

**UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS**

Trabajo de Integración Curricular modalidad Proyecto de Investigación previo a la
obtención del Título de Licenciado en Sociología

TÍTULO

“TAXISMO INFORMAL Y ESTRATEGIAS DE SUPERVIVENCIA DE LOS
TAXISTAS FORMALES: CASO DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE
EN TAXIS EL LIBERTADOR, GUARANDA, 2025”

AUTOR

MAURICIO DAVID BONILLA LUMBI

CARRERA

SOCIOLOGÍA

TUTOR

DR. BRUNO WILFRIDO SORIA DE MESA PhD

GUARANDA – ECUADOR

2025

ii. Página de la declaración de autoría.**CERTIFICACIÓN DE TUTORÍA**

Yo, Soc. Bruno Soria de Mesa PhD, en mi calidad de *tutor del proyecto de investigación*, modalidad proyecto de investigación contemplado en el Reglamento de la Unidad de Titulación de la Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas, designado mediante resolución dictada por Honorable Consejo Directivo, bajo juramento **CERTIFICO:** que el Señor. **Bonilla Lumbi Mauricio David**, egresado de la Universidad Estatal de Bolívar, Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas, Carrera de Sociología, ha cumplido con todos los requisitos pertinentes en esta titulación respecto a la modalidad de Proyecto de Investigación previo a la obtención del título de *Licenciado en Sociología*, con el tema: **"TAXISMO INFORMAL Y ESTRATEGIAS DE SUPERVIVENCIA DE LOS TAXISTAS FORMALES: CASO DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TAXIS EL LIBERTADOR, GUARANDA, 2025"**, habiendo trabajado conjuntamente en el desarrollo de este documento, constatando de esa manera, que este proyecto es de autoría del egresado, por lo cual doy fe, apruebo y certifico todo lo antes mencionado.

Es todo en cuanto puedo manifestar en honor a la verdad, facultando al interesado a hacer uso del presente documento en los trámites respecto a su titulación, al igual que, una vez emitido este se autoriza la presentación del proyecto de investigación a las diversas instancias correspondientes.



Soc. Bruno Soria de Mesa PhD.

TUTOR.

iii. Página de la declaración juramentada/cesión de reproducción (notarizada).*DECLARACIÓN JURAMENTADA DE AUTORÍA*

Yo, **MAURICIO DAVID BONILLA LUMBI**, portador de la cedula de identidad N.-0202704623 perteneciente a la carrera de Sociología de la Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas de la Universidad Estatal de Bolívar, bajo juramento declaro de forma libre y voluntaria que el presente proyecto de investigación titulado **"TAXISMO INFORMAL Y ESTRATEGIAS DE SUPERVIVENCIA DE LOS TAXISTAS FORMALES: CASO DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TAXIS EL LIBERTADOR, GUARANDA, 2025"** es de mi autoría, así como las expresiones vertidas en la misma, que se ha realizado bajo la recopilación bibliográfica, tanto de libros, revistas, publicaciones y recolección de datos en territorio, mismos que fueron necesarios para la elaboración del presente trabajo investigativo.

Atentamente, -



Autor

Mauricio David Bonilla Lumbi,

C.I. 0202704623.



Notaria Tercera del Cantón Guaranda
Msc. Ab. Henry Rojas Narvaez
Notario

No. ESCRITURA	20260201003P00887
---------------	-------------------



DECLARACION JURAMENTADA

OTORGADA POR:

BONILLA LUMBI MAURICIO DAVID

CUANTIA: INDETERMINADA

FACTURA: 001-002-000016101

DI: 2 COPIAS

En la ciudad de Guaranda, capital de la provincia Bolívar, República del Ecuador, hoy día treinta y uno de marzo de dos mil veintiséis, ante mí Abogado **HENRY ROJAS NARVAEZ**, Notario Público Tercero del Cantón Guaranda, comparece el señor **BONILLA LUMBI MAURICIO DAVID**, soltero, domiciliado en la parroquia Guanujo de la ciudad de Guaranda, provincia Bolívar, con celular número 0980446020, correo electrónico bonilladavid184@gmail.com, por sus propios derechos. El compareciente es de nacionalidad ecuatoriana, mayor de edad, hábil según derecho para contratar y obligarse, a quien de conocerlo doy fe; en virtud de que me han exhibido sus documentos de identificación y con su autorización se ha procedido a verificar la información en el Sistema Nacional de Identificación Ciudadana del Registro Civil; en cumplimiento de la Ley Notarial, la Ley Orgánica de Protección de Datos Personales (LOPD) y su Reglamento General (RLOPD), los datos personales proporcionados en este documento son autorizados por la compareciente al Notario para su uso, verificación, tratamiento y archivo, los cuales reposarán además en los libros de la Notaría Tercera del cantón Guaranda conforme lo prevé la Ley Notarial. Bien instruido por mí el Notario con el objeto y resultado de esta escritura pública a la que procede libre y voluntariamente, advertido de la gravedad del juramento y las penas de perjurio, me presenta su declaración Bajo Juramento que dice: **Declaro que el presente proyecto de Investigación titulado: "TAXISMO INFORMAL Y ESTRATEGIAS DE SUPERVIVENCIA DE LOS TAXISTAS FORMALES: CASO DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TAXIS EL LIBERTADOR, GUARANDA, 2025"**, previa la obtención del título de Licenciado en Sociología, a través de la Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas, de la Universidad Estatal de Bolívar es de mi autoría, este documento no ha sido previamente presentado por ningún grado de calificación profesional; y, que las referencias bibliográficas que se incluyen han sido consultadas por la autora. Es todo cuanto puedo declarar en honor a la verdad, la misma que la hago para los fines legales pertinentes. **HASTA AQUÍ LA DECLARACIÓN JURADA.** La misma que queda elevada a escritura pública con todo su valor legal. Para el otorgamiento de la presente escritura pública se observaron todos los preceptos legales del caso, leída que le fue al compareciente por mí el Notario en unidad de acto, aquella se ratifica y firma conmigo en unidad de acto de todo lo cual doy Fe.



BONILLA LUMBI MAURICIO DAVID
C.C.0202704623




AB. HENRY ROJAS NARVAEZ
NOTARIO PUBLICO TERCERO DEL CANTON GUARANDA

iv. Reporte de similitud de Compilatio.



CARRERA DE
SOCIOLOGÍA



INFORME DE COMPILATIO

PARA: MAURICIO DAVID BONILLA LUMBI
DE: DR. BRUNO SORIA DE MESA PhD
ASUNTO: Informe de COMPILATIO
FECHA: 30 de marzo de 2026

Adjunto al presente, sírvase encontrar el documento final del Proyecto de Titulación: "TAXISMO INFORMAL Y ESTRATEGIAS DE SUPERVIVENCIA DE LOS TAXISTAS FORMALES: CASO DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TAXIS EL LIBERTADOR, GUARANDA, 2025" elaborado por el señor MAURICIO DAVID BONILLA LUMBI, bajo mi dirección, previa a la obtención del título de LICENCIADO(A) SOCIOLOGIA, la misma que cumple con los componentes que exige la reglamentación de la Universidad Estatal de Bolívar e incluye el informe de la herramienta COMPILATIO, el cual avala los niveles del 9% de similitud y el 91% de originalidad del trabajo investigativo.



Certificado de análisis

Compilatio Magister+ | UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLIVAR (UEB)

Mauricio Bonilla 29-03-2026.

ID : 55e07ab1532c905d14a8a023cef03e6f040832200

9%
Textos sospechosos

Nombre del fichero: Mauricio Bonilla 29-03-2026.txt

Tamaño del archivo original: 2,25 MB

Número de palabras: 66.120

Número de caracteres: 452128

Depositante: BRUNO WILFREDO SORIA DE MESA

Fecha de depósito: 29 de marzo de 2026

Tipo de carga: manual

Fecha de fin de análisis: 29 de marzo de 2026

Atentamente,



BRUNO WILFREDO
SORIA DE MESA

Dr. Bruno Soria De Mesa PhD
TUTOR DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

DERECHOS DE AUTOR

Yo, Mauricio David Bonilla Lumbi, portador de la Cédula de Identidad No 0202704623 en calidad de autor y titular de los derechos morales y patrimoniales del Trabajo de Titulación: Taxismo informal y estrategias de supervivencia de los taxistas formales: caso de la cooperativa de transporte en taxis El Libertador, Guaranda, 2025, modalidad Proyecto de Investigación de conformidad con el Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN, concedemos a favor de la Universidad Estatal de Bolívar, una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos. Conservamos a mi favor todos los derechos de autor sobre la obra, establecidos en la normativa citada.

Así mismo, autorizo a la Universidad Estatal de Bolívar, para que realice la digitalización y publicación de este trabajo de titulación en el Repositorio Digital, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

El autor declara que la obra objeto de la presente autorización es original en su forma de expresión y no infringe el derecho de autor de terceros, asumiendo la responsabilidad por cualquier reclamación que pudiera presentarse por esta causa y liberando a la Universidad de toda responsabilidad.

MAURICIO DAVID BONILLA LUMBI
FIRMA

v. Dedicatoria

A lo largo de mi vida, he caminado acompañado de personas cuyo apoyo, cariño y palabras oportunas fueron fundamentales para llegar hasta este momento, cada consejo, cada gesto de ayuda, la muestra de afecto marcó mi trayectoria y me dieron la fuerza necesaria para continuar, incluso en los momentos difíciles.

Dedico esta tesis, en primer lugar, a Dios por darme la vida, por siempre acompañarme, por la fortaleza y la fe para no rendirme; a mi familia, por ser mi soporte continuo; y, de manera muy especial, a mi mamá Ana Grimaneza Lumbi Sisa, quien ha sido todo para mí. Mamá, gracias por sacarme adelante desde pequeño, por tus sacrificios, por tu esfuerzo diario y por tu amor incondicional. Te recuerdo desde que era niño, como una mujer muy trabajadora, levantándote temprano cada día y luchando sin descanso para que no me falte nada, y sigues siendo esa misma persona hasta hoy. Todo lo que soy y todo lo que estoy logrando nacen de tu lucha, de tu ejemplo y de tu gran corazón.

A mi hermana Belén, a mi tía Narcisa y a mis primos Melany y Antony, gracias por el cariño sincero, el acompañamiento constante y por ser una fuente de ánimo en mi vida. A la familia de don Marco Albaracín y a la señora Lorena Iza, gracias por su apoyo, sus consejos y por tenderme la mano en momentos importantes de mi camino. A la abuelita Rosario y a toda su familia, gracias por tratarme siempre con respeto y afecto, y por llenarme de consejos y cariño que guardaré para siempre.

A mi amigo David, a quien considero un hermano, gracias por tu amistad sincera, por estar conmigo en los buenos y malos momentos, por escucharme, por aconsejarme y por no dejarme solo cuando más lo necesitaba. A don Carlos, gracias por brindarme la oportunidad de trabajar, por sus consejos, por la confianza depositada en mí y por el apoyo que me permitió seguir adelante cuando más lo necesitaba.

A todos ustedes, muchas gracias por el apoyo, el cariño, la confianza y por acompañarme en este proceso que hoy marca un momento significativo en mi vida.

vi. Agradecimiento

Quiero expresar mi gratitud a Dios por permitirme vivir, tener fuerza y la oportunidad de llegar a este punto. Este camino no ha sido sencillo, pero gracias a la persistencia y la confianza, conseguí finalizar una fase muy significativa de mi existencia.

Agradezco a la Universidad Estatal de Bolívar, al alma máter bolivarenses, que fue el espacio donde crecí como estudiante y como persona tanto en la virtualidad como en la presencialidad; en estos años no solo aprendí contenidos, sino también a mirar la realidad desde una perspectiva crítica y comprometida con la sociedad.

Un agradecimiento personal dirigido al Doc. Bruno Soria, gracias por estar a mi lado como mentor en este proyecto, por su paciencia, sus correcciones y por guiarme en cada etapa de esta investigación. Sus consejos y observaciones fueron muy importantes para que este proyecto pudiera salir adelante.

A los docentes de la carrera de Sociología: Antropólogo Pablo González, Sociólogo Fernando Rea, Dr. Bruno Soria, Sociólogo Sebastián Coba, Socióloga Fernanda Ocampo y Psicólogo Nicolás González, gracias por sus enseñanzas, por las clases y los debates, por motivarnos siempre a pensar más allá de lo evidente, cada uno desde su forma de enseñar aportó de manera significativa a mi formación académica y personal.

Gracias también a los amigos que me dejó la universidad: Henry, Dayana, Lis, Jonathan y Mike, y a todos los demás que se volvieron parte de esta etapa. Gracias por el apoyo, las risas, los buenos momentos y por estar ahí cuando las cosas se ponían pesadas. Aunque el tiempo y la distancia cambien muchas cosas, quedan el cariño y la certeza de que siempre podremos contar entre nosotros.

Finalmente, agradezco a mis compañeros de clase, con quienes compartí esfuerzos, trabajos, desvelos y logros, quienes, al caminar juntos, hicieron que este proceso fuera más llevadero y que la experiencia universitaria valiera aún más la pena.

A todos quienes formaron parte de este camino y de manera muy personal, a mi familia, gracias de todo corazón por el apoyo, el cariño y la confianza que me brindaron en cada etapa. Con cariño, respeto y gratitud.

Mauricio David.

vii. Índice.

ii. Página de la declaración de autoría.	2
iii. Página de la declaración juramentada/cesión de reproducción (notarizada).	3
iv. Reporte de similitud de Compilatio.	5
v. Dedicatoria.....	6
vi. Agradecimiento.....	7
vii. Índice.	8
Capítulo I: Problema.....	14
Título.....	14
1.1 Resumen.....	15
1.1.1. Abstract.....	17
1.2 Introducción.	19
1.3 Planteamiento del Problema	21
1.4 Formulación del problema	24
1.5 Hipótesis	24
1.6 Variables	24
1.6.1 Variable Independiente	24
1.6.2 Variable Dependiente.....	24
1.7. Objetivos	24
1.7.1 Objetivo General.....	24
1.7.2 Objetivos Específicos.....	25
1.8 Justificación	25
Capítulo II – Marco Teórico	28
2.1 Marco Histórico.	28
2.1.1. Historia del transporte urbano en Guaranda.	28
2.1.2. Evolución del taxismo informal.....	29
2.1.3. Reseña histórica de la cooperativa “El Libertador”.....	29

2.2 Marco Teórico.....	31
2.2.1. Sociología del trabajo.	31
2.2.2. La Sociología del Trabajo según Enrique de la Garza Toledo.	33
2.2.3 Fundamentos conceptuales sobre la informalidad y el trabajo en el transporte urbano. .	34
2.2.3.1. Enfoque estructuralista latinoamericano.....	34
2.2.3.2. Teoría de la economía informal desde la sociología del trabajo.....	36
2.2.3.3. Teoría de la heterogeneidad estructural.	38
2.2.3.4. Teoría de la precarización laboral.....	40
2.2.3.5. Teoría del cooperativismo social.	42
2.2.3.6. El taxismo informal como expresión urbana de la economía informal.	43
2.2.3.7. Competencia desleal y conflictos de legitimidad.....	44
2.2.4. Enfoques teóricos sobre competencia, marginalidad y estrategias de adaptación.....	45
2.2.4.1. Teoría de la acción y la reproducción social.....	45
2.2.4.2. Teoría de los campos sociales.....	47
2.2.4.3. Teoría del habitus de Pierre Bourdieu.	49
2.2.4.4. Teoría del capital social.	51
2.2.4.5. La competencia en el campo del transporte urbano.....	52
2.2.4.6. Habitus, capital y estrategias de los trabajadores.....	54
2.2.5. Movilidad urbana informal y derecho a la ciudad.	55
2.2.5.1. Sociología urbana crítica.....	55
2.2.5.2. Teoría del derecho a la ciudad de Henri Lefebvre.....	56
2.2.5.3. Teoría de la producción del espacio.....	57
2.2.5.4. La movilidad urbana como expresión del derecho a la ciudad.....	59
2.2.5.5. Territorialidad laboral y conflicto por el espacio público.....	60
2.2.6. Estrategias de supervivencia y agencia del trabajador formal.....	62

2.2.6.1. Teoría de la estructuración de Anthony Giddens.....	62
2.2.6.2. Teoría de la acción y la reproducción social de Anthony Giddens.....	63
2.2.6.4. Estrategias de Supervivencia y la Agencia del Trabajador.....	66
2.3 Marco Legal.....	69
2.3.1. Constitución de la República del Ecuador (CRE).....	69
2.3.1.1. Derecho al trabajo y a la organización cooperativa.....	69
2.3.1.2. Libertad de transporte y obligación de regulación estatal.....	70
2.3.1.3. Competencia municipal en la regulación del transporte urbano.....	71
2.3.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	72
2.3.2.1. El taxi como transporte comercial regulado.....	72
2.3.3. Código Orgánico Integral Penal – COIP.....	74
2.3.3.1. Prohibición del transporte informal.....	74
2.3.4. Ordenanza que planifica, regula y controla el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial del cantón Guaranda.....	74
2.3.4.1. Control del servicio de taxis en el cantón Guaranda.....	76
Capítulo III – Metodología.....	78
3.1. Método de la investigación.....	78
3.1.1. Método cualitativo.....	78
3.2. Tipo de Investigación (metodología).....	79
3.2.1. Investigación Exploratoria.....	79
3.2.2. Investigación Descriptiva.....	80
3.3 Técnicas e instrumentos de investigación.....	80
3.3.1. Técnica.....	80
3.3.1.1. Entrevista en profundidad.....	80
3.3.2. Instrumento.....	81

3.3.2.1. Guía de entrevista en profundidad.....	81
3.4 Criterio de inclusión y criterio de exclusión.....	81
3.4.1. Criterio de inclusión.....	81
3.4.2. Criterio de exclusión.....	82
3.5 Población y muestra.....	82
3.5.1. Población.....	82
3.5.2. Muestra.....	83
3.6 Localización geográfica del estudio.....	84
Capítulo IV – Resultados y discusión.....	85
4.1. Resultados.....	85
4.2. Resultado de la aplicación de dimensiones analíticas por objetivo.....	87
4.2.1. Impacto del taxismo informal en la estructura laboral y económica.....	87
4.2.1.1. Trayectoria laboral y capital experiencial.....	87
4.2.1.2. Estructura organizativa y posición estructural.....	88
4.2.2. Dinámicas de interacción entre taxistas formales e informales.....	89
4.2.2.1. Naturaleza de las interacciones.....	89
4.2.2.2. Conflictividad y disputas.....	90
4.2.2.3. Coexistencia y colaboración.....	90
4.2.2.4. Cohesión organizacional.....	91
4.2.3. Percepción sobre la magnitud y las causas del taxismo informal.....	92
4.2.3.1. Magnitud percibida del fenómeno.....	92
4.2.3.2. Factores causales de la informalidad.....	93
4.2.3.3. Impacto económico directo.....	94
4.2.3.4. Rol institucional y regulatorio.....	94
4.2.4. Estrategias económicas y no económicas de los taxistas formales.....	95

4.2.4.1. Estrategias económicas individuales.....	95
4.2.4.2. Estrategias colectivas organizacionales.	96
4.2.4.3. Estrategias no económicas.	97
4.2.4.4. Evaluación de efectividad.	98
4.2.5. Impacto general y reflexiones finales.	98
4.2.5.1. Condiciones laborales generales.	98
4.2.5.2. Impacto económico organizacional.	99
4.2.5.3. Propuestas y demandas.	100
4.3. Discusión.....	100
4.3.1. Discusión del impacto del taxismo informal en la estructura laboral y económica.....	100
4.3.2. Discusión de las dinámicas de interacción entre taxistas formales e informales.....	102
4.3.3. Discusión sobre la percepción de magnitud y causas del taxismo informal.....	103
4.3.4. Discusión sobre las estrategias económicas y no económicas de los taxistas formales	104
4.3.5. Discusión integradora de la hipótesis.	105
Capítulo V – Conclusiones y Recomendaciones	107
5.1. Conclusiones	107
5.2. Recomendaciones	108
Bibliografía.	110
Anexos	117
Anexo 1: Formulario de consentimiento para la grabación de audio.	117
Anexo 2: Formato de la entrevista. Taxistas formales.....	118
Anexo 3: Formato de la entrevista. Taxistas informales.....	121
Anexo 4: Matriz de análisis cualitativo de entrevistas a taxistas formales e informales en Guaranda.....	123
Anexo 5. Evidencias fotográficas de las entrevistas.....	214

Índice de tablas.

Tabla.1.....86

Índice de figuras.

Ilustración 1 Ubicación geográfica del entorno urbano del cantón Guaranda.....84

Capítulo I: Problema

Título

“Taxismo Informal y Estrategias de Supervivencia de los Taxistas Formales: Caso de la Cooperativa de Transporte en Taxis El Libertador, Guaranda, 2025”.

1.1 Resumen.

La presente investigación aborda el fenómeno del taxismo informal y su incidencia en las estrategias de supervivencia de los taxistas formales de la Cooperativa de Transporte en Taxis El Libertador, en la ciudad de Guaranda, durante el año 2025. El estudio parte del reconocimiento de que el transporte urbano constituye un sector clave en la dinámica socioeconómica local y que, en contextos urbanos de menor escala, la expansión de las actividades informales genera impactos en las condiciones laborales y económicas de los trabajadores formalmente constituidos. En este sentido, se analiza cómo el crecimiento del transporte informal influye en los taxistas formales y en las estrategias que estos desarrollan para sostener su actividad.

En el proceso de investigación se empleó el método cualitativo, basado en los tipos de investigación exploratoria y descriptiva, lo que permitió un acercamiento al fenómeno del taxismo informal desde la perspectiva de los actores sociales vinculados al transporte. Para la recolección de información se utilizó la entrevista en profundidad, aplicada a taxistas formales de la Cooperativa El Libertador y a taxistas informales que operan en la ciudad de Guaranda, quienes cumplieron con los criterios de inclusión establecidos. Este enfoque permitió obtener información sobre las condiciones de trabajo, las formas de competencia, las estrategias de supervivencia y las prácticas cotidianas, lo que facilitó la comprensión de las dinámicas sociales en torno al taxismo informal.

El estudio muestra que la presencia del taxismo informal incide directamente en la disminución de los ingresos, la inestabilidad laboral y el aumento de la competencia en condiciones desiguales, lo que afecta la organización del trabajo y las relaciones sociales entre los actores del sector. Asimismo, evidencia que los taxistas formales implementan diversas estrategias de supervivencia, como la extensión de las jornadas laborales, la diversificación de servicios, el fortalecimiento de la organización cooperativa y la adaptación a las dinámicas del mercado local, como respuestas a un contexto marcado por la persistencia de la informalidad.

Finalmente, la investigación concluye que el taxismo informal no se limita a un problema económico, sino que se configura como un fenómeno social que intensifica la precarización laboral, debilita la estabilidad de los ingresos y afecta la seguridad social y organizativa de los taxistas formales. Asimismo, aporta elementos para la comprensión sociológica del transporte informal en ciudades pequeñas como Guaranda, lo que evidencia la necesidad de fortalecer las

políticas públicas de control, regulación y apoyo al transporte formal, a fin de promover condiciones laborales más equitativas y sostenibles.

Palabras clave: taxismo informal, estrategias de supervivencia, transporte urbano, informalidad laboral, precarización laboral.

1.1.1. Abstract.

This research examines the phenomenon of informal taxiing and its impact on the survival strategies of formal taxi drivers in the El Libertador Taxi Cooperative in the city of Guaranda in 2025. The study begins with the recognition that urban transportation is a key sector of local socioeconomic dynamics and that, in smaller urban contexts, the expansion of informal activities affects the working and economic conditions of formally employed workers. In this sense, it analyzes how the growth of informal transportation influences formal taxi drivers and the strategies they develop to sustain their activity.

The research employed a qualitative method, supported by exploratory and descriptive approaches, allowing an examination of the informal taxi industry from the perspective of the social actors involved in transportation. Data was collected through in-depth interviews with formal taxi drivers from the El Libertador Cooperative and informal taxi drivers operating in the city of Guaranda, who met the established inclusion criteria. This approach yielded insights into working conditions, forms of competition, survival strategies, and daily practices, thereby facilitating an understanding of the social dynamics surrounding informal taxi services.

The study shows that the presence of informal taxi services directly impacts decreased income, job insecurity, and increased competition under unequal conditions, affecting work organization and social relations among sector stakeholders. It also reveals that formal taxi drivers implement various survival strategies, such as extending working hours, diversifying services, strengthening their cooperative organization, and adapting to local market dynamics, as responses to a context marked by the persistence of informality.

Finally, the research concludes that informal taxiing is not merely an economic problem but a social phenomenon that intensifies job insecurity, weakens income stability, and undermines

the social and organizational security of formal taxi drivers. Furthermore, it contributes to a sociological understanding of informal transportation in small cities like Guaranda, highlighting the need to strengthen public policies to control, regulate, and support formal transportation to promote more equitable and sustainable working conditions.

Keywords: Informal taxiing, survival strategies, urban transportation, informal employment, job insecurity.

1.2 Introducción.

El transporte urbano forma un componente clave en la dinámica social y económica de las ciudades al facilitar la movilidad diaria de la colectividad y contribuir al desarrollo de las actividades laborales, comerciales y sociales, en este marco, el servicio de taxis se configura como una actividad estratégica, pero también como un espacio donde se manifiestan problemáticas asociadas a la informalidad laboral, la competencia desigual y la precarización del trabajo, en un entorno urbano de menor escala como el cantón Guaranda, el crecimiento del taxismo informal se presenta como un fenómeno social que va en ascenso y que incide directamente en las condiciones laborales y económicas de los taxistas formales organizados en cooperativas, generando tensiones más perceptibles en el sector y orillándolos a implementar diferentes estrategias de supervivencia para mantener su actividad.

La presente investigación analiza el taxismo informal y su incidencia directa en las estrategias de supervivencia laboral de los taxistas formales que integran la Cooperativa de Transporte en Taxis El Libertador, del cantón Guaranda, durante el año 2025, desde un enfoque sociológico, el estudio examina de manera específica cómo la expansión del transporte informal incide en los ingresos económicos, la organización del trabajo, las formas de competencia y las relaciones sociales de los taxistas formales, así como las estrategias individuales y colectivas que estos despliegan para enfrentar la competencia informal y sostener su actividad en un escenario marcado por asimetrías o desigualdades normativas y ausencia de control efectivo de autoridades locales y nacionales.

El estudio se lleva a cabo según el formato definido por la carrera de sociología y se organiza en cinco secciones, las cuales tratan los puntos fundamentales de la investigación que se detallan a continuación:

El Capítulo I: Problema presenta el planteamiento y la formulación del problema de investigación, la delimitación del tema, las variables de estudio y los objetivos generales y específicos que orientan el desarrollo del trabajo. En este apartado también se expone la justificación, destacando la relevancia social y académica de la investigación en relación con el impacto del taxismo informal en los taxistas formales de la Cooperativa El Libertador de la ciudad.

El Capítulo II; Marco Teórico, desarrolla el sustento conceptual de la investigación mediante la presentación del marco histórico, el marco teórico y el marco legal, en este capítulo se abordan los principales enfoques relacionados con la sociología del trabajo, la economía informal, la precarización laboral y las estrategias de supervivencia, así como la normativa legal que regula el transporte terrestre en el Ecuador y la ordenanza del transporte en la ciudad de Guaranda.

El Capítulo III, Metodología, describe el diseño metodológico del estudio, especificando el método cualitativo, los tipos de investigación exploratoria y descriptiva, la técnica de entrevista en profundidad y el instrumento guía de entrevista; asimismo, se detallan los criterios de inclusión y exclusión utilizados para la selección de los participantes, así como el procedimiento seguido para el desarrollo del trabajo de campo.

El Capítulo IV, Resultados y Discusión, presenta y analiza los principales resultados obtenidos mediante entrevistas en profundidad, organizados según los objetivos de la investigación. En este apartado se discuten los hallazgos en relación con el marco teórico, lo que permite interpretar el impacto del taxismo informal en las estrategias de supervivencia de los taxistas formales.

El Capítulo V: Conclusiones y Recomendaciones, expone las conclusiones derivadas del análisis realizado y presenta recomendaciones orientadas a la reflexión académica y a la posible

mejora de las condiciones del transporte urbano en el cantón Guaranda, complementándose con la bibliografía y los anexos correspondientes a la investigación.

1.3 Planteamiento del Problema

El incremento del taxismo informal se ha vuelto un fenómeno cada vez más notorio en el transporte urbano, con conductores que ofrecen sus servicios sin estar sujetos a las normativas vigentes. Aunque este tipo de servicio responde a las necesidades de movilidad de la población, también genera conflictos y desbalances con respecto al servicio regulado, como lo son las cooperativas o los gremios. En esta situación, los integrantes de instituciones de este sector legalmente constituidas, como la Cooperativa de Taxis El Libertador en Guaranda, se ven obligados a implementar diversas estrategias que aseguren su continuidad en el transporte urbano, protejan su reputación social y les permitan enfrentar una competencia marcada por la inequidad.

En el contexto internacional, el crecimiento del taxismo informal es una tendencia observada tanto en ciudades medianas y grandes como en países desarrollados y en economías emergentes. Este fenómeno conlleva que los servicios de taxi que operan sin regulación oficial se expandan, lo que plantea desafíos complejos para regular el sector y mantener la seguridad y la calidad del servicio. En muchos países, la competencia de taxistas informales, que luchan por sobrevivir en un mercado fragmentado y sin regulación, pone en grave peligro la rentabilidad y la operatividad de los taxis formales. Como señalan Spooner y Whelligan (2017), “el número de trabajadores y trabajadoras informales del transporte está creciendo mundialmente” (p. 3).

Además, Robles et al. (2023) indican que, según estimaciones recientes, las plataformas digitales llegaron a representar aproximadamente un 10% de la fuerza de trabajo en países europeos y cerca de un 9,4% en América Latina, y que el número de plataformas se multiplicó notablemente en la última década, lo que denota la rapidez con que estas modalidades han crecido

y se han incorporado al mercado laboral (p. 6). Estos datos indican que el crecimiento de servicios a través de aplicaciones y plataformas no solo aumenta la oferta de transporte informal, sino que también altera las condiciones competitivas: se incrementa la cantidad de conductores disponibles, se favorece la captación de pasajeros por medio de tecnologías y se disminuyen los costos operativos para aquellos que trabajan fuera del marco regulatorio; esto último ejerce presión sobre los ingresos y la estabilidad financiera de los taxistas legalmente constituidos.

De igual manera, en distintas partes del mundo la expansión del transporte informal ha puesto de relieve tensiones no solo económicas, sino también sociales y políticas, por un lado, los Estados enfrentan la dificultad de controlar un sector que se multiplica con rapidez gracias a la flexibilidad tecnológica y la demanda constante de movilidad; por otro, los trabajadores formales organizados en cooperativas o sindicatos recurren a diversas estrategias de presión y resistencia para defender sus espacios en el mercado. En este sentido, un estudio sobre el sector taxi en Bogotá señala que “en Colombia, por cada taxi formal que presta el servicio, hay dos vehículos informales rodando por las calles” (Revista Dinero, como se citó en Martínez Garzón y Bacca Benítez, 2015, p. 9).

A nivel nacional, el taxismo informal se ha consolidado como una de las dificultades más notorias del sistema de transporte de Ecuador, sobre todo en las capitales provinciales y en las ciudades intermedias. Esta situación se ilustra en Guayaquil, donde el servicio de taxis se divide en tres sectores: el tercero corresponde a los "taxis piratas", que no cumplen con ninguna de las normas legales establecidas para su funcionamiento (Tomalá, 2020, p. 25). Algunos choferes han decidido trabajar fuera de la regulación debido a la escasez de trabajo formal, al alto costo de obtener un cupo de taxi legalizado y a las limitadas posibilidades de control municipal.

Por otra parte, el crecimiento de la informalidad en este sector se ha acelerado en el país

debido a la proliferación de redes sociales y aplicaciones móviles como herramientas para atraer pasajeros, estos equipos han debilitado los sistemas de control tradicionales porque permiten que los usuarios y conductores se conecten directamente. Guachichulca (2025) explica esta ventaja comparativa mediante el ejemplo del aeropuerto de Quito, donde los taxis legales pagan mensualmente cerca de 83 dólares por unidad y anualmente más de 160.000 dólares en autorizaciones, a diferencia de los vehículos informales, que operan sin pagar ningún impuesto o tasa (párr. 12).

Siguiendo esta línea, la falta de políticas públicas integrales ha hecho que el problema persista sin soluciones estructurales, a pesar de que en ciertos municipios del país se han puesto en marcha campañas de regulación u operativos de control. Estos esfuerzos no son suficientes ante la magnitud del fenómeno.

En el ámbito local, la ciudad de Guaranda no ha sido ajena al crecimiento del taxismo informal, que se manifiesta en la presencia de conductores sin autorización que operan en paralelo a las cooperativas legalmente constituidas. Este fenómeno repercute en la estabilidad económica de los taxistas formales, en la percepción que los usuarios tienen sobre la calidad del servicio y en la capacidad de las instituciones para garantizar un transporte urbano ordenado. No obstante, a pesar de su relevancia social y económica, el tema no ha recibido la atención investigativa suficiente que permita dimensionar con claridad las tensiones que genera en la ciudad.

En definitiva, se evidencia un vacío investigativo en Guaranda respecto al taxismo informal y a las estrategias de supervivencia de los taxistas formales, no existen estudios que analicen cómo la expansión de lo informal afecta al trabajo regulado ni cómo los conductores organizados responden mediante mecanismos económicos, organizativos o tecnológicos, por ello, esta investigación se propone describir la situación de la Cooperativa de Taxis El Libertador,

aportando elementos para comprender mejor la dinámica local y abrir posibilidades de reflexión sociológica y práctica.

1.4 Formulación del problema

¿De qué manera el auge del taxismo informal en Guaranda ha influido en las condiciones laborales y económicas de los taxistas formales afiliados a la Cooperativa de Transporte en Taxis El Libertador, y qué estrategias de supervivencia han desarrollado estos últimos para mantener su actividad en este contexto de competencia desigual?

1.5 Hipótesis

La proliferación del taxismo informal en la ciudad de Guaranda ha incidido negativamente en las condiciones laborales y económicas de los taxistas formales, quienes han desarrollado diversas estrategias de supervivencia, tanto individuales como colectivas, para mantener su actividad.

1.6 Variables

1.6.1 Variable Independiente

Taxismo informal.

1.6.2 Variable Dependiente

- Condiciones laborales y económicas.
- Estrategias de supervivencia de los taxistas formales.

1.7. Objetivos

1.7.1 Objetivo General

- Analizar la incidencia del taxismo informal en la estructura laboral y económica de la Cooperativa de Transporte en Taxis "El Libertador" de la ciudad de Guaranda, así como

las estrategias de supervivencia desplegadas por los taxistas formales frente a la competencia generada por dicho fenómeno, durante el año 2025.

1.7.2 Objetivos Específicos

- Examinar las dinámicas de interacción entre taxistas formales e informales en la ciudad de Guaranda, identificando las formas de conflictividad y de coexistencia, así como sus efectos en la cohesión organizativa de la Cooperativa de Transporte en Taxis "El Libertador".
- Explorar las percepciones de los taxistas formales e informales sobre la magnitud, los factores causales y el impacto económico directo de la proliferación del taxismo informal en el mercado local de transporte de Guaranda.
- Caracterizar las estrategias económicas y no económicas individuales y colectivas implementadas por los taxistas formales de la Cooperativa "El Libertador" para sostener su actividad frente a la competencia del taxismo informal, y evaluar su efectividad percibida.

1.8 Justificación

La presente investigación, titulada “Taxismo Informal y Estrategias de Supervivencia de los Taxistas Formales: Caso de la Cooperativa de Transporte en Taxis El Libertador, Guaranda, 2025”, surge de la necesidad de comprender un fenómeno que afecta tanto al sistema de transporte urbano como a la situación económica y social de quienes dependen de esta actividad. El taxismo informal no constituye una situación aislada, por el contrario, se presenta como una práctica generalizada en la que se expresan las demandas de movilidad de la población, pero que al mismo tiempo genera tensiones con los taxistas que se encuentran legalmente constituidos. En este marco, es vital investigar cómo los taxistas formales enfrentan esta competencia mediante

diversas estrategias de supervivencia, con el propósito de dimensionar la problemática y aportar al análisis académico y social de la ciudad.

Desde una interpretación teórica, el trabajo adquiere sentido al inscribirse en la discusión sobre la economía informal, la precarización del trabajo y las transformaciones en la organización laboral dentro del transporte urbano, abordar el taxismo informal como variable central permite relacionarlo con enfoques clásicos y contemporáneos de la sociología del trabajo, mientras que el análisis de las estrategias de supervivencia se vincula con las discusiones sobre la acción social, la resiliencia y la organización colectiva. En el plano axiológico, el estudio también cobra relevancia al evidenciar las condiciones de vida de los taxistas formales, quienes se encuentran expuestos a desigualdades estructurales y buscan sostener su legitimidad social en un contexto laboral adverso.

En el plano práctico, esta investigación adquiere relevancia al centrarse en Guaranda, donde el crecimiento del transporte informal representa un reto constante para los taxistas regulados, la ciudadanía y la administración municipal. Analizar la manera en que estos actores enfrentan esta situación permite contar con información valiosa para la gestión local y, al mismo tiempo, brinda a las cooperativas elementos que fortalecen su organización interna y sus estrategias frente a la competencia desigual. De esta forma, el trabajo de investigación no solo contribuye a la reflexión académica, sino que también ofrece insumos de análisis que apoyan la toma de decisiones relacionadas con el transporte urbano y la vida comunitaria.

Metodológicamente, el estudio adopta un enfoque cualitativo y descriptivo, orientado a comprender las vivencias, percepciones y dinámicas de los actores involucrados. La investigación se centra principalmente en los taxistas formales e informales, mediante entrevistas que permiten recoger sus experiencias y sus puntos de vista sobre el fenómeno. En el caso de la Alcaldía de

Guaranda, su participación se analiza mediante la revisión de la ordenanza vigente como instrumento regulador del transporte. Esta estrategia permite aproximarse al fenómeno desde la perspectiva de quienes lo viven cotidianamente, identificando no solo las tensiones existentes, sino también las estrategias de adaptación y resistencia que surgen en este contexto.

En síntesis, este proyecto se fundamenta en la necesidad de abordar un vacío tanto teórico como empírico en torno al fenómeno del taxismo informal en Guaranda. A través del análisis de sus repercusiones en los taxistas formales y de las tácticas de subsistencia que desarrollan frente a una competencia estructuralmente desigual, el estudio plantea una aproximación crítica, al tomar como caso de referencia la experiencia de la Cooperativa de Taxis El Libertador, la investigación se configura como una contribución sociológica relevante para la comprensión de una problemática aún poco explorada en el contexto local.

Capítulo II – Marco Teórico

2.1 Marco Histórico.

2.1.1. Historia del transporte urbano en Guaranda.

La historia del transporte urbano en la ciudad de Guaranda está vinculada al crecimiento poblacional y a la configuración territorial de la ciudad. Hasta inicios del siglo XX, la movilidad interna se caracterizaba principalmente por el tránsito peatonal y el uso de animales de carga, debido a las limitadas condiciones de la infraestructura vial. A partir de la década de 1920, con la introducción de los primeros vehículos motorizados, la ciudad comienza a experimentar cambios en su dinámica de movilidad, proceso que se intensifica durante la segunda mitad del siglo XX, especialmente entre las décadas de 1970 y 1990, cuando el crecimiento urbano impulsa la organización de sistemas de transporte acordes con las nuevas demandas de la población.

Posteriormente, desde finales del siglo XX e inicios del siglo XXI, el transporte urbano en Guaranda se consolida con la presencia de unidades de transporte público, como buses y taxis, que mejoran la conectividad entre los distintos sectores de la ciudad. Entre 1990 y 2010, la expansión urbana y la creación de nuevos barrios incrementan la demanda de movilidad, lo que genera transformaciones en la organización del transporte y en la distribución de rutas. En este contexto, las autoridades locales implementan mecanismos de regulación y control, promoviendo la conformación de cooperativas de transporte formal para regular el servicio en el espacio urbano.

En la última década, desde 2010 hasta la actualidad, el transporte urbano en Guaranda enfrenta desafíos asociados al crecimiento del parque automotor, a la expansión territorial y a las nuevas necesidades de movilidad de la población. Estas transformaciones generan presión sobre el sistema de transporte formal, que busca adaptarse a un entorno dinámico. En este escenario, surgen formas alternativas de prestación del servicio que evidencian las limitaciones del sistema

regulado para cubrir la demanda, lo que configura el contexto en el que se desarrollan las actuales dinámicas del servicio de taxis.

2.1.2. Evolución del taxismo informal.

La evolución del taxismo informal se vincula con los cambios en las dinámicas del transporte urbano y con las limitaciones de los sistemas formales para responder a la demanda de movilidad. Desde finales del siglo XX, la expansión urbana, el aumento del parque automotor y la diversificación de los desplazamientos generan escenarios en los que los servicios regulados no cubren de manera eficiente los requerimientos de la población. En este contexto, surgen formas alternativas de transporte que operan al margen de las regulaciones, caracterizadas por su flexibilidad y capacidad de adaptarse a espacios donde el transporte formal presenta dificultades.

En este sentido, el taxismo informal se configura como una práctica que evoluciona progresivamente en distintos contextos urbanos, adaptándose a las condiciones de cada territorio. Su crecimiento responde a la expansión urbana, a la limitada cobertura del transporte formal y a los cambios en las dinámicas de movilidad. En el caso de Guaranda, este fenómeno se presenta en un contexto marcado por su tamaño y configuración territorial, así como por las limitaciones del sistema regulado, lo que ha favorecido la presencia de servicios informales que responden a las necesidades de desplazamiento de la población.

2.1.3. Reseña histórica de la cooperativa “El Libertador”.

En primer lugar, la Cooperativa de Transporte en Taxis “El Libertador” de la ciudad de Guaranda se inscribe en el proceso de organización del transporte urbano a nivel nacional. En Ecuador, las primeras cooperativas de transporte se establecen a partir de la década de 1940 y se consolidan en varias ciudades del país. En este contexto, los conductores de taxis de Guaranda forman una organización formal en la segunda mitad del siglo XX con el propósito de regular el servicio y

mejorar sus condiciones de trabajo. Según actas internas, la cooperativa “El Libertador” se constituye en 1966 como la primera asociación de taxis de la ciudad, orientada a organizar turnos, regular tarifas y gestionar permisos de operación, y además establece su sede en las calles Antigua Colombia y Rocafuerte.

Posteriormente, la Cooperativa “El Libertador” registra un crecimiento progresivo tanto en su estructura interna como en el número de unidades. Según registros internos, actualmente cuenta con más de cien socios, cada uno responsable de su vehículo, lo que refleja un alto nivel de organización. Este desarrollo ha permitido cubrir una parte importante del transporte urbano de pasajeros en Guaranda, consolidándose como un servicio más estructurado y regulado en el cantón.

Asimismo, la función de la Cooperativa “El Libertador” en el transporte de Guaranda ha variado significativamente. En sus inicios, se enfocaba en trayectos dentro de la provincia, sin embargo, con la expansión de la ciudad, se consolida como un servicio urbano notable, conectando barrios y zonas periféricas con el centro. En los últimos años, esta función se ve afectada por el incremento del transporte no regulado, especialmente por vehículos particulares sin autorización. Esta situación genera una competencia desigual, caracterizada por tarifas más bajas, lo que reduce la demanda del servicio formal y afecta los ingresos de los taxistas legalmente establecidos.

En conclusión, la cooperativa El Libertador ha recorrido casi sesenta años de existencia como la organización líder del taxi en Guaranda. Desde su creación en la década de los sesenta, impulsada por la necesidad de formalizar la profesión, ha experimentado un crecimiento constante y cuenta con una flota de más de cien miembros. Su estructura interna, fundamentada en principios democráticos y sometida a la vigilancia de la Ley de Economía Popular y Solidaria, le ha permitido adaptarse a las modificaciones legales del país.

2.2 Marco Teórico

La presente investigación se sitúa en el análisis de los cambios en el ámbito laboral de las ciudades latinoamericanas, con un enfoque particular en el sector del transporte público. Guaranda, la capital de la provincia de Bolívar en Ecuador, también enfrenta las dinámicas de la informalidad laboral, comunes en gran parte de la región. El fenómeno del taxi informal, que se define como la prestación de servicios de transporte sin la debida autorización legal, licencias o vínculo con cooperativas reconocidas, plantea un reto estructural para la economía local y la subsistencia de los trabajadores con empleo formal. Esta tesis tiene como objetivo examinar cómo este fenómeno afecta la estructura laboral y económica de los taxistas formales de la Cooperativa "El Libertador", indagando en las complejas relaciones, percepciones y estrategias de supervivencia que surgen en un contexto marcado por la competencia y la precariedad.

2.2.1. Sociología del trabajo.

La sociología del trabajo se refiere a una parte de la sociología que investiga las interacciones sociales que se establecen en relación con el trabajo, considerado una actividad clave en la vida de las personas, por lo cual esta disciplina surge con la intención de analizar de qué manera las modalidades de organización laboral, las circunstancias laborales y las dinámicas de producción afectan la estructura de la sociedad. Así, el trabajo no se examina solo como un recurso para vivir, sino también como un ámbito en el que se forman identidades, se establecen jerarquías y se construyen relaciones de poder.

Ahora bien, sus inicios se ubicaron en el siglo XIX, en el marco de la Revolución Industrial, cuando el empleo remunerado y la especialización del trabajo cambiaron radicalmente la vida en sociedad. Pensadores como Karl Marx, Émile Durkheim y Max Weber establecieron los fundamentos teóricos al analizar la alienación, la integración social y la moral laboral, por lo cual,

estas primeras reflexiones condujeron a una visión más estructurada del trabajo como un fenómeno social y no únicamente como un aspecto económico. En este contexto, como señala Cristancho Giraldo (2022), "el siglo XX trajo consigo el reconocimiento de los derechos de la clase trabajadora, desde el reconocimiento por el esfuerzo realizado y no por el producto tangible obtenido del mismo" (p. 8).

Igualmente, en el siglo XX, la sociología del trabajo expandió su ámbito de estudio hacia las relaciones laborales, los sindicatos, la burocracia y los cambios asociados a la modernización. Se examinaron las repercusiones del capitalismo avanzado, la optimización de la producción y los cambios en las clases obreras. Además, las investigaciones empezaron a centrarse en la percepción de los trabajadores y en la cultura organizacional. En este sentido, como señala Ghiotto (2015), "en las últimas décadas los investigadores de la Sociología del Trabajo han debido ampliar los temas estudiados" (p. 272), incluyendo desde la globalización y la reestructuración neoliberal, hasta las desigualdades sociales y las identidades políticas.

En este escenario, la sociología del trabajo proporciona una base analítica esencial para entender las dinámicas laborales que viven los taxistas, tanto los que operan de manera formal como los informales en la ciudad. Esta área hace posible comprender de qué manera la cooperativa, las normativas oficiales y la competencia sin restricciones afectan las condiciones de trabajo, crean diferencias en los ingresos y generan conflictos entre los dos sectores, de este modo, las interacciones laborales en el transporte urbano pueden observarse como sistemas sociales donde se reparte autoridad, se establecen reglas y se forman interpretaciones sobre lo que es aceptable o inaceptable en el servicio.

2.2.2. La Sociología del Trabajo según Enrique de la Garza Toledo.

La sociología del trabajo, desde la perspectiva de Enrique de la Garza Toledo, busca reconsiderar los límites tradicionales del concepto de trabajo; por ende, su enfoque pretende trascender las visiones restrictivas centradas únicamente en el trabajo de pago y en el ámbito industrial, para descubrir las múltiples maneras en que las personas crean, sostienen y otorgan sentido a su actividad laboral. Este autor propone un análisis profundo que considera tanto los elementos materiales como los simbólicos relacionados con el trabajo, así como las interacciones sociales y culturales que se generan en su entorno.

En primer lugar, De la Garza subraya la importancia de adoptar una noción más amplia del trabajo, que incluya tanto los aspectos objetivos como los subjetivos de la vivencia laboral. Según el autor, “todo trabajo implica construcción e intercambio de significados” (De la Garza Toledo, 2009, p. 111), lo cual implica aceptar que las actividades laborales no son solamente procesos económicos, sino también espacios para la interacción social y la producción de símbolos, por tal motivo, esta perspectiva crítica desafía el concepto tradicional del trabajo como solo actividad productiva y resalta su función en la formación de identidades y relaciones de poder.

Por otro lado, su planteamiento teórico intenta abarcar las nuevas realidades del empleo actual: el crecimiento del sector de servicios, la informalidad, el trabajo por cuenta propia y las modalidades no salariales. De la Garza Toledo sostiene que el trabajo en las circunstancias actuales ha adoptado una mayor diversidad y una menor estabilidad, lo que sugiere la necesidad de revisar las ideas tradicionales sobre el trabajo y la clase social, por tal motivo, a partir de su enfoque el trabajo debe considerarse como un constructo social, en el que intervienen diferentes actores: empresarios, trabajadores, consumidores y el Estado, cuyas interacciones generan normas, significados y conflictos particulares.

También subraya que los cambios en el trabajo alteran las formas de identidad y de acción en grupo. Según De la Garza Toledo (2009), las configuraciones laborales de hoy no son suficientes por sí solas para explicar cómo se organizan las personas, ya que entre la estructura y la acción social existe la subjetividad, definida como el proceso mediante el cual las personas dan significado a su experiencia laboral. Esta intermediación cultural ayuda a entender por qué los trabajadores actuales crean nuevas formas de resistencia, colaboración y organización al margen de los modelos tradicionales de sindicalismo.

Finalmente, esta perspectiva facilita entender situaciones como el transporte informal y las tácticas de subsistencia de los taxistas legalmente constituidos, de acuerdo, con De la Garza el empleo no debe ser evaluado solo por su aspecto económico, sino también por los significados que los individuos crean en relación a la competencia, la inseguridad laboral y la importancia de mantener su identidad profesional. En este contexto, las acciones que llevan a cabo los taxistas legalmente registrados, tales como ajustar sus horarios, crear sistemas de apoyo, conservar signos de autenticidad o replantear su función frente al transporte no formal, evidencian procesos subjetivos y simbólicos que ilustran cómo los empleados comprenden, confrontan y modifican sus situaciones laborales.

