

La inmutabilidad de los taxirrutas en Quito: acciones y estrategias del sector de transporte informal durante la pandemia del covid-19

The Immutability of Taxirrutas in Quito, Ecuador: Actions and Strategies from the Informal Transport Sector during Covid-19

Julie Gamble (*Urbanista, doctorada en planificación urbana por la Universidad de California, Berkeley*)

julie.gamble.1@vanderbilt.edu

Resumen

Entre marzo y mayo de 2020, a medida que las ciudades respondían a la crisis global generada por el covid-19, Quito entró en una etapa de confinamiento que puso fuera de servicio el sistema de transporte público de la ciudad. Sin embargo, en las periferias siguió funcionando el transporte informal. ¿Qué hicieron los servicios de transporte informal —como los taxirrutas— durante la pandemia? Con base en 31 entrevistas a choferes de taxirruta, este artículo destaca que el sector se caracterizó por la inmutabilidad: las asociaciones no cambiaron sus rutas ni aumentaron los precios de sus viajes. Esta inmutabilidad implica necesariamente dinámicas de adaptación y mantenimiento, indispensables para que el sector funcione sin alteraciones. Este artículo desvela las estrategias y tácticas empleadas para mantener una ruta en movimiento, lo que involucra dinámicas heterogéneas que dependen de una serie de circunstancias.

Palabras clave

Transporte informal, sostenibilidad, movilidad, reparación.

Abstract

Between March and May 2020, as cities responded to Covid-19 globally, Quito entered a phase of quarantine that immobilized the city's public transport system. In this context, this article focuses on how informal transport services continued to operate on the peripheries to provide a mobility service in absence of public transport. The article asks: What did informal transport services such as taxirrutas do during the Covid-19 pandemic? Based on 31 interviews with taxirruta drivers, the article highlights how the sector was characterized by immutability. That is, companies did not change their routes or increase trip prices. The category of immutability, necessarily implies that invisible dynamics like adaptation and maintenance are a requisite for the sector to function without alteration. This article uncovers the strategies and tactics employed to keep a route in motion, which involves heterogeneous dynamics that depend a range of circumstances.

Keywords

Informal transport, sustainability, mobility, repair.

Revista ENSAYO - Arquitectura PUCP Estudios de arquitectura, urbanismo y territorio

Número 4 · Año 2024 · ISSN 2710-9726 e-ISSN 2710-2947

Pensar La Movilidad Sostenible En Periferias Populares De Las Metrópolis De América Latina

Editores Pablo Vega Centeno, Jérémy Robert



La siguiente obra ha sido publicada bajo las condiciones de la Licencia Creative Commons CC BY-NC-SA 4.0, la cual autoriza a terceros distribuir, mezclar, ajustar y construir a partir de la misma, con la excepción de fines comerciales, siempre que le sea reconocida la autoría de la creación original y que dichas creaciones se licencien bajo las mismas condiciones. Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú 2021-02820

LA INMUTABILIDAD ⁹⁶ DE LOS TAXIRRUTAS EN QUITO: ACCIONES Y ESTRATEGIAS DEL SECTOR DE TRANSPORTE INFORMAL DURANTE LA PANDEMIA DEL COVID-19¹

Julie Gamble

Entre marzo y mayo de 2020, a medida que las ciudades respondían a la crisis global generada por el covid-19, Quito, ciudad andina, capital del Ecuador, entró en una etapa de confinamiento. Durante la pandemia, el municipio de Quito dejó fuera de servicio los autobuses y otros sistemas de transporte público de la ciudad, tipo BRT (Bus Rapid Transit), e impulsó alternativas como una nueva infraestructura para bicicletas. Dicha infraestructura y un futuro metro subterráneo —el MetroQ— son respuestas de movilidad sostenible que el gobierno municipal está desarrollado en la última década para afrontar próximos eventos relacionados con el cambio climático. Sin embargo, esta serie de soluciones impacta de manera distinta entre los tres millones de residentes urbanos: las ciclovías no llegan a las periferias, y el futuro sistema del MetroQ todavía no está en operación. Por lo demás, la falta de acceso al sistema de transporte no es un problema asociado únicamente a la cuarentena. Las escasas opciones de movilidad son un problema común relacionado con el deterioro del transporte público que experimentan las ciudades latinoamericanas, y que ha dado lugar al surgimiento de sistemas alternativos, como los taxirrutas.

En el presente artículo abordamos el tema del transporte informal durante la pandemia del covid-19, para comprender cómo la gente que no pudo trabajar desde su casa siguió desplazándose mientras la ciudad permanecía paralizada. Entendemos por *transporte informal* los autobuses de pequeña escala y las furgonetas o autos compartidos por varios pasajeros no conectados entre sí, como colectivos, *jitneys* (De Soto, 1989; Cervero & Golub, 2007) o, en el caso de Quito, taxirrutas.

La investigación se centra en los taxirrutas, autos compartidos, de cuatro puertas, un servicio no regulado que opera en las fisuras y los alrededores del sistema de transporte público de Quito. El diario nacional *El Telégrafo* califica al sector del transporte informal como una forma ilegal de movilidad común que cubre las falencias del transporte (2011). En este contexto, cabe preguntarse: ¿qué hicieron los servicios de transporte informal, como los taxirrutas, durante la pandemia del covid-19? ¿Cómo ayudaron los taxirrutas a mantener la movilidad urbana?

