



*Aseorías y Tutorías para la Investigación Científica en la Educación Puig-Salabarría S.C.
José María Pino Suárez 400-2 esq a Lerdo de Tejada. Toluca, Estado de México. 7223898475*

RFC: ATII20618V12

Revista Dilemas Contemporáneos: Educación, Política y Valores.

<http://www.dilemascontemporaneoseduccionpoliticayvalores.com/>

Año: IX Número: Edición Especial. Artículo no.: 112 Período: Octubre, 2021

TÍTULO: Análisis de la situación económica de los taxistas por el COVID-19 en el cantón Echeandía.

AUTORES:

1. Máster. Fanny Maricela Pozo Hernández.
2. Máster. Oscar Rodrigo Aldaz Bombón.
3. Máster. Mario Javier Cabezas Arellano.

RESUMEN: En el Ecuador, la pandemia COVID-19 provocó una crisis sanitaria, social y económica desde el momento en que se paralizó, entre otros sectores, el transporte público. El objetivo de este trabajo fue realizar un análisis de la afectación económica que provoca la covid-19 en los taxistas de Echeandía. Se aplicó una investigación descriptiva en modalidad mixta. Se realizó una investigación bibliográfica, utilizando la técnica de la encuesta a los miembros de la compañía 13 de agosto S.A, Agostacom S.A. Se concluyó que la pandemia ha provocado una disminución notable en los ingresos de los taxistas afectando a la liquidez de la compañía.

PALABRAS CLAVES: análisis económico, COVID-19, transporte.

TITLE: Analysis of the economic situation of taxi drivers due to COVID-19 in the Echeandía canton.

AUTHORS:

1. Master. Fanny Maricela Pozo Hernández.
2. Master. Oscar Rodrigo Aldaz Bombón.
3. Master. Mario Javier Cabezas Arellano.

ABSTRACT: In Ecuador, the COVID-19 pandemic caused a health, social and economic crisis from the moment public transport was paralyzed, among other sectors. The objective of this work was to carry out an analysis of the economic impact caused by covid-19 in taxi drivers in Echeandía. A descriptive investigation was applied in mixed modality. Bibliographic research was carried out, using the technique of the survey to the members of the company 13 de Agosto S.A, Agostacom S.A. It was concluded that the pandemic has caused a notable decrease in the income of taxi drivers, affecting the company's liquidity.

KEY WORDS: economic analysis, COVID-19, transport.

INTRODUCCIÓN.

En el mundo se han registrado distintas pandemias; es decir, enfermedades nuevas que atacan sorpresivamente a la colectividad y que se propagan a nivel mundial. Entre ellas se pueden mencionar las pandemias de viruela, sarampión, influenza española, peste bubónica y el virus de la inmunodeficiencia humana (VIH), las cuales tuvieron lugar a finales del siglo XIX y principios del XX; sin embargo, la magnitud de la pandemia actual por el COVID-19 tiene precedentes en cuanto a la rápida expansión del virus y la dificultad para contenerla (A. Sariga 2020; Martin et al.; Romero & Sosa, 2020).

La humanidad ha tenido que enfrentar diversos brotes de enfermedades infecciosas. Entre las disímiles pandemias ocurridas durante los últimos 100 años se cuentan enfermedades transmisibles conocidas y otras nuevas o emergentes de diversa etiología, con un alto impacto

en la salud humana, que han causado un significativo cambio en los patrones de morbilidad y mortalidad a escala mundial.

Enfermedades no transmisibles y otros problemas de salud, también son considerados por organizaciones internacionales como verdaderas pandemias, que permanecen como una realidad en el siglo XXI, y actualmente, se enfrenta a varias de ellas.

Las guerras, la contaminación ambiental, la pobreza, el hambre, la infodemia, entre otras, junto a la COVID-19, deben igualmente levantar las alarmas sanitarias, científicas, sociales, ambientales y políticas, para evitarlas, controlarlas y erradicarlas (kotfis, et al., 2020), (kentish-barnes, et al, 2021).

Algunas enfermedades infecciosas, como la tuberculosis y la malaria, son endémicas en varias zonas e imponen costos significativos y constantes. Otras, como la influenza, causan estragos en las economías por igual cuando se produce un brote, una epidemia o una pandemia.