2.2.3 Fundamentos conceptuales sobre la informalidad y el trabajo en el transporte urbano.

2.2.3.1. Enfoque estructuralista latinoamericano.

El estructuralismo en las naciones de Latinoamérica se define como un enfoque que busca aclarar las singularidades del desarrollo económico de la región, en contraste con las economías más desarrolladas. Así, este punto de vista sostiene que la economía mundial está estructurada como un sistema caracterizado por desigualdades y jerarquías, en el que los países periféricos y centrales mantienen intercambios desiguales. Con esta premisa, las estructuras económicas de los países de

la región no son solo el resultado de un rezago natural, sino que son el producto de un proceso histórico influido por su dependencia del sistema capitalista global. Por lo tanto, el estructuralismo ofrece una posible crítica al sistema económico mundial, enfatizando la necesidad de transformar las estructuras productivas para alcanzar un desarrollo autosuficiente.

En este escenario, Sztulwark (2005) señala que el estructuralismo en América Latina se consolidó tras la Segunda Guerra Mundial como reacción al desgaste de los modelos liberales y a la crisis del paradigma neoclásico. El autor detalla que los economistas de la zona empezaron a desarrollar una teoría singular, centrada en la “especificidad del desarrollo latinoamericano en el contexto de la economía mundial” (Sztulwark, 2005, p. 10). De esta manera, la corriente estructuralista comprendió que el subdesarrollo no podía ser evaluado con los mismos criterios que las economías centrales, ya que en la periferia predominaban estructuras productivas variadas y dependientes, que no podían generar los mismos procesos de acumulación.

Igualmente, desde la perspectiva teórica, el estructuralismo destacó la importancia de comprender históricamente y desde diferentes dimensiones los procesos económicos. En vez de considerar la economía como un sistema que se regula por sí mismo y es imparcial, este enfoque resalta el impacto de los factores sociales, políticos y culturales en el desarrollo. Según Sztulwark (2005), el enfoque histórico-estructural ayuda a comprender que “la estructura económica condiciona (más que determina) y es condicionada por las concepciones sobre el desarrollo” (p. 13). Esta conexión dinámica entre organización y modo de pensar evidencia que las transformaciones económicas no ocurren de manera automática ni son universales, sino que están condicionadas por las características históricas de cada nación o sociedad.

Por otro lado, Di Filippo (2009) argumenta que el estructuralismo en América Latina desarrolló una teoría sobre el valor, el mercado y los precios que se diferencia de la economía

convencional. Según esta premisa, los precios no emergen de un equilibrio ideal, sino que son un reflejo de las dinámicas de poder entre los diversos actores sociales. Tal como expone el autor, “los precios de mercado pueden concebirse como una medida de las posiciones de poder y de las estrategias y tácticas de las partes contratantes” (p. 183). Este concepto representa una separación respecto del modelo neoclásico, que concibe los mercados como lugares de competencia ideal y de autoajuste.

En síntesis, el paradigma estructuralista ayuda a entender que el transporte informal y las tácticas de subsistencia de los taxistas que operan legalmente no son situaciones aisladas, sino manifestaciones de desigualdades propias de los sistemas urbanos periféricos. Desde este punto de vista, la rivalidad entre el transporte legal e ilegal evidencia un sistema que reparte beneficios y desventajas de manera desigual, lo que afecta los ingresos, la seguridad en el empleo y la disposición a la regulación. A la vez, los conductores de taxis legales desarrollan estrategias de ajuste para mantener su empleo ante estas tensiones.

2.2.3.2. Teoría de la economía informal desde la sociología del trabajo.

El concepto de la economía informal fue propuesto por Keith Hart en 1973, mientras investigaba las maneras en que los trabajadores urbanos en Ghana se las arreglaban para sobrevivir, por lo que su estudio reveló que el trabajo informal no debería considerarse una parte secundaria o marginal de la economía, sino como una herramienta adaptativa ante la escasez de empleos formales y las limitaciones del sistema económico. Hart sostuvo que los grupos populares llevan a cabo actividades informales como una respuesta innovadora a su exclusión del mercado laboral y resaltó que la informalidad es un componente integral de la vida económica y no una variante de ella.

Asimismo, la perspectiva de Hart hizo posible entender que "la distinción entre oportunidades formales e informales de ingreso está basada en la diferencia entre trabajo asalariado

y autoempleo" (citado en Rabossi, 2019, p. 799), lo que permite comprender que la economía informal no se restringe únicamente a la ilegalidad o a la falta de regulación, sino que ofrece un ámbito de flexibilidad, creatividad y autogestión para aquellos que intentan sostener su medio de vida al margen de los sistemas institucionales, por ende, la informalidad no aparece solo por necesidad, sino también por el deseo de autonomía financiera y por la habilidad de las personas para ajustarse a situaciones de inestabilidad laboral.

El término de economía informal ha cambiado considerablemente desde que fue propuesto por Keith Hart en 1973 en su investigación sobre Ghana. Hart hacía una distinción entre las diversas formas de obtener ingresos en un entorno de subempleo urbano. No obstante, en la región de América Latina, la definición más relevante es la de Castells y Portes (1989), quienes caracterizan el sector informal como “un proceso de generación de ingresos que no es regulado por las instituciones de la sociedad, en un contexto legal y social en el que actividades similares están reguladas” (p. 12). Esta visión va más allá de la concepción dual de Lewis (1954) que distingue entre sectores modernos y tradicionales, y permite percibir la informalidad como un fenómeno que es esencial y útil en el sistema de acumulación capitalista actual, especialmente en las áreas urbanas periféricas.

Por otro lado, desde el ángulo de la sociología del trabajo, la economía informal se considera un fenómeno estructural que surge de los cambios en los mercados de trabajo y de la globalización económica. El crecimiento del empleo informal muestra la creciente separación entre los modelos de trabajo convencionales y las nuevas formas de producción adaptable; de esta manera, la informalidad se transforma en un ámbito donde se alteran las relaciones laborales, surgen nuevas jerarquías sociales y se vuelve a definir la conexión entre trabajo, seguridad y ciudadanía.

De manera similar, autores actuales como Martha Alter Chen han señalado que resulta esencial analizar la economía informal desde un enfoque global que tenga en cuenta tanto sus raíces estructurales como sus interacciones sociales. Según Chen (2012), la economía informal es una parte fundamental de las economías de los países, ya que está estrechamente relacionada con la economía formal y aporta, de manera relativa, a la creación de empleo y a la disminución de la pobreza. Este enfoque sociológico ayuda a entender que la informalidad no solo actúa como un refugio ante el desempleo, sino que también es un elemento funcional dentro del sistema capitalista a nivel mundial, donde las líneas que separan lo formal de lo informal se vuelven confusas.

En resumen, la teoría de la economía informal, vista desde la sociología del trabajo, ayuda a comprender cómo las desigualdades estructurales y la división del mercado laboral generan modalidades de trabajo distintas que coexisten con el empleo formal. Este método resulta pertinente para examinar las fronteras del empleo formal, el crecimiento de las labores independientes y los conflictos que surgen cuando ambos sectores coexisten en un mismo entorno económico. Además, ayuda a entender las diferentes formas de trabajo que existen en el transporte de la ciudad, donde lo formal y lo informal interactúan, compiten y se ajustan constantemente a las situaciones sociales y económicas de la ciudad.

2.2.3.3. Teoría de la heterogeneidad estructural.

La teoría de la heterogeneidad estructural tiene su origen en el pensamiento estructuralista de Latinoamérica, promovido por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, y pensadores como Aníbal Pinto y Raúl Prebisch. Esta perspectiva sostiene que las economías, en particular en contextos de desarrollo como los de Latinoamérica, se caracterizan por la presencia de sectores productivos que difieren significativamente en tecnología, productividad, acceso a recursos y niveles de ingresos. Esta separación es constante y se reproduce de manera estructural,

lo que genera graves desigualdades y debilita la cohesión social. En América Latina, la diversidad se evidencia a través de una estructura productiva dual que perpetúa sistemas de exclusión y vulnerabilidad entre los trabajadores; esto contrasta con lo que ocurre en las economías desarrolladas, donde los trabajos tienden a ser más homogéneos.

La heterogeneidad en la estructura se manifiesta con claridad en la distribución del trabajo, donde una proporción importante de los trabajadores se dedica a labores de baja productividad y con cobertura mínima de seguridad social. Como menciona Tókmán (2007), en América Latina "la inserción laboral presenta una heterogeneidad mayor asociada a las amplias diferencias de productividad que caracterizan a la estructura productiva" (p. 8). Este escenario provoca una diferencia constante entre los empleados del ámbito formal y los del ámbito informal, quienes no solo reciben salarios considerablemente más bajos, sino que tampoco tienen acceso a sistemas de protección social y de seguridad laboral, lo que agrava las desigualdades existentes.

Un elemento clave de esta teoría es que la elevada informalidad en el trabajo no es un hecho independiente, sino que se debe directamente a la diversidad de la producción. De acuerdo a Tókmán (2007), "El sector informal constituye la fuente de ingresos más importante de los pobres en América Latina. El 65% de los que se ubican en los dos quintiles inferiores de la distribución está ocupado en el sector informal" (p. 30). Esta concentración de personas más desfavorecidas en trabajos informales podría decirse que perpetúa la pobreza y dificulta la movilidad social, dado que las oportunidades de crecimiento personal y profesional están gravemente limitadas en estas condiciones.

Además, la diversidad en la estructura tiene efectos directos en la unidad social, pues las diferencias económicas y la ausencia de protección generan sentimientos de inseguridad y descontento en la población. En este sentido, "la cohesión social vincula causalmente, según esta

conceptualización, los mecanismos de integración y bienestar con la plena pertenencia de los individuos" (Tókmán, 2007, p. 8). Cuando una parte significativa de la población se siente excluida de las ventajas del desarrollo, la sensación de pertenencia se debilita y la confianza en las instituciones disminuye, lo que repercute negativamente en la gobernabilidad y la estabilidad social.

La continuidad de esta heterogeneidad también está vinculada a los cambios económicos y laborales ocurridos en las últimas décadas. Aunque estos intentaron mejorar la competitividad, en numerosas ocasiones intensificaron la inestabilidad laboral. Tókmán (2007) señala que "las reformas laborales flexibilizadoras tienen un efecto negativo sobre la antigüedad" (p. 16), lo que se traduce en un incremento de la rotación de personal y una reducción de la estabilidad laboral, y afecta tanto la eficiencia como la seguridad financiera de los empleados. Esta situación fortalece la división del mercado de trabajo y establece la diversidad estructural como una característica distintiva de la zona.

En resumen, la teoría de la heterogeneidad estructural proporciona un enfoque analítico claro para comprender cómo la presencia de sectores con diferentes productividades y niveles de regulación influye directamente en la organización del transporte en las ciudades. Su contribución a esta investigación se basa en que ayuda a comprender por qué el transporte formal e informal no solo existe al mismo tiempo, sino que también presenta diferencias en su estructura: uno requiere más requisitos, gastos y normativas legales, mientras que el otro surge como reacción a las restricciones del mercado de trabajo y a las desigualdades económicas inherentes al área.

2.2.3.4. Teoría de la precarización laboral.

La teoría sobre la precariedad laboral se desarrolla como una respuesta de análisis a los grandes cambios estructurales que presenta el capitalismo actual ya desde hace varias décadas,

caracterizados por la flexibilización del empleo, la desregulación de los mercados y la disminución de las garantías sociales, por lo que, se considera que este fenómeno ha alterado los fundamentos del trabajo remunerado y ha transformado el concepto mismo de estabilidad laboral, introduciendo nuevas formas de vulnerabilidad económica y social. La precariedad no solo se manifiesta en las condiciones materiales de los trabajadores, sino que también afecta su identidad, su seguridad y su capacidad para planificar un futuro.

De acuerdo con Standing (2020), el precariado se caracteriza por la falta de estabilidad en el empleo, salarios bajos y variables, así como una creciente disminución de los derechos cívicos (p. 1). Esta situación surge de un sistema económico que da preferencia a la acumulación de riqueza por encima del bienestar de la sociedad. Además, “el precariado es también la primera clase masiva en la historia en la que su nivel de educación típico supera el requerido para el tipo de trabajo que pueden esperar obtener” (Standing, 2020, p. 6). Esta discrepancia entre la educación y las verdaderas oportunidades laborales intensifica el descontento y la percepción de desigualdad entre ambos.

Por otro lado, el autor señala que la falta de certeza que caracteriza al precariado difiere de los riesgos tradicionales, por lo que no se pueden aplicar esquemas de seguro estándar (Standing, 2020, p. 7). Esta inseguridad persistente impacta no solo la estabilidad financiera, sino también el bienestar emocional y la capacidad de elaborar planes a largo plazo. En este contexto, “estar en el precariado es como correr sobre arena que se hunde” (Standing, 2020, p. 7), una metáfora que representa la falta de esperanza y la inestabilidad permanente que enfrentan sus miembros.

En resumen, la teoría de la precariedad laboral ayuda a comprender cómo los cambios económicos recientes generan situaciones de inestabilidad que afectan tanto las condiciones laborales reales como el bienestar emocional de quienes dependen de trabajos con ingresos

variables. Desde este punto de vista, la contribución de esta teoría resulta valiosa para comprender las situaciones laborales marcadas por la inestabilidad y la competencia desleal, como ocurre en el transporte urbano. En este contexto, la convivencia entre servicios regulados y no regulados intensifica las tensiones sobre los empleados formales, quienes se ven ante la inestabilidad de sus ingresos, el agotamiento diario y la obligación de adaptar continuamente sus métodos de trabajo para mantener su empleo.

2.2.3.5. Teoría del cooperativismo social.

El cooperativismo social surge como una propuesta económica y ética alternativa frente a la lógica individualista del capitalismo contemporáneo; su fundamento radica en la cooperación entre individuos y comunidades que buscan satisfacer necesidades colectivas y promover un desarrollo sostenible basado en la solidaridad. En este marco, la producción y el intercambio dejan de orientarse exclusivamente al lucro para situarse en torno al bienestar común y la reproducción de la vida. Es, ante todo, una forma de organización que coloca el trabajo, la autogestión y la equidad en el centro de la economía, configurando una respuesta estructural frente a las desigualdades del mercado.

Desde este enfoque, el cooperativismo social se inscribe en la Economía Social y Solidaria (ESS), que busca transformar los principios que rigen la producción, la distribución y el consumo. De acuerdo con Coraggio (2009), la ESS no rechaza al mercado ni al Estado, sino que los integra mediante una lógica de intercambio y democratización. En este contexto, el autor señala que la economía solidaria “está centrada en el valor de uso (en la provisión de bienes y servicios útiles para satisfacer las necesidades y deseos legítimos de todos)” (p. 30). Esta declaración enfatiza que el valor económico no debe evaluarse por sus ganancias financieras, sino por su capacidad para elevar la calidad de vida de los individuos.

En el contexto de las vivencias en América Latina, Coraggio (2009) señala que el cooperativismo social constituye la base fundamental de la economía solidaria laboral, al crear entornos de aprendizaje democrático y de producción colectiva. En este sentido, se destaca la importancia de la unión entre el esfuerzo humano y el trabajo de la naturaleza, lo que subraya la urgencia de una economía que priorice la vida en lugar de la acumulación de riquezas. Además, el autor resalta que el cooperativismo fomenta el reconocimiento de la diversidad cultural y de las diversas formas de organización de los pueblos, lo que, a su vez, amplía las oportunidades para desarrollar una economía plural y sostenible.

En este sentido, la teoría del cooperativismo social ayuda a comprender con claridad la función organizativa de la Cooperativa de Transporte en Taxis El Libertador. Con este método, la cooperativa opera como un lugar de ayuda recíproca, de repartición justa de las tareas y de control conjunto del servicio. Sus métodos de autogestión, de implicación interna y de búsqueda de un transporte seguro reflejan las ideas fundamentales del cooperativismo social. De esta manera, este contexto teórico contribuye a aclarar cómo la cooperativa asegura la unidad, la protección gremial y los principios éticos ante la competencia no regulada y la inestabilidad en el empleo, y se establece como una base esencial para los socios de la misma en la ciudad.

2.2.3.6. El taxismo informal como expresión urbana de la economía informal.

El ámbito del taxi no regulado es una de las manifestaciones más claras de la economía informal en las urbes contemporáneas, por lo que este fenómeno refleja cómo los empleados se adaptan a las condiciones de exclusión del mercado laboral formal y buscan alternativas de ingreso en un contexto de inestabilidad económica. Su expansión es consecuencia de complicadas dinámicas sociales y urbanísticas, donde la necesidad, la falta de oportunidades y el deseo de un transporte

accesible se combinan para generar una actividad que, pese a su situación legal marginal, tiene un impacto económico y social significativo.

Por un lado, el transporte informal surge como una reacción inmediata a las restricciones estructurales al empleo en las ciudades; los choferes que trabajan fuera de las normas establecidas lo hacen para sobrevivir y adaptarse a las exigencias del entorno. En este contexto, Salas Salazar et al. (2022) señalan que “las operadoras informales en la ciudad ofrecen servicios a costos bajos en relación con las formales, al existir usuarios que poco o nada consideran su seguridad, pero sí el factor económico” (p. 67). Esta circunstancia demuestra que la lucha por los precios se convierte en el mayor atractivo para los consumidores, mientras que acentúa las diferencias entre el transporte urbano formal e informal.

En resumen, el transporte informal es un claro ejemplo urbano de la economía no regulada, ya que combina necesidad, inventiva y disparidad social. Estudiarlo desde la perspectiva de la sociología laboral ayuda a entender que, más allá de la falta de instituciones, también existen dinámicas de transformación laboral ante la inestabilidad del empleo. Comprender este fenómeno implica aceptar su función en la economía regional y su conexión con los cambios estructurales en el trabajo del entorno urbano actual.

2.2.3.7. Competencia desleal y conflictos de legitimidad.

La competencia desleal se manifiesta cuando varios actores económicos operan bajo reglas distintas, lo que provoca desequilibrios en el mercado y afecta la estabilidad de los sectores regulados. En entornos donde coexisten el empleo formal e informal, esta competencia no solo implica la infracción de leyes, sino también la violación de pactos éticos que sustentan la confianza pública en las instituciones. Así, el asunto va más allá de lo económico, extendiéndose al ámbito moral y simbólico del trabajo.

Asimismo, surgen cuestiones de legitimidad cuando las normas del mercado se perciben como injustas o ineficaces y ciertos grupos recurren a la informalidad para sobrevivir o competir. Este fenómeno revela una tensión entre lo legal y lo necesario, pues la búsqueda de ingresos entra en conflicto con el orden institucional. Según Chen (2012), la informalidad no representa un ámbito secundario, sino que es una manifestación estructural de las desigualdades en el sistema económico, donde la falta de regulación y de protección social favorece la aparición de competencias desiguales y conflictivas; por tal motivo, esta situación evidencia que los problemas de legitimidad no derivan únicamente de la ilegalidad, sino también de las insuficiencias del propio marco regulador.

Por su parte, la competencia desleal representa una lucha por el reconocimiento en la sociedad y la validación del esfuerzo realizado. Los participantes formales suelen pensar que las actividades informales no tienen legitimidad, en cambio, los trabajadores informales defienden sus acciones señalando la escasez de oportunidades y su derecho a sobrevivir. En este contexto, la competencia desleal se convierte en un espacio de discusión ética, donde el concepto de justicia se ajusta a las circunstancias materiales de cada grupo.

2.2.4. Enfoques teóricos sobre competencia, marginalidad y estrategias de adaptación.

2.2.4.1. Teoría de la acción y la reproducción social.

La teoría de la acción y la reproducción social se basa en entender de qué manera las acciones humanas dan forma, significan y mantienen las estructuras sociales, este enfoque comienza con la idea de que las personas operan en un marco de relaciones que se influyen mutuamente, donde las acciones no son eventos aislados, sino procesos dirigidos que forman la realidad social, de esta manera, la sociedad no es solo un grupo de individuos, sino un sistema de interacciones significativas que se conmemoran a lo largo del tiempo.

Desde el punto de vista de la sociología, la acción social se considera el elemento fundamental del orden social. Weber sostiene que la sociología tiene la tarea de comprender y aclarar las acciones en conexión con los demás, dado que cada acción significativa se dirige al comportamiento de los demás, creando así el fundamento de la intersubjetividad. Según Lutz (2010), “la acción social constituye el problema central de la sociología interpretativa debido a su relevancia en la vida colectiva” (p. 206). Esta idea sugiere que los individuos no toman decisiones en soledad, sino que sus elecciones y acciones están influidas por las expectativas, reglas y significados comunes de su contexto social.

Igualmente, las actuaciones humanas están intrínsecamente ligadas a los procesos históricos y estructurales que influyen en su continuidad. Según Rizzo (2012), la reproducción social no solo abarca la creación de significados en la vida diaria, sino también la continuación de las desigualdades tanto materiales como simbólicas. En otras palabras, las acciones de las personas se integran en marcos de significado que se refuerzan con el tiempo y en jerarquías sociales que determinan las oportunidades de cada individuo. Desde esta perspectiva, la acción y la estructura son dos aspectos interrelacionados de un mismo proceso en constante cambio.

Por otro lado, Weber entiende la acción social como un acto guiado por la interpretación personal del individuo. Según él, “por “acción” debe entenderse una conducta humana (bien consista en un hacer externo o interno, ya en un omitir o permitir) siempre que el sujeto o los sujetos de la acción enlacen a ella un sentido subjetivo” (Weber, 1922, como se cita en Lutz, 2010, p. 206). Este enfoque enfatiza la relevancia de la intencionalidad en la creación de lo social, es decir, las acciones de las personas tienen un significado sociológico cuando se integran en un contexto de significados comunes que facilitan su comprensión entre sí.

A partir de estas nociones, Bourdieu y Giddens examinan más a fondo la relación entre la acción y la estructura. Giddens, citado por Lutz (2010), sugiere que los individuos reponen las estructuras sociales al mismo tiempo que las alteran, en un proceso incesante de reflexión y acción. De manera complementaria, Rizzo (2012) subraya que la reproducción social ocurre intersubjetivamente entre los actores sociales, lo que evidencia la capacidad de las personas para mantener o transformar las condiciones de su vida mediante sus acciones cotidianas. Por lo cual, las prácticas no son solamente reflejos de la estructura, sino lugares donde esta se renueva y se redefine de manera constante.

Para concluir, la teoría de la acción y la reproducción social permiten indagar en cómo las acciones de las personas aseguran tanto la continuidad como el cambio en la sociedad. Estas acciones se diferencian en las elecciones individuales, orientadas por significados y en función de normas comunes, que son la forma en que se renuevan las relaciones sociales y se mantienen tanto las estructuras materiales como las simbólicas. Bajo este enfoque, los entornos de trabajo que enfrentan tensiones estructurales, como la combinación de prácticas formales e informales, la lucha por recursos y la necesidad de mantener rutinas productivas, pueden verse como espacios en los que los participantes no solo siguen las normas y jerarquías que ya existen, sino que también implementan tácticas para ajustarse, resguardarse y reconfigurar su estatus social.

2.2.4.2. Teoría de los campos sociales.

El pensamiento de Pierre Bourdieu se fundamenta en la noción de que la sociedad se articula en entornos organizados en los que las conexiones sociales se replican, cambian y adquieren significado. Estos lugares, conocidos como campos sociales, funcionan como redes flexibles en las que se relacionan instituciones, prácticas y personas con intereses comunes. Cada sector define sus niveles de autoridad y sus normas internas, lo cual ayuda a comprender cómo se distribuyen

las estructuras sociales y el poder simbólico. Desde esta perspectiva, los espacios son lugares donde se disputan las posiciones sociales y se preserva el orden social.

En cambio, de acuerdo con la teoría de los campos, las actividades sociales no pueden entenderse solo considerando a las personas que participan en una comunidad, sino que también es necesario examinarlas a través de las estructuras objetivas que inciden en sus comportamientos y percepciones. Bourdieu sostiene que las acciones sociales son dirigidas por sistemas que, aunque no dependen de lo que las personas saben, restringen lo que pueden hacer (Vizcarra, 2002). Este método busca superar la separación entre el subjetivismo y el objetivismo, reconociendo que las relaciones sociales surgen de la combinación de las condiciones estructurales y las maneras de actuar de los individuos.

Asimismo, Bourdieu incorpora el concepto de campo como un área organizada que, a su vez, organiza, en la que los individuos aprenden las normas de la interacción social mediante procesos de socialización. Según el autor, las personas asimilan las reglas que rigen el campo y, al hacerlo, contribuyen a mantener las estructuras que influyen en ellas (Vizcarra, 2002). De este modo, la interacción en los campos ayuda a comprender cómo se manifiesta el poder simbólico y cómo los diversos tipos de capital, ya sean económicos, culturales o sociales, influyen en las posiciones de las personas involucradas. Según el propio Bourdieu: “Los agentes tienen una captación activa del mundo. Sin duda construyen su visión del mundo. Pero esta construcción se opera bajo coacciones estructurales” (Bourdieu, 2000, como se cita en Vizcarra, 2002, p. 57).

En lo que respecta al transporte en taxi, tanto formal como informal, la teoría de los campos ayuda a comprender las disputas entre ambos tipos de servicio como una competencia simbólica por la aceptación del servicio, la confianza de los clientes y el reconocimiento por parte de las autoridades. Los taxistas formales, como los que operan en la Cooperativa de Transporte en Taxis

El Libertador en Guaranda, necesitan reafirmar su lugar en el ámbito del transporte urbano frente al crecimiento del sector informal, mediante estrategias de supervivencia que integren credibilidad, cohesión en el gremio y sostenibilidad laboral en un entorno donde las líneas que separan lo formal de lo informal se vuelven cada vez más borrosas.

2.2.4.3. Teoría del habitus de Pierre Bourdieu.

El habitus es uno de los conceptos más trascendentes en la teoría sociológica actual, por lo cual Pierre Bourdieu lo describe como un conjunto de hábitos que guían el comportamiento, las ideas y la manera en que los individuos ven el mundo en la sociedad. Estas normas no son naturales, sino que surgen de largos procesos de socialización que hacen posible que las personas actúen, sientan y piensen de manera paralela a las estructuras sociales en las que se desarrollan. En este contexto, el habitus actúa como elemento que conecta las circunstancias reales del entorno con las acciones personales de los individuos, convirtiéndose así en un concepto fundamental para comprender la relación entre la estructura y el comportamiento.

De hecho, el habitus se presenta como un conjunto de esquemas persistentes que orientan las acciones sin requerir un pensamiento consciente. Según Martínez García (2017), el habitus actúa junto a inclinaciones duraderas y transferibles que generan prácticas alineadas con las condiciones sociales que lo originaron, funcionando como un vínculo entre las estructuras objetivas y las acciones diarias. Este enfoque considera que las acciones sociales no son solo elecciones lógicas, sino que son el resultado de un aprendizaje social internalizado que influye en las maneras de comportarse y de entender el mundo. De igual manera, el escritor prioriza que el habitus se ajuste a sus propósitos sin una búsqueda intencionada de metas, lo que implica que los individuos actúan dentro de límites determinados por su trayectoria y estatus social (Martínez García, 2017).

Por otra parte, continuando con el análisis, Bourdieu sugiere que el habitus se encuentra “colectivamente orquestado sin ser producto de la acción organizadora de un director de orquesta” (Bourdieu, 1991a, citado en Martínez García, 2017, p. 3). Esta cita insiste en que las normas sociales no resultan de un pacto claro, sino de vivencias comunes que generan comportamientos similares. Así, las personas con historias sociales similares suelen repetir conductas similares, lo que ayuda a que las estructuras sociales se mantengan sin necesidad de una imposición clara; por tal razón, el habitus responde a la persistencia de los patrones culturales y a la repetición de las jerarquías simbólicas en la comunidad.

También resulta pertinente señalar que, de acuerdo con Martínez García (2017), el habitus se forma como una estructura tanto organizadora como organizada. Esto significa que se origina de circunstancias históricas específicas y, al mismo tiempo, produce prácticas que ayudan a mantener esas mismas condiciones. De esta manera, el habitus manifiesta la historia social tanto en el cuerpo como en la mente de los individuos, asegurando que los valores y actitudes que mantienen el orden social se mantengan a lo largo del tiempo, por ende, este enfoque ayuda a entender cómo las desigualdades en la sociedad se mantienen de forma casi invisible, mediante la adopción de actitudes que parecen normales pero que en realidad han sido creadas a lo largo de la historia.

En definitiva, la teoría del habitus de Pierre Bourdieu es muy valiosa para examinar las dinámicas del trabajo en situaciones en las que se entrelazan prácticas tanto formales como informales, al reconocer que los empleados actúan siguiendo reglas adquiridas durante su desarrollo social y laboral. Esta visión ayuda a comprender cómo se establecen formas específicas de lidiar con la competencia, adaptarse a las transformaciones del entorno y mantener conductas consideradas válidas. De esta manera, el habitus proporciona un recurso para entender las maneras

en que los trabajadores crean estrategias de supervivencia casi automáticamente, así como las variaciones en las percepciones, valores y comportamientos que surgen entre quienes actúan dentro de normas establecidas y quienes lo hacen fuera de ellas.

2.2.4.4. Teoría del capital social.

La idea del capital social, propuesta por Pierre Bourdieu, sirve para entender cómo se organizan las relaciones entre las personas. Este escritor ve el capital social como un recurso que proviene de las conexiones y redes sociales que las personas construyen a lo largo de su vida, lo que les permite obtener ventajas simbólicas, económicas o culturales. En este contexto, el capital social no se considera un recurso físico, sino una forma de influencia relacional que incide directamente en las posibilidades de las personas en un ámbito social específico. Esta visión forma parte de su teoría más extensa sobre los diferentes tipos de capital, que incluye el económico, el cultural y el simbólico, y constituye un expediente analítico para comprender cómo se mantienen las desigualdades sociales.

De acuerdo con esta perspectiva, Gonzalo Vargas Forero señala que Bourdieu describe el capital social como “el agregado de los actuales o potenciales recursos que están relacionados con la posesión de una red perdurable de relaciones más o menos institucionalizadas de conocimiento y reconocimiento mutuo” (Bourdieu, 1986, citado en Vargas, 2002, p. 73). De igual manera, según Bourdieu, esta clase de capital está relacionada con la cantidad y el nivel de las relaciones sociales, ya que la cantidad de capital social que tiene una persona se conecta con la cantidad de vínculos que puede usar y con la importancia del capital económico, cultural o simbólico de las personas que conoce, es decir, el capital social funciona como una herramienta que incrementa las oportunidades de actuación en un ámbito específico de poder y valida las posiciones dentro de la sociedad.

De la misma forma, Vargas (2002) menciona que, conforme a Bourdieu, las redes sociales son el resultado de tácticas deliberadas o no deliberadas que buscan crear vínculos que puedan utilizarse tanto a corto como a largo plazo. El autor afirma que “las redes de relaciones son producto de estrategias de inversión [...] que buscan establecer o reproducir relaciones aprovechables en el corto o largo plazo” (p. 73). Esta explicación revela que las interacciones sociales no son aleatorias, sino formaciones organizadas que poseen significado simbólico y tangible en el ámbito social; a través de ellas, los participantes obtienen reconocimiento, prestigio y herramientas que fortalecen su lugar en la estructura social.

En contraste, el capital social, según la teoría de Bourdieu, no se considera de manera independiente, sino que se concibe como un elemento de una red que perpetúa la estructura social ya en marcha. Vargas (2002) señala que el capital social ayuda a sostener las relaciones de poder y a asegurar la permanencia de los beneficios de algunos grupos. Esto indica que los medios sociales y las conexiones no son imparciales, sino que evidencian las desigualdades fundamentales y las condiciones históricas de control que estructuran la sociedad.

Al final, la teoría del capital social de Bourdieu ayuda a entender de qué manera las conexiones sociales se convierten en un recurso clave que incide en la manera en que se mantiene la estructura social; por tal motivo, su perspectiva va más allá de las ideas utilitaristas del capital social al situarlo en un marco simbólico de autoridad y validación. En este contexto, Bourdieu sugiere examinar las interacciones sociales no únicamente como sistemas de colaboración o de ventajas recíprocas, sino como ámbitos donde se genera y se mantiene el poder.

2.2.4.5. La competencia en el campo del transporte urbano.

El transporte en el área urbana se presenta como un espacio en el que diversos actores buscan asegurar la movilidad de las personas. Este ámbito, marcado por preocupaciones económicas y

sociales, constituye un espacio de contacto constante entre quienes prestan el servicio, los clientes y las entidades reguladoras. En este entorno, el sector del taxismo se encuentra ante una competencia constante que evidencia las desigualdades del sistema de producción y la división del mercado laboral.

Según la teoría de los campos sociales de Pierre Bourdieu, el transporte urbano se puede ver como un ámbito en el que diversos participantes, como los taxistas legales e ilegales, luchan por los recursos tanto materiales como simbólicos que les ayudan a mantener su estatus, este ámbito se organiza a partir de la distribución desigual de varias clases de capital: el económico, que incluye los ingresos y los instrumentos de trabajo; el social, que abarca las redes de apoyo y las relaciones con otros conductores o usuarios; y el simbólico, que se refiere al reconocimiento o prestigio de la profesión. Según Cerón (2019), en el ámbito social, los actores ocupan un lugar en una jerarquía basada en la cantidad y el tipo de sus capitales, lo que genera dinámicas de poder y rivalidad dentro de la misma actividad social (p. 314).

En esta atmósfera, el transporte informal aparece como un sector que intenta integrarse en el mismo ámbito sin seguir las reglas establecidas, beneficiándose de la flexibilidad y de la falta de gastos de control para competir con ventaja. Ante esta situación, los taxistas legalmente establecidos se ven obligados a adoptar medidas de adaptación que les ayuden a preservar su estabilidad financiera y su prestigio. Estas tácticas abarcan la reestructuración de sus horarios, la intensificación de la lealtad de los consumidores y, en ocasiones, la expansión de sus ingresos mediante otras ocupaciones.

Por lo tanto, la rivalidad en el ámbito del transporte en las ciudades no se limita a una disputa por dinero, sino que se manifiesta como un enfrentamiento entre distintos niveles sociales. El transporte informal de pasajeros supone un riesgo para el sistema formal; sin embargo, también

es resultado de las circunstancias socioeconómicas que dejan a muchos fuera del sistema regulado y afecta al taxismo legalmente constituido.

2.2.4.6. Habitus, capital y estrategias de los trabajadores.

El habitus, según Pierre Bourdieu, es un conjunto de características permanentes que guían las acciones de las personas en un contexto social específico. En lo que respecta a los trabajadores, el habitus se desarrolla a partir de las circunstancias sociales, culturales y económicas que influyen en su manera de ver, razonar y comportarse. En otras palabras, las vivencias personales, el estatus social y las dinámicas de poder en las que los individuos están involucrados crean patrones de conducta que replican las desigualdades y jerarquías en el ámbito laboral; estos habitus, al relacionarse con la estructura del campo, afectan directamente las tácticas que los trabajadores emplean para sostener o elevar su estatus.

En este sentido, el capital, en sus distintas formas, ya sean económicas, sociales o simbólicas, se convierte en un recurso que orienta las tácticas de los actores. Según Vargas (2002), el capital social se forma mediante conexiones de confianza, reglas y relaciones que promueven la colaboración y la acción conjunta entre las personas y se establece como un recurso clave en la estructura social. En este contexto, el capital no se limita a ser un recurso físico, sino que también constituye un conjunto de vínculos y significados que permiten la existencia y el lugar de los individuos en el ámbito laboral. Asimismo, el capital social, de acuerdo con Vargas (2002), facilita comprender cómo las conexiones informales y las reglas comunes funcionan como elementos que minimizan la incertidumbre y organizan las interacciones tanto económicas como sociales.

En el ámbito laboral, los taxistas formales utilizan tácticas que integran su capital social, como las conexiones de apoyo entre colegas, con su capital simbólico, como el prestigio que implica ser parte de una cooperativa legal, para mantener su lugar frente a la rivalidad del sector

informal. De esta manera, el comportamiento profesional, la cantidad y la naturaleza de los recursos influyen en las acciones diarias de estas personas, que buscan mantener su reconocimiento y sus ingresos en el ámbito del transporte en la ciudad.

2.2.5. Movilidad urbana informal y derecho a la ciudad.

2.2.5.1. Sociología urbana crítica.

La sociología urbana crítica se centra en analizar las interacciones sociales que dan forma a la existencia en las áreas urbanas, desafiando las jerarquías de poder, la desigualdad y la marginación que surgen durante la urbanización. Este enfoque sugiere ver la ciudad no solo como un lugar físico, sino también como una creación social en la que se reúnen vínculos de control, de producción y de oposición. De acuerdo a esta óptica, el estudio de la ciudad ya no se limita solo a la forma o al aumento de la población, sino que se concentra en las actividades sociales, los estilos de vida y las tensiones que se manifiestan en las áreas urbanas, por lo cual, la sociología urbana crítica intenta entender de qué forma los cambios económicos y políticos influyen en las maneras de vivir y en las interpretaciones del espacio de la ciudad.

En este aspecto, la urbe se presenta como un lugar donde surgen las tensiones del modelo capitalista y las disputas sociales por la tierra y los recursos. De acuerdo con Lamy (2006), la disciplina que estudia la vida en las ciudades, conocida como sociología urbana, “no es la sociología de todo lo que ocurre en la ciudad [...] la sociología urbana se centra en lo propiamente urbano de los diversos aspectos de la vida social” (p.214). Esto significa que la sociología urbana crítica se centra en las interacciones entre personas, organizaciones y comunidades que conforman el espacio urbano. Asimismo, Lamy (2006) señala que las urbes reúnen influencia, reconocimiento y dinamismo económico y muestran tanto las oportunidades como las restricciones de las sociedades contemporáneas.

El pensamiento crítico sobre la ciudad también busca superar los enfoques funcionalistas predominantes en los estudios urbanos tradicionales. Según Lamy (2006), es necesario examinar la urbanización actual, teniendo en cuenta las “formas construidas y las formas sociales, para poner en evidencia el trabajo de configuración recíproca del espacio y de las prácticas” (p. 219). Por lo tanto, la sociología urbana crítica considera la interdisciplinariedad como un recurso para comprender los fenómenos de las ciudades, reconociendo el impacto del entorno político, económico y cultural en la forma en que se desarrollan las urbes.

En este contexto, la sociología urbana crítica proporciona una base interpretativa esencial para examinar las interacciones sociales que surgen en localidades pequeñas como Guaranda, donde la circulación urbana, el uso del espacio y las modalidades de organización del transporte están influidos por desigualdades fundamentales y por conflictos entre participantes formales e informales. Su atención a las dinámicas de poder, las actividades diarias y la organización social del espacio ayuda a entender cómo los operadores del transporte lidian con disputas territoriales, competencia desleal y cambios urbanos que influyen en sus condiciones laborales, elementos clave para analizar la relación entre las formas formales e informales del transporte urbano local.

2.2.5.2. Teoría del derecho a la ciudad de Henri Lefebvre.

La teoría del derecho a la ciudad de Henri Lefebvre se basa en el concepto de que el entorno urbano es una creación social en constante cambio, por tal razón, la urbe se percibe no solo como un espacio físico, sino como el producto de acciones, conexiones y conflictos que generan maneras particulares de vivir. Desde este punto de vista, el derecho a la ciudad se refiere a la capacidad de los ciudadanos para participar activamente en la construcción de sus entornos compartidos, lo que exige una posición de fuerza frente a las fuerzas políticas y económicas que inciden en la vida ciudadana.

En este sentido, se sostiene que Lefebvre entiende la creación del espacio como un proceso estrechamente vinculado a las interacciones sociales, en el que los habitantes desempeñan un rol vital en la construcción diaria del espacio (Costes, 2011). Además, se señala que la ciudad se entiende como un todo complejo en el que se encuentran diversas maneras de apropiarse, usar y regular, lo que transforma el derecho a la ciudad en un recurso analítico para comprender estas tensiones (Costes, 2011).

En otro sentido, el derecho a la ciudad se presenta como una demanda política y comunitaria, destinada a restaurar el poder de los ciudadanos para decidir sobre su espacio urbano. Siguiendo esta interpretación, Lefebvre presenta este derecho como una herramienta para desafiar las estructuras de poder que configuran el espacio de la ciudad y fomentar la inclusión social en su desarrollo, lo cual constituye un aspecto transformador (Costes, 2011).

En definitiva, la teoría del derecho a la ciudad de Henri Lefebvre aporta un aspecto importante para comprender cómo diversos actores compiten por la validez de su existencia y de sus actividades en el entorno urbano. Desde este punto de vista, el transporte no se ve solo como un servicio, sino como un modo de apropiarse del espacio y de participar en la vida colectiva. En localidades como Guaranda, esta idea ayuda a estudiar cómo ciertos colectivos intentan preservar métodos organizados para ingresar a la ciudad, mientras que otros desarrollan acciones distintas que modifican la manera habitual de utilizar el espacio urbano.

2.2.5.3. Teoría de la producción del espacio.

La teoría de la producción del espacio, propuesta por Henri Lefebvre, sugiere que el espacio no es solo un lugar donde ocurren actividades sociales, sino un resultado social complicado que muestra las relaciones de poder y las dinámicas económicas dentro de una sociedad, es decir, esta creación espacial se determina en la formación de estructuras tanto formales como informales que existen

al mismo tiempo y se conectan entre sí en el marco urbano. El ámbito que se genera no es imparcial, sino que manifiesta las contradicciones y tensiones entre lo que se ha diseñado y lo que surge de manera natural, entre lo que está regulado y lo que se encuentra al margen. Entender estos procesos implica examinar cómo las acciones sociales, económicas y políticas generan diferentes formas de ocupación y de utilización del territorio. En este contexto, la diferencia entre lo formal y lo informal se presenta como una manifestación específica de cómo el capitalismo crea el espacio.

En este marco, el siguiente autor la llama "la ciudad híbrida "com-fusa" (compacta y dispersa), con el papel del mercado formal e informal, que despliega al mismo tiempo procesos de expansión periférica difusa y dispersa y procesos de gentrificación (renovación urbana capitalista) en los centros urbanos consolidados" (Martínez Toro, 2015, p. 219). Esta conceptualización ayuda a comprender cómo los mercados, tanto el formal como el informal, llevan a cabo al mismo tiempo procesos de crecimiento que son difusos y dispersos en sus márgenes, por lo tanto, la relación entre estos dos mercados crea un entorno urbano dividido donde se mezclan lógicas económicas que parecen ser opuestas.

Asimismo, la generación de espacio en las ciudades de América Latina está estrechamente vinculada a los procesos acumulativos del capital actual (Martínez Toro, 2015). Este vínculo muestra que las dinámicas tanto formales como informales no son fenómenos separados, sino manifestaciones que se complementan dentro de un mismo sistema económico, por lo cual, la informalidad aparece como un elemento fundamental en la producción capitalista del entorno urbano.

Por otro lado, los cambios en las ciudades debido a la globalización evidencian la presencia de un crecimiento en las áreas periféricas, así como de gentrificación en los núcleos urbanos ya establecidos (Martínez Toro, 2015). Esta coexistencia de procesos contradictorios evidencia la

complejidad de la producción del espacio en la actualidad, donde lo formal y lo informal se combinan en la formación del territorio urbano.

En definitiva, la teoría de la creación del espacio ofrece una base conceptual amplia para analizar las dinámicas espaciales de la formalidad y la informalidad, viéndolas como manifestaciones interrelacionadas de la producción social del espacio. La ciudad actual se presenta como un lugar donde estas dos dimensiones se conectan de forma conflictiva pero necesaria, creando un entorno urbano diverso y complejo que evidencia las contradicciones del crecimiento capitalista en América Latina.

2.2.5.4. La movilidad urbana como expresión del derecho a la ciudad.

El transporte en la ciudad es una parte importante de la expresión del derecho a la ciudad, entendido como la capacidad de las personas para llegar y moverse dentro de la zona urbana de manera justa. Este método entiende que la movilidad abarca no solo el movimiento físico, sino también la capacidad de involucrarse en la vida social, económica y cultural de la ciudad, por lo tanto, la forma en que la gente se desplaza en las áreas urbanas muestra de manera directa el nivel de inclusión social y la repartición de oportunidades en la ciudad.

De manera similar, la movilidad forma parte de un sistema activo en el que los flujos, trayectos y ubicaciones se conectan para permitir el desplazamiento diario. Se describe que la movilidad en el espacio actúa como un sistema formado por flujos y ubicaciones que se ajustan constantemente, lo que indica que la facilidad de acceso depende de lugares clave, como trayectos o paradas (Lamy, 2004). En Guaranda, al ser una ciudad pequeña, estos lugares se convierten en focos de conflicto cuando el servicio de taxis no regulados invade áreas de alta demanda, perjudicando las condiciones de trabajo de los taxistas legales.

A su vez, la movilidad en las ciudades depende de redes técnicas y territoriales que organizan la manera en que los individuos se desplazan en el entorno urbano. La autora sostiene que estos sistemas determinan las condiciones de cercanía y de movimiento que organizan la vida de la ciudad, lo que evidencia que la disposición del transporte afecta directamente las oportunidades de empleo y el acceso de los usuarios (Lamy, 2004). En este escenario, las tácticas de supervivencia que han adoptado los taxistas autorizados se presentan como reacciones ante las disparidades del sistema de transporte.

Finalmente, comprender la movilidad en la ciudad como una manifestación del derecho a la ciudad ayuda a reconocer cuándo dicho derecho se restringe. Cuando la asignación de trayectos, viajeros y áreas de trabajo se torna desequilibrada, como se observa en la interacción entre taxistas legítimos y no regulados, se producen desajustes que influyen en la equidad urbana y en el estado de empleo; por esta razón, esta visión resalta la importancia de fomentar métodos de organización y control del transporte que aseguren la equidad en el aprovechamiento del espacio en la ciudad.

2.2.5.5. Territorialidad laboral y conflicto por el espacio público.

La territorialidad en el trabajo se refiere a cómo los agentes económicos utilizan, dominan y protegen ciertos lugares para desempeñar sus labores. En un ambiente urbano, este procedimiento conlleva una interacción continua entre formas de trabajo, relaciones sociales y reglas establecidas, lo que genera conflictos cuando varios colectivos intentan adueñarse de los mismos espacios. Así, el espacio público se transforma en un recurso clave cuya lucha evidencia desigualdades, dinámicas de poder y distintas maneras de acceder al territorio.

En este sentido, en las ciudades de América Latina, estos conflictos están relacionados con cómo varios participantes ejercen el dominio sobre ciertas zonas para asegurar su supervivencia. Se señala que el entorno urbano se genera mediante acciones sociales en las que intervienen

dinámicas de poder entre los actores que intentan influir en la organización del área. Esto demuestra que el uso del espacio no es imparcial, sino que es el resultado de disputas continuas por el dominio y la posesión (Martínez Toro, 2015). Este punto de vista ayuda a entender por qué, en Guaranda, los taxistas legales sienten que la llegada de los taxistas informales constituye una invasión directa de los lugares que consideran parte de su trabajo cotidiano.

De igual manera, las investigaciones sobre la territorialidad en el trabajo muestran que los ambientes laborales se constituyen mediante acciones cotidianas en las que los colectivos crean áreas que les pertenecen para llevar a cabo su actividad económica. De esta manera, el espacio se forma a través de actividades sociales que atienden a intereses particulares de los involucrados, quienes crean y recrean áreas distintas conforme a sus requerimientos y habilidades, lo que provoca divisiones y conflictos constantes en el espacio común (Martínez Toro, 2015). Siguiendo esta lógica, los métodos de adaptación de los conductores de taxis legales surgen como soluciones para asegurar su lugar en áreas de alta demanda, ante el crecimiento del servicio de taxis no regulados.

Por último, estudiar la territorialidad en el trabajo y la disputa por el espacio público ayuda a entender cómo diferentes grupos luchan por zonas clave para su seguridad financiera. En localidades como Guaranda, estas tensiones aumentan cuando las normas son poco claras y la distinción entre lo formal y lo informal se vuelve borrosa, lo que provoca peleas continuas por el dominio del territorio, por ende, comprender estas dinámicas permite reconocer los elementos espaciales y sociales que afectan la estructura del transporte y el equilibrio de las actividades laborales que tienen lugar en el entorno urbano.

2.2.6. Estrategias de supervivencia y agencia del trabajador formal.

2.2.6.1. Teoría de la estructuración de Anthony Giddens.

Según Giddens, la teoría de la estructuración describe cómo las acciones de las personas y las estructuras sociales se generan mutuamente, por lo que este paradigma sostiene que las personas no son solo observadores de las circunstancias sociales, sino que son agentes activos que pueden influir en su entorno y cambiarlo mediante acciones cotidianas. También sugiere que la vida en sociedad no puede comprenderse solo a través de las normas establecidas ni desde la perspectiva de cada persona, sino que debe verse como el resultado de la comunicación activa entre ambas dimensiones (agencia y estructura). En este aspecto, se admite que las actividades ocurren en situaciones específicas en las que las estructuras favorecen y, al mismo tiempo, restringen las interacciones sociales. De esta manera, las personas replican esos entornos mientras realizan cambios, por esta razón, la teoría proporciona una perspectiva que integra y va más allá de explicaciones que no son ni deterministas ni voluntaristas.

En primer lugar, la teoría de la estructuración propone que la interacción social se da a través de acciones repetidas realizadas por individuos que pueden reflexionar sobre lo que hacen. Esto se relaciona con la idea de Ortiz Palacios (1999), quien afirma que “la vida social es una obra producida por la acción de quienes participan en ella” (pp. 59-60). De igual manera, las personas llevan a cabo sus acciones con un grado de conciencia práctica que les permite guiar su comportamiento según sus objetivos y situaciones. Esta idea se refuerza al indicar que los individuos crean las condiciones necesarias para llevar a cabo sus actividades en los entornos en los que se encuentran, además, se describe que la acción consiste en un proceso constante que está dirigido por la capacidad de reflexión del actor, quien evalúa su conducta en su día a día.

Además, la teoría plantea que la comprensión de la acción requiere considerar el significado social que adquieren las prácticas en una forma de vida compartida. Como bien señala Ortiz Palacios (1999), “captar el significado de una acción supone ser capaz de participar en la forma de vida en la que está inscrita la acción” (p. 64). Con ello se reconoce que las conductas solo pueden interpretarse adecuadamente dentro del entramado cultural que las produce. Esta noción implica que las prácticas se sostienen en conocimientos tácitos compartidos y reproducidos por los actores. Por tanto, la acción no se reduce a movimientos individuales, sino que se inserta en un universo simbólico y normativo.

