose en los siguientes puntos:

- Nivel de profundidad;
- Método de investigación;
- Técnicas para recolección de información.

El nivel de profundidad en la investigación fue descriptiva ya que permitió describir, registrar, analizar e interpretar los diferentes elementos particulares del servicio de Transporte Comunitario, con ello fue posible establecer las características demográficas de la población de Riobamba especialmente de sus parroquias rurales, así como identificar las formas de conducta y actitudes de los habitantes, comportamientos sociales, particularidades en el transporte, motivación frente al trabajo, necesidades

para transportarse y uso del Transporte Comunitario, actitudes frente a las autoridades y sus mecanismos de control.

El proceso metodológico que se utilizó es deductivo, ya que nos permitió comparar un fenómeno desde un enfoque general para luego abordar explicaciones particulares, es decir, se analizó el transporte terrestre en un contexto amplio para luego afrontar un tema en específico, como es el Transporte Comunitario. La metodología considerada tuvo un enfoque cualitativo, que permitió entender cómo los participantes de esta investigación perciben los acontecimientos (Hernández, 2010), en la que se utilizó el método de estudio de etnografía en colaboración.

El método etnográfico permitió (como investigador y sujeto) una co-construcción de un concepto co-teorizado del Transporte Comunitario, concebido desde la voz de los actores, para lo cual se utilizaron técnicas de recolección de información siguiendo los siguientes pasos: (1) la observación participante de forma sistemática durante un año aproximadamente, en días laborables (lunes a viernes) y fines de semana, así como en fechas normales y festivas (Pawkar Raymi o Carnaval), en horas de la mañana y tarde, en las algunas comunidades de las parroquias de Cacha, Flores y Licto, así como en los paraderos de buses y camionetas de la ciudad de Riobamba (La Condamine, La Dolorosa y Terminal Terrestre), para luego (2) empezar a utilizar éste transporte, es decir actué como un participante (usuario), con la ventaja de ser miembro de una comunidad y no un intruso, lo que dio paso a ser aceptado rápidamente por quienes serían mis informantes, entre ellos transportistas y usuarios indígenas de algunas comunidades rurales de Riobamba, (3) durante los primeros viajes hacia las comunidades se realizó conversaciones con algunos usuarios, quienes iban corroborando lo que se había observado en días anteriores, durante los viajes de retorno

hacia la ciudad de Riobamba se promovió conversaciones con los conductores, (4) cuando se reflejó una relación de confianza con estos actores se empezó a referir que mi objetivo de participación con ellos fue para desarrollar una investigación del Transporte Comunitario, siempre resaltando que cualquier información que se recopile será previamente autorizada por quienes la compartan ya sea de forma verbal o de ser necesario escrita, esta última no fue necesaria en esta investigación, (5) con estas consideraciones se les propuso realizar algunas entrevistas semi-estructuradas, que estuvieron dirigidas especialmente a los usuarios y conductores, posteriormente se realizó a servidores públicos involucrados con el transporte terrestre.

Estos actores referidos son la fuente primaria de información, cuando se abordó conversaciones y entrevistas se procuró en todo momento que los actores hablen libre y abiertamente, en algunos casos y previo consentimiento verbal se utilizó medios electrónicos, para luego ser transcritos de forma ordenada cada una de sus ideas, cabe precisar que por solicitud verbal de la mayoría se consideró las siglas de nombres y apellidos de los informantes para detallar la fuente, todas estas acciones permitieron dar voz a éstos personas, permitiendo instruirse directamente de actores del Transporte Comunitario, observando, conversando y haciendo entrevistas, con el objetivo identificar y analizar las particularidades del Transporte Comunitario, además se aprendió de otras dimensiones de estudio, como la forma de vida en las comunidades indígenas de las parroquias rurales de Riobamba y de la importancia de la Unidad Doméstica en la reproducción ampliada de la vida.

La fuente secundaria de información se obtuvo a través de bibliografías y documentos (Andino, 2005), principalmente de autores relevantes en materia de Economía Popular y Solidaria, organización y economía comunitaria, Unidades

Domesticas (UD) y co-construcción de política pública para el sector de la EPS, analizados desde diferentes enfoques, donde resalta José Luis Coraggio, Luis Razeto, Karl Polanyi, Verónica Andino, Susana Hintze, Félix Patzi, Fabián Sánchez Ramos, Luciano Martínez Valle, Pablo Chafla y Víctor Jácome, por su parte en materia de transporte terrestre resaltan el informe del Banco Mundial realizado por Starkey Paul, Ellis Simon, Hine John y Ternell Anna, además de normativa internacional de países de nuestra región y a nivel local como la LOEPS, RLOEPS, LOTTTSV, ROTTTSV, Ordenanzas, Decretos, Plan Nacional de Desarrollo. También se miró las propuestas de Ex-Asambleístas como Lourdes Tibán, Betty Jerez y Karla Cadena, así como datos de la ANT referente a los resultados del informe final de la consultoría del Transporte Comunitario en cuatro provincias del país, que fue socializado en las comunidades, del Municipio de Riobamba de obtuvo el número cooperativas de transporte y terminales terrestres bajo su competencia, disponible en la página web, así como de libros de la historia de Riobamba disponible en la biblioteca municipal y núcleo de la Casa de la Cultura Ecuatoriana, de la SEPS se obtuvo el número de cooperativas del sector de la EPS a nivel nacional, además de estudios y artículos disponibles en su página web, del INEC se utilizó los resultados del censo 2010, vehículos matriculados y resultados de las encuestas ENEMDU, disponibles en su página web.

Para la presente investigación fueron seleccionadas tres (3) parroquias rurales del cantón Riobamba, como son: Flores cuya población fue de 5.208 habitantes (año 2018), Cacha con una población 3.620 personas (año 2018) y Licto cuya población al año 2018 fue de 8.943 habitantes (INEC, 2010). Estas tres localidades fueron consideradas principalmente porque existe información primaria y documental que contribuyó al desarrollo de esta investigación, además según los indígenas de Riobamba son lugares donde es más visible la práctica de Transporte Comunitario, para ello se

realizó visitas previas de campo en días particulares y festivos, donde se observó directamente el desarrollo de esta actividad, que fue reconocida en diálogos con habitantes de las zonas urbanas y rurales de Riobamba; y que permitió abarcar la investigación desde tres enfoques: económico, social y cultural, los cuales fueron explicados de forma integral en cada uno de los capítulos desarrollados.

Sinopsis de los capítulos

Ésta investigación está distribuida en tres capítulos descriptivos, basados principalmente en fundamentos y conceptos desarrollados por autores latinoamericanos como Coraggio, Razeto, Andino, Hintze, Félix Patzi, Sánchez F, Martínez L, Chafla P & Jácome V y del europeo Karl Polanyi, los cuales tienden a referir teorías basada en una economía que se preocupa por el ser humano y por la naturaleza.

El capítulo uno “El transporte terrestre y sus formas de organización en el Ecuador” detalla la problemática del transporte terrestre tanto a nivel internacional como en el caso ecuatoriano, se analiza las formas de organización de transporte terrestre convencional y comunitario en las zonas urbanas y rurales, para ello se abarca una descripción de las instituciones públicas y organizaciones responsables del sector transporte en el ámbito nacional y local.

El capítulo dos “Transporte Comunitario en Riobamba: Características, aporte en la unidad doméstica y su relación con la EPS” se inicia haciendo el acercamiento al transporte terrestre en Riobamba, analizando las características socioeconómicas y del transporte en esta ciudad, así como las formas de organización en Transporte Comunitario y su relación con la EPS, se abarca cual es el aporte del Transporte Comunitario en la Unidad Doméstica a través del diálogo con actores, con ello se describe cómo se desarrolla la subsistencia de las Unidades Domésticas desde una voz

de actores: usuarios, conductores, dirigentes sociales y representantes del gobierno, además refiere cómo se genera la reciprocidad en ésta actividad, sustentado así, el por qué éste servicio es una práctica del Transporte Comunitario que guarda relación de proximidad con la EPS, para luego desarrollar una categoría co-teorizada del Transporte en las Comunidades.

En el capítulo tres se plantean “Recomendaciones para una política pública que fomenta al Transporte Comunitario en Ecuador”, se describe las posibilidades y desafíos de la política pública para fomentar el Transporte Comunitario a nivel nacional y local, para lo cual se presenta tres recomendaciones con base a las limitaciones identificadas desde los actores y desde una experiencia propia en el sector, 1) la construcción de un marco normativo nacional y local, 2) la disponibilidad de información de los actores del Transporte Comunitario y 3) el integrar agendas públicas con el Transporte Comunitario para una mejora en los servicios básicos que permitan satisfacer necesidades en las Unidades Domésticas de las comunidades.

Finalmente se concluye con argumento sobre los tres capítulos abordados, los cuales están discutidos teórica y empíricamente con premisas validas que nos permiten generar un importante insumo para futuras investigaciones. De este modo, se realizó una visión alternativa al sistema económico capitalista actual, sin desconocerlo, pues el análisis surgió desde el reconocimiento de una economía en general de tipo mixta, donde es importante el reconocimiento de una EPS.

Capítulo 1: El Transporte terrestre y sus formas de organización en el Ecuador

1.1. La problemática del transporte terrestre: Una mirada a la situación internacional y al caso ecuatoriano

En sus inicios el ser humano no dependía de ningún medio de transporte que no sea su propia movilidad a pie para poder trasladarse de un lugar a otro, a partir del uso de los animales como caballos, asnos y mulas por ejemplo se abre paso para el inicio de la dependencia de otros medios de transporte, los cuales a su vez impulsan el apareamiento de los vehículos de arrastre que dependían de la tracción animal, entre ellos las carretas; y aunque en algunas civilizaciones entre ellas los aztecas e incas no tenían vehículos a ruedas (Cairns,1991), eso no significó que más adelante su uso se expanda rápidamente a nivel mundial, ya con la utilización de combustibles fosilizados entre ellos: carbón, el petróleo y sus derivados, así como el gas, se inició una verdadera revolución del transporte terrestre, es decir hubo una sustitución de medios no contaminantes con el medio ambiente a la extracción y uso de recursos que tienen incidencia contaminante para la naturaleza, en la actualidad el uso de la electricidad es una alternativa de energía para los vehículos terrestres, sin embargo cual sea la alternativa que se use no deja de sustituir la dependencia de explotación de los recursos naturales. Cabe precisar que ninguno de estos medios referidos ha desaparecido, lo que se refleja es una variación al paso del tiempo. Es así como el transporte terrestre fue ganando terreno como el principal medio de transporte para las personas.

Al hablar de transporte terrestre suponemos un escenario ya desarrollado, que usa vías y avenidas para llegar a diferentes destinos, sin embargo esto no siempre fue así, si miramos a lo largo de la historia en nuestra región el desarrollo de las formas de movilidad han ido de la mano con la evolución histórica que han tenido las sociedades,

existen amplias investigaciones sobre la forma de vida durante la época de los Incas, aunque no precisamente del transporte terrestre, pero si se describe sobre las complejas redes de comunicaciones que utilizaban para poder llegar hacia sus diferentes territorios del Tahuantinsuyo, desarrollaron una importante red de caminos bien trazados, éstas redes tenían la gran ventaja para que los mensajeros o chasquis circulen por ellas con noticias y bienes con gran rapidez, eficiencia y seguridad que además estuvo acompañado de una política de reserva y conserva de alimentos y vestimenta para los chasquis que recorrían rápidamente las cordilleras, atravesando las pendientes por escalinatas, cruzando quebradas por puentes y túneles en el caso de tramos extensos, el principal camino de donde se desprendía una serie de caminos laterales era el “Qhapaq Ñan” los cuales vinculaban el eje longitudinal con todos y cada uno de los asentamientos humanos (Lumbreras, 2003). Como podemos ver durante ésta época las personas no requerían un medio de transporte que no sea su propia capacidad de movilidad, es decir el uso de sus pies, además se reflejó principios básicos de convivencia comunitaria, como la solidaridad en cada uno de los pueblos por donde se movilizaban los chasquis.

Durante la época de la colonia el uso de animales de tracción y de la rueda marcó la diferencia en la forma de movilidad de las personas, se pasó de ser independiente a ser dependiente de un medio de transporte para poder movilizarse en tramos largos, ya en inicios del siglo veinte el establecimiento de los medios mecánicos de transporte producto de la gran Revolución Industrial que invadió el siglo XIX el mundo provocó a una política de comunicación terrestre, asentada en el uso de los vehículos a motor que requieren de combustible. Si bien fue lento el abandono de los caminos peatonales o de animales, a través de los años esto fue en ascenso, dando paso al gran desarrollo

del parque automotor y de las grandes vías y avenidas por los cuales circulan (Lumbreras, 2003).

Es así como todo vehículo a motor empezó a necesitar de sistemas viales para su circulación, es por ello que su construcción forma parte importante en el desarrollo de todo país, la falta de vialidad causa que los tiempos de llegada hacia los diferentes destinos sean más largos e incluso limitados, Ecuador no es ajeno a esta realidad ya que en sus inicios trasladarse desde la costa hacia la sierra u oriente tomaba días, tendencia que ha ido cambiando a medida que se han construido vías, lo que ha dado paso a un desplazamiento más rápido. Sin embargo la construcción de carreteras ha demandado la explotación de diferentes recursos y afectación al entorno de la naturaleza, siendo cada vez mayor, debido al crecimiento del sector automotriz, que incluso han dejado afectaciones en el hábitat natural de animales y personas. Por su parte, el uso de materiales de construcción y mano de obra son cada vez son sustituidos por otros elementos y maquinarias más tecnificadas.

Por otro lado, un incremento en la población, su agrupación demográfica en ciudades o capitales provinciales no deja de lado las necesidades que tiene el ser humano y que son propias para su existencia, necesidades que cada que cada vez están más alejadas de sus hogares, siendo inevitable el uso del transporte terrestre como el principal medio para poder movilizarse, es decir, el transporte terrestre pasa a ser un medio que permite satisfacer otras necesidades, unas más importantes que otras. Max Neef (1986) afirma que las necesidades “son las mismas en todas las culturas y en todos los períodos históricos. Lo que cambia, a través del tiempo y de las culturas, es la manera o los medios utilizados para la satisfacción de las necesidades” (p. 42).

El crecimiento de la población¹ ha traído consigo el acelerado crecimiento del transporte terrestre, la gran producción de vehículos son destinados principalmente para fines particulares, lo que conlleva a considerar poco sostenible el crecimiento de este sector, se puede apreciar que en todas las ciudades del mundo incluido el Ecuador se ha incrementado considerablemente el número de vehículos, ocasionando verdaderos problemas de congestión (ver tabla Nro. 1) principalmente en las zonas urbanas, lo que ha ocasionado consecuencias negativas, debido entre otras cosas a las pérdidas económicas incuantificables, incremento del costo de vida, contaminación del medio ambiente, reducción de la productividad laboral, problemas de salud y stress.

Tabla 1/ Ciudades más congestionadas por vehículos en el mundo y Latinoamérica, año 2018.

En el mundo			Sudamérica		
Nro.	Ciudad	País	Nro.	Ciudad	País
1	Moscú	Rusia	1	Bogotá	Colombia
2	Estambul	Turquía	2	Ciudad de México	México
3	Bogotá	Colombia	3	Sao Paulo	Brasil
4	Ciudad de México	México	4	Río de Janeiro	Brasil
5	Sao Paulo	Brasil	5	Belo Horizonte	Brasil
6	Londres	Reino Unido	6	Guayaquil	Ecuador
7	Río de Janeiro	Brasil	7	Medellín	Colombia
8	Boston	Estados Unidos	8	Quito	Ecuador
9	San Petersburgo	Rusia	9	Cali	Colombia
10	Roma	Italia	10	Guadalajara	México

Fuente: CNN-Paula Bravo Medina, 14/02/2019.

Al igual que otros países en el mundo en Ecuador se ha evidenciado un crecimiento en el sector del transporte terrestre, dentro de nuestra historia contemporánea las transacciones que se realizaban entre la región costa y sierra podían tardar días, debido a la falta de vías y limitado medios de transporte, lo que impulsó a transportar los productos a lomo de animales o personas, hecho que cambio durante el gobierno de Gabriel García Moreno (1869-1875) que dio inicio a la construcción del

¹ La tasa de crecimiento poblacional de Ecuador tiene una tendencia creciente, para el año 2017 fue de 1,5%, cifra que es superior a países de la región como; Venezuela 1,3% (2017), Costa Rica 1,0% (2017), Colombia 0,8% (2017) y El Salvador 0,5% (2017).

ferrocarril en el país, mismo que entró en funcionamiento durante el gobierno de Eloy Alfaro (1897-1901), permitiendo unir la sierra y la costa, dos polos importantes por su actividad económica y política.

Además se conoce que el primer vehículo automotor² que circuló en Quito se remonta a los años 1.901, el tranvía apareció en el año 1.911 inicialmente fue halado por caballos y servía para transportar a un circo, este transporte tuvo su final debido a que en 1.930 apareció el ómnibus, que ganó terreno por su facilidad para desplazarse, sin necesitar de rieles (Rivadeneira, 2014), a partir de entonces la evolución del transporte se ha expandido en todo su territorio, presentado un crecimiento acelerado cada año. Según el INEC cada año se refleja este crecimiento, es así que para el año 2017 se matricularon más de 2 millones de automotores a nivel nacional, del cual el 74,6% corresponde a los automóviles, motocicletas y camionetas, es decir vehículos livianos, de los cuales el 91,1% son para uso particular (ver tabla Nro. 2), sin embargo el primer medio de traslado para la rutina cotidiana de las personas a nivel nacional en el año 2016 fue el transporte terrestre público que representó el 50,68%, los vehículos particulares ocupan el tercer lugar con el 21,68% (INEC, 2017).

² De propiedad de Carlos Álvarez Gangotena (1875-1947), este automotor fue adquirido en una feria de París y traído en barco, las piezas fueron cargadas por hombres y mulas hacia Quito, fue ensamblado por personas empíricas (Salazar, 2019).

Tabla 2/ Vehículos motorizados matriculados según clase y uso en Ecuador, año 2017.

Clase	Total	%	Uso			
			Estado	Alquiler	Particular	Otros
Total	2.237.264	100%	32.503	166.772	2.037.060	929
Automóvil	709.775	31,7%	1.731	64.327	643.596	121
Motocicleta	529.888	23,7%	7.141	2.901	519.823	23
Camioneta	423.656	18,9%	12.029	19.384	392.162	81
Jeep	359.498	16,1%	4.665	239	354.036	558
Camión	104.510	4,7%	1.904	30.678	71.866	62
Furgoneta	49.343	2,2%	423	8.877	40.023	20
Autobús	26.251	1,2%	1.038	23.473	1.732	8
Volqueta	15.248	0,7%	1.739	6.198	7.306	5
Tráiler	11.891	0,5%	184	8.844	2.862	1
Otra clase	3.767	0,2%	1.207	352	2.160	48
Tanquero	3.437	0,2%	442	1.499	1.494	2

Fuente: INEC, 2018. ANT, 2018.

A pesar de que las autoridades de gobierno han impulsado el uso del transporte público (revítese Art. 394 Constitución) como opción para movilizarse (ANT, 2018) el Estado tiene limitaciones que le han motivado a que este sector pueda ser atendido por terceros ya se por operadoras que se pueden constituir en compañías o cooperativas (RLOTTTSV, 2012), siendo este último grupo el que más se ha constituido en relación a otras formas de organización dentro del sector cooperativo, por ende tienen una gran representatividad en las organizaciones de la EPS y dentro del sector transporte, según un estudio realizado por la SEPS (2016), aproximadamente el 80% de las organizaciones de transporte están constituidas como cooperativas y tan solo un 20% se organiza en compañías, principalmente el transporte pesado de mercancías.

Además el transporte de Ecuador se ha ido acoplado a las características que tiene las cuatro regiones naturales del país, a sus características geográficas, meteorológicas y demográficas, que incluye a los grupos étnicos que tienen formas particulares de organización social, en relación a este último el INEC (2001) indica que en zonas costeras viven siete pueblos³ indígenas, en la serranía conviven catorce

³ Los Awá (que están en las provincias de Esmeraldas, Carchi e Imbabura), los Chachis (en Esmeraldas), los Epera (en Esmeraldas), los Tsá'chila (en Santo Domingo de los Tsáchilas), los Manta-Huancavilca-Puna (en las provincias de Manabí y Guayas).

pueblos⁴ principalmente de la nacionalidad kichwa, siendo la región donde existe el mayor número de pueblos indígenas del país, en la región amazónica habitan nueve nacionalidades⁵ indígenas, además se estima que en esta región todavía existen grupos étnicos que viven en aislamiento voluntario. A partir del censo del año 2010 el INEC refiere que en Ecuador cohabitan; mestizos (71,91%), montubios (7.43%), afroecuatorianos (7.18%), indígenas (7,06%) de 14 nacionalidades⁶ y 18 pueblos⁷, así como blancos (6,06%) y otros grupos (0.36% de extranjeros) que viven en las diferentes regiones y provincias del país.

Debido a la diversidad demográfica que tiene el país los modos de producción, comercialización, consumo, organización social, creencias religiosas, culturales y costumbres son muy diversas, marcan el contexto general del medio en el que se desenvuelve la sociedad, permitiendo entender la complejidad de las necesidades que tiene la población y sus medios para poder satisfacerlas. Es importante tener claro que la transportación terrestre no se demanda como una actividad final, sino como un medio para la satisfacción de otra necesidad, permite movilizar personas, animales y bienes a lo largo del espacio físico, puede estar conectado con otros modos de transporte

⁴ Los Karankis (en Imbabura), los Natabuelas (en Imbabura), los Otavalos (en Imbabura), los Kayambis (en las provincias de Pichincha, Imbabura y Napo), los Kitukaras (en Pichincha), los Panzaleos (en Cotopaxi), los Chibuleos (en Tungurahua), los Kisapinchas (en Tungurahua), los Salasakas (en Tungurahua), los Kichwas de Tungurahua (en Tungurahua), los Warancas (en Bolívar), los Puruháes (en Chimborazo), los Kañaris (en Cañar) y los Saraguros (en las provincias de Loja y Zamora Chinchipe).

⁵ Los Ai Cofán (en Sucumbíos), los Secoyas (en Sucumbíos), los Sionas (en Sucumbíos), los Huaoranis (en las provincias de Orellana, Napo y Pastaza), los Shiwiar (en Pastaza), los Záparas (en Pastaza), los Achuar (en las provincias de Pastaza y Morona), los Shuar (en las provincias de Morona, Zamora Chinchipe, Pastaza, Napo, Orellana, Sucumbíos, Guayas y Esmeraldas) y los Kichwas Amazónicos (en las provincias de Sucumbíos, Orellana, Napo y Pastaza).