Con base en 31 entrevistas con choferes de taxirruta, el artículo destaca cómo el sector se caracteriza por la *inmutabilidad*, categoría que se refiere a que las cosas se mantienen como están. En este caso, el sector siguió caracterizado, por ejemplo, por la precariedad económica y el trabajo en áreas poco accesibles. Las y los conductores pudieron mantener su conexión con la economía urbana gracias al trabajo diario y al vehículo, que les dio la posibilidad de endeudamiento. Al mismo tiempo, la inmutabilidad implica dinámicas de adaptación y mantenimiento necesarias para que los servicios funcionen sin alterarse. En el marco de la precariedad económica, los choferes mantuvieron las mismas rutas apelando a estrategias de mantenimiento y bioseguridad. La interacción de las relaciones sociales, tecnológicas y económicas evidencia que los operadores de taxirruta lograron mantener un servicio constante para la movilidad urbana en las periferias.

1 Agradezco a las y los conductores de taxirruta por su tiempo y colaboración en este estudio. El proyecto no podría haberse llevado a cabo durante la pandemia sin la ayuda de Renata Cachimuel y Sofía Gordón, quienes me asistieron en el campo cuando no pude estar allí. También agradezco al equipo editor y a los evaluadores anónimos, cuyos comentarios mejoraron la calidad de la publicación.

LA INMUTABILIDAD DE LOS TAXIRRUTAS EN QUITO:
ACCIONES Y ESTRATEGIAS DEL SECTOR DE TRANSPORTE
INFORMAL DURANTE LA PANDEMIA DEL COVID-19

▼ **Tabla 1**

Característica de las
personas entrevistadas.

		NÚMERO	PORCENTAJE
<i>Género</i>	Masculino	25	80
	Femenino	6	20
TOTAL		31	100
<i>Edad (años)</i>	18-25	3	10
	26-35	3	10
	36-45	11	35
	46 y más	14	45
TOTAL		31	100
<i>Tamaño de hogar (n.º de miembros)</i>	1-2	2	6
	3-4	18	58
	Más de 5	11	36
TOTAL		31	100
<i>Rango de ingresos antes de la pandemia (dólares de EE. UU.)</i>	400-600	5	16
	601-800	7	22
	801-1000	8	26
	1001-1200	3	10
	1201-1400	4	13
	1401-1600	1	3
	Más de 1601	3	10
TOTAL		31	100

② METODOLOGÍA

El artículo se basa en una investigación etnográfica abierta desarrollada con conductores de taxirruta desde 2016. En el contexto del covid-19, se centra específicamente en los resultados de entrevistas semiestructuradas realizadas a 31 conductores de taxirruta en el invierno de 2021 para evaluar el impacto del covid-19 en el sector. Durante esta fase (2021) el trabajo fue principalmente cualitativo, con el apoyo de asistentes de investigación. Escogimos a dos personas que fueron entrenadas y luego hicieron una prueba previa, con las preguntas de la entrevista. Durante esta prueba identificamos y ajustamos ciertas preguntas para mejorar su calidad y orden.

Como estrategia de enganche tomamos contacto con los mismos informantes del estudio realizado en 2016, primero mediante llamada telefónica y luego por WhatsApp. Aunque no hubo respuesta de todas las asociaciones, identificamos el interés por participar de varios choferes de una misma asociación; por lo tanto, también los seleccionamos. Las entrevistas semiestructuradas se realizaron presencialmente y, debido a la emergencia sanitaria, en un lugar abierto. Cada entrevista duró entre 45 minutos y 2 horas, con el fin de que los participantes pudieran responder a ciertas preguntas concretas y, de ser el caso, pedir clarificaciones. Mantuvimos un diálogo flexible con cada informante porque el proceso de una entrevista se inserta en una realidad social cambiante. Además, les pedimos que dibujaran su ruta; y, con su aprobación, tomamos fotos de las paradas de su trayecto. Muchos decidieron no dibujar la ruta y prefirieron que no tomáramos fotos para mantener la anonimidad de la asociación. A cada entrevistado se le reconocieron veinticinco dólares por su tiempo y participación.

Después de las entrevistas cuantificamos ciertas categorías, como el «impacto económico». A la vez, hicimos una labor de transcripción, codificación y análisis mediante un método inductivo, enfoque común que los etnógrafos adoptan para establecer temas y patrones con el material etnográfico (Boellstorff, Nardi, Pearce, Taylor & Marcus, 2012, p. 166).

Al iniciar las entrevistas —31, semiestructuradas y en lugares abiertos elegidos por cada participante— registramos, mediante un formulario, la información demográfica, el tamaño del hogar y la información económica (tabla 1). Cabe anotar, además, que la investigación fue aprobada por el Comité de Ética de Investigación en Seres Humanos de la Universidad San Francisco de Quito.

2 Conflicto armado interno: entre 1980 y el 2000, se vivió en el Perú un periodo de violencia que comenzó como un conflicto armado interno que buscaba eliminar las injusticias sociales, lucha que se desvirtuó y terminó en terrorismo: dos décadas en las que causó miles de muertes y terror en la sociedad.