En definitiva, la teoría de la estructuración ayuda a entender cómo las actividades diarias de los taxistas legales de la Cooperativa El Libertador se mantienen y cambian en un entorno marcado por la persistencia del sector informal. Las elecciones que realizan, los cambios en sus hábitos diarios, los planes económicos y simbólicos que crean, y las maneras de trabajar juntos que establecen entre sí, muestran cómo los actores revelan y al mismo tiempo alteran las estructuras de trabajo y las ciudades en las que se encuentran. De este modo, las tensiones que existen entre la formalidad y la informalidad en Guaranda no se deben solo a normativas externas, sino también a las acciones repetidas mediante las cuales los choferes ejercen control, establecen nuevos límites, determinan qué es legítimo y crean maneras innovadoras de organizar el trabajo.

2.2.6.2. Teoría de la acción y la reproducción social de Anthony Giddens.

En primer lugar, la teoría de la acción y la reproducción social se presenta como un modelo que muestra cómo las personas, mediante sus actividades diarias, generan y mantienen el orden en la sociedad, por lo tanto, Giddens ve la vida social como un proceso en constante movimiento donde la acción de las personas siempre conlleva propósito, entendimiento y la habilidad de reflexionar. Desde esta representación, las personas no son solo objetos estáticos en sistemas inflexibles, sino

protagonistas capaces de influir en el desarrollo de los eventos. De esta manera, la sociedad se forma de manera constante a través de la acción humana, que se desarrolla en entornos específicos y conectados en el tiempo y en el espacio.

Posteriormente, esta teoría sostiene que los actores tienen el poder de influir en las situaciones mediante sus acciones, incluso cuando se encuentran en circunstancias que no pueden manejar por completo. En este aspecto, el concepto de agencia enfatiza que la persona opera con propósito, deseo y lógica. De acuerdo con lo que indica el estudio teórico, “La vida social es el despliegue de acción por parte del self actuante, capaz de desplegar (repetidamente, en el fluir de la vida diaria)” (Giddens, 1994, p. 51, como se citó en Altomare, 2012, p. 127). De igual manera, la actividad conlleva un conocimiento práctico que conecta objetivos y métodos, en el que la persona emplea su saber hacer para guiar sus acciones (Altomare, 2012).

Asimismo, la teoría plantea que la sociedad se mantiene a través de la dualidad de la estructura, esto implica que la estructura no es un componente ajeno que controla por completo la acción, sino un conjunto de normas y recursos que permiten y restringen el comportamiento. Se recalca que la reproducción social se da porque las normas y los recursos se utilizan de forma continua, aun cuando las personas no sean totalmente conscientes de sus consecuencias (Altomare, 2012). También se sostiene que los efectos imprevistos de una acción pueden establecer nuevas circunstancias para acciones venideras, ya sea fortaleciendo o cambiando el orden actual (Altomare, 2012). En conjunto, este enfoque sostiene que la estructura únicamente existe cuando se reproduce de manera continua mediante las acciones sociales.

En definitiva, la teoría ayuda a entender las interacciones entre empleados formales e informales, ya que describe cómo estos dos grupos se comportan dentro de estructuras que influyen en sus acciones, pero también cómo, a través de su actividad diaria, mantienen o cambian esas

condiciones. La relación entre agencia y estructura revela cómo las formas de trabajo, tanto formales como informales, coexisten, se influyen mutuamente y conservan patrones de organización social que a veces no reflejan las intenciones claras de las personas involucradas. Así, esta perspectiva proporciona un fundamento sólido para estudiar cómo los trabajadores se mueven entre las limitaciones estructurales y las posibilidades de acción en entornos económicos en transformación.

2.2.6.3. Teoría de la economía moral de E. P. Thompson.

Primero, la teoría de la economía moral propuesta por E. P. Thompson explica cómo los colectivos populares se comportan siguiendo principios éticos comunes sobre lo que es correcto e incorrecto en su convivencia social. Este enfoque sostiene que las comunidades no solo reaccionan a fuerzas materiales, sino también a expectativas morales firmemente establecidas a lo largo de la historia. Desde esta óptica, la oposición y las tácticas de defensa colectiva no son respuestas impulsivas, sino que representan valores compartidos en la comunidad que se activan ante circunstancias consideradas abusivas o moralmente inaceptables.

Posteriormente, Thompson señala que la economía moral actúa como un sistema de oposición que se actualiza de forma continua ante las desigualdades que están arraigadas, en este sentido, se argumenta que la economía moral “debe regenerarse continuamente como crítica anticapitalista y como movimiento de resistencia” (Thompson, 1995, como se citó en Aguirre Rojas, 2019, p. 3). Asimismo, se sugiere que las actividades conjuntas de los grupos populares se basan en un conjunto de valores que guían sus conductas ante la desigualdad social, lo que facilita ver sus reacciones como reflejos morales y no únicamente financieros (Aguirre Rojas, 2019). Esta esfera ética refuerza la unidad del grupo y otorga validez a sus modos de oposición.

También, la teoría indica que las reglas éticas no son conceptos abstractos, sino que surgen de la vivencia histórica de las comunidades, en este contexto, se sostiene que la cultura popular y las tradiciones son fuentes válidas de comportamiento social, brindando principios de equidad que son comunes (Aguirre Rojas, 2019). Además, se señala que las injusticias acumuladas con el tiempo se convierten en motivaciones éticas que guían la protesta de la gente, conectando elementos económicos, simbólicos y culturales en una misma forma de resistencia (Aguirre Rojas, 2019). De esta manera, la economía moral se transforma en una forma de ver cómo la comunidad juzga lo justo en situaciones desiguales.

Finalmente, esta teoría se conecta directamente con la investigación en particular, en particular con la variable de la percepción de la injusticia laboral. Los taxistas formales registrados de la cooperativa El Libertador emiten juicios éticos sobre la competencia no regulada: no solo examinan la economía, sino también la “injusticia ética” de cumplir con responsabilidades legales que otros ignoran. Simultáneamente, los choferes de taxi no registrados crean sus propias economías éticas defendiendo su trabajo como una cuestión de supervivencia. La teoría de Thompson ofrece una forma de entender cómo estas visiones éticas dan forma a las historias, los conflictos y los métodos de sobrevivencia en el ámbito laboral del transporte urbano en la ciudad de Guaranda.

2.2.6.4. Estrategias de Supervivencia y la Agencia del Trabajador.

Ante el crecimiento del servicio de taxismo no regulado y la disminución de las garantías laborales, los taxistas legales no se quedan sin actuar; más bien, utilizan su capacidad de agencia para hacer frente a un entorno difícil, ajustando sus prácticas laborales para mantener sus ingresos y proteger su profesionalismo. En la Cooperativa de Taxis El Libertador, estas respuestas son esenciales para adaptarse a un mercado cada vez más inestable y competitivo. Asimismo, cada elección diaria

evidencia los procesos de análisis y valoración que los socios de la cooperativa llevan a cabo ante las transformaciones estructurales. En esta situación, las estrategias de supervivencia se convierten en el eje principal a partir del cual los conductores de taxis legalmente establecidos preservan su actividad económica y su identidad laboral.

A partir de los aportes de Lautier (2004) sobre las estrategias de sobrevivencia, se entiende que los trabajadores formales crean repertorios de adaptación que integran acciones personales con métodos de resguardo en grupo. Estas tácticas no son fruto del azar, sino que derivan de vivencias acumuladas, trayectorias profesionales y conocimientos intercambiados. De acuerdo con la teoría de la estructuración de Giddens (1984), estas acciones no solo replican las circunstancias del sistema, sino que también tienen el potencial de cambiarlas, produciendo modificaciones en horarios, rutas o métodos de organización interna, por este motivo, el mantenerse en el trabajo es un proceso activo donde los trabajadores desarrollan estrategias para continuar siendo competitivos.

Estas estrategias pueden clasificarse en:

- 1. Estrategias económicas:** En este primer conjunto de estrategias se presentan tácticas dirigidas a conservar o aumentar las ganancias diarias. Los conductores de taxis registrados suelen alargar sus horas de trabajo, ajustar sus horarios para laborar en momentos de alta demanda y mejorar sus trayectos para minimizar el gasto en gasolina, asimismo, amplían su gama de servicios al añadir entregas rápidas, envío de documentos o viajes planificados con precios especiales. Estas medidas ayudan a recuperar la cantidad de viajeros que se ha perdido debido al aumento del transporte no regulado, cada elección económica muestra una manera de oponerse a la presión que genera la competencia sin regulaciones.

- 2. Estrategias sociales:** En este campo, las contribuciones de Bourdieu (1986) sobre el capital social son fundamentales, ya que ayudan a comprender cómo los taxistas formales establecen vínculos de confianza para mantener su trabajo. En la realidad, construyen relaciones sólidas con clientes habituales, sostienen colaboraciones con colegas de la cooperativa y crean redes informales de información que les ayudan a localizar áreas con mayor actividad, evitar peligros o intercambiar oportunidades de empleo. Además, desde el punto de vista de Thompson (1971), se señalan aspectos de la economía moral que regulan las relaciones de apoyo mutuo, solidaridad y reciprocidad. En la Cooperativa El Libertador, estas plataformas sociales actúan como una barrera segura frente a la inestabilidad del mercado y a la competencia informal.
- 3. Estrategias simbólicas:** En esta área, los conductores del taxismo legal utilizan métodos que buscan aumentar su credibilidad frente al cliente, este razonamiento se basa en la dramaturgia social presentada por Goffman (1959). Los socios muestran claramente los distintivos de su cooperativa, aseguran que su vehículo está en buenas condiciones, prestan atención a su imagen personal y siguen las normas de atención al cliente. Mediante estas acciones, crean una "escenificación" que muestra su servicio como fiable, profesional y seguro, lo que les ayuda a destacar frente a la oferta no formal. Estas tácticas simbólicas suelen ser importantes para generar aceptación social, ya que ayudan a mantener la impresión de seriedad en un ambiente competitivo y lleno de conflictos en torno a la confianza.

En conjunto, estas estrategias económicas, sociales y simbólicas indican que el rol del taxista profesional no es estático ni simplemente reacciona a su entorno, por el contrario, se trata de una actividad creativa en la que los integrantes de la Cooperativa El Libertador mantienen su

identidad, cuidan sus ganancias y refuerzan su lugar en el mercado urbano. Así, las tácticas de supervivencia se transforman en un aspecto fundamental para entender la relación entre el taxismo formal e informal, y muestran cómo los conductores formales se esfuerzan cada día por sostener un trabajo que consideran honorable, válido y esencial para la ciudad de Guaranda.

2.3 Marco Legal.

El marco legal de esta investigación se basa en la Constitución de la República del Ecuador, que reconoce el derecho al trabajo y la competencia de los gobiernos autónomos para regular el transporte público. La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) establece las normas para la prestación del servicio de taxi, mientras que el Código Orgánico Integral Penal (COIP) sanciona el transporte realizado sin autorización. Finalmente, la normativa del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Guaranda regula el control y la fiscalización del transporte en su territorio, lo que permite analizar el fenómeno del taxismo informal y su impacto en los taxistas formales.

2.3.1. Constitución de la República del Ecuador (CRE).

2.3.1.1. Derecho al trabajo y a la organización cooperativa.

La Constitución de la República del Ecuador reconoce diversas formas de organización económica y establece principios que sustentan el derecho al trabajo y a la producción, bajo los criterios de equidad y legalidad. Dentro de este contexto, la Constitución de la República del Ecuador (2008) establece que:

Art. 319.- Se reconocen diversas formas de organización de la producción en la economía, entre otras las comunitarias, cooperativas, empresariales públicas o privadas, asociativas, familiares, domésticas, autónomas y mixtas.

El Estado promoverá las formas de producción que aseguren el buen vivir de la población y desincentivará aquellas que atenten contra sus derechos o los de la naturaleza; alentará la producción que satisfaga la demanda interna y garantice una activa participación del Ecuador en el contexto internacional (p. 160).

Este artículo fundamenta jurídicamente la existencia de las cooperativas de transporte como formas legítimas de organización del trabajo, reconocidas y promovidas por el Estado, asimismo, permite comprender que la actividad económica no puede desarrollarse de manera aislada o informal, sino bajo principios de responsabilidad social, legalidad y respeto a los derechos colectivos, por lo cual, los taxistas formales se insertan en un marco normativo que legitima su organización y respalda su participación en el sistema productivo local.

De igual manera, el derecho al trabajo se refuerza en la normativa constitucional al reconocer y proteger las distintas formas de trabajo, especialmente el trabajo independiente. Dentro de este contexto, la Constitución de la República del Ecuador (2008) establece que:

Art. 329.- Para el cumplimiento del derecho al trabajo de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el Estado adoptará medidas específicas a fin de eliminar discriminaciones que los afecten, reconocerá y apoyará sus formas de organización del trabajo, y garantizará el acceso al empleo en igualdad de condiciones.

Se reconocerá y protegerá el trabajo autónomo y por cuenta propia realizado en espacios públicos, permitidos por la ley y otras regulaciones. Se prohíbe toda forma de confiscación de sus productos, materiales o herramientas de trabajo (p. 164).

Este artículo permite comprender que, aunque el trabajo autónomo es reconocido constitucionalmente, su ejercicio debe realizarse dentro de los márgenes legales establecidos, Entonces, el taxismo informal se ubica en una zona de tensión entre el derecho al trabajo y la obligación de cumplir con la normativa vigente, lo cual genera conflictos con los taxistas formales que sí operan bajo autorización estatal.

2.3.1.2. Libertad de transporte y obligación de regulación estatal.

De igual manera, la Carta Magna reconoce la libertad de transporte como un derecho, pero al mismo tiempo establece la obligación del Estado de regular esta actividad con el fin de garantizar

el orden y el interés público. Dentro de este contexto, la Constitución de la República del Ecuador (2008) establece que:

Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias (p. 188).

Este artículo permite analizar que, si bien la Constitución reconoce la libertad de transporte, esta está sujeta a procesos de regulación estatal; en el caso del transporte terrestre, dicha regulación busca garantizar un servicio ordenado, seguro y accesible para la población. Por ello, el Estado y los gobiernos autónomos descentralizados están facultados para establecer normas, controles y requisitos que regulen la prestación del servicio de taxi, lo que explica la existencia de autorizaciones, permisos y sanciones frente al ejercicio informal de esta actividad.

2.3.1.3. Competencia municipal en la regulación del transporte urbano.

La Carta Magna establece de manera expresa las competencias exclusivas de los GADS, entre ellas la planificación y control del transporte público dentro de su jurisdicción territorial. Esta disposición permite comprender el rol que desempeña el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Guaranda en la regulación del servicio de taxis y en el control del transporte informal. En este sentido, la Constitución de la República del Ecuador (2008) establece que:

Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: (...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal (p. 130).

Este numeral otorga a los municipios la facultad legal directa para organizar, regular y fiscalizar el transporte dentro del entorno urbano lo que incluye la emisión de ordenanzas, permisos y mecanismos de control sobre la prestación del servicio de taxi, en consecuencia, el GAD de

Guaranda posee la atribución constitucional para intervenir frente al transporte informal, establecer normas de funcionamiento y garantizar que el servicio se brinde bajo condiciones de legalidad, seguridad y orden.

2.3.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

2.3.2.1. El taxi como transporte comercial regulado.

La LOTTTSV constituye el principal instrumento jurídico que regula la organización y funcionamiento del transporte en el Ecuador. Esta normativa establece los principios, objetivos y condiciones bajo los cuales debe prestarse el servicio de transporte público y comercial, incluido el de taxis. Dentro de este contexto, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008) establece que:

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos (p. 2).

Este artículo define el alcance general de la ley y deja claro que el transporte terrestre es una actividad estratégica que debe desarrollarse bajo el control estatal. En el contexto de esta investigación, esta disposición permite comprender que el servicio de taxis no puede prestarse de manera improvisada ni informal, sino que debe responder a procesos de planificación y regulación. De esta forma, se evidencia que el Estado busca regular la actividad de transporte para proteger tanto a los usuarios como a los operadores formales que cumplen con la normativa vigente.

De igual manera, la ley establece los principios que deben regir la prestación del servicio de transporte público, en este sentido, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008) establece que:

Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas (p. 2).

Este artículo refuerza la idea de que el transporte no es únicamente una actividad económica, sino un servicio que cumple una función social, en relación con el taxismo formal, estos principios justifican la exigencia de permisos, controles y tarifas reguladas, ya que buscan asegurar un servicio seguro y equitativo, mientras, al mismo tiempo, permiten analizar cómo el transporte informal incumple estos principios, generando desigualdad a los taxistas que operan de manera legal.

Finalmente, la ley define con precisión el servicio de transporte comercial y establece los requisitos para su operación. Dentro de este contexto, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008) establece que:

Art. 57.- Servicio de Transporte Comercial.- Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley.

Dentro de esta clasificación se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, alternativo comunitario rural excepcional, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto de pasajeros y/o bienes; y, turístico, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad, establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (p. 27).

Este artículo es fundamental para la investigación, ya que establece explícitamente que el servicio de taxis forma parte del transporte comercial regulado y que su operación está condicionada a la obtención de permisos y autorizaciones oficiales. Desde esta perspectiva, el taxismo informal se configura como una actividad que opera fuera del marco legal, lo que genera tensiones económicas y sociales con los taxistas formales.

2.3.3. Código Orgánico Integral Penal – COIP.

2.3.3.1. Prohibición del transporte informal.

El COIP constituye el instrumento jurídico que tipifica y sanciona las conductas relacionadas con infracciones de tránsito, entre ellas, aquellas vinculadas a la prestación de servicios de transporte sin autorización legal. Dentro de este contexto, el Código Orgánico Integral Penal (2014) establece que:

Art. 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase.- Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días:

1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento (Asamblea Nacional, 2014, p. 140).

La disposición citada resulta fundamental, ya que tipifica de manera expresa la prestación del servicio de transporte sin título habilitante como una contravención sancionable, esto permite identificar al taxismo informal como una actividad ilegal que afecta directamente a los taxistas formales, quienes cumplen con permisos, regulaciones y obligaciones económicas establecidas por la ley. Además, la norma evidencia el rol del Estado en el control y sanción de estas prácticas.

2.3.4. Ordenanza que planifica, regula y controla el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial del cantón Guaranda.

La normativa local del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Guaranda constituye un instrumento fundamental para regular el transporte terrestre a nivel cantonal. Esta ordenanza desarrolla las competencias otorgadas por la Constitución y la legislación nacional, estableciendo mecanismos específicos de planificación, regulación y control del transporte, así como la

institucionalidad encargada de su gestión. Dentro de este contexto, el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Guaranda (2025) establece que:

Art. 1. Objeto: La presente Ordenanza tiene por objeto establecer las normas para planificar, regular y controlar el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el cantón Guaranda, así como, crear la Dirección de Movilidad y Transporte del cantón Guaranda (p.6).

Este artículo define con claridad el alcance de la ordenanza y legitima la intervención del municipio en el ámbito del transporte terrestre. Para el desarrollo de esta investigación, esta disposición resulta relevante porque establece que la regulación del transporte no es una acción improvisada, sino una competencia institucionalizada que busca ordenar la movilidad urbana. De este modo, se refuerza la idea de que el servicio de taxis debe prestarse conforme a normas locales específicas, lo que diferencia al transporte formal de las prácticas informales.

Asimismo, la ordenanza asigna funciones concretas de control a la Dirección de Movilidad y Transporte, lo que fortalece el rol del municipio en la fiscalización del servicio de transporte. Dentro de este contexto, el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Guaranda (2025) establece que:

Art. 16. Control: En el marco de la competencia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, la Dirección de Movilidad y Transporte, le concierne las siguientes acciones:

1. Controlar actividades de los servicios de transporte público, pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte público; comercial y colectivo o masivo; en el ámbito urbano e intracantonal.
2. Controlar el uso y ocupación de la vía pública, estacionamientos, paradas, corredores viales y áreas urbanas del cantón en el ámbito de sus competencias;
3. Controlar el cumplimiento de la planificación operativa del control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el marco de la normativa nacional;
4. Aplicar las multas a las operadoras de transporte por el incumplimiento de los respectivos contratos, permisos y autorizaciones de operación;
5. Auditar técnicamente el cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización y equipamiento cantonal; y,
6. Ejecutar y administrar los planes de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (págs. 12 y 13).

Este artículo muestra expresamente que el municipio debe controlar, fiscalizar y sancionar la prestación del servicio de transporte que incumpla la normativa vigente. Desde esta perspectiva, el control municipal se configura como un mecanismo central para abordar el transporte informal y garantizar condiciones equitativas para los taxistas formales. Asimismo, esta disposición permite comprender las tensiones entre la regulación estatal y las estrategias de supervivencia de quienes operan fuera del marco legal en el cantón Guaranda.

2.3.4.1. Control del servicio de taxis en el cantón Guaranda.

La ordenanza establece que el ejercicio del transporte terrestre público y comercial debe realizarse únicamente con autorización expresa de la autoridad municipal competente, mediante instrumentos legales que garanticen el orden y la legalidad del servicio. En este contexto, el estatuto señala que: Dentro de este escenario, el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Guaranda (2025) establece que:

Art. 21. Título Habilitante: Título habilitante es el instrumento legal otorgado por la Dirección de Movilidad y Transporte del cantón Guaranda, que autoriza la prestación de los servicios de transporte terrestre público y comercial, de personas o bienes, de acuerdo a las modalidades de transporte que sean competencia del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Guaranda.

Las modalidades que no sean ejecutadas por el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Guaranda, de acuerdo a la transferencia de competencias, serán reguladas y gestionadas por la Agencia Nacional de Tránsito. Todo proceso se realizará teniendo en cuenta las Resoluciones emanadas por la Agencia Nacional de Tránsito (p. 18).

De igual manera, la ordenanza define los tipos de títulos habilitantes que permiten la prestación legal de los servicios de transporte en el ámbito intracantonal, diferenciando las modalidades según la naturaleza del servicio. En este sentido, el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Guaranda (2025) establece que:

Art. 22. Títulos Habilitantes de Transporte Terrestre: La Dirección de Movilidad y Transporte del cantón Guaranda, en ejercicio de sus competencias en el ámbito de su jurisdicción intracantonal, otorga títulos habilitantes según corresponda:

- a) Contratos de operación: Para la prestación de servicios de transporte público colectivo en cualquier tipo de ámbito intracantonal; y,
- b) Permisos de operación: Para la prestación de los servicios de transporte terrestre comercial, excepto de carga pesada, turismo, carga mixta, en el ámbito intracantonal (p. 19).

Los artículos 21 y 22 constituyen el principal mecanismo normativo para el control del servicio de taxis en el cantón Guaranda al establecer que la prestación del transporte comercial solo puede realizarse mediante un título habilitante y un permiso de operación otorgados por la autoridad municipal. La ausencia de estos instrumentos legales define al taxismo informal como una práctica no autorizada que opera fuera del marco jurídico local, lo que afecta la planificación del transporte y la equidad entre los operadores.

Capítulo III – Metodología

En este capítulo se detalla la metodología empleada para llevar a cabo la investigación titulada “Taxismo Informal y Estrategias de Supervivencia de los Taxistas Formales: Caso de la Cooperativa de Transporte en Taxis El Libertador, Guaranda, 2025”. A continuación, se describen el diseño metodológico, los métodos, las técnicas e instrumentos utilizados, así como los procedimientos aplicados para la recolección y el análisis de los datos. Esta sección proporciona la información necesaria para que cualquier investigador pueda replicar la investigación sin problemas, al detallar claramente las acciones realizadas para alcanzar los objetivos establecidos y comprender la relación entre el taxismo informal y las respuestas de los taxistas formales en el entorno urbano de Guaranda.

3.1. Método de la investigación.

3.1.1. Método cualitativo.

Para el desarrollo de la investigación se empleó el método cualitativo, pues permitió comprender en detalle las vivencias, opiniones y estrategias de los taxistas formales e informales frente a la dinámica del servicio de transporte en la ciudad de Guaranda, lo que facilitó el análisis de significados y comportamientos sociales y posibilitó una aproximación más profunda al fenómeno desde la perspectiva de los actores involucrados. En este sentido, la metodología cualitativa proporcionó una comprensión integral del problema al centrarse en las experiencias y dinámicas sociales que lo configuran.

De igual manera, la investigación se basó en la noción de que el método cualitativo ofreció la flexibilidad necesaria para examinar fenómenos complejos, al permitir interpretar la realidad social a partir de las percepciones de los sujetos. En este sentido, según lo planteado por Hernández Sampieri et al. (2014), este enfoque se orientó a comprender los fenómenos en su contexto natural

mediante el análisis de información no numérica. Siguiendo esta línea, el método resultó adecuado para investigar las dinámicas del transporte no regulado y las reacciones de los taxistas, tanto formales como informales.

Igualmente, el método cualitativo permitió relacionar las experiencias de los participantes con el contexto del transporte urbano, lo que favoreció una comprensión más profunda del fenómeno estudiado. Esta decisión metodológica resultó fundamental, ya que el taxismo informal se analizó a partir de las experiencias personales, las actividades cotidianas y las interacciones sociales de los taxistas formales de la Cooperativa El Libertador y de los taxistas informales, lo que permitió comprender cómo las transformaciones del entorno urbano incidieron en sus estrategias de supervivencia.

3.2. Tipo de Investigación (metodología)

El trabajo de investigación desarrollado emplea un método exploratorio–descriptivo, dado que se buscó reconocer y detallar las características del servicio de taxi informal en Guaranda, así como las tácticas de supervivencia que han implementado los taxistas formales de la Cooperativa de Transporte en Taxis El Libertador. No se busca generalizar estadísticamente, sino generar conocimiento contextualizado y transferible a contextos similares (Guba y Lincoln, 1989). A continuación, se explican con mayor detalle los enfoques exploratorio y descriptivo, con el fin de mostrar cómo cada uno contribuyó a comprender el fenómeno estudiado.

3.2.1. Investigación Exploratoria.

El estudio incluyó un componente exploratorio, ya que examinó un fenómeno poco estudiado en el contexto de Guaranda: la relación diaria entre taxistas legales e ilegales. Este tipo de estudio facilitó una primera aproximación a las dinámicas, percepciones y situaciones que no se habían analizado de manera sistemática. De acuerdo con Hernández Sampieri et al. (2014), las

investigaciones exploratorias se distinguen por ofrecer una perspectiva preliminar sobre asuntos que requieren un entendimiento básico para guiar etapas posteriores de descripción o análisis, lo cual se alineó plenamente con las necesidades de este estudio.

3.2.2. Investigación Descriptiva.

De igual forma, el estudio empleó un método descriptivo para describir las circunstancias laborales, financieras y organizativas de los taxistas legales, así como las distintas modalidades de taxi informal en la localidad. Este tipo de investigación facilitó la recopilación organizada de conductas, circunstancias y tendencias observadas durante el trabajo de campo. Según lo indicado por Hernández Sampieri et al. (2014), las investigaciones descriptivas intentan definir las características clave de individuos, colectivos o procedimientos, para proporcionar una representación ordenada y precisa del fenómeno examinado.

De igual manera, la investigación se llevó a cabo como no experimental, ya que no hubo intervención sobre las variables, sino que se analizaron los hechos como tal y como se presentaron en su entorno original. El diseño se estructuró de forma transversal, dado que la información se reunió en un solo instante del año 2025.

3.3 Técnicas e instrumentos de investigación.

3.3.1. Técnica

3.3.1.1. Entrevista en profundidad.

La principal técnica de recolección de información utilizada fue la entrevista en profundidad aplicada tanto a los taxistas formales de la Cooperativa de Transporte en Taxis El Libertador como a los taxistas que operan de manera informal en la ciudad de Guaranda. Para lograrlo, se crearon dos cuestionarios o guías con preguntas abiertas: uno destinado a los socios de la cooperativa y

otro a los taxistas informales, lo que permitió obtener relatos específicos sobre su trabajo, opiniones sobre el sector del transporte y estrategias para afrontar la competencia.

En cuanto a la técnica en sí, la entrevista en profundidad facilitó el análisis de significados, hábitos y razones individuales sin la limitación de un marco estricto, puesto que "el objetivo es obtener una comprensión detallada y profunda de las perspectivas, opiniones y experiencias del participante" (Medina et al., 2023, p. 26). Esto la convierte en un recurso ideal para estudios que buscan comprender puntos de vista personales.

3.3.2. Instrumento.

3.3.2.1. Guía de entrevista en profundidad.

Para esta investigación se utilizó como instrumento una guía de entrevista en profundidad, elaborada en dos formatos: uno dirigido a los taxistas registrados de la Cooperativa El Libertador y otro destinado a los conductores del servicio de taxis no regulados en la ciudad. Cada una de las guías estaba compuesta por 20 preguntas abiertas, diseñadas para examinar las opiniones, vivencias y tácticas de ambos grupos ante la competencia y las circunstancias laborales del área. La disposición adaptable de estas guías permitió modificar la secuencia de las preguntas de acuerdo con el desarrollo natural del diálogo, lo que aseguró la recopilación de datos valiosos, minuciosos y contextualizados.

3.4 Criterio de inclusión y criterio de exclusión.

3.4.1. Criterio de inclusión.

- Socios de la Cooperativa de Taxis El Libertador con un año o más de permanencia en la organización.
- Taxistas informales con un año o más de experiencia laboral.
- Conductores formales e informales que sean propietarios de los vehículos o ejerzan la

actividad de manera permanente.

- Dirigentes o representantes de la asociación de taxistas.
- Conductores mayores de 25 años.
- Conductores que realicen su actividad principalmente en el área urbana del cantón Guaranda.

3.4.2. Criterio de exclusión.

- Personal administrativo de la cooperativa (secretarías, personal de oficina).
- Socios con menos de un año de experiencia en la organización.
- Taxistas que realicen la actividad de forma esporádica.
- Conductores informales con menos de un año de experiencia.

3.5 Población y muestra.

3.5.1. Población.

La población de este estudio estuvo conformada por dos grupos claramente diferenciados en el sistema de transporte urbano de la ciudad de Guaranda. El primer grupo correspondió a los taxistas formales afiliados a la Cooperativa de Transporte en Taxis El Libertador, organización que, según sus registros institucionales de 2025, está integrada por 111 socios activos, quienes constituyeron la totalidad del universo formalmente reconocido legalmente en la ciudad.

El segundo grupo poblacional estuvo integrado por los taxistas informales que operan sin permisos municipales en la ciudad, cuya identificación resultó más compleja debido a la ausencia de registros oficiales, por ende, para establecer una aproximación poblacional, se realizó un reconocimiento de los principales puntos de concentración habituales de este tipo de servicio: la avenida Cándido Rada y la vía de ingreso a la Terminal Terrestre; las calles Sucre, García Moreno

y 10 de Agosto (alrededores del parque central); y las zonas próximas al mercado 10 de Noviembre. Con base en la observación recurrente en estos espacios, se estimó una población aproximada de 40 taxistas informales activos en dichas paradas irregulares mediante una estimación no probabilística basada en la observación de campo.

3.5.2. Muestra.

La selección de participantes se realizó mediante un muestreo no probabilístico intencional o por criterio, considerando a conductores que cumplieran con características relevantes para los objetivos del estudio. El tamaño total de la muestra se determinó según el criterio de saturación teórica, entendida como el punto en el que la información deja de aportar elementos nuevos; este proceso suele alcanzarse con muestras pequeñas en estudios cualitativos, tal como señalan Guest, Bunce y Johnson (2006) respecto a la estabilidad de los datos en grupos relativamente homogéneos.

En el caso de los taxistas formales, se incluyeron 7 socios activos de la Cooperativa de Transporte en Taxis El Libertador, seleccionados por su experiencia, antigüedad y contacto directo con el transporte informal. Este grupo aportó diversas perspectivas sobre las condiciones laborales, las dinámicas de competencia y las estrategias de adaptación.

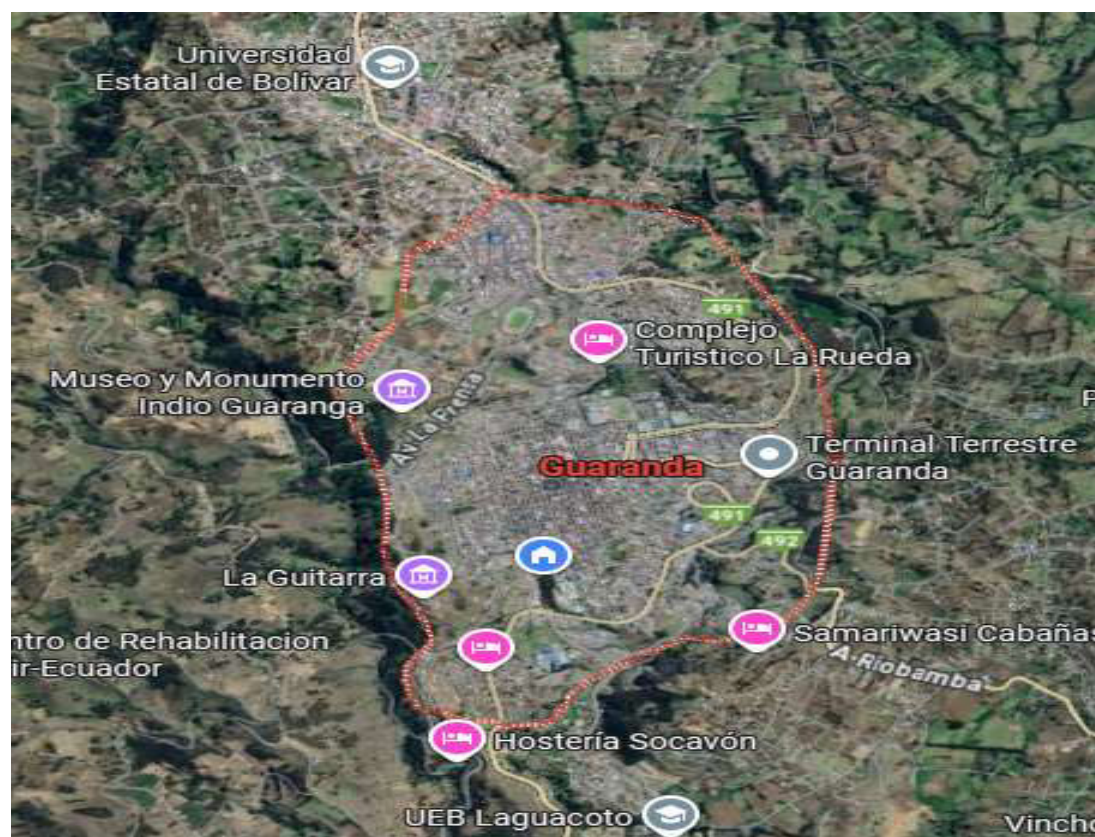
Respecto a los taxistas informales, también se seleccionaron 7 conductores mediante un muestreo intencional, identificados en los puntos donde operan con mayor frecuencia: terminal terrestre, parque central y mercado 10 de Noviembre, asegurando que fueran actores activos dentro de este sistema paralelo de transporte. Su participación permitió comprender las prácticas cotidianas, las motivaciones y las percepciones respecto del servicio formal. La selección de un número equivalente de participantes respondió al criterio de equilibrio analítico entre ambos

grupos, asegurando la contrastación de discursos y prácticas en el sistema formal e informal de transporte.

3.6 Localización geográfica del estudio.

El estudio se realizó en el área urbana de Guaranda, provincia de Bolívar, Ecuador. Este espacio geográfico comprende las principales zonas donde se desarrolla la actividad de transporte, tanto formal como informal, y abarca calles principales, zonas de comercio, paradas de taxis con permiso y lugares donde se concentra la movilidad diaria.

Ilustración 1 Ubicación geográfica del entorno urbano del cantón Guaranda.



Nota: imagen capturada de Google Maps del entorno urbano de la ciudad de Guaranda.

Capítulo IV – Resultados y discusión.

4.1. Resultados.

Para el desarrollo de la presente investigación titulada “Taxismo informal y estrategias de supervivencia de los taxistas formales: caso de la cooperativa de transporte en taxis El Libertador, Guaranda, 2025”, en este capítulo se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de dimensiones analíticas por objetivo, construidas con base en la información empírica recabada mediante entrevistas en profundidad a taxistas formales e informales que operan en la ciudad de Guaranda.

Los resultados se organizan de manera sistemática en función de los objetivos de investigación, lo que permite identificar patrones, regularidades y contrastes entre ambos grupos de actores, así como comprender las dinámicas laborales, económicas y relacionales que configuran el fenómeno del taxismo informal y sus efectos sobre el sector formal.

En primer lugar, se presentará información general sobre los siete taxistas formales de la Cooperativa de Transporte en Taxis “El Libertador” y los siete taxistas informales entrevistados. Cabe señalar que, por razones éticas y de protección frente a posibles repercusiones laborales e institucionales, los participantes solicitaron expresamente que no se revelaran su identidad ni sus datos personales sensibles en el cuerpo de la investigación. No obstante, todos los informantes otorgaron su consentimiento informado y firmaron el formulario de consentimiento expreso para la grabación de la entrevista en audio, en el cual constan sus datos reales, resguardados de forma confidencial.

En consecuencia, para efectos del análisis y presentación de resultados, los participantes son identificados mediante códigos alfanuméricos, acompañados de una caracterización sociolaboral general, construida a partir de la interpretación analítica de las entrevistas:

Tabla 1: Información de los participantes formales e informales.

Código de entrevista	Tipo de taxista	Edad (aprox.)	Caracterización sociolaboral
TF_EL_01	Formal	52 años	Socio activo de la cooperativa “El Libertador”, con trayectoria prolongada en el sector del transporte formal y en la residencia urbana de Guaranda.
TF_EL_02	Formal	48 años	Socio activo de la cooperativa, con sólida experiencia en el sistema formal regulado de taxis de Guaranda.
TF_EL_03	Formal	45 años	Socio activo de la cooperativa de taxis, consolidado en el taxismo formal.
TF_EL_04	Formal	56 años	Socio de larga trayectoria, con experiencia organizativa y conocimientos normativos del sector.
TF_EL_05	Formal	50 años	Integrante activo de la cooperativa, con amplia experiencia en el oficio y una percepción crítica del impacto del taxismo informal, anteriormente ocupaba cargos directivos en la cooperativa.
TF_EL_06	Formal	42 años	Socio de la cooperativa, dependencia económica del sistema formal de taxis.
TF_EL_07	Formal	47 años	Miembro activo de la cooperativa, con conocimientos operativos sobre el funcionamiento institucional del transporte formal.
TI_INF_01	Informal	50 años	Taxista informal con experiencia laboral previa en Quito, incorporado al taxi informal en Guaranda.
TI_INF_02	Informal	38 años	Taxista informal residente en la ciudad de Guaranda, con cinco años de trayectoria en el taxi informal, ingresó por desempleo y por necesidad económica.
TI_INF_03	Informal	44 años	Taxista informal, ex trabajador del sector educativo, con más de seis años de experiencia en el taxi informal tras perder su empleo formal.
TI_INF_04	Informal	60 años	Policía jubilado, con aproximadamente ocho años de trayectoria en el taxi informal, incorporado a la actividad tras su retiro laboral.
TI_INF_05	Informal	41 años	Autoempleado con diversificación de actividades económicas en electricidad y taxismo informal mayormente en las noches.
TI_INF_06	Informal	35 años	Autoempleado con trayectoria reciente en el sector informal y dependiente del ingreso diario.
TI_INF_07	Informal	27 años	Joven autoempleado sin acceso a estudios superiores ni empleo formal, con dependencia total del taxismo informal.

Nota: Elaboración propia con base en la información recabada, manteniendo el anonimato.

4.2. Resultado de la aplicación de dimensiones analíticas por objetivo.

4.2.1. Impacto del taxismo informal en la estructura laboral y económica.

4.2.1.1. Trayectoria laboral y capital experiencial.

Los resultados evidenciaron que los taxistas formales entrevistados presentaron trayectorias laborales prolongadas, con entre 10 y 27 años de experiencia en el sistema formal del taxismo. Esta permanencia permitió consolidar un capital experiencial basado en el conocimiento de la ciudad y de las normas institucionales, así como en la construcción de vínculos organizativos en la Cooperativa “El Libertador”. Asimismo, la continuidad en el oficio fortaleció una identidad laboral formal asociada al sentido de pertenencia gremial y al cumplimiento de las reglas internas (taxistas formales, comunicación personal, noviembre de 2025).

En contraste, los taxistas informales mostraron trayectorias laborales discontinuas, marcadas por la pérdida de empleos y la inserción en actividades precarias. El ingreso al taxismo informal se configuró como una estrategia de supervivencia ante la falta de oportunidades laborales y la exclusión del sistema formal. En este grupo, el capital experiencial se construyó principalmente a partir de la práctica cotidiana, del aprendizaje en la calle y del uso de redes personales, más que mediante procesos institucionalizados (taxistas informales, comunicación personal, noviembre de 2025).

Ambos grupos reconocieron al taxismo como su principal fuente de ingresos familiares, lo que evidencia la centralidad de esta actividad en la reproducción económica del hogar. Sin embargo, se identificaron diferencias en la forma de estructurar dicho ingreso: mientras los taxistas formales lo hicieron sobre bases normativas e institucionales, los informales operaron desde una lógica flexible y no regulada. Estos hallazgos reflejaron trayectorias laborales diferenciadas en el

mercado local de transporte (taxistas formales e informales, comunicación personal, noviembre de 2025).

4.2.1.2. Estructura organizativa y posición estructural.

Los resultados evidenciaron que, en el caso de los taxistas formales de la Cooperativa de Transporte en Taxis “El Libertador”, predominó una estructura organizativa formalizada, basada en socios activos, cuya función principal fue conducir el vehículo y cumplir turnos. La mayoría de los entrevistados no participó directamente en la toma de decisiones estratégicas, ya que solo uno ocupó un cargo directivo. En este sentido, la participación organizativa se concentró en la operación cotidiana del servicio, lo que evidenció una distribución desigual del poder al interior de la cooperativa (taxistas formales, comunicación personal, noviembre de 2025).

Por su parte, los taxistas informales no contaron con una estructura organizativa formal ni con jerarquías definidas. Su forma de trabajo se caracterizó por la operación individual, apoyada en redes flexibles de comunicación, como las llamadas telefónicas y las aplicaciones de mensajería. Estas redes permitieron coordinar zonas de trabajo y compartir información sobre controles, aun sin liderazgos claros ni mecanismos formales de organización. Esta ausencia de institucionalización ubicó a los taxistas informales en una posición estructural más vulnerable (taxistas informales, comunicación personal, noviembre de 2025).

De manera convergente, ambos sectores enfrentaron limitaciones para desarrollar una acción colectiva efectiva, aunque por motivos distintos. Mientras los taxistas formales operaron dentro de una estructura cooperativa que restringió la participación amplia, los informales carecieron de una organización formal que fortaleciera su capacidad colectiva. Esta divergencia mostró que, pese a compartir el mismo espacio urbano, ambos grupos se insertaron desde posiciones organizativas desiguales, lo cual incidió en sus condiciones laborales y capacidad de

incidencia institucional (taxistas formales e informales, comunicación personal, noviembre de 2025).

4.2.2. Dinámicas de interacción entre taxistas formales e informales.

4.2.2.1. Naturaleza de las interacciones.

Los resultados evidenciaron que en la ciudad de Guaranda las interacciones entre taxistas formales e informales fueron percibidas predominantemente como competitivas y conflictivas, especialmente en los espacios públicos de captación de pasajeros. Desde la perspectiva de los taxistas formales, estas dinámicas se manifestaron en disputas por paradas, zonas de alta demanda y horarios estratégicos. La ausencia de reglas compartidas y de mecanismos efectivos de control contribuyó a que el conflicto se normalizara como parte del ejercicio cotidiano del trabajo (taxistas formales, comunicación personal, noviembre de 2025).

Por su parte, los taxistas informales describieron una convivencia marcada por la competencia directa, aunque sin enfrentamientos abiertos permanentes. En Guaranda, las tensiones se concentraron principalmente en espacios de alta circulación de pasajeros, lo que llevó a los informales a ajustar rutas, horarios y formas de captación. Estas estrategias buscaron evitar conflictos directos y sanciones, privilegiando una coexistencia pragmática que les permitiera sostener su actividad (taxistas informales, comunicación personal, noviembre de 2025).

De manera convergente, ambos grupos reconocieron la existencia de tensiones estructurales en el espacio urbano de Guaranda, asociadas a la competencia constante por la demanda. No obstante, se evidenció una diferencia en la interpretación de estas dinámicas: los taxistas formales señalaron la invasión de espacios considerados legítimos, mientras que los informales enfatizaron la necesidad de adaptarse ante la falta de alternativas laborales. En conjunto, estos hallazgos mostraron una competencia conflictiva naturalizada, sostenida por la

débil regulación institucional (taxistas formales e informales, comunicación personal, noviembre de 2025).

4.2.2.2. Conflictividad y disputas.

Los resultados mostraron que la conflictividad entre taxistas formales se expresó en peleas por pasajeros, paradas y rutas, así como en frecuentes discusiones verbales y episodios de amenaza en contextos de alta demanda. Estas situaciones afectaron el ambiente laboral y, en algunos casos, la reputación de la cooperativa, al proyectar tensiones visibles en el espacio público. No obstante, los informantes formales señalaron la adopción de estrategias de autocontrol y contención, orientadas a evitar la escalada del conflicto y a preservar una convivencia mínima que no perjudicara su trabajo cotidiano ni la imagen institucional (taxistas formales, comunicación personal, noviembre de 2025).

Desde la perspectiva de los taxistas informales, los conflictos se caracterizaron por episodios de baja intensidad, manifestados mediante pitazos, reclamos simbólicos y disputas puntuales, más que por enfrentamientos abiertos. Se identificó una tendencia a despersonalizar la violencia, acompañada de una estrategia discursiva de autoprotección y legitimación moral, mediante la cual los informales minimizaron su responsabilidad directa y atribuyeron las tensiones a condiciones estructurales del contexto urbano y laboral. En este sentido, el conflicto fue reconocido como estructural pero no permanente, y se gestionó mediante ajustes situacionales para continuar con la actividad sin confrontaciones prolongadas (taxistas informales, comunicación personal, noviembre de 2025).

4.2.2.3. Coexistencia y colaboración.

Los resultados mostraron que, desde la perspectiva de los taxistas formales, no existieron formas reales de colaboración con el sector informal. Se identificó una división clara e intencionada entre

ambos sectores, sostenida por la ausencia de acuerdos, de coordinación o de intercambio de información. Cualquier intento de acercamiento fue percibido como una validación indirecta de la informalidad, lo que reforzó una postura de distanciamiento y rechazo. En este sentido, la coexistencia no fue entendida como cooperación, sino como una separación funcional necesaria para proteger la legitimidad institucional, la identidad gremial y el cumplimiento de la normativa que regula el transporte formal en la ciudad (taxistas formales, comunicación personal, noviembre de 2025).

Por su parte, los taxistas informales señalaron que, si bien no existió colaboración formal, sí se desarrolló una coexistencia basada en acuerdos tácitos de evitación, construidos a partir de la experiencia cotidiana. Estos acuerdos incluyeron el respeto tácito de las paradas, los horarios y los espacios de captación, así como la operación en circuitos diferenciados para reducir conflictos. La regulación de la convivencia se apoyó en el aprendizaje práctico y en el reconocimiento mutuo más que en normas explícitas, lo que configuró una forma de autorregulación informal que permitió la continuidad de la actividad en un contexto marcado por la ausencia de una regulación institucional efectiva (taxistas informales, comunicación personal, noviembre de 2025).

4.2.2.4. Cohesión organizacional.

En el contexto de la ciudad de Guaranda, los resultados evidenciaron que, entre los taxistas formales, las dinámicas de interacción con el sector informal generaron un proceso de fragmentación y de desgaste organizativo al interior de la cooperativa. Se identificaron tensiones recurrentes entre socios y la directiva, así como cuestionamientos al liderazgo y a la capacidad de representación institucional ante el crecimiento del taxismo informal. Estas tensiones se tradujeron en una disminución de la participación colectiva y en la erosión de las prácticas tradicionales de solidaridad interna, lo que configuró una cohesión frágil, sostenida más por la conciencia de un

problema compartido que por una acción colectiva efectiva (taxistas formales, comunicación personal, noviembre de 2025).

Por el contrario, en el sector informal, la presión del entorno competitivo fortaleció una lógica de adaptación individual orientada a la supervivencia cotidiana. Los informantes señalaron ajustes constantes en horarios, rutas y comportamientos según el nivel de control y fiscalización vigente en la ciudad, lo que evidencia una resiliencia adaptativa basada en el aprendizaje empírico. Estas estrategias defensivas individuales sustituyeron cualquier forma de cohesión organizativa, reforzando la individualización como el principal mecanismo de estabilidad laboral. En este sentido, mientras en el sector formal se debilitó la organización colectiva, en el sector informal se consolidaron prácticas de adaptación individualizadas frente a un contexto estructural adverso en Guaranda (taxistas informales, comunicación personal, noviembre de 2025).

4.2.3. Percepción sobre la magnitud y las causas del taxismo informal.

4.2.3.1. Magnitud percibida del fenómeno.

En la ciudad de Guaranda, los resultados mostraron que los taxistas formales percibieron al taxismo informal como un fenómeno de gran magnitud, igual o incluso superior al número de taxis formales en operación. Las estimaciones expresadas durante las entrevistas oscilaron entre el 40 %, el 50 % y hasta el 80 % en relación con el parque formal, lo que evidenció una percepción de informalidad extendida, visible y socialmente reconocida. Esta magnitud fue interpretada como un proceso de crecimiento descontrolado, asociado a la ausencia de controles efectivos y a una saturación progresiva del mercado local (taxistas formales, comunicación personal, Guaranda, noviembre de 2025).

Desde la perspectiva de los taxistas informales, la magnitud del fenómeno también fue considerada significativa para una ciudad pequeña como Guaranda, aunque se basara en la

observación cotidiana y no en registros formales. Los informantes estimaron la presencia de entre 30 y 40 vehículos informales operando diariamente, señalando que su circulación se había normalizado en el mercado local. A diferencia de los formales, esta expansión no fue percibida como una amenaza, sino como una respuesta directa a la falta de empleo formal y a la necesidad de autoempleo, lo que reforzó la idea de un mercado saturado y estructuralmente desregulado (taxistas informales, comunicación personal, noviembre de 2025).

4.2.3.2. Factores causales de la informalidad.

En la ciudad de Guaranda, los taxistas formales de la cooperativa identificaron como causa principal de la proliferación del taxismo informal la falta de control y regulación efectivos por parte de las autoridades competentes de la ciudad y de la nación. Esta debilidad institucional se asoció a una situación económica local adversa, caracterizada por el desempleo y la precariedad laboral, lo que llevó a numerosos ciudadanos a recurrir a vehículos particulares para generar ingresos. Desde esta perspectiva, la informalidad fue interpretada como una forma de competencia desleal, ya que los informales no asumen las obligaciones legales, tributarias y organizativas que sí cumplen los miembros de la cooperativa (taxistas formales, comunicación personal, noviembre de 2025).