⁶ Es un conjunto de pueblos milenarios anteriores y constitutivos del Estado ecuatoriano, que se autodefinen como tales, que tienen una identidad histórica, idioma, y cultura comunes, que viven en un territorio determinado mediante sus instituciones y formas tradicionales de organización social, económica, jurídica, política y ejercicio de autoridad. (FLACSO Ecuador & CARE Ecuador, 2014, p. 14)

⁷ “Se definen como las colectividades originarias, conformadas por comunidades o centros con identidades culturales que les distinguen de otros sectores de la sociedad ecuatoriana, regidos por sistemas propios de organización social, económica, política y legal” (FLACSO Ecuador & CARE Ecuador, 2014, p. 14).

(marítimo, fluvial y aéreo), más aún cuando las cuatro regiones de Ecuador son muy diferentes, pero sigue siendo el transporte terrestre el de mayor uso en el país.

Así es como el sector del transporte terrestre se vuelve relevante en la economía ecuatoriana, según información disponible del Banco Central del Ecuador (BCE) el transporte⁸ presentó un crecimiento del 1,6% en 2018, esta entidad sostiene que esta evolución está vinculada con la reactivación de la mayoría de las actividades productivas y también con la recuperación del comercio interno e importaciones. El Banco Mundial (2014) refiere que el transporte es un factor decisivo para impulsar el desarrollo económico, el cual permite disminuir la pobreza, es por ello que sus inversiones en este sector han facilitado un comercio más eficiente y un mejor desarrollo humano a través de una mayor movilidad, que no es ajena al cambio climático.

1.2. Formas de servicio del transporte terrestre convencional y comunitario

El transporte terrestre es un servicio fundamental en la actividad económica estratégica del Ecuador, permite la movilización de personas y mercancías hacia diferentes destinos, su organización es un elemento esencial frente a la informalidad (revítese Art. 46. LOTTTSV), las únicas formas de servicio permitidas están estrictamente establecidas en la Ley de Tránsito, así se tiene al transporte 1) particular, 2) público, 3) comercial y 4) por cuenta propia⁹ (revítese Art. 51 LOTTTSV), por su

⁸ Banco Central del Ecuador. Considera el aporte de todo el sector de transporte clasificado según la Clasificación Internacional Industrial Uniforme- CIIU. Comprende el transporte de carga y de pasajeros por todos los medios de transporte; y, los servicios de distribución y auxiliares, incluido el arrendamiento de equipos tripulado.

⁹ Éste servicio de CUENTA PROPIA no incluye al servicio particular (personal / familiar), comercial y público; así como también, aquellos vehículos estatales u oficiales, diplomáticos, consulares, de organismos internacionales, de internación temporal, emergencia (ambulancias, patrulleros, motobombas, entre otros), agrícolas (tractores), vehículos que sean destinados a la capacitación en las escuelas de conducción, vehículos pertenecientes a Instituciones Religiosas, vehículos pertenecientes a Fundaciones, vehículos pertenecientes a ONGs, vehículos que realizan actividades económicas hoteleras, vehículos que brindan servicio de courier o logística, y vehículos que transporten mercancías peligrosas

parte el transporte público puede circular según su ámbitos de operación, para ello vale precisar que al decir “intra” se refiere “dentro de” o “en el interior” y al decir “inter” se refiere “entre”, así tenemos a los ámbitos: intracantonal, interprovincial, intraregional, intraprovincial e internacional (revísese Art. 65 LOTTTSV).

Tabla 3/ Servicio de transporte terrestre en Ecuador.

Por su clase de servicio:	
1. Particular	
	Por su ámbito de operación:
	1. Intracantonal: Entre parroquias urbanas y rurales.
	2. Intraprovincial: Intercantonal o entre cantones.
	3. Intrarregional: Entre regiones.
	4. Interprovincial: Entre provincias.
	5. Internacional: Fuera de los límites del país.
	6. Transfronterizo: Fronteras.
2. Público	
2. Colectivo.	
3. Masivo.	
3. Comercial	
1. Escolar e Institucional.	
2. Taxis (convencional y ejecutivo).	
3. Alternativo-excepcional.	
4. Carga liviana.	
5. Transporte mixto.	
6. Carga pesada.	
7. Turismo.	
4. Cuenta propia	

Fuente: LOTTTSV, 2008.

Elaboración: Propia.

Como ya hemos referido estos tipos de transporte formal o convencional se constituyen en operadoras ya sea como; cooperativas o compañías, siendo las cooperativas de transporte terrestre las más representativas en relación a otros modos de transporte que se hayan constituido en cooperativas, sin embargo también existen otras formas de prestación del servicio de transporte terrestre, dado por individuos o por agrupaciones “de hecho”, es decir, no pueden estar regularizadas por algún organismo de control o no son parte de alguna organización legalmente constituida, este es el caso del “Transporte Comunitario” denominado así por indígenas de la región sierra centro, cuyo servicio es complementario u alternativo, les permite transportar personas y/o

como GLP para venta al usuario final en vehículos particulares a excepción de autotanques (Gas Centralizado).

productos y bienes desde sus comunidades hacia diferentes zonas (urbanas o rurales), es importante volver a resaltar que este servicio es una actividad complementaria a la actividad principal de estas personas, es decir que la prestación del servicio de “Transporte Comunitario” no es su principal actividad o fuente de ingreso, además se caracterizan por particularidades muy marcadas que la diferencia del transporte convencional o tradicional, que lo seguiremos analizando.

Tabla 4/ Cooperativas de transporte a nivel nacional.

Tipo de servicio	Coop. Transporte	%	% Acumulado
Taxis (convencional y ejecutivo)	853	45,9%	45,9%
Carga y mixto	419	22,6%	68,5%
Intracantonal (urbano y rural)	174	9,4%	77,9%
Intraregional e interprovincial	158	8,5%	86,4%
Intraprovincial (intercantonal)	137	7,4%	93,8%
Tricimotos, mototaxis, triciclos motorizados	58	3,1%	96,9%
Escolar e institucional	33	1,8%	98,7%
Internacional y fronterizo	3	0,1%	98,8%
Turístico	1	0,1%	98,9%
Marítimo y fluvial	13	0,7%	99,6%
Sin información	8	0,4%	100,0%
Total	1.857	100,0%	

Fuente: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria. Actualizado: Abril 30, 2019.

Elaboración: Propia.

Por su parte el concepto de cooperativas en Ecuador se relaciona con la EPS, principalmente categoría utilizada en el sector público y que ha sido objeto de discusión para algunos entendidos en la materia, refieren en hacer una diferencia entre Economía Popular (EP) de iniciativa asociada e individual y Economía Solidaria (ES), esta última sostiene es la que se organiza, sus prácticas y objetivos están fijados en torno a valores solidarios. Es dentro de este contexto que las cooperativas de transporte se han organizado y constituido, siendo cuestionadas sobre si se practica o no principios solidarios, sin embargo, a pesar de ello sigue siendo el sector que más se ha organizado en relación a los demás sectores de la EPS y es un sector fuerte al momento de realizar demandas ante los gobiernos locales y nacional.

Por su parte aunque no se dispone de datos oficiales del Transporte Comunitario u otras formas de organización alternativa que complementen el servicio convencional, es innegable que estas otras formas de organización se constituyan por iniciativas asociadas o no; y que puedan practicar o no los valores de solidaridad, pero que si tienen en común es ser muy intensos en el factor de trabajo, principalmente constituido por trabajo familiar o propio.

La política de desarrollo de una EPS no tiene formas institucionales prototípicas fijas (como las cooperativas), sino que debe estar abierta a la diversidad cultural, la reafirmación o re-significación de formas tradicionales (como las comunidades) o la emergencia de nuevas formas (como las redes). La legislación debe reflejar esta apertura respecto a un proceso abierto a la innovación y no tipificar e institucionalizar demasiado pronto las nuevas formas ni avanzar con la modernización de las que han sobrevivido por siglos (como las formas de patrimonio y usufructo). (Coraggio, 2011, p. 407)

1.2.1. En lo Rural.

Se entiende a la zona rural como el área que está ubicada fuera del perímetro urbano (RLOTTTSV, 2012), aunque ello no implique una definición de lo que es una zona rural. Baigorri (1995) refiere que a partir de la idealización de una sociedad industrial se conceptualizó un proceso de urbanidad civilizatorio; y lo que aún no se ha precisado se ha quedado como residuo de lo que todavía no es urbano, es decir es lo rural, además no agrupa grandes masas de población que puedan equiparar un proceso de urbanización.

Aunque no se restringe un tipo específico de servicio o vehículo que deba circular en las zonas rurales, si se refleja limitaciones muy marcadas del servicio en éstas zonas, sumado a la falta de vías, escasa o nula oferta de transporte, baja demanda de pasajeros, condiciones socioeconómicas de la población. Ello no quiere decir que dejen de operar vehículos en estas zonas, si bien existen algunos servicios de transporte público, por el momento no cubren a estas zonas, precisamente porque son destinados

para el transporte masivo (como el trolebús y metrovía), es por ello que en estas zonas las personas han buscado alternativas que les permita moverse, siendo el Transporte Comunitario una opción, a pesar de aquello hay ciertos poblados donde sus habitantes hacen uso de animales para transportarse o mover cargas, incluso no hacen uso de ningún medio de transporte y se movilizan a pie. Además es común que el servicio de transporte terrestre en las zonas rurales se integre con otros modos de transporte, como el transporte fluvial en la región Costa, Amazonía y Galápagos y con el transporte aéreo en la región Amazónica (EL COMERCIO, 2015).

Al igual que el transporte urbano el transporte rural está regulado por las instituciones competentes a nivel nacional o local, aunque no en todos sus tipos de transporte, sus tarifas y permisos de operación también están regulados por estas autoridades (LOTTTSV, 2008), aunque no se conoce un número exacto de cuantas operadoras y unidades están domiciliadas en zonas rurales a nivel nacional, si se puede asumir que es muy bajo en relación a las operadoras domiciliadas (cooperativas) en las zonas urbanas, por ejemplo si consideramos solo el ejemplo de la ciudad de Riobamba, donde de las 99 cooperativas registradas, solo 10 de ellas están domiciliadas en alguna de las once parroquias rurales de este cantón, es decir el 90% de los servicios de transporte están concentrados en la zona urbana (SEPS, 2019).

También es preciso considerar que en las zonas rurales de Ecuador habitan poblaciones de diferentes etnias, es decir no precisamente son habitadas por indígenas o campesinos, quizá algunas poblaciones se caracterizan por concentrar un mayor grupo étnico, como el caso de las parroquias rurales del cantón Riobamba, habitadas principalmente por indígenas kichwas, siendo precisamente en estas comunidades donde es más visible ciertas prácticas de la EPS, bajo un común de identidad social y

búsqueda de prácticas que se han desarrollado sobre distintas denominaciones, siendo afín en sus propósitos y sustentadas en una misma coherencia económica especial. Coraggio (2011) afirma.

La EPS parte de las diversas formas de cultura popular existentes sin tener un horizonte de reconstitución, sino uno de construcción democrática que hibride bajo nuevas condiciones políticas los modos de ser populares, comunitarios rurales o urbanos, asociativos formales o informales. (p. 323)

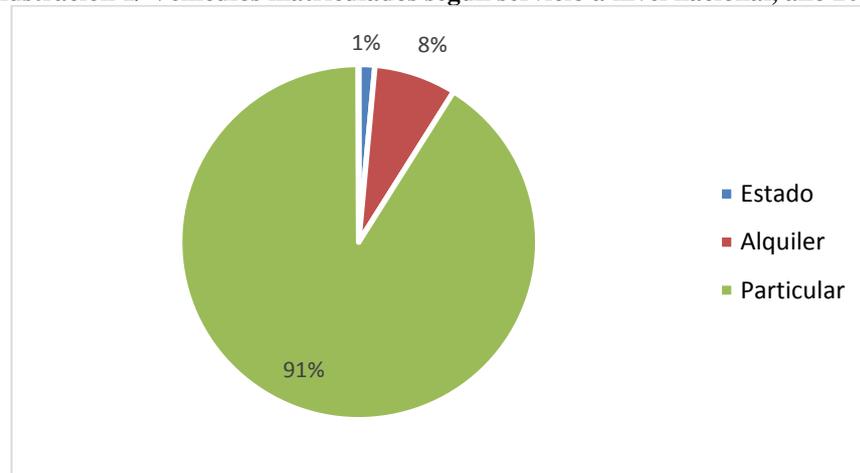
1.2.2. En lo Urbano.

El predominio de la población urbana sobre la población rural es innegable, siendo la migración del campo hacia las zonas urbanas uno de los factores que han incidido sobre la gran expansión demográfica, esta migración se aceleró en las décadas sesenta y setenta, cuando la Reforma Agraria y la explotación de petróleo provocaron la migración desde el campo hacia las grandes urbes, la concentración de población ocasionó problemas relacionados al suministro de servicios básicos, como: luz, agua potable, transporte público y recolección de basura (Sorgato, 2016).

Se establece como zona urbana a las áreas con asentamientos poblacionales (RLOTTTSV, 2012), donde pueden circular todo tipo de vehículo, que pueden operar en diferentes ámbitos y tipos de servicios, como ya se ha mencionado un crecimiento de la población no deja de lado necesidad que son propias para vivir, siendo preciso disponer de medios y servicios que permitan alcanzar dichas necesidades, uno de estos servicios (básico) es el transporte terrestre, que no siempre tiene las mejores condiciones de servicio, dado que los operantes no siempre son los más aptos, es por ello que el servicio de transporte es uno de los factores que evidencia los avances que pueden alcanzar las ciudades, una muestra de aquello es el transporte público, sin embargo como ya se ha referido las limitaciones que tiene el gobierno central y local para atender a sus habitantes con este servicio ha sido uno de los factores que inciden

para que se constituyan operadoras de transporte privadas, así como impulsar a que ciertas personas opten por adquirir vehículos para su uso particular, es así como el transporte en las zonas urbanas no implica solamente el transporte público o comercial, sino que integra a todo automotor ya sea el servicio público, comercial, cuenta propia, del estado o particular, siendo este último el de mayor concentración en todas las ciudades del país (ANT, 2018).

Ilustración 1/ Vehículos matriculados según servicio a nivel nacional, año 2017.



Fuente: INEC, anuarios de transporte, 2018.

Elaboración: Propia.

Como se ha mencionado en una ciudad demográficamente grande o pequeña dispondremos de una variedad de medios de transporte terrestre que permiten movilizar personas y/o bienes, pero también existen ciudades como Quito¹⁰ que fomentan otro tipo de movilización, motivados principalmente en cuidar el medio ambiente a causa de la contaminación ambiental producto de las emisiones de gas producido por automotores que transitan en las urbes; y es por ello que se ha fomentado la utilización

¹⁰ Se refiere a Quito como forma política administrativa de organización territorial, es decir como un Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal; y, no como el Distrito Metropolitano de Quito, debido a que no se han cumplido con todos los requisitos para la conformación del Distrito Metropolitano, como es contar con un estatuto de autonomía aprobado a través de consulta popular (Andrade, 2016).

de bicicletas bajo una forma alternativa de transporte, como es el proyecto BICIQUITO que fomenta una alternativa económica y ecológica para moverse en la ciudad.

Los gobiernos locales (Quito, Guayaquil y Cuenca) han buscado fomentar el uso del transporte público, para ello se han propuesto varias alternativas que permitan conectarse en lo largo y ancho de las ciudades, optimizando los tiempos de llegada hacia sus destinos y sobre todo buscar reducir el uso de vehículos particulares. A fin de visibilizar la diferencia en la dinámica del transporte terrestre en la zona urbana, a continuación abordaré cómo se organiza el transporte terrestre en tres ciudades principales de Ecuador, como son la capital Quito, el puerto principal de Guayaquil y la ciudad de Cuenca, consideradas debido a su gran concentración demográfica que ha dado paso para que se implementen proyectos y propuestas para el uso del transporte público en las zonas urbanas de estas ciudades.

Quito: En el año de 1995 inicio la primera fase de operación de servicio de transporte público Trolebús, en 2011 entró en operación el transporte público ecovía, en 2012 se implementó el servicio de transporte público corredor sur occidental, estos tres servicios se integran con buses alimentadores que operan en los diferentes barrios de la capital. El proyecto del Metro de Quito es una obra que se está ejecutando y se prevé su operación en a finales del año 2020, siendo este el mayor proyecto de movilidad que tenga la ciudad, transformándose en la columna vertebral del sistema público de transporte (EPMTPQ), a estas opciones de transporte se suman las operadoras de buses que laboran en diferentes rutas y frecuencias a lo largo ancho de la ciudad, así como el transporte comercial (taxis, camionetas, escolar institucional, turismo) y el transporte ofertado a través de plataformas digitales¹¹, también existe la

¹¹ Plataformas digitales como Uber, Cabify e Indriver.

propuesta del Municipio en implementar el Quito Cables en algunos sectores de la ciudad, iniciativa que aunque no es un medio de transporte terrestre pretende conectar este servicio con paradas del sistema de transporte público (MDMQ, 2019).

Por otro lado aunque Quito cuente con asentamientos constituidos jurídicamente como comunas¹² que por su origen se les ha otorgado el calificativo de ancestrales¹³ no se evidencia el uso servicio de Transporte Comunitario (Andrade, 2016). Gabriela Muñoz (2017) propuso un proyecto denominado TUIO para la ciudad Quito, que consiste en un sistema de Transporte Comunitario que pretendía garantizar la movilidad e inserción de los sectores aislados dentro de la ciudad, que no concretamente son comunidades, desde un enfoque de servicio eficaz y seguro, sin embargo esta iniciativa no se materializó.

Guayaquil: El sistema METROVÍA es el medio de transporte público más grande e importante en esta ciudad, este servicio permite regular y administrar de manera coordinada el Sistema Integrado de Transporte Urbano Masivo de Guayaquil, brinda sus recorridos en la Ruta Troncal, Ruta Alimentador, Integración Troncal y alimentadores, de esta manera se integra a los transportistas tradicionales bajo el servicio de alimentadores, el cual se conecta con articulados (METROVÍA, 2019), a ello se suma las operadoras de buses de transporte público, comercial (tricimotos, taxis, camionetas, escolar institucional, turismo), cuenta propia y transporte solicitado a través de plataformas digitales, un servicio que resalta principalmente en los suburbios de la ciudad son las tricimotos y triciclos a motor. También está en propuesta el proyecto de La Aerovía de Guayaquil que aunque no es un servicio terrestre permitirá

¹² La Constitución de Ecuador 2008 reconoce por primera vez a las comunas como titulares de derechos colectivos.

¹³ Debido a que se identifican como descendientes de los kitus y conservan ciertos rasgos culturales, especialmente motivados para garantizar la propiedad colectiva de sus territorios.

movilizar personas dentro de la urbe y conectarse con el transporte terrestre (Municipio de Guayaquil, 2019).

Cuenca: Ésta ciudad dispone de líneas de autobuses que permiten movilizarse en toda la ciudad (EMOV EP), también se está ejecutando el proyecto Tranvía de Cuenca que será uno de los mayores sistemas de transporte público que dispondrá la capital Azuaya, así como el primer tranvía moderno en el país (TRANVÍA).

Existen ciudades como: Loja, Manta, Ambato, Santo Domingo, Machala, Portoviejo, Riobamba, Babahoyo y Esmeraldas que han ido asumiendo las competencias en materia de tránsito (ANT) según lo establecido por el Consejo Nacional de Competencias a través de la Resolución No. 006-CNC-2012, dando paso a que los gobiernos locales implementen proyectos para mejorar el servicio de transporte en sus territorios.

Si bien hemos referido como es la dinámica del transporte terrestre en las zonas urbanas, es aún más importante entender cómo estas formas de transporte generan fuentes de ingresos económicos para las personas que se dedican directa e indirectamente a esta actividad, es decir, las fuentes de trabajo que produce una economía de trabajo urbano, es por ello que el transporte terrestre constituye un elemento fundamental en una economía, es un generador de fuentes de empleo y permite articular diferentes actividades económicas, sociales y culturales, puesto que permite cumplir sus objetivos.

1.3. Instituciones públicas responsables del transporte terrestre a nivel nacional y local

Las instituciones públicas constituyen un sistema de reglas sociales que se extienden en toda la estructura social, constituyen el tejido de la vida en sociedad que involucra proponer que la mayor parte de la interacción y de actividad humana está organizada en reglas implícitas o explícitas (Hodgson, 2011). En la actualidad las instituciones¹⁴ regulan y controlan las actividades de una sociedad, para lo cual tiene la facultad dada y aceptada por la sociedad, de expandir sus instituciones como representantes únicos de un Estado, pudiendo crear Leyes que les atribuya cumplir con sus roles, es por ello que en el sector del transporte terrestre las normativas dadas por cualquier institución pública tienen por objetivo organizar, planificar, fomentar, regular y controlar esta actividad (LOTTTTSV, 2014).

Para explicar por qué las instituciones públicas ejercen responsabilidad sobre la actividad económica, política y social de un Estado Weber (1984) refiere la existencia de tres formas de dominación; (1) la racional regida por la autoridad legal, (2) la tradicional que es la continuidad de acciones lejanas y (3) la carismática regida por personas que destacan por su heroísmo, gracia y entrega, en el Estado actual el dominio racional enfatiza la creencia en la legitimidad de un ordenen instituido y de los derechos de potestad de los llamados por esas ordenaciones a ejecutar la autoridad, es decir una autoridad legal.

Así es como las instituciones públicas representan al Estado, un Estado que gira en torno a un contrato social que es “La Constitución”, en el Ecuador la Constitución

¹⁴ En la presente investigación al referirme a instituciones, hago referencia a las instituciones públicas.

(2008) además de los derechos, deberes y obligaciones sociales, establece como se estructuran los poderes que administran el Estado: (1) El Ejecutivo que está representada por la Presidencia y Vicepresidencia, los Ministerios y demás instituciones u organismos necesarios para hacer cumplir la atribución rectora, de planificador, ejecutor y evaluador de las políticas públicas (revítese Art. 141), (2) El Legislativo, (3) El Judicial, (4) La Función Electoral y (5) La Participación ciudadana.

El Poder Legislativo tiene la atribución de concebir el marco normativo en el país, en este sentido cualquier forma de transporte debe desarrollarse basado en los derechos atribuidos según el orden jerárquico: (1) La Constitución, (2) los Tratados Internacionales (3) las Leyes y Códigos Orgánicos que surjan en el marco de su sector, (3) Reglamentos que se deriven de la Ley, (4) Normas Regionales y Ordenanzas Distritales (5) Ordenanzas Municipales (6) Acuerdos y Resoluciones (7) Demás Actos de decisiones. Bajo este contexto el sector del Transporte Terrestre del país se rige en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV, 2008), su Reglamento de aplicación (2012), dentro de la cual se establecen las instituciones que son responsables de regular y controlar el transporte terrestre en el país. A continuación se presenta una tabla resumen de las instituciones responsables del transporte en el país.

Tabla 5/ Instituciones públicas responsables del transporte terrestre en Ecuador.