③ CASO: TAXIRRUTAS EN QUITO, ECUADOR

A continuación presentamos la información contextual del caso de Quito y, luego, los resultados del estudio. Incluimos algunas citas textuales para evidenciar las voces de los participantes.

Quito es una ciudad alargada, ubicada sobre la hoya de Guayllabamba, en la ladera occidental del volcán Pichincha, a 2850 metros de altitud. Desde la década de 1970 enfrenta problemas de ocupación informal del suelo urbano en zonas periféricas y suburbanas. El 51,3% de la población urbana depende del transporte público (Distrito Metropolitano de Quito, 2022, p. 24). La ciudad tiene una tasa de crecimiento anual del 1,7%, lo que implica una gran demanda de desplazamientos (Distrito Metropolitano de Quito, 2012). Una consecuencia de este crecimiento sin precedentes es la falta de servicios básicos y de infraestructura de transporte público, servicios que, en contraste, se concentran en el norte y el centro de la ciudad.

La tendencia de los desplazamientos diarios indica que el 51,5% de los viajes de la ciudad se dirigen hacia el «hipercentro», un área espacial caracterizada por la aglomeración de servicios urbanos (Distrito Metropolitano de Quito, 2014, p. 32). El hipercentro es una centralidad urbana que también busca densificarse mediante la especulación inmobiliaria vertical de alta gama. Sin embargo, a pesar del aumento de las edificaciones de lujo, el crecimiento de la población es negativo en el centro y norte de la ciudad, según el último censo, y solo ha aumentado en las periferias y en los valles suburbanos (Distrito Metropolitano de Quito, 2012, p. 18). Estas breves estadísticas nos ilustran sobre cómo influyen las tendencias de desarrollo desigual en la movilidad urbana cotidiana, pues hacen que los desplazamientos en transporte público sean más demorosos y lejanos.

El sistema de transporte público de Quito consta en la actualidad de tres líneas de BRT y una amplia red de autobuses concesionados por cooperativas privadas. A medida que la ciudad sigue descentralizándose, las anticuadas líneas de BRT y los autobuses han superado su capacidad operativa y son incapaces de satisfacer las necesidades de movilidad de la ciudad.

Para mejorar la movilidad, desde 2012 el municipio está construyendo una primera línea de metro subterráneo. Al momento de escribir este artículo la línea está casi terminada, pero sigue sin abrirse al público (imagen 1). Se prevé un recorrido de 22 kilómetros de norte a sur, pero desconectado de los valles y periferias.

Quito también cuenta con una infraestructura para bicicletas, la que, durante la pandemia, se planificó extender en 62 kilómetros adicionales; no obstante, cubre apenas el hipercentro de la ciudad (Carvajal, 2020).

La infraestructura de transporte, aunque existente, está continuamente en mal estado, es insegura o incompleta. Periódicos locales e informes dan cuenta de estas afirmaciones. *El Comercio*, diario que se distribuye a nivel nacional en el Ecuador, señala que el sistema de transporte está saturado, obsoleto y en constante deterioro (2022). Algunos informes indican que la inseguridad y las agresiones de género ocurren a diario en las unidades (Allen, Cárdenas,

► Imagen 1

MetroQ, el metro subterráneo de Quito sin inaugurar. Foto: Julie Gamble (2022).



Pereyra & Sagaris, 2019) es necesario comprender el problema a través de una perspectiva integral, para así lograr trabajar de manera efectiva con la promoción de la inclusión y la equidad de género en el marco de las políticas de transporte sostenible. Este informe y conjunto de herramientas, titulado *Ella se mueve segura* es el resultado de un estudio interdisciplinario sobre el tema de la seguridad personal de las mujeres en el transporte público en tres ciudades de América Latina: Quito (Ecuador). Mientras tanto, las paradas de metro están cerradas, inoperativas, y una empresa de seguridad privada vigila las instalaciones las veinticuatro horas del día, como se muestra en la imagen 1.

Según *El Telégrafo*, otro diario nacional del Ecuador, los ciudadanos cuestionan la cobertura, el horario, la frecuencia, la calidad y la seguridad del sistema (2016). En lugar de wifi, exigen más seguridad. Todos estos factores han llevado a un aumento continuo de la oferta de taxirrutas. Las infraestructuras

urbanas generan desigualdades en la ciudad y presentan geometrías de poder complejas cuando colapsan, se estancan o se someten a una presión extrema (McFarlane, 2010, p. 139). Si bien las interrupciones son comunes en la vida cotidiana de las ciudades, una crisis como la del covid-19 hizo que los diferentes grupos sociales la enfrentaran de maneras también dispares.

Desde 2002, el servicio de taxirruta ha ido evolucionando con la ciudad. Según la administración municipal, el transporte informal representa el 1% de los viajes en la ciudad. Para establecer una comparación, actualmente la distribución modal está compuesta de la siguiente manera: 51,3% en transporte público, 14,8% a pie, 0,6% en vehículos no motorizados, 19% en vehículos privados, 6,3% en transporte escolar e institucional, 2,7% en moto y 4,2% en taxi-plataformas (Distrito Metropolitano de Quito, 2022, p. 24).