Por su parte, los taxistas informales atribuyeron su inserción en el sector a barreras económicas estructurales a la formalización, especialmente a los altos costos de ingreso a las cooperativas, como el valor del puesto, la exigencia de vehículos nuevos y los trámites administrativos. En este sentido, la informalidad se comprendió como una respuesta racional a la exclusión institucional, en la que el cálculo costo-beneficio desincentivó la formalización y favoreció el autoempleo como estrategia de supervivencia. Así, ambos grupos coincidieron en que la informalidad respondió a factores estructurales, aunque divergieron en el énfasis puesto en la

omisión estatal o en las restricciones al acceso a la formalidad (taxistas informales, comunicación personal, noviembre de 2025).

4.2.3.3. Impacto económico directo.

En Guaranda, los taxistas formales señalaron que el impacto económico del taxismo informal se manifestó en una reducción significativa de las carreras diarias, estimada entre el 50 % y el 60 %. Esta disminución se tradujo en una caída de los ingresos, que pasaron de un rango aproximado de USD 20–25 a USD 12–15 diarios, acompañada de un mayor tiempo de espera entre carreras. Para compensar estas pérdidas, los socios reportaron la ampliación de las jornadas laborales, operando más horas sin garantías de mejora, en un contexto de competencia sin reglas que afectó la estabilidad económica del trabajo formal (taxistas formales, comunicación personal, noviembre de 2025).

Desde la perspectiva de los taxistas informales, se reconoció que la saturación del servicio también impactó negativamente en sus propios ingresos, al fragmentar la demanda y aumentar la competencia por precios. Esta dinámica redujo la estabilidad laboral de todos los actores, ya que la captación de pasajeros se organizó principalmente según criterios de acceso inmediato y menor costo, lo que intensificó la presión diaria por conseguir carreras. En consecuencia, ambos grupos coincidieron en que la saturación del mercado afectó los ingresos generales, aunque divergieron en la identificación de los principales perjudicados (taxistas informales, comunicación personal, Guaranda, noviembre de 2025).

4.2.3.4. Rol institucional y regulatorio.

En la ciudad de Guaranda, los taxistas formales de la cooperativa valoraron negativamente el papel de las autoridades locales en la regulación del transporte, señalaron la insuficiencia de controles, la debilidad de las acciones sancionatorias y una brecha entre el discurso oficial y la práctica

cotidiana, lo que evidenció una capacidad reguladora limitada del gobierno descentralizado. Esta percepción se asoció a la permisividad o negligencia institucional, entendida como un factor que permitió la persistencia y expansión del taxismo informal, profundizando la sensación de desprotección del sector formal (taxistas formales, comunicación personal, noviembre de 2025).

Desde la perspectiva de los taxistas informales, el rol del Estado se percibió como ambiguo y contradictorio, caracterizado por la coexistencia de normas estrictas y de una aplicación irregular de los controles. Esta situación generó incertidumbre y temor, más que orden, y posicionó a la regulación como una barrera de acceso antes que como un mecanismo de inclusión. Ambos grupos coincidieron en señalar la ineficacia del control estatal como elemento que vinculó la informalidad, sin embargo, divergieron en las soluciones demandadas, mayor control para los formales y regulación accesible para los informales (taxistas informales, comunicación personal, Guaranda, noviembre de 2025).

4.2.4. Estrategias económicas y no económicas de los taxistas formales.

4.2.4.1. Estrategias económicas individuales.

Los resultados evidenciaron que en la ciudad de Guaranda los taxistas formales desarrollaron estrategias económicas individuales orientadas a intensificar el trabajo, principalmente mediante la extensión de las jornadas laborales, con salidas más tempranas y retornos nocturnos para compensar la reducción de ingresos. Asimismo, diversificaron los servicios ofrecidos, incorporando entregas a domicilio, carreras largas y apoyo a turistas, así como el uso de tecnología básica, como radios y aplicaciones de mensajería, para mejorar la coordinación. Estas prácticas se complementaron con la fidelización de clientes, basada en el trato personalizado y la confianza construida en el tiempo (taxistas formales, comunicación personal, noviembre de 2025).

Por su parte, los taxistas informales implementaron estrategias económicas centradas en la flexibilidad de precios, manteniendo tarifas bajas como principal mecanismo de competencia. Extendieron sus jornadas en horarios de mayor demanda y diversificaron sus servicios mediante mensajería, compras y encargos, ocupando nichos específicos poco cubiertos por el sector formal. Ambos grupos coincidieron en la intensificación laboral y la diversificación como respuestas adaptativas; sin embargo, divergieron en el manejo de tarifas, ya que los formales mantuvieron precios regulados, mientras que los informales compitieron mediante precios flexibles (taxistas informales, comunicación personal, noviembre de 2025).

4.2.4.2. Estrategias colectivas organizacionales.

En la ciudad de Guaranda, los taxistas formales desplegaron estrategias colectivas organizacionales orientadas a la acción gremial e institucional, que incluyeron movilizaciones, marchas y reuniones con autoridades locales para exigir un mayor control sobre el taxismo informal. Asimismo, realizaron gestiones institucionales y coordinaron acciones con otras cooperativas de transporte de taxis de la ciudad para fortalecer una postura conjunta frente a la informalidad. Estas acciones se complementaron con campañas públicas de visibilización del problema; sin embargo, los resultados obtenidos fueron percibidos como limitados, debido a la débil y discontinua respuesta estatal (taxistas formales, comunicación personal, noviembre de 2025).

Por su parte, los taxistas informales desarrollaron estrategias colectivas no institucionalizadas, basadas en redes flexibles de información y apoyo, principalmente mediante el uso de tecnología móvil. Estas redes permitieron la coordinación de zonas de mayor demanda, la emisión de alertas tempranas sobre los controles de tránsito y la aplicación de acuerdos tácitos de distribución espacial, orientados a reducir conflictos y sanciones. Aunque no existió una

organización formal ni liderazgos explícitos, estas prácticas funcionaron como un capital social operativo, favoreciendo la supervivencia cotidiana mediante mecanismos defensivos e individuales frente a la competencia y el control (taxistas informales, comunicación personal, noviembre de 2025).

4.2.4.3. Estrategias no económicas.

Los resultados evidenciaron que los taxistas de la Cooperativa de Transporte en Taxis “El Libertador” fortalecieron estrategias no económicas basadas en el capital social, orientadas principalmente a la legitimación de su actividad y a la reducción de riesgos cotidianos. Estas estrategias se expresaron en el reforzamiento de vínculos informales de apoyo entre socios, mediante una comunicación permanente por radio y mensajería, lo que permitió el aviso mutuo ante situaciones de riesgo o alteraciones en la dinámica del servicio. Asimismo, se consolidaron relaciones de confianza con usuarios frecuentes y algunas instituciones locales, lo que contribuyó a sostener la demanda y a reforzar la identidad colectiva del sector formal (taxistas formales, comunicación personal, noviembre de 2025).

Mientras tanto, los taxistas informales desarrollaron estrategias no económicas centradas en redes de alerta y protección, especialmente a través de grupos de WhatsApp, desde los cuales compartieron información en tiempo real sobre operativos de control y zonas de fiscalización. Estas prácticas configuraron un sistema informal de autoprotección colectiva, basado en la recomendación de clientes, el apoyo mutuo y la reciprocidad entre pares. Aunque ambos sectores utilizaron el capital social como recurso de supervivencia, se evidenció que, mientras los formales orientaron sus redes hacia la legitimación social, los informales las dirigieron principalmente hacia la evasión institucional (taxistas informales, comunicación personal, noviembre de 2025).

4.2.4.4. Evaluación de efectividad.

Los taxistas formales de la cooperativa “El Libertador” evaluaron que las estrategias económicas y no económicas implementadas mostraron una efectividad limitada. Estas estrategias funcionaron principalmente como mecanismos de contención frente a la competencia del sector informal y a la debilidad del control institucional, pero no lograron constituirse en soluciones estructurales a los problemas del sector. Se evidenció que el esfuerzo individual aumentó de manera sostenida, a través de jornadas más extensas, mayor disponibilidad horaria y el reforzamiento de redes de apoyo, sin que ello se tradujera en una mejora proporcional de los ingresos ni en mayor estabilidad laboral, lo que generó un desgaste en los socios de la cooperativa (taxistas formales, comunicación personal, noviembre de 2025).

Asimismo, los taxistas formales percibieron que dichas estrategias resultaron útiles para reducir riesgos inmediatos, como la pérdida total de clientela o la exposición constante a conflictos, pero insuficientes para garantizar la sostenibilidad a largo plazo. La lógica que predominó fue una gestión cotidiana de la vulnerabilidad, orientada a “resistir y mantenerse” más que a transformar las condiciones del mercado, lo que consolidó una sensación de incertidumbre permanente como parte constitutiva del trabajo formal en taxis (taxistas formales, comunicación personal, 2025).

4.2.5. Impacto general y reflexiones finales.

4.2.5.1. Condiciones laborales generales.

Los resultados evidenciaron que los taxistas formales enfrentaron una extensión obligada de las jornadas laborales como principal mecanismo para sostener sus ingresos ante la expansión del taxismo informal. Esta intensificación del trabajo generó un mayor desgaste físico, un incremento de la exposición a riesgos, especialmente en horarios nocturnos, y una sensación permanente de estrés cotidiano. Asimismo, se constató una pérdida progresiva de estabilidad económica, marcada

por la reducción de carreras diarias y la incertidumbre sobre los ingresos, lo que configura un proceso de precarización sostenida, aun dentro de un estatus laboral formal y regulado (taxistas formales, comunicación personal, noviembre de 2025).

Por su parte, los taxistas informales operaron bajo jornadas flexibles pero extensas, sin límites claros entre el tiempo laboral y la vida personal, lo que profundizó su vulnerabilidad estructural. Los hallazgos mostraron una fuerte dependencia de redes informales de apoyo y de estrategias cotidianas de adaptación para enfrentar controles, competencia y riesgos urbanos. En conjunto, los resultados confirmaron que ambos sectores experimentaron procesos de precarización laboral, aunque desde posiciones diferenciadas, los formales desde un marco regulado debilitado y los informales desde una precariedad estructural (taxistas informales, comunicación personal, noviembre de 2025).

4.2.5.2. Impacto económico organizacional.

Los resultados evidenciaron que la cooperativa “El Libertador” experimentó un deterioro progresivo de su estructura económico-organizacional como efecto indirecto de la competencia informal. Se registró una reducción sostenida de los ingresos colectivos, acompañada del debilitamiento del sistema de aportes de los socios, lo que afectó la capacidad financiera de la organización. Este proceso derivó en una descapitalización progresiva, reflejada en la postergación de inversiones, el deterioro de la flota vehicular y, en algunos casos, la salida de socios ante la imposibilidad de sostener los costos operativos del sistema formal (taxistas formales, comunicación personal, noviembre de 2025).

En contraste, los taxistas informales no tuvieron un impacto económico de carácter organizacional debido a la ausencia de una estructura colectiva formal. Sus ingresos se mantuvieron altamente inestables y dependientes de la demanda diaria, sin posibilidades de

acumulación de capital ni de planificación de inversiones a mediano o largo plazo. La actividad se sostuvo bajo una lógica de supervivencia cotidiana, centrada en generar recursos inmediatos para cubrir necesidades básicas, sin que existiera un patrimonio organizativo susceptible de deterioro. (taxistas informales, comunicación personal, noviembre de 2025).

4.2.5.3. Propuestas y demandas.

Los taxistas formales plantearon como demandas centrales la necesidad de un control estatal efectivo, constante y equitativo, orientado a reducir la informalidad y garantizar condiciones de competencia regulada, enfatizaron la profesionalización del servicio, la mejora de la calidad de atención al usuario y la incorporación del problema del taxismo informal en la agenda de las autoridades. Los entrevistados consideraron indispensable fortalecer una gobernanza participativa, en la que las cooperativas sean reconocidas como actores clave en la planificación del transporte (taxistas formales, comunicación personal, noviembre de 2025).

Por su parte, los taxistas informales demandaron la apertura de espacios de diálogo y reconocimiento mutuo con el sector formal y las instituciones públicas. Propusieron una regulación equitativa con criterios diferenciados, que considere la realidad económica del sector informal mediante permisos más accesibles, revisiones técnicas básicas y la asignación de paradas alternativas que no generen conflicto con las cooperativas (taxistas informales, comunicación personal, noviembre de 2025).

4.3. Discusión.

4.3.1. Discusión del impacto del taxismo informal en la estructura laboral y económica.

En primer lugar, los resultados confirman que el taxismo informal en la ciudad de Guaranda se configura como un fenómeno estructural del mercado laboral local y no como una práctica aislada o circunstancial. En este sentido, la informalidad emerge y se consolida cuando existen barreras

económicas, normativas y administrativas que dificultan el acceso a la formalidad, lo cual coincide con los planteamientos que la explican como una respuesta racional frente a sistemas institucionales rígidos y de alto costo. Desde esta perspectiva, la magnitud percibida del fenómeno por ambos sectores refuerza la idea de un mercado saturado, en el que la informalidad deja de ser excepcional y pasa a formar parte del funcionamiento cotidiano del transporte urbano (De Soto, 1986).

Asimismo, en el ámbito laboral, los hallazgos evidencian un proceso de precarización que afecta tanto a taxistas formales como a informales, aunque con expresiones diferenciadas. Por un lado, los taxistas formales experimentan una reducción sostenida de sus ingresos, una ampliación forzada de sus jornadas y una pérdida de estabilidad económica, lo que refleja una degradación progresiva de sus condiciones de trabajo. Por otro lado, los taxistas informales operan bajo una vulnerabilidad estructural permanente, marcada por la incertidumbre diaria y la ausencia de protección social. En concordancia con los enfoques sobre el trabajo precario, esta situación demuestra que la competencia desregulada intensifica la inseguridad laboral y debilita las condiciones de vida de quienes dependen de estos mercados informales (Standing, 2011).

Finalmente, en términos económicos y organizativos, los resultados respaldan la hipótesis planteada al mostrar que la competencia desleal generada por el taxismo informal deteriora la estructura económica de la Cooperativa de Transporte en Taxis “El Libertador”. La descapitalización progresiva, la reducción de los aportes y la postergación de las inversiones evidencian un desgaste organizacional reforzado por la debilidad del control estatal. En este contexto, el impacto del taxismo informal trasciende el plano individual y se expresa como un problema de gobernanza local, donde la ausencia de una regulación coherente y efectiva permite la reproducción de la informalidad y profundiza el conflicto entre sectores (Le Galès, 2002).

4.3.2. Discusión de las dinámicas de interacción entre taxistas formales e informales.

En primer lugar, los resultados muestran que las interacciones entre taxistas formales e informales en la ciudad de Guaranda se configuran principalmente como relaciones competitivas y conflictivas, desarrolladas en un espacio público caracterizado por la ausencia de reglas compartidas. En este contexto, las disputas por pasajeros, paradas y zonas de alta demanda se naturalizan como parte del trabajo cotidiano, lo que refuerza una lógica de confrontación permanente. Desde esta perspectiva, dichas dinámicas pueden interpretarse como un campo social en el que los actores compiten por recursos escasos, reproduciendo relaciones de tensión estructural más que conflictos aislados o personales (Bourdieu, 1984).

Asimismo, la evidencia empírica permite observar que, aunque los conflictos son frecuentes, no siempre derivan en enfrentamientos abiertos o de alta intensidad, sino que se expresan mediante disputas simbólicas, reclamos verbales y estrategias de contención. En este sentido, tanto taxistas formales como informales desarrollan mecanismos de autocontrol orientados a evitar sanciones, agresiones mayores o la intervención de las autoridades. Desde un enfoque sociológico del conflicto, esta forma de interacción revela que la conflictividad cumple una función reguladora, ya que canaliza tensiones sin romper por completo el orden social, manteniendo una convivencia mínima basada en un equilibrio inestable entre competencia y evitación (Simmel, 1908).

Finalmente, los resultados confirman que, pese a la ausencia de colaboración institucionalizada entre ambos sectores, se construyen formas tácitas de coexistencia que permiten la continuidad del servicio. Estas prácticas informales de regulación, como el respeto tácito de horarios, espacios y circuitos diferenciados, evidencian la emergencia de instituciones informales que suplen la falta de normas formales efectivas. En este marco, la interacción no se orienta hacia

la cooperación, sino hacia la reducción del conflicto directo mediante arreglos pragmáticos, lo cual coincide con los planteamientos que destacan el papel de las instituciones informales en contextos de débil regulación estatal (North, 1990).

4.3.3. Discusión sobre la percepción de magnitud y causas del taxismo informal.

En primer lugar, los resultados evidencian que tanto taxistas formales como informales perciben al taxismo informal en Guaranda como un fenómeno de gran magnitud, visible y socialmente normalizado, con estimaciones que oscilan ampliamente y refuerzan la idea de un mercado saturado. Esta percepción compartida va desde la experiencia cotidiana en el espacio urbano, lo que revela una comprensión empírica del fenómeno como estructural y persistente. En este sentido, la informalidad no aparece como una desviación marginal, sino como una forma de inserción laboral que emerge y se reproduce cuando el marco institucional resulta incapaz de absorber la demanda de empleo formal (Portes, 1995).

Asimismo, la discusión de los resultados muestra que las causas atribuidas a la proliferación del taxismo informal se concentran en factores estructurales más que en decisiones individuales, especialmente la crisis económica local, el desempleo y la debilidad de los mecanismos de control estatal. Desde el aspecto de los taxistas formales, la ausencia de regulación efectiva permite una expansión desordenada del servicio, mientras que los informales destacan los altos costos y barreras de acceso a la formalidad como elementos disuasivos. De este modo, la informalidad se configura como una respuesta racional ante un entorno institucional excluyente, en el que los costos de cumplimiento superan los beneficios percibidos de la formalización (De Soto, 1986).

Finalmente, la triangulación de percepciones confirma que la informalidad se entiende como una condición estructural del mercado laboral local y no como una situación transitoria. Los

testimonios revelan trayectorias prolongadas en el sector informal y una percepción de permanencia que debilita las expectativas de transición hacia la formalidad. En este marco, la exclusión institucional, combinada con la necesidad económica, consolida un circuito laboral paralelo que se reproduce en el tiempo y profundiza la segmentación del mercado de trabajo, reforzando la informalidad como resultado de fallas sistémicas y no de elección voluntaria (Perry et al., 2007).

4.3.4. Discusión sobre las estrategias económicas y no económicas de los taxistas formales

En primer lugar, los resultados muestran que las estrategias económicas implementadas por los taxistas formales se orientan principalmente a intensificar el trabajo y a diversificar los servicios como mecanismos de adaptación ante la reducción de ingresos y la saturación del mercado. Esta lógica de extensión de jornadas, ampliación de horarios y búsqueda de nuevos nichos no responde a una mejora estructural de las condiciones laborales, sino a la necesidad de sostener el ingreso diario ante un entorno altamente competitivo. En este sentido, dichas prácticas confirman que las estrategias de supervivencia emergen como respuestas adaptativas frente a contextos de precariedad, más que como vías de fortalecimiento económico sostenido (Lomnitz, 1975).

Asimismo, el análisis evidencia que las estrategias colectivas desarrolladas por los taxistas formales, como movilizaciones gremiales y gestiones institucionales, presentan una efectividad limitada debido a la débil respuesta estatal y a las restricciones del contexto político local. Aunque estas acciones buscan incidir en la regulación del sector y frenar la expansión informal, su impacto resulta insuficiente para revertir el deterioro estructural observado. De este modo, la acción colectiva se mantiene como un recurso simbólico y defensivo, cuya capacidad transformadora se ve condicionada por relaciones de poder asimétricas y por la fragilidad de los canales institucionales de interlocución (Olson, 1965).

Finalmente, en lo que respecta a las estrategias no económicas, los hallazgos indican que el capital social desempeña un papel central en la gestión cotidiana de riesgos y en la preservación de la actividad formal. Las redes de comunicación, la cooperación informal entre compañeros y las relaciones de confianza con usuarios frecuentes permiten mitigar amenazas inmediatas y sostener cierta legitimidad social del servicio. Sin embargo, estas redes no sustituyen la protección institucional ni compensan la pérdida de estabilidad estructural, lo que evidencia que el capital social opera como un recurso adaptativo limitado, funcional a la supervivencia, pero incapaz de resolver las causas profundas de la precarización (Bourdieu, 1986).

4.3.5. Discusión integradora de la hipótesis.

En primer lugar, los resultados confirman la hipótesis planteada al evidenciar que la proliferación del taxismo informal en Guaranda se sostiene como un fenómeno estructural, asociado a debilidades institucionales, a la crisis económica local y a barreras de acceso a la formalidad, más que a decisiones individuales aisladas. En este sentido, la competencia desleal no surge como un conflicto coyuntural, sino como una consecuencia directa de un mercado laboral segmentado y saturado que empuja a amplios sectores a operar fuera del marco regulatorio. Así, la informalidad se configura como una respuesta adaptativa a la exclusión del mercado formal, reproduciendo dinámicas de precarización que afectan de manera diferenciada, pero simultánea, tanto a taxistas formales como informales (Portes, 1995).

Asimismo, la hipótesis se ve reforzada al observar que el deterioro de las condiciones laborales y económicas del sector formal conduce al despliegue de estrategias individuales y colectivas de supervivencia que, si bien permiten sostener la actividad a corto plazo, no logran revertir el daño estructural generado por la competencia desregulada. En consecuencia, la intensificación del trabajo, la extensión de las jornadas y el uso de redes de apoyo aparecen como

mecanismos de contención frente a un escenario de vulnerabilidad creciente, en el que el esfuerzo adicional no se traduce en mejoras proporcionales del bienestar. De este modo, la evidencia empírica confirma que la precarización se normaliza como condición permanente del trabajo, lo que valida la hipótesis de que las estrategias adoptadas resultan insuficientes sin transformaciones profundas en la regulación del sector (Standing, 2011).

Capítulo V – Conclusiones y Recomendaciones

5.1. Conclusiones

- El taxismo informal en la ciudad de Guaranda impacta directamente en las condiciones laborales y económicas de los taxistas formales de la Cooperativa de Transporte en Taxis “El Libertador”, lo que configura un escenario de competencia en condiciones desiguales que incide en sus dinámicas de trabajo. La investigación evidenció que la expansión de la informalidad responde a factores estructurales como la debilidad institucional, la situación económica local y las limitaciones de acceso a la formalidad. Este contexto genera la reducción de ingresos, la ampliación de las jornadas laborales y procesos de inestabilidad en el sector formal. Frente a ello, los taxistas desarrollan diversas estrategias de supervivencia orientadas a sostener su actividad en un mercado de transporte caracterizado por su segmentación y su regulación limitada.
- Las dinámicas de interacción entre taxistas formales e informales se caracterizan por una convivencia conflictiva naturalizada, marcada por disputas cotidianas por pasajeros y espacios de trabajo, sin mecanismos formales de cooperación, ambos sectores reconocen la magnitud significativa del taxismo informal en Guaranda aunque difieren en la interpretación de sus causas, mientras los formales enfatizan la falta de control estatal los informales señalan la exclusión económica y los altos costos de formalización, por lo cual, esta percepción que es compartida confirma que la informalidad no es un fenómeno secundario sino una condición estructural del mercado laboral local.
- Los taxistas formales desarrollan estrategias económicas y no económicas de supervivencia, como la intensificación de jornadas, la diversificación de servicios y el fortalecimiento de redes de apoyo, que permiten sostener parcialmente su actividad sin

revertir el deterioro estructural del sector del transporte en la ciudad. Estas estrategias muestran una efectividad limitada y operan más bien como mecanismos de contención que como soluciones de fondo frente a la competencia informal. En este sentido, la hipótesis de investigación se confirma, ya que la competencia desleal generada por el taxismo informal deteriora las condiciones laborales y económicas del sector formal, lo que obliga a este a adoptar estrategias individuales y colectivas para mantenerse activo en un contexto de alta vulnerabilidad.

5.2. Recomendaciones

- Se recomienda que las autoridades municipales y de tránsito de la ciudad de Guaranda fortalezcan los mecanismos de regulación y control del servicio de taxis mediante políticas claras, sostenidas y contextualizadas a la realidad local, los resultados evidencian que la debilidad institucional contribuye a la expansión del taxismo informal, por lo que se vuelve necesario implementar procesos de regulación más equitativos que no solo sancionen sino que también consideren alternativas de formalización gradual, de tal manera se podría reducir la competencia desleal, mejorar la gobernanza del transporte y garantizar condiciones laborales más estables, esto permitiría disminuir la conflictividad entre sectores y fortalecer la gestión pública del transporte urbano.
- Se recomienda que la cooperativa de transporte en taxis "El Libertador" fortalezca sus mecanismos internos de organización y cohesión gremial, promoviendo espacios de participación activa entre socios y directiva, los resultados muestran que la presión del taxismo informal ha generado desgaste organizativo y debilitamiento de la acción colectiva, por lo que resulta necesario reforzar la comunicación interna y la toma de decisiones compartidas, también se sugiere desarrollar estrategias institucionales

orientadas a la fidelización de usuarios y mejora continua del servicio, más allá del control externo, lo cual, el fortalecimiento organizacional permitiría enfrentar de mejor manera la competencia informal y recuperar legitimidad social en el territorio.

- Se sugiere que próximas investigaciones sigan explorando el fenómeno del taxismo informal desde un enfoque sociológico práctico dándole importancia a estudios de caso locales que ayuden a entender las particularidades de cada área, los hallazgos de este estudio demuestran que la informalidad no se debe a una única razón sino a una variedad de elementos estructurales, económicos y de instituciones, por esta razón, se recomienda examinar más a fondo el papel del estado, la administración local y las formas en que los trabajadores logran sobrevivir a el fenómeno suscitado, este enfoque ayudará a crear sugerencias más prácticas y adaptadas a la situación para el manejo del transporte no formal.

Bibliografía.

- Aguirre Rojas, CA, (2019). Edward Palmer Thompson en América Latina: sobre la economía moral de las multitudes latinoamericanas. *Autoctonía* , 3 (1), 1-15.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=737080498002>
- Altomare, M. (2012). Acción social y orden social en la sociología de Giddens. *Revista de Ciencias Sociales, segunda época* (22), Bernal, Universidad Nacional de Quilmes, 125-136.
https://ridaa.unq.edu.ar/bitstream/handle/20.500.11807/1558/08_RCS-22_miscelaneas2.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Asamblea Constituyente del Ecuador. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial* (Ley 0, Registro Oficial Suplemento 512), última modificación:21-ago.-2018. https://www.mit.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf
- Asamblea Nacional de la República del Ecuador. (2014). *Código Orgánico Integral Penal, COIP*. Registro Oficial Suplemento 180 de 10 de febrero de 2014, última modificación 17 de febrero de 2021. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf
- Bourdieu, P. (1984). *Distinction: A social critique of the judgement of taste*. Harvard University Press.
- Bourdieu, P. (1986). The forms of capital. En J. Richardson (Ed.), *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education* (pp. 241-258). Greenwood.
https://home.iitk.ac.in/~amman/soc748/bourdieu_forms_of_capital.pdf

- Castells, M., y Portes, A. (1989). World underneath: The Origins, Dynamics, and Effects of the Informal Economy. En A. Portes, M. Castells, y L. A. Benton (Eds.), *The Informal Economy: Studies in Advanced and Less Developed Countries* (pp. 11–39). Johns Hopkins University Press.
- Cerón, A. (2019). Habitus, campo y capital. Lecciones teóricas y metodológicas de un sociólogo bearnés. *Cinta de moebio* (66), 310-320 <https://doi.org/10.4067/S0717-554X2019000300310>
- Chen, M. (2012). *La economía informal: definiciones, teorías y políticas* (Documento de Trabajo WIEGO No. 1). Mujeres en Empleo Informal: Globalizando y Organizando (WIEGO). https://www.wiego.org/sites/default/files/publications/files/Chen_WIEGO_WP1.pdf
- Constitución de la República del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Registro Oficial 449 de 20-oct.-2008, última modificación 25-ene.-2021. https://www.defensa.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf
- Coraggio, J., (2009). Los caminos de la economía social y solidaria. Presentación del expediente. Iconos. *Revista de Ciencias Sociales*, (33), 29–38. <https://www.redalyc.org/pdf/509/50903303.pdf>
- Costes, L. (2011). Del ‘derecho a la ciudad’ de Henri Lefebvre a la universalidad de la urbanización moderna / From Henri Lefebvre’s ‘Right to the City’ to the universality of modern urbanization. *Urban*, 02, 89-100. <https://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/1495>

- Cristancho Giraldo, L. (2022). El concepto de trabajo: perspectiva histórica. *Secuencia*, (112), 1-23. <https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i112.1827>
- De la Garza Toledo, E. (2009). Hacia un concepto más amplio de trabajo. En *Trabajo, empleo, calificaciones profesionales, relaciones de trabajo e identidades laborales* (Vol. I). CLACSO. <https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20160216041739/07.pdf>
- De Soto, H. (1986). *El otro sendero: la revolución informal*. Editorial El Barranco.
- Ghiotto, L. (2015). ¿Qué es el trabajo para la sociología del trabajo? Una discusión conceptual. *Bajo el Volcán*, 15(22), 267-294. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28642148015>
- Giddens, A. (1984). *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration*. University of California Press.
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Guaranda. (2025, 11 de febrero). Ordenanza que planifica, regula y controla el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial del cantón Guaranda. https://www.guaranda.gob.ec/newsiteCMT/ordenanzas-y-reglamentos/#elf_11_T3JkZW5hbnphc18yMDI1LzAyX0ZlYnJlcm8
- Goffman, E. (1959). *The Presentation of Self in Everyday Life*. Anchor Books.
- Guest, G., Bunce, A., y Johnson, L. (2006). How many interviews are enough? An experiment with data saturation and variability. *Field Methods*, 18(1), 59–82. <https://doi.org/10.1177/1525822X05279903>
- Guba, E., y Lincoln, Y. (1989). *Fourth generation evaluation*. Sage Publications.

- Guachichulca, M.F. (2025, 11 de agosto). *Taxis informales de aplicaciones ya serán sancionados en Ecuador*. La Prensa Ecuador. Recuperado el 2 de octubre de 2025. <https://www.laprensa.com.ec/taxis-informales-sancionados-en-ecuador/>
- Hernández-Sampieri, R., Fernández-Collado, C., y Baptista-Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6^a ed.). McGraw-Hill Interamericana. https://apiperiodico.jalisco.gob.mx/api/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/metodologia_de_la_investigacion_-_roberto_hernandez_sampieri.pdf
- Lamy, B. (2006). Sociología urbana o sociología de lo urbano. *Estudios demográficos y urbanos*, 21(1), 211-225. Epub 30 de octubre de 2019. <https://doi.org/10.24201/edu.v21i1.1267>
- Lautier, B. (2004). *L'économie informelle dans le tiers monde*. La Découverte.
- Le Galès, P. (2002). *European cities: Social conflicts and governance*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780199243570.001.0001>
- Lewis, W. A. (1954). Economic Development with Unlimited Supplies of Labour. *The Manchester School*, 22(2), 139-191. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1467-9957.1954.tb00021.x>
- Lomnitz, L. A. (1975). *Cómo sobreviven los marginados*. Siglo XXI Editores.
- Martínez García, J. S. (2017). El habitus. Una revisión analítica. *Revista Internacional de Sociología*, 75(3), 1-14. <https://doi.org/10.3989/ris.2017.75.3.15.115>

- Martínez Garzón, J., y Bacca Benítez, J. (2015). *Análisis de la situación laboral de los taxistas de Bogotá: aportes desde la economía solidaria*. (Tesis de grado, Universidad de La Salle).
https://ciencia.lasalle.edu.co/administracion_de_empresas/200
- Martínez Toro, P. (2015). La producción del espacio en la ciudad latinoamericana. El modelo del impacto del capitalismo global en la metropolización. *Hallazgos*, 12(23), 211-229.
<https://revistas.usantotomas.edu.co/index.php/hallazgos/article/view/1854/1982>
- Medina, M., Rojas, R., Bustamante, W., Loaiza, R., Martel, C., y Castillo, R. (2023). *Metodología de la investigación: Técnicas e instrumentos de investigación*. Instituto Universitario de Innovación, Ciencia y Tecnología Inudi Perú. <https://doi.org/10.35622/inudi.b.080>
- North, D. C. (1990). *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511808678>
- Olson, M. (1965). *The logic of collective action: Public goods and the theory of groups*. Harvard University Press.
- Ortiz Palacios, L. (1999). Acción, Significado y Estructura en la Teoría de A. Giddens. *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 6 (20), 57-84.
<https://www.redalyc.org/pdf/105/10502002.pdf>
- Perry, G., Maloney, W., Arias, O., Fajnzylber, P., Mason, A., y Saavedra-Chanduvi, J. (2007). *Informality: Exit and exclusion*. World Bank. <https://doi.org/10.1596/978-0-8213-7092-6>
- Portes, A. (1995). *En torno a la informalidad: Ensayos sobre teoría y medición de la economía no regulada*. Miguel Ángel Porrúa.

- Rabossi, F. (2019). Los caminos de la informalidad. *Sociología y Antropología*, 9 (3), 797-818.
<http://dx.doi.org/10.1590/2238-38752019v934>
- Rizzo, Nadia. (2012). Un análisis sobre la reproducción social como proceso significativo y como proceso desigual. *Sociológica (México)*, 27(77), 281-297.
<https://www.scielo.org.mx/pdf/argu/v23n64/v23n64a9.pdf>
- Robles, C., Tenenbaum, V. y Jacas, I. (2023). *Los desafíos de la protección social de los trabajadores de plataformas: Reflexiones para América Latina* (Documentos de Proyectos, N° LC/TS.2023/116). Comisión Económica para América Latina
<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/0a3c7041-9fde-4912-9b7b-8b42e3f22e9b/content> y el Caribe (CEPAL).
- Salas Salazar, M. del R., Herrera Chico, M. F., y Luis LLamuca, J. (2022). Análisis variables de calidad, económico de las operadoras de taxi y el impacto del servicio informal, ciudad de Riobamba. *AlfaPublicaciones*, 4(3), 66–81. <https://doi.org/10.33262/ap.v4i3.223>
- Simmel, G. (1908). *Conflict and the web of group affiliations*. Free Press.
- Spooner, D., y Whelligan, J. (2017). El poder de los trabajadores informales del transporte [Folleto informativo]. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF).
https://www.itfglobal.org/sites/default/files/resources-files/thepowerofinformalworkers_es.pdf
- Standing, G. (2011). *The precariat: The new dangerous class*. Bloomsbury Academic.
<https://doi.org/10.5040/9781849664554>

Standing, G. (2020). *El precariado: ¿La actual clase transformadora?* La Alianza Global Jus Semper. <https://jussemper.org/Inicio/Recursos/Info.%20econ/Resources/GuyStanding-ElPrecariado.pdf>

Thompson, E. P. (1971). THE MORAL ECONOMY OF THE ENGLISH CROWD IN THE EIGHTEENTH CENTURY, *Past y Present*, Volume 50, Issue 1, 76–136. <https://doi.org/10.1093/past/50.1.76>

Tokman, V. E. (2007). Informalidad, inseguridad y cohesión social en América Latina (Serie Políticas Sociales No. 130). CEPAL. https://biblioteca.hegoa.ehu.es/downloads/17236//system/pdf/289/Informalidad__Inseguridad_y_Cohesion.pdf

Tomalá D. (2020). *Comportamiento en los usuarios del servicio de taxi tradicional versus aplicaciones digitales en Guayaquil* (Trabajo de titulación, Universidad Politécnica Salesiana, Sede Guayaquil). <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/19617/1/UPS-GT003083.pdf>

Vargas, G., (2002). Hacia una teoría del capital social. *Revista de Economía Institucional*, 4 (6), 71-108. <https://www.redalyc.org/pdf/419/41900604.pdf>

Vizcarra, F. (2002). Premisas y conceptos básicos en la sociología de Pierre Bourdieu. *Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*, VIII(16), 55-68. <https://www.redalyc.org/pdf/316/31601604.pdf>

Anexos

Anexo 1: Formulario de consentimiento para la grabación de audio.

Formulario de Consentimiento Expreso para Grabación de Entrevista

Título de la Investigación: Taxismo Informal y Estrategias de Supervivencia de los Taxistas Formales: Caso de la Cooperativa de Transporte en Taxis El Libertador, Guaranda, 2025

Investigador/a Principal: Mauricio David Bonilla Lumbi.

Institución: Universidad Estatal de Bolívar/Carrera de Sociología

Propósito de la Grabación

La grabación de esta entrevista se realizará con el único objetivo de **asegurar la exactitud** de la información proporcionada. La fidelidad de sus palabras es crucial para el análisis de los datos de la tesis de licenciatura en Sociología.

Confidencialidad y Uso de la Grabación

1. **Uso Exclusivo Académico:** La grabación será utilizada exclusivamente por el investigador/a para su transcripción y análisis dentro del marco de la tesis mencionada.
2. **Acceso Restringido:** Solo el investigador/a principal y su director/a de tesis tendrán acceso a este material.
3. **Anonimato Garantizado:** En la tesis y en cualquier presentación pública de los resultados, **no se utilizará su nombre real** ni ninguna otra información que pueda identificarle directamente. Se utilizarán seudónimos o claves para proteger su identidad (ej. "Entrevistado 01").
4. **Destrucción del Material:** La grabación original (audio/video) será destruida o eliminada de los archivos digitales **un año después** de la defensa y aprobación de la tesis, una vez cumplido su fin académico.

Declaración de Consentimiento del Participante

Yo, _____ con Cédula de Identidad No. _____

DECLARO QUE:

1. He leído y comprendido la información proporcionada sobre el propósito y la confidencialidad de esta grabación.
2. He tenido la oportunidad de hacer preguntas sobre la grabación y han sido respondidas a mi satisfacción.
3. Entiendo que mi participación es **voluntaria** y puedo solicitar que la grabación se detenga o se borre en cualquier momento, incluso si he firmado este documento.

POR LO TANTO, OTORGO MI CONSENTIMIENTO EXPRESO PARA QUE LA PRESENTE ENTREVISTA SEA GRABADA EN AUDIO/VIDEO:

Opción	Marque con una X
Sí, acepto	Doy mi consentimiento para que la entrevista sea grabada.
No, no acepto	No doy mi consentimiento para la grabación. Entiendo que la entrevista procederá sin grabación, y el investigador tomará notas.

Firma del Participante

Firma del Investigador/a

Fecha: ____ / ____ / 2025.

Anexo 2: Formato de la entrevista. Taxistas formales.

Guía de Entrevista a Profundidad: Taxistas Formales en Guaranda

Título de la Tesis: Taxismo Informal y Estrategias de Supervivencia de los Taxistas Formales: Caso de la Cooperativa de Transporte en Taxis El Libertador, Guaranda, 2025

Investigador/a: Mauricio David Bonilla Lumbi.

Fecha: _____

Lugar: _____

Clave de la Entrevista:

Duración Estimada: 25 - 30 minutos.

1. Introducción y Consentimiento

Acción del Entrevistador	Guion (Leer en voz alta)	Notas y Observaciones
Bienvenida	"Buenos días/tardes. Muchas gracias por dedicarnos su tiempo. Mi nombre es Mauricio Bonilla y soy estudiante de sociología. Estoy realizando mi tesis sobre el impacto del taxismo informal en Guaranda."	<i>Anote la hora de inicio y la disposición del entrevistado.</i>
Propósito	"El objetivo es analizar el impacto del taxismo informal en la estructura laboral y económica de los taxistas formales de la Cooperativa El Libertador."	
Público objetivo:	Taxistas formales miembros de la Cooperativa El Libertador	
Confidencialidad	"La entrevista es confidencial y anónima. Usaremos la información solo con fines académicos. ¿Le parece bien que grabemos la conversación para no perder detalles? Solo yo escucharé la grabación."	[LEER CONSENTIMIENTO EXPRESO PARA GRABAR]
Confirmación	"¿Está usted de acuerdo en participar en esta entrevista?"	Sí (<input type="checkbox"/>) No (<input type="checkbox"/>)

Sección 1: Introducción y Datos Demográficos

1. ¿Podría describir brevemente su trayectoria como taxista en la Cooperativa El Libertador? ¿Cuántos años lleva trabajando en este sector y en esta cooperativa?
2. ¿Cuál es su rol actual dentro de la cooperativa (por ejemplo, conductor, administrador o miembro activo)?
3. ¿Ha observado cambios significativos en el sector del taxismo en Guaranda durante los últimos años? ¿Podría mencionar algunos ejemplos generales?

Sección 2: Percepción sobre la Magnitud y Causas del Taxismo Informal

4. Desde su perspectiva, ¿cuál es la magnitud actual del taxismo informal en Guaranda? ¿Podría estimar, por ejemplo, el porcentaje aproximado de taxis informales en comparación con los formales?
5. ¿Cuáles considera que son las principales causas de la proliferación del taxismo informal en la ciudad? ¿Influyen factores como la economía local, la regulación gubernamental o la migración?
6. ¿Cómo percibe el impacto de esta proliferación en la competencia diaria por pasajeros? ¿Ha notado una reducción en sus ingresos o en la demanda de servicios formales debido a esto?
7. En su opinión, ¿qué rol juegan las autoridades locales o nacionales en el control o fomento involuntario de esta informalidad?

Sección 3: Dinámicas de Interacción entre Taxistas Formales e Informales

8. ¿Cómo describiría las interacciones cotidianas entre taxistas formales como usted y los informales en las calles de Guaranda? ¿Son mayoritariamente colaborativas, competitivas o conflictivas?
9. ¿Puede relatar algún episodio específico de conflicto con taxistas informales, como disputas por rutas o pasajeros? ¿Qué consecuencias tuvo para usted o la cooperativa?
10. ¿Existen formas de coexistencia o colaboración entre ambos sectores? Por ejemplo, ¿comparten información sobre rutas seguras o evitan ciertas áreas mutuamente?
11. ¿Cómo cree que estas dinámicas afectan la cohesión dentro de la Cooperativa El Libertador? ¿Ha generado divisiones internas o, por el contrario, mayor unidad?

Sección 4: Estrategias de Supervivencia Económicas y No Económicas

12. Ante la competencia del taxismo informal, ¿qué estrategias económicas ha implementado personalmente, como extender sus jornadas laborales o diversificar servicios (por ejemplo, entregas o turismo)?
13. ¿Cuáles son las estrategias colectivas que la cooperativa ha desarrollado para enfrentar esta situación, como negociaciones grupales o alianzas con otras entidades?
14. En términos no económicos, ¿cómo ha fortalecido sus redes sociales o profesionales para sobrevivir en este contexto? Por ejemplo, ¿participa en grupos de apoyo mutuo o en campañas de sensibilización?
15. ¿Cómo evalúa la efectividad de estas estrategias en el mantenimiento de sus condiciones laborales y económicas? ¿Han logrado mitigar el impacto de la informalidad, o requieren ajustes?

Sección 5: Impacto General y Reflexiones finales

16. ¿Cómo ha afectado el taxismo informal sus condiciones laborales generales, como horarios, seguridad o estabilidad del empleo?
17. En su experiencia, ¿ha deteriorado la proliferación informal la estructura económica de la cooperativa, por ejemplo, en términos de ingresos colectivos o inversión en vehículos?

18. ¿Qué recomendaciones propondría para mejorar la situación de los taxistas formales frente a esta competencia desleal?

Sección 6: Cierre

Estamos por concluir la entrevista.

19. ¿Hay algún aspecto adicional relacionado con el taxismo informal o las estrategias de supervivencia que no hayamos cubierto y que considere importante compartir?
20. ¿Tiene alguna pregunta o comentario sobre esta entrevista o la investigación en general?

Agradecimiento: "Le agradezco mucho su tiempo y la honestidad al compartir su experiencia. Su testimonio es muy valioso para la comprensión de la realidad del taxismo."

Hora de Finalización: _____

OBSERVACIONES POST-ENTREVISTA: (Anotaciones rápidas sobre el ambiente, tono de la conversación, información clave no esperada, o cualquier detalle relevante sobre el entrevistado).

Anexo 3: Formato de la entrevista. Taxistas informales.

Guía de Entrevista a Profundidad: Taxistas Informales en Guaranda

Título de la Tesis: Taxismo Informal y Estrategias de Supervivencia de los Taxistas Formales: Caso de la Cooperativa de Transporte en Taxis El Libertador, Guaranda, 2025”

Investigador/a: Mauricio David Bonilla Lumbi. Fecha: _____ Lugar: _____
Clave de la Entrevista: _____

Duración estimada: 45 - 60 minutos.

1. Introducción y Consentimiento

Acción del Entrevistador	Guion.	Notas y Observaciones
Bienvenida	"Buenos días/tardes. Muchas gracias por dedicarnos su tiempo. Mi nombre es Mauricio Bonilla y soy estudiante de sociología. Estoy realizando mi tesis sobre el impacto del taxismo informal en Guaranda."	<i>Anote la hora de inicio y la disposición del entrevistado.</i>
Propósito	"El objetivo es analizar el impacto del taxismo informal en la estructura laboral y económica de los taxistas formales de la Cooperativa El Libertador."	
Público objetivo:	Taxistas informales de la ciudad de Guaranda	
Confidencialidad	"La entrevista es confidencial y anónima. Usaremos la información solo con fines académicos. ¿Le parece bien que grabemos la conversación para no perder detalles? Solo yo escucharé la grabación."	[LEER CONSENTIMIENTO EXPRESO PARA GRABAR]
Confirmación	"¿Está usted de acuerdo en participar en esta entrevista?"	Sí (<input type="checkbox"/>) No (<input type="checkbox"/>)

Sección 1: Introducción y Datos Demográficos

1. ¿Podría describir brevemente su trayectoria como taxista informal en Guaranda? ¿Cuántos años lleva trabajando en este sector?
2. ¿Cuál es su rutina diaria típica como taxista informal (por ejemplo, horarios, rutas habituales o tipos de servicios ofrecidos)?
3. ¿Ha observado cambios en el sector del taxismo en Guaranda en los últimos años? ¿Podría mencionar ejemplos generales desde su experiencia?

Sección 2: Percepción sobre la Magnitud y Causas de la Proliferación del Taxismo Informal

4. Desde su punto de vista, ¿cuál es la magnitud actual del taxismo informal en Guaranda? ¿Podría estimar el número aproximado de taxistas informales operando en la ciudad?
5. ¿Cuáles considera que son las principales causas por las que usted y otros optan por operar de manera informal? ¿Influyen factores como barreras regulatorias, costos de formalización o condiciones económicas locales?
6. ¿Cómo percibe el rol de las autoridades locales o nacionales en la proliferación de la informalidad? ¿Cree que las regulaciones actuales facilitan o dificultan su actividad?
7. En su opinión, ¿cómo afecta la informalidad la demanda general de servicios de taxi en la ciudad, tanto para informales como para formales?

Sección 3: Dinámicas de Interacción entre Taxistas Informales y Formales

8. ¿Cómo describiría las interacciones cotidianas entre taxistas informales como usted y los formales (por ejemplo, de cooperativas como El Libertador) en las calles de Guaranda? ¿Son mayoritariamente colaborativas, competitivas o conflictivas?
9. ¿Puede relatar algún episodio específico de conflicto con taxistas formales, como disputas por pasajeros o rutas? ¿Qué consecuencias tuvo para usted?
10. ¿Existen formas de coexistencia o colaboración entre ambos sectores? Por ejemplo, ¿comparten información sobre áreas de alta demanda o evitan conflictos mutuamente?
11. ¿Cómo cree que estas dinámicas afectan el sector informal en general? ¿Ha generado mayor precaución o adaptación en su forma de operar?

Sección 4: Estrategias de Supervivencia Económicas y No Económicas

12. Ante posibles presiones regulatorias o competencia con taxistas formales, ¿qué estrategias económicas ha implementado personalmente, como flexibilidad en precios, extensión de jornadas o diversificación de servicios (por ejemplo, entregas adicionales)?
13. ¿Cuáles son las estrategias colectivas que los taxistas informales han desarrollado entre sí para sobrevivir, como redes informales de apoyo o coordinación de rutas?
14. En términos no económicos, ¿cómo ha fortalecido sus redes sociales o profesionales para mantener su actividad? Por ejemplo, ¿participa en grupos informales de taxistas o en estrategias para evadir controles?
15. ¿Cómo evalúa la efectividad de estas estrategias en el sostenimiento de su actividad informal? ¿Han logrado mitigar riesgos, o requieren mejoras constantes?

Sección 5: Impacto General y Reflexiones Finales

16. ¿Cómo cree que su actividad informal afecta las condiciones laborales y económicas de los taxistas formales en Guaranda?
17. En su experiencia, ¿ha generado la proliferación informal una competencia desleal en el mercado, y cómo impacta esto en la sostenibilidad general del taxismo en la ciudad?
18. ¿Qué recomendaciones propondría para mejorar la relación entre sectores informal y formal, o para regular la informalidad de manera equitativa?

Sección 6: Cierre

Estamos por concluir la entrevista.

19. ¿Hay algún aspecto adicional relacionado con el taxismo informal, las interacciones con formales o sus estrategias de supervivencia que no hayamos cubierto y que considere importante compartir?
20. ¿Tiene alguna pregunta o comentario sobre esta entrevista o la investigación en general?

Agradecimiento: "Le agradezco mucho su tiempo y la honestidad al compartir su experiencia. Su testimonio es muy valioso para la comprensión de la realidad del taxismo."

Hora de Finalización: _____

OBSERVACIONES POST-ENTREVISTA: (Anotaciones rápidas sobre el ambiente, tono de la conversación, información clave no esperada, o cualquier detalle relevante sobre el entrevistado).