Instituciones públicas	Su competencia	Su normativa
Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTOB)	Es la entidad rectora de los modos de transporte en Ecuador; aéreo, marítimo y terrestre, para este último caso se organiza en Subsecretarías Zonales, que funcionan en siete Unidades Regionales a nivel nacional (LOTTTSV, 2008).	Constitución de la República (2008). LOTTTSV (2008). RLOTTTSV (2012).
Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT)	Es el ente encargado del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en Ecuador, nace en 1948 como la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas, posterior a ello se crearon otras instituciones, a nivel nacional, encargadas del tema del transporte terrestre y tránsito, en 1963 se crea la primera Ley General de Tránsito, en el año 2011 a través de reforma a la Ley de tránsito se constituye la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (ANT) la cual estará adscrita al MTOB, se organiza a nivel de 24 Unidades Administrativas Provinciales a nivel nacional (LOTTTSV, 2008).	Constitución de la República (2008). LOTTTSV (2008). RLOTTTSV (2012). Resoluciones emitidas por el Directorio de la ANT.
Gobiernos Autónomos Descentralizados ¹⁵ Regionales, Metropolitanos y Municipales (GAD)	Pueden asumir competencias en materia de regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, según lo establecido en el COOTAD ¹⁶ , en la actualidad son 13 municipios ¹⁷ que han asumido la competencia en esta materia, disponen de Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dentro de su propia institucionalidad (revítese Art. 30.2 LOTTTSV).	Constitución de la República (2008). Ley de Tránsito (2008). RLOTTTSV (2012). Resoluciones emitidas por el Directorio de la ANT. COOTAD (2010). Resolución No. 006-CNC-2012 del CNC.

Fuente: Constitución (2008), LOTTTSV (2008), RLOTTTSV (2012). **Elaboración:** Propia.

Cabe añadir que las Juntas Parroquiales Rurales constituidas por elecciones populares, actúan como voceros claves de las comunidades, impulsan el mejoramiento y construcción de infraestructuras comunitarias, es por ello que su participación dentro de la construcción y ejecución de políticas públicas debe ser esencial, a fin de evitar el apareamiento de brechas entre el área urbana y rural, más aun cuando en las comunidades indígenas se refleja una limitada o carente provisión en servicios básicos

¹⁵ La Constitución de la República (2008), determina que Los Gobiernos Autónomos Descentralizados pueden estar constituidos en Juntas Parroquiales rurales, los Concejos Municipales, los Concejos Metropolitanos, los Consejos Provinciales y Consejos Regionales (revítese Art. 238).

¹⁶ Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

¹⁷ Guayaquil, Quito, Cuenca, Manta, Loja, Santo Domingo, Ambato, Riobamba, Machala, Babahoyo, Portoviejo, Esmeraldas y la Mancomunidad del Norte (agrupada por 15 cantones) (ANT, 2019).

tales como: energía eléctrica, alcantarillado, agua potable, transporte (incluye al Transporte Comunitario), telecomunicaciones, energía y acceso a los medios de producción, que claramente representa una barrera al desarrollo socioeconómico e integral de la población.

Los organismos nacionales encargados para el control operativo del tránsito en Ecuador son: La Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) y la Policía Nacional a través de su Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial (DNCTSV), además los agentes civiles de tránsito pertenecientes a los Gobiernos Autónomos Descentralizados o Municipales (LOTTTSV, 2008).

Si bien la Constitución de la República (2008) ha dado paso a la estructuración de una nueva forma de organización territorial, cabe preguntarse si esta desconcentración beneficia o no a la sociedad, puesto que en materia de regulación ésta autonomía ha traído sin duda una serie de discusiones al momento de entender las regulaciones dadas por cada institución, la sociedad demuestra desconocimiento e incluso confusión de las regulaciones emanadas en cada localidad, ello a pesar de que existe un marco normativo nacional al cual se deben alinear todas las políticas locales.

Por su parte existen otras instituciones públicas que se encargan de supervisar y controlar la constitución de las operadoras de transporte terrestre como son:

- La Superintendencia de Compañías.- Organismo técnico en controlar y vigilar la organización, el funcionamiento, actividades, disoluciones y liquidaciones de las compañías, entre ellas están compañías de transporte terrestre. Su marco legal se basa en la Ley de Compañías (1999).

- La Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.- Organismo técnico encargada del control y supervisión de las organizaciones de la EPS, entre ellas a las cooperativas de transporte terrestre, inició su gestión el año 2012. Su marco normativo es la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria LOEPS (2011) y su Reglamento RLOEPS (2012).

Existen otras instituciones públicas que articulan su trabajo con el sector transportista, como son: el Servicio Integrado de Seguridad ECU911, el Ministerio de Salud Pública, el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), entre otras. Además organismos internacionales asisten a las instituciones públicas de Ecuador encargadas en éste sector, entre ellas destacan la Organización Mundial de la Salud (OMS), La Organización Panamericana de la Salud (OPS), El Banco Mundial (BIRF-AIF), El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), El Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), El Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), la Agencia de Cooperación Internacional de Corea (KOICA), entre otras.

También existen normas internacionales referenciales que permiten guiar al sector del transporte terrestre, entre las más destacadas tenemos al Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1961) y la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos (1984), Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

Como se ha podido citar a las diferentes instituciones públicas involucradas con el transporte terrestre en Ecuador, así como los organismos internacionales que colaboran con este sector, se ha podido evidenciar que ninguno de estos organismos incluye al Transporte Comunitario dentro de sus regulaciones y control. Si bien el actual Reglamento a la Ley de Tránsito (2012) incluye al servicio alternativo-excepcional para operar dentro de las zonas urbano-marginales y rurales del país, ello no implica una

inclusión del Transporte Comunitario, en tal razón las instituciones nacionales e instituciones locales no han podido regularizar a este tipo de transporte.

A pesar que la Constitución de la República (2008) reconoce a las comunas como parte de una organización territorial con derechos colectivos, reconociendo sus prácticas ancestrales, las Leyes vigentes aún no ha considerado al Transporte Comunitario como una forma que responda a esta forma de organización de los pueblos ancestrales, que practican en parte una forma de convivencia diferente al sistema actual y que se resigna a desaparecer, es por ello que se hace eco al nombre de Transporte “Comunitario”, donde la prestación de los servicio ésta a cargo de quienes son parte o conforman una comunidad, pues de esta forma garantizan que los servicios no estén sumidos en un interés particular (privado), en otras palabras, desde la voz de los actores el servicio de Transporte Comunitario tiene una lógica alejada del concepto de propiedad privada.

1.4. Organizaciones sociales del transporte terrestre

El ser humano se organiza esencialmente para buscar satisfacer las necesidades que pueda tener, considerando que es un ser social que cohabita en un territorio determinado, comparte una forma de producción y organización socioeconómica, jurídica, política y el ejercicio de autoridad, dialogan en determinado idioma, pueden auto identificarse con una cultura, administran sus instituciones, comparten beneficios de forma recíproca, alcanzan aspiraciones semejantes y fines iguales (Moreira, 2003).

En el país la Constitución (2008) reconoce toda forma de organización de la sociedad, esto incluye a las organizaciones de transporte terrestre, como la voz de una soberanía popular la cual puede articularse en diferentes niveles para desarrollar formas de autodeterminación en todos los niveles de gobierno (revísese Art. 96). El

RLOTTTSV (2012) señala que toda operadora de transporte terrestre puede constituirse únicamente en cooperativas o compañías. A continuación se revisará las principales agrupaciones sociales de transportistas terrestres en Ecuador, las cuales se han agrupado principalmente por el servicio que prestan, como se resume en la siguiente tabla.

Tabla 6/ Organizaciones sociales nacionales del transporte terrestre en Ecuador.

Sector de transporte	Gremios
<p>Transporte público.- Representan aproximadamente al 26% de operadoras constituidas¹⁸ de buses en Ecuador (SEPS, 2019), debido a la importancia de su servicio una interrupción ocasiona verdaderos problemas de movilidad, es por ello que estos gremios tienen gran incidencia al momento de exigir demandas al Estado.</p>	<p>FENACOTIP.- Es la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Interprovincial de Pasajeros, agrupa a las cooperativas de transporte inter e intraprovincial de todas las provincias a través de sus filiales en todo el Ecuador, inicio sus actividades desde 1982. FENATU.- Federación Nacional de Transportadores Urbanos, fue fundada en el año 1987 y agrupa a las operadoras de transporte urbano del Ecuador.</p>
<p>Transporte comercial.- Representan al 74% de cooperativas a nivel nacional (SEPS, 2019), siendo sin duda el frente que más concentra organizaciones en Ecuador.</p>	<p>FEDOTAXIS.- La Federación Nacional de Operadoras de Transporte en Taxis de Ecuador, integra cooperativas y compañías de taxis, fue creada en 1971 inicialmente como la FEDETAXIS, sin embargo en el año 2010 se constituyen como la FEDOTAXIS, a fin de integrar a taxis convencionales y ejecutivos de todo el país. FENATE.- La Federación Nacional de Transporte Escolar e Institucional de Ecuador, creada en el año 1992, congrega a las operadoras de transporte escolar e institucional de Ecuador. FENACOTRALI.- La Federación Nacional de Transporte Liviano, Mixto y Mediano de Ecuador, agrupa a las operadoras de transporte liviano, mixto y mediano de país, inicio sus actividades en el año 2006. FENATRAPE.- La Federación Nacional de Transporte Pesado de Ecuador, es un colectivo fundado en 1971 que integra filiales de compañías de transporte pesado del país. FENACOTRAPE.- La Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Pesados de Ecuador, agrupa exclusivamente a las cooperativas de transporte pesado del país. FENATTURE.- La Federación Nacional de Transporte Terrestre Turístico de Ecuador, es un gremio relativamente nuevo pues se constituyó en el año 2016, agrupa a gremios del transporte turístico a nivel nacional.</p>

Nota: La unión de tricimotos del Guayas, es un gremio representativo en la provincia y en el país.

Fuente: Páginas web oficiales de cada gremio (2019), SEPS (2019).

Elaboración: Propia.

Como acabamos de ver las organizaciones de transporte terrestre se han agrupado conforme las Ley vigente de Tránsito (2008), principalmente lo conforman las cooperativas, sin embargo en ninguna de estas organizaciones se hace referencia al

¹⁸ Me refiero exclusivamente a las operadoras constituidas como cooperativas, no se considera a las operadoras constituidas como compañías.

Transporte Comunitario, ello no quiere decir que no existan o que no se hayan constituido, sino más bien se han conformado de forma paralela de forma individual¹⁹ o son parte de una organización de hecho, es decir son parte de una Economía Popular y Solidaria (EPS) que se organiza mediante Unidades Domesticas (UD), comunidades y a través de intercambios de reciprocidad o mercantiles (Coraggio, 2011).

Por su parte Razeto (1993) refiere que es la solidaridad la que permite crear vínculos de organización y de comunidad, lo que fomentará y reivindicará la actividad del trabajo, siendo propicio analizar cómo las organizaciones integran esfuerzos para alcanzar objetivos comunes, donde es el trabajo un camino para el cual el ser humano se prepara toda la vida, este trabajo permite el desarrollo de la actividad creadora, así como su relación con la naturaleza y el resto de la sociedad, este trabajo tiene una diversidad de actividades (asalarias o no) que se desarrollan sobre una base de satisfacer necesidades, cabe precisar que además se entiende que la Economía Solidaria abarca al sector de la economía que se rige externa e internamente por relaciones de intercambio, financiamiento, cooperación y consumo solidarios.

Bajo estas dos referencias (de Coraggio y Razeto) vale precisar si el Transporte Comunitario es parte o no de estas consideraciones. En Latinoamérica han surgido diversos conceptos que buscan guiar una economía alternativa al sistema capitalista: Economía Popular (EP), Economía Solidaria (ES), Economía Social y Solidaria (ESS), Economía Popular y Solidaria (EPS), Economía Comunitaria (EC), etc., (Razeto, 1993; Jácome, 2012; Coraggio, 2010), conceptos que implican una lógica económica donde se reconoce al ser humano y la naturaleza como único fin y no únicamente al lucro, en

¹⁹ No me refiero a una individualidad alejada de otras organizaciones del mismo frente, sino a una personas que en su comunidad o territorio es el único que se dedica a la actividad de Transporte Comunitario, debido a que dispone de un vehículo, este individuo es representante de una comunidad y se identifica como parte activa de la misma.

otras palabras se busca la conservación y reproducción de la vida entre los miembros de una sociedad, es por ello que no vamos asumir un nombre en particular, más bien se debe procurar respetar las diversas definiciones que utilizan los diferentes autores, en el caso de Ecuador se utiliza el nombre de Economía Popular y Solidaria (EPS) incluida en la Constitución (2008) y que busca reconocer un sistema Económico Social y Solidario (ESS) (revítese Art. 283 Constitución), por ende la organización del Transporte Comunitario se abarcó bajo esta concepción. Andino (2014) refiere que la organización social permite construir espacios de cooperación y confianza entre actores de un determinado territorio.

Ahora bien, aunque el Transporte Comunitario no dispone de normativas vigentes, no significa que esta actividad no se desarrolle o que está dispersa o que no existe, los pobladores de las comunidades indígenas principalmente de las parroquias rurales de Riobamba en la región sierra reconocen que esta actividad se desarrolla desde hace mucho tiempo, es decir es parte de su realidad social. La organización social de este sector en relación a los otros tipos de transporte resulta interesante, en el transporte convencional la forma de organización social se basa en la creación de operadoras constituidas en cooperativas o compañías (según sus objetivos), estas organizaciones nacen en el seno una necesidad particular o en común, sus integrantes son socios o accionistas, no precisamente se domicilian en los lugares donde prestan sus servicios, además uno de sus principales objetivos es obtener excedentes económicos.

Soler (2012) refiere que las cooperativas forman un modelo de empresa con participación, que basa la actividad interna en principios de una democracia económica, es decir, podrá el transporte organizarse en cooperativas o empresas, pero siempre buscará obtener un beneficio económico.

No obstante como ya hemos referido el Transporte Comunitario se desarrolla principalmente en el seno de comunidades (campesinas o indígenas) que están ubicadas especialmente en zonas rurales, ello no implica que no exista Transporte Comunitario en el sector urbano, más bien la intención es disponer de un enfoque más preciso sobre el territorio donde se desarrolla esta práctica, bajo ésta consideración podemos decir que este transporte se ha organizado dentro de las comunidades (indígenas y campesinas) cuyo objetivo gira en torno a lograr un bienestar propio, familiar, colectivo y comunitario, el cual incluye aspectos de integración socioeconómicos, cultural, político y de un entorno natural, lo que actualmente se denomina Buen Vivir o Sumak Kawsay (Altmann, 2013).

Como he referido inicialmente los pueblos y nacionalidades indígenas tienen presencia en todas las provincias del país, en particular en provincias de la región Sierra y Amazonía, por lo tanto su organización ha sido impulsada desde el movimiento indígena, su forma de organización puede ser de forma individual o colectiva, quienes la conforman son únicamente los miembros de una misma comunidad o comunidades, propietarios de un vehículos, en la actualidad su forma de organización es de hecho, es decir, no están constituidas bajo ningún marco normativo vigente, se trata de una unión de facto, razón por la cual no se conoce oficialmente cuantas organizaciones de Transporte Comunitario existen.

La Agencia Nacional de Tránsito (2018), realizó un levantamiento de información en las comunidades indígenas en cuatro provincias: Chimborazo, Cotopaxi, Tungurahua e Imbabura, la cual fue socializada a sus dirigentes, aunque resaltan que el objetivo de ésta consultoría únicamente fue determinar una demanda y oferta del sector, por ende no se disponen de los datos levantados de sus

particularidades, además de no considerar a todas las provincias para su la recolección de información o al menos a una provincia por cada una de las cuatro regiones del país. Lo que si se evidenció es la dinámica de movilización de los habitantes de las comunidades encuestadas, siendo que en su mayoría se movilizan dentro de la misma provincia, un porcentaje muy bajo se movilizan de una comunidad a una provincia diferente a la de origen.

A pesar de estos primeros intentos de buscar insumos que permitan encontrar mecanismos de regulación y control, todavía no se ha ejecutado una política que incluyan al Transporte Comunitario, por lo tanto, las organizaciones sociales e indígenas continúan demandando la inclusión de este sector dentro de las normativas y políticas públicas, más aún si la Constitución (2008) reconoce las diversas formas de organización social.

Capítulo 2: Transporte Comunitario en Riobamba: Características, aporte en la unidad doméstica y su relación con la Economía Popular y Solidaria (EPS)2.1.

Un acercamiento al transporte terrestre en Riobamba

Los servicios del transporte terrestre en Riobamba no son ajenos al resto de provincias, podemos diferenciar dos grandes grupos, (1) el transporte convencional, cuyos servicios (público, comercial y cuenta propia) están regulados por un marco normativo y (2) el transporte no formal u organizaciones de hecho, que incluye el Transporte Comunitario, cuyos servicios no están regulados por un marco normativo, pero si son parte de los vehículos particulares. Al igual que otras ciudades en Riobamba circulan todo tipo de vehículos²⁰ e incluso en las zonas rurales se evidencian otras formas de movilidad, como por ejemplo el uso de animales, asnos o caballos, así también es común ver en las comunidades a las personas movilizarse a pie, tradición que se mantiene viva a lo largo del tiempo, como parte de su herencia cultural, conocen perfectamente las rutas y caminos o chaquiñanes (chaqui es igual a pie y ñan a camino, lo que significa un camino para transitar a pie) que les permite llegar con prontitud a sus destinos.

Es importante resaltar a los grupos étnicos que habitan en las zonas rurales del cantón Riobamba, indígenas de la nacionalidad kichwa, del pueblo Puruhá, lo que ha forjado que sus prácticas se basen en principios básicos de una convivencia comunitaria, sobre el cual se practica el Transporte Comunitario, permitiendo disponer de un espacio favorable para el desarrollo de este servicio, reflejando una relación de proximidad con la EPS.

²⁰ Automóviles, camionetas, camiones, furgonetas, buses, motocicletas, especiales.

2.1.1. Características socioeconómicas de Riobamba.

La ciudad de Riobamba está ubicada en la región sierra central del país, es la capital de la provincia de Chimborazo, fue fundada²¹ el 15 de agosto de 1.534, por ende es considerada como la primera ciudad española fundada en tierras de lo hoy conocemos como Ecuador, en el año de 1.575 fue fundada²² con el nombre San Pedro de Riobamba, en 1.589 cambia²³ el nombre a “Villa del Villar don Pardo”, este nombre no fue acogido en el lenguaje cotidiano de la población, por lo que se mantuvo con el nombre de Riobamba, durante el terremoto de 1.797 la ciudad prácticamente se destruyó, por lo cual sus habitantes mudaron a la llanura de Tapi, a lo que hoy conocemos como la ciudad de Riobamba.

Para el año 2018 la población de Riobamba concentró el 50,17% de habitantes de la provincia (258.597), la edad promedio de las personas es de 30 años, la población está conformada principalmente por mujeres, quienes representan el 52,7% de habitantes, frente al 47,3% de hombres (INEC, 2010), esta realidad se refleja especialmente en zonas rural conformadas por comunidades indígenas, donde la migración de los hombres hacia las grandes urbes es parte de una realidad social.

Los indígenas kichwas puruhaes²⁴ que habitan en ésta provincia constituyen el segundo grupo étnico de mayor representatividad en este cantón después de los

²¹ En lo que fue la antigua ciudad de Liribamba, capital milenaria de los Puruhaes, hoy es conocida como Villa La Unión ubicada en el cantón Colta, provincia de Chimborazo.

²² Por el capitán Antonio de Rivera y don Ruy Díaz de Fuenmayor.

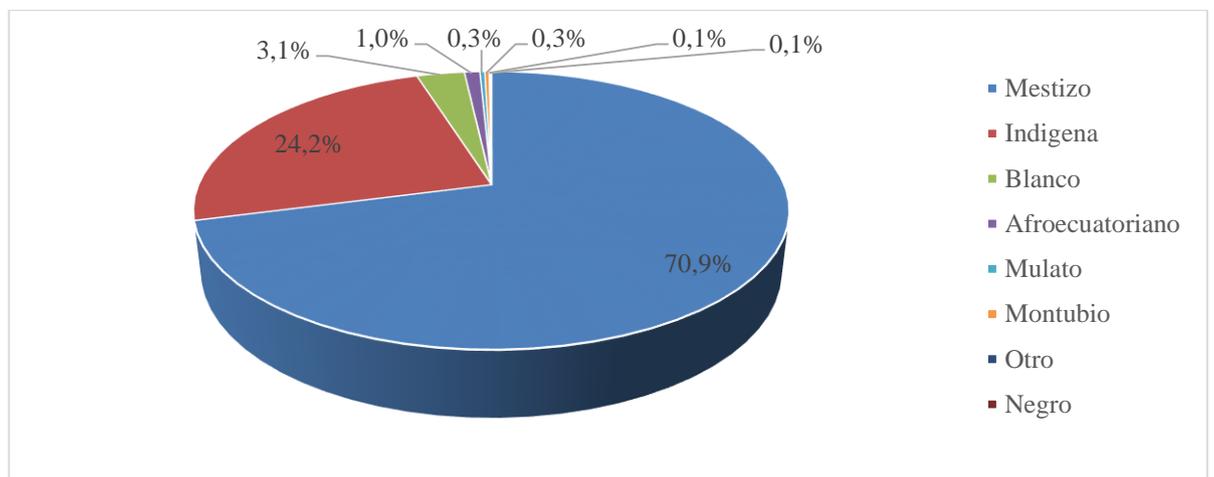
²³ En homenaje al entonces Virrey Don Fernando de Torres y Portugal, que fue Conde del Villar Don Pardo.

²⁴ En consecuencia a su razón histórica se reconoce a este grupo étnico como “Nación Puruhá”, cuenta con una diversidad de pueblos como los cachas, coltas, lictos, guamotis, columbis entre otros (CODENPE, 2011) que se caracterizan por su pronunciamiento lingüístico, bordados antropomorfos, colores de sus vestimentas, gastronomía y ceremonias que los distinguen entre pueblos.

mestizos, habitan principalmente en las parroquias rurales de esta ciudad, aunque también es evidente que un importante porcentaje habita en la zona urbana del cantón.

Esta ciudad se conforma por un total de dieciséis parroquias, once son rurales donde habita el 30,6% de la población, así tenemos a: (1) Cacha, (2) Calpi, (3) Cubijíes, (4) Flores, (5) Licto, (6) Licán, (7) Punín, (8) Pungalá, (9) Químiag, (10) San Luis y (11) San Juan, por su parte el 69,4% de la población se concentra en la zona urbana conformadas por parroquias urbanas (INEC, 2010).

Ilustración 2/ Auto identificación de la población del cantón Riobamba, año 2010.



Fuente: INEC, CPV, 2010.

Elaboración: propia.

La ciudad está situada a 2.754 msnm, la temperatura promedio es de 14° C, está rodeada de imponentes nevados como: el Chimborazo, El Altar, el Carihuairazo y el Tungurahua. Durante el año 2018 Licto fue la parroquia rural más habitada del cantón Riobamba, con una población de 8.943 personas, en la parroquia de Flores habitan 5.208 personas y en la parroquia Cacha viven alrededor de 3.620 personas (INEC, 2010), en éstas parroquias habitan principalmente indígenas kichwas Puruhaes, los cuales tienen en común características milenarias que los auto identifican, basados en principios originarios de los pueblos andinos, cuya base se centra en el respeto y

equilibrio con el ser humano (runa) y el entorno (naturaleza o pacha mama), es por ello que sus prácticas guardan una fuerte relación con la EPS.