El transporte informal configura un sistema de movilidad popular que en Quito se conoce como *taxirruta*. En América Latina el transporte informal es un fenómeno común en las ciudades, a la par que una creciente categoría de investigación. El trabajo de Oviedo y Titheridge (2016), por ejemplo, emplea el caso de Bogotá para ilustrar cómo los servicios de transporte informal proporcionan una accesibilidad vital para aquellas personas que viven en las periferias. En Bogotá, igualmente, se han realizado investigaciones para mapear y entender la lógica de los servicios (Goldwyn & Vergel-Tovar, 2018). En ciudades andinas, como Bogotá y Lima, se muestra que la forma urbana y la movilidad son factores de vulnerabilidad (Vega Centeno, Robert, Demoraes Moreno & Gouëset, 2022).

Los taxirrutas de Quito no están reconocidos como una opción de servicio de transporte público según las leyes nacionales de tránsito (República del Ecuador, 2015), a pesar de que han operado históricamente a lo largo de las periferias de la ciudad. En una investigación previa con las mismas asociaciones de taxirruta —realizada en los años 2016 a 2018— se identificó que estas se movilizan por toda la ciudad partiendo de las periferias (Gamble & Puga, 2019). Áreas como el hipercentro también son conocidas como centralidades económicamente productivas; allí, el objetivo de la futura planificación del transporte es optimizar y conectar nuevas centralidades «multi-usos» a otras escalas, con el objetivo de descentralizar escuelas, actividades comerciales, centros de empleo, servicios administrativos y plazas de oportunidad, para reducir la duración de los viajes (Empresa de Desarrollo Urbano de Quito, 2009, pp. 41-42).

Los taxirrutas parten desde las periferias hacia el hipercentro porque allí se ubican servicios sociales como los relacionados con la educación y la salud, lejos de las zonas densamente residenciales de las periferias. En este contexto, la demanda de servicios sociales también hace necesario recorrer mayores distancias. Las entrevistas realizadas durante la primera fase de esta investigación (2016-2018) evidenciaron que el objetivo de las asociaciones de taxirruta es conectar periferias mal atendidas y de difícil acceso, llegar al hipercentro o hacer conexión con líneas de transporte público. Los taxirrutas cubrieron áreas para «llenar los vacíos» dejados por los servicios formales de transporte (Cervero & Golub, 2007, p. 445).

Las estadísticas municipales, junto con la investigación previa, confirman que los taxirrutas son un modo permanente de movilidad urbana en el paisaje de transporte de Quito. Estos ofrecen una forma consistente de movilizarse, y conectan con la economía urbana a las personas que se encuentran fuera del empleo formal. Pero ¿qué sucede con los servicios de taxirruta durante eventos extraordinarios como el covid-19, que hacen colapsar a la ciudad?

④ RESULTADOS

En esta sección destacamos las acciones y estrategias que los conductores de taxirruta implementaron durante la pandemia para hacer que sus servicios se mantuvieran. La categoría *inmutabilidad* organiza la lógica de nuestros hallazgos. Todos reportaron que las asociaciones permanecieron en la calle, operando; ninguna cambió su ruta ni su manera de dar el servicio. En ciertos aspectos, como la comunicación y la bioseguridad, les tocó adaptarse para seguir trabajando de la misma manera, pero esta adaptación no significó cambios importantes. Por ende, el concepto de inmutabilidad tiene diferentes dimensiones económicas, organizativas, sociales y comunicacionales.

Impactos económicos

Antes de la pandemia, el 36% de los conductores de taxirruta entrevistados declararon que los ingresos en sus hogares eran de mil dólares estadounidenses o más al mes. De los conductores entrevistados, solo el 32% declararon que obtenían el equivalente a mil dólares o más al mes antes de la pandemia. De todos los participantes, solo el 3% afirmó que sus ingresos variaron, lo que podría atribuirse a que realizaron actividades adicionales; por ejemplo, veinte se dedicaron a otras actividades generadoras de ingresos o cambiaron de ocupación, como trabajar con sus familias para vender productos de alimentación en el barrio o conducir para otras plataformas como Uber o Cabify. Ocho participantes declararon trabajar más horas para intentar recuperar sus ingresos. Los cambios de empleo duraron poco y no se mantuvieron después de la cuarentena.

Como era de esperar, el 80% de los entrevistados señalaron una pérdida de ingresos entre marzo y mayo de 2020, meses en los que se aplicó la cuarentena a nivel municipal. Durante dicho período, la misma cantidad de conductores declaró haber perdido su empleo principal como chofer de taxirruta. Hasta el momento del levantamiento de datos (2021), todos los conductores declararon que los ingresos de sus hogares habían vuelto a los niveles anteriores a la cuarentena; sin embargo, señalaron que hubo una reducción de pasajeros entre marzo de 2020 y enero de 2021.

Para sobrevivir a la cuarentena, los conductores recurrieron a una combinación de ahorros, préstamos, retrasos en los pagos y otras redes de apoyo. Durante los primeros treinta días de cuarentena la mayoría contaba con ahorros, pero tras ese período inicial todos se quedaron sin ese recurso. Veintiséis participantes manifestaron que, a pesar de eso, pudieron pagar el alquiler y las facturas de los servicios básicos, aunque, en paralelo, la misma mayoría declaró

haber pedido algún tipo de préstamo durante los meses de cuarentena para pagar otras deudas. Los préstamos de la mayoría oscilaron entre los cien y los seiscientos dólares; y su fuente fueron principalmente otros miembros de la familia, amigos, vecinos y, en menor medida, bancos.