Anexo 4: Matriz de análisis cualitativo de entrevistas a taxistas formales e informales en Guaranda

BLOQUE TEMÁTICO	CATEGORÍA	SUBCATEGORÍA / NODO DE CODIFICACIÓN	INFORMANTE	PREGUNTA	FRAGMENTO TEXTUAL (Verbatim)	CÓDIGOS EMERGENTES	INTERPRETACIÓN ANALÍTICA	TEORÍAS Y AUTORES DE REFERENCIA
1. INTRODUCCIÓN Y DATOS DEMOGRÁFICOS	Trayectoria laboral y perfil sociodemográfico	Antigüedad en el sector / Capital experiencial	TAXISTAS FORMALS.	1. ¿Podría describir brevemente su trayectoria como taxista en la Cooperativa El Libertador? ¿Cuántos años lleva trabajando en este sector y en esta cooperativa?	<p>Entrevista: TF_EL_01: Yo, como taxista legalmente constituido, llevo alrededor de dieciocho años. Actualmente soy socio activo de la Cooperativa Taxi Libertador. Además, soy presidente de la misma, y eso es lo que podría indicarle.</p> <p>Entrevista: TF_EL_02: Sí, reitero: muy buenos días, señor entrevistador. Mi trayectoria en la Cooperativa Libertador va por 18 años; ya trabajo acá. Ingresé el 19 de agosto de 2008 en la Pionera de Bolívar, en el taxismo de la Cooperativa de Taxi.</p> <p>Entrevista: TF_EL_03: Bueno, mi persona vengo trabajando 10 años como taxista en la Cooperativa Libertador, ha sido una experiencia muy buena, me gusta ser taxista, y pero con algunas inconformidades como es por ejemplo el taxista informal, perdón, los taxistas informales que hay demasiado aquí que no hay control de las autoridades, sería bueno que tomen asunto cartas en el asunto y nos ayudaran de esa manera controlando el taxismo informal.</p> <p>Entrevista: TF_EL_04: Ya mi paso a la cooperativa, ya tengo 20 años de taxista. Ha sido casi toda una vida a la cual me he tratado muy bien.</p> <p>Entrevista: TF_EL_05: Sí... bueno... llevo ya alrededor de veintisiete años trabajando como taxista aquí en Guaranda, en la Cooperativa El Libertador, y estoy unos veinticuatro años, más o menos. Entré cuando el sistema todavía era más ordenado y había menos unidades, en los primeros años trabajé normal y después ocupé cargos directivos por un tiempo.</p> <p>Entrevista: TF_EL_06: Bueno, mi trayectoria ha sido larga, verá, yo empecé en esto del taxi por allá en el 2007, pero en</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Años de servicio - Motivaciones de ingreso - Hitos laborales - Movilidad ocupacional 	<p>Las trayectorias laborales de los taxistas formales de la Cooperativa El Libertador muestran una gran permanencia a lo largo del tiempo, con experiencias que oscilan entre más de diez y casi treinta años en este trabajo, esta continuidad ha ayudado a reunir un capital de experiencia que se refleja en el entendimiento del área, las dinámicas de transporte en la ciudad y la habilidad práctica en el trabajo, así como también en el refuerzo de los lazos organizativos e identitarios en el seno de la cooperativa. En muchas ocasiones, este camino se fortalece mediante la asunción de posiciones de liderazgo y un intenso apego a la organización, lo que, a lo largo del tiempo, ha contribuido a mantener los puestos de trabajo y la estabilidad financiera de los trabajadores (Becker, 1964). No obstante, las narrativas laborales no convencionales, donde ciertos taxistas comenzaron su ingreso en el área de manera informal como una forma de sobrevivencia antes de lograr la formalidad, esta circunstancia muestra un mercado de trabajo dividido,</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Teoría del capital humano (Becker, 1964) - Trayectorias laborales en mercados segmentados (Piore, 1979) - Sociología del trabajo y oficios (Dubar, 2002)

			<p>esos primeros años trabajé como pirata, como se dice, porque todavía no había cómo entrar a una cooperativa. Andaba por la Cándido Rada, la Sucre, por donde la Terminal, recogiendo pasajero como podía, porque en esos tiempos la situación también era dura y uno necesitaba trabajar, no era fácil, pero así empecé a conocer bien la ciudad, las calles, los sectores, todo lo que es Guaranda.</p> <p>Ya en el 2009 tuve la oportunidad de entrar a la Cooperativa El Libertador, y desde ahí he trabajado formalmente, cumpliendo con todo lo que se requiere. Y ya son varios años, más de una década, trabajando aquí en Guaranda como taxista formal.</p> <p>Entrevista: TF_EL_07: Llevo más de 18 años como taxista y socio de la cooperativa de taxis el Libertador de la ciudad.</p>	<p>donde la experiencia adquirida no asegura por sí misma empleo seguro (Piore, 1979). En este marco, la identidad laboral del taxista formal se encuentra afectada por el crecimiento del transporte informal, lo que reduce el valor económico del capital que han acumulado y requiere una redefinición constante de su trabajo, como indican las teorías sobre el cambio en las identidades laborales (Dubar, 2002; De la Garza, 2011).</p>
--	--	--	---	---

<p>1. INTRODUCCIÓN Y DATOS DEMOGRÁFICOS</p>	<p>Trayectoria laboral y perfil sociodemográfico</p>	<p>Rol organizacional / Posición estructural</p>	<p>TAXISTAS FORMALS.</p>	<p>2. ¿Cuál es su rol actual dentro de la cooperativa (por ejemplo, conductor, administrador o miembro activo)?</p>	<p>Entrevista: TF_EL_01: Bueno, como lo manifesté anteriormente, en calidad de socio activo, en la actualidad estoy ejerciendo la presidencia de la Cooperativa de Taxis El Libertador, así como la de la Unión Provincial de Operadoras de Taxis de Bolívar. Entrevista: TF_EL_02: Soy miembro activo de la cooperativa Taxi Libertador. Entrevista: TF_EL_03: Soy miembro activo y dueño de la unidad de Taxis Libertador disco 93. Entrevista: TF_EL_04: Yo, al momento, soy miembro activo de la cooperativa. Entrevista: TF_EL_05: En este momento soy socio activo, solo cumplo con mis turnos, asambleas y obligaciones. Ya no estoy en directivas desde hace algunos años, sigo colaborando cuando me piden, pero ya no participo en decisiones grandes como antes. Entrevista: TF_EL_06: En este momento soy miembro activo de la cooperativa La Pionera en el taxismo de Guaranda. Trabajo como conductor y cumplo con los turnos y las responsabilidades que correspondan. Entrevista: TF_EL_07: Soy miembro activo de la cooperativa comprometido con el trabajo profesional del taxismo legal, Vera.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Tipo de membresía - Funciones desempeñadas - Participación en decisiones - Jerarquía interna 	<p>El análisis conjunto de los siete testimonios muestra una estructura organizativa diferenciada dentro de la Cooperativa de Taxis El Libertador, donde predominan los roles de socios o miembros activos conductores, y solo un entrevistado ocupa un cargo directivo de alto nivel, la mayoría se identifica como socio activo encargado del cumplimiento de turnos, la conducción y las obligaciones básicas lo que evidencia una participación centrada en la operación cotidiana más que en la toma de decisiones estratégicas. Incluso quienes antes tuvieron cargos directivos señalan que actualmente su participación se ha reducido, limitándose a colaborar cuando se les solicita. Esta distribución desigual de funciones incide en la forma en que se enfrentan los problemas colectivos, particularmente frente al avance del taxismo informal. Desde un punto de vista sociológico, esta estructura indica que la actividad conjunta en la cooperativa está influida por distintos grados de participación y poder. Según Olson (1965), no todos los miembros enfrentan los mismos costos ni tienen las mismas responsabilidades en la organización. Además, el hecho de que pocas personas</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Teoría de la acción colectiva (Olson, 1965) - Economía social y solidaria (Coraggio, 2011) - Sociología de las organizaciones (Crozier & Friedberg, 1977)
---	--	--	--------------------------	---	--	---	--	---

							<p>tomen decisiones evidencia las dinámicas de poder internas, conforme a lo que proponen Crozier y Friedberg (1977). No obstante, la atención habitual en considerarse como “parte activa” y en la dedicación al taxi legal reflejan una identidad compartida asociada al empleo formal y a los fundamentos de la economía social y solidaria señalados por Coraggio (2011), lo que fortalece la unidad del grupo a pesar de las diferencias internas.</p>	
--	--	--	--	--	--	--	---	--

<p>1. INTRODUCCIÓN Y DATOS DEMOGRÁFICOS</p>	<p>Transformaciones sectoriales</p>	<p>Cambios estructurales del mercado / Dinámicas históricas</p>	<p>TAXISTAS FORMAL ES.</p>	<p>3. ¿Ha observado cambios significativos en el sector del taxismo en Guaranda durante los últimos años? ¿Podría mencionar algunos ejemplos generales?</p>	<p>Entrevista:TF_EL_01: Bueno, cambios en el taxismo es el aumento que ha habido de, de unidades de taxis formales en este caso y así como también, de informales, que es algo que acecha mucho a la economía del taxismo formal en la ciudad y en el país. Entrevista: TF_EL_02: Muy bien, bueno el malestar más grande que nosotros hoy en día estamos viviendo es el taxismo informal que aumentado día a día sigue aumentando el taxismo informal sin que ellos tengan ninguna base legal para seguir trabajando dentro de nuestra ciudad, ya que nosotros como taxistas formales nosotros pagamos impuestos, pagamos uso de la vía pública y pagamos todo lo que tenemos que los roles que tenemos que nosotros cancelar en la unidad de tránsito. En cambio, en los taxis informales no pagan nada; hacen parada donde quieren y se llevan las carreras al lado de nuestras paradas. Entonces, es una inconformidad acá en Guaranda con los taxis informales. Entrevista: TF_EL_03: Claro que sí, ha habido muchos cambios ya que el taxi el taxismo informal nos está acabando, nos quita el trabajo y por ende nos afecta a nosotros directamente a nuestra familia en cuanto a lo económico para poder nosotros realizarnos como personas, como familias. Entrevista: TF_EL_04: Por ejemplo, sí se han observado varios cambios aquí en la ciudad. Por ejemplo, antes un taxista aquí en la ciudad de Guaranda era bien remunerado; había más trabajo. En cambio, en el día de hoy es todo lo contrario: al taxista nos ven medio raros, ven ahora, como se dice vulgarmente, a los carros ilegales. Entrevista: TF_EL_05: Sí, sí se han visto cambios bastantes, antes el trabajo era más seguro, había menos competencia informal, piratas como dicen, ahora, bueno, hay más carros, más tráfico y la tecnología ha</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Incremento de oferta - Cambios tecnológicos - Transformaciones regulatorias - Variaciones de demanda 	<p>Los testimonios de los taxistas legalmente constituidos indican que hay una opinión común sobre cómo el ámbito del taxi en Guaranda ha experimentado cambios importantes en los años recientes, siendo el desarrollo más destacado el aumento constante del servicio de taxi informal, este fenómeno se reconoce constantemente como la causa principal de la desorganización en el sector, puesto que modifica las normas previamente fijadas, aumenta la competencia injusta y afecta negativamente las condiciones económicas del empleo formal. Los entrevistados están de acuerdo en que antes había más organización también control por parte de las instituciones y un mejor reconocimiento social para los taxistas oficiales. Sin embargo, hoy en día las calles están llenas de autos que no tienen permisos y que recogen pasajeros sin restricciones lo cual impacta negativamente los ingresos y la seguridad laboral de los taxistas. Estas modificaciones no solo se restringen al crecimiento de unidades no oficiales, sino que abarcan cambios sociales y organizativos más amplios como la disminución del respeto entre los participantes del sector, la</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Teoría de la estructuración (Giddens, 1984) - Análisis de cambio social (Sztompka, 1993) - Sociología urbana latinoamericana (Duhau & Giglia, 2008)
---	-------------------------------------	---	----------------------------	---	---	---	---	---

				<p>cambiado la forma de pedir taxi. También el aumento del taxismo informal ha afectado bastante a la ciudad; al ser una ciudad pequeña, el ambiente de trabajo ya no es el mismo.</p> <p>Entrevista: TF_EL_06: Sí, sí he visto cambios, porque uno ya lleva años en esto y se nota cómo ha ido cambiando el trabajo. Antes, el taxi era más ordenado; uno sabía dónde estaban las paradas y quiénes trabajaban, y había más respeto entre las cooperativas. Pero con el tiempo empezaron a aparecer más carros, más cooperativas, y después ya vino la informalidad que se fue metiendo por toda la ciudad.</p> <p>También ha cambiado mucho la forma de trabajar en las calles, en las calles principales, antes uno se movía tranquilo, ahora, en cada esquina hay carros particulares levantando pasajeros sin permiso. Eso descompone todo, y otra cosa es que las administraciones municipales de los últimos años dejaron de controlar como antes, ya no había ese orden que teníamos en tiempos pasados.</p> <p>Entrevista: TF_EL_07: Sí, cambios sí ha habido, bastante, diría yo, antes éramos más conocidos entre los mismos guarandños, pero ahora por la razón del trabajo han venido personas que no son de la ciudad, de otros lugares, y se han puesto a hacer taxismo sin pertenecer al gremio. Eso ha hecho que la ciudadanía empiece a tomar carros piratas porque están por todo lado y se paran donde sea también se ha visto que los jóvenes mismos se meten a manejar sin experiencia, y los carros sin permisos circulan como si nada, todo eso ha cambiado la forma de trabajar aquí en Guaranda y nos ha afectado a todos los que estamos legalmente.</p>		<p>incorporación de individuos ajenos al gremio y la disminución de la supervisión municipal. Desde la perspectiva de la teoría de la estructuración, se puede ver esta situación como un efecto de la relación entre las acciones individuales y las normas regulatorias ineficaces, lo que facilita la continuidad del desorden urbano (Giddens, 1984; Duhau y Giglia, 2008). La repetición de estos aspectos en los relatos permite sostener que se ha alcanzado un punto de saturación teórica, ya que no aparecen nuevos significados que vayan más allá de la creciente informalización del empleo y la deterioración del sector del taxi formal, en consonancia con los cambios sociales que Sztompka (1993) explica.</p>	
--	--	--	--	---	--	--	--

<p>1. INTRODUCCIÓN Y DATOS DEMOGRÁFICOS</p>	<p>Trayectoria en la informalidad</p>	<p>Ingreso al sector informal / Motivaciones</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>1. ¿Podría describir brevemente su trayectoria como taxista informal en Guaranda? ¿Cuántos años lleva trabajando en este sector?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: Ya por el motivo de que uno no se ha tenido dinero para comprar un puesto legal, se ha tenido que recurrir a este sistema del taxímetro informal. Yo tengo trabajo en Quito tuve 15 años y aquí vine a trabajar nuevamente de taxímetro informal a partir de la pandemia que se vino para acá en persona. Eso es lo que le puedo decir al momento en que estoy trabajando yo en el taxi informal. Entrevista: TI_INF_02: Mi pana, veré, yo empecé en esto porque no encontraba trabajo. Pues, soy de aquí mismo, vivo por el Mercado 10 de Noviembre, y ahí uno ve cómo anda la situación: la gente buscando qué hacer para el día. Yo compré mi carrito hace unos cinco años; me costó cinco mil dólares, porque tampoco me alcanzaba para un carro más nuevo ni nada de eso. Al comienzo no pensaba dedicarme al taxi, pero como no salió nada estable y tenía que cubrir mis gastos, ya me puse a hacer carreritas así nomás. Y de a poco ya me fui quedando, hasta ahora sigo de informal, trabajo mañanas y tardes, más que todo por el centro donde hay movimiento. Entrevista: TI_INF_03: Bueno... yo antes trabajaba de conserje en una institución educativa, ese era mi trabajo fijo, y en ese tiempo, ya en las noches o de vez en cuando, hacía unas carreritas para completar, porque con hijos ya sabe usted que la plata nunca alcanza. Pero cuando se acabó ese trabajo, ya no me renovaron contrato, ahí sí ya me tocó dedicarme de lleno al taxi informal y de eso ya llevo más de seis años trabajando aquí en la ciudad. Entrevista: TI_INF_04: Bueno veré joven, yo fui policía casi toda mi vida, sirviendo en varias ciudades del país, no solo aquí en Guaranda, estuve en la costa, en Quito, ese era el trabajo de nosotros pues. Ya después de jubilarme regresé con mi familia acá, porque yo soy de por aquí mismo, ya</p>	<p>- Tiempo en informalidad - Trayectoria previa - Motivaciones de entrada - Circunstancias de inicio</p>	<p>La trayectoria de los taxistas informales muestra procesos de inserción laboral marcados por la exclusión del empleo formal, la falta de capital económico y la urgencia de generar ingresos, lo que los conduce a incorporarse al taxismo informal como estrategia de subsistencia. A diferencia de los taxistas formales, cuya trayectoria suele estar mediada por inversión inicial, afiliación cooperativa y regulación institucional, los informales provienen de ocupaciones discontinuas, empleos perdidos o actividades precarias. En este sentido, la informalidad opera como un refugio laboral frente a la incapacidad del mercado formal de absorber fuerza de trabajo en contextos de crisis económica y desempleo persistente (Fields, 1990). Desde la triangulación con el sector formal, se observa que mientras los taxistas cooperativizados construyen su experiencia sobre un capital organizativo y normativo, los informales desarrollan un capital experiencial basado en el aprendizaje práctico, el conocimiento territorial y las redes personales. Esta diferencia evidencia motivaciones de inserción sectorial contrastantes: en el sector informal predomina la lógica de supervivencia y</p>	<p>- Trayectorias laborales informales (Portes & Haller, 2004) - Economía de subsistencia (Tokman, 2004) - Informalidad como refugio (Fields, 1990)</p>
---	---------------------------------------	--	-----------------------------	---	---	---	--	---

				<p>necesitaba estar tranquilo y como me gusta manejar desde siempre, y así comencé a hacer carreras, primero con conocidos nomás, y me llaman por recomendación. Ya llevo ocho años en esto del taxi informal, no pensé dedicarme a esto después de retirarme, pero vea, uno termina haciendo lo que puede y también porque me agrada estar manejando y conversando con la gente.</p> <p>Entrevista: TI_INF_05: Yo antes tenía un puesto de comida por el centro, pero eso ya se cerró porque no daba, la venta bajó bastante. Y en el día, cuando sale algo, hago trabajitos de electricista, pero no es fijo tampoco, por eso me metí a trabajar en las noches como taxi informal. Ya llevo como cuatro años en esto, trabajando casi siempre desde mitad de semana en la noche, porque es cuando hay más movimiento por los bares, discotecas y también por el hospital.</p> <p>Entrevista: TI_INF_06: Bueno, muy buenos días. Dentro de la trayectoria de taxista informal ha pasado como unos tres años en la ciudad de Guaranda. Bueno la motivación la falta de empleo fijo y otros factores más.</p> <p>Entrevista: TI_INF_07: Bueno, yo ahorita tengo veintisiete años, verá, y en esto del taxi informal ya llevo unos cinco años más o menos. Al inicio cuando recién salí del colegio trabajaba así nomás, de vez en cuando, cuando salía una carrerita o algún conocido me llamaba. Ya después, como no se dio lo de seguir estudiando y el trabajo fijo no había, me fui quedando más en esto. Desde hace cinco años ya le meto de lleno, todos los días salgo a trabajar, ya es mi ingreso principal, de eso vivo prácticamente.</p>	<p>adaptación flexible, mientras que en el formal se privilegia la estabilidad y la pertenencia institucional. La permanencia prolongada en la informalidad refleja cómo una estrategia inicialmente transitoria se convierte en condición estructural ante las barreras de acceso al sector regulado (Portes & Haller, 2004).</p>
--	--	--	--	--	--

<p>1. INTRODUCCIÓN Y DATOS DEMOGRÁFICOS</p>	<p>Organización del trabajo informal</p>	<p>Rutinas y prácticas laborales</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>2. ¿Cuál es su rutina diaria típica como taxista informal (por ejemplo, horarios, rutas habituales o tipos de servicios ofrecidos)?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: Más son los tipos ofrecidos porque tenemos la base de llamadas; son más prácticas las que nos llaman los clientes y vamos nosotros a retirarles en la oficina, en el trabajo correspondiente. De ahí la rutina: la de rodar en la ciudad es muy poca, porque siempre con los compañeros amarillos se tiene, porque dicen que se les quitan las carreras. Ese es el punto. Entrevista: TI_INF_02: Bueno... mi rutina así bien fija no tengo, ¿no?, pero más o menos yo salgo tipo seis y media, siete de la mañana, depende de cómo amanezca también, ya de ahí me voy moviendo por el Mercado 10 de Noviembre, porque ahí siempre sale alguna carrerita temprano. Mis rutas son por el centro casi todo; ahí se mueve la gente. A veces me llaman conocidos para dejarles en barrios, en el trabajo o en el hospital; eso sí sale seguido. Trabajo hasta tipo una de la tarde, almuerzo, y luego vuelvo a salir como hasta las seis. Hago lo que salga, llevar a personas, hacer una vueltita, comprar algo para alguien, lo que toque nomás. Entrevista: TI_INF_03: Yo salgo temprano, tipo siete de la mañana, porque es cuando más llaman los que me conocen; más es por llamadas, gente que trabaja en oficinas o locales, y ya me ubican, entonces me dicen que les vaya a recoger. En la mañana doy unas rondas por el centro, ahí siempre sale algo y al mediodía también trabajo, porque me piden que les entregue almuerzos o les vaya a comprar comida, sobre todo los que no pueden salir de la oficina. Eso me ayuda bastante, porque es un ingreso seguro casi todos los días. Entrevista: TI_INF_04: Verá, yo salgo más o menos a las diez de la mañana porque antes hago mis cosas en la casa, ya sabe, tomar mi cafecito, ver noticias, arreglar unas cosas y ahí sí cojo el carro.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Horarios flexibles - Rutas preferidas - Tipos de servicio - Organización temporal 	<p>La rutina diaria de los taxistas informales en Guaranda se caracteriza por una alta flexibilidad temporal, marcada por la ausencia de horarios fijos, rutas establecidas y servicios estandarizados. Los relatos evidencian jornadas adaptativas que responden al flujo cotidiano de la demanda, combinando llamadas de conocidos, recorridos por zonas estratégicas como el centro, mercados y hospitales, así como servicios complementarios como encargos o encomiendas. Esta organización laboral contrasta con la estructura regulada del taxismo formal, mostrando una ventaja competitiva basada en la disponibilidad inmediata y la capacidad de ajuste constante a las necesidades del usuario (Kalleberg, 2009). Desde la triangulación con los taxistas formales, se observa que esta forma de organización informal, aunque funcional en términos de supervivencia, implica vulnerabilidades estructurales asociadas a extensas jornadas, a la ausencia de límites claros entre el tiempo laboral y el personal, y a la dependencia de redes informales de confianza. Mientras el sector formal prioriza turnos, paradas y normas institucionales, el informal se</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Trabajo no estándar (Kalleberg, 2009) - Flexibilidad laboral (Standing, 2011) - Autoempleo informal (Maloney, 2004)
---	--	--------------------------------------	-----------------------------	--	---	--	--	---

				<p>Me quedo hasta las cuatro de la tarde más o menos, tampoco me gusta estar hasta la noche por que uno ya no tiene la misma rapidez pues, los años pesan ya. Yo más ando por el centro, por el hospital, a veces por el mercado también, y si me llaman voy donde sea, mientras sea dentro de Guaranda.</p> <p>Entrevista: TI_INF_05: Bueno, yo trabajo más en las noches nomás, porque en el día a veces hago unos trabajos de electricista cuando sale, o ayudo en lo que puedo. Mi rutina empieza desde mitad de semana, tipo miércoles, porque ahí ya se mueve la gente que sale a tomar, bailar esas cosas Yo salgo como a las ocho y media, nueve de la noche, y me voy directo por la zona de los bares y también cerca del hospital, porque siempre hay gente que necesita carro a esas horas. También recoger a personas que salen de las discotecas, ir a dejarlas en los barrios, llevar a alguien al hospital. Trabajo hasta las dos o tres de la mañana, dependiendo de cómo esté el movimiento.</p> <p>Entrevista: TI_INF_06: De servicios ofrecidos por llamadas y encomiendas, comenzando el día a partir de las seis de la mañana, tomando las debidas precauciones, no hay lugar fijo para nosotros dentro del taxi informal y se transita por toda la ciudad.</p> <p>Entrevista: TI_INF_07: Más o menos empiezo a las siete de la mañana, cuando ya hay gente que sale al trabajo o al colegio. Casi siempre ando por el centro de Guaranda; en la mayoría de las carreras son por llamadas de conocidos que ya me ubican. De ahí trabajo hasta el mediodía, paro a almorzar y luego vuelvo a salir en la tarde hasta las seis o siete, haciendo lo que salga nomás, ya sea llevar personas, hacer encargos pequeños o dejar a alguien en su trabajo dentro de la ciudad.</p>	<p>sostiene en la autogestión cotidiana, reforzando un modelo de autoempleo precario donde la flexibilidad opera como mecanismo de inclusión económica ante la falta de alternativas laborales estables (Standing, 2011).</p>
--	--	--	--	--	---

<p>1. INTRODUCCIÓN Y DATOS DEMOGRÁFICOS</p>	<p>Percepción de cambios sectoriales</p>	<p>Transformaciones desde la perspectiva informal</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>3. ¿Ha observado cambios en el sector del taxismo en Guaranda en los últimos años? ¿Podría mencionar ejemplos generales de su experiencia?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: Claro, hay mucha gente que ha cambiado totalmente las unidades; mejor dicho, ha vendido su carro y su puesto y sigue trabajando de forma informal. Entonces, no sería correcto que los señores que ya se cansaron de laborar en el taxímetro formal vendan las unidades con su puesto, compren otra unidad y trabajen de taxi informal. Eso sería que los señores del Consejo Nacional de Tránsito revisaran una lista y una nómina de todos los taxistas que han vendido sus puestos y siguen pirateando. Eso es muy injusto, porque mucha gente se endeuda en un carrito para que nosotros hagamos el taxi informal. Ellos venden puesto y taxi y compran otro taxi y siguen trabajando. Eso es un punto con el que no estoy de acuerdo: lo de los amarillos.</p> <p>Entrevista: TI_INF_02: Sí, cambios sí ha habido, bastante, diría yo, antes nomás estaban las dos cooperativas conocidas, pero ya con las administraciones que han pasado han ido metiendo más cooperativas, más operadoras, y eso ha cambiado hartito el movimiento en la ciudad.</p> <p>Y aparte de eso, también estamos los que trabajamos informalmente, porque la verdad no hay trabajo fijo y la situación está dura. Entonces cada vez se ve más gente metiéndose al taxi así nomás, sin permiso, porque no alcanza para los papeles o porque no hay cupos.</p> <p>Entrevista: TI_INF_03: Sí, se han visto cambios; ya verá, después de lo que pasó con la pandemia, mucha gente perdió su trabajo, igual que yo, y como tenían su carrito ahí guardado, empezaron a taxiar para sacar algo. Antes ya había informales, sí, siempre ha habido, pero después de la pandemia aumentó bastante, porque la situación se puso dura para todos.</p> <p>Entrevista: TI_INF_04: Cambios si ha habido, verá, antes el taxismo en Guaranda era más controlado, casi todos eran de</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Crecimiento del sector - Mayor competencia - Cambios regulatorios - Presiones externas 	<p>Desde la perspectiva de los taxistas informales, los cambios en el sector del taxismo en Guaranda son percibidos como "profundos", especialmente a partir del periodo posterior a la pandemia. Los entrevistados coinciden en señalar un crecimiento de la informalidad, asociado a la pérdida de empleos formales, al encarecimiento de los requisitos de formalización y a la apertura desordenada del mercado local. Esta lectura converge con la percepción de los taxistas formales, quienes también identifican un desborde del sector y una fragmentación del orden previo, lo que evidencia un proceso de transformación estructural del mercado laboral urbano, típico de escenarios de cambio social rápido (Sztompka, 1993). Asimismo, la triangulación revela que, mientras los formales interpretan estos cambios como resultado de la falta de control institucional, los informales los explican principalmente desde la necesidad económica y la inexistencia de alternativas laborales estables. La presencia de vehículos de otras provincias, la coexistencia de taxis legales e ilegales y la ocupación de zonas periféricas refuerzan un patrón de segmentación del mercado de trabajo, donde</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Cambio social (Sztompka, 1993) - Mercados de trabajo segmentados (Piore, 1979)
---	--	---	-----------------------------	---	--	---	---	---

			<p>cooperativa y se sabía quién era quién, pero ahora ya no es así, ahora cualquier persona con carro anda haciendo taxi. Yo mismo me acuerdo que antes se veía solo carros amarillo dando vueltas, ahora hay bastantes carros particulares haciendo carreras. También han salido más cooperativas nuevas, yo he escuchado por ahí que han aumentado, pero igual siguen los informales porque formalizarse cuesta un montón.</p> <p>Entrevista: TI_INF_05: Sí, cambios sí se ha visto, sobre todo en estos últimos años que ando trabajando, antes por lo menos uno conocía a la mayoría de los carros que hacían carreras en Guaranda, pero ahora han venido unidades con placas de Chimborazo, Guayas, hasta de Los Ríos, y esos también se ponen a trabajar acá,. A mí, sinceramente me parece que eso afecta, si aunque sea informal, el trabajo debería quedarse para la misma gente de Guaranda.</p> <p>Entrevista: TI_INF_06: Por ejemplo, más de las cooperativas que son formales no ha habido muchos cambios, bueno no estoy al tanto, a su vez ha habido muchas paradas dentro del casco urbano, pero fuera de la periferia no hay ningún taxista formal como el barrio Primero de Mayo o Guanujo, en donde personas como yo informales damos servicios y la ciudadanía nos prefieren mas.</p> <p>Entrevista: TI_INF_07: Sí se han visto cambios, si, después de la pandemia mucha gente se quedó sin trabajo y comenzó a salir a taxiarse con su propio carro, entonces eso aumentó bastante. También se ven más carros particulares y de otras provincias trabajando acá, y como formalizarse es caro y no hay cupos, la gente prefiere trabajar informalmente, especialmente en los barrios donde casi no llegan los taxis formales.</p>	<p>ambos actores compiten bajo condiciones desiguales. Esta segmentación no elimina el conflicto, pero sí reconfigura el sector en torno a estrategias diferenciadas de supervivencia, confirmando la coexistencia de lógicas formales e informales en un mismo espacio urbano (Piore, 1979; De la Garza, 2011).</p>
--	--	--	---	--

<p>2. PERCEPCIÓN SOBRE MAGNITUD Y CAUSAS DEL TAXISMO INFORMAL</p>	<p>Magnitud percibida del fenómeno informal</p>	<p>Estimación cuantitativa / Dimensión del problema</p>	<p>TAXISTAS FORMAL ES.</p>	<p>4. Desde su perspectiva, ¿cuál es la magnitud actual del taxismo informal en Guaranda? ¿Podría estimar, por ejemplo, el porcentaje aproximado de taxis informales en comparación con los formales?</p>	<p>Entrevista: TF_EL_01: Nosotros como formales estamos alrededor, entre taxis convencionales y taxis ejecutivos, alrededor de cuatrocientas unidades. Eh, relativamente, el porcentaje de informalidad sobrepasa el cincuenta por ciento, alrededor. Estaríamos hablando de unos ochocientos informales en relación al parque automotor de nuestra ciudad. Entrevista: TF_EL_02: Sí, el taxismo informal ahorita ha aumentado demasiado, ahorita está casi un 80% de taxis informales, no diríamos taxis porque en realidad el taxi es de color amarillo, carros informales de colores está casi el 80% circulando en nuestra ciudad. Entonces el malestar grande que nosotros tenemos como taxis debidamente constituidos. Entrevista: TF_EL_03: Claro que sí, por ejemplo, si nos damos cuenta aquí hay un descontrol completo del taxismo informal, es una ciudad de nadie, cada quien hace lo que tiene en gana, este yo podría estimar que más o menos puede haber tres veces más taxis piratas que los que somos de cooperativa legalmente constituidos. Entrevista: TF_EL_04: Ya verá. En cambio esta pregunta que usted me hace es muy buena. Aquí en la ciudad de Guaranda el taxismo estamos prácticamente somos pocos. Como me dice usted que más o menos le demos un porcentaje, Vamos a hacer del 1 al 10. El taxista aquí en Guaranda es del 2%. En cambio el 8% se lleva la mayor parte de los ilegales. Entrevista: TF_EL_05: Yo diría que... está por el cincuenta por ciento, tal vez un poco más, en horas pico, uno ve incluso más informales que formales. Están por todas partes como Terminal, sector del mercado 10 de noviembre, plaza roja y las diferentes instituciones educativas, ya no se esconden como antes. Entrevista: TF_EL_06: Si yo tuviera que dar un número, diría que ya están como en</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Proporción estimada - Crecimiento percibido - Comparación temporal - Saturación del mercado 	<p>La percepción compartida de los taxistas formales evidenció que el taxismo informal fue interpretado como un fenómeno de gran magnitud en la ciudad de Guaranda llegando a ser percibido como igual o incluso superior al número de taxis formales. Aunque las estimaciones variaron entre el 40 %, 50 % y hasta el 80 %, estas diferencias no debilitaron el argumento central sino que reforzaron la idea de una informalidad extendida, visible y socialmente reconocida en el espacio urbano. Esta percepción expresó una lectura colectiva del desorden regulatorio donde la informalidad operó sin controles efectivos y se normalizó en una ciudad pequeña, ocupando de manera sostenida los principales puntos de demanda, en coherencia con los planteamientos sobre la expansión de la economía informal en contextos de débil institucionalidad estatal (De Soto, 1986; Tokman, 2004). Desde un enfoque analítico la reiteración de discursos entre los siete entrevistados permitió identificar la saturación teórica de la pregunta dado que no emergieron nuevos elementos sustantivos más allá de la constatación reiterada de un crecimiento</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Economía informal (De Soto, 1986; Portes & Haller, 2004) - Percepción social del riesgo (Douglas & Wildavsky, 1982) - Representaciones sociales (Moscovici, 1979)
---	---	---	----------------------------	---	---	--	---	---

			<p>un 40%, casi la mitad de lo que somos los formales. Eso ya se siente un problema grave este, porque uno sale a trabajar y donde antes había solo compañeros de cooperativas, ahora hay carros sueltos trabajando sin permiso. Así que si, la magnitud es grande y ha ido creciendo cada año, y eso se nota bastante en la competencia diaria.</p> <p>Entrevista: TF_EL_07: La ilegalidad, digamos, de nuestra cooperativa somos 111 socios y ellos si quieren han de pasar de unos 300 es bastante en cualquier ciudad y la ciudad de Guaranda es una ciudad con el casco urbano pequeño se podría decir, por tal afecta bastante.</p>	<p>descontrolado del taxismo informal la sobreoferta de unidades y la ausencia efectiva del Estado como ente regulador. La convergencia de los testimonios evidenció una comprensión compartida de la informalidad como un fenómeno estructural del sector, asociado a fallas de regulación y a dinámicas de exclusión del mercado laboral formal, más que como una práctica marginal o transitoria. En este sentido, la magnitud percibida del fenómeno se consolidó como un factor explicativo central del deterioro de las condiciones laborales de los taxistas formales, reforzando los enfoques que conceptualizan la informalidad como una respuesta estructural a mercados desiguales y a la debilidad institucional (Portes & Haller, 2004; Chen, 2012).</p>
--	--	--	--	---

<p>2. PERCEPCIÓN SOBRE MAGNITUD Y CAUSAS DEL TAXISMO INFORMAL</p>	<p>Factores causales de la informalidad</p>	<p>Causas estructurales / Determinantes socioeconómicos</p>	<p>TAXISTAS FORMAL ES.</p>	<p>5. ¿Cuáles considera que son las principales causas de la proliferación del taxismo informal en la ciudad? ¿Influyen factores como la economía local, la regulación gubernamental o la migración?</p>	<p>Entrevista: TF_EL_01: La causa principal es más de, que más allá de todas aquellas que usted manifiesta, es la educación ciudadana. Acá en la ciudad de Guaranda, por la situación geográfica, que es bastante pequeña, el usuario tiende a utilizar taxis que no son legalmente constituidos y eso afecta mucho a nuestra economía y sobre todo, deberíamos de educarnos como ciudadanía a utilizar el taxi convencional, ya que nosotros prestamos un servicio garantizado que podrían vernos en la numeración, en fin, eh, o a qué cooperativa pertenecemos por cualquier circunstancia. En los informales, pues esto no, no pasa y sería muy peligroso para la ciudadanía y es uno de los puntos fundamentales, el cual nos conocemos todos acá y la ciudadanía escoge cualquier unidad que ellos hacen parar. Entrevista: TF_EL_02: Lo que pasa es de que acá no hay ningún tipo de control, no hay ningún tipo de control de las autoridades de turno, no hay tránsito, no hay policía de tránsito, la unidad de tránsito tampoco se preocupa en controlar el uso del suelo, que esos carros informales hacen parada donde ellos a bien tengan. Entrevista: TF_EL_03: Yo pienso que es de pronto la falta de empleo, que es la falta de empleo y la gente del campo se preocupa más en vender por ejemplo sus terrenos, sus animales y le ven lo más fácil, venir acá, comprar un carro y trabajar como se dice piratas y creo que eso le ven más fácil, aunque no se dan cuenta que ellos cobran menos y luego cuando el carro se les daña y todo eso, creo que inclusive salen a pérdida, no entiendo cómo es que ellos se conforman con eso y por ende nos dañan el trabajo legal que lo hacemos nosotros que pagamos impuestos y todo, nos mantenemos en regla. Entrevista: TF_EL_04: En cambio, esta</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Desempleo - Barreras de entrada - Migración - Costos de formalización - Debilidad institucional 	<p>La interpretación conjunta de los testimonios evidenció que los taxistas formales percibieron la proliferación del taxismo informal en Guaranda como resultado principalmente de la falta de control y regulación efectiva por parte de las autoridades combinada con una situación económica local adversa. De manera reiterada los entrevistados señalaron que, aunque existen leyes, normas y reglamentos, estos no se aplican de forma constante, lo que genera un escenario permisivo donde la informalidad se expande sin sanción. A ello se suma el desempleo y la precariedad económica que empujan a muchas personas a utilizar vehículos particulares para generar ingresos, configurando una competencia desleal frente a quienes cumplen con obligaciones legales y tributarias, tal como ha sido descrito en los estudios sobre informalidad estructural en América Latina (De Soto, 1986; Tokman, 2004). Desde un enfoque analítico, la reiteración de estas explicaciones permitió establecer la saturación teórica de la pregunta ya que los discursos convergieron en atribuir las causas del fenómeno a factores estructurales y no a decisiones individuales aisladas. La informalidad fue</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Teoría de la informalidad (OIT/PREALC) - Enfoque estructuralista (Portes, 1995) - Teoría del excedente de mano de obra (Lewis, 1954) - Informalidad como estrategia de supervivencia (Tokman, 2004)
---	---	---	----------------------------	--	--	---	--	--

				<p>pregunta tiene la validez casi la mayor parte de las dos una la situación económica y la otra la gran apertura que ha dado el gobierno. Porque antiguamente no daban estos pasos. Antiguamente era, como le digo, más que prohibido ser taxista ilegal Claro que sí, había toda la vida, pero siempre se ha trabajado, como se dice, a escondidas. Ahora no es de frente a frente. ¿Por qué? Porque dio paso antiguos gobiernos que ahora el trabajo es libre de todos y así no es.</p> <p>Entrevista: TF_EL_05: Sí... a ver... la economía influye, claro, pero para mí la causa principal es la falta de regulación, o mejor dicho, la mala regulación, porque leyes hay, normas hay, reglamentos hay, pero no los aplican, y eso es lo que da más coraje, disculpe que le diga así. Uno cumple con permisos, revisiones, pagos, capacitaciones, todo... mientras el informal trabaja como quiere, sin ninguna consecuencia. Entonces, ¿qué pasa? Se multiplican, pues, si el municipio hiciera control de verdad, constante, no solo para la foto, esto no estaría así, el problema es la autoridad, que deja hacer y deja pasar, eso es lo que más molesta, porque al final el perjudicado es el que sí cumple.</p> <p>Entrevista: TF_EL_06: Para mí las dos causas principales son la economía y la falta de regulación, eso es lo que ha disparado la informalidad aquí en Guaranda, la economía está mal, la gente no tiene trabajo estable y muchos terminan usando su carro particular para hacer carreras porque necesitan llevar algo a la casa. Eso es lo que más se ve últimamente, sobre todo por la parte de la Cándido Rada y en los alrededores del Mercado 10 de Noviembre, donde cualquier carro se pone a cojer pasajeros.</p> <p>Y la otra causa grande es la regulación, leyes hay, pero las autoridades han dejado pasar esto, no han controlado como</p>		<p>interpretada como una respuesta recurrente a la debilidad institucional y a las limitaciones del mercado laboral formal, más que como una práctica excepcional. En este sentido, la percepción de los taxistas formales confirmó que la expansión del taxismo informal se sostiene por la combinación de necesidad económica y ausencia de control estatal, reforzando la hipótesis de una competencia desleal que deteriora las condiciones laborales del sector formal (Portes, 1995; Chen, 2012).</p>	
--	--	--	--	---	--	---	--

				<p>deberían, antes había más orden, pero en los últimos años ya no se ve control municipal ni operativo serio. Se ha permitido que trabajen carros sin permisos, sin nada, y uno siente que ya no hay una regla clara, entonces la gente aprovecha y se mete a trabajar informal.</p> <p>Entrevista: TF_EL_07: Bueno, verás, la causa principal de que siga creciendo el taxismo informal aquí en Guaranda es la regulación, o mejor dicho, la falta de esa regulación, porque en papeles, en discursos, dicen que controlan, que revisan, que hay operativos, pero en la realidad no se ve nada, nada. La economía claro que influye, la gente está sin trabajo y cualquier persona que consigue un carrito ya se mete a trabajar sin permiso ni nada, pero eso pasa porque la autoridad no pone mano dura.</p>			
--	--	--	--	---	--	--	--

<p>2. PERCEPCIÓN SOBRE MAGNITUD Y CAUSAS DEL TAXISMO INFORMAL</p>	<p>Impacto económico directo</p>	<p>Deterioro de ingresos / Reducción de demanda</p>	<p>TAXISTAS FORMAL ES.</p>	<p>6. ¿Cómo percibe el impacto de esta proliferación en la competencia diaria por pasajeros? ¿Ha notado una reducción en sus ingresos o en la demanda de servicios formales debido a esto?</p>	<p>Entrevista:TF_EL_01: Lógicamente hemos notado todos y cada uno de nosotros como taxistas legalmente constituidos, la economía ha reducido básicamente, si en la ciudad de Guaranda hacemos 40 carreras diarias, pues por la presencia de la informalidad reducimos a un 50% y eso es un perjuicio económico para la cooperativa y todos los taxistas legalmente constituidos. Entrevista: TF_EL_02: Claro, exacto, la reducción económicamente para nosotros los taxis formales acá dentro de la provincia nos está mandando a la quiebra, porque nosotros tenemos unidades nuevas que nosotros sacamos con deudas, ya sea la cooperativa o las casas comerciales, entonces nos ha reducido el ingreso económico a nosotros al 50%, 60% también sería, porque ya no es lo mismo que llevarnos unos 20 25 dólares diarios a nuestro domicilio, ahora lo que nos podemos llevar es unos 15 cuando el día está más bueno, de ahí unos 12 dólares que con eso nosotros no podemos subsistir, tenemos que pagar deudas de las unidades, tenemos que dar educación a nuestros hijos y la mantención a nuestro hogar. Entrevista: TF_EL_03: Claro que sí, se evidencia claramente que nos han quitado mucho trabajo, ya que ellos inclusive cobran menos y no les importa, no respetan nada, por encima de nosotros van cogiendo las carreras pues y por ende nos afecta al bolsillo de los que hacemos el trabajo formal. Entrevista: TF_EL_04: Verá, en cambio esta pregunta es algo lógico. Si usted no tiene trabajo, el ingreso es menos, la situación económica está un poquito medio fuerte, mejor dicho, un poquito duro. Toca darle a la lucha para seguir sacando nuestro diario por lo menos. Entrevista: TF_EL_05: Claro que sí... el impacto es fuerte, bien fuerte, uno sale a trabajar y ya ni siquiera puede contar con</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Reducción de carreras - Disminución de ingresos - Tiempos de espera - Competencia por tarifas - Pérdida de clientes 	<p>La visión compartida de los taxistas legales mostró que el aumento de los taxis informales ha afectado de manera directa y continua la lucha diaria por los clientes, disminuyendo de forma considerable la necesidad de servicios legítimos y las ganancias diarias, los entrevistados estuvieron de acuerdo en que la gran cantidad de vehículos no oficiales afecta la manera habitual de trabajar, puesto que estos recogen pasajeros sin seguir turnos, paradas ni normas, lo que pone a los taxistas registrados en una situación de desventaja al momento de competir. Esta circunstancia resultó en una disminución constante de las ganancias diarias, un aumento en el tiempo de espera entre trabajos y una ampliación de las horas laborales para hacer frente a la pérdida de dinero, un hecho que se relaciona con las dinámicas de inestabilidad laboral características de mercados informales sin regulación (Tokman, 2004; Weller, 2011). Desde una perspectiva analítica, la repetición de relatos que señalaron disminución de ingresos, competencia excesiva, caída en la demanda y agotamiento laboral facilitó detectar la saturación teórica de la cuestión puesto que los siete</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Teoría de la precarización laboral (Standing, 2011) - Competencia en mercados informales (Maloney, 2004) - Economía del trabajo informal latinoamericano (Tokman, 2004)
---	----------------------------------	---	----------------------------	--	--	---	---	---

				<p>que habrá carreras como antes, porque ahora, antes de que uno llegue, ya está metido un informal cobrando menos y parándose donde le da la gana. Y eso desespera, porque uno hace todo legal, paga permisos caros, revisiones, todo... y aun así le quitan el trabajo en la cara. La reducción de ingresos es evidente, no hay que hacer ningún estudio para ver eso, antes, en una mañana, uno hacía varias carreras seguidas, ahora puede pasar hasta media hora sin nada.</p> <p>Entrevista: TF_EL_06: Sí, se siente bastante, la competencia diaria cambió totalmente desde que aumentaron los informales, uno está esperando su turno y ellos llegan, recogen al pasajero y se van, sin respetar nada. Eso afecta directo, porque ya no hay el mismo movimiento que había antes, uno trabaja más rato y gana menos, así de simple.</p> <p>Y claro que han bajado los ingresos, antes uno al menos aseguraba algo en la mañana, ahora a veces pasa horas sin hacer una carrera. La demanda para el taxi formal se redujo porque los informales están por todos lados, trabajan sin reglas y eso rompe el sistema que nosotros sí cumplimos.</p> <p>Entrevista: TF_EL_07: Claro pues, joven, esto de la informalidad nos ha golpeado fuerte en la competencia del día a día, antes uno salía, hacía su turno normal y alcanzaba, pero ahora no, ahora uno anda peleando cada carrera porque los informales están por todas partes, paran donde quieren, llevan a la gente más barato y sin ningún control, entonces claro que se siente la reducción en los ingresos, bastante se siente.</p> <p>La ciudadanía misma, por necesidad o por costumbre, ya coge esos carros, porque están ahí nomás, no les sancionan, nadie les dice nada. Y nosotros en cambio, que cumplimos con todo, con permisos, con RUC, con control mecánico, con la</p>	<p>testimonios coincidieron en una misma narrativa que explica el efecto económico adverso de la informalidad. La competencia dejó de depender de normas comunes y se transformó en una lucha continua por cada oportunidad de carrera, impactando no solo las ganancias sino también la seguridad económica y emocional de los empleados regulares. Esta situación apoya la idea de que la informalidad no es una opción secundaria, sino un elemento fundamental que deteriora las condiciones laborales y fuerza a los taxistas registrados a buscar formas de sobrevivir en un entorno de creciente inseguridad en el trabajo (Standing, 2011; Maloney, 2004).</p>	
--	--	--	--	--	--	--

				<p>cooperativa, nos vemos perjudicados. Hay días que uno dice ¿para qué estoy madrugando? Y eso afecta la demanda del taxi formal, porque mientras no haya operativos reales, mientras no haya control en serio, ellos siguen trabajando como si nada.</p>			
--	--	--	--	--	--	--	--

<p>2. PERCEPCIÓN SOBRE MAGNITUD Y CAUSAS DEL TAXISMO INFORMAL</p>	<p>Rol institucional y regulatorio</p>	<p>Percepción de la gestión estatal / Gobernanza del transporte</p>	<p>TAXISTAS FORMALS.</p>	<p>7. En su opinión, ¿qué rol juegan las autoridades locales o nacionales en el control o fomento involuntario de esta informalidad?</p>	<p>Entrevista:TF_EL_01: Lastimosamente en el control no tenemos la colaboración de las autoridades, hay que decirlo muy claramente, hemos acudido, hemos estado siempre presentes para solicitar que se haga un operativo de control a la informalidad, pero lastimosamente no nos han hecho caso, nos manifiestan que están trabajando en aquello, pero los resultados no se ven y al contrario en vez de disminuir sigue aumentando.</p> <p>Entrevista:TF_EL_02: Como le decía antes, acá ya le digo, no hay el control de las autoridades que debidamente deben controlar el tránsito y la movilidad. Acá en Guaranda no existe, no se ve un control debido estricto para que se pueda dar esta clase de control con la informabilidad.</p> <p>Entrevista:TF_EL_03: Aquí veo que a las autoridades no les importa nada con tal que no les afecte a ellos, todo el mundo es consciente de lo que existe los taxistas informales, solo aquí en Guaranda se puede ver de que en cada barrio existen paradas, si no es una, dos paradas de taxis informales piratas a vista y paciencia de todos y de las autoridades nadie hace nada, entonces valga la oportunidad de pedir a las autoridades que se pongan de parte y se pongan en los pantalones de nosotros los taxistas formales que cumplimos todo y pues nos ayudaran de alguna manera. Para esto hay que erradicar y quitar, porque como dicen el trabajo es libre pero siempre tiene que ser pegado a las leyes y a las reglas que rige nuestro país.</p> <p>Entrevista:TF_EL_04: ¿Verá usted, según esta pregunta, me está haciendo a nivel nacional o aquí local? Si es a nivel local, aquí, discúlpeme que les sea franco y sincero, aquí no hay autoridades de nuestra querida ciudad. Nuestra ciudad es una ciudad de nadie. Pintan ser autoridades, pero nadie toma esa retribución de decir, bueno, yo tengo que controlar, pongamos</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Omisión estatal - Corrupción - Falta de control - Políticas públicas - Complicidad institucional 	<p>La visión común entre los taxistas formales mostró una valoración muy negativa del papel que tienen las autoridades locales y nacionales en el manejo del transporte informal. Los participantes en las entrevistas mencionaron varias veces la falta de controles adecuados, la debilidad de las acciones y una clara diferencia entre lo que se dice oficialmente y lo que se hace en la vida diaria. Esta visión creó la idea de un gobierno con escasa habilidad para regular, que, en lugar de frenar la informalidad, acabó apoyando su crecimiento por falta de acción, permisividad o negligencia. En este contexto, la informalidad se vio no solo como un aspecto económico, sino como el efecto de deficiencias en la gobernanza de las ciudades y de una pobre conexión entre el control, la planificación y la autoridad pública. Desde un enfoque analítico, la coincidencia en los testimonios ayudó a reconocer la saturación teórica de la cuestión, puesto que todos los relatos unieron fuerzas en señalar a las autoridades como responsables principales en la promoción involuntaria de la informalidad, ya sea por escaso control, tolerancia en la asignación de cupos o una aplicación simbólica de las</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Gobernanza urbana (Le Galès, 2002) - Estado y regulación económica (Evans, 1995) - Informalidad y Estado en América Latina (Portes & Schauffler, 1993)
---	--	---	--------------------------	--	--	--	---	--