La tasa de analfabetismo en Riobamba es del 8,3%, si bien es la tasa más baja en relación a los demás cantones que conforman la provincia, no es menor al promedio nacional que es 6,8% o al de su provincia que registra una tasa del 13,3%, lo que ha ubicado a Chimborazo en el antepenúltimo²⁵ lugar de provincias del país con una mayor tasa de analfabetismo, siendo la población indígena y en especial las mujeres el grupo que registró mayor tasa de analfabetismo (INEC, 2010).

La actividad económica de Riobamba se basa principalmente en la producción agrícola, destacando sus ferias y mercados en varios días de la semana, en el caso de la zona urbana los días sábados concentran gran movimiento de comerciantes en los diferentes mercados²⁶, en el caso de las zonas rurales se realizan ferias de menor escala en especial en las cabeceras parroquiales, con una variedad de productos agrícolas (papas, habas, ocas, maíz, cebada, brócoli), prendas de vestir (anacos, bayetas o chales, fajas o chumbis, sombreros, blusas, ponchos, sacos, alpargatas o sandalias, etc.), artesanías (wuallkas o collares, cintas de cabello y bayetas, aretes, orejeras, tupus, etc.), gastronomía, venta de animales menores (gallinas, cuyes, conejos, ovejas, cerdos, etc.).

Si bien su principal medio de cambio es el dinero (monedas y billetes), todavía se puede evidenciar la práctica del intercambios de productos o trueque. También se ha podido evidenciar formas de compartir sus productos que no responden a una actividad comercial o trueque, sino más bien se basan en principios de solidaridad entre

²⁵ El INEC (2010) además considera a las “zonas no delimitadas”, la cual se ubica en el puesto 21 a nivel nacional, con una tasa de analfabetismo del 12,0%.

²⁶ Mercados: La Condamine, La Merced, San Alfonso, Oriental, Mayorista, Santa Rosa, La Esperanza, San Francisco, Dávalos y Feria Ciudadana Macají.

comuneros, por ejemplo una comerciante de comida comparte con quien considera que lo necesita o tiene mayor empatía, sin ninguna retribución económica o trueque en ese momento, pero intrínsecamente genera un compromiso con quien lo recibe, esta práctica es muy común en los pueblos indígenas de la región sierra de Ecuador.

Además entre su parroquias rurales resalta Cacha donde se gestó una historia única que se destaca en la provincia y el país, al ser la primera parroquia indígena del Ecuador, donde hasta la actualidad habitan indígenas del pueblo cachas, uno de los grupos étnicos más antiguos del pueblo Puruhá, fue el lugar donde se constituyeron los reyes Duchicela, allí se vio nacer a la última Reina de Quito, Paccha Duchicela (1487 a 1525) y de Fernando Daquilema (1848-1872) este último declarado por la Asamblea Nacional de Ecuador²⁷ como héroe país, por su lucha reivindicativa en favor de los pueblos indígenas de Ecuador.

2.1.2. El transporte terrestre en el cantón Riobamba.

El principal servicio de transporte terrestre en Riobamba se constituye en cooperativas o compañías, que a su vez se organizan en transporte (1) público o (2) comercial, el ámbito de operación puede ser (a) urbano o (b) rural, por su parte el transporte comercial se divide en (a) taxis (convencional y ejecutivo), (b) camionetas livianas (de cabina simple), (c) transporte mixto (cabina doble), (d) escolar institucional, (e) turismo y (f) carga pesada, sin embargo estos dos tipos de servicios tienen como objetivo generar el mayor rédito económico para sus socios o accionistas.

Como en toda ciudad del país, también es común la gran circulación de vehículos particulares, que como ya referimos incluye al Transporte Comunitario,

²⁷ El Pleno de la Asamblea Nacional de Ecuador declaró por unanimidad el 5 de noviembre de 2010 héroe a Fernando Daquilema.

puesto que por el momento su servicio no está considerado como un tipo de servicio dentro de la Ley o alguna normativa nacional o local. También es libre la circulación de vehículos del gobierno central, provincial y gobierno local, emergencias, especiales y transporte guiado o transporte ferroviario (tren) cuyo fin es turístico. Además se considera a otros tipos de transporte que no son motorizados, como los triciclos que funcionan principalmente en los mercados de la ciudad y que están organizados principalmente en asociaciones, así como la bicicleta que es un medio alternativo de movilización y se usa especialmente con fines deportivos.

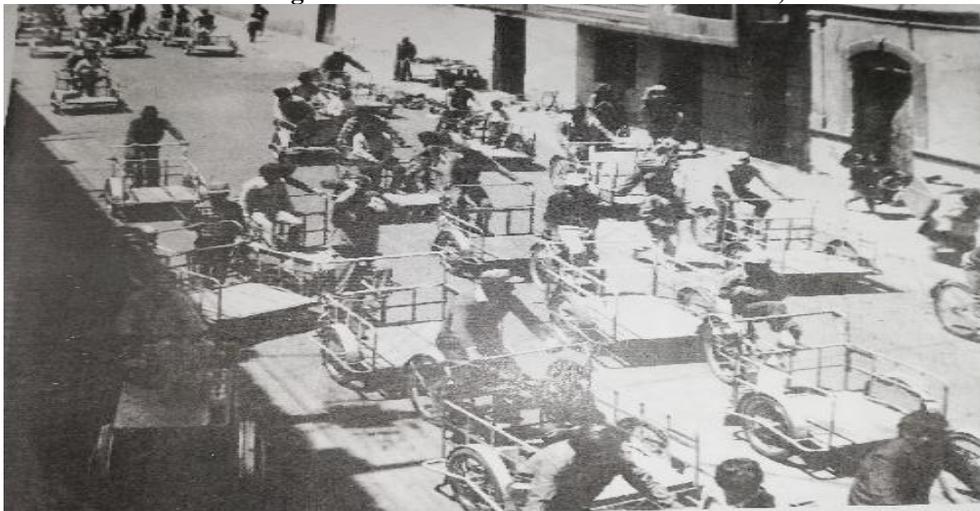
En las parroquias rurales de Cacha, Flores y Licto se pudo evidenciar el uso de animales, principalmente para el traslado de cargas, de igual forma es común ver que los indígenas se movilizan a pie hacia diferentes partes dentro de sus comunidades o comunidades vecinas, manteniendo perenne una tradición ancestral al interior de sus comunidades, ello no implica que no se requiera de transporte a motor, sino que hemos resaltado aquellas prácticas propias entre sus habitantes al momento de realizar una movilización interna, a continuación algunas fotografías que confirman lo expuesto.

Fotografía 1/ Mestizo junto a indígena en las afueras de Riobamba. s. f.



Autor: Fotografía del libro de Franklin Cepeda Astudillo (Riobamba. Año 1992). Riobamba, imagen, palabra e historia. Biblioteca municipal de Riobamba, Chimborazo, Riobamba.

Fotografía 2/Desfile de tricicleros en Riobamba, años noventa



Autor: Fotografía del libro de Franklin Cepeda Astudillo (Riobamba. Año 1992). Riobamba, imagen, palabra e historia. Biblioteca municipal de Riobamba, Chimborazo, Riobamba.

La principal forma de organización del transporte terrestre en Riobamba son las cooperativas, esto se evidencia en la siguiente tabla, donde se refleja que la provincia de Chimborazo ocupa el quinto lugar en relación a las demás provincias del país.

Tabla 7/ Cooperativas de transporte según provincias de Ecuador.

Provincia	Coop. Transporte	%
Guayas	349	18,8%
Pichincha	321	17,3%
Tungurahua	145	7,8%
Manabí	134	7,2%
Azuay	108	5,8%
Chimborazo	99	5,3%
El Oro	98	5,3%
Cotopaxi	88	4,7%
Imbabura	75	4,0%
Loja	67	3,6%
Los Ríos	58	3,1%
Cañar	44	2,4%
Santo Domingo De Los Tsáchilas	40	2,2%
Santa Elena	38	2,0%
Esmeraldas	33	1,8%
Bolívar	32	1,7%
Carchí	31	1,7%
Sucumbíos	24	1,3%
Napo	16	0,9%
Morona Santiago	15	0,8%
Pastaza	12	0,6%
Orellana	11	0,6%
Galápagos	10	0,5%
Zamora Chinchipe	9	0,5%
TOTAL	1.857	100,0%

Fuente: SEPS. Actualizado 30/04/ 2019. Elaboración: Propia.

Del total de cooperativas en la provincia de Chimborazo el 77% están domiciliadas en el cantón Riobamba (SEPS, 2019); y son las cooperativas de taxis las que tienen más representativas en esta ciudad, con más de dos mil unidades, seguido de los vehículos de carga (camión y camionetas simple) y transporte mixto (cabina doble) con más de seiscientas unidades, a continuación se presenta el número de cooperativas según su modalidad y servicio.

Tabla 8 / Cooperativas de transporte terrestre por modalidad y servicio, Riobamba, 2019.

Modalidad y servicio	Cooperativas
Taxis (convencional y ejecutivo)	38
Carga y mixto	25
Intraprovincial (intercantonal)	13
Intraregional e interprovincial	12
Intracantonal (urbano y rural)	10
Escolar e institucional	1
TOTAL	99

Fuente: SEPS, 2019. Elaboración: Propia.

Como podemos ver es evidente la representatividad que tiene el transporte amarillo (taxis) en Riobamba, mismo que están organizados en dos grandes gremios (1) la Unión de taxistas de Chimborazo que abarca a más del 50% del total de taxis que tienen permiso de operación y (2) la Asociación de taxistas de Chimborazo que está conformada por menos del 50% del total de taxis con permiso de operación (UNACH, 2016). Esta modalidad de transporte presta sus servicios casi en su totalidad en la zona urbana y así lo han hecho durante mucho tiempo, así lo demuestra la evidencia fotográfica.

Fotografía 3 / Cooperativa de taxis 21 de abril Riobamba, años cuarenta.



Autor: Fotografía del libro de Franklin Cepeda Astudillo (Riobamba. Años 1992). Riobamba, imagen, palabra e historia. Biblioteca municipal de Riobamba, Chimborazo, Riobamba.

Se conoce que la primera buseta que circulo en la ciudad de Riobamba tiene más de 100 años de historia, al igual que los demás medios de transporte necesitó de la tracción animal para poder movilizarse, mismo que ha ido evolucionado en los años con la introducción de buses a motor, como se evidencia en las siguientes fotografías.

Fotografía 4/ Primera buseta en Riobamba.



Fuente: Fotografía recopilada de [@DavidR14777](#) (10/2019).

Fotografía 5/ Personal y unidad de transportes Ecuador, hacia 1970,



Autor: Fotografía del libro de Franklin Cepeda Astudillo (Riobamba. Años 1992). Riobamba, imagen, palabra e historia. Biblioteca municipal de Riobamba, Chimborazo, Riobamba.

El transporte desde la urbe de Riobamba hacia las parroquiales rurales y viceversa refleja limitaciones en sus largas frecuencias y rutas que no cubren en su totalidad a las comunidades, por ello la movilización hasta la cabecera parroquial o vías principales de acceso se transforman en su única opción, que puede resultar una limitación más al momento de transportar productos hacia sus hogares, algunas

operadoras disponen en el mejor de los casos frecuencias especiales en ciertos días de la semana, ya sea en horas de la mañana, medio día y tarde, pero la verdadera limitación que tienen los habitantes de las comunidades es no disponer de un medio adecuado para su movilización, debido a la falta de transporte (oferta) y la calidad de las vías en mal estado, deterioradas e inexistentes, cabe reconocer que algunas comunidades se han favorecido de la construcción vial, beneficiándose del transporte público interprovincial e intercantonal (ver tabla 9), para el resto de comunidades su única opción es alquilar transporte comercial (camionetas o taxis) o hacer uso de vehículos particulares, entre ellos el Transporte Comunitario.

Tabla 9/ Cooperativas y Compañías de transporte público en los terminales de Riobamba, 2019.

Interprovincial	Intercantonal
Alausí	Colta
Ecuador Ejecutivo	Guamote
Condorazo	Alianza Llin
22 de Julio	Ñuca Llacta
Chimborazo	2 de Octubre
Riobamba	Campesinos Unidos
Trans. Vencedores	Alianza San Juan
Patria	Línea Gris
Expreso Baños	Zula Ozogoché
San Juan Ejecutivo	El Cóndor
Chunchi	San Andrés
Sangay	San Isidro
Unidos	
Colta	
San Francisco	
Flota Bolívar Internacional	
Panamericana	
10 de Noviembre	
Atenas	
Occidentales	
Baños	

Fuente: Municipio de Riobamba, 2019. **Elaboración:** Propia.

Además como se ha referido Riobamba es una ciudad con una presencia importante de indígenas a nivel provincial y nacional, razón por lo cual relacionan sus prácticas culturales, ecológicas, económicas, religiosas o espirituales con principios consuetudinarios instaurados en las nacionalidades y pueblos indígenas del país y en la región Andina, por ello se sostiene que la práctica de Transporte Comunitario nace y se

organiza en el seno de una organización comunitaria, a pesar de ello no está enmarcado en un marco normativo vigente, esto nada tiene que ver con la legalidad del vehículo, dado que al igual que todo automotor cumple obligaciones de carácter regulatorio²⁸ y de control, lo fundamental es reconocer la existencia de otras formas de transporte no convencional que se sustenta en las prácticas de organización propia de las comunidades, cuyo fin no es la acumulación monetaria (dinero), pues ésta práctica es complementaria a la actividad principal que tienen los indígenas de las comunidades de las tres parroquias rurales de Riobamba que hemos referido.

En cuanto a las tres parroquias rurales consideradas en ésta investigación se ha identificado que todas tienen en común el uso de camionetas informales como una alternativa de movilidad. En la parroquia de Licto el 48% de comunidades²⁹ no disponen de un servicio seguro y regular diario de transporte público, es decir sus habitantes se movilizan a pie o alquilan camionetas para llegar hacia sus comunidades. El 49% de sus vías (inter e intra parroquiales) dentro de la parroquia son de lastre, el 32% es de tierra y el 19% es asfaltado (CONAGOPARE, 2019).

La parroquia Flores se beneficia de la vía asfaltada Riobamba a Macas (vía conectora), así como de la vía de Guamote a Flores (vía recolectora), el 44,56% de las vías son chaquiñán, el 22,05% es de tierra, el 19,23% es lastrada, el 11,26% es asfaltada y el 2,9% es empedrado, a nivel general el estado de las vías es malo, el transporte público tiene frecuencias especiales para estudiantes y trabajadores, por lo que la población utiliza comúnmente las camionetas (GADPR Flores, 2019).

²⁸ Revisión Técnica Vehicular, Matriculación, Pago de tasas e impuestos.

²⁹ Trece de veintisiete comunidades: La Nueva Esperanza, Gueseheg, Llugshibug, Pungulbug, Tzetzeñag, Guaruña, Santa Ana de Guagñag, San Antonio de Guagñag, Chalan, Sulsul, Guanlur, Resgualay y Tzimbuto.

Por su parte en la parroquia Cacha el 40% de comunidades³⁰ no disponen de un servicio seguro y regular diario de transporte público, siendo las camionetas las que proveen de servicio a estas comunidades. El 47% de las vías (inter e intra parroquiales) dentro de la parroquia son de tierra, el 41% es de asfalto y el 12% otros (CONAGOPARE, 2019). Entre las tres parroquias Cacha es la que más tiene limitaciones de acceso de vehículos debido a la falta de vías adecuadas.

2.2. Formas de organización en el Transporte Comunitario y su relación con la Economía Popular y Solidaria (EPS)

El Transporte Comunitario en el país no es una práctica nueva, esta práctica se desarrolla desde hace mucho tiempo, principalmente en las provincias³¹ de la región sierra de Ecuador, aunque no se conoce cuantas personas se dedican a esta actividad si se evidencia que se han organizado en agrupaciones de hecho, es decir no están constituidas bajo ningún tipo de normativa vigente, se organizan entre dos o más personas, es por ello la limitación de poder cuantificar la verdadera oferta y demanda de este servicio en la ciudad de Riobamba, sin embargo se estima que en la provincia de Chimborazo existen aproximadamente más de dos mil conductores que dicen dedicarse al Transporte Comunitarios (EPN-TECH EP, 2018).

Es así como podemos ir observando la diferencia del Transporte Comunitario con el transporte convencional, una de sus particularidades más relevantes es la lógica de que esta práctica está alejada del concepto de propiedad privada, por ejemplo un comunero que tiene un vehículo no lo usa únicamente para uso particular, sino que

³⁰ Ocho de veinte comunidades.

³¹ De un primer levantamiento de información realizado por la Agencia Nacional de Tránsito (2018), las provincias donde es más evidente el Transporte Comunitario son: Chimborazo, Tungurahua, Cotopaxi e Imbabura.

además puede utilizarlo para otras actividades complementarias que le permitan generar ingresos (de ser el caso), también es común el uso de su vehículo para transportar a personas o cargas, sin que ello le implique recibir un pago económico o material por el servicio prestado en ese momento, es decir se refleja un principio de solidaridad, es por ello que sus actores sostienen el Transporte Comunitario no es parte de un servicio de transporte comercial, público o cuenta propia, pues el transporte como tal no es su principal actividad, pero si resaltan que en algunas comunidades es la única forma de movilización disponible. Así es como ésta práctica se relaciona con la EPS, por ello la importancia de conocer más de cerca su forma de organización dentro de las comunidades.

2.2.1. Formas de organización en el Transporte Comunitario.

Polanyi (1968) refiere que la actividad económica debe su presencia a una interacción de características culturales, a través de los cuales se enlazan elementos del proceso económico, que incluyen el transporte, Razeto (1999) por su parte refiere que el trabajo es una parte de la actividad económica y no puede ejecutarse sino inserto en organizaciones y estructuras económicas, para lo cual reconoce ciertas formas del trabajo; a) trabajo independiente autónomo (crea su propia Unidad Económica pequeña) a la cual dedican mucho tiempo, pues constituye su principal actividad, b) trabajo asociativo (organizaciones autogestionadas y cooperativas de trabajadores) lo desarrollan de manera esporádica debido a que no forma parte de su principal actividad; y c) trabajo asalariado y dependiente (relación laboral) al cual dedican parte de tiempo según un acuerdo laboral.

Bajo esta noción podemos relacionar que la organización del Transporte Comunitario se enmarca en un trabajo asociativo (constituido por organizaciones de

hecho) pues lo desarrollan de manera ocasional como hemos venido refiriendo, algunas personas no guardan relación asociativa con otros similares, otros lo hacen de manera individual, ello no quiere decir que desconozca una forma de organización, el hecho de ser parte de una comunidad o parroquia donde existen otros similares lo hace parte de quienes se dedican a esta actividad dentro de un territorio, algo que es sostenido por los mismo habitantes quienes ya tienen identificadas a las personas que prestan estos servicios, que además pueden ser familiares o comuneros cercanos con quienes guardan estrechos vínculos propios de una comunidad, pero en ningún caso es un tercero.

Dentro del enfoque de una EPS son estos actores quienes forman la UD, que puede ser un grupo de personas que se relacionan de manera sostenida y que son de hecho, solidarias y responsables de la obtención (mediante el servicio de Transporte Comunitario) y distribución de medios necesarios para la reproducción ampliada de la vida de todos los integrantes de la comunidad. Cabe precisar que una UD puede comprender un hogar³² o más, son partícipes de una o más redes comunitarias de reciprocidad (Coraggio, 2011). Una mujer indígena que habita en una comunidad rural de Riobamba relata lo siguiente:

Cuando se requiere transportar los productos desde la vivienda hasta el mercado de alguna ciudad (principalmente Riobamba) acudo directamente hacia estas personas, a veces son sus familiares quienes les comunican que requiero del servicio un vehículo, cuando éstas personas no tienen disponibilidad de tiempo ellos mismos se encargan de referir a otro miembro de la misma comunidad o comunidades vecinas que disponga de vehículo, en ese momento no se habla de tarifas, ruta o tipo de carga a transportar, el acuerdo es únicamente para fijar la hora y destino del viaje (no la ruta), como todos nos conocemos ellos vienen directamente a mi casa y me ayudan a embarcar los productos en el vehículo, en ocasiones nos organizamos en más de dos comuneros que podemos tener o no el mismo destino, el objetivo es disponer de un medio de transporte que nos permita movilizar los productos, ya

³² Entendiendo por “hogar” a la unidad social conformada por una persona o grupo de personas que se asocian para compartir básicamente el alojamiento y la alimentación. Es decir, que hogar es el conjunto de personas que residen habitualmente en la misma vivienda o en parte de ella (viven bajo el mismo techo), que están unidas o no por lazos de parentesco, y que cocinan en común para todos sus miembros (comen de la misma olla). Los hogares también pueden estar constituidos por personas no parientes, ejemplo, un grupo de amigos que se asocian para compartir un departamento y los gastos de alimentación. (INEC, 2008, p.9).

en la ciudad resultar difícil encontrarse con estas personas, generalmente existen cooperativas de camionetas, la diferencia es que ellos si fijan una tarifa, condicionan una ruta de viaje e inclusive restringen los productos o cargas que podemos transportar (E: RS, 2019).

Fotografía 6/ Indígenas con cargas esperando un transporte en la urbe de Riobamba para ir hacia sus comunidades, año 2020.



Autor: Fotografía de Cesar Llangari (Riobamba. Año 2020).

Al ser partícipe de los viajes con indígenas de las parroquias rurales de Riobamba hacia sus comunidades pude validar lo dicho en cuanto a las tarifas, es un tema que casi no lo nombra al momento de iniciar el viaje e inclusive puede resultar ofensivo. En el Transporte Comunitario el medio de pago no siempre dependerá de un pago en dinero, el trueque no es ajeno a su cotidianidad, pues se genera un intercambio de un servicio por un producto que se considera es equivalente, también se da una combinación de ambos, es decir una parte se cancela en dinero y otra parte en algún producto, pero también se evidenció que no puede darse ningún pago (con dinero o intercambio de servicio-producto). Estas prácticas son las que permiten fortalecer las relaciones entre comuneros, cabe precisar que ésta práctica no implica desconocer o desmerecer la existencia de un pago monetario por el servicio de Transporte Comunitario, más bien lo que se resalta es aquellas prácticas que se basan en principios

de solidaridad y reciprocidad, que además permiten el fortalecimiento de vínculos comunitarios, dando paso a un comportamiento similar en el corto plazo entre quienes usaron el vehículo, por ejemplo ellos estarán dispuestos a prestar la mano en las cosechas, construcción, adecuación de viviendas u otra actividad, así es como se establece un vínculo de doble dirección, es decir dar y devolver, principio fundamental dentro de la EPS que permite fortalecer una correspondencia mutua entre la comunidad.