En febrero de 2021 el 75% de los conductores entrevistados indicaron que aún tenían deudas que saldar. La continua variación y la pérdida de ingresos mensuales eran las razones más frecuentes por las que seguían sin poder pagar sus compromisos. Un tercio de los entrevistados afirmó que seguían solicitando pequeños préstamos a familiares, por valores de entre cincuenta y treinta dólares. Finalmente, los conductores implementaron medidas de austeridad en los hogares, como retrasar las reparaciones de su vehículo, renunciar a la educación familiar y a comprar ropa, adquirir menos alimentos y postergar pagos de otras deudas. Cabe destacar que varios jóvenes-adultos integrantes de la familia, de ambos sexos, tuvieron que abandonar los estudios universitarios. En el ámbito del hogar, la cuarentena por la pandemia afectó negativamente a los conductores y sus familias, y les hizo recurrir a otras estructuras socioeconómicas para sobrevivir.

Permanencia del modelo de organización de las asociaciones

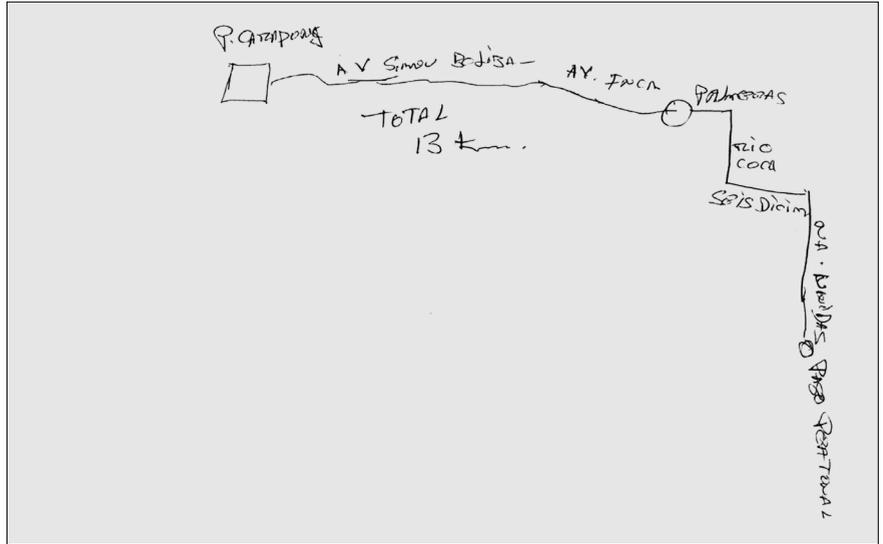
La mitad de los entrevistados declararon que siguieron prestando servicios de transporte durante la cuarentena. Los mismos conductores informaron que las asociaciones siguieron operando con el mismo número de autos, o que hubo incluso un aumento de vehículos. Veintiocho choferes reportaron que los servicios se mantuvieron constantes gracias a la vigencia estratégica de sus rutas. La imagen 2 muestra el dibujo de un participante, que detalla la ruta de su asociación.

Durante las entrevistas, algunos participantes dibujaron sus rutas —se lo solicitamos a todos, pero muchos se negaron—. Alonso dibujó el trayecto y permitió que tomáramos una fotografía de su recorrido (imagen 2). El dibujo y la fotografía de Alonso ejemplifican cómo él y sus compañeros de trabajo mantuvieron la misma ruta.¹ Los servicios de taxirruta trazaron y establecieron estos trayectos; incluso se disputaron los espacios, previamente, con otras asociaciones. Algunos choferes indicaron que habían intentado abrir nuevas rutas y paradas, pero no lo lograron por falta de demanda de parte de los pasajeros. Sin embargo, un chofer informó que logró crear una nueva parada cerca del mercado del barrio Comité del Pueblo. Los recorridos barriales fueron vitales durante la pandemia; los operadores informaron que los usuarios recurrían a los taxirrutas para ir al trabajo y para llegar al hospital, a la farmacia o a la tienda del barrio, y para otros servicios esenciales.

En medio de una incertidumbre constante, las asociaciones demostraron que son actores que defienden sus espacios. Asimismo, de los 31 entrevistados, 27 informaron que las asociaciones tampoco cambiaron las tarifas, a pesar de las necesidades económicas de los conductores. El costo del servicio en el

► Imagen 2

Trayecto de taxirruta.
Dibujo de un
participante (febrero
de 2022).



barrio oscila entre 25 y 35 centavos de dólar, comparable al costo del transporte público, y la mayoría reportó que mantuvieron los servicios como de costumbre, para no perder clientes. En otras palabras, los servicios de taxirruta se mantienen inmutables; además, funcionan como un complemento del transporte formal y dependen de elementos permanentes de la ciudad, como paradas de autobús, mercados o líneas de tránsito planificadas, así como, obviamente, de las personas.