				<p>en el tránsito, tengo que controlar el tránsito o tengo que hacer otra delegación. Aquí no solamente pintan. ¿Usted dígame, como estudiante aquí, ha visto alguna autoridad? ¿Ha visto, por ejemplo, aquí en Guaranda, agentes policiales que den tránsito? No hay, porque todo está prácticamente no hay autoridad aquí en nuestra ciudad. Disculpe que la sea sincero, pero es la verdad.</p> <p>Entrevista:TF_EL_05: Para mí, el municipio tiene una responsabilidad enorme en todo esto, antes, aquí en Guaranda, solo éramos dos cooperativas bien establecidas, El Libertador y 7 Colinas. Y con eso se abastecía la ciudad sin problema, pero después comenzaron a dar permisos como si fueran caramelos este apareció más cooperativas, más unidades, más cupos, sin un estudio serio de demanda y eso ya empezó a afectar el trabajo de los que estábamos desde antes y encima de eso, permiten que los informales hagan lo que quieran. O sea, en vez de ordenar, lo que han hecho es desordenar más, control real no hay.</p> <p>Entrevista:TF_EL_06: Este, las autoridades dicen que regulan, sí, eso siempre lo dicen, pero en la práctica no hacen nada, ese es el problema. Hablan de operativos, de controles, de que van a ordenar el transporte, pero eso queda solo en palabra, la informalidad ha crecido porque ellos mismos la han dejado crecer, así de claro.</p> <p>Y también hay rumores, porque en Guaranda todo se sabe, se comenta que a veces los controles se hacen un día y luego ya no vuelven, que ciertos carros informales ni siquiera los paran. Uno no sabe si es verdad o no, pero así se escucha y cuando hay ese tipo de comentarios, es porque algo no está funcionando.</p> <p>Entrevista:TF_EL_07: Se les ha ido a decir que nos ayuden, por ejemplo, lo que es aquí la unidad de tránsito y también lo</p>	<p>normativas. Esta imagen conjunta enfatizó que la falta de formalidad se estableció como un desafío estructural, respaldado por la debilidad de las instituciones y la falta de penalizaciones efectivas. Como resultado, la administración se vio más como una entidad que no participa que como un control efectivo, lo que aumentó la percepción de inseguridad en el sector legal y ayudó a que el conflicto se repitiera en el entorno urbano (Portes y Schaufler, 1993; Fernández-Kelly y Shefner, 2006).</p>	
--	--	--	--	---	---	--

				<p>que es la Policía Nacional para que nos ayude con los controles, los operativos ante el trabajo ilegal, pero ellos no han hecho casi nada, no se ha notado que hagan un trabajo de normar como debe ser. Aquí mismo hemos marchado, hemos pedido, hemos dicho bien que revisen los títulos que han entregado a nuevas compañías, que controlen la informalidad, que hagan operativos de verdad, no de papel no más. Pero vea, seguimos igual, anivel nacional está pasando lo mismo, no es solo en Guaranda, la clase amarilla está desprotegida en todo el país. Las leyes no ayudan tampoco, nosotros mismos hemos dicho que así como está la normativa, uno llega y solo puede decir 'retírense por favor', y hasta ahí, porque no se puede hacer más. Entonces, mientras la economía está mala y la política no funciona, la informalidad sigue creciendo sin miedo, sin control, y nosotros terminamos siendo los más afectados.</p>			
--	--	--	--	--	--	--	--

<p>2. PERCEPCIÓN SOBRE MAGNITUD Y CAUSAS DE LA PROLIFERACIÓN</p>	<p>Autodimensionamiento del sector</p>	<p>Magnitud desde la perspectiva interna</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>4. Desde su punto de vista, ¿cuál es la magnitud actual del taxismo informal en Guaranda? ¿Podría estimar el número aproximado de taxistas informales operando en la ciudad?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: Los taxistas informales estamos dando el servicio más bajo que el taxi amarillo, entonces nos prefieren a nosotros porque damos el mejor servicio puerta a puerta y nosotros no estamos discutiendo por un dólar 25 o 25 centavos que nos dicen que ellos cobran 25 más los clientes se ven conforme con el taxímetro informal. Entrevista: TI_INF_02: Yo diría que somos bastantes, fácil unos treinta o cuarenta que andamos diario dando vueltas y en feriados o fines de semana se ve hasta más gente trabajando informal. Entrevista: TI_INF_03: Desde mi punto de vista, sí somos bastantes ya, hay los que trabajamos diario, como mi caso, y también hay otros que salen solo de vez en cuando, cuando necesitan plata o tienen tiempo. Sumando a todos, yo diría que somos más informales que formales en la calle. No sabría darle un número exacto, pero sí se ve que somos, demasiados ya para una ciudad tan pequeña. Entrevista: TI_INF_04: Yo calculo que somos más de cuarenta fijos, y otros que salen cuando pueden, entonces sí somos bastantes en la ciudad. Entrevista: TI_INF_05: Ahorita sí se ve bastante movimiento de los piratas yo calculo que unos treinta o cuarenta andamos dando vueltas diario, así más o menos nomás. Entrevista: TI_INF_06: No se podría estipular, pero si habemos muchos dando el servicio uno 30 porciento le estimaria mas o menos. Un exacto porcentaje de taxistas no le daria porque cada vez son más, una por la falta de empleo en la ciudad, ya que es poco y escaso los empleos que se generan dentro de la ciudad, por ende como uno se tiene a la unidad, unidad propia, se sale a hacer carreras en el día y en la tarde por lo general. Entrevista: TI_INF_07: Desde lo que yo</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Número estimado - Distribución espacial - Tendencias de crecimiento - Composición del sector 	<p>Desde la perspectiva de los taxistas informales, la magnitud del taxismo informal en Guaranda es percibida como considerable, especialmente para una ciudad pequeña. Las estimaciones más frecuentes sitúan el número entre treinta y cuarenta vehículos operando a diario, a los que se suman actores intermitentes en fines de semana o momentos de necesidad económica. Este autodimensionamiento se construye desde la observación cotidiana del espacio urbano y el reconocimiento entre conductores, más que desde registros formales. La informalidad aparece así como una presencia normalizada y visible dentro del mercado local de transporte, coherente con la caracterización de la economía informal urbana como fenómeno extendido en contextos de escasez laboral (Portes & Haller, 2004). Al triangular con los discursos de los taxistas formales, se observa una coincidencia parcial en la percepción del tamaño, mientras los formales interpretan la magnitud como expansión descontrolada que afecta la sostenibilidad del sector regulado, los informales la explican como respuesta a la falta de</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Economía informal urbana (Portes & Haller, 2004) - Autoempleo y subempleo (OIT)
--	--	--	-----------------------------	---	---	---	--	--

				<p>veo, el taxismo informal en Guaranda sí es bastante grande, más de lo que muchos creen. Diario se ve bastantes carros trabajando así, no solo los que salimos todos los días, sino también los que lo hacen por ratos cuando necesitan plata, calcularía que fácil unos treinta o cuarenta andamos dando vueltas a diario</p>	<p>empleo, a los costos de formalización y a las limitaciones del mercado local. Esta autoevaluación refuerza la informalidad como estrategia de subsistencia más que como desvío individual, propia del autoempleo urbano en economías con baja absorción laboral (Tokman, 2004; Chen, 2012).</p>	
--	--	--	--	--	--	--

<p>2. PERCEPCIÓN SOBRE MAGNITUD Y CAUSAS DE LA PROLIFERACIÓN</p>	<p>Racionalidad de la informalización</p>	<p>Causas desde la perspectiva del actor informal</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>5. ¿Cuáles considera que son las principales causas por las que usted y otros optan por operar de manera informal? ¿Influyen factores como las barreras regulatorias, los costos de formalización o las condiciones económicas locales?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: El punto es que el costo económico del puesto aquí en Guaranda es muy alto. Entonces, como mi persona, yo no tengo ningún RUC de trabajo ni soy jubilado. Entonces, para sobrevivir aquí, tuve que adquirir un carro para trabajar de forma informal. Ese es el punto. Entrevista: TI_INF_02: Verá, la verdad, la mayoría entramos a esto por pura necesidad, las cooperativas piden carros de alta gama, que valen un montón, y aparte el puesto mismo está carísimo, pasa de los veinte mil dólares. Hace tiempo fui a averiguar en esas cooperativas nuevas que han puesto, pero es lo mismo: el carro tal año, tal modelo, la cuota, el ingreso... y no alcanza, pues, uno no tiene esa plata; por eso a uno no le queda otra que trabajar así nomás. Entrevista: TI_INF_03: En mi caso y de varios conocidos, lo que más pesa es la economía, la plata no alcanza y uno tiene que ver cómo mantiene a la familia. Para formalizarse sí hay que tener buen bolsillo, porque piden carro más nuevo, hacer trámites, pagar documentos, y todo eso cuesta bastante. Entonces uno piensa: ¿para qué meterme en un gasto tan grande si ni seguro es que vaya a recuperar? Entrevista: TI_INF_04: Mi modo de ver, la mayor causa es la plata, porque para entrar a una cooperativa le piden carro casi nuevo, del 2015 para arriba, y eso ya vale un montón. Yo he averiguado y solo el puesto llega como a cuarenta y cinco mil dólares, ¿de dónde va sacar uno tanto? Y más todavía para los que ya estamos jubilados o la gente que se ha quedado sin trabajo después de la pandemia, eso no es posible pagar. Por eso muchos preferimos trabajar así no más, porque la economía está en quiebra y toca buscar algo para sostener la familia. Entrevista: TI_INF_05: Yo le hablo por</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Barreras de entrada - Costos prohibitivos - Necesidad económica - Preferencia por flexibilidad - Exclusión institucional 	<p>Los taxistas informales, deciden operar fuera del marco regulatorio ya que se explica principalmente por barreras económicas estructurales asociadas a la formalización. Los altos costos de ingreso a las cooperativas compran del puesto, exigencia de vehículos nuevos, trámites y cuotas son percibidos como inalcanzables para actores con trayectorias laborales precarias, desempleo previo o endeudamiento. En este sentido, la informalidad aparece menos como una elección libre y más como una respuesta racional a la exclusión institucional, donde el acceso al mercado formal está mediado por requisitos que superan la capacidad económica real de los trabajadores (Perry et al., 2007). La posesión de un vehículo propio se convierte así en el principal recurso disponible para generar ingresos inmediatos y sostener la economía familiar. Al triangular con la visión de los taxistas formales, se muestra que mientras los formales enfatizan la competencia desleal, los informales destacan un cálculo costo-beneficio que desincentiva la formalización en contextos de incertidumbre económica. Este razonamiento se alinea con la noción de costos de</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Informalidad voluntaria vs. de exclusión (Perry et al., 2007) - Costos de transacción (De Soto, 1986) - Racionalidad económica limitada (Simon, 1955)
--	---	---	-----------------------------	--	--	--	--	---

			<p>mí nomás... yo me metí a trabajar de informal porque tenía ya deudas de antes, cosas que se fue acumulando, y como tenía mi auto un Nissan Sentra que compré más para la familia tocó ponerlo a producir para pagar el banco. Para meterse a una cooperativa piden bastante dinero y trámites, y eso ahorita uno no alcanza, pues.</p> <p>Entrevista: TI_INF_06: Una de las principales causas sería la falta de trabajo, no hay trabajo, no hay trabajo, como vuelvo y repito se tiene la unidad, el vehículo principalmente, entonces se optaría por esa primera opción, falta de trabajo y de oportunidades dentro del ámbito general. Y formalizar como unidad es complicado; el dinero es insuficiente para comprar un puesto para operar dentro de la ciudad con papeles.</p> <p>Entrevista: TI_INF_07: Yo creo que la principal es la situación económica, porque aquí en Guaranda no hay mucho trabajo fijo y la plata no alcanza. Para entrar a una cooperativa piden un carro casi nuevo, pagar el puesto y hacer trámites, y todo eso cuesta un montón; uno no tiene ese capital. En mi caso, como ya tenemos el carro, optamos por trabajar informalmente para poder sostenernos y ayudar en la casa.</p>	<p>transacción elevados, según la cual cumplir la normativa implica riesgos financieros que no garantizan retornos proporcionales (De Soto, 1986). Asimismo, la decisión de permanecer en la informalidad responde a una racionalidad práctica y limitada, orientada a la supervivencia más que a la maximización a largo plazo, lo que refuerza las resistencias a políticas de formalización que no consideren estas condiciones materiales (Simon, 1955).</p>
--	--	--	--	--

<p>2. PERCEPCIÓN SOBRE MAGNITUD Y CAUSAS DE LA PROLIFERACIÓN</p>	<p>Percepción del rol estatal</p>	<p>Visión del Estado desde la informalidad</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>6. ¿Cómo percibe el rol de las autoridades locales o nacionales en la proliferación de la informalidad? ¿Cree que las regulaciones actuales facilitan o dificultan su actividad?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: En general, las autoridades si ponen trabas para nosotros, los taxistas piratas, por la sencilla razón de que no estamos regulados, pero en los últimos años, como en todo lado, ha habido la corrupción o las autoridades han ido y venido y ha habido la facilidad supuestamente, pero siempre ha habido el control de la autoridad de tránsito.</p> <p>Entrevista: TI_INF_02: En todo el país la situación está dura panita, y uno busca qué hacer, lo que haya nomás para ganar el día. Las autoridades... si, si regulan, hacen controles a veces, pero no es constante, un día salen, al siguiente ya no, entonces uno igual trabaja porque toca.</p> <p>Las regulaciones más bien dificultan entrar legal, porque piden cosas que no están al alcance de uno, pero a la vez tampoco controlan parejito.</p> <p>Entrevista: TI_INF_03: Las autoridades si hacen o dicen hacer, pero a veces ni se ve mucho el control, más bien deberían dedicarse a ver la delincuencia porque eso sí está feo en el país. Nosotros solo andamos trabajando, osea no estamos robando ni nada, solo buscamos el pan, entonces a veces siento que molestan más al que trabaja antes que al que hace daño.</p> <p>Entrevista: TI_INF_04: Yo voy a ser claro, porque yo fui policía muchos años, y sí se hacían operativos, nosotros cumplíamos lo que tocaba hacer, parábamos los carros, se hacían las citaciones, incluso se retenía el vehículo. Pero ya después los jueces les quitaban las multas o salían rápido, entonces ahí queda uno como tonto porque hace el trabajo y al final no pasa nada. Por eso digo que la regulación existe, pero no funciona como debería, y eso mismo hace que haya más informales.</p> <p>Entrevista: TI_INF_05: Lo que yo he visto nomás es que no hay mucho control, especialmente en las noches, a veces pasan</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Permisividad estatal - Regulación excesiva - Corrupción - Ausencia de control - Oportunidades 	<p>Los taxistas informales manifiestan que el rol del Estado se percibe como ambiguo y contradictorio, caracterizado por una coexistencia entre regulación formal estricta y una aplicación irregular de los controles. Los entrevistados reconocen la existencia de normas y operativos, pero señalan que estos no son constantes ni equitativos, lo que genera un escenario de incertidumbre y temor más que de orden. Esta percepción coincide parcialmente con los discursos de los taxistas formales, quienes también denuncian la falta de control sostenido, aunque desde una posición de mayor frustración institucional. En este sentido, la informalidad no aparece solo como resultado de ausencia estatal, sino como producto de una gobernanza débil e inconsistente, que no logra regular eficazmente el sector (Portes y Schaffler, 1993). También, los taxistas informales interpretan las regulaciones vigentes como barreras de acceso a la formalidad, más que como mecanismos de inclusión o transición, debido a sus altos costos, requisitos técnicos y riesgos sancionatorios. La falta de coordinación entre control y sanción especialmente cuando las multas no se sostienen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Estado y economía informal (Portes & Schaffler, 1993) - Gobernanza débil (Helmke & Levitsky, 2006)
--	-----------------------------------	--	-----------------------------	---	---	---	--	---

				<p>los patrulleros, sí, pero no hacen mayor cosa, solo dan la vuelta. Y eso hace que nosotros sigamos trabajando así no más, porque tampoco es que estén detrás de uno. Más que facilitar o dificultar, es como si no se metieran mucho, y uno sigue nomás porque necesita trabajar.</p> <p>Entrevista: TI_INF_06: Dentro de las regulaciones claro que dificultan el trabajo ya que son normativas que dentro de los municipios a nivel general dentro del Estado toca cumplir pero si causa bastante temor entonces hacer el taxismo pirata se corre el riesgo de caer detenido o que se me quite mi unidad y multas bien exageradas.</p> <p>Entrevista: TI_INF_07: Desde mi punto de vista, las autoridades tienen un papel medio confuso en todo esto, porque, por un lado, existen las normas y uno sabe que están ahí, pero, en la práctica, el control no es parejo ni constante. Hay días que sí salen a hacer operativos y otros que no se ve a nadie, entonces uno sigue trabajando porque necesita el ingreso. Eso genera temor a multas o a que le quiten el carro, porque no hay una solución clara para quienes vivimos de esto.</p>	<p>refuerza prácticas informales como estrategia racional de supervivencia. Así, la informalidad se sostiene en un entramado institucional frágil, donde las normas existen, pero carecen de efectividad real, lo que reproduce un sistema de regulación selectiva y desigual (Helmke y Levitsky, 2006).</p>
--	--	--	--	--	--

<p>2. PERCEPCIÓN SOBRE MAGNITUD Y CAUSAS DE LA PROLIFERACIÓN</p>	<p>Impacto en demanda general</p>	<p>Efectos sistémicos percibidos</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>7. En su opinión, ¿cómo afecta la informalidad la demanda general de servicios de taxi en la ciudad, tanto para informales como para formales?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: Yo creo que más para los formales porque ellos pagan un impuesto, pero se debería regular más que todo los informales tenemos carros que son de menos gama para ellos, por eso la situación de que ellos pagan un impuesto, nosotros no pagamos impuestos porque es de baja gama y ellos son de alta gama, entonces usted va a ver el taxímetro formal tiene carros súper buenos, como le digo casi ya del año que tienen los carros, entonces es la desigualdad a veces y por lo que cuesta mucho también un puesto, imagínense 50 mil dólares para comprarme yo mejor una casa, un terreno que comprar un puesto con un taxi.</p> <p>Entrevista: TI_INF_02: Yo creo que la informalidad sí cambia la demanda, para todos, tanto para los amarillos como para nosotros. A ver, ellos pagan impuestos, pagan permisos, todo eso, y claro que se sienten afectados porque nosotros cobramos lo justo nomás para el día, pero también a nosotros nos afecta, porque cuando hay demasiados carros en la calle, legales o no, la gente se reparte y ya no sale tanta carrera.</p> <p>Los usuarios buscan lo que esté cerca o lo más barato, y eso hace que ni los formales ni nosotros tengamos un trabajo seguro, o sea, no es que la informalidad solo les afecta a ellos... a todos nos golpea, porque Guaranda es chiquita y no hay tanta gente para tantos carros.</p> <p>Entrevista: TI_INF_03: Como le mencioné, hay full carros ofreciendo el servicio pirata ahora, pero también se ve la necesidad mismo, porque hay gente que llama o pide y uno va nomás. Pero los que hacen solo de vez en cuando, esos casi no veo que hagan sus carreras, es diferente. Yo digo que igual todos tenemos derecho a trabajar, porque la situación no está para escoger mucho, entonces ahí vamos viendo si sale pasaje o no más.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliación de oferta - Fragmentación de mercado - Competencia de precios - Saturación 	<p>Desde los taxistas informales, la informalidad no es percibida exclusivamente como un factor que perjudica a los taxistas formales, sino como un fenómeno que reconfigura la demanda total del mercado y termina afectando a todos los actores o sectores. Los entrevistados reconocieron que el incremento de vehículos formales y informales en una ciudad pequeña produce una saturación del servicio, fragmentando la demanda y reduciendo la cantidad de carreras disponibles por unidad. En este sentido, la informalidad es interpretada más como una consecuencia estructural del desempleo y de la falta de oportunidades que como una práctica deliberadamente competitiva, lo que permite comprender la coexistencia de ambos sectores dentro de un mercado dual caracterizado por sobreoferta (Piore, 1979). Mientras los formales se posicionan como víctimas de una competencia desleal, los informales se incluyen a sí mismos dentro de los efectos negativos del fenómeno, señalando que la competencia por precios y cercanía reduce la estabilidad laboral de todos. Esta narrativa relativiza la idea de un beneficio unilateral del sector informal y muestra</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mercados duales (Piore, 1979) - Competencia y precios (Maloney, 2004)
--	-----------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------	---	--	--	---	--

<p>3. DINÁMI CAS DE INTERA CCIÓ N ENTRE TAXIST AS FORMA LES E INFORM ALES</p>	<p>Naturaleza de las interaccion es</p>	<p>Tipología relacional / Caracterización de vínculos</p>	<p>TAXISTA S FORMAL ES.</p>	<p>8. ¿Cómo describiría las interacciones cotidianas entre taxistas formales como usted y los informales en las calles de Guaranda? ¿Son mayoritariame nte colaborativas, competitivas o conflictivas?</p>	<p>Entrevista: TF_EL_01: En este sentido hay que ser claros, esta competitividad lastimosamente nosotros no podemos coordinar acciones con personas o vehículos que están haciendo un trabajo informal, nosotros por eso somos legales para constituirnos entre nosotros o irnos entre nosotros, pero con la informalidad no existe ningún tipo de relación ni buena ni mala, más aún, aquello es la individualidad del trabajo. Entrevista: TF_EL_02: Le diría que son conflictivas porque los señores no respetan nada, eso le digo, nosotros tenemos puestos de parada en la ciudad y ellos se vienen y se pasan ofreciendo el servicio de taxi y se produce conflictos en cada parada que hay o en las ciudades o en la ciudad mismo, en el diario vivir, en el diario transitar. Entrevista: TF_EL_03: Ehh, perdon son conflictivas ya que son personas que no tienen la más mínima educación, no saben respetar, he visto que inclusive han tenido problemas cuando se les olvida las maletas, los celulares o lo que sea y nos vienen a decir a nosotros que han cogido taxi, entonces le preguntamos de qué cooperativa y nos dicen que un taxi negro, un taxi rojo, entonces cómo pueden reclamar así, Inclusive hay delincuentes que fingen ser taxistas y se aprovechan de la situación para robar a las personas y entonces la gente a veces no ve solo porque les cobran de pronto unos 25 centavos menos, pero no se preocupan de la seguridad, de la integridad de las personas. Yo pienso que parte de la ciudadanía también tiene que haber un poco de conciencia para así poder colaboramos tanto la ciudadanía como los taxistas formales que somos. Entrevista: TF_EL_04: Verá, son competitivas y conflictivas porque ahora los señores, discúlpeme, se sienten los dueños de la ciudad. Ellos aquí en Guaranda hacen parada donde les gusta. Por ejemplo, si</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Competencia silenciosa - Conflicto abierto - Indiferencia mutua - - Colaboración situacional - Tensión latente 	<p>Las interacciones cotidianas entre taxistas formales e informales en Guaranda fueron percibidas principalmente como competitivas y conflictivas, marcadas por la ausencia de reglas compartidas y disputas constantes en el espacio público especialmente en paradas y zonas de alta demanda, los testimonios evidenciaron que la informalidad irrumpe en las dinámicas laborales establecidas generando tensiones diarias por pasajeros, prácticas de desconfianza y una competencia permanente por recursos escasos, aunque no siempre se traduzca en enfrentamientos abiertos, desde una lectura analítica, la reiteración de estos discursos permitió identificar que el conflicto se ha naturalizado como parte del trabajo cotidiano, consolidando un patrón relacional estable sostenido por la desigual aplicación de normas y la falta de control institucional, donde la informalidad redefine las reglas implícitas de convivencia y cumple una función estructurante en el desorden del sector del transporte urbano (Bourdieu, 1984; Simmel, 1908).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Teoría del campo social (Bourdieu, 1984) - Interaccionismo simbólico (Goffman, 1959) - Sociología del conflicto (Simmel, 1908; Coser, 1956)
---	---	---	---	--	--	---	---	---

			<p>ahorita estoy parqueado, aquí viene un informal, ya está pitando como si fueran los dueños. ¿Por qué? Porque se sienten los dueños de todo. En cambio, un taxista, si no va a las paradas, no puede pararse donde quiera. Y dará cuenta de que nosotros todos los años pagamos nuestros impuestos; los impuestos pagan las paradas. A nosotros no nos dan gratis las paradas. A nosotros nos cobran anualmente. Llega hasta el 15 de enero. Si no ha pagado. Ahí van las multas, usted tiene que pagar. Llega hasta el 15 de enero, ya tiene que pagar. ¿Cómo es esto? La vía pública, que dicen los señores. Eso cobran en el municipio, a cada socio nos cobran eso. No son las paradas gratis. Claro que nos dan lugares, eso sí, no hay problema, pero esas paradas nos cobran anualmente. En cambio, los otros señores se parquean donde les gusta, hacen parada. ¿Y quién les dice nada a ellos? No hay quien les diga nada a nadie, dése cuenta.</p> <p>Nosotros: impuestos, impuestos de la renta, el SRI, que esto, que una cosa que el carro tiene que estar al día: la matrícula. Vaya a ver si los señores piratas tienen esa matrícula. Discúlpeme. Para prestar un servicio público, según el Estado, debe ser un chofer profesional. Cójale a un señor de ellos que apenas tiene una licencia tipo Sportman, que se les dice ahora. Un accidente de tránsito, ¿quién afronta eso? Un señor del Sportman no puede afrontar. En cambio, si fuera un chofer profesional, discúlpeme, siguen hasta juicio.</p> <p>Entrevista: TF_EL_05: Son... más bien tensas, no siempre, pero la mayor parte del tiempo hay competencia directa por el pasajero. No se respetan paradas ni turnos, no llegamos a peleas siempre, pero la relación no es buena, por que no tienen educación los señores informales.</p> <p>Entrevista: TF_EL_06: Son más competitivas y conflictivas, eso sí le digo de frente, colaboración no hay, porque ellos</p>		
--	--	--	---	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--

trabajan sin permiso y no respetan turnos ni paradas. entonces de que se esta hablando, eso ya crea tensión, porque uno cumple reglas y ellos no.

Y sí, se vuelve conflictivo, porque a veces ni se puede decir nada, porque se arma problema, cada quien anda en lo suyo, pero los informales siempre se adelantan, se meten donde no deben, y eso genera mal ambiente, uno trata de evitar discusiones, pero igual se siente la incomodidad, porque no es justo. Así que sí, la relación es más de competencia fuerte y a veces conflicto, porque no trabajamos en las mismas condiciones.

Entrevista: TF_EL_07: Yo diría que son más bien competitivas tirando a conflictivas, porque uno está trabajando legalmente, pagando todo lo que tiene que pagar, y ellos en cambio andan como si nada, sin permiso, sin control, y encima se plantan en las paradas donde nosotros hemos estado años. Entonces claro, eso genera tensión.

No es que haya una colaboración, no pues, cada quien está por su lado. Nosotros tratamos de mantener la calma, porque uno ya es mayor y sabe cómo manejarse, pero igual se siente ese ambiente pesado, como que uno vive cuidando que no le quiten la carrera. A veces ni les puede decir nada, porque se enojan rápido, y uno tampoco va a estar metiéndose en pleitos en plena calle. Entonces sí, yo le diría que son conflictivas, no porque uno quiera, sino porque la situación misma, la falta de control, ha generado ese roce diario que ya hasta se volvió normal.

<p>3. DINÁMICAS DE INTERACCIÓN ENTRE TAXISTAS FORMALES E INFORMALES</p>	<p>Conflictividad y disputas</p>	<p>Episodios de conflicto / Mecanismos de disputa</p>	<p>TAXISTAS FORMALS.</p>	<p>9. ¿Puede relatar algún episodio específico de conflicto con taxistas informales, como disputas por rutas o pasajeros? ¿Qué consecuencias tuvo para usted o la cooperativa?</p>	<p>Entrevista:TF_EL_01: Bueno, hemos tratado de concientizar a todos los compañeros taxistas legalmente constituidos, el evitar enfrentamientos, lógicamente el perjuicio es en ruta, en paradas, ya que las carreras que nosotros hacemos muchas veces son perjudicadas porque ellos lo hacen en nuestra misma ruta, entonces como consecuencia de esto muchas veces ha habido enfrentamientos a los cuales hemos socializado y hemos concientizado a nuestro gremio que evitemos esta clase de conflictos porque los únicos perjudicamos somos nosotros como legalmente constituidos. Entrevista: TF_EL_02: Como le decía, los conflictos diarios de que los señores se paran al lado de las paradas nuestras y nosotros se les reclama, pues se les dice que trabajen por otro lado porque nosotros estamos en la parada, entonces ellos salen más bravos que nosotros, tenemos que trabajar también y como no hay quien controle, nosotros hacemos lo que tenemos la gana nos dicen. Entrevista: TF_EL_03: Claro que sí, por varias ocasiones ya le llaman a uno las carreras y ellos se cruzan, se bajan, inclusive una vez un tipo me sacó un cuchillo y que sí, que no sabe quién es, no sabía con quién trata y todo eso, entonces a uno le amedrentan, le hacen tener miedo, uno que es persona pacífica, tranquila, entonces lógicamente que nos tienen a mal andar los taxistas informales. Entrevista: TF_EL_04: Verá, personalmente no se ha tenido disputas con los señores, pero con los otros compañeros sí ha habido problemas, dese cuenta. Ha habido problemas por los pasajeros, digamos aquí en nuestra ciudad, en la Plaza Roja, no estamos lejos, se ponen al frente de la Clínica San Patricio. No dejan que pase el pasajero y cualquiera le molesta. Están llamando, gritando taxi, taxi. Como si</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Altercados verbales - Agresiones físicas - Disputas territoriales - Denuncias - Intervención policial 	<p>Las testimonios de los taxistas que trabajan de manera formal mostraron que los problemas con los taxistas que no están registrados se dieron principalmente por peleas por pasajeros, paradas y rutas importantes, esto resultó en discusiones verbales frecuentes y, en algunas ocasiones, situaciones de amenaza que casi se convirtieron en violencia física. Aunque no todos los que fueron entrevistados vivieron conflictos directos, hubo un entendimiento común de que estos incidentes son parte del trabajo diario y afectan tanto el ambiente laboral como la reputación pública de la cooperativa. En este contexto, los enfrentamientos no fueron vistos como eventos separados, sino como manifestaciones de una competencia injusta que surge de diferentes posiciones estructurales en el sector. Aquí, la informalidad se presenta sin cumplir las mismas normativas, lo que genera tensiones constantes en el entorno urbano (Dahrendorf, 1959). Desde un enfoque analítico, la repetición de experiencias parecidas hizo posible reconocer la saturación teórica de la cuestión puesto que los relatos coincidieron en resaltar patrones compartidos de conflicto, sus</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Teoría del conflicto social (Dahrendorf, 1959) - Violencia simbólica (Bourdieu, 1977) - Economía moral (Thompson, 1971; Scott, 1976)
---	----------------------------------	---	--------------------------	--	---	---	---	--

				<p>ellos fueran taxis formales y no son, son ilegales. Otro sitio de conflicto aquí en el AKI. Así mismo se ponen al frente, Dese cuenta, nosotros quisimos sacar parada ahí, qué dijeron que tienen que pagar a parada diario por carro, rato que se estaciona. Así no es ¿Y en cambio ellos que les cobran? No les cobran nada. Ahí ha habido problemas con los señores y en otros lugares también, pero personalmente, ya le digo, no he tenido. Pero se le a visto al resto de compañeros que ha habido problemas en ese aspecto.</p> <p>Entrevista: TF_EL_05: Sí, una vez ocurrió en lo que es el parque Montufar yo estaba esperando un pasajero que había levantado la mano y un informal se adelantó y se metió, hubo discusión, nada físico, pero sí hubo gritos, para mí fue incómodo, y para la cooperativa también, porque después comentan que los taxistas andan peleando y hay molestias para yo como socio y el gremio .</p> <p>Entrevista: TF_EL_06: Pleito así fuerte conmigo no he tenido no, con los señores informales sí se han dicho unas palabras inapropiadas, porque uno se molesta cuando le levantan el pasajero adelante, pero llegar a los puños, no, nunca he llegado a eso. Yo ya soy mayor y trato de no caer en esas cosas.</p> <p>Pero sí he visto conflictos con compañeros de la cooperativa y otras también. A algunos sí les han faltado el respeto, se han gritado feo, incluso ha habido empujones alguna vez. Eso desde luego genera mal ambiente y también afecta a la cooperativa, porque nos toca llamar la atención, hacer reuniones, y a veces hasta dar explicaciones al Municipio cuando algún vecino se queja por discusiones en la calle. No es que sea diario, pero sí ha pasado, y eso demuestra que trabajar así, sin normas claras, solo trae problemas.</p> <p>Entrevista: TF_EL_07: No, no,</p>	<p>causas y sus efectos en conjunto. En respuesta a estas situaciones, los taxistas que operan legalmente optaron por emplear métodos de autocontrol y contención personal, buscando evitar confrontaciones directas para no empeorar su estado ni perjudicar a la cooperativa. Esto muestra una manera de manejar el conflicto de manera informal. Esta respuesta se puede ver como un intento de mantener el valor simbólico del grupo ante la opinión pública, en un ambiente donde la lucha por el lugar y los pasajeros cambia diariamente las dinámicas de poder en la calle (Bourdieu, 1977).</p>	
--	--	--	--	---	--	--

				<p>personalmente no he tenido un conflicto fuerte así directo con los informales, gracias a Dios, yo no soy de pelear tampoco, trato de evitar esas cosas. Pero sí he escuchado, sí se escucha bastante entre los compañeros que ha habido discusiones, palabras fuertes, que uno llega primero a una carrera y el informal se mete, o que en ciertas paradas les han querido ganar el sitio. Esas cosas sí pasan, y aunque no me haya tocado a mí, igual afecta, porque la cooperativa queda mal vista, como que estuviéramos metidos en problemas, cuando en realidad nosotros tratamos de mantener el orden, y claro, cuando hay esos roces, el ambiente se pone tenso, uno sale a trabajar con esa preocupación de que cualquier rato puede pasar algo.</p>			
--	--	--	--	---	--	--	--

<p>3. DINÁMICAS DE INTERACCIÓN ENTRE TAXISTAS FORMALES E INFORMALES</p>	<p>Coexistencia y colaboración</p>	<p>Mecanismos de convivencia / Arreglos informales</p>	<p>TAXISTAS FORMAL ES.</p>	<p>10. ¿Existen formas de coexistencia o colaboración entre ambos sectores? Por ejemplo, ¿comparten información sobre rutas seguras o evitan ciertas áreas mutuamente?</p>	<p>Entrevista: TF_EL_01: Nunca, nunca, como les dije anteriormente, nunca hemos tenido un contacto, no trabajamos en conjunto, al contrario siempre tenemos los conflictos de rutas, estos inconvenientes entre ambas clases sociales. Entrevista: TF_EL_02: Nosotros evitamos como taxis formales, evitamos al 100% a los informales para trabajar por rutas que veamos conveniente, porque si nos metemos igual al centro hay demasiado carro formal y no se puede trabajar en paz. Entrevista: TF_EL_03: No, para nada, no tenemos ninguna relación, porque en el momento que tenemos relación con ellos es como que les estamos aceptando que ellos hagan su trabajo informal. Para nosotros ellos no deben existir, nosotros no tenemos ningún acercamiento ni nos interesa tener ninguna conversación con ellos. Entrevista: TF_EL_04: Nosotros, como nosotros somos taxistas, nos toca rodar toda la ciudad. No tenemos áreas privilegiadas, como decir, vamos a tal lado, allá no nos vamos porque están los señores informales no, y nos toca dar la lucha y trabajamos como taxistas cooperativizados. Entrevista: TF_EL_05: No, para nada, no hay colaboración, no hay nada, nada. ¿Cómo va a haber si ellos trabajan de forma ilegal? Nosotros tenemos reglas, turnos, paradas, y ellos no respetan nada, no se puede coordinar con alguien que ni siquiera está dentro del sistema. A veces dicen la ciudadanía que todos somos taxistas, pero no es así, porque nosotros pagamos permisos. Entrevista: TF_EL_06: No, no existe eso, no hay colaboración peor una coordinación, porque ellos trabajan sin permiso como le menciono a lo largo de la entrevista y cada uno va por su lado. Entrevista: TF_EL_07: No, no hay eso, cada quien trabaja por su lado nomás, nosotros en lo legal y ellos en lo informal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Acuerdos tácitos - División territorial - Intercambio de información - Solidaridad gremial - Evitación mutua 	<p>La percepción compartida de los taxistas legales mostró que no hay maneras reales de trabajar juntos o colaborar con el sector informal, sino más bien una división clara y intencionada entre los dos grupos, los relatos coincidieron en destacar la falta completa de acuerdos claros, la no existencia de intercambio de información o la coordinación en cuanto a trayectorias, paradas o áreas de trabajo, lo que muestra una profunda división en el sector del transporte, esta separación no se debe únicamente a la competencia, sino también a una actitud normativa en la que cualquier intento de acercamiento se ve como una manera de validar la informalidad. En este aspecto, la coexistencia se presenta más como un rechazo conjunto obligado que como una convivencia organizada, lo que muestra un ambiente donde las instituciones oficiales no pueden estructurar el mercado y permiten prácticas descoordinadas (North, 1990). Mediante desde este punto de vista analítico, la repetición de estas declaraciones hizo posible reconocer la saturación teórica de la pregunta puesto que los participantes coincidieron en rechazar la existencia de métodos de</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Instituciones informales (North, 1990; Helmke & Levitsky, 2006) - Autorregulación de mercados (Fligstein, 2001) - Capital social (Putnam, 1993)
---	------------------------------------	--	----------------------------	--	--	--	---	---

				<p>No se comparte nada, ni rutas ni información, porque no hay confianza tampoco ni lo habra.</p>	<p>colaboración o autorregulación en común, en su lugar surgieron métodos personales de elusión del territorio y adaptación diaria para prevenir el contacto directo con los informales. Esta dinámica demuestra que en falta de una mediación institucional adecuada, no se establecen instituciones informales que regulen la competencia, sino que surgen prácticas defensivas que intensifican la desconfianza y la separación entre lo legal y lo informal (Helmke y Levitsky, 2006).</p>	
--	--	--	--	---	--	--

<p>3. DINÁMI CAS DE INTERA CCIÓN ENTRE TAXIST AS FORMA LES E INFORM ALES</p>	<p>Cohesión organizacio nal</p>	<p>Impacto en solidaridad interna / Identidad colectiva</p>	<p>TAXISTA S FORMAL ES.</p>	<p>11. ¿Cómo cree que estas dinámicas afectan la cohesión dentro de la Cooperativa El Libertador? ¿Ha generado divisiones internas o, por el contrario, mayor unidad?</p>	<p>Entrevista: TF_EL_01: Lógicamente esto tiende a causar conflictos internos básicamente entre el socio y los directivos, en razón de que se manifiesta de que el directivo no hace nada para combatir la informalidad y al contrario como le dije anteriormente nosotros hacemos todo ante las autoridades, pero la no respuesta los socios piensan que el directivo no hacemos nada, entonces ahí vienen conflictos internos y discrepancias entre compañeros, porque justamente esta decisión de que ellos manifiestan de que no se hace nada por informalidad, más nosotros podemos hacerlo básicamente que es llegar a las autoridades, solicitar y pedir, pero eso muchas veces las bases y los socios no entienden y creen que somos nosotros y causan conflictos internos. Entrevista: TF_EL_02: Sí, sí ha existido un poco de riña entre los compañeros, mismo en la Cooperativa, porque se les pide que a los compañeros dirigentes que conversen con las autoridades de tránsito, que pidan que hagan los controles, entonces sí ha habido un poco medio de conflicto dentro de la misma cooperativa, porque pedimos, nosotros pedimos que a los dirigentes que están al frente de nosotros traten de conversar y pidan los controles necesarios para que se pueda dar esta clase de seguimiento. Entrevista: TF_EL_03: Claro que han provocado divisiones internas, porque nosotros los que vivimos del día a día taxismo reclamamos a las autoridades que nos representan peleen, que reclamen por estas situaciones, ellos nos dicen que sí, que están con la policía y todo eso, pero en realidad aquí los que tienen que mejorar y poner de parte son las autoridades de lo alto, por ejemplo la policía hace su trabajo, les detienen y luego los jueces no les interesa y no les hacen cumplir las leyes como debe ser.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Fragmentación - Fortalecimiento o grupal - Liderazgos emergentes - Debates internos - Identidad amenazada 	<p>Las dinámicas generadas por la proliferación del taxismo informal han impactado de manera ambivalente la cohesión interna de la Cooperativa El Libertador, predominando una percepción de fragmentación y desgaste organizativo. Los discursos coincidieron en señalar que la presión externa de la informalidad, sumada a la ausencia de respuestas institucionales efectivas, ha provocado tensiones entre socios y directiva, cuestionamientos al liderazgo y una disminución progresiva de la participación colectiva. Esta situación ha erosionado prácticas tradicionales de solidaridad interna, generando desánimo, retiro de algunos socios y debilitamiento del compromiso organizacional, lo que evidencia cómo una amenaza persistente puede alterar negativamente los vínculos de integración y la confianza interna (Melucci, 1996). No obstante, los testimonios también revelaron que, pese a las divisiones, subsiste una forma de unidad frágil basada en la conciencia compartida de enfrentar un mismo problema estructural. Esta cohesión residual no se expresa en una acción colectiva fortalecida, sino en una identificación defensiva frente a la informalidad y a</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Identidad colectiva (Melucci, 1996) - Teoría de la amenaza grupal (Blumer, 1958) - Solidaridad mecánica y orgánica (Durkheim, 1893)
--	---	---	---	---	---	---	---	---

				<p>Entrevista: TF_EL_04: Últimamente los mayores han estado ya medios enojados, como le digo, viendo tanta injusticia. ¿Ahora los señores qué hacen? Venden y se hacen ellos también informales. ¿Por qué? Porque aquí en la ciudad, ya les digo, no hay autoridades. Si hubiera un control, discúlpeme, casi nadie hiciera eso de ahí.</p> <p>Entrevista: TF_EL_05: Bueno, vera este, esto ha afectado duro a la cooperativa, pero durisimo, no ha unido, no, más bien ha ido rompiendo la cohesion que antes sí teníamos. Yo ya llevo mis años en esto y he visto cómo se ha ido descomponiendo la cosa, hay socios que se han retirado porque ya no ven al taxi como un trabajo seguro, dicen que ya no alcanza, que con tanto informal suelto la cosa ya no da para mantener la familia y claro, uno les entiende, porque trabajar así, sin apoyo, es duro, pues.</p> <p>Y le digo la verdad, esto también viene porque las autoridades no han hecho su parte, la alcaldia debería controlar, pero no controla. Antes nomás éramos El Libertador y 7 Colinas, y ya, eso era todo. Pero ahora, vea, han metido más cooperativas, han dado permisos como si fuera cualquier cosa, y encima los informales trabajan tranquilos, como que nada fuera. Entonces, ¿qué pasa adentro? Pues la gente se desanima, unos ya no vienen a reuniones, otros ya no cumplen turnos, se enfrían... y eso va quebrando la unidad.</p> <p>Entrevista: TF_EL_06: Han generado divisiones dentro de la cooperativa, más que unidad, porque con tanta informalidad y la situación económica mala, algunos compañeros ya no participan como antes, faltan a reuniones, no cumplen turnos, y eso va rompiendo la organización.</p> <p>Y sí, se podría decir que todavía hay algo de unidad, pero es una unidad medio floja, hay compañeros que sí seguimos firmes,</p>	<p>la percepción de abandono estatal. Desde esta perspectiva, la reiteración de relatos sobre conflictos internos, desmotivación y unidad tensionada permitió reconocer la saturación teórica de la pregunta, al converger los entrevistados en describir un patrón estable donde la amenaza externa no ha logrado consolidar una cohesión sólida, sino que ha generado una identidad colectiva tensionada, atravesada por la frustración y el desgaste organizativo (Blumer, 1958).</p>
--	--	--	--	--	--

				<p>pero otros ya se han enfriado bastante por la misma situación.</p> <p>Entrevista: TF_EL_07: Estas cosas de la informalidad y la competencia mal llevada han generado divisiones dentro de la cooperativa ver, antes todos estábamos más unidos, más ganas de trabajar en conjunto, pero ahora algunos socios se han ido desanimando, incluso hay compañeros que han dejado de aportar a tiempo porque ya no miran en el taxi una estabilidad como antes, se ha visto cómo la cooperativa creció con esfuerzo y ahora desunion. Y lo peor es que uno siente que las autoridades no hacen nada, no hay control, no hay operativos constantes, y eso hace que algunos compañeros se enojen entre ellos mismos, que digan que la directiva no logra nada, cuando en realidad el problema viene de afuera, ahora unidad también hay, pero más por la preocupación, porque todos sabemos que estamos en la misma lucha.</p>		
--	--	--	--	---	--	--

<p>3. DINÁMICAS DE INTERACCIÓN ENTRE INFORMALES Y FORMALES</p>	<p>Percepción de interacciones desde la informalidad</p>	<p>Visión relacional del actor informal</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>8. ¿Cómo describiría las interacciones cotidianas entre taxistas informales como usted y los formales (por ejemplo, de cooperativas como El Libertador) en las calles de Guaranda?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: Para mí parecen competitivas porque la mayor parte de los taxímetros amarillos entre Siete Colinas y Libertadores la mayoría somos amigos, pero para otras personas creo que no son amigos, entonces ahí vamos la rivalidad de que cuando uno le cruza una carrera se molestan y también tienen derecho porque es una parada que tienen ellos ya fijada y a veces no es culpa de nosotros los informales sino los clientes saben y eligen en qué carro suben según el dinero que ellos manifiestan tener. Entrevista: TI_INF_02: Verá, son tranquilas a medias. Yo conozco a algunos amigos de la clase amarilla, hemos estudiado juntos o vivimos por los mismos barrios, y con ellos sí nos saludamos normal. Pero ya con los otros, los que no me conocen, casi no se conversa. A veces sí se molestan cuando recojo un pasajero y el cliente me prefiere a mí por estar más cerca o porque ya me ubican. Ellos trabajan legal y uno no, entonces no siempre cae bien, yo trato de respetar, no meterme en sus paradas ni nada. Entrevista: TI_INF_03: Son conflictivas y competitivas, usted mismo ha visto, capaz cuando un ciudadano nos para, atrás está un cooperativizado y ellos nos pitan, a veces nos insultan ahí mismo, como que “oye ese es taxi” o cosas así, pero ya pues, es gaje del oficio como dicen, uno ya se acostumbra un poco, solo hace su trabajo y sigue nomás, porque eso si no quiero tener problemas. Entrevista: TI_INF_04: No hay interacción la verdad, conocidos sí tengo, porque yo he trabajado años aquí y uno siempre tiene algún amigo en las cooperativas, pero de los que no conozco, no hay colaboración ni nada. Cada quien anda en lo suyo, ellos en lo de ellos y nosotros igual, casi no se conversa, solo cuando toca saludar así por respeto nomás.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Tensión percibida - Indiferencia - Hostilidad - Respeto mutuo - Competencia 	<p>La interacción entre taxistas informales y formales en Guaranda se caracteriza por una convivencia marcada por la competencia directa, combinada con episodios de tensión, indiferencia y respeto pragmático. Desde la mirada informal, el conflicto surge principalmente en el espacio público de captación de pasajeros, donde la elección del cliente rompe las fronteras simbólicas de las paradas formales y genera fricciones. Estas interacciones no son permanentemente hostiles, sino situacionales, activadas por la proximidad territorial y la disputa por la demanda. En este sentido, la relación se configura como una interacción estratégica más que como un enfrentamiento abierto, donde cada actor ajusta su comportamiento para evitar sanciones o conflictos mayores (Goffman, 1959). Al triangular lo que dicen los taxistas formales, se observa que la tensión percibida por los informales coincide con la sensación de invasión y competencia desleal expresada por los cooperativizados, lo que confirma una dinámica relacional ambigua entre conflicto y coexistencia. Ambos grupos reconocen el derecho del otro a subsistir, pero lo hacen desde posiciones estructuralmente</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Interaccionismo simbólico (Goffman, 1959) - Sociología del conflicto (Simmel, 1908)
--	--	---	-----------------------------	---	---	---	---	--

			<p>Entrevista: TI_INF_05: Casi ni se da mucho eso del trato directo, porque yo trabajo solo en las noches y en esas horas los compañeros formales ya casi están guardando las unidades, entonces toparme con ellos es raro. Ni bueno ni malo, así que no se da eso de peleas o saludos.</p> <p>Entrevista: TI_INF_06: Dentro de estos párametros, si hay conflictos, si hay roces por que cada persona quiere llevar su sustento de vida y no está por demás a través del trabajo informal llevar el sustento, principalmente a casa. Tension siempre habido por que las cooperativas estan legalizados y logicamente tienen derecho a enojarse, pero hasta ahí.</p> <p>Entrevista: TI_INF_07: La verdad es que casi no hay mucha relación directa, cada quien anda en lo suyo nomás. Yo más bien trato de pasar desapercibido, no andar discutiendo ni cruzándome con nadie, porque eso solo trae problemas. Con los taxis formales no es que se converse nada, más bien cada uno trabaja por su lado. A veces se siente el ambiente medio tenso cuando coincidimos en el centro o en alguna calle concurrida, pero no es algo de todos los días.</p>	<p>desiguales, lo que refuerza la fragmentación del campo laboral. Esta coexistencia tensa responde a una lógica de conflicto latente, donde no hay ruptura del orden social pero sí una constante negociación del espacio y del reconocimiento (Simmel, 1955). Además, las diferencias de estatus y legitimidad refuerzan distinciones simbólicas que condicionan el trato cotidiano entre ambos grupos (Bourdieu, 1984).</p>
--	--	--	---	--