Polanyi (1976) refiere que la reciprocidad es el movimiento (servicios y bienes) entre puntos correlativos de asociaciones simétricas que se corresponden, cuyos miembros actúan en los asuntos económicos de forma similar en ambas direcciones, éste principio de EPS se destaca dentro de las comunidades indígenas de las parroquias rurales de Riobamba, bajo esta otra particularidad es que el Transporte Comunitario no forma parte del transporte convencional que generalmente es conducido por terceras personas, un trabajador más (chofer), puesto que lo consideran como una actividad privada, que también puede ser administrada por instituciones públicas o gobiernos locales (transporte público masivo de pasajeros), cuyo objetivo no deja de ser la generación del mayor rédito económico posible, si eso llegare a confundirse el Transporte Comunitario perdería su esencia, por ello se sostiene que ésta práctica es otra forma de transporte, un transporte alternativo al transporte convencional, otra forma de hacer economía, una economía enfocada hacia la construcción de un sistema más social y solidario, fenómenos que conciernen por un lado, a algo muy definido: instituciones formales y prácticas sociales, algo que la economía de mercado no consideran productivo, pues miden como riqueza únicamente lo que tiene una valoración monetaria (el dinero).

Así el Transporte Comunitario se ha ido organizado en las parroquias rurales de Riobamba, donde se ha podido identificar ciertas particularidades de organización que han sido recopiladas de observaciones realizadas en campo, acercamientos con actores y con base a experiencias de servidores públicos de la ANT (Matriz y Chimborazo) y propia, como se describe en la siguiente tabla:

Tabla 10/ Principales características de organización del Transporte Comunitario en las parroquias rurales de Riobamba.

Características	Descripción
Organización	Se organizan de forma individual o en agrupaciones de hecho, no hay una intervención de terceros (empresas privadas, cooperativas, compañías o empresas mixtas).
Integrantes	Son habitantes de las mismas comunidades, propietarios de un vehículo, poseen principalmente licencias no profesionales.
Servicio	Es una actividad complementaria a su actividad principal, su servicio es un medio de movilidad alternativo en las comunidades de las zonas rurales, es otra forma de organización de transporte que no busca la acumulación monetaria, por lo cual no genera conflictos con el servicio público, comercial o cuenta propia que tienen otro fin.
Vehículos	Los vehículos generalmente son pequeños (camionetas y camiones pequeños) y no pertenecen a ninguna compañía o cooperativa de transporte.
Tarifas	No se fijan tarifas, puede darse un pago con dinero, un equivalente en productos (trueque), la combinación de ambas o ninguna de las tres.
Rutas y frecuencias	No se fijan rutas o frecuencias, no cuentan con un itinerario de control de salida y llegada de vehículos, se organizan con base a una demanda que es conocida por el conductor y usuario.

Fuente: Observación de campo, diálogo con actores, entrevistas a servidores ANT. **Elaboración:** Propia.

2.2.2. Práctica Económica Solidaria (ES) y su relación con el Transporte

Comunitario.

Las personas que se dedican a esta práctica, lo desarrollan como una actividad que complementa su principal actividad económica, es decir el Transporte Comunitario es parte de una actividad económica como tal, la cual responde a principios básicos como: la reciprocidad, la solidaridad, el trabajo sobre el capital e intereses colectivos sobre individuales, además de un fuerte sentido de identidad cultural y de reconocimiento de pertenencia hacia una comunidad, donde las UD's son responsables de generar los medios necesarios para la reproducción de la vida en sus miembros, éstas

particularidades en el Transporte Comunitario hace que sea una práctica económica solidaria.

Además el fin de este servicio constituye el inicio de otra actividad, en otras palabras el Transporte Comunitario es un medio que a través de su servicio de movilizar personas y/o bienes hacia diferentes destinos permite que las personas realicen sus actividades y puedan satisfacer sus necesidades por ejemplo; trabajar, educarse, atención en salud y alimentarse, es así que ésta práctica económica solidaria basa su servicio en un sentido de corresponsabilidad con los miembros que conforman una comunidad o comunidades, que como ya hemos referido no son acciones nuevas al interior de las comunidades, pues son los pueblos y nacionalidades indígenas quienes reflejan en su forma de convivencia cotidiana estas prácticas económicas solidarias que han logrado perduran en el tiempo, conectando éstas prácticas en sus actividades de coexistencia social. Coraggio (2011) afirma “Afortunadamente, no tenemos sólo futuro, sino también una historia que nos obliga a ser amplios en la mirada. No comenzamos de cero. La economía social tiene una historia riquísima” (p. 52).

Coraggio (2011) refiere que un Estado debe considerar las diversas formas de concebir una economía, ésta puede ser una economía pública, privada, estatal, mixta, comunitaria, familiar, asociativa y cooperativa, en el caso de la comunitaria se debe considerar todas las formas de producción y relaciones sociales que se practican dentro de ella.

Además, habría que incorporar creativamente las múltiples instituciones de producción e intercambio indígenas: *minga*, *maquipurarina*, *maquimañachina*, *ranti-ranti*, *uniguilla*, *uyanza*, *chucchina*, etc.³³ Su connotación y vigencia podrían ser analizadas y hasta

³³ La minga es considerada como la principal institución de reciprocidad en el mundo indígena, se constituye como una base fundamental de la organización social andina para alcanzar el bien común, abarca expresiones de amistad, solidaridad, participación y compromiso, promulga 3 principios (shuk yuyaylla, shuk munaylla, shul shunkulla) que son: un solo pensar, una sola voluntad y un solo corazón

recuperadas si lo que se quiere es potenciar las raíces culturales de sociedades tan diversas y culturalmente ricas como las andinas. (Coraggio, 2011, p. 28)

Éstos principios fundamentales de organización indígena se relacionan con el Transporte Comunitario, pues como se ha sostenido este transporte no busca un interés en particular de acumulación, más bien se desarrolla sobre un principio de solidaridad que nace en el seno de una comunidad, siendo además una alternativa de movilidad para las comunidades que no disponen de un servicio de transporte, se convierte en un medio del cual se benefician³⁴: los dueños de vehículos, sus familiares y miembros de las comunidades, en el caso particular de las parroquias rurales de Riobamba son comunidades conformadas principalmente por un mismo grupo étnico³⁵ de kichwas Puruhaes.

2.3. Aporte del Transporte Comunitario en la Unidad Doméstica (UD) -

Diálogo con actores

El rol de los actores sin duda representa la base fundamental de ésta investigación, constituye la esencia y veracidad de existencia del Transporte Comunitario, en visitas y observaciones de campo desde el centro de la ciudad de

(CODENPE, 2011). El maquipurarina (maki es mano, purarina es estrecharse o darse la mano) es ayuda mutua a quien lo necesita en ese momento, contribuye a conocerse, reconocerse, a que se conozcan quienes están y viven a su alrededor (CODENPE, 2011). El maquimañachina (maki es mano, mañachina es prestar) entonces refiere a una obligación cultural marcada por la costumbre para entregar un servicio con lo cual se espera contar de parte de los demás cuando sea uno el que lo necesite (Lanas Medina, E. 2013). El ranti-ranti (ayuda mutua, cooperación) es una manera de compensación a nivel de esfuerzo laboral, es decir tú me ayudas, y yo te ayudaré en otra oportunidad. El uniguilla o trueque es un intercambio no monetario que se realiza únicamente entre miembros de una comunidad o comunidades, “la gente de afuera” está excluida de ella (De la Torre, L. M., & Peralta, C. S. 2004. p. 87). El uyanza constituye una suerte de donaciones que se dan a los familiares, amigos, compadres o personas que necesitan de apoyo para poder desarrollar su vida, es una especie de incentivo para aprender un desarrollo personal, familiar y social (De la Torre, L. M., & Peralta, C. S. 2004. p. 36). El chucchina o chalana consiste en recoger lo que va quedando del producto que se cosecha, puede considerarse como un elemento de redistribución indígena, se aprovisionen de lo necesario para su subsistencia (Yáñez del Pozo, J. 1988).

³⁴ Me refiero al servicio de transporte terrestre, movilización del vehículo para transportar personas y/o cargas.

³⁵ Me refiero principalmente a indígenas, sin embargo ello no implica que otros grupos (mestizos, montubios, afroecuatorianos, blancos, entre otros) no puedan hacer uso del mismo.

Riobamba hacia las comunidades de las parroquias rurales de Cacha, Licto y Flores se evidenció que el transporte público parroquial de pasajeros y el transporte comercial en camionetas o taxis es una de las primeras opciones para llegar hacia éstas poblaciones, sin embargo las frecuencias de buses son muy largas y las tarifas de las camionetas y taxis son altas, volviendo difícil su disponibilidad.

Para evidenciar lo dicho realice una visita de campo que me permitió corroborar que efectivamente los buses para salir desde Riobamba hacia la parroquia Flores demoran más de 30 minutos, por lo que opte por usar un taxi, el destino fue una comunidad ubicada a 5 minutos de la cabecera parroquial de Flores, el tiempo aproximando fue de 30 minutos, la distancia estimada es de 22 km, de los cuales 20 km comprendió una vía asfaltada (vía Macas-Riobamba), 2 km estuvo comprendido de caminos empedrado, adoquinado y de tierra, el costo de la tarifa fue \$20 USD, el conductor del taxi indicó que al realizar carreras hacia las comunidades indígenas no usa taxímetro. Ésta es una de las razones para que los comuneros no opten utilizar estos servicios y busquen otras formas alternativas para movilizarse (como es el caso del Transporte Comunitario) y así poder satisfacer sus necesidades, he aquí el rol principal de las UD's que a través de su trabajo permiten crear las condiciones para la reproducción ampliada de la vida de los integrantes de una comunidad.

2.3.1. La subsistencia de la Unidad Doméstica según sus actores: Usuarios, conductores, dirigentes sociales y representantes del gobierno.

Coraggio (2004) afirma. “la *unidad doméstica* (UD) es la forma elemental de organización micro socio-económica propia del trabajo” (p. 151). Resalta que las Unidades Domésticas (UD's) son un grupo de individuos, su forma de organización puede ser de hecho, como es el caso del Transporte Comunitario, son solidarias y

responsables en la prestación del servicio, resalta la prelación del trabajo sobre el capital, el servicio que se distribuye genera las condiciones necesarias para la reproducción ampliada de vida de los miembros de una comunidad (Coraggio, 2011).

El reconocimiento del ser humano como sujeto y fin es respaldado por la Constitución (revítese Art. 283 Constitución) es el centro de atención, factor esencial en la ESS, el universo del trabajo en el Sumak Kawsay que es parte básica de la EPS, ilustrada por Coraggio como “economía del trabajo”, lo que marca la diferencia con la economía capitalista, donde su forma de organización micro económica gira en torno del capital. En este contexto, como ya hemos sostenido los comuneros que se dedican a brindar el servicio de transporte comunitario lo hacen como una práctica complementaria que permite generar ingresos (monetarios o no), es decir los indígenas de las parroquias rurales de Riobamba no son estáticos a depender de un solo ingreso, en otras palabras las UDs buscan toda forma de generar los recursos suficientes para aportar a sus hogares, estos aportes pueden ser monetarios, bienes o productos, servicios y por reciprocidad, este último en kichwa se conoce como *ayni* que traducido al español quiere decir trabajo colectivo recíproco, dando paso a que pueda darse una subsistencia de la Unidad Doméstica (UD), además la práctica de reciprocidad fortalece las relaciones entre los miembros de la comunidad.

Bajo este argumento que además es referido por Coraggio se explica al Transporte Comunitario, basado en un principio de reciprocidad, que no tiene como objetivo único un pago monetario o la acumulación de un capital, por ello es que la subsistencia de la UD involucra la satisfacción de diferentes necesidades de sus integrantes, que pueden organizarse en diferentes formas, entre ellas las comunidades, siempre encaminadas a mejorar las condiciones de reproducción ampliada de la vida de

los miembros de la comunidad (Coraggio, 2004). Éstas necesidades son de dos tipos y deben ser satisfechas por igual: (1) existenciales que se refiere al ser, tener, hacer y estar; y (2) las axiológicas que tiene que ver con la protección, entendimiento, afecto, participación, creación, ocio, libertad e identidad de las personas (CONAFIPS, 2017). A continuación se relata cómo se desarrolla éste principio de la EPS de la subsistencia de la UD, desde la voz de los usuarios, conductores, dirigentes sociales y representantes del gobierno.

Usuarios.

Una habitante de una comunidad indígena la parroquia Flores relata lo siguiente:

Aprovecho del transporte interprovincial que pasa por la vía Riobamba-Macas para poder llegar a mi hogar o ir hacia a la ciudad de Riobamba. Aunque existe una cooperativa de bus solo pasa solo por algunas comunidades de la parroquia, en mi caso tengo que caminar hacia la vía principal que está a un costado de la cabecera parroquial, pues ningún bus pasa por mi comunidad y menos por mi casa, además no hay acceso de vías para vehículos. Los largos tiempos de espera me hacen buscar otras formas para movilizarme, haciendo uso de camionetas que no pertenecen a ninguna cooperativa de transporte. Si no hubiera camionetas sería complicado realizar mis actividades, ya que no podría transportarme con mis productos hacia Riobamba para vender y generar ingresos para mi hogar, al regreso hago lo mismo espero a conocidos en La Dolorosa o San Francisco (RS, 2019).

Fotografía 7/ Bus de cooperativa y camioneta informal en el terminal parroquial La Dolorosa, año 2019.



Autor: Saúl Pintag (Riobamba. Año 2019).

Un habitante de una comunidad indígena de Cacha relata lo siguiente:

Cuando regreso hacia mi comunidad desde de Riobamba mi punto de encuentro (tupana puntu³⁶) es principalmente cerca del mercado de La Condamine, allí esperó hasta que otros comuneros asomen, mientras tanto se aprovechó para abastecerme de productos como: azúcar, sal, arroz, pan, fósforos, jabón, insumos para realizar tejidos como: hilos, telas, agujas y hasta medicación, viajo principalmente en los días de ferias o cuando tengo que realizar actividades específicas como gestionar algún créditos, atención médica, pago de luz o cobrar el bono, es por eso que sin el apoyo de éste transporte (comunitario) sería más difícil las actividades para nosotros (comuneros), ya que por ellos podemos hacer nuestras actividades y fuentes de ingreso para continuar subsistiendo en el hogar (AQ, 2019).

Conductores.

Los propietarios de vehículos dedican dos, tres o más días a la semana al Transporte Comunitario, con el único fin de generar otras fuentes de ingreso (monetarios o no) que les permita subsistir, es por ello que su aporte es fundamental para conocer sus motivaciones en ésta práctica, a continuación la expresión de un conductor de una comunidad indígena de la parroquia Licto:

No hay transporte para cada comunidad, pasa por una que otra nada más, aunque demoran mucho, toca estar con tiempo esperando, es por eso es que tienen que madrugar y coger el carro que asome, pero las camionetas somos quienes más les favorecemos, cuando vamos a trabajar o hacer algún trámite de paso llevamos a las personas que van a Riobamba, lo mismo hago yo cuando vengo de regreso, si alguien asoma, como ya conocen vengo trayendo, la verdad ellos mismo ya saben cuánto dar, ya es pues una ayudita, póngase es un apoyo para la gasolina o cualquier cosita, ahora que esta difícil todo, no me niego que a veces salgo solo a buscar carreras, hay que hacer de todo para ayudar en la casa, si no dígame cómo vivimos, a veces si sale carreritas largas, que si ayudan poquito más, póngase vamos a otros cantones a dejar las cargas o animales para las ventas, en el campo hay que hacer de todo para vivir, mientras uno que se pueda, ahora dígame solo de la agricultura no se avanza, si es verdad no estoy legal en cooperativas, pero es que entrar allí es difícil, además mi carro tiene que estar nuevo, desde allí ya es complicado, ele eso deben pensar las autoridades cuando dicen que hay que legalizar, como favorecer a la gente de las comunidades y no ajenos que ya tienen sus puestos (WP, 2019).

Volvemos a resaltar lo expresado en éste relato, los conductores propietarios de vehículos consideran que el Transporte Comunitario es una actividad

³⁶ Es un término kichwa que es igual encontrarse y se relaciona al punto de encuentro o parada.

complementaria a su actividad principal, además reconocen que disponer de vías de acceso a las comunidades es fundamental, resaltan que en ésta práctica se han involucrado únicamente miembros de una misma comunidad o comunidades de la misma parroquia que disponen de un vehículo, son quienes evidentemente prestan un servicio para sus comunidades, una práctica de verdadero servicio a la comunidad, caso contrario se dedicarían a otras actividades que les genere más réditos, pues son actores directos que conocen claramente los requerimientos que tienen los comuneros para movilizarse. Por ello se destaca que el Transporte Comunitario es otra fuente de ingresos que aporta a la subsistencia de sus hogares. Como lo sostiene otro indígena de una comunidad indígena de Cacha en la siguiente entrevista:

Yo trabajo en agricultura, todo lo que es del campo, ganadería criando mis animales, más que todo eso aquí. En la camioneta si trabajo también, días de ferias o póngase algún conocidos dice que haga carrera, le ayudo, a todo lado me voy no más, Riobamba, Colta según lo que salga, eso sí cuando bajo a Riobamba casi siempre vengo trayendo a alguien, como ya me conocen hacen parar no más, cobrar para que le voy a mentir, no les digo nada más aún cuando son conocidos o familiares, ellos mismo ya saben mi situación, si saben querer dar, pero yo sé que ellos también necesitan para cualquiera cosita dentro de su hogar, lo que si se coger es alguna cosita para cocinar de pronto cuando dan, entre nosotros hay que ayudarnos, póngase yo teniendo carro y no traer a nadie está malo no le parece, si sería bueno que el municipio ayude abriendo o arreglando los caminos para que buses o camionetas entren a las comunidades, ele yo mismo quisiera ser uno de ellos, ojala se pudiera que uno mismo forme un grupo de transporte para las comunidades, allí si sería un transporte de comunidades, porque soy de mi comunidad y además ayudaría dando servicio de transporte, porque aurita no pertenezco a ninguna cooperativa ni nada de eso de pronto, pero primero yo si digo que deben arreglar los caminos, vaya a ver cuántas comunidades con vías hecho pedazos, las autoridades tienen que pensar todo eso (JA, 2019).

Representantes del gobierno.

El punto de vista de quienes administran el sector de transporte terrestre en el país es válido, pues nos permite dilucidar las razones del porqué el Transporte Comunitario no es considerado en las normativas, a pesar de que ésta práctica es evidente en las zonas rurales del país y más visible en las comunidades indígenas. Un servidor público que trabaja más de veinte años en instituciones encargadas de la administración en éste sector refiere lo siguiente:

Uno de los principales problemas del transporte terrestre en Ecuador es sin duda la normativa³⁷, que se construyen sin conocer la realidad de la gente, es como hacer una política únicamente desde un escritorio, además cabe resaltar que el Transporte Comunitario no es tema nuevo en nuestro país, han existido intentos para su consideración y reconocimiento en la construcción de Leyes o Planes de Desarrollo, motivados principalmente por sectores indígenas y campesinos que son quienes conocen de cerca esta realidad, sin embargo son grupos minoritarios dentro del Legislativo (SR, 2019).

Además de lo expuesto se evidencia que el Transporte Comunitario no ha sido de interés de las operadoras de transporte terrestre, práctica que puede ser vista como no lucrativa para los gremios de transporte terrestre. Aunque han existido referencias de consideración del Transporte Comunitario dentro algunas agendas de gobierno, no se han concretado en acciones y prácticas visibles para este sector.

Éste tipo de servicio (Transporte Comunitario) no genera los ingresos económicos (monetarios) suficientes como para llamar la atención de las operadoras de transporte (constituidas formalmente en cooperativas o compañías), son estas actitudes sumado a la limitada capacidad que tiene el Estado (gobierno central y local) en temas relacionados a la infraestructura vial, administración de servicio público de transporte hacia las comunidades indígenas y campesinas lo que ha terminado por archivar proyectos que han quedado en buenas intenciones o simplemente son letras expresadas en Planes de Desarrollo que no se han concretado en indicadores (SR, 2019).

A pesar de reconocen la existencia del Transporte Comunitario las autoridades no han concretado acciones que atiendan la movilidad de las personas en las comunidades indígenas del país, influenciado negativamente en las actividades que aportan a generar fuentes de ingresos adicionales que contribuyan a la subsistencia de los hogares ya sea de conductores y usuarios, es decir de toda la comunidad.

Si miramos la contribución de la UD al Transporte Comunitario debemos empezar mirando su aporte social para luego centrarnos en el enfoque económico, pues gracias a éste tipo de servicio las personas pueden movilizarse, pueden salir de sus comunidades y realizar diferentes actividades, pueden gozar de servicios que son limitados en sus territorios, además éste transporte (comunitario) les permite sacar sus diferentes productos hacía las plazas, mercados, centros de acopio y ferias (oportunidad de acceder a mercados), si éste servicio (Transporte Comunitario) no se diera las ciudades estaríamos de cierta forma desabastecidas en algunos productos, por ejemplo la papa oca, mashua o papa amarga, plantas medicinales, animales menores como cuy, conejos, gallinas de campos y tejidos (SR, 2019).

³⁷ Se refiere a las Leyes, Reglamentos, Decretos, Resoluciones, Ordenanzas Municipales y toda normativa que rige al sector del transporte terrestre.

Es por ello que la falta de transporte en las comunidades genera problemas, principalmente a los comuneros, pues a la inexistencia o limitado transporte hace que las personas no tengan otra opción para acceder a los mercados, por ende en ocasiones se ven forzados a comercializar sus productos a comerciantes intermediarios y no directamente a los consumidores.

Acosta de éstas personas (indígenas y campesinos) los intermediarios son quienes se benefician comprando sus productos a precios muy bajos y hasta en condicionamientos de no volver a comprar o no pagar sus deudas pendientes con ellos sino les venden sus productos, los comerciantes son quienes se llevan el mayor porcentaje de venta de los productos, así funciona el mercado actual, con prácticas poco solidarias, sumado a la práctica de no ir hacia las comunidades a traer los productos, pues esto les representa un costo de transporte que restaría sus ganancias (SR, 2019).

Entonces al dar atención de transporte a las comunidades indígenas de las zonas rurales del país se fomentaría directamente a sus actividades, generando oportunidades de ingresos, aportando al mejoramiento de su calidad de vida, para ello se debe trabajar conjuntamente con éstos actores y entender su realidad en todos sus ámbitos.

Se debería considerar mecanismos que permitan en primer lugar mejorar la calidad de vida en las personas, generando oportunidades de justicia social y de equidad, no se puede continuar desconociendo la existencia del Transporte Comunitario, la informalidad de éste sector y la limitada infraestructura vial responden a no actuar de forma integral en la construcción de una política pública, por ello es preciso trabajar en un fortalecimiento de las organizaciones comunitarias actuales principalmente en las zonas rurales, fortalecer o instituir dentro de estas organizaciones el Transporte Comunitario, de ser necesario el Estado debería actuar como prestamista con bajas tasas de interés y condiciones asequibles para que las comunidades que no poseen vehículos puedan disponer de un medio de transporte ya sea camionetas, camiones, furgonetas buses o motocicletas, estas acciones fortalecerían la organización comunitaria y por ende a la EPS (SR, 2019).