Estrategias sociales de bioseguridad

Los conductores informaron que, debido a la precariedad de las condiciones cotidianas, todos los trabajadores debieron cumplir con estrategias de adaptación a la pandemia. Además de las actividades de limpieza y desinfección que realizaban en sus vehículos, semanalmente, en lotes alquilados para ofrecer el servicio, los conductores debían asegurarse de que sus vehículos pudieran responder a las necesidades de movilidad de su vecindario. En las entrevistas se evidenció una variedad de tácticas que improvisaron para protegerse durante esos tiempos inciertos. Iván, un conductor de taxirruta, nos comentaba:

Es una decisión de la empresa usar alcohol, usar los elementos de protección, y hasta ahí, pero si tú puedes hacer algo más, puedes hacerlo; por ejemplo, en mi caso, yo... como recomiendan lavarse las manos a cada momento, entonces llevo el galón de agua y el jabón líquido, y cada vez que puedo me lavo.

Todos estos hábitos nuevos pasaron a formar parte de la rutina de trabajo de Iván y otros conductores para cuidarse a sí mismos y a las demás personas. Para mantener sus servicios adoptaron medidas que el municipio

exigía a los taxis formales, tales como el uso de mascarillas o protectores faciales, la colocación de mamparas de protección entre el conductor y los pasajeros, y la limpieza regular de sus vehículos. La mayoría de los conductores informaron que desinfectaban su automóvil después de cada viaje, o dos o tres veces al día. También adoptaron estrategias como llevar menos personas en el auto y trabajar solo con vecinos conocidos del barrio, para que se sintieran seguros tanto los conductores como sus pasajeros. Las medidas de bioseguridad se convirtieron, sobre todo, en nuevas actividades de protección, confianza y cuidado.

Comunicación y tecnología

Casi todos los conductores entrevistados informaron que mantuvieron la misma clientela gracias a nuevas formas de comunicación. Esta fue una estrategia importante para el servicio, señalaron, porque trataban de mantenerse al día respecto a aplicaciones de viajes compartidos, como Uber. De esta manera, a través del servicio de mensajería WhatsApp se comunicaron constantemente con los pasajeros conocidos que utilizaban la misma ruta. Se involucraron, así, en una labor innovadora —y distinta— al fusionar las relaciones sociales y la tecnología para mantener su servicio en funcionamiento. WhatsApp les servía tanto como plataforma de comunicación entre conductores que permanecían en la misma ruta y conducían para pasajeros conocidos, cuanto para permitirles a cada pasajero saber quién brindaba el servicio y dónde lo recogería a lo largo de la ruta. Esta aplicación les brindó una sensación de proximidad virtual, dado que, en muchos momentos, durante la pandemia, los residentes no podían llegar a los paraderos.

Los grupos de WhatsApp se convirtieron en una herramienta organizativa a través de la cual los conductores pudieron conocer los días que tenían asignados para trabajar, útil asimismo para tomar decisiones que involucraban a toda la asociación. También se evidenció que esta aplicación les permitía evadir a policías y autoridades de tránsito que pretendían incautarles sus vehículos. Roberto, otro participante, nos lo describió:

En cuanto a este control, siempre nosotros tenemos un grupo de WhatsApp, en la cual... como [...] todos circulan por la misma ruta, entonces, cuando ha habido operativos, se habla en el asunto del WhatsApp y se comunican, los compañeros, que hay en tal parte [un] operativo.

Su discurso sugiere que siempre pudieron eludir a los agentes reguladores —y conducir entre ellos— gracias a las facilidades brindadas por la tecnología, como los teléfonos inteligentes, y a aplicaciones como el WhatsApp. La persecución policial se suma a la incertidumbre e inseguridad que caracterizan al sector del transporte informal, frente a lo cual WhatsApp se configura como una herramienta sociotecnológica que permite a los conductores de taxirruta mantenerse y subsistir.

Discusión y conclusión

En contraste con la idea que considera como flexibles los servicios de paratransito (Cervero & Golub, 2007, pp. 446-447), se evidencia que los taxirrutas se distinguen por mantener prácticas que no cambian. La inmutabilidad implica algo que no muda ni se modifica, pero también que hay un gran esfuerzo detrás de su mantenimiento. El presente artículo muestra como hallazgos las estrategias y prácticas que han logrado que el sector se mantenga en la inmutabilidad. En el caso de Quito —y ante la pregunta de investigación principal: cómo impactó el covid-19 en el transporte informal—, este estudio revela que los taxirrutas se caracterizan por su inmutabilidad. Además, persisten patrones de precariedad económica, junto con una configuración urbana poco accesible para las personas de bajos recursos. Este hallazgo coincide con los casos de Bogotá y Lima (Vega Centeno, Robert, Demoraes Moreno & Gouëset, 2022), donde la población de bajos recursos que vive en las periferias fue objeto de una más alta vulnerabilidad durante la pandemia del covid-19, lo que exacerbó el estado de precariedad preexistente (Vega Centeno, Robert, Demoraes Moreno & Gouëset, 2022, pp. 59-60) .