<p>3. DINÁMICAS DE INTERACCIÓN ENTRE INFORMALES Y FORMALES</p>	<p>Experiencias de conflicto desde la informalidad</p>	<p>Narrativas de confrontación</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>9. ¿Puede relatar algún episodio específico de conflicto con taxistas formales, como disputas por pasajeros o rutas? ¿Qué consecuencias tuvo para usted?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: No, gracias a Dios no he tenido enfrentamientos, pero sí he sabido de otros compañeros informales que se han enfrentado, hasta en lesiones de golpes, entonces no creo que por \$1,25 tengamos que llegar a unas agresiones que no debe ser así. Entrevista: TI_INF_02: Así problemas graves, no, la verdad no. No he llegado a tener líos fuertes ni nada de golpes ni cosas así. Yo nunca he llegado a los golpes ni he visto que conmigo pase algo así. Más bien uno trata de evitar, porque sabe que eso solo trae problemas. Se escucha que en otros lados sí ha habido peleas, pero en mi caso no, solo roces verbales y nada más. Entrevista: TI_INF_03: Sí se ha visto, como le mencioné, casi todos los días hay algún problema chiquito, pero así problemas graves no se han visto aquí. O sea, a veces dicen cosas, o pitan feo, o uno siente que lo están siguiendo nomás, pero yo nunca he llegado al punto de pelearme o que pase algo fuerte. Más es palabras o indirectas, pero hasta ahí nomás, porque yo prefiero evitar y seguir trabajando. Entrevista: TI_INF_04: No, conmigo personalmente no ha pasado nada grave, yo me hago respetar y también respeto para no buscar problemas, pero sí se ha oído casos de conocidos, que a veces se han peleado por un pasajero o se han gritado en la calle, pero eso queda ahí nomás. Hasta ahora, conmigo no ha pasado más allá de algún pito o algún reclamo, pero nada serio que me afecte. Entrevista: TI_INF_05: Yo personalmente no he tenido problemas grandes, pero sí se ve mucho en las redes sociales que hay disputas por pasajeros, que se gritan o se reclaman. Entrevista: TI_INF_06: No, no se ha tenido ningún conflicto, a veces, algunas palabras nada más, pero más allá de eso</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Agresiones recibidas - Disputas territoriales - Denuncias - Represalias - Resolución de conflictos 	<p>Los taxistas informales, ven los conflictos con el taxismo formal como episodios de baja intensidad, caracterizados por pitazos, reclamos simbólicos y disputas puntuales por pasajeros o rutas, más que por enfrentamientos físicos directos. Los entrevistados tienden a despersonalizar la violencia, señalando que los casos graves “les ocurren a otros” y no a ellos, lo que revela una estrategia discursiva de autoprotección y legitimación moral de su actividad. Este tipo de conflicto puede entenderse como una forma de violencia simbólica, donde la tensión se expresa a través de gestos, palabras y prácticas de intimidación cotidiana vinculadas al control del espacio urbano (Bourdieu, 1977). En este sentido, el conflicto no es permanente, pero sí estructural, pues emerge de la competencia desigual por recursos escasos en un mercado saturado. Al triangular con los taxistas formales, se observa que mientras estos últimos enfatizan la informalidad como amenaza directa y origen del conflicto, los informales tienden a minimizar su responsabilidad, atribuyendo los enfrentamientos a “malentendidos”, al comportamiento individual o a la presión del contexto.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Violencia simbólica y material (Bourdieu, 1977) - Conflicto y competencia (Coser, 1956)
--	--	------------------------------------	-----------------------------	---	---	--	--	--

				<p>porque uno también ya se tiene un poquito de, paciencia y respeto tanto para los compañeros que son formales.</p> <p>Entrevista: TI_INF_07: Una vez sí me pasó algo medio incómodo, no fue pelea ni nada así grave, pero sí se sintió feo. Yo estaba recogiendo a una señora por el centro y justo apareció un taxi amarillo diciendo que esa carrera era de él, que esa era su ruta. Empezó a pitar duro y a decir cosas desde el carro, entonces la señora se asustó y prefirió no subirse conmigo. Al final yo mejor me fui, porque ponerse a discutir no vale la pena.</p>	<p>Esto coincide con la idea de que el conflicto, aunque inevitable en contextos de competencia, cumple una función reguladora al establecer límites informales de convivencia sin escalar necesariamente a la violencia abierta (Coser, 1956). Así, el sector informal se autopercibe más como actor reactivo que agresor, lo que complejiza la atribución de responsabilidades y muestra la coexistencia tensa pero funcional entre ambos grupos en el espacio urbano (Dahrendorf, 1959).</p>
--	--	--	--	---	---

<p>3. DINÁMICAS DE INTERACCIÓN ENTRE INFORMALES Y FORMALES</p>	<p>Coexistencia desde la informalidad</p>	<p>Arreglos y acuerdos percibidos</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>10. ¿Existen formas de coexistencia o colaboración entre ambos sectores? Por ejemplo, ¿comparten información sobre áreas de alta demanda o evitan conflictos mutuamente?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: Se evitan los conflictos mutuamente, no hay una conversación, como decir ellos tienen su Motorola, ellos se pueden comunicar, como decir pasa un accidente algo, ellos se pueden comunicar, lo que nosotros los informales no tenemos ese sistema de Motorola, ellos tienen esa ventaja, los señores amarillos. Entrevista: TI_INF_02: No, no existe colaboración. Entrevista: TI_INF_03: No hay colaboración, como le dije, cada quien anda por su lado, ellos en sus paradas y uno viendo por dónde sale pasajero, no compartimos nada, ni información ni nada. Entrevista: TI_INF_04: No, así colaboraciones directas no hay, cada quien anda en lo suyo, porque los formales tienen sus reglas, sus papeles, sus paradas, y nosotros pues andamos más libres, entonces ahí ya se marca la diferencia. Y lo que sí, ya entre conocidos a veces uno conversa, porque yo tengo amigos de cooperativa y se habla normal, se evita molestar por respeto nomás, pero eso ya depende de la persona, no es que venga de la institución ni nada. Entrevista: TI_INF_05: La plena que no hay eso, cada quien anda en lo suyo, más en la noche pues, uno ya sabe dónde pararse sin estar preguntando. Con los formales casi ni topamos, así que tampoco es que conversemos o compartamos datos. Entrevista: TI_INF_06: Lo primordial sería evitar conflictos mutuamente. Entrevista: TI_INF_07: Yo no diría que hay una colaboración como tal, o algo así, pero tampoco es que estemos en guerra todo el tiempo. Más bien lo que se hace es tratar de no cruzarse mucho y respetar espacios, para no buscar problemas. Cada quien ya sabe más o menos por dónde moverse y dónde pararse.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Acuerdos tácitos - Colaboración esporádica - División de espacios - Intercambio informacional 	<p>Desde la perspectiva de los taxistas informales, no existe una colaboración con el sector formal, sino una coexistencia basada en acuerdos tácitos de evitación del conflicto. Los entrevistados señalan que cada sector opera en circuitos diferenciados, respetando paradas, horarios y espacios de manera no escrita, lo que reduce enfrentamientos directos. Esta forma de regulación informal funciona como un mecanismo práctico de ordenamiento cotidiano, sustentado más en la experiencia y el respeto mutuo que en normas institucionalizadas (North, 1990). No obstante, la coexistencia descrita es asimétrica ya que los taxistas formales cuentan con recursos organizativos y comunicacionales como sistemas internos de coordinación que los informales no poseen. Esto refuerza una relación de paralelismo más que de cooperación, donde la estabilidad del sistema depende de reglas sociales implícitas y del autocontrol de los actores. En términos analíticos, estos arreglos informales constituyen formas de regulación social que, aunque frágiles, permiten la continuidad del servicio y abren la posibilidad aunque sea nula</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Instituciones informales (North, 1990) - Regulación social (Fligstein, 2001)
--	---	---------------------------------------	-----------------------------	---	--	--	---	---

<p>3. DINÁMICAS DE INTERACCIÓN ENTRE INFORMALES Y FORMALES</p>	<p>Impacto de dinámicas en el sector informal</p>	<p>Adaptación y precaución</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>11. ¿Cómo cree que estas dinámicas afectan el sector informal en general? ¿Ha generado mayor precaución o adaptación en su forma de operar?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: Parece que mejor los clientes nos prefieren un poco a nosotros los informales, ya que ellos han manifestado de que los compañeros amarillos son groseros y no tienen la amabilidad con el cliente, entonces los clientes prefieren a los informales, eso es lo que yo le puedo hacer. Entrevista: TI_INF_02: La verdad no ha cambiado mucho, yo sigo trabajando informal igual, pero de ahí, sigue igual, porque todos estamos en la misma situación, sin trabajo fijo y tocando buscar el día. Más que cambiar, es como adaptarse nomás... ver las horas más tranquilas, moverse por calles donde no hay tanto control, pero trabajar seguimos trabajando igual. Entrevista: TI_INF_03: El temor a represalias sí podría decir, pero no del todo, porque igual uno sigue trabajando, más es la gente que me conoce, ellos mismos me llaman, entonces ahí ya no hay tanto problema. Entrevista: TI_INF_04: Yo diría que sí hemos tenido que adaptarnos, porque uno ya sabe que está trabajando como informal y toca estar pendiente de los operativos, de dónde se ponen los de tránsito, entonces sí hay esa precaución, eso siempre. Pero también es verdad que cuando los formales hacen marchas o protestas, ahí sí como que quieren controlar todo, ponen presión, pero después pasa la semana y todo vuelve igual, no se mantiene el control, entonces seguimos trabajando nomás. Entrevista: TI_INF_05: Yo diría que sí nos afecta, pero ya uno se acostumbra en la noche uno anda con más cuidado, eso sí, porque a veces salen operativos sin avisar, entonces toca estar pilas, mirando por dónde meterse. Pero así, cambiar mucho la forma de trabajar no se sigue igual nomás, tratando de no molestar a nadie y hacer las carreras que salen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mayor cautela - Estrategias evasivas - Adaptación continua - Organización defensiva 	<p>Las respuestas de los taxistas informales muestran que las dinámicas de conflicto y competencia con el sector formal no han generado una salida del mercado, sino un proceso sostenido de adaptación práctica orientado a la supervivencia cotidiana. Lejos de modificar estructuralmente su actividad, los actores informales ajustan horarios, rutas y comportamientos en función del nivel de control y del clima de tensión, priorizando zonas y momentos de menor supervisión. Esta lógica confirma una resiliencia adaptativa, donde el aprendizaje empírico y la experiencia diaria permiten sostener el ingreso pese a la precariedad, coherente con la idea de medios de vida flexibles y reactivos frente a contextos adversos (Scoones, 1998). Desde la triangulación con el discurso de los taxistas formales, esta adaptación informal contrasta con estrategias más colectivas y normativas del sector regulado, mostrando dos racionalidades distintas frente al mismo entorno de presión. Mientras los formales apelan a regulación y protesta institucional, los informales desarrollan estrategias defensivas individuales, basadas en cautela, evasión selectiva y</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Resiliencia y adaptación (Scoones, 1998) - Estrategias de supervivencia (Lomnitz, 1975)
--	---	--------------------------------	-----------------------------	--	---	--	--	--

			<p>Entrevista: TI_INF_06: Bueno verá, en general estas cosas sí hacen que uno ande con más cuidado, pues, o sea uno ya sabe cómo está la movida en la ciudad y por respeto también a los compañeros formales y a los mismos usuarios, uno trata de manejarse más ordenado, sin buscar líos.</p> <p>Entrevista: TI_INF_07: Yo creo que todo esto sí ha hecho que uno sea más precavido, no es que cambie totalmente la forma de trabajar, pero sí toca estar más atento. Uno ya sabe en qué horas moverse, por dónde andar y cuándo mejor guardarse un rato para no tener problemas. Más que miedo, es como aprender a manejarse, porque igual uno tiene que seguir trabajando para ganarse el día.</p>	<p>manejo relacional con clientes y colegas. Estas prácticas refuerzan la informalidad como un espacio de supervivencia social más que de confrontación abierta, donde “saber moverse” se convierte en un capital clave para resistir la exclusión estructural (Lomnitz, 1975; Moser, 1998).</p>	
--	--	--	--	--	--

<p>4. ESTRATEGIAS DE SUPERVIVENCIA ECONOMICAS Y NO ECONOMICAS</p>	<p>Estrategias económicas individuales</p>	<p>Adaptaciones laborales personales / Intensificación del trabajo</p>	<p>TAXISTAS FORMAL ES.</p>	<p>12. Ante la competencia del taxismo informal, ¿qué estrategias económicas ha implementado personalmente, como extender sus jornadas laborales o diversificar servicios (por ejemplo, entregas o turismo)?</p>	<p>Entrevista: TF_EL_01: Miren, nosotros hemos intentado a través de un call center, a través de un servicio de comunicación vehículo a vehículo, alargar inclusive nuestro servicio en las paradas, lo hemos hecho todas esas circunstancias a través de redes sociales igual para tratar de mejorar en algo el trabajo, pero lastimosamente volvemos siempre al primer punto en el cual la ciudadanía, la autoeducación de la ciudadanía es bastante perjudicial para el taxismo legalmente constituido, porque la ciudad de Guaranda es muy pequeña y nos conocemos todos y el servicio de taxi lo hacen todos y nos perjudica lógicamente a nosotros como legalmente.</p> <p>Entrevista: TF_EL_02: Nosotros hemos tratado también de trabajar por medio de radio Motorola con la comunicación, hemos tratado de trabajar igual con grupos de WhatsApp que tenemos en el grupo Libertador, hemos hecho unas tarjetas también para tratar de entregar a los clientes para ver si es que por ese medio trabajamos, por medio de llamadas también y extender siempre el tiempo de trabajo, estamos al 100%.</p> <p>Entrevista: TF_EL_03: Bueno personalmente mi servicio es de calidad, yo siempre soy amable, siempre converso con la ciudadanía, con los pasajeros, pienso que eso es lo que a mí me ayuda y me mantiene para tener buenos clientes. En cuanto a las unidades igual nosotros mantenemos unas unidades en buenas condiciones para dar un mejor servicio a la ciudadanía.</p> <p>Entrevista: TF_EL_04: Bueno, en esa parte se ha tratado de darle la contra a los señores, dando un mejor servicio, guiando por ejemplo a los turistas cuando vienen se les da un servicio de calidad y de calidez. Ver cómo hacemos la situación, nos toca tratar de luchar, tratar de hacer las mejoras que hemos, que no hemos tenido durante muchos años, pero poco a poco lo vamos</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Extensión de jornada - Diversificación de servicios - Reducción de tarifas - Fidelización de clientes - Uso de tecnología 	<p>Ante la intensificación de la competencia generada por el taxismo informal, los taxistas formales de la Cooperativa El Libertador desplegaron principalmente estrategias económicas de intensificación y diversificación del trabajo para sostener sus ingresos. La intensificación se expresó de forma reiterada en la ampliación de las jornadas laborales, con salidas más tempranas, retornos nocturnos y reducción de tiempos de descanso, evidenciando una sobrecarga del esfuerzo individual como principal mecanismo de adaptación. Paralelamente, la diversificación apareció en la incorporación de servicios complementarios como entregas a domicilio, carreras más largas y apoyo informal a turistas, lo que reflejó una lógica de supervivencia basada en asumir mayores costos personales ante la pérdida de demanda del servicio formal (Lomnitz, 1975). De manera complementaria, también se identificaron estrategias de especialización y tecnologización, aunque con una efectividad percibida más limitada. La especialización se manifestó en la fidelización de clientes mediante el trato personalizado y la calidad del servicio, mientras que la tecnologización se expresó</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Estrategias de supervivencia (Lomnitz, 1975; González de la Rocha, 1994) - Economía popular (Razeto, 1993) - Trabajo precario (Standing, 2011)
---	--	--	----------------------------	--	---	---	---	--

				<p>consiguiendo.</p> <p>Entrevista: TF_EL_05: Bueno... verá, ante toda esta competencia desinformal, no ha quedado otra que alargar más la jornada, antes yo trabajaba hasta una hora normal, pero ahora toca quedarse más tiempo, incluso hasta la noche, porque en el día ya no se hace casi nada. Y no soy solo yo varios compañeros también han estado trabajando de noche, aunque es riesgoso, pero qué hacemos si los informales se llevan las carreras sin control. Uno termina esforzándose el doble y ganando menos, y eso sí da coraje. Y en feriados, eso sí tratamos de hacer algo adicional, cuando viene gente de afuera y pregunta por los lugares concurridos, uno medio les guía, les lleva a los miradores o a donde más se mueve la gente. No es que seamos guías turísticos, pero toca buscar la forma de conseguir algo más, porque si no, peor todavía. El trabajo ya no alcanza como antes, y todo esto es por esa informalidad que cada vez crece más y nadie la controla, entonces uno se ve obligado a hacer lo que pueda para mantener el ingreso.</p> <p>Entrevista: TF_EL_06: En lo económico lo que he hecho es alargar más la jornada, eso ha sido lo principal, también he tenido que agarrar carreras más lejos, aunque no den mucho, porque uno no puede darse el lujo de dejar pasar nada.</p> <p>Y a veces en feriados o en días de movimiento he hecho carreras de turismo sencillo, como llevar a familias a ciertos lugares o esperarles un rato, porque eso ayuda un poco. Igual he hecho algunas entregas cuando me han pedido, solo para sumar algo más. No es que quiera, pero toca buscarle por el lado que se pueda, porque si uno se queda solo con lo del día a día, no alcanza.</p> <p>Entrevista: TF_EL_07: Sí, claro, uno ha tenido que buscar la manera de sostenerse porque con tanto informal ya no alcanza</p>		<p>en el uso de radios, llamadas directas, grupos de WhatsApp y, en menor medida, redes sociales. No obstante, los testimonios coincidieron en que estas estrategias solo permiten sostenerse parcialmente y no compensan estructuralmente el impacto de la informalidad, lo que permitió alcanzar la saturación teórica de la pregunta al evidenciar que el aumento del esfuerzo laboral refuerza procesos de precarización y desgaste del oficio (Standing, 2011).</p>	
--	--	--	--	---	--	--	--

				<p>como antes. En mi caso mi persona lo que más he hecho es alargar la jornada, salir más temprano y regresar más tarde, porque si no, no completa para los gastos. Y también he hecho entregas, pero solo por llamada de conocidos, gente que ya confía en uno.</p> <p>A veces me llaman para dejar un paquete, llevar un documento, cosas así, y uno acepta porque es un ingreso extra, turismo casi no, porque eso aquí se mueve poco y además los informales se meten también ahí.</p>			
--	--	--	--	--	--	--	--

<p>4. ESTRATEGIAS DE SUPERVIVENCIA ECONOMICAS Y NO ECONOMICAS</p>	<p>Estrategias colectivas organizacionales</p>	<p>Respuestas cooperativas / Acción gremial</p>	<p>TAXISTAS FORMALS.</p>	<p>13. ¿Cuáles son las estrategias colectivas que la cooperativa ha desarrollado para enfrentar esta situación, como negociaciones grupales o alianzas con otras entidades?</p>	<p>Entrevista: TF_EL_01: Es muy complicado realizar alianzas con otras entidades por los costos que las entidades quieren realizar. Nosotros tenemos un costo de carrera que ellos no quisieran cubrirlo porque quieren pagar más bajo y eso no le conviene al taxismo. Hoy más que nunca que estamos con subas de combustibles es un poco más perjudicial, pero sin embargo de aquello las estrategias que hemos venido realizando a través de redes sociales para hacer una campaña de productividad para la cooperativa. Entrevista: TF_EL_02: Sí, hemos buscado también para tratar de poner carros a disposición de las instituciones que quieran ayudarnos a hacer algunos recorridos, pero igual forma también ahí también se meten los carros informales, bajando los precios de los recorridos, toda esa cuestión. Entrevista: TF_EL_03: La verdad que estamos despreocupados en esta situación, sería bueno mejor hacer un llamado para todos los taxistas formales poder organizarnos y terminar de una vez por todas esta situación ya que nos tiene a mal andar, definitivamente no nos deja trabajar tranquilos y siempre están creándonos conflicto. Entrevista: TF_EL_04: En ese aspecto, por ejemplo, las dos contestaciones que usted más o menos me da. Se ha visto cómo tratar de seguir adelante, sacar nuevas estrategias, hacer como decir promociones. Ahora con lo que es la tecnología sacamos nuestras pequeñas propagandas, nos toca tratar de seguir adelante, un pasito adelante de los otros señores para tratar de dar un mejor servicio y tener mayor clientela. Entrevista: TF_EL_05: Sí, verá, sí se ha buscado algunas alianzas, sobre todo con la cooperativa 7 Colinas. Nos hemos juntado varias veces para ver cómo hacemos frente a esta situación, porque solos ya no se puede. Incluso hemos organizado marchas,</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Negociación política - Alianzas interorganizacionales - Cabildeo - Movilización - Campañas públicas 	<p>Las respuestas de los taxistas formales evidenciaron que la cooperativa ha impulsado diversas estrategias colectivas para enfrentar el avance del taxismo informal, principalmente a través de movilizaciones gremiales, gestiones institucionales y coordinaciones con otras cooperativas. Estas acciones incluyeron marchas, reuniones con autoridades y campañas públicas orientadas a exigir mayor control y visibilizar la problemática. Sin embargo, los entrevistados coincidieron en que los resultados han sido limitados, debido a la débil respuesta estatal y a la persistencia de la informalidad. Esta situación ha generado desgaste organizativo y frustración entre los socios, reflejando las dificultades de sostener la acción colectiva cuando los costos superan los beneficios percibidos (Olson, 1965). Desde un enfoque analítico, la reiteración de estos discursos permitió identificar la saturación teórica de la pregunta, mostrando que, pese a la existencia de organización y voluntad colectiva, la efectividad de las estrategias se ve restringida por un entorno institucional poco receptivo. La acción colectiva aparece así como una estrategia defensiva, orientada más a</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Acción colectiva (Olson, 1965; Tarrow, 2011) - Movimientos sociales (Tilly, 1978) - Sindicalismo y gremialismo latinoamericano (De la Garza, 2000)
---	--	---	--------------------------	---	---	---	---	--

			<p>reuniones, hemos salido a exigir que las autoridades hagan algo, que pongan mano dura con esta informalidad que ya se salió de las manos. Porque si no presionamos, nadie nos escucha y claro, ahí también uno se llena de coraje, porque no debería ser necesario estar reclamando tanto para que hagan su trabajo.</p> <p>Con otras entidades ya es más complicado, porque no siempre nos abren las puertas o no hay cómo mantener una coordinación estable. A veces solo queda dar un buen servicio, mostrar que somos formales y profesionales, y esperar que los mismos trabajadores de instituciones nos recomienden. Como Guaranda es pequeña, todos nos conocemos, y la gente sabe quién trabaja bien y quién no. Pero igual, no es fácil, porque mientras haya tantos informales circulando sin control, las alianzas o intentos que se hacen quedan a medias. Y eso sí frustra bastante.</p> <p>Entrevista: TF_EL_06: Hemos buscado varias estrategias. Lo primero ha sido reunirnos entre los socios y organizar acciones para exigir más control a las autoridades, hemos ido al Municipio a la gobernación en grupo, hemos dejado oficios, y también hemos conversado con otras cooperativas, como 7 Colinas, para ver si uniendo fuerzas nos escuchan mejor, otra estrategia ha sido organizar marchas cuando la situación ya se puso demasiado complicada.</p> <p>También hemos tratado de mantener más orden interno y cumplir bien los turnos, para que las instituciones de aquí mismo, como oficinas públicas y empresas, sigan confiando en nosotros. Se ha hablado con algunas instituciones para que nos llamen directamente para las carreras, para que cuenten con taxi formal y no con cualquiera.</p> <p>Entrevista: TF_EL_07: Como le mencioné, joven, a nivel colectivo lo que</p>	<p>resistir el deterioro de las condiciones laborales que a transformar estructuralmente el mercado del transporte. Esta dinámica revela los límites de la movilización gremial en contextos de débil control estatal, donde la protesta tiende a reproducirse sin generar cambios sostenidos (Tarrow, 2011).</p>	
--	--	--	---	---	--

				<p>más hemos hecho es organizarnos en marchas, tanto aquí en la provincia como cuando nos han llamado a nivel nacional, ahí sí hemos salido todos, la clase amarilla completa, para exigir que se controle la informalidad y que revisen cómo están dando tantos permisos. A veces nos hemos juntado con otras cooperativas de taxis, como las 7 Colinas y algunas más de la provincia, porque al final el problema es el mismo para todos.</p> <p>También hemos tenido reuniones con autoridades, con la Gobernación, con Tránsito, pero la verdad es que muchas veces solo quedan en palabras, igual la cooperativa trata de mantenerse unida, de hacer gestiones para que las instituciones nos llamen para carreras oficiales, pero es complicado porque sin control de los ilegales se hace difícil que esas estrategias tengan el efecto que uno espera.</p>			
--	--	--	--	--	--	--	--

<p>4. ESTRATEGIAS DE SUPERVIVENCIA ECONÓMICAS Y NO ECONÓMICAS</p>	<p>Estrategias no económicas</p>	<p>Capital social y redes / Recursos relacionales</p>	<p>TAXISTAS FORMALS.</p>	<p>14. En términos no económicos, ¿cómo ha fortalecido sus redes sociales o profesionales para sobrevivir en este contexto? Por ejemplo, ¿participa en grupos de apoyo mutuo o en campañas de sensibilización?</p>	<p>Entrevista: TF_EL_01: Bueno, como les decía las redes sociales ayudan muchísimo, hemos tratado la propaganda, hemos tratado de infundir nuestro servicio a través de redes sociales que en algo mejora, que en algo ha ayudado para mejorar el trabajo, pero lastimosamente siempre volveremos al mismo tema de que la presencia de la informalidad rebasa nuestro número de taxis y es esa la causa por la cual estamos mal. Entrevista: TF_EL_02: En las dos cosas, en las redes sociales, en grupos de todos los compañeros y hemos tratado también de meternos por ahí para tratar de conseguir un poquito más de trabajo. Entrevista: TF_EL_03: Bueno casi en esa situación no creo que no haya mejorado tanto porque como es una ciudad pequeña el trabajo es en la calle, en las paradas y por ahí un poco de de llamadas así, pero en lo económico sí que ha afectado mucho. Entrevista: TF_EL_04: En esos dos puntos siempre se les ha apoyado a los compañeros, como le vuelvo a repetir en la pregunta anterior, hemos hecho eso de ahí para tratar de dar un mejor servicio, hemos tratado de expandirnos, darnos a conocer más de lo que éramos antes. Por eso ahora con las nuevas tecnologías que hay, nos toca irnos en lo que sea. Viene por ejemplo en Internet, vienen en Facebook, vienen Instagram, todo lo que es moderno, nos toca medio modernizarnos para tratar de seguir adelante. Porque si seguimos a la antigua, simplemente por una cuña de radio o unos volantes, discúlpeme, ahora ya no le hacen, ya no le toman asunto. Ahora toca irnos por lo tecnológico. Entrevista: TF_EL_05: Nos ayudamos mutuamente como colegas, sí, para que también, no es que haya grupos formales ni nada de eso, pero entre socios nos comunicamos, nos avisamos si hay algún problema, si hay peligro en alguna calle, o</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Redes de apoyo - Vínculos comunitarios - Solidaridad gremial - Participación ciudadana - Legitimación social 	<p>En términos no económicos, los taxistas formales señalaron que el fortalecimiento de redes sociales y profesionales se dio principalmente a través de vínculos informales de apoyo cotidiano, más que mediante estructuras organizadas. Los testimonios destacaron la comunicación permanente entre compañeros por radio o mensajería, el aviso mutuo ante riesgos en la vía, fallas mecánicas o zonas conflictivas, así como el mantenimiento de relaciones de confianza con usuarios frecuentes e instituciones locales. Estas prácticas permitieron sostener el trabajo diario en un contexto de alta informalidad y escaso control estatal, evidenciando el uso del capital social como recurso de supervivencia basado en la reciprocidad y la cercanía comunitaria (Bourdieu, 1986). Desde una lectura analítica, la reiteración de estos relatos permitió identificar la saturación de la pregunta, ya que los discursos convergieron en mostrar que dichas redes cumplen una función compensatoria frente a la precarización laboral, aunque con alcances limitados. Si bien estas estrategias fortalecen la legitimidad del taxi formal y facilitan el acceso ocasional a trabajo, no logran</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Capital social (Bourdieu, 1986; Coleman, 1988; Putnam, 1993) - Redes sociales y supervivencia (Lomnitz, 1975) - Reciprocidad y solidaridad (Polanyi, 1944)
---	----------------------------------	---	--------------------------	--	---	--	--	--

				<p>si un compañero se quedó botado por fallas mecánicas. Más bien así, como apoyo del día a día, porque aquí en Guaranda todos nos conocemos y toca cuidarnos entre los mismos.</p> <p>Y campañas y esas cosas... no mucho, la verdad, a veces hemos participado en alguna reunión o conversatorio para explicar cómo trabajamos los formales, pero no es frecuente, uno hace lo que puede, más que nada manteniendo buena relación con la gente que nos conoce, con los usuarios frecuentes, con trabajadores de instituciones que saben quiénes somos y cómo trabajamos, entonces, si lo ve así, ese sería el fortalecer redes, supongo para mi persona.</p> <p>Entrevista: TF_EL_06: Nos apoyamos entre compañeros, sí, algo se hace, más que nada es conversar entre los socios, estar atentos en la radio motorola, avisarnos si pasa algo raro o si un compañero necesita ayuda. No es que haya grupos formales, pero entre nosotros mismos tratamos de cuidarnos, porque uno nunca sabe, y también uno mantiene relación con gente que trabaja en instituciones, personas que ya nos conocen de años. A veces por esa confianza llaman al taxi formal y eso ayuda bastante, más bien ese tipo de contacto es lo que uno ha tratado de fortalecer, porque aquí todos nos conocemos. Pero campañas o cosas así no, no he participado, yo más bien hago lo que puedo para mantener buena relación con la gente y seguir trabajando seriamente.</p> <p>Entrevista: TF_EL_07: En lo que es no económico, sí he tratado de moverme un poco más, porque uno tiene que hacerse ver de alguna manera. Por ejemplo, hemos participado en unas campañas de sensibilización que se han hecho ahí en radios locales, hablando un poco de la seguridad del taxi legal, de por qué es importante que la gente coja carro</p>		<p>contrarrestar la expansión estructural de la informalidad. En este sentido, el capital social opera como una estrategia adaptativa que mitiga riesgos inmediatos, pero no sustituye la ausencia de regulación efectiva ni resuelve las desigualdades del sector (Putnam, 1993; Lomnitz, 1975).</p>	
--	--	--	--	--	--	---	--

					<p>autorizado. Incluso yo mismo he puesto una cuñita en la radio Mundo de acá, para que la ciudadanía conozca mi número y vea que trabajo como debe ser.</p> <p>También me he hecho mis tarjetitas, así sencillas nomás, donde ofrezco mis servicios y las reparto a conocidos, a oficinas, a gente que trabaja en locales. Eso ayuda porque ya le llaman directo a uno. Y bueno, en grupos de apoyo mutuo como tal no, pero sí nos comunicamos bastante entre compañeros por la radio motorola.</p>			
--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>4. ESTRATEGIAS DE SUPERVIVENCIA ECONOMICAS Y NO ECONOMICAS</p>	<p>Evaluación de efectividad</p>	<p>Percepción de eficacia / Balance de estrategias</p>	<p>TAXISTAS FORMALS.</p>	<p>15. ¿Cómo evalúa la efectividad de estas estrategias en el mantenimiento de sus condiciones laborales y económicas? ¿Han logrado mitigar el impacto de la informalidad, o requieren ajustes?</p>	<p>Entrevista:TF_EL_01: Se requiere ajustes, mitigar la presencia de informalidades es de las autoridades que nosotros no lo podemos hacer personalmente, pero seguir buscando estrategias para seguir adelante y seguir buscando cómo trabajar de la mejor manera ante la presencia de la informalidad. Entrevista: TF_EL_02: Nosotros lo que siempre vamos a pedir y seguiremos pidiendo siempre es el control a la ilegalidad para que nos puedan dejar trabajar tranquilos en donde nosotros tenemos nuestras paradas y dar el servicio a toda la ciudadanía. Entrevista: TF_EL_03: No se ha logrado mitigar de ninguna manera, mejor se ha proliferado más el taxismo informal, cada vez aparecen más gente inclusive que tiene trabajos, empleos, compran carros y les ponen a trabajar con choferes, inclusive miembros de la policía tienen carros trabajando ahí, entonces de esa manera no sé cómo se podría erradicar y quitar esta situación que nos tiene amalandar a los taxistas formales. Entrevista: TF_EL_04: No, no, esto de la ilegalidad es un poquito medio crítico vera. Claro que se ha logrado tener un poquito más de trabajo con lo que hemos hecho, las propagandas, todo eso por medio, por los nuevos medios tecnológicos. Pero la informalidad, discúlpeme, siempre están ahí. ¿Por qué? Porque no hay un control, como le vuelvo y le repito, no hay un control de las autoridades. Aquí en Guaranda, si hubiera un control de las autoridades, discúlpeme, se fueran simplemente a la ley nomás. Pongamos un ejemplo, digamos que le cojan un informal, simplemente le multen, pero con lo que da la ley, qué es la ley, le bajan los puntos de la licencia, una, multas económicas, dos, encierro del carro, tres, a qué persona le gustara que saliera a trabajar por hacer 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Éxito parcial - Fracaso percibido - Necesidad de ajustes - Estrategias insuficientes - Logros alcanzados 	<p>La percepción predominante de los taxistas formales indicó que las estrategias económicas y no económicas implementadas han tenido una efectividad limitada, funcionando más como mecanismos de contención que como soluciones estructurales frente al impacto del taxismo informal. Los testimonios coincidieron en que acciones como la extensión de jornadas, el uso de tecnologías básicas o la diversificación de servicios han permitido mantener la actividad, pero no revertir la pérdida de ingresos ni mejorar de forma sostenida las condiciones laborales. Esta evaluación subjetiva reflejó una lógica de adaptación forzada, donde el esfuerzo individual aumenta sin una correspondencia proporcional en los resultados económicos, evidenciando un escenario de desgaste progresivo y éxito parcial (Weiss, 1998). Desde un enfoque analítico, la reiteración de estos juicios permitió reconocer la saturación de la pregunta, ya que los discursos convergieron en señalar que la efectividad de las estrategias está condicionada por factores externos, especialmente la ausencia de control institucional sobre la informalidad. Los taxistas reconocieron la necesidad de</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Evaluación de políticas (Weiss, 1998) - Agencia y estructura (Archer, 1995) - Resiliencia y adaptación (Scoones, 1998)
---	----------------------------------	--	--------------------------	---	---	--	--	--

				<p>dólares y guardarán así los carros, a nadie. Pero aquí, como vuelvo y repito, no hay ese control, no hay quien apoye en ese aspecto. Por ejemplo, los policías hacen un trabajo, van a las costas todos y hacen otro trabajo y queda lo mismo que nada.</p> <p>Entrevista: TF_EL_05: Bueno, como le estoy mencionando, estas estrategias ayudan un poco si ayudan, pero en realidad es mal, porque quiera o no la situación sigue igual, la informalidad no va a desaparecer así nomás, porque es el país mismo, la economía está fregada y la gente se mete a trabajar sin permisos por necesidad, y eso nos afecta directo a nosotros. Entonces, sí, algo mitigan, pero no alcanzan para mantener bien las condiciones laborales ni económicas, uno trabaja más horas y gana menos, eso es la verdad.</p> <p>Y claro que requieren ajustes, pero no tanto de nosotros, porque ya hacemos lo que está en nuestras manos, más bien los ajustes deben venir de las autoridades, porque si ellos no hacen su parte, nosotros podemos hacer mil estrategias y al final todo queda en lo mismo. No es falta de ganas del taxista profesional, es falta de control arriba y por eso digo, mientras no haya mano firme, estas estrategias sirven poquito nomás.</p> <p>Entrevista: TF_EL_06: Estas estrategias ayudan, pero no son suficientes, requieren ajustes, porque nosotros estamos trabajando mucho y al final sigue siendo lo mismo. Uno alarga la jornada, agarra más carreras, hace entregas, todo lo que puede, pero igual la informalidad sigue afectando. El impacto se siente todos los días, y por más esfuerzo que uno haga, no se compensa del todo. Por eso digo que sí, se necesita ajustar y mejorar varias cosas, no solo de parte de nosotros, sino de quienes deberían poner orden. Porque nosotros ya estamos haciendo lo que está a nuestro alcance, pero</p>	<p>ajustes, pero situaron estos fuera de su capacidad de acción directa, reforzando la tensión entre agencia individual y estructura regulatoria. En este sentido, las estrategias operan como respuestas adaptativas que permiten sostener la actividad, pero no modificar la competencia desleal, confirmando que sin cambios estructurales las posibilidades de mejora siguen siendo frágiles (Archer, 1995).</p>	
--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--

si no hay control afuera, las estrategias se quedan cortas. Uno termina cansado, gana menos y todavía tiene que buscar la manera de sostenerse.

Entrevista: TF_EL_07: Para serle sincero, estas estrategias no han logrado mucho, uno hace el esfuerzo, trabaja más horas, busca entreguitas, hace cuñas en la radio, reparte tarjetas, pero al final el impacto de la informalidad sigue ahí, no se lo siente que baje, más bien a uno le pesa más el horario, porque se estira la jornada y aun así no completa como antes.

Entonces, sí, requieren ajustes, pero no solo de parte de nosotros, porque ya no hay de dónde más sacar, el problema grande es que mientras no haya control real, operativos constantes, y una ley que de verdad funcione, todas estas estrategias apenas sirven para mantenerse a flote.

<p>4. ESTRATEGIAS DE SUPERVIVENCIA ECONOMICAS Y NO ECONOMICAS</p>	<p>Estrategias económicas del sector informal</p>	<p>Adaptaciones y ventajas competitivas</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>12. Ante posibles presiones regulatorias o competencia con taxistas formales, ¿qué estrategias económicas ha implementado personalmente, como flexibilidad en precios, extensión de jornadas o diversificación de servicios?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: Sí es un buen punto, sino que simplemente hay gente que sí nos ubica y que nos hace como una carrera pre llamada, entonces nosotros sabemos que tenemos que ir allá. Igual en lo que es mensajería tienen más confianza a los informales, más que todo hay personas que nos conocen, entonces nos ubican más.</p> <p>Entrevista: TI_INF_02: Yo cobro un dólar en el día, eso es lo que más sale por aquí en el centro, ya si me toca salir en la noche, ahí sí cobro un poquito más, unos veinticinco centavos nomás, no mucho, porque tampoco quiero perder al cliente. También a veces alargo la jornada cuando está flojo, salgo un rato más en la tarde para ver si sale algo extra y de vez en cuando hago encargos pequeños, como dejar un paquete o recoger algo para alguien conocido.</p> <p>Entrevista: TI_INF_03: Sí, yo cobro un dólar, y ya si es más lejitos se sube pero no mucho, por eso nos prefiere la ciudadanía porque dicen que somos más económicos y llegamos rápido también. Yo a veces trabajo más tarde para ver si sale algo, sobre todo fines de semana o feriados. Y si un cliente me pide llevar paquetes o hacer compras, yo también hago eso, o sea no solo pasajeros.</p> <p>Entrevista: TI_INF_04: Bueno ahí yo lo que hago es moverme con el precio, yo cobro un dólar aquí en la ciudad, y si ya es más lejos, pues se sube cincuenta centavitos, pero tampoco tanto, porque si uno pone caro la gente ya no se sube, buscan otro carro, ya sabe cómo es la cosa ahora. A veces, si está flojo el día, me quedo un rato más, no me voy a quedar solo viendo el carro, y cuando hay más movimiento sí aprovecho hasta donde aguante uno pues.</p> <p>Entrevista: TI_INF_05: Yo más bien lo que hago es ganarme a la gente, no tanto andar bajando precios o peleando por</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Precios flexibles - Horarios extendidos - Servicios adicionales - Nichos específicos - Fidelización 	<p>La información recogida evidencia que los taxistas informales despliegan un conjunto de estrategias económicas flexibles orientadas a sostener su actividad frente a la competencia con el sector formal y a eventuales presiones regulatorias. Entre las más recurrentes se identifican la flexibilidad en los precios, generalmente manteniendo tarifas bajas para no perder clientela, la extensión de las jornadas laborales en horarios de mayor demanda (noches, fines de semana y feriados) y la diversificación de servicios, como mensajería, compras, encargos o transporte puerta a puerta. Estas prácticas reflejan una lógica de economía popular basada en la adaptación cotidiana y en el ajuste permanente a las condiciones del mercado local (Razeto, 1993).</p> <p>Desde una perspectiva comparativa, al triangular con las estrategias de los taxistas formales, se observa que mientras estos últimos tienden a apoyarse en estructuras organizativas y marcos normativos, los informales basan su competitividad en la personalización del servicio, la fidelización de clientes mediante redes de confianza y la ocupación de nichos específicos poco cubiertos</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Economía popular (Razeto, 1993) - Estrategias de supervivencia (González de la Rocha, 1994)
---	---	---	-----------------------------	---	---	---	---	--

			<p>carreras, porque en la noche igual uno coge lo que sale. Yo digo siempre, si uno trata bien, le vuelven a llamar.</p> <p>Cuando recojo a un pasajero en la noche, les hablo bien, les espero si necesitan sacar algo, les dejo justo en la puerta para que no haya peligro, y así ya me recomiendan con otros.</p> <p>Entrevista: TI_INF_06: Dentro de lo informal el cobro ha sido siempre de un dólar, siempre se ha querido subir el costo de una carrera, pero dentro de la ciudad como es pequeña y las periferias también no son tan lejos, se ha optado por cobrar lo mismo desde hace mucho tiempo establecido y regulado por la agencia de tránsito a mi parecer.</p> <p>Entrevista: TI_INF_07: En mi caso más que estar pensando en competir, lo que hago es acomodarme a cómo está el día. Yo no subí el precio, más bien trato de mantenerlo accesible para que la gente me siga llamando, porque aquí ya nos conocemos todos. Cuando veo que está flojo, salgo un poco más tarde o me muevo a otros sectores donde suele haber algo de movimiento. A veces también hago favores, como ir a dejar algo rápido o recoger un encargo, eso ayuda bastante porque después la misma gente le recomienda a uno. Al final la estrategia es no perder al cliente y rebuscársela de la forma que se pueda, sin hacer mucha bulla.</p>	<p>por el sector formal. Esta diferencia no solo marca una ventaja operativa para los informales en contextos de alta precariedad, sino que también revela aprendizajes cruzados posibles, especialmente en términos de trato al cliente y diversificación funcional, propios de estrategias de supervivencia urbana (González de la Rocha, 1994).</p>	
--	--	--	---	--	--

<p>4. ESTRATEGIAS DE SUPERVIVENCIA ECONOMICAS Y NO ECONOMICAS</p>	<p>Redes y organización informal</p>	<p>Capital social del sector informal</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>13. ¿Cuáles son las estrategias colectivas que los taxistas informales han desarrollado entre sí para sobrevivir, como redes informales de apoyo o coordinación de rutas?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: Más es información en el sistema de que ahora tenemos el celular, ellos nos localizan y nosotros vamos al punto donde ellos nos piden que estemos. Entrevista: TI_INF_02: Así como estrategias bien organizadas no tenemos, porque cada uno trabaja por su lado, pero sí, amigos sí me he hecho, compañeros que también son informales, y entre nosotros a veces nos avisamos dónde hay movimiento o si está tranquilo en tal calle. Y también pasa que, sin darnos cuenta, nos vamos parqueando en los mismos sitios, como en filita, parecido a los formales, pero sin tanta regla, más es por costumbre nomás, porque si uno ve que ahí salen carreras, se queda. Entrevista: TI_INF_03: Como se dice, la tecnología nos ha ayudado, el celular mismo, a través de los mensajes o llamadas ya nos coordinamos. En las paradas que hacemos nos avisamos “por acá hay pasaje” o “no vengan que está vacío”, así medio nos organizamos, igual no es una organización así formal, pero sí nos comunicamos entre panas para no chocar en los mismos lugares y también evitar problemas. Entrevista: TI_INF_04: Lo que más hacemos entre nosotros es estar conectados, pero así nomás entre panas, no es nada formal, tenemos grupos de WhatsApp donde se habla todo, si anda los de tránsito molestando, o dónde hay más pasajes en ese momento, entonces ahí ya nos vamos acomodando. También hay veces que nos ponemos como en fila, en ciertos lugares, parecido a los formales, pero eso depende de quién llegue primero, no es que haya un jefe ni nada. Entrevista: TI_INF_05: En la noche no es como en el día que hay paradas marcadas, acá uno más rueda por toda la ciudad, por donde están los bares y discotecas. Pero sí, igual uno llega a conocer a unos cuantos</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Redes de información - Apoyo mutuo - Coordinación espacial - Protección colectiva - Solidaridad 	<p>Los taxistas informales, dicen que las estrategias colectivas emergen como redes flexibles de información y apoyo cotidiano, sustentadas principalmente en el uso de tecnologías básicas como el teléfono móvil y aplicaciones de mensajería. Estas redes permiten coordinar zonas con mayor demanda, alertar sobre controles de tránsito o evitar la concentración excesiva de vehículos en un mismo punto, lo que reduce conflictos y optimiza oportunidades de ingreso. Este tipo de articulación informal evidencia la presencia de capital social relacional, basado en la confianza, el conocimiento mutuo y la reciprocidad, más que en reglas institucionalizadas (Putnam, 1993). En contraste con los taxistas formales, cuya coordinación se da a través de estructuras cooperativas, los informales operan mediante acuerdos tácitos y prácticas aprendidas en la experiencia diaria. Asimismo, la información compartida y el respeto de espacios de trabajo funcionan como mecanismos de autorregulación colectiva, que permiten sostener la convivencia y la supervivencia económica sin necesidad de jerarquías o liderazgos explícitos. Estas prácticas coinciden con lo</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Capital social (Putnam, 1993; Coleman, 1988) - Redes de reciprocidad (Lomnitz, 1975)
---	--------------------------------------	---	-----------------------------	--	--	---	---	---

				<p>compañeros que trabajan también solo en la noche, nos pasamos alguna sugerencia, o si hay un pasajero que está queriendo ir lejos.</p> <p>Entrevista: TI_INF_06: Uno por general, lo que más hacemos es respetarnos los lugares donde ya está otro trabajando, o sea si vemos que un compañero está cogiendo pasajes en cierta calle, tratamos de no meternos ahí mismo, como para no pelearnos, así cada uno tiene su espacio más o menos.</p> <p>Entrevista: TI_INF_07: La verdad no es que tengamos algo bien organizado entre todos, pero con el tiempo uno va aprendiendo a moverse con los mismos compañeros. Más es cuestión de conocerse y respetarse, por ejemplo, si veo que ya hay alguien trabajando en una calle, yo mejor sigo de largo y busco por otro lado. A veces entre conocidos sí nos damos una mano, como decir “ahí no hay nada” o “por allá está saliendo algo”.</p>	<p>que Coleman describe como capital social funcional, en tanto facilitan acciones coordinadas que serían costosas o inviables de forma individual (Coleman, 1988). A la vez, se observa una lógica de solidaridad pragmática similar a las redes de sobrevivencia descritas por Lomnitz, donde el apoyo mutuo no elimina la competencia, pero la modera para reducir riesgos comunes (Lomnitz, 1975).</p>
--	--	--	--	--	--

<p>4. ESTRATEGIAS DE SUPERVIVENCIA ECONOMICAS Y NO ECONOMICAS</p>	<p>Redes sociales y estrategias de protección</p>	<p>Mecanismos de evasión y protección</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>14. En términos no económicos, ¿cómo ha fortalecido sus redes sociales o profesionales para mantener su actividad? Por ejemplo, ¿participa en grupos informales de taxistas o en estrategias para evadir controles?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: Más que todo para la evasión de controles, que eso los tenemos gracias al celular, como no tenemos los amarillos tiene la Motorola, nosotros tenemos los celulares en base de compañerismo, nos avisamos vía mensaje por celular donde se encuentran los operativos.</p> <p>Entrevista: TI_INF_02: Más es por contactos, pues nosotros entre los que somos amigos tenemos un grupito de WhatsApp, no es así oficial ni nada, solo conocidos que trabajamos en lo mismo. Ahí nos avisamos si hay control en alguna calle, si está la policía por la Terminal o por la Cándido Rada. También por llamadas nomás, cuando alguno ve algo raro o están haciendo operativo, nos avisa en lo inmediato.</p> <p>Entrevista: TI_INF_03: Entre los panas sí se ha hecho grupos de watsap, si hay operativos o si anda medio peligroso por alguna calle nos avisamos. Igual se ha portado bien la gente porque yo siempre he dado un buen servicio, más que todo eso es lo que vale, que el cliente confie y siga llamando. Entonces uno sí va conociendo más personas y así ya no falta el trabajo, porque el mismo cliente le recomienda a otro, así se mantiene.</p> <p>Entrevista: TI_INF_04: Yo estoy en un grupo de WhatsApp con varios compañeros que también trabajan así, ahí estamos siempre conversando, pasándonos datos, avisando si hay controles o si anda tránsito dando vueltas, eso sí ayuda un montón porque uno se previene. Además, yo ya soy conocido en ciertos sectores, la gente me ubica y me llama directo, ya es por confianza más que todo, porque uno trata de portarse bien, como ya tengo mis años yo sé manejar la relación con la gente.</p> <p>Entrevista: TI_INF_05: Más es la comunicación, uno ya conoce a ciertos</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Redes de alerta - Grupos de comunicación - Estrategias evasivas - Vínculos protectores 	<p>Los taxistas informales han fortalecido redes sociales funcionales orientadas a la protección y la evasión institucional, basadas principalmente en la confianza interpersonal y la comunicación inmediata. El uso de grupos de WhatsApp, llamadas telefónicas y avisos en tiempo real permite alertar sobre operativos, zonas de control y riesgos, configurando un sistema informal de autoprotección colectiva, para resguardar el sustento diario. Desde esta perspectiva, el capital social se orienta menos a la cooperación productiva y más a reducir la vulnerabilidad frente al control estatal, lo que evidencia una lógica de supervivencia antes que de acumulación (Lomnitz, 1975).</p> <p>En contraste con los taxistas formales, cuyas redes se institucionalizan en cooperativas, los informales desarrollan un capital social de carácter instrumental y defensivo, que opera al margen de la legalidad y refuerza prácticas de evasión. Este tipo de redes puede entenderse como capital social negativo, en tanto facilita la reproducción de la informalidad y debilita los mecanismos de regulación pública (Portes, 1998). Así, las redes de alerta, la recomendación de</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Capital social negativo (Portes, 1998) - Redes de supervivencia (Lomnitz, 1975)
---	---	---	-----------------------------	--	--	---	--	--