2.3.2. La reciprocidad en la práctica de Transporte Comunitario según sus actores.

La reciprocidad o *ayni* es una práctica de contribuir con lo que se pueda cuando otros necesitan, esperando que ellos actúen de la misma forma cuando se presente la ocasión, en otras palabras es una forma de hacer un préstamo que trae consigo un compromiso, un deber hacer, no tiene una forma de pago monetaria, una práctica que sin duda es básica en la convivencia de las comunidades indígenas de la región Andina.

Coraggio (2012) refiere que la ESS nace como una alternativa a la economía capitalista, apoyado en una forma distinta de gestionar los recursos, resaltando al ser humano por encima del capital, bajo un Estado que regule al mercado y dando prioridad a los principios y formas que impulsan la organización social que genera prácticas económicas para el beneficio común.

Un habitante perteneciente a una comunidad indígena de Flores relata lo siguiente:

El transporte en las comunidades de la parroquia es escaso, los buses no llevan cargas, animales e incluso no quieren transportar a personas de la tercera edad o niños, la mayor parte de la gente son de bajos recursos económicos, es por eso que es difícil pagar a cada rato una carrera de una camioneta (legal) o taxi, pues cobran tarifas altas entre \$10,00 a \$20,00 dólares e incluso suelen cobrar más de que lo inicialmente se pactó, por éstas razones es que se organiza con otros hermanos³⁸ para alquilar un vehículo conocido, que sea miembro de la misma comunidad o comunidades vecinas, ellos sí llevan las carga como; quintales de papas, maíz, cebada, también animales como los cuyes, gallinas, ovejas, cerdos y lo que es básico las cargas pequeñas con alimentos diarios como son azúcar, sal, aceite, arroz, fideos (AQ, 2019).

Como vemos en éste relato el Transporte Comunitario supera el interés de acumulación individual, pues en su práctica refleja que existe una prelación de resolver las necesidades de toda la comunidad, además se demuestra la existencia de una organización que nace de los miembros que conforman la comunidad o comunidades, lo que Naranjo (2019) identifica como Acto Económico Solidario, cuyas prácticas abarcan a todas las organizaciones del sector popular y solidario. La LOEPS (2011) define como Acto Económico Solidario aquellos actos que se generan con los integrantes de las organizaciones (que incluye la comunitaria), dentro del ejercicio de las actividades propias de su objeto social (es decir que estén reguladas por un Estatuto

³⁸ En el pueblo Puruhá es común el uso del término “hermano/s” para referencia a allegados de la misma etnia o grupo social, que no es su pariente (hermanos de sangre) pero tienen en común particularidades que los unen. Este término no reemplaza a lo que se conoce como “mashi” pues su significado responde a un amigo.

o Resoluciones de Asamblea General), no incluye los actos de comercio o civiles, sino exclusivamente los actos solidarios (revítese Art. 5 LOEPS).

Cabe aclarar que la práctica de Transporte Comunitario no está establecido dentro de los Estatuto o Resoluciones de Asambleas Generales de las comunidades, no es un deber hacer forzado de quienes disponen de vehículos, pero si se exhorta que todos los miembros de una comunidad deben cumplir deberes en su interior, actuar en solidaridad y reciprocidad con quienes así lo requieran, es decir no existe un fuerza legal que exija actuar en favor de la comunidad, pues parte esencial de la convivencia es que toda práctica que se realice dentro de la comunidad responda a los principios establecidos en sus Estatuto (en su objeto social), es por ello que se sustenta que la práctica de Transporte Comunitario intrínsecamente forma parte de un Acto Económico Solidario.

El Acto Económico Solidario es una práctica evidente en las personas que practican el Transporte Comunitario, pues sus acciones permiten generar una ayuda mutua o cooperación entre miembros de una comunidad o comunidades, un acto que además guarda proximidad con el ranti-ranti, que no implica una compensación a nivel de esfuerzo laboral, sino de prestación de un servicio, tú me ayudas a movilizarme en tú vehículo y yo te ayudaré en otra oportunidad con una acción o práctica que pueda ser equivalente, siendo ésta acción un pilar fundamental en la cosmovisión Andina de los pueblos indígenas que se relaciona con la práctica de Transporte Comunitario y por ende con la EPS, así lo expresa un indígena de una comunidad rural de Riobamba.

Hay momentos donde algunos hermanos no tienen para poner iguales el costo del transporte o no disponen dinero (tampoco llevan productos), entonces los demás somos solidarios y apoyamos a esa personas, quien en otro momento actuará de la misma forma, es decir se actúa de forma recíproca entre hermanos de comunidad (AQ, 2019).

El Transporte Comunitario se realiza exclusivamente entre miembros de una comunidad (indígena), práctica que responde a la práctica que ejecutan los pueblos indígenas del norte del país denominado *uniguilla*³⁹ o trueque, ya que se genera un intercambio no monetario, únicamente entre los miembros de una comunidad o comunidades, como lo refiere De la Torre, L. M., & Peralta, C. S. (2004) las personas que no son miembros de una comunidad quedan fuera de ésta práctica. Si hacemos un ejemplo una persona que hace uso del Transporte Comunitario y no es miembro de una comunidad o no guarda una relación con sus miembros se verá obligado a pagar un valor monetario por el servicio prestado en ese momento. Un indígena de una comunidad de la parroquia Cacha y propietario de un vehículo relata lo siguiente:

Nosotros conocemos a los comuneros y ellos a nosotros, sabemos que cuando alguno de ellos no tiene dinero, por eso en otro momento pueden dar cualquier producto que tiene por ejemplo harinas, granos o alimentos preparados, es una forma de intercambio nada más, a veces nosotros mismos decidimos llevarlos sin exigirles un pago o intercambio de por medio, si miro que alguien requiere de mi ayuda no lo dudo y lo hago, al momento que saben querer pagar les digo que dejen no más que otro rato me ha de dar o como usualmente se dice en nuestro idioma *sakilla kuntinkunapi kungui*⁴⁰, es por eso que cuando yo o alguien de mi hogar necesitamos de algún apoyo⁴¹ no dudamos en acudir a estas personas, es una forma de regresarnos el favor prestado, ser recíprocos entre hermanos de comunidad (MA, 2019).

2.4. El Transporte en las comunidades: Una categoría co-teorizada

Ser miembro de una nacionalidad y pueblo indígena, el convivir en una comunidad, además de aplicar el método etnográfico en colaboración a través de técnicas de observación, entrevistas con actores de lo que dicen es el Transporte Comunitario me permite construir un conocimiento co-teorizado de ésta otra forma de transporte, a partir de la oportunidad de convertir la voz de los actores (análisis e

³⁹ Es una práctica que se desarrolla principalmente en las comunidades de las provincias del norte de Ecuador como: Pichincha e Imbabura.

⁴⁰ Saquilalla es un término derivado del verbo dejar, *kuntinkunapi* es en otro momento, *kungui* es dar, al unir estos tres términos es igual a dejar de pagar ese momento una valor monetario por el servicio prestado y que en otro momento lo puede hacer, dar o compensar.

⁴¹ Se refiere a cualquier actividad que puede involucrar desde el aporte de la fuerza de trabajo, entrega de productos, servicios, cuidado de tierras o viviendas, recomendación con otras familias, acompañamiento en actos sociales, religiosos y culturales.

interpretaciones) de las comunidades rurales en una co-conceptualización. Para ello es preciso conocer a estas dos definiciones: (1) co-teorización y (2) co-conceptualización.

Entiendo la co-teorización como la producción colectiva de vehículos conceptuales que retoman tanto a un cuerpo de teorías antropológicas como a los conceptos desarrollados por nuestros interlocutores” (p. 204). “La colaboración convierte el espacio del trabajo de campo entendido como de recolección de datos en co-conceptualización. (Rappaport, 2007, p. 201)

Bajo estas definiciones se ha considerado entrevistas que dan paso a la construcción de una co-teorización de Transporte Comunitario. Naula es dirigente transportista de la Federación de Comunidades y Organizaciones del Cantón Salcedo FECOS⁴² en una entrevista realizada referente a la regularización del Transporte Comunitario sostiene lo siguiente:

El nombre es “Transporte en las Comunidades”, aunque eso es un tema de forma, el fondo es que nosotros buscamos que se reconozca y formalice ésta práctica, así no sea de su interés, ésta es una práctica a nivel nacional, pues el Transporte Comunitario permite movilizarse y es una opción de trabajo para la comunidad, es por ello que estamos ya trabajando, así no exista una Ley, porque la Ley solo fortalecerá ésta práctica, he aquí su importancia, así se evitará incumplir con las autoridades que hacen controles y evitar multas a conductores y retenciones a vehículos como si se tratara de delincuentes, diciendo que somos piratas, sin saber que éste trabajo ya lo realizamos desde hace miles de años, antes a pie, después con burritos hoy en cambio con un carrito (Naula, 2016).

Bajo estas aclaraciones vemos preciso ampliar dos conceptos: “transporte” y comunitario que viene de “comunidad”, con ello se revela los medios de transporte que permiten movilizar a las personas dentro y fuera de las comunidades, que se fundamenta en principios de básicos de la cosmovisión indígena, además de resaltar el interés colectivo sobre el individual, la prelación del ser humano como sujeto y fin sobre el capital.

Primero me refiero a lo que es “transporte” y “tránsito”. Etimológicamente la palabra transporte proviene del latín *trans*, “al otro lado”, y *portare*, “llevar”; es decir,

⁴² La Federación de Comunidades y Organizaciones del Cantón Salcedo nace en el año 2000 después de la disolución de la casa indígena.

llevar a otro lado. Por lo que, en general, se define al transporte como el traslado de personas o bienes de un lugar a otro (Diccionario Babylon, 2010), otra definición que se da al transporte⁴³ es referida en la Normativa Transito, como la “acción y efecto de trasladar o movilizar una o más bienes o personas de un lugar a otro” (RLOTTTSV 2012, p. 87). Éste traslado puede ser realizado por diferentes tipos de vehículos (livianos o pesados), públicos, comerciales o particulares, en inglés se usa el vocablo «transit» al referirse al transporte público y el término «traffic» se lo asigna al transporte privado, en castellano no se hacen estas diferencias, entonces se utiliza el vocablo "Tránsito" y "Tráfico" cuando se refiera a la circulación de vehículos.

Segundo me refiero a la palabra “comunitario” el cual se desprende del término “comunidad”. Partiendo desde el reconocimiento de la Constitución (2008) que reconoce la existencia de las comunidades como unidades básicas de participación en los GAD y en el sistema nacional de planificación (revísese Art. 248). Una definición de comunidad viene dada de una construcción histórica en la que las nociones de propiedad comunal definieron un sujeto colectivo que se apropió de determinadas percepciones jurídicas en torno a derechos de tipo objetivo (CODENPE, 2011, p. 28). Por su parte la Ley de Comunas de Ecuador del año 1.937 hace referencia al término comuna como la modalidad más general de agrupación, sobre todo en la sierra, cuyos rasgos tienen mucho que ver con la forma de organización tradicional de los indígenas⁴⁴

⁴³ En la presente investigación me refiero como transporte o Transporte Comunitario al modo de transporte terrestre.

⁴⁴ Hidalgo (2006) afirma. La expresión “indígena” es sinónimo de aborígen, es decir originario del país de que se trata. Autóctono de un lugar. Indígena viene de las raíces latinas *indius genitus*, que quiere decir “nacido como indio” o “de origen indio”. En la región andina, para sustituir la palabra indígena se presentan alternativas como: nativos, aborígenes, runas o los nombres de cada grupo o parcialidad como aymaras, quechuas, etc. Runa es la palabra quichua para “hombre” o “ser humano”, para referirse a la gente autóctona de origen prehispánico (lo mismo que indica el término “indio” en forma peyorativa) y distinguirla de los “misti” (mestizos) y de los wiracocha (blancos). La palabra runa no solo tiene un significado étnico (la raza india), sino cultural y geográfico: es el hombre arraigado e identificado con el mundo andino. (p. 264)

es decir de “la comunidad”, quienes al momento de distinguirse de otros crean una diferencia que fortalece su identidad, su espíritu comunitario, además se distinguen por sus vínculos históricos, esencialmente por vínculos de parentesco. En resumen la comunidad es una entidad que no está fundada en la lógica material o simbólica del valor mercantil, es decir, es una entidad productiva que se contrapone al capitalismo, portadora y creadora de una lógica irreductible al capital (Patzí, 1996).

Después de analizar estas definiciones se puede sostener que al interior de las comunidades indígenas de las parroquias rurales del cantón Riobamba existe un “*Transporte en las Comunidades*” que integra algunas formas de transporte terrestre, a pie, en animales o automotores, este último no está aislado o desconoce al transporte convencional o formal, sino que reconoce a los medios de transporte que cubren una demanda de movilidad de una población que ha sido limitada a este servicio.

Quienes se benefician del “*Transporte en las Comunidades*” lo miran como un medio alternativo complementaria a su principal actividad económica, que les genera oportunidades de ingresos en los miembros de una comunidad, bajo un trabajo solidario de las Unidades Domésticas (UDs) que fortalece vínculos sociales entre las comunidades y que además les permite alcanzar sus necesidades.

Si bien al hablar de “Transporte Comunitario” se estaría utilizando un término peyorativo, ello no implica que se esté refiriendo mal, más bien es una palabra corta utilizada principalmente por servidores públicos para referirse a esta forma de transporte y que ha sido aceptado en el lenguaje cotidiano de políticos, líderes sociales e indígenas y campesinos.

El “*Transporte en las Comunidades*” involucra a otra forma de organización de transporte terrestre, propio de las comunidades, que se caracteriza por su organización

individual o colectiva ya sea por vínculos de relaciones de territorio, familiar, identidad étnica o cultural, a fin de generar alternativas de movilidad en sus diferentes medios de transporte, orientados principalmente en el servicio hacia su comunidad, motivados por la oportunidad de generar ingresos monetarios o no monetarios y actos solidarios que permiten sostener una EPS.

Razeto (1999) refiere un camino hacia la economía solidaria que se origina en los pueblos y etnias originarios del continente, en la diversidad de comunidades indígenas, que buscan redimir sus culturas ancestrales propias y reconstituir sus tradiciones y modos de vida, entre ellos la práctica de transporte, el Transporte Comunitario que se ha ido desarrollando en el tiempo, sin dejar de lado las particularidades reflejadas por las acciones de sus actores.

Por su parte Coraggio (2011) refiere que en Ecuador se avanzó considerando las iniciativas económicas populares como una proyección hacia las relaciones solidarias, donde la representación de la economía popular en general, el campesinado, la fuerza de las comunidades y sobre todo de movimientos indígenas sientan una base fundamental para avanzar en la EPS, que juega un papel importante en el sistema económico del país, al cual según la Constitución (2008) se define como social y solidario, he aquí el requerimiento de articular la diversas iniciativas económicas individuales, grupales y comunitarias, encaminada a transformar un sistema económico más social y solidario, es por ello que alineados a la LOEPS (revítese Art. 4 LOEPS) se describen los principios de la EPS que guardan relación de proximidad con el Transporte Comunitario, como se detalla en la siguiente tabla:

Tabla 11/ Prácticas del Transporte Comunitario y su relación con principios de la EPS.

Prácticas del Transporte Comunitario	Principio de la EPS
<p>Esta práctica es realizada únicamente por los miembros de una misma comunidad o grupo étnico, donde el propietario de vehículo puede cobrar un valor monetario o aceptar un intercambio entre servicio-producto o de forma voluntaria decide movilizar a sus hermanos (comuneros). Suele utilizarse expresiones como “<i>deje no más</i>”, “<i>otro rato ha de dar</i>” o en idioma kichwa “<i>sakilla kutinkunapi kungui</i>” (dejar para otro momento o dar en otra oportunidad). Como fuere el trance se genera un compromiso de devolución ya sea cuando él (transportista) o alguno de sus familiares necesitan de apoyo (en cosechas, construcción de casa, etc.) acuden en respuesta, como en algún momento lo recibieron. En kichwa se conoce como <i>ayni</i> a la reciprocidad.</p>	Reciprocidad
<p>Es una forma (de hibridación) de producción (de un servicio de transporte) de los hermanos (indígenas) que con base a su trabajo (preliminar) han logrado adquirir un vehículo (bien privado), con el cual dedican parte de su tiempo a movilizar a sus hermanos (indígenas y campesinos) y/o sus productos utilizando caminos, vías y carreteras (bien público) disponibles en las comunidades. Éste acto gira en torno a un principio de reciprocidad.</p>	Solidaridad
<p>Se basa en un enfoque integral, a través del cual se desarrolla la capacidad grupal (organizaciones de hecho) o individual (transportista) que se extiende a todas las dimensiones de la vida económica y social de una comunidad.</p>	Autogestión
<p>Actúa como un medio de servicio que permite a las personas cumplir con sus diferentes actividades (necesidades), no busca satisfacer un beneficio individual (transportista) de acumulación de riqueza (lucro), puesto que es una actividad complementaria (para el propietario del vehículo) que permite a la Unidad Domestica generar oportunidades (de trabajo) en los miembros de una comunidad.</p>	Prelación del trabajo sobre el capital y de los intereses colectivos sobre los individuales
<p>Se basa en una cosmovisión Andina de expresiones y principios indígenas, puesto que son los pueblos y nacionalidades los que (principalmente) se dedican a ésta actividad. Su forma de organización es comunitaria (actúan por un interés colectivo), es lo que marca la diferencia con el transporte convencional que se organiza en compañías (accionistas), cooperativas (socios) o de forma individual (cuenta propia). En otras palabras el servicio a la comunidad como condición de pertenencia.</p>	Identidad cultural

Fuente: Actores del Transporte Comunitario.

Elaboración: Propia.

Capítulo 3: Recomendaciones para una política pública que fomente al Transporte Comunitario en el Ecuador

El fin de una comunidad es buscar el bienestar colectivo de sus miembros, reconoce los intereses del ser humano sobre el capital, supone un propósito y objetivo compartido, que se basa en una historia y un futuro consensuado que genera un nuevo espacio para una política pública, éstas políticas pueden impulsarse desde el Estado y obedecerá a la visión que se tiene de la economía, así como del reconocimiento y aceptación de los actores, pues no es solamente asignar recursos, sino de mirar otra forma de institucionalización de una nueva práctica económica a nivel de política pública (Coraggio, 2011).

A continuación se analiza ciertos criterios que permiten abrir la discusión sobre las posibilidades y desafíos que tiene el Transporte Comunitario para generar un proceso de co-construcción de una política pública para la EPS, la cual permita una sostenibilidad en el tiempo, construyendo objetivos medibles, claros y transparentes, con participación de los actores, bajo una visión de una política integral que busca estimular un sistema económico más social y solidario en el país.

3.1. Política pública para fomentar el Transporte Comunitario:

Posibilidades y desafíos

Se han identificado y detallado los problemas que tiene el transporte terrestre, las particularidades del Transporte Comunitario, sus actores, su forma de organización, la importancia que representa en los miembros de las comunidades, la visión que tienen los diferentes actores, su relación con la cosmovisión indígena y con la EPS y una co-teorización del *Transporte en las Comunidades* comúnmente denominado como *Transporte Comunitario*, con todo ello se puede recomendar soluciones y acciones para

éste sector, es decir construir una base que permita establecer un conjunto de acciones para concebir una política pública, ya sea desde el marco de programas, leyes, instituciones, presupuestos, acuerdos, planes, instrumentos económicos, etc., que estarán encaminadas a resolver algunos problemas públicos para este sector (Chafra & Jácome, 2017).

Es importante iniciar explicando aquella política pública que nos permitirá concebir las acciones que puedan construirse en las comunidades para el Transporte Comunitario, que articulen actores y recursos dentro de la generación de una política pública desde un enfoque de la EPS a nivel nacional, regional, municipal o local.

El carácter específico de cada experiencia, su objeto, las características de la comunidad, los grupos sociales que participan y sus medios materiales y simbólicos hacen que los enfoques de políticas uniformes, con recursos rígidamente pre-establecidos, resulten muchas veces poco adecuados. Es por ello que se requiere apoyar la innovación de nuevas formas de desarrollo económico-social y de alianzas, promoviendo que las nuevas prácticas sociales se constituyan como precedente en el ámbito de la política pública. Por lo tanto es necesario la articulación guiada por necesidades, demandas y recursos de los diferentes actores que se despliegan en el territorio: las organizaciones socioeconómicas de la ESS, quienes las apoyan y promueven y las del sector público. (Hintze, 2014, p. 4)

Un punto clave es la correcta definición del problema, de sus causas, para que puedan ser abordadas, solucionadas, por las respectivas acciones, es decir, se podría definir a la política pública como un cúmulo de acciones (que pueden ser programas, leyes, instituciones, presupuestos, acuerdos, planes, instrumentos económicos, etc.), encaminadas a resolver los problemas públicos definidos. (Chafra & Jácome, 2017, p. 61)

Una política pública debe construirse para que sea eficiente a lo largo del tiempo, desde sus actores y con base a un diálogo directo con el gobierno nacional, en el cual se considere parte de la agenda pública los problemas nacionales relevantes para toda la sociedad, es decir, una política pública integral que sea eficiente y que puede ser el camino a seguir para la EPS, una co-construcción para una política pública, lo sería un accionar democrático del gobierno, las instituciones y la sociedad civil (Chafra & Jácome 2017).

Coraggio (2011) plantea algunas premisas y principios que deben ser fomentados desde el Estado, los cuales nos permitirán empezar a debatir y plantear las posibilidades y desafíos de política pública para el Transporte Comunitario.

1. La Economía Popular (EP) es la base socioeconómica para avanzar hacia la EPS, la cual debe ser integral y transversal dada la multidimensionalidad de sus objetivos, con ello todas las políticas sectoriales (sociales y económicas) deben coordinar y concebir acuerdos y responsabilidades claras en todo nivel de gobierno: nacional, regional, provincial y local.
2. La Unidad Domestica (UD) es el elemento de organización básica de la EP que no debe confundirse con el microemprendimiento mercantil, pues incluye a las comunidades que organizan su trabajo en relación a las necesidades, por ello es que se considera las diversas formas de organización entre algunos integrantes de la misma Unidad Doméstica para solucionar mejor la provisión de servicios (entre ellos el transporte), así como focalizar recursos para las Unidades Domésticas en condiciones de pobreza y vulnerabilidad, ello incluye un fortalecimiento y articulación de las comunidades.
3. En la EPS la política de desarrollo no tiene una forma institucional concreta, como las cooperativas de transporte, es amplia a la diversidad cultural, como son las comunidades, es decir a la resignificación de formas tradicionales.
4. Reconocer administrativamente y legalmente a las formas de EP y en particular de la EPS con un régimen especial que supere la concepción de “sector informal”, es decir la legislación debe reflejar una apertura amplia.
5. Generar diálogos y convenios antes que imposiciones desde arriba hacia abajo, es decir de un trabajo en territorio, que de voz a los actores, así la política pública

se encaminaría a constituir sujetos, superando la categoría de agentes a la de actores.