La oferta de transporte informal es un resultado de la neoliberalización y la degradación del transporte público en América Latina durante las décadas de 1980 y 1990. Oscar Figueroa, experto en transporte urbano, afirma que los servicios informales son muy funcionales para la demanda que proviene de sectores con menores ingresos y difícil accesibilidad (2005, p. 47). Con base en las entrevistas, cabe sostener que los taxirrutas siguen operando en Quito en áreas periféricas, donde no hay oferta de transporte público o donde lo complementan; también se movilizan hacia las centralidades y responden a una diversidad de necesidades. En este sentido, aunque durante la pandemia hubo una disminución de la demanda, la presente investigación demuestra, desde la perspectiva de los choferes, que ellos no tuvieron la opción de quedarse inmóviles: nunca pararon, porque las personas tuvieron que seguir desplazándose.

Los transportistas informales constituyen un importante segmento de los trabajadores de esta categoría, caracterizado a nivel global por la vulnerabilidad y la precariedad económica. El antropólogo Jacob Doherty (2017), por ejemplo, utiliza el concepto de «personas “desechables” como infraestructura» para hablar de las formas en que el sector de los mototaxis de la ciudad de Kampala, Uganda, utiliza y desecha lentamente la mano de obra precaria, que es necesaria para moverse por la ciudad.

En Quito, en un entorno de precariedad económica generado por la pandemia, los choferes pidieron préstamos apoyándose en sus redes familiares y barriales. Este hallazgo coincide con lo que la antropóloga Julia Elyachar denomina «trabajo fático» (2010); ella ha observado que los grupos urbanos de bajos ingresos crean la infraestructura social necesaria para conectarse a la economía. En general, con la pandemia aumentó el grado de precariedad entre los conductores de taxirruta del estudio y, por lo tanto, las deudas y los préstamos se incrementaron o mantuvieron. En paralelo, las redes sociales, así como el apoyo familiar y barrial, fueron los recursos a los que apelaron para manten-

er su economía a flote. De esta manera, ellos se insertan dentro de las lógicas hegemónicas capitalistas de producción y reproducción.

Al mismo tiempo, es importante resaltar que la organización de las asociaciones no cambió; las rutas se mantuvieron y los destinos siguieron siendo los mismos. Podemos concluir que no hubo modificaciones porque fue su manera de conservar la ruta y, a la vez, recordarles a los pasajeros que estaban ahí para servirles. Aunque la demanda se redujo, los choferes y las asociaciones de taxirruta se mantuvieron en los mismos lugares porque son los espacios que consiguieron con tiempo y esfuerzo; por tanto, no los podían perder. En paralelo, las estrategias de bioseguridad formaron parte del comportamiento necesario para protegerse y asegurar sus rutas durante la crisis sanitaria. Estos dos hallazgos demuestran que, si bien los servicios permanecieron inmutables, tuvieron que recibir «reparaciones» constantes para conservar la cercanía con la gente.

Recurriendo a Heidegger, los geógrafos urbanos Thrift y Graham construyen una argumentación sobre la reparación y el mantenimiento relacionándola con una «noción del mundo [la de Heidegger] como algo que “está a la mano”, implicado con la práctica —intercambios y relaciones concernientes al mundo—, que siempre involucra cosas que se usan de maneras “prácticas” particulares: en general, el ser humano no se enfoca en una herramienta o una parte del equipo, sino en el trabajo en el que se ha involucrado» (2007, p. 2). Al respecto, los choferes de taxirruta se involucran en todos los procesos del servicio, lo cual implica la repetición y el mantenimiento de estos para conseguir una visibilidad constante.

Durante la epidemia del covid-19 las prácticas de bioseguridad se convirtieron en una forma de mantener las relaciones entre las personas en el mundo entero.

WhatsApp se convirtió, asimismo, en otra herramienta organizadora fundamental respecto a cómo las asociaciones resistieron antes y después de la pandemia. El uso de esta aplicación por parte de los conductores de taxirruta muestra cómo la tecnología contribuye a generar redes de confianza; y el empleo de los teléfonos inteligentes evidencia que esta práctica está compuesta de relaciones sociales, tecnológicas y económicas heterogéneas. Además, dichos usos se pueden entender como una forma mediante la cual los trabajadores informales se insertan y se adaptan a ciudades que usan y generan datos. Dicho hallazgo es un «conocimiento situado» de la inteligencia urbana (Jirón, Lange & González, 2020, pp. 109-110). También enfocándonos en su uso por los conductores de taxirruta —un «WhatsApp situado»—, en una lógica estructural de cuidado podemos entender la tecnología como una herramienta de protección tanto para los choferes como para los pasajeros, frente a un Estado regulador ciego.

El presente artículo contribuye al creciente diálogo sobre el transporte informal en América Latina (Vega Centeno, Robert, Demoraes Moreno & Gouëset, 2022; Oviedo & Titheridge, 2016; Carmona, 2020). El objetivo del artículo es analizar los enfoques y perspectivas de la investigación sobre el problema del transporte informal en América Latina. Con base en la revisión de doc-