			<p>compañeros que igual ruedan por ahí, estamos en contacto por mensajes o llamadas cuando toca avisarse algo, como si hay control o si pasó algún susto con un pasajero. A veces también conversamos cuando salen programas de control de parte del municipio o la policía, ahí nos avisamos nomás para no caer mal parados.</p> <p>Entrevista: TI_INF_06: Ahí nos damos la voz, si alguien ve a la la autoridad por la Plaza Roja o por el mercado, enseguida se pone alerta. Están pitando por el 9 de Octubre, o si a un compañero le paran se avisa y todos nos viramos rapidito. Es una cosa de cuidado mutuo, usted sabe. Porque un carro retenido es plata que no come mi familia.</p> <p>Entrevista: TI_INF_07: Más que nada uno se apoya en la confianza y en los conocidos. Con algunos compañeros uno se comunica cuando pasa algo raro o cuando la cosa está complicada, pero nada formal. También los clientes ayudan bastante, porque si uno trabaja bien le llaman de nuevo o le recomiendan, y así se mantiene el trabajo sin hacer mucha bulla.</p>	<p>clientes y el apoyo mutuo revelan una estrategia colectiva implícita que, aunque no formalizada, garantiza continuidad laboral y protección social mínima frente a un entorno adverso (González de la Rocha, 1994).</p>	
--	--	--	---	--	--

<p>4. ESTRATEGIAS DE SUPERVIVENCIA ECONOMICAS Y NO ECONOMICAS</p>	<p>Evaluación de estrategias informales</p>	<p>Eficacia y sostenibilidad</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>15. ¿Cómo evalúa la efectividad de estas estrategias en el sostenimiento de su actividad informal? ¿Han logrado mitigar riesgos, o requieren mejoras constantes?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: ¿Que haríamos nosotros? Mejoras constantes nada más, las estrategias como cualquier otra nos ayuda pero como le dije si necesita mejoras en lo informal al igual que el compañerismo entre nosotros. Entrevista: TI_INF_02: Más que nada esas estrategias sirven para estar informado, no tanto para que sea así un trabajo sostenible, sí ayudan, porque si alguien avisa del control uno ya no pasa por ahí y evita problemas, pero de ahí tampoco es que solucionan todo. Los riesgos siguen, pues, porque en cualquier rato pueden salir operativos sin avisar o puede tocar un mal día. Si ayudan, pero igual requieren estar cambiando, viendo nuevas formas, porque no es algo seguro, mas es para ir salvando el día nomás. Entrevista: TI_INF_03: A ver, me ha servido en una parte sí, porque uno va consiguiendo clientela y ya sabe por dónde moverse, pero igual si requieren mejoras. O sea, uno nunca está seguro del todo, porque pueden haber operativos o cualquier cosa, entonces siempre toca estar pendiente y viendo cómo mejorar, no confiarse tampoco. Entrevista: TI_INF_04: Con los grupos y los avisos ya más o menos sabemos dónde conviene estar y dónde mejor evitar, pero tampoco es que solucionen todo, porque seguir siendo informal siempre tiene riesgo, eso no cambia. Igual yo creo que toca ir mejorando siempre, porque las cosas van cambiando, viene más control, viene más carros, entonces hay que adaptarse nomás. Lo que hacemos sirve, pero no es suficiente para decir ya estamos seguros no, esto siempre requiere estar atento y moviéndose como se pueda. Entrevista: TI_INF_05: Yo diría que requieren mejoras constantes, porque cada</p>	<p>- Eficacia percibida - Limitaciones - Ajustes necesarios - Sostenibilidad</p>	<p>Los taxistas informales dicen que, las estrategias implementadas son para sostener su actividad son evaluadas y son útiles pero claramente insuficientes, ya que permiten reducir riesgos inmediatos como evitar controles o pérdidas puntuales sin garantizar estabilidad a mediano o largo plazo. Los entrevistados coinciden en que mecanismos como los grupos de aviso, la movilidad estratégica y la adaptación cotidiana funcionan como respuestas defensivas frente a un entorno cambiante, más orientadas a “salvar el día”. Esta percepción evidencia una lógica de gestión de vulnerabilidad, donde los activos disponibles (redes, información, clientela) se usan para amortiguar riesgos, pero no para superarlos estructuralmente (Moser, 1998). En contraste con los taxistas formales que valoran la eficacia en términos de cierta estabilidad y previsibilidad los informales asumen la incertidumbre permanente como parte constitutiva de su actividad, desarrollando una resiliencia basada en la adaptación continua. Las estrategias no eliminan la exposición a sanciones, ingresos inestables o cambios en los controles, sino que obligan a ajustes constantes y aprendizaje</p>	<p>- Vulnerabilidad y activos (Moser, 1998) - Resiliencia (Scoones, 1998)</p>
---	---	----------------------------------	-----------------------------	---	---	---	--	--

			<p>semana cambia la cosa, un día hay más movimiento, otro día no sale casi nada, otro día ya escuchamos que va a haber controles entonces toca estarse adaptando nomás.</p> <p>Entrevista: TI_INF_06: La estrategia del chat sirve bastante, eso sí, nos baja el riesgo de que nos quiten la placa. Pero ellos también ya se dan cuenta, ¿ve? Y cambian los puntos de control.</p> <p>Así que sí, hay que estar cambiando la forma de trabajar. A veces toca parar un rato en la tarde, no salir tanto al centro, solo hacer carreras cortitas en los barrios altos. Si no se actualiza la información del grupo, la plata no entra o uno pierde el carro.</p> <p>Entrevista: TI_INF_07: Yo diría que sí ayudan, pero no es que con eso ya esté todo seguro. Las estrategias sirven para cuidarse un poco y seguir trabajando, pero igual los riesgos siempre están ahí. Por eso toca estar cambiando y adaptándose nomás, porque lo que hoy funciona, mañana ya no, así es este trabajo.</p>	<p>práctico. En este sentido, la eficacia es entendida de forma relativa y contingente, más asociada a la capacidad de reaccionar que a la seguridad laboral, lo que confirma una condición de precariedad estructural donde la resiliencia sustituye a la sostenibilidad (Scoones, 1998; Chambers, 1989).</p>
--	--	--	---	--

<p>5. IMPACTO GENERAL Y REFLEXIONES FINALES.</p>	<p>5. IMPACTO GENERAL Y REFLEXIONES FINALES.</p>	<p>Precarización del trabajo / Deterioro de derechos</p>	<p>TAXISTAS FORMALS.</p>	<p>16. ¿Cómo ha afectado el taxismo informal sus condiciones laborales generales, como horarios, seguridad o estabilidad del empleo?</p>	<p>Entrevista: TF_EL_01: Mire, en ese sentido hemos hecho un resumen de toda la entrevista de pronto, pero la presencia de la informalidad es muy evidente y lastimosamente ha influenciado mucho en nuestro accionar con horarios, con rutas, con tiempos de trabajo, nosotros tenemos que dedicarnos más a profundidad para seguir combatiendo nosotros como legalmente constituidos, mejor tratar de combatir a informalidad con trabajo y con esfuerzo individual.</p> <p>Entrevista: TF_EL_02: Nosotros en los horarios hemos ampliado horarios para tratar de trabajar y mantener a flote el trabajo profesional que se esta realizando. En el taxismo la informabilidad ha afectado bastante y nosotros hemos tenido que igual forma a veces aumentar el tiempo de trabajo, pero igual forma no con tanta ilegalidad que hay aquí en la ciudad no, por más que se haga lo que se haga no hay que más hacer porque cada día sigue aumentando los carros ilegales.</p> <p>Entrevista: TF_EL_03: Como ya decía principalmente afecta económicamente, eso es lo principal y a veces inclusive en lo social porque uno, uno se trata de dar un mejor servicio, pero la gente no colabora, siempre está viendo, no sé si es que les cobran un poco menos, por ende nos dañan el trabajo y nos tienen incómodos a los taxistas formales.</p> <p>Entrevista: TF_EL_04: En esto nos ha impactado bastante en la situación económica. ¿Por qué? Porque antes, como vuelvo y repito, había trabajito si se hacía cualquier cosa. Ahora no, nos toca luchar de sol a sol, como se dice, para tratar de sacar el día, tratar de sacar para las deudas que uno se tiene, porque uno puede conseguir un vehículo con un puesto de trabajo si es un poquito medio pesado y nadie tiene la situación económica, decir yo tengo plata, tome, aquí está, si quiero</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Extensión de jornadas - Inseguridad laboral - Estrés ocupacional - Pérdida de beneficios - Incertidumbre 	<p>Los testimonios de los taxistas formales evidenciaron que el crecimiento del taxismo informal ha afectado de manera directa sus condiciones laborales generales, especialmente en los horarios, la seguridad y la estabilidad del empleo. La mayoría coincidió en que se han visto obligados a extender sus jornadas laborales, salir más temprano y regresar más tarde, como una estrategia para compensar la reducción de carreras provocada por la competencia informal. Este alargamiento del tiempo de trabajo implica mayor desgaste físico y una exposición creciente a riesgos, sobre todo en horarios nocturnos, donde la inseguridad se intensifica y se incrementa el estrés cotidiano (Standing, 2011). Desde un enfoque analítico, la reiteración de estos discursos permitió identificar un proceso sostenido de precarización laboral, caracterizado por la pérdida de estabilidad y la incertidumbre económica. Los entrevistados señalaron que el taxi dejó de ser una fuente de ingreso predecible y pasó a convertirse en una actividad marcada por la inseguridad diaria, las deudas y la imposibilidad de planificar a largo plazo. Esta situación refleja un</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Precarización laboral (Standing, 2011; Castel, 1995) - Trabajo decente (OIT) - Vulnerabilidad social (Pizarro, 2001)
--	--	--	--------------------------	--	--	--	---	--

				<p>trabajo, si no quiero trabajo. Ahora los préstamos en los bancos, de esa cuenta llegue el mes, ya le están cobrando. Por eso nos toca un poquito, un poquito madrugar y así un poquito pasar mala noche. Darle a la lucha contra los servicios de los señores que son informales. Pero nos toca, cómo le digo, dale a lucha, porque si nos dejamos ganar, estamos perdidos en ese aspecto, pero vuelvo y repito, esto es culpa de las autoridades.</p> <p>Entrevista: TF_EL_05: Los horarios ya no son como antes, ahora uno tiene que salir más temprano y regresar más tarde, porque en el día los informales están por todos lados, levantando pasajeros sin control. Entonces toca alargar la jornada, aunque uno ya esté cansado o ya no vea bien de noche, pero si no se hace eso, no alcanza ni para los gastos del carro. En seguridad también se siente fuerte el impacto, trabajar de noche siempre es más riesgoso, uno ya es mayor, ya no tiene los reflejos de antes, y encima cualquier situación peligrosa puede pasar. Y sobre la estabilidad... pues prácticamente se ha perdido, antes uno sabía que con el taxi se mantenía, ahora uno sale a trabajar sin saber cuánto va a hacer. Un día medio se completa, y al otro no sale nada. Con tantos informales metidos en todas las calles, uno vive con esa incertidumbre.</p> <p>Entrevista: TF_EL_06: La verdad sí ha afectado bastante, tanto así que en un tiempo puse un conductor, porque ya no alcanzaba yo solo, pero ni así daba, después traté de ponerme un negocio aparte, para ver si completaba algo más, pero aveces no da mismo, porque el gasto es fuerte y la gente ya no compra como antes. Entonces uno queda en esa incertidumbre, sin estabilidad ni en el taxi ni en lo otro. Y sí, no le voy a negar que a veces dan ganas de dejar este oficio, porque la situación está dura con tanto informal, uno</p>		<p>debilitamiento del vínculo laboral, donde el esfuerzo adicional no garantiza mejores condiciones, sino que profundiza la vulnerabilidad social de los taxistas formales, confirmando el impacto estructural de la informalidad (Castel, 1995).</p>	
--	--	--	--	--	--	---	--

--	--	--	--	--	--	--	--

trabaja más horas, gana menos, y encima hay inseguridad cuando toca quedarse hasta tarde. Pero al mismo tiempo, dejarlo me da nostalgia, porque prácticamente toda mi trayectoria ha sido aquí. Desde que entré a la cooperativa en el 2009, este ha sido mi trabajo de toda la vida, por eso uno sigue, aunque esté cansado, porque cuesta dejar algo en lo que uno ha pasado tantos años.

Entrevista: TF_EL_07: Me ha afectado bastante, joven, bastante. Ya ve mismo lo que decían los compañeros en las otras entrevistas: el estrés, las deudas, los impuestos que uno tiene que pagar sí o sí aunque no se haga la carrera del día. Antes uno trabajaba más tranquilo, pero ahora con tanto informal uno vive preocupado, sale más temprano, regresa más tarde, y aun así no alcanza como antes.

la estabilidad bueno, eso casi ya no existe, porque uno trabaja con la incertidumbre todos los días, pensando si seguirá siendo rentable o si se tendrá que buscar otro oficio, todo eso le va cansando a uno, le va enfermando incluso.

<p>5. IMPACTO GENERAL Y REFLEXIONES FINALES.</p>	<p>Impacto económico organizacional</p>	<p>Deterioro estructural cooperativo / Descapitalización</p>	<p>TAXISTAS FORMAES</p>	<p>17. En su experiencia, ¿ha deteriorado la proliferación informal la estructura económica de la cooperativa, por ejemplo, en términos de ingresos colectivos o inversión en vehículos?</p>	<p>Entrevista:TF_EL_01: Lógicamente el restar trabajo, el restar realizar más carreras para el beneficio tanto de la cooperativa como del hogar influye mucho, ha deteriorado muchísimo la economía tanto de la cooperativa como personalmente. Entrevista: TF_EL_02: O sea sí ha afectado bastante la estabilidad del. La estabilidad del trabajo ha afectado bastante, igual forma en la economía de la cooperativa igual forma sí ha afectado porque nosotros tenemos un diario que pagamos a nuestra cooperativa, pero ahora con lo que ya no hay trabajo ya no se paga. Entrevista: TF_EL_03: Si, claro muchos compañeros de la cooperativa han tenido que vender su unidad a precios mas bajos a causa de la ilegalidad del taxi como mencione nos ha dejado mal parados esta situacion y con la autoridades que no valoran nuestro trabajo se opta por ver si se abandona pero seguimos en pie y dando el mejor servicio como a sido en los años que estamos como taxistas. Entrevista: TF_EL_04: Eso sí bastante como para que sigamos un poco atrasados. Porque ya le digo, es la pelea diaria, la lucha diaria, no pelea, la lucha diaria contra los señores. Por ejemplo, le doy un mal dese cuenta, a nosotros nos rige el municipio, nos rige los precios de las tarifas de taxi. Nos dise de tal lugar a tal lugar, tanto. Por ejemplo aquí en la ciudad de Guaranda, una carrera mínima, ¿Cuál nos puso el precio municipio? 1.25. Sí que se va un poquito más lejos, ya va de acuerdo a los taxímetros, aunque aquí en Guaranda no se ocupa mucho el taxímetro. ¿Por qué? Porque la gente ya son enseñadas a pagar lo que cuesta. Digamos de aquí en una carrera mínima o de aquí a guanujo se cobra 2 dólares y usted ponga el taxímetro, le sale 225 y no le han de querer pagar, ya le hacen el problema que por aquí, por allá, ¿Qué hacen los señores ilegales? Una carrera</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Reducción de aportes - Desinversión - Deterioro de flota - Crisis financiera - Abandono de socios 	<p>Los testimonios de los taxistas formales evidenciaron que la proliferación del taxismo informal ha generado un deterioro sostenido de la estructura económica de la cooperativa, manifestado en la reducción de ingresos colectivos y el debilitamiento del sistema de aportes. La disminución de carreras diarias ha afectado directamente la capacidad de los socios para cumplir con sus cuotas, reduciendo la liquidez y limitando el funcionamiento interno. Este impacto no se restringe al ámbito individual, sino que compromete la sostenibilidad financiera de la cooperativa como estructura colectiva (Coraggio, 2011). Desde una perspectiva estructural, el avance de la informalidad ha producido un proceso de descapitalización progresiva, reflejado en la postergación de inversiones, el deterioro de la flota vehicular y la salida de algunos socios del sistema cooperativo. La imposibilidad de renovar unidades o mejorar condiciones técnicas muestra cómo la competencia desleal erosiona los principios de economía solidaria y debilita la capacidad organizativa del sector formal, comprometiendo su proyección a mediano plazo (Monzón y Chaves, 2012).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Economía solidaria (Coraggio, 2011) - Cooperativismo y crisis (Monzón & Chaves, 2012) - Descapitalización del sector informal (Portes, 1995)
--	---	--	-------------------------	--	--	---	--	--

			<p>mínima, ¿Cuánto cuesta aquí adentro? Un dólar. Con los señores no sé cuánto estén cobrando, pero hay momentos que los señores se escuchan de los clientes que de aquí a Guanaju ellos les cobran 4 o 5 dólares y en cambio a nosotros por 2 dólares que cuesta Guanaju nos hacen la bulla, pelean, ya nos denuncian. En cambio los señores no saben qué denunciar, porque no saben qué carro coge. En cambio en una cooperativa usted sabe qué carro coge, a qué hora coge, qué carro le ha servido. De los señores no sabe, porque todos los días en vez de seguir istinguiéndose, los señores siguen aumentando más y más.</p> <p>Entrevista: TF_EL_05: Sí ha deteriorado, no es solo que uno gane menos, es que la cooperativa misma ya se quedó sin la misma fuerza económica que tenía antes, mire antes todos pagábamos la cuota puntualito, cada mes, porque el trabajo alcanzaba. Pero ahora, por la situación misma, ya no se aporta frecuentemente, unos pagan cuando pueden, otros dejan pasar meses, y así la caja de la cooperativa se ha ido vaciando. Y no es porque no queramos cumplir, sino porque simplemente no sale el dinero. Y claro, esto afecta en todo, ya no hay cómo invertir en mejoras, ya no se compra equipos, ya no se renueva como antes, la cooperativa tampoco puede ayudar como antes, porque si no entra cuota, no hay qué mover. Mientras tanto los informales trabajan sin pagar nada, sin aportar a nadie, y eso nos ha ido golpeando directo. Da coraje, sí, porque uno cumple reglas, papeles, seguros, revisiones, todo... y al final pareciera que al formal es al que más le toca aguantar.</p> <p>Entrevista: TF_EL_06: Si ha afectado, y bastante, más que todo en el tema de los impuestos, porque nosotros los formales tenemos que pagar todo al día. Todos los compañeros tenemos nuestro RUC, y cada</p>		
--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--

mes toca declarar, pagar IVA, pagar las obligaciones que pide el SRI. Y cuando los ingresos bajan por culpa de la informalidad, esos impuestos se sienten más pesados, porque uno cumple igual, pero ya no entra lo mismo.

Mientras tanto, los informales no pagan nada de eso, no tienen RUC, no hacen declaración, no llevan contabilidad, y sin embargo trabajan como si nada. Eso desequilibra todo, porque a la cooperativa también le afecta que los socios no puedan cumplir puntuales cuando la situación está dura

Entrevista: TF_EL_07: Nosotros, como somos una cooperativa reconocida y encima la primera que hubo en la ciudad, siempre hemos tenido la obligación moral de mantener buenos vehículos, bien presentados, bien cuidados, pero con esta situación ya muchos hemos dejado a un lado esa inversión.

Antes uno pensaba en cambiar de carro cada ciertos años, en mejorar la unidad, ponerle mejores cosas, pero ahora no, ahora solo se le hace lo justo para que siga andando. Mire, mi carrito mismo es del 2015 y así nomás está trabajando, y si ve a los compañeros, es lo mismo, no es porque uno no quiera invertir, es porque ya no se puede, porque no da.

<p>5. IMPACTO GENERAL Y REFLEXIONES FINALES</p>	<p>Propuestas y demandas</p>	<p>Recomendaciones de política / Visión prospectiva</p>	<p>TAXISTAS FORMAL ES.</p>	<p>18. ¿Qué recomendación es propondría para mejorar la situación de los taxistas formales frente a esta competencia desleal?</p>	<p>Entrevista: TF_EL_01: Básicamente como siempre se ha manifestado en las oportunidades que hemos tenido es el servicio al cliente, mejorar siempre el servicio al cliente, la atención al cliente es fundamental, dar un buen servicio de calidad, un servicio de élite es lo importante para tratar de recuperar a los clientes más allá de lo económico, el cliente siempre busca es un buen trato y por eso es que nosotros estamos buscando excelencia, eficacia al servicio de la ciudadanía para recuperar clientes, para mejorar nuestra situación laboral. Entrevista: TF_EL_02: La recomendación sería ya digo que las personas del control de tránsito, la unidad de tránsito y la policía nacional ayuden a hacer los controles necesarios, controlen a todos los carros ilegales, a ver si tienen licencia, si están matriculados los carros para que puedan rodar y hacer el servicio informático. Entrevista: TF_EL_03: Bueno yo propondría que seamos más sociables, de que tengamos las unidades en buen estado, de que trabajemos las horas que se debe ser completas y brindar un mejor servicio en sí. Entrevista: TF_EL_04: En cuanto usted me dice que se puede hacer. ¿Nosotros aquí como cooperativas hemos tratado de hacer cumplir simplemente las leyes, aquí lo que puede no hacer desaparecer totalmente, pero sí puede haber un control es aplicando las leyes que rigen nuestro estado aquí en Guaranda, que aplicaran, como vuelvo y repito, una ley así tranquilamente desapareciera, no totalmente porque para los señores se pusieran a pensar dos o tres veces para salir a trabajar así, dese cuenta, como vuelvo y le repito, que a mí me vengan a multar un policía por hacer una carrera de un dólar que cobran ellos a pagar 700, 800 dólares, a cualquiera le doliera, ese es el único medio que se puede hacer para él y hacer comprender a la ciudadanía</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mayor regulación - Formalización controlada - Apoyo estatal - Tecnologización - Organización gremial 	<p>Las recomendaciones de los taxistas formales se orientaron principalmente hacia la necesidad de un mayor control estatal y a la mejora interna del servicio como mecanismos complementarios. Los entrevistados coincidieron en que la calidad de atención, la profesionalización y el buen trato al usuario son fundamentales, pero insuficientes si no existe una regulación efectiva y constante. En este sentido, las propuestas reflejaron que el problema del taxismo informal requiere ser incorporado como prioridad en la agenda pública local, más allá de acciones aisladas o discursos institucionales (Kingdon, 2003). Desde una mirada prospectiva, las demandas planteadas apuntaron a un modelo de gobernanza participativa, donde las cooperativas sean consideradas actores clave en la formulación de políticas de transporte. La insistencia en controles sostenidos, estudios técnicos y revisión de permisos evidenció una visión de futuro basada en la equidad regulatoria y la corresponsabilidad institucional. Estas propuestas se alinearon con enfoques que promueven la formalización progresiva mediante procesos planificados y participativos,</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Análisis de políticas públicas (Kingdon, 2003) - Gobernanza participativa (Fung & Wright, 2003) - Formalización laboral (ILO, 2015)
---	------------------------------	---	----------------------------	---	---	--	---	---

			<p>que más seguro va en un carro legal, porque sabe qué carro, cómo va en qué carro, a qué cooperativa pertenece aquí en Guaranda, eso les puede favorecer a todos, tanto a los usuarios como a nosotros como taxistas legales.</p> <p>Entrevista: TF_EL_05: Primero, lo que yo recomendaría es que las autoridades dejen de hacerse las que no ven, que se sienten de una vez con nosotros, pero a trabajar en serio, no solo a prometer, ya basta de reuniones donde solo hablan y no hacen nada. Tienen que poner un plan real, con controles continuos, no solo salir un día y luego desaparecen meses. Si no hay constancia, esto nunca va a mejorar. Y otra cosa que recomendaría es que revisen bien cuántos taxis deben operar en Guaranda, aquí ya se sabe que somos demasiados para el tamaño de la ciudad. Entonces deberían hacer un estudio técnico, técnico de verdad, no de papel nomás, y según eso reorganizar el sistema. Si siguen dando permisos a lo loco y dejando entrar informales como si nada, esto va a seguir empeorando, y también deberían darnos facilidades a los formales, como descuentos en trámites porque nosotros sí cumplimos.</p> <p>Entrevista: TF_EL_06: Primero, lo que yo recomendaría es que las autoridades dejen de hacerse las que no ven, que se sienten de una vez con nosotros, pero a trabajar en serio, no solo a prometer, ya basta de reuniones donde solo hablan y no hacen nada. Tienen que poner un plan real, con controles continuos, no solo salir un día y luego desaparecen meses. Si no hay constancia, esto nunca va a mejorar. Y otra cosa que recomendaría es que revisen bien cuántos taxis deben operar en Guaranda, aquí ya se sabe que somos demasiados para el tamaño de la ciudad. Entonces deberían hacer un estudio técnico, técnico de verdad, no de papel nomás, y según eso reorganizar el sistema. Si siguen dando permisos a lo</p>	<p>antes que mediante sanciones ocasionales sin continuidad (OIT, 2015).</p>
--	--	--	---	--

				<p>loco y dejando entrar informales como si nada, esto va a seguir empeorando, y también deberían darnos facilidades a los formales, como descuentos en trámites porque nosotros sí cumplimos.</p> <p>Entrevista: TF_EL_07: Recomendaría, primero que nada, que nos den un apoyo real, no solo palabras. Porque si las autoridades, todos dicen que van a controlar, entonces que controlen de verdad y otra cosa que no nos estén cargando con tantos impuestos si al final ni siquiera hay el control que nos prometen, porque uno paga todo, todo al día, y aun así estamos desprotegidos.</p> <p>Si nos van a cobrar, entonces pongan más policías, más agentes, que se vea en la calle el control que dicen que hacen. Que no sea solo en reuniones o en discursos y que revisen bien cómo están dando los permisos, las nuevas compañías, todo eso tiene que estar bien claro.</p>		
--	--	--	--	---	--	--

<p>5. IMPACTO GENERAL Y REFLEXIONES FINALES</p>	<p>Autopercepción del impacto generado</p>	<p>Conciencia del efecto sobre formales</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>16. ¿Cómo cree que su actividad informal afecta las condiciones laborales y económicas de los taxistas formales en Guaranda?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: Es un punto de que vamos a la legalidad, que ellos son, tienen su derecho al reclamo, lo que vuelta los informales somos personas que no tenemos un RUC, no tenemos un sueldo fijo, como decir para decirles que nosotros no podemos trabajar, siempre seríamos de que los que verdaderamente necesitamos estamos trabajando, porque al momento de necesitar no estuviéramos en esto de estar todo el día buscando una carrera, un bien, un dólar para llevar a la casa, el alimento y dar un recurso mas a la familia.</p> <p>Entrevista: TI_INF_02: Sí afecta, eso sí, yo no voy a negar, porque ellos pagan todo, pagan permisos, impuestos, cooperativa, y claro que cuando uno trabaja informal les quita parte de las carreras, pero también, panita nosotros necesitamos trabajar, pues. Entonces sí, les afecta en lo económico, porque ellos tienen sus gastos fijos y nosotros no.</p> <p>Entrevista: TI_INF_03: Sí se afecta, pero hay muchos, pues, si fueran poquitos informales, ahí sí se diría que no molesta tanto, pero al ser bastantes ya se nota que sí les quita trabajo a los de cooperativa. Igual yo creo que las autoridades de tránsito no se preocupan mucho, porque esto lleva tiempo así, no es de ahora nomás, y nadie controla como debería.</p> <p>Entrevista: TI_INF_04: Yo sí pienso que les afecta, porque al haber más carros llevando pasajeros, ellos ganan menos. los formales pagan papeles, cuotas, y nosotros no tenemos esos gastos, entonces claro que se siente en el bolsillo de ellos. Pero también es verdad que uno no está aquí por gusto, sino porque ya no hay trabajo, muchos estamos por necesidad, no porque uno quiera quitarle el trabajo a nadie. Y también hay que decir que ya somos bastantes informales, antes eran unos pocos, ahora ya son muchos, entonces la competencia se nota más para ellos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Reconocimiento de impacto - Minimización - Justificación - Responsabilidad atribuida 	<p>Los testimonios de los taxistas informales muestran una reconocimiento parcial del impacto que su actividad genera sobre los taxistas formales, especialmente en términos de reducción de ingresos y mayor competencia en un mercado local limitado. Los entrevistados reconocen que los formales enfrentan mayores costos permisos, cuotas e impuestos lo que hace que el impacto económico sea más fuerte para ellos. No obstante, este reconocimiento se acompaña de una alta carga empática, ya que la informalidad es presentada como una alternativa forzada ante la falta de empleo y la necesidad de sostener a la familia.</p> <p>Desde una perspectiva teórica, estos discursos se vinculan con las técnicas de neutralización planteadas por Sykes y Matza (1957), en especial la negación de responsabilidad y la apelación a necesidades superiores como la supervivencia. Asimismo, se evidencia un proceso de justificación moral, en términos de Bandura (1999), donde el daño causado al sector formal es relativizado frente a una situación percibida como más urgente: la precariedad del propio actor informal. Estos relatos funcionan como accounts</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Técnicas de neutralización (Sykes & Matza, 1957) - Justificación moral (Bandura, 1999)
---	--	---	-----------------------------	---	---	---	---	---

<p>5. IMPACTO GENERAL Y REFLEXIONES FINALES</p>	<p>Percepción de competencia a desleal</p>	<p>Visión del informal sobre acusaciones</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>17. En su experiencia, ¿ha generado la proliferación informal una competencia desleal en el mercado, y cómo impacta esto en la sostenibilidad general del taxismo en la ciudad?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: Ya el punto es de que sí los amarillos tienen la ventaja, pero dígame usted, si yo tuviera 50 mil dólares adquiriría, pero es muy caro, entonces tienen los amarillos tienen el derecho de molestarse porque ellos pagan un impuesto, pero sería una normativa de que el puesto y el carro de la compañía cooperativa no sea relativamente exagerado, unos 30 mil dólares se lo pensaría, pero a 50 mil es muy exagerado, entonces a eso se debe de que mucha gente comienza a hacer el taxímetro informal por ese motivo del dinero de muy caro los puestos aquí.</p> <p>Entrevista: TI_INF_02: Sí ha generado, claro que sí, tanto para ellos como para nosotros la competencia ya se volvió desleal, porque aquí en Guaranda somos hartos carros para tan poca gente, y cuando hay mucho informal la cosa se vuelve más difícil para todos. Ellos dicen que les afecta porque pagan todo, y es verdad, pero también nosotros estamos ahí compitiendo porque toca trabajar, y vea si la autoridad no controla, se nos hace fácil seguir trabajando así, o lo que fuera el caso pues.</p> <p>Entrevista: TI_INF_03: Pero también piense que si no hubiera informalidad, mucha gente no tendría cómo trabajar, entonces ahí es complicado. Igual sí afecta el seguir en este oficio, porque ya somos bastantes, entonces el trabajo se reparte menos, tanto para ellos como para nosotros, pero mientras no haya control siempre va a crecer esto, esa es la verdad.</p> <p>Entrevista: TI_INF_04: Si la situación económica no estuviera tan mal y si el transporte urbano no estuviera tan deteriorado, capaz no habría tanta necesidad de que la gente tenga que sacar el carro para trabajar. Entonces yo diría que es una competencia, pero viene más por la necesidad que por querer dañar a alguien. Ahora, sí afecta a la sostenibilidad del taxismo en Guaranda, no le voy a mentir,</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Negación de deslealtad - Defensa de legitimidad - Reconocimiento parcial - Visión sistémica 	<p>Desde la perspectiva de los taxistas informales, la competencia existente es reconocida, pero no es siempre asumida como desleal en sentido moral, sino como resultado de un contexto estructural marcado por la escasez de empleo y los altos costos de acceso a la formalidad. Los entrevistados reconocen que los taxistas formales asumen mayores cargas económicas y regulatorias, lo que genera tensiones en el mercado, aunque justifican su propia presencia como una estrategia de subsistencia más que como una práctica orientada a dañar al sector formal, en coherencia con una lógica de economía moral basada en la necesidad y la justicia cotidiana (Thompson, 1971). Al mismo tiempo, se reconoce que la proliferación del taxismo informal afecta la sostenibilidad general del sector, ya que incrementa la oferta de servicios en una ciudad con demanda limitada, provocando fragmentación del mercado e inestabilidad de ingresos para ambos grupos. Esta visión introduce una lectura sistémica del problema, donde la competencia no se explica únicamente por la informalidad, sino por fallas estructurales en regulación, empleo y acceso equitativo a oportunidades, lo que abre el</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Economía moral (Thompson, 1971; Scott, 1976) - Legitimidad y justicia (Rawls, 1971)
---	--	--	-----------------------------	--	---	--	---	--

			<p>porque hay más carros y más oferta, entonces se reparte más la gente, ya no hay como antes que los formales tenían casi toda la demanda, pero también ha pasado que los usuarios se acostumbran a llamar</p> <p>Entrevista: TI_INF_05: Sí, competencia hay en todo lado, eso sí es cierto, y cuando hay más carros dando el mismo servicio, sea de día o de noche, claro que se siente. A veces uno pierde pasajes que antes eran seguros, y eso hace que el trabajo no sea tan estable como antes.</p> <p>Entrevista: TI_INF_06: Siempre va a haber lainformalidad de una o de otra manera y las condiciones laborales como nuevamente se repite, no hay trabajo, no hay trabajo, no hay plazas de trabajo, ese es el punto clave de esta proliferación de taxista informal.</p> <p>Entrevista: TI_INF_07: Yo creo que sí se siente como una competencia medio desordenada, porque ahora hay muchos carros ofreciendo lo mismo y ya no alcanza el trabajo como antes. Eso afecta a todos, tanto a los formales como a nosotros, porque el pasaje se reparte más y ya no es tan seguro el ingreso. Pero más que desleal, yo diría que nace por la necesidad, porque no hay trabajo y la gente busca cómo ganarse el día,</p>	<p>debate hacia soluciones más justas y redistributivas, antes que exclusivamente punitivas (Rawls, 1971).</p>
--	--	--	--	--

<p>5. IMPACTO GENERAL Y REFLEXIONES FINALES</p>	<p>Propuestas desde la informalidad</p>	<p>Demandas y expectativas</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>18. ¿Qué recomendaciones propondría para mejorar la relación entre sectores informal y formal, o para regular la informalidad de manera equitativa?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: Sería bueno una reunión para todos los informales con todos los señores legales para de ahí sacar una resolución y decir a ver quiénes tienen la posibilidad de adquirir un automotor y quienes no, entonces con ese sistema podríamos nosotros avanzar, porque si no de otra manera no se podría. Entrevista: TI_INF_02: Una unión entre formales e informales sería bien difícil, porque cada quien tiene su realidad, pero por el bien de la ciudadanía sí creo que debería haber algo más claro. Por ejemplo, que se revise qué carros tienen papeles básicos, que al menos estén al día en matrícula, sin reportes, sin problemas mecánicos, porque uno que es informal igual quiere trabajar seguro, no andar haciendo mal las cosas. Entrevista: TI_INF_03: En palabras suena fácil pero difícil es la situación, porque uno necesita trabajar igual. Yo propondría a la autoridad del cabildo que se nos dé paradas, puede ser afuera de la ciudad o en lugares donde no estorben a los cooperativizados, así podríamos trabajar más tranquilos, o también que nos den alguna facilidad para sacar permiso, algo más accesible, porque con lo que piden ahora casi nadie puede entrar. Entrevista: TI_INF_04: Yo pienso que deberían cambiar las leyes de tránsito, porque están muy viejas y no ayudan a nadie, ni a los formales ni a nosotros. Si hubiera una norma más justa, capaz sí pudiéramos trabajar sin tanto problema y no habría tanta pelea. Entrevista: TI_INF_05: Yo diría que lo justo fuera que la Alcaldía nos escuche también, pues uno igual hace un trabajo, no andamos haciendo daño. Sería bueno que se presente una demanda o petición formal, algo bien hecho, para que nos tomen en cuenta y si se pudiera, que nos asignen aunque sea una paradita en algún punto</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Formalización accesible - Reconocimiento - Regulación flexible - Diálogo sectorial 	<p>Los entrevistados informales proponen principalmente espacios de diálogo y reconocimiento mutuo entre ambos sectores, planteando reuniones conjuntas, mesas de trabajo o procesos de escucha por parte del municipio. Desde su perspectiva, una regulación equitativa no puede basarse solo en sanciones, sino en criterios diferenciados de acceso a la formalización, como permisos más accesibles, revisión básica de condiciones técnicas de los vehículos y asignación de paradas alternativas que no entren en conflicto directo con las cooperativas. Estas propuestas reflejan una demanda de formalización gradual, donde el orden y la seguridad convivan con la necesidad de subsistencia (Chen, 2012; OIT, 2015). Al contrastar estas demandas con el sector formal, se identifican puntos de convergencia en la necesidad de reglas claras, control efectivo y reducción de conflictos, aunque persisten tensiones en torno a costos, cupos y derechos adquiridos. Para los informales, la viabilidad de cualquier política depende de su flexibilidad y capacidad de adaptación a contextos locales, evitando la exclusión y reconociendo que gran parte de la informalidad responde a la falta de empleo</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Formalización incluyente (Chen, 2012) - Políticas de transición (OIT, 2015)
---	---	--------------------------------	-----------------------------	--	--	---	--	--

				<p>donde no molestemos a los formales.</p> <p>Entrevista: TI_INF_06: Dentro de la informalidad y la regulacion no cabe en papeles, porque hay una normativa municipal que nos prohíbe operar así, y la municipalidad viene de arriba, de las altas esperas, entonces creo que es imposible llegar a una formalidad y la regularidad al mismo tiempo.</p> <p>Entrevista: TI_INF_07: Yo creo que lo principal sería que exista más diálogo y comprensión, no solo castigo. Que las autoridades vean que muchos estamos trabajando por necesidad y busquen alguna forma más flexible para ordenar esto, sin tanta pelea. Si hubiera reglas más claras y alcanzables, capaz se podría convivir mejor y trabajar más tranquilos, tanto en lo formal como en lo informal.</p> <p>.</p>			<p>y a barreras de entrada elevadas. En este sentido, las propuestas abren la posibilidad de políticas de transición que ordenen el mercado sin profundizar la desigualdad entre actores (Perry et al., 2007).</p>			

<p>6. CIERRE</p>	<p>Información complementaria</p>	<p>Aspectos no contemplados / Saturación temática</p>	<p>TAXISTAS FORMAL ES.</p>	<p>19. ¿Hay algún aspecto adicional relacionado con el taxismo informal o las estrategias de supervivencia que no hayamos cubierto y que considere importante compartir?</p>	<p>Entrevista: TF_EL_01: Creo que hemos cubierto la mayor parte, pero sí recalcar que ante la presencia de la informalidad es importante sumarnos todos y, al hablar de sumarnos todos, son autoridades, ciudadanía y nosotros como taxistas; las autoridades competentes en el control de la informalidad; nosotros como taxistas, dar un buen servicio, atención al cliente y, lógicamente, siempre estar abiertos para cualquier circunstancia. Entrevista: TF_EL_02: Claro, lo que ustedes nos ayudarían a compartir es hacer algunas campañas para que, ya digo, los señores encargados del control nos ayuden a nosotros, que somos taxis legalmente constituidos. Entrevista: TF_EL_03: La verdad que no me viene a la mente ninguno, se ha habalado de todo en la entrevista: mi malestar con lo informal. Entrevista: TF_EL_04: En cuanto a esta pregunta, creo que las preguntas que me acaba de hacer están bien redactadas, si hubiera algún otro puntito, que ya son cosas mínimas, porque en lo que hemos conversado sí se ha tratado casi la mayor parte por sí es el aspecto de esto de los señores informales, si hubiera otras cosas más o menos cuál podría ser un punto que se le escapara, por ejemplo, colaboración de los usuarios, porque alguna gente sale más grosera diciendo que es que me voy con los señores porque cobran menos, el único detalle es el precio que tienen ellos en una carrera normal a lo que ellos cobran. Entrevista: TF_EL_05: Bueno... no creo, me parece que ya se ha hablado de casi todo lo que considero importante, solo diría que esto del taxismo informal no es un problema de ahora nomás, viene de años y se ha ido dejando crecer y mientras no se tome en serio, uno solo sigue ajustándose como puede. Eso nomás quería añadir. Entrevista: TF_EL_06: Creo que ya se ha</p>	<p>Dimensiones no anticipadas desde la perspectiva informal.</p>	<p>Las respuestas de los taxistas formales indicaron que los principales ejes del problema ya habían sido abordados a lo largo de la entrevista, lo que evidencia un cierre discursivo del fenómeno. Como elemento complementario emergió la idea de corresponsabilidad entre autoridades, ciudadanía y taxistas formales para enfrentar la informalidad, reforzando una lectura relacional del problema, donde la falta de control estatal y las decisiones de los usuarios contribuyen a su reproducción cotidiana. Desde el enfoque metodológico, la reiteración de que “ya se ha dicho todo” permitió identificar la saturación teórica de la pregunta, al no emerger categorías nuevas ni dimensiones no previstas en el diseño inicial. La información adicional cumplió un rol confirmatorio y de cierre, validando la coherencia del proceso analítico y la suficiencia del corpus empírico, tal como lo plantea la lógica de la teoría fundamentada cuando los datos dejan de aportar variación conceptual relevante (Glaser y Strauss, 1967).</p>	<p>- Teoría fundamentada (Glaser & Strauss, 1967) - Saturación teórica (Charmaz, 2006)</p>
----------------------	-----------------------------------	---	----------------------------	--	--	--	--	--

					<p>hablado casi todo, joven, solo quiero agregar que el problema del taxi no regulado ha estado aumentando desde hace varios años y si no se toma acción ahora, luego será difícil detenerlo.</p> <p>Entrevista: TF_EL_07: No, la verdad creo que ya se ha cubierto todo lo importante. No tendría nada más que agregar, mi estimado joven.</p>			
6. CIERRE	Evaluación del proceso investigativo	Retroalimentación metodológica / Validación comunicativa	TAXISTAS FORMAL ES.	<p>20. ¿Tiene alguna pregunta o comentario sobre esta entrevista o la investigación en general?</p>	<p>Entrevista:TF_EL_01: No, como pregunta únicamente para felicitar la iniciativa que han tomado para realizar esta tesis laboral, esta tesis de estudios que usted está realizando, las preguntas muy concretas, muy bien realizadas, y felicitarle y desearle éxito únicamente en toda esta campaña que están realizando.</p> <p>Entrevista: TF_EL_02: Sabe que agradecerle a usted como estudiante de la universidad hacer estas entrevistas y quisiera que hagan a nivel de toda la provincia y de las cooperativas legalmente constituidas para que sepan de que el transporte informal nos está mandando a la quiebra prácticamente a nosotros que somos legales, nos está mandando a la quiebra porque el trabajo ha disminuido y la economía de nosotros está bien baja.</p> <p>Entrevista: TF_EL_03: Claro que sí, ¿qué sentido? ¿En qué nos va a beneficiar, tal vez, esta entrevista a los taxistas? Y gracias</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Observaciones metodológicas - Dudas del informante - Sugerencias - Validación de contenido 	<p>Las contestaciones de los taxistas registrados mostraron una apreciación favorable hacia la entrevista y la función del investigador subrayando la claridad de las preguntas el respeto en la conversación y la relevancia de la investigación para hacer visible su situación, este tipo de retroalimentación no solo muestra apoyo sino que también actúa como una forma de validar la comunicación, ya que los participantes se sintieron escuchados y reflejados en el proceso de investigación, lo que fortalece la validez del conocimiento generado (Habermas, 1984).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Reflexividad en investigación cualitativa (Bourdieu & Wacquant, 1992) - Validación comunicativa (Habermas, 1984)

				<p>por hacer este estudio en la cooperativa que posiblemente nos ayude, pero el taxismo pirata sigue de largo.</p> <p>Entrevista: TF_EL_04: Pregunta bueno, como pregunta no, lo que hiciera es una felicitaciones de acuerdo a lo que las preguntas que usted me ha hecho, está muy bien que ustedes como jóvenes se den un tiempito y vean la situación en la que estamos padeciendo nosotros aquí en la ciudad como taxistas formales, ya que hay otra gente que no se ha dado, ese tiempito de colaborarnos a nosotros viendo cuál es las necesidades de nuestra ciudad. Nada más.</p> <p>Entrevista: TF_EL_05: No, no tengo más preguntas, solo felicitarle, y ojalá este estudio también lo vean las autoridades, para que de una vez hagan algo.</p> <p>Entrevista: TF_EL_06: No, solo felicitarle por el trabajo de su tesis que está haciendo, y ojalá estas investigaciones también sirvan para nosotros, lo de la cooperativa.</p> <p>Entrevista: TF_EL_07: No, solo comentarle que ojalá le salga bien su tesis, y si se puede leerla ya cuando termine, sería bueno, nada más, que mi información le sirva.</p>		<p>Desde un enfoque reflexivo, estos comentarios facilitaron la inclusión de la perspectiva del informante dentro del análisis metodológico, demostrando que la investigación no se vio como algo ajeno o que toma, sino como un lugar de conversación y reconocimiento recíproco. Esta comunicación valida lo esencial de la reflexividad en la investigación cualitativa, en la que el investigador forma parte del entorno y su trabajo influye en la creación del significado y la legitimidad del estudio (Bourdieu y Wacquant, 1992).</p>	
--	--	--	--	--	--	---	--

<p>6. CIERRE</p>	<p>Información complementaria</p>	<p>Aspectos no contemplados</p>	<p>TAXISTAS INFORMALES.</p>	<p>19. ¿Hay algún aspecto adicional relacionado con el taxismo informal, las interacciones con formales o sus estrategias de supervivencia que no hayamos cubierto y que considere importante compartir?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: Sería la supervivencia, eso sería lo ideal ya que nosotros trabajamos de sol a sol y hasta mas para poder llevar la comida a la casa. Entrevista: TI_INF_02: No, creo que ya hemos hablado lo necesario, no tendría algo más que agregar. Entrevista: TI_INF_03: Bueno, solo que tal vez a veces la gente piensa que porque somos informales hacemos las cosas mal, pero no es así. Muchos trabajamos responsablemente, cuidando el carro y respetando al pasajero. También sería bueno que se vea que algunos entramos por necesidad y no porque queríamos ser piratas. Entrevista: TI_INF_04: No, más que todo ya hemos hablado, solo decir que la informalidad es gesto de progresar y trabajar honestamente. Entrevista: TI_INF_05: No tengo algo más que agregar, cualquier compañero que trabaja así informal le va a decir casi lo mismo, porque todos pasamos por lo parecido. Entrevista: TI_INF_06: Creo que, dentro de las estrategias de supervivencia, estamos a la par porque cada quien tiene que llevar el sustento del día a sus hogares para que podamos subsistir. Entrevista: TI_INF_07: Ya, solo decir que la mayoría está en esto por necesidad, no por hacer daño a nadie. Uno camella para llevar algo a la casa y salir adelante como se pueda, nada más.</p>	<p>Dimensiones no anticipadas desde la perspectiva informal.</p>	<p>Los entrevistados insisten en que su actividad responde menos a una lógica de confrontación con el sector formal y más a la necesidad urgente de generar ingresos para sostener a sus hogares mediante jornadas extensas y trabajo constante. Además, se observa una demanda de reconocimiento moral, pues varios informantes señalan que la informalidad no implica irresponsabilidad ni prácticas indebidas, sino una forma legítima de “camellar” ante la falta de empleo, lo que permite comprender la informalidad como una estrategia de vida antes que como una elección desviada. Estos relatos complementarios enriquecen la comprensión del fenómeno al visibilizar significados y motivaciones que no siempre aparecen en categorías previamente definidas, lo cual es coherente con un enfoque inductivo propio de la teoría fundamentada (Glaser & Strauss, 1967).</p>	<p>- Teoría fundamentada (Glaser & Strauss, 1967) - Saturación teórica (Charmaz, 2006)</p>
<p>6. CIERRE</p>	<p>Evaluación del proceso</p>	<p>Retroalimentación</p>		<p>20. ¿Tiene alguna pregunta o comentario sobre esta entrevista o la investigación en general?</p>	<p>Entrevista: TI_INF_01: No, me parece súper bien que usted, como estudiante, haga esta tesis y que nos entrevisten a los formales y a los informales para ver cómo sacamos un mismo tema para salir adelante, como lo que hacemos: el oficio del taxímetro. Entrevista: TI_INF_02: No, solo que ojalá le sirva la información que le di, eso nomás. Entrevista: TI_INF_03: No más que todo,</p>	<p>- Observaciones - Dudas - Sugerencias - Validación</p>	<p>Se evidencia una validación comunicativa positiva del proceso investigativo, ya que los entrevistados expresan comodidad y reconocimiento por haber sido tomados en cuenta, valorando especialmente que la investigación incluya tanto a taxistas formales como</p>	<p>- Reflexividad (Bourdieu & Wacquant, 1992) - Ética en investigación cualitativa (Christians, 2011)</p>

			<p>gracias por tomar en cuenta lo que uno dice y piensa.</p> <p>Entrevista: TI_INF_04: Solo quisiera saber si después van a dar los resultados, para ver si esto también sirve para mejorar algo en la ciudad.</p> <p>Entrevista: TI_INF_05: Solo felicitarle, joven, y ojalá siga adelante con su tesis, que le vaya bien.</p> <p>Entrevista: TI_INF_06: Nosotros solo buscamos la forma de dar de comer a la familia. Ojalá sirva su estudio para, su tesis, para que se den cuenta arriba, los que hacen las leyes, de que la gente de Guaranda necesita oportunidades, eso nomás. Muchas gracias, más bien.</p> <p>Entrevista: TI_INF_07: No, todo bien nomás. Ojalá sí sirva el estudio y algo mejore más adelante.</p>	<p>informales para comprender el problema desde ambos sectores. Estas expresiones refuerzan la importancia de la reflexividad del investigador y de la investigación como un proceso dialógico, donde el informante no solo aporta datos, sino que también evalúa y legitima el sentido social del estudio (Bourdieu & Wacquant, 1992).</p>
--	--	--	--	---

Anexo 5. Evidencias fotográficas de las entrevistas



Evidencia de entrevista a taxista formal, 2025.



Evidencia de entrevista a taxista formal, 2025.



Evidencia de entrevista a taxista formal, 2025.



Evidencia de entrevista a taxista formal, 2025.



Evidencia de entrevista a taxista informal, 2025.



Evidencia de entrevista a taxista informal, 2025.