Bajo estas consideraciones y por las razones ya expuestas en los dos primeros capítulos podemos sostener que el Transporte Comunitario es un actor básico para la generación de una política pública en el marco de la EPS, por ello se plantean tres recomendaciones que involucran tres enfoques: económico, social y cultural, generando la oportunidad de reconocer ésta práctica que se refleja en las comunidades de las parroquias rurales del cantón Riobamba y en otras localidades del país.

3.1.1. Recomendación 1: Construcción de un marco normativo nacional y local.

Para que el Transporte Comunitario pueda desarrollarse como una práctica en el marco de la EPS es fundamental disponer de un marco normativo que guíe y regule: su forma de organización, generación de ingresos (monetarios y no monetarios), ámbito de operación (territorio), tipo de servicio, tipos de vehículos (oferta), demanda (usuarios) y caminos y vías de accesos. Con esta información se puede disponer de elementos mínimos para la generación de una política pública.

Se debe empezar reconociendo que no existe una Ley o similar que atribuya la existencia de otras formas de organización del transporte terrestre, lo que ha limitado la generación de políticas públicas en las instituciones del Gobierno Nacional (ANT, SEPS), Gobiernos Autónomos Descentralizados y en los Entes de Control de Tránsito (PN, CTE y GAD's), puesto que cualquier política debe guardar estricta correspondencia con las normativas jerárquicas.

Entonces, primero hay que mirar la norma suprema de nuestro país, la Constitución (2008) que predomina sobre cualquier otra normativa jurídica, por lo que

toda norma debe mantener conformidad con las disposiciones emanadas en la Carta Magna (revítese Art. 424 Constitución) y justamente la Constitución es la que empieza reconociendo la organización de comunidades como una unidad básica en la participación de los GAD's así como en el sistema de planificación nacional (revítese Art. 284 Constitución).

La Ley de Tránsito (2008) debe considerar estrictamente las formas de organización que se establecen en la Constitución (revítese Art. 319 Constitución), el cual incluye entre otras la “*organización de comunitaria*”. El objetivo no es generar una nueva modalidad de servicio o entrar en conflicto con alguna ya vigente, sino ampliar otra forma de transporte terrestre en las modalidades y servicios ya establecidos, es por ello que se debe empezar por incluir en el Art. 51 de la LOTTTSV “*clases de servicios de transporte terrestre*” al *Transporte Comunitario*. Además se debe guardar una coherencia con otras normativas vigentes, entre ellas en la LOEPS (2011) Art. 8, el cual resalta que las formas de organización que integran la EPS en el país son los *sectores Comunitarios* entre otros.

El sector comunitario está conformado por el conjunto de organizaciones, vinculadas por relaciones de territorio, familiares, identidades étnicas, culturales, de género, de cuidado de la naturaleza, urbanas o rurales; o, de comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades que, mediante el trabajo conjunto, tienen por objeto la producción, comercialización, distribución y el consumo de bienes o servicios lícitos y socialmente necesarios, en forma solidaria y auto gestionada. (Art. 15 LOEPS, 2011, p. 8-9)

Al enlazar estas dos Leyes (LOTTTSV y LOEPS) no se contraponen a lo establecido en la Constitución (2008) pues de ella proviene el reconocimiento de formas de organización *comunitaria*. La integración de normativas permite una mejor organización, regulación y control del servicio de transporte terrestre, enfrentando una informalidad que se da por la falta de Leyes. Con ello se plantea el siguiente esquema de clases de transporte en el país (revítese Art. 51 LOTTTSV):

1. Público;
2. Comercial;
3. Por cuenta propia;
4. Particular; y,
5. *Comunitario*.

En lo referente al ámbito de operación el Transporte Comunitario es “*intercantonal o intraprovincial*”⁴⁵, puesto que la dinámica de movilización de los habitantes de una comunidad se da principalmente entre cantones de una misma provincia, ya sea con fines comerciales, educación, salud, cultural, social, etc., es por ello que será atribución de la ANT o GAD otorgar una autorización bajo los términos que se establezcan en las normas para el efecto, con estricta sujeción a las políticas y resoluciones para el efecto.

Los vehículos que se dediquen al Transporte Comunitario pueden distinguirse del transporte convencional u otros servicios por un *color específico*, como por ejemplo el transporte escolar institucional o taxis. Además se debe incluir dentro de las formas de constitución jurídica de las operadoras de transporte establecido en el Art. 77 de la Ley de Tránsito (2008) sean: cooperativas, compañías y comunitarias, así antes de constituirse jurídicamente quienes vayan a prestar el servicio de transporte público, comercial o comunitario deberán disponer un informe previo favorable emitido por la ANT o por los GAD’s que han asumido la competencia (revítese Art. 53 RLOTTTSV).

Lo expuesto tiene concordancia con lo establecido en el Art. 89 del RLOEPS (2012) que precisa. “Las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte, se

⁴⁵ Es el servicio de transporte que opera dentro de los límites provinciales, es decir entre cantones de una misma provincia.

concederán por la Autoridad competente a favor de las cooperativas y no individualmente a sus socios” (p. 29). Esto quiere decir que no se puede constituir una operadora de forma individual o con una sola persona como integrante, algo totalmente de acuerdo cuando se busca reconocer una organización y formalizar su actividad.

Es por ello que hemos sostenido que la organización del Transporte Comunitario no crea conflictos con las formas de organización del transporte convencional (público, comercial o cuenta propia), siendo éste el desafío que enfrenta el Transporte Comunitario y son los legisladores (Asamblea Nacional) o concejales (Consejos Municipales) los responsables de dar el primer paso para la creación de un marco normativo para el país o su localidad.

Se debe evitar que las Leyes se encajen en un contexto exclusivo que responde a interés particulares, de ver al transporte únicamente constituido en cooperativas y compañías y no en un contexto más integral, que incluyen otras formas de organización del transporte terrestre, es por ésta razón que los actores del Transporte Comunitario hacen críticas a la forma de mirar la realidad social del país, pues se ha dejado de lado el reconocimiento de las formas de organización no mercantil e incluso desvalorar las relaciones de territorio, identidad étnica, cultural, zona rural, de comunidades, nacionalidades y pueblos indígenas, que a través del trabajo pueden generar medios que les permiten satisfacer sus necesidades, es por ello que el Transporte Comunitario debe constituirse como una forma de transporte para las comunidades que coexisten en las zonas rural o urbanas.

Una vez que se disponga de un marco normativo nacional son las Instituciones de Gobierno (ejemplo: ANT y SEPS), los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) y Entes de Control (PNE, CTE, GAD) quienes deberán impulsar y articular

normativas locales que permitan el desarrollo del Transporte Comunitario en sus territorios, considerando que el servicio de transporte en si constituye un elemento que permite promover el desarrollo económico, social y cultural de un territorio, además de facilitar la movilidad de la población y articular diferentes actividades productivas.

Es síntesis el Transporte Comunitario, debe disponer de un marco normativo que permita desarrollar y articular su actividad, garantizar que el traslado de pasajeros y/o bienes (mercancías) en diferentes vehículos (camionetas simple, dobles y minibuses) brinde las seguridades para quienes lo utilizan, para establecer una tarifa mínima se debe contar la aprobación de los habitantes de las comunidad, bajo estricta supervisión de las autoridades de control, se debe demostrar la existencia de un acuerdo mutuo entre la comunidad y los conductores de vehículos, que incluya los casos en que se puede reconocer la práctica ancestral del *“intercambio o trueque de productos y/o servicios”*, en otras palabras se debe generar diálogos con los actores (dar voz) y acuerdos antes que imposiciones desde arriba hacia abajo (Coraggio 2011).

3.1.2. Recomendación 2: Disponibilidad de información de los actores del Transporte Comunitario.

Coraggio (2012) resalta la importancia de disponer con fuentes continuas de información, dado el sentido transformador y la necesidad de articular la diversidad de políticas particulares del sistema ESS de Ecuador, sugiere al menos disponer de dos fuentes de información, (1) una específica que permita conocer el desenvolvimiento interno del sistema ESS en su conjunto y (2) otra más abarcadora, que dé seguimiento a la realidad socioeconómica y política de la realidad del país.

Algunas instituciones de gobierno como: la SEPS, IEPS, SRI e INEC se encuentran en ese proceso de fortalecer su capacidad de generar información del sector

de la EPS, durante ésta transición empiezan reconociendo la falta de datos estadísticos apropiados de la EPS, en algunos casos se dispone de algunos registros administrativos, en otros casos se hace una aproximación, principalmente para el sector informal (IEPS, 2014). Esta limitada disponibilidad de información no ha permitido visibilizar a los actores del Transporte Comunitario en ningún nivel de gobierno, por ende no se ha plasmado ninguna acción u política pública que permitan resolver de manera puntual sus necesidades.

Es por ello que la disponibilidad de información constituye un elemento fundamental que permite generar una política pública, da operatividad a los planes, programas y proyectos que de ella se desprendan, por lo que hay que establecer el marco de categorías sociales y conceptos de información que debe disponerse en el marco de la EPS, así como las instituciones públicas responsables de la producción, recolección, procesamiento, análisis y socialización de ésta información, considerando que la producción de información contribuye a una transparencia de política pública. En el marco organizativo del Transporte Comunitario la primera institución responsable de producir esta información es:

- Las organizaciones que se constituyan como operadoras de Transporte Comunitario deben alinearse estrictamente a las normas y lineamientos que establezcan los organismos de regulación y control, lo cual facilitará que se pueda consumir información de su Acto Económico Solidario.
- La SEPS dispondrá al menos de información de las organizaciones de Transporte Comunitario autorizadas, datos de la estructura interna de éstas organizaciones, información del sistema de gobierno, control interno, representación y otras características endógenas que puedan surgir de ésta

organización e inclusive se puede generar un modelo de Balance Social como una herramienta para gestionar y transparentar la observancia de principios del sector EPS.

En materia de regulación y control del sector del transporte terrestre las instituciones responsables de producir esta información son:

- La Agencia Nacional de Tránsito (ANT) que dispondrá al menos de información nacional de las operadoras de Transporte Comunitario autorizadas, número de unidades autorizadas, sus propietarios y tipo de vehículos autorizados en todo el país, también de las Resoluciones nacionales o específicas aprobadas por el Directorio para éste sector.
- Entes de control de tránsito como: La Policía Nacional (PNE), Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) y los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) en el ámbito atribuido a sus competencias dispondrán al menos de información referente a regulaciones y ordenanzas que se emitan para este sector, así como los controles y operativos realizados por sus agentes de tránsito.

Además se incluye a las instituciones públicas que desarrollen planes, programas, proyectos y acciones que involucren al sector de la EPS, deberán al menos disponer de un repositorio específico donde se depositen en formato digital todos los materiales derivados de la producción de éste sector. A continuación se enlista algunas instituciones públicas que pueden disponer de información del sector de la EPS:

- | | |
|--------------|-----------------------------|
| – IEPS | – Banco Central del Ecuador |
| – CONAFIPS | – SENPLADES |
| – BanEcuador | – Ministerio de Gobierno |

- INEC
- SRI
- Consejos Provinciales
- CNIPN⁴⁶

En materia de investigaciones realizadas a nivel nacional e internacional que involucren como objeto de estudio al sector de la EPS, sus categorías sociales y definiciones son las Universidades y Centros de Estudios Superiores, entre ellos el IAEN, la UASB sede Ecuador, la FLACSO Ecuador quienes disponen al menos de una amplia trayectoria en estudios e investigaciones realizadas bajo estas temáticas, por ello es preciso aprovechar de sus repositorios virtual y bibliotecas, donde además se puede disponer de textos, bases de datos, artículos científicos, entre otros. En definitiva la disponibilidad de información permitirá fortalecer la generación de una política pública en el marco de la EPS, ya que por su multidimensionalidad se debe integrar todos los sectores: social, económico y cultural (Coraggio, 2011).

3.1.3. Recomendación 3: Integrar agendas públicas con el Transporte Comunitario que permitan mejorar los servicios básicos para satisfacer las necesidades de las Unidades Domésticas en las comunidades.

Starkey et al., (2002) refieren que los gobiernos, los planificadores de transporte, las operadoras de servicios de transporte, las organizaciones comunitarias, los organismos donantes, los profesionales del desarrollo y otros sectores deben integrarse para generar un ambiente favorable que permita una mayor movilidad eficiente para los grupos vulnerables, pues consideran que el acceso limitado al transporte en las zonas

⁴⁶ Consejo Nacional para la Igualdad de Pueblos y Nacionalidades EX CONDENPE

rurales de países en desarrollo frena su impulso económico y social, aportando a la pobreza.

Coraggio (2011) refiere que Ecuador cuenta con una historia de sectores excluidos, no solo por el Estado sino además desde las organizaciones de la sociedad civil, ONG y grupos solidarios. Por ello es que se debe construir una agenda pública de forma integral con todas las organizaciones sociales y representantes del gobierno en todos sus niveles y que incluya especialmente a los actores del Transporte Comunitario.

El éxito teórico del capitalismo es integrar una sociedad o su fracaso irreversible en lograrlo. En todo caso, son sus contradicciones las que, si bien no generan por sí mismas el desarrollo de una economía no capitalista, facilitan las experimentaciones en esa dirección. (Coraggio, 2011, p. 141)

Bajo ésta reflexión no podemos volver a caer en el error de construir una política pública para la EPS sin la participación activa de sus actores, ello implica que toda agenda política debe incluir actores relacionados de diversa manera y tener un alcance sectorial o multidimensional en sus anhelos de objetivos y recursos, más aun cuando se trata de incidir sobre la vida de las personas (Coraggio, 1998).

En éste sentido la Constitución de Ecuador (2008) abre la posibilidad de generar una política pública con un enfoque más social y solidario, el desafío es que ésta política se enmarque dentro del accionar de los gobiernos. En el gobierno central el principal instrumento es el Plan Nacional de Desarrollo (PND), que tiene como objetivo aportar al cumplimiento progresivo de los derechos constitucionales, a través de planes, programas y proyectos que de allí se desprendan.

A nivel de Gobiernos Locales (GAD) es el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas (COPFP, 2010) el que permite orientar una visión para el desarrollo,

estrategias, programas y proyectos que tengan las autoridades electas dentro de sus agendas públicas.

Planes de Desarrollo.- Los planes de desarrollo son las directrices principales de los GADs respecto de las decisiones estratégicas de desarrollo en el territorio. Estos tendrán una visión de largo plazo, y serán implementados a través del ejercicio de sus competencias asignadas por la Constitución de la República y las Leyes, así como de aquellas que se transfieran como resultado del proceso de descentralización. (Art. 41 COPFP, 2010, p. 14)

La importancia en integrar una agenda pública a nivel nacional y local se debe entre otras razones a que responden al hecho de promover un desarrollo equilibrado y complementario de los territorios donde conviven los seres humanos, además de generar fuentes de empleo que surgen desde la EPS, reconociendo por un lado la EP que esencialmente se conforma por acciones de supervivencia y movilidad de familias individuos y más ampliamente la UD que constituye la base socioeconómica para la EPS (Coraggio, 2011).

Al asumir el objetivo de su desarrollo cualitativo como economía popular y solidaria, se está admitiendo tanto la relevancia histórica de las prácticas económicas orientadas por la reproducción de la propia vida de los individuos, grupos y comunidades, organizada básicamente desde las unidades domésticas. (Coraggio, 2011, p. 293)

Cuando hablamos de UD nos referimos a que sus miembros dependen esencialmente de la ejecución de sus capacidades de trabajo para conseguir su sustento, es por ello que cuando uno de sus miembro dispone de un vehículo con el cual puede ejercer un servicio de transporte a su comunidad lo hace, éste servicio a la vez constituye un medio que permite a otras personas lograr satisfacer sus necesidades. A continuación mi relato de algunas observaciones realizadas en las comunidades de las parroquias rurales de Riobamba.

Las personas en su mayoría indígenas se dedican a la agricultura como actividad principal de autoconsumo y generador de ingresos monetarios, los ingresos por la venta de sus productos no es fijo, por lo que buscan otras fuentes de autoconsumo e ingresos para sus hogares, es así que la UD tiene un rol significativo en ésta acción, debido a que constituye una forma primordial de organización micro socioeconómica propia del trabajo, unos se dedican a la ganadería de donde obtienen leche, quesos y carne, otros a la cría de aves como gallinas

de donde huevos y carne, otros a la elaboración de tejidos, etc.,. Además realizan mingas permanentes para limpiar los canales de agua (regadío y consumo), calles, casa comunal y espacios deportivos, es decir de aquellas áreas que sean de uso de toda la comunidad, también se evidencia algunas prácticas ancestrales entre los miembros de las comunidades, como el ayni (reciprocidad), maki purarina (darse la mano) en la cosecha, makita kushunchik (prestamos) que consiste en prestar tierras para que otros comuneros cuiden, siembren y cosechen (Pintag, 2020).

En toda actividad resalta la práctica solidaria, el Transporte Comunitario no es la excepción, se evidencia su acción exclusiva entre los miembros de una comunidad o comunidades. Cuando alguien dispone de un vehículo aporta con movilización a su familia y comunidad, ésta actividad guarda una fuerte relación con el trueque (práctica ancestral), además de un intercambio monetario genera otras formas de intercambio no monetarios (producto-servicio), es decir intercambio de un servicio por productos equivalentes, pero también se puede generar una acción solidaria más propia del ser humano como la amistad, respeto y confianza, no implica un pago económico o trueque. Desde el punto de vista de los usuarios el Transporte Comunitario es la única alternativa de movilidad para algunas comunidades, les permite movilizar sus productos a mercados para comerciar, además les permite involucrarse con otras actividades sociales, religiosas, culturales y salud. En resumen, en todo momento se genera una práctica solidaria y de reciprocidad ya que el Transporte en las Comunidades permite la producción, circulación y consumo de bienes y servicios, puesto que se basa en una economía para el ser humano que genera un elemento de reciprocidad material y espiritual, forjando lazos sociales en la comunidad, frente a un sistema tradicional que los excluye de formas de intercambio (Pintag, 2020).

Bajo estos antecedentes la generación de una política pública debe considerar al Transporte Comunitario de forma integral e involucrar los diferentes enfoques, al menos desde las tres esferas referidas: económico, social y cultural, ello implicaría que se puedan asignar recursos económicos para atender a este sector, recursos que pueden destinarse a la construcción de vías, dotación de servicios básicos y sobre todo a la oferta de transporte, es decir crear oportunidades para mejorar los servicios básicos de los habitantes de las zonas rurales, por ende influir positivamente sobre su calidad de vida, a nivel macro esto incidiría sobre el desarrollo socioeconómico y cultural de las personas. Ésta idea es sustentada por Chávez (2016) quien indica que por donde exista transporte y vías de acceso estas vienen acompañadas de una tracción hacia el desarrollo local, regional y nacional, mejorando así la economía de los habitantes que se benefician de este servicio.

De ser necesario el Estado debe focalizar recursos para el Transporte Comunitario, ampliar algunas experiencias ya ejecutadas en materia agrícola por ejemplo, considerando que la principal actividad de las comunidades es la agricultura y ganadería se puede otorgar desgravaciones impositivas a la importación y compra de vehículos, dado que la disponibilidad de un vehículo puede limitar la producción, la comercialización y el consumo de algunos productos agrícolas y ganaderos, con ello además de fomentar una producción agrícola y ganadera se incentivaría la cadena de comercialización directa de productor al consumidor final, pues los productores dispondrían de un medio de transporte para movilizar sus productos hacia diferentes mercados, la organización comunitaria se fortalecería, pues existe más posibilidad de colaboración entre los comuneros.

Finalmente se puede aprender de experiencias internacionales y marco referencial de los sectores indígenas que puedan contribuir en la idealización de una legislación u acciones que involucren a otras formas de transporte terrestre, cabe resaltar que en los países de nuestra región es escasa la información documental o de experiencias similares en Transporte Comunitario. A continuación se presenta una tabla con un resumen de algunos países e instituciones indígenas de nuestro país.

Tabla 12/ Experiencias internacionales y referencias de instituciones indígenas.

Países	Proyecto
Condado de Chester (Pensilvania-EEUU)	Tiene 4 alternativas de transporte terrestre; autobús, tren, taxi y el Transporte Comunitario que consiste en proveer un servicio similar al autobús, no sigue rutas o frecuencias, está a disposición de todos los usuarios, siendo su preferencia la atención a personas mayores, discapacitados y asistencia médica, es decir a grupos vulnerables.
Municipalidad de Shellharbour (Australia)	Considera al Transporte Comunitario como un servicio económico y fiable para grupos comunitarios e individuos elegibles de ciertas características, entre ellas las personas enfermas, ancianas, las personas con una incapacidad y sus cuidadores, cuyos costos son cubiertos por organizaciones, grupos sociales o sus usuarios, en el caso de resultar difícil su aportación se busca mecanismos para fijar una tarifa que se adecue a sus posibilidades. Este servicio puede ser usado para diversos fines sociales dentro del área de gobierno municipal.
Brasil, Chile, Bolivia, Colombia y Perú	Han reconocido en sus Leyes al transporte rural, su ámbito de operación permite dotar del servicio a comunas y comunidades que puedan asentarse en diferentes territorios.
Ecuador	Texto: Módulo de saberes ancestrales. Módulo 4-Legislación. Legislación para el Fortalecimiento de las Nacionalidades y Pueblos Indígenas del Ecuador publicado por el EX CODENPE actual Consejo Nacional para la Igualdad de Pueblos y Nacionalidades.

Fuente: Kichline, Cozzone y Farrell (2017), Municipalidad de Shellharbour en Australia (2018), Leyes de Transporte de Brasil, Chile, Bolivia, Colombia y Perú (2019), CODENPE (2012).

Elaboración: Propia.

Conclusiones

El Transporte Comunitario es apenas una de las tantas formas de transporte terrestre en Ecuador, se desarrolla principalmente en el seno de las comunidades, ubicadas especialmente en las zonas rurales, las cuales carecen del acceso a los servicios básicos y de transporte, ello no implica que no exista Transporte Comunitario en el sector urbano, más bien la intención es disponer de un enfoque más preciso sobre el territorio donde se desarrolla esta práctica, es bajo éste criterio que podemos decir que este transporte se ha organizado dentro de las comunidades, pero no como compañías o cooperativas, pues se relacionan por vínculos de territorio, identidad étnica, cultural y familiar, que mediante un trabajo en conjunto y de forma solidaria y auto gestionado influyen sobre el desarrollo de la producción, la comercialización, la distribución y el consumo de servicios y bienes, a fin de lograr un bienestar individual y comunitario, que incluya aspectos de integralidad socioeconómico, político, cultural y del entorno natural, a pesar de no estar considerado en un marco normativo que genere la oportunidad de ser parte de una política pública en el marco de la EPS.