umentos académicos e institucionales, el texto da cuenta de la transformación en el abordaje del transporte informal en las últimas décadas. En la misma medida, sugiere que la falta de estudios de síntesis sobre el tema, es un claro indicador de la posición subordinada que este ha tenido con respecto a asuntos urbanos como la vivienda o el empleo. Con un énfasis en una mirada técnica y desarrollista, los estudios sobre el vínculo entre informalidad y transporte público no han logrado observar la manera en la cual el transporte informal se inserta en las estructuras espaciales desiguales de las metrópolis del continente. Junto con estas perspectivas, es de notar la emergencia de miradas críticas sobre el transporte informal que ponen su acento en el lugar que este ocupa en la configuración de estructuras urbanas desiguales. Finalmente, se concluye que el estudio del transporte informal más allá del discurso de la movilidad urbana sostenible, permitirá avanzar en la comprensión de nuevas dimensiones conflictivas de las ciudades latinoamericanas. Hemos buscado ofrecer, más que un estudio técnico, una mirada crítica desde la perspectiva de los choferes de taxirruta en Quito. En este sentido, se ha evidenciado que las prácticas y estrategias utilizadas durante la pandemia covid-19 hicieron que el transporte informal permaneciera inmutable. Cabe recalcar que el transporte público en Quito sigue degradándose y los servicios se mantienen privatizados.

REFERENCIAS

- Allen, Heather; Galo Cárdenas, Leda Paula Pereyra & Lake Sagaris (2019). *Ella se mueve segura. Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. Caracas: CAF y FIA Foundation.
- Boellstorff, Tom; Bonnie Nardi, Celia Pearce, T. L. Taylor & George E. Marcus (2012). *Ethnography and Virtual Worlds: A Handbook of Method*. Princeton University Press.
- Carmona Rojas, Madisson Yojan (2020). Problemas y enfoques de la investigación sobre el transporte informal en América Latina. *Transporte y Territorio*, 23 (noviembre), 159-181.
- Carvajal, Ana María (2020). 62 km de ciclovías para motivar uso de la bicicleta en Quito. *El Comercio*, 1 de mayo, sección Quito.
- Cervero, Robert & Aaron Golub (2007). Informal Transport: A Global Perspective. *Transport Policy* 14(6): 445-457.
- De Soto, Hernando (1989). *The Other Path: The Invisible Revolution in the Third World*. Nueva York: Harper & Row/Perennial Library.
- Distrito Metropolitano de Quito (2012). Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
- Distrito Metropolitano de Quito (2014). Diagnóstico de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito para el Plan Metropolitano de Desarrollo Territorial (PMOT). Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
- Distrito Metropolitano de Quito (2022). Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito 2022-2024. Quito: Distrito Metropolitano de Quito.
- Doherty, Jacob (2017). Life (and Limb) in the Fast-Lane: Disposable People as Infrastructure in Kampala's Boda Boda Industry. *Critical African Studies* 9(2), 192-209.
- El Comercio* (2022). Unidades de transporte operan saturadas en las horas pico. *El Comercio*, 5 de enero.
- El Telégrafo* (2011). Transporte informal llega a sitios carentes de buses. *El Telégrafo*, 28 de abril.
- El Telégrafo* (2016). Los usuarios del transporte público demandan seguridad y no wifi. *El Telégrafo*, 3 de agosto.
- Elyachar, Julia (2010). Phatic Labor, Infrastructure, and the Question of Empowerment in Cairo. *American Ethnologist* 37(3), 452-464.
- Figueroa, Oscar (2005). Transporte urbano y globalización: políticas y efectos en América Latina. *EURE (Santiago)* 31(94), 41-53.
- Gamble, Julie & Elisa Puga (2019). Is Informal Transit Land-Oriented? Investigating the Links between Informal Transit and Land-Use Planning in Quito, Ecuador. Documento de trabajo. Lincoln Institute of Land Policy. Boston, MA: Lincoln Institute of Land Policy.
- Goldwyn, Eric & C. Erik Vergel-Tovar (2018). *Mapping the Unmapped Transit Network of Bogota, Colombia*. Ponencia presentada en la 97.ª Reunión Anual de la Transportation Research Board, Washington DC, 11 al 13 de enero.
- Graham, Stephen & Nigel Thrift (2007). Out of Order: Understanding Repair and Maintenance. *Theory, Culture & Society* 24(3), 1-25.
- Jirón Martínez, Paola; Carlos Lange Valdés & Consuelo González Pavicich (2020). Cachureando por Santiago. Reconociendo la inteligencia urbana situada. *Revista* 180, 46, 106-117.
- McFarlane, Colin (2010). Infrastructure, Interruption, and Inequality: Urban Life in the Global South. En Stephen Graham (ed.), *Disrupted Cities: When Infrastructure Fails* (pp. 132-144). Nueva York: Routledge.
- Oviedo Hernández, Daniel & Helena Titheridge (2016). Mobilities of the Periphery: Informality, Access and Social Exclusion in the Urban Fringe in Colombia. *Journal of Transport Geography* 55 (julio), 152-164.
- República del Ecuador (2015). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. <https://bit.ly/3ZsxYQc>
- Empresa de Desarrollo Urbano de Quito (2009). *Fortalecimiento de centralidades urbanas de Quito. Una estrategia para el desarrollo urbano para el DMQ*. Alcaldía Metropolitana de Quito y Empresa de Desarrollo Urbano de Quito.
- Vega Centeno, Pablo; Jérémy Robert, Florent Demoraes, Carlos Moreno Luna & Vincent Gouëset (2022). Estructura urbana y movilidad como factores de vulnerabilidad. Lima y Bogotá en tiempos de cuarentena. *Bitácora Urbano Territorial* 32(2), 47-62.