Los habitantes de las comunidades indígenas de las parroquias rurales de Cacha, Flores y Licto del cantón Riobamba refieren que el Transporte Comunitario es una actividad complementaria a su principal actividad, ello no significa que no tenga relevancia, dado que toda actividad permite generar un autoconsumo e ingresos monetarios y no monetarios, donde son las Unidades Domesticas (UD) un elemento básico de organización que se dedican a diferentes actividades económicas, sociales y culturales, a fin de buscar un bien común para su hogar y por ende su comunidad, es por ello que se refleja una prioridad del trabajo sobre el capital y del interés colectivo sobre el individual, en el marco de respeto hacía su identidad cultural que fortalecen los

principios de responsabilidad social y solidaridad con los demás, así es como éste servicio se enmarca en una relación con las prácticas de la EPS.

Después de analizar algunas definiciones y escuchar la voz de los actores se puede sostener que al interior de las comunidades indígenas de las parroquias rurales del cantón Riobamba existe un *“Transporte en las Comunidades”* que integra algunas formas de transporte terrestre, a pie, en animales o automotores, este último no está aislado o desconoce al transporte convencional o formal, sino que reconoce a los medios de transporte que cubren una demanda de movilidad de una población que ha sido limitada a este servicio. Quienes se benefician estos medios de transporte lo miran como una alternativa complementaria a su principal actividad económica, que les genera oportunidades de ingresos en los miembros de una comunidad, bajo un trabajo solidario de las Unidades Domésticas (UDs) que fortalece vínculos sociales entre las comunidades y que además les permite alcanzar sus necesidades. Si bien al hablar de *“Transporte Comunitario”* se estaría utilizando un término peyorativo, ello no implica que se esté refiriendo mal, más bien es una palabra corta utilizada principalmente por servidores públicos para referirse a esta forma de transporte y que ha sido aceptado en el lenguaje cotidiano de la sociedad.

El rol del gobierno central y local en el desarrollo de una política pública para el Transporte Comunitario en Riobamba es escasa o nula, puesto que no se han ejecutado acciones para reconocer, regularizar, controlar y fortalecer a este sector, a pesar de ello sus actores la siguen practicando, pues constituye la única forma de movilidad que tienen las comunidades de las zonas rurales, además les permite generar fuentes de ingresos adicionales e inclusión en actividades socioeconómicas, políticas, culturales y comunitarias, es un generador de fuentes de empleo y permite articular

diferentes actividades, es por ello que se debe generar un proceso de co-construcción de política pública en el marco de la EPS, con participación de todos los actores, en un contexto de una política integral que buscan impulsar un sistema económico más social y solidario, para ello se plantea tres recomendaciones 1) Construir un marco normativo nacional y local, 2) Disponibilidad de información de los actores del Transporte Comunitario y 3) Integrar agendas públicas con el Transporte Comunitario para una mejora de los servicios básicos y medios para satisfacer las necesidades de las Unidades Domésticas en las comunidades.

Bibliografía

- Acosta, A. (2006). "Capítulo 1: Los rezagos de la modalidad colonial" en, *Breve historia económica del Ecuador*. Quito, Ecuador: Corporación Editora Nacional. 3 Edición.
- Altmann, P. (2013). El Sumak Kawsay en el discurso del movimiento indígena ecuatoriano. *Indiana*, (30), 283-299.
- Andino, P. (2005). "El trabajo de grado: reflexiones iniciales". En el proyecto de grado. *Teoría y gráficos*. Quito, Ecuador. UCE.
- Andino, V. (2014). Continuidades y rupturas entre los enfoques de economía solidaria y desarrollo local. *Diálogos sobre Economía Social y Solidaria en Ecuador: encuentros y desencuentros con las propuestas para otra economía*, 59-148.
- Andrade Figueroa, G. J. (2016). Las comunas ancestrales de Quito: *retos y desafíos en la planificación urbanística*. Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador; Corporación Editora Nacional.
- Ayala Mora, Enrique. (2004). Ecuador, Patria de todos. Manual de Cívica. Quito: *Universidad Andina Simón Bolívar-Corporación Editora Nacional*.
- Baer, A., & Schnettler, B. (2009). Hacia una metodología cualitativa audiovisual. *El vídeo como instrumento de investigación social*.
- Baigorri, A. (1995). De lo rural a lo urbano. *In Comunicación en el V Congreso Español de Sociología, Horizontes desde la incertidumbre. Simposio efectuado en el V Congreso Español de Sociología, Granada, España: Federación Española de Sociología*.
- Bennassar, B. (1996). *La América española y la América portuguesa siglos XVI-XVIII (Vol. 15)*. Ediciones Akal.

- Cairns, T. (2006). *Europa descubre el mundo*. Madrid, España. Ediciones AKAL S.A./CAMBRIDGE. Recuperado de <https://books.google.es/books?id=9et8JwZiR-AC&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false>
- Chafra, P., y Jácome, V. (2017). Co-construcción y políticas públicas para la Economía Popular y Solidaria en Ecuador: análisis del período 2008-2016. *CienciAmérica* (2017) V01. 6 (2). Recuperado de <http://cienciamerica.uti.edu.ec/openjournal/index.php/uti/article/view/117/102>
- CNN-Paula Bravo Medina, 14/02/2019. Recuperado de: <https://cnnespanol.cnn.com/2019/02/14/estas-son-las-ciudades-con-peor-congestion-vehicular-y-movilidad-hay-4-latinoamericanas-en-el-top-10/>
- CODENPE (2012). *Legislación para el Fortalecimiento de las Nacionalidades y Pueblos Indígenas del Ecuador*. Módulo 5 Legislación (2011). Quito, Ecuador.
- Coraggio, J. L., Acosta, A., & Martínez, E. (2011). *Economía social y solidaria: El trabajo antes que el capital*. Abya-Yala.
- Coraggio, J. L. (1998). *Economía urbana: la perspectiva popular*. Editorial Abya Yala.
- Coraggio, J. L. (2004). Economía del trabajo. *La otra economía*, 151-163.
- Coraggio, J. L. (2012). *Conocimiento y políticas públicas de economía social y solidaria: Problemas y propuestas*. Instituto de Altos Estudios Nacionales.
- Coraggio, J. L. (2015). La Economía Social y Solidaria (ESS): Niveles y alcances de acción de sus actores. *inédito*. Recuperado de www.coraggioeconomia.org.
- Coraggio, J. L., Acosta, A., & Martínez, E. (2011). *Economía social y solidaria: El trabajo antes que el capital*. Abya-Yala.

- Coraggio, J. L., Arancibia, M. I., & 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.
- Corporación Nacional de Finanzas Populares y Solidarias. (2017). *Seminario de las finanzas populares y solidarias* (N° 67). Recuperado de [www.finanzaspopulares.gob.ec › uploads › 2017/05 › Fipo-Informativo-67](http://www.finanzaspopulares.gob.ec/uploads/2017/05/Fipo-Informativo-67)
- De Economía Popular, S. Solidaria. 2013. “Un vistazo del sector cooperativo por segmentos y niveles”. *Boletín Trimestral*, 2, 1-27.
- De la Torre, L. M., & Peralta, C. S. (2004). *La reciprocidad en el mundo andino: el caso del pueblo de Otavalo. Runapura makipurarinamanta, otavalokunapak kawsaymanta*. Editorial Abya Yala.
- Díaz, J. P. (2018). La historia económica contemporánea del Ecuador, 1972–2015. *Reformas y desarrollo en el Ecuador contemporáneo*, edited by Javier Diaz Cassou and Marta Ruiz-Arranz. Washington, DC: Inter-American Development Bank.
- Ferraro, E. (2004). *Reciprocidad, don y deuda: relaciones y formas de intercambio en los Andes ecuatorianos : la comunidad de Pesillo*. Flacso-Sede Ecuador.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2010). *Metodología de la investigación*. Quinta Edición, México: Editorial Mc Graw Hill, 15-40.
- Hidalgo, J. (2006). Cosmovisión y participación política de los indígenas en el Ecuador. *América Latina: ciudades, campo e turismo*. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Sao Paulo, 263-279.
- Hintze, S. (2014). *Rol de la Economía Popular Solidaria y su aporte en el Sistema Económico Social y Solidario*. La economía Popular y Solidaria. El Ser Humano Sobre el Capital, 2007 – 2013. IEPS/MIES, Quito, 2014.
- Hodgson, G. M. (2011). ¿ Qué son las instituciones?. *Revista CS*, 17-53.

- INEC, I. (2014). Censo de población y vivienda 2010. Quito, Ecuador.
- INEC, I. (2017). Módulo de Información Ambiental en Hogares de la Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU). Quito, Ecuador.
- Jácome, V. (2011). “Economía Política e Identidades en las Comunas Peri-Urbanas de Quito”. Disertación de Maestría. Quito: FLACSO, Sede Ecuador.
- _____ (2012). “Importancia del conocimiento de la génesis y actores de la Economía Popular y Solidaria en las Políticas Públicas: El caso de las Comunas Circunsquiteñas”. En Coraggio, J. L. (ed.). *Conocimiento y Políticas Públicas de Economía Social y Solidaria Problemas y Propuestas*. Quito: Instituto De Altos Estudios Nacionales: 123-152.
- Kichline, M. Cozzone, K., y Farrell, T. (2017). Guía de Transporte. Recuperado de <https://www.ChescoRideGuide.org>
- Ladrón de Guevara, L. (1981). Metodología de la investigación científica: problemas del método en ciencias sociales. *Universidad Santo Tomás, Centro de Enseñanza Desescolarizada*.
- Lanas Medina, E. (2013). Evolución del concepto de trabajo en las comunidades de la sierra norte de Ecuador: aportes para un enfoque amplio.
- Lumbreras, L. G. (2003). Qhapaq Ñan. El camino de los incas. *Chasqui. Boletín Cultural del Ministerio de Relaciones Exteriores, 1, 2-3*.
- Martínez Carazo, P. C. (2011). El método de estudio de caso Estrategia metodológica de la investigación científica. *Revista científica Pensamiento y Gestión, (20)*.
- Martínez, L. (1998). Comunidades y tierra en el Ecuador. *Ecuador debate, 45, 173-188*.
- Max Neef, M., Antonio, E., & Martin, H. (1986). Segunda parte: Desarrollo y necesidades humanas. *Desarrollo a Escala Humana: una opción para el futuro, en Developement*

Dialogue, Numero especial. Santiago de Chile, Chile: Centro de Alternativas de Desarrollo-CEPAUR. Recuperado de http://www.max-neef.cl/descargas/Max_Neef-Desarrollo_a_escala_humana.pdf

Moreira, M. (2003). ¿Qué es la Sociedad? Biblioteca Virtual Universal. Recuperado de: <http://www.biblioteca.org.ar/libros/89004.pdf>.

Naranjo Mena, C. (2019). *El acto económico solidario: sus efectos en el campo laboral y tributario en la legislación de la Comunidad Andina de Naciones* (Master's thesis, Quito, Ecuador: IAEN.).

OFICIAL, D. D. R. (2010). Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas. *Registro Oficial, 306*. Constitución de la República del Ecuador, 2008.

OFICIAL, R. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Quito, Ecuador.

OFICIAL, R. (2011). *Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria*. Quito, Ecuador.

OFICIAL, R. (2012). *Reglamento de aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Quito, Ecuador.

OFICIAL, S, R. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial*. Quito, Ecuador.

OFICIAL, S, R. (2012). *Reglamento a la Ley Orgánica Economía Popular y Solidaria*. Quito, Ecuador.

OFICIAL, S, R. (2017). *Reglamento a la Ley Orgánica de Tierras Rurales Territorios Ancestrales*. Quito, Ecuador.

Ozonas, L., & Pérez, A. (2004). La entrevista semiestructurada. Notas sobre una práctica metodológica desde una perspectiva de género. *La Aljaba*, 9(05), 198-203.

- Patzelt, E., & Echeverría, M. (1996). Flora del Ecuador (No. 582 (866) PAT). Quito: Banco Central del Ecuador.
- Patzi, F. (1996). Economía comunera y explotación capitalista. *La Paz, EDCOM Editores*.
- Rappaport, J. (2007). Más allá de la escritura: la epistemología de la etnografía en colaboración. *Revista colombiana de antropología*, 197-229.
- Rayner, J. (2019). El Valor post Capital. En Teoría del Valor, la Comunicación y el Territorio. F. Sierra Caballero, ed. Madrid: Akal.
- Razeto, L. (1993). De la economía popular a la economía de solidaridad en un proyecto de desarrollo alternativo (Vol. 34). Programa de Economía del Trabajo. Santiago de Chile: PET
- Razeto, L. (1999). La economía de solidaridad: concepto, realidad y proyecto. *Persona y sociedad*, 13(2), 1-19.
- Razeto, L. (2010). ¿Qué es la economía solidaria. *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, 110, 47-52.
- Reinoso, C. F. (2015). Evaluación de un nuevo modelo social y económico: “hermandad y economía base cero y participación ciudadana en la ciudad de Riobamba”. *Obtenido de <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2015/modelosocial.html>*.
- Reinoso, C., y Chávez, R. (2016). La participación de las cooperativas de transporte público en el desarrollo de económico un país. Recuperado de <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2016/cooperativas.html>
- Sánchez, F. (2012). La cosmovisión quichua en Ecuador: una perspectiva para la economía solidaria del Buen Vivir. *Cuadernos Americanos. México*, (142), 39-51.
- Shellharbour City Council. (2018). Transporte Comunitario.

- Soler, E. G. (2012). La función económica de la cooperativa y la necesidad de una legislación adecuada. *Boletín de la Asociación Internacional de Derecho Cooperativo*, (45), 285-299.
- Starkey, P. Ellis, S. Hine, J., & Ternell, A. (2004). Mejora de la Movilidad Rural: Opciones para el Desarrollo del Transporte Motorizado y No Motorizado En las Áreas Rurales.
- SUPERINTENDENCIA, D. E. P. Y. S. (2016). Serie de Estudios sobre Economía Popular y Solidaria. Economía Solidaria. Historias y prácticas de su fortalecimiento.
- Torres, A. (2004). El espejismo de la igualación: comunidad, clase y etnia en la emigración de los kichwa otavalo. In *IV Congreso sobre la Inmigración en España, Ciudadanía y Participación* (pp. 3-4).
- Weber, M. (1984). *Los tipos de dominación*. En *Economía y Sociedad*. (Vol. 38). NoBooks Editorial.
- Yáñez del Pozo, J. (1988). Yo declaro con franqueza cashnami causashcanchic; memoria oral de Pesillo-Cayambe.

Enlaces:

- AUTO magazine.ec (2019): <https://automagazine.ec/el-primer-automovil-que-circulo-en-quito/>
- Banco Mundial (2018): <https://www.bancomundial.org/es/topic/indigenouspeoples>
Consultado el 26 de mayo de 2019.
- CONAGOPARE Chimborazo (2019): <https://conagoparechimborazo.com/parroquias-rurales/>
- EL COMERCIO, D. (2015): <https://www.elcomercio.com/datos/amazonia-pistas-aereas-aviones-accidentes.html> Consultado el 26 de mayo de 2019.
- EL COMERCIO, D. (2016): <https://especiales.elcomercio.com/planeta-ideas/planeta/13marzo-2016/poblacion-ciudad-ecuador-economia-calidaddevida>

EL TELÉGRAFO, D (2014). La zona rural recibe una transportación con falencias.
Recuperado de <http://tinyurl.com/ycp64rj6>

EL TELÉGRAFO, D. (2013). Transporte Comunitario lucha por su permanencia. Recuperado de <http://cort.as/-BTyg>

EL TELÉGRAFO, D. (2019): <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/historias/1/en-la-red-vial-de-ecuador-la-mejor-de-la-region-el-gobierno-inirtio-6-veces-mas-que-los-3-mandatarios-antiores> Consultado el 30 de abril de 2019.

GADPR Flores (2019): <http://www.flores.gob.ec/index.php/ct-menu-item-11/ct-menu-item-25>

HOY, D. (2016). Por Enrique Kogan. Cuántos autos hay en el mundo y cuántos se fabrican anualmente. Recuperado de <https://www.hoylosangeles.com/vidayestilo/autos/hoyla-aut-cuantos-autos-hay-en-el-mundo-y-cuantos-se-fabrican-anualmente-20160923-story.html>

LA HORA, D. (2012). Transporte Comunitario al debate. La Hora. Recuperado de <http://cort.as/-BTyk>

PATIO DE AUTOS.COM (2019): <https://www.patiodeautos.com/general/el-primer-auto-que-llego-a-quito/>

WIKIMEDIA COMMONS. (2017). Recuperado de https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Parroquias_del_Cant%C3%B3n_Riobamba.JPG

Videos:

NOTICIAS COTOPAXI. (2016). Santiago Naula, Dirigente Transporte Comunitario FECOS. <https://www.youtube.com/watch?v=hl1-kc0oYRs>. Cotopaxi, Ecuador.

Muñoz, G. (Productor). (2017). TUIO, Transporte Comunitario. De <http://cort.as/-BTy7>. Quito, Ecuador.

Fotografías:

Cesar Llangari (Riobamba. Año 2020). Riobamba, autor. Chimborazo, Riobamba.

Libro de Franklin Cepeda Astudillo (Riobamba. Años 1992). Riobamba, imagen, palabra e historia. Biblioteca municipal de Riobamba, Chimborazo, Riobamba.

Saúl Pintag (Riobamba. Año 2019). Riobamba, autor. Chimborazo, Riobamba.

Entrevistas:

AQ. (21 de 12 de 2019). Transporte Comunitario. (S. Pintag, Entrevistador) Riobamba, Chimborazo, Ecuador.

JA. (21 de 12 de 2019). Transporte Comunitario. (S. Pintag, Entrevistador) Riobamba, Chimborazo, Ecuador.

JMP. (14 de 12 de 2019). Transporte Comunitario. (S. Pintag, Entrevistador) Riobamba, Chimborazo, Ecuador.

MA. (22 de 12 de 2019). Transporte Comunitario. (S. Pintag, Entrevistador) Riobamba, Chimborazo, Ecuador.

Naula, S. (13 de febrero de 2016). Transporte Comunitario. (C. Noticias, Entrevistador) Salcedo, Cotopaxi, Ecuador. Recuperado el 11 de septiembre de 2019, de <https://www.youtube.com/watch?v=h11-kc0oYRs>

Pintag, S. (22 de Febrero de 2020). Transporte Comunitario. *Observación de Campo*. Riobamba, Chimborazo, Ecuador.

RS. (21 de 12 de 2019). Transporte Comunitario. (S. Pintag, Entrevistador) Riobamba, Chimborazo, Ecuador.

SR. (21 de 08 de 2019). Saúl Pintag. *Transporte Comunitario*. (S. Pintag, Entrevistador) Riobamba, Chimborazo, Ecuador.

WP. (14 de 12 de 2019). Transporte Comunitario. (S. Pintag, Entrevistador) Riobamba, Chimborazo, Ecuador.

Anexos

Anexo 1: Esquemas de ficha de observación y entrevistas semiestructuradas

Tabla 13/ Esquema de ficha de observación.

Parroquia:	
Comunidad o sector:	
Fecha:	
Hora:	
Conductas a observar	Apuntes
Medios de transporte que utilizan los habitantes de las parroquias rurales de Cacha, Flores y Licto en diferentes días.	
Características socioeconómicas de los habitantes de las parroquias rurales de Cacha, Flores y Licto.	
Actores del Transporte Comunitario en las parroquias rurales de Cacha, Flores y Licto.	
Particularidades del Transporte Comunitario en las parroquias rurales de Cacha, Flores y Licto.	

Elaboración: Propia.

Tabla 14/ Esquema de entrevista semiestructuradas para usuarios.

Objetivo de la entrevista:
Fecha de entrevista:
N°:
¿Dónde vive?
¿Cuál es su principal actividad económica?
¿Qué prácticas ancestrales podemos aprender de su comunidad?
¿Se dedica a otras actividades económicas? ¿Por qué lo hace?
¿Qué medios de transportarse utiliza comúnmente para movilizarse a su hogar, mercados, institución educativa o trabajo?
¿Conoce o ha escuchado del Transporte Comunitario?
¿Qué sería para usted el Transporte Comunitario?
¿Usted cree que el Transporte Comunitario influye en la economía de alguien?
¿Cuál sería el aporte económico, social y cultural del Transporte Comunitario en las familias, comunidades, parroquias, cantón o provincia?
¿Conoce si se han realizado acciones para el Transporte Comunitario desde el gobierno central o local; y si no lo han hecho cree usted que deberían actuar o no?

Elaboración: Propia.

Tabla 15/ Esquema de entrevistas semiestructuradas para transportistas.

Objetivo de la entrevista:
Fecha de entrevista:
N°:
¿Dónde vive?
¿Cuál es su principal actividad económica?
¿Tiene otras actividades que le generen ingresos? ¿Por qué lo hace?
¿Usted es propietario del vehículo?
¿Es parte alguna compañía o cooperativa de transporte?
¿Conoce o ha escuchado del Transporte Comunitario?
¿Cree usted ser parte del Transporte Comunitario y por qué?
¿Qué sería para usted el Transporte Comunitario?
¿Cuántos usuarios creen que se benefician del Transporte Comunitario?
¿Usted cree que el Transporte Comunitario influye en la economía de alguien?
¿Cuál sería el aporte económico, social y cultural del Transporte Comunitario en las familias, comunidades, parroquias, cantón o provincia?
¿Conoce si se han realizado acciones para el Transporte Comunitario desde el gobierno central o local; y si no lo han hecho cree usted que deberían actuar o no?

Elaboración: Propia.

Tabla 16/ Esquema de entrevistas semiestructuradas para líderes sociales.

Objetivo de la entrevista:

Fecha de entrevista:

N°:

¿Cuántas personas conforman su organización?
¿Conoce o ha escuchado del Transporte Comunitario?
¿Qué sería para usted el Transporte Comunitario?
¿Cómo cree usted que el Transporte Comunitario influye en la economía de alguien?
¿Cuál sería el aporte económico, social y cultural del Transporte Comunitario en las familias, comunidades, parroquias, cantón o provincia?
¿Qué ha hecho su organización para dar voz al Transporte Comunitario?
¿Conoce si se han realizado acciones para el Transporte Comunitario desde el gobierno central o local; y si no lo han hecho cree usted que deberían actuar o no?

Elaboración: Propia.

Tabla 17/ Esquema de entrevistas semiestructuradas para autoridades del gobierno.

Objetivo de la entrevista:

Fecha de entrevista:

N°:

¿Qué tiempo labora en la institución?
¿Conoce o ha escuchado del Transporte Comunitario?
¿Conoce cómo y dónde se organiza el Transporte Comunitario?
¿Qué sería para usted el Transporte Comunitario?
¿Cómo cree usted que el Transporte Comunitario influye en la economía de alguien?
¿Cuál sería el aporte económico, social y cultural del Transporte Comunitario en las familias, comunidades, parroquias, cantón o provincia?
¿Qué acciones se han hecho desde su institución para el Transporte Comunitario y si las mismas han sido evaluadas, cuáles son sus resultados?
¿Conoce de experiencias similares a nivel internacional?
¿Qué le falta al Transporte Comunitario para ser parte de una política pública en nuestro país?

Elaboración: Propia.