A los riesgos sanitarios de los brotes y epidemias, el temor y pánico inherentes, se asocian diversos riesgos económicos. Las epidemias causan ausentismo laboral de los enfermos y sus cuidadores o disminuyen su eficiencia en el trabajo, lo cual merma y altera la productividad. El temor a la infección puede originar aislamiento social o cierre de escuelas, empresas, comercio, transporte y servicios públicos, lo que perturba las actividades económicas y otras socialmente valiosas (Cruz, et al, 2019; Palacios, et al., 2021; Ricardo, et al., 2020).

Los impactos de cualquier pandemia se hacen sentir en todos los órdenes de la vida. En la era moderna, al extenderse la COVID-9 a todos los continentes y regiones del mundo, cientos de eventos han sido cancelados y se ha producido pérdidas en la industria, el transporte aéreo y marítimo, el turismo y la economía en general de la mayoría de los países del mundo.

La COVID-19 o SARS-COV2 tuvo su primer caso en china, específicamente, en la ciudad de Wuhan el 17 de noviembre del 2019, el lugar donde se contrajo esta nueva variante de

coronavirus, y que según el gobierno chino, fue en un mercado mayorista de animales silvestres ubicado en la localidad; sin embargo, la versión del origen ha sido puesto en dudas por países como Alemania, Francia y Estados Unidos. Este último, mediante el ExSecretario de Estado Mike Pompeo, han manifestado que existe un informe donde el origen de este virus se dio en el Instituto de Virología de Wuhan (Amanat & Krammer, 2020), (Zhang, et al., 2020).

La cCOVID-19 fue calificada de pandemia, y la emergencia sanitaria que originó hizo necesaria la aplicación de políticas de aislamiento social, lo que redundó en la interrupción de las actividades económicas a una escala nunca antes vista; por lo que las medidas adoptadas para reducir la pérdida de vidas humanas han conducido a la mayoría de las economías a una paralización de parcelas importantes de la actividad, y por tanto, la crisis sanitaria global ha dado paso a una crisis económica global.

La llegada tardía del virus a Latinoamérica en comparación con Asia y Europa, ha abierto una ventana de oportunidad que ha permitido a la mayoría de los países tomar medidas enérgicas tempranas tratando de frenar el avance de la pandemia (declaración de estado de emergencia sanitaria o estado de excepción por catástrofe, promoción de medidas de higiene más rigurosas, búsqueda y contacto de casos sospechosos, restricción de la movilidad y aglomeraciones en las calles, cierre de escuelas y universidades, expendios de comida, bares, restaurantes, locales y centros comerciales, cuarentena voluntaria u obligatoria, toques de queda nocturnos, cierre de fronteras, suspensión de vuelos internacionales, uso obligatorio de mascarillas de protección para la población general, suspensión del transporte público y otras) (Wu, et al., 2020); por lo tanto, de ser efectivas, estas medidas podrían contener la diseminación del virus, aplanar la curva de contagios y favorecer un uso racional de los recursos disponibles en materia de salud pública; sin embargo, los retos a considerar son múltiples:

- 1) Mantener en cuarentena prolongada a una población mayoritariamente pobre que depende del trabajo diario para subsistir va a resultar difícil, aun sabiendo que sin cuarentena ni aislamiento social, las tasas de transmisión serán muy altas y la duración de la pandemia podría prolongarse en el tiempo.
- 2) Anticipar la llegada del brote anual estacional de influenza y dengue que podría complicar el panorama epidemiológico de la región.
- 3) Prever los efectos sobre las tasas de contagio del descenso de las temperaturas con la llegada del invierno en los países del sur del continente.
- 4) Enfrentar un problema de salud pública de tal magnitud en un escenario de limitados recursos económicos podría comprometer la aplicación de adecuadas estrategias de prevención, la necesaria realización a gran escala de test de diagnóstico rápido, lo cual se considera de vital importancia para rastrear el virus, comprender la epidemiología local y suprimir la transmisión, y el adecuado cumplimiento de protocolos de tratamiento ambulatorio e intrahospitalario.
- 5) Asumir las consecuencias a mediano y largo plazo de las medidas antes mencionadas sobre economías vulnerables y en muchos casos ya comprometidas.

Los países latinoamericanos se han visto envueltos en esa dinámica, la vida cotidiana de sus poblaciones se ha mimetizado con las prácticas de otros lugares del mundo con peculiaridades. El impacto, en términos de la presencia del COVID-19 y de sus efectos, ha sido también irregular, como ha sucedido en Europa, así como ha sido disparate el grado de obligatoriedad de las medidas adoptadas. Considerados tres son las líneas maestras sobre las que van a configurarse sin dejar de tener en cuenta los antecedentes de cada caso nacional:

- 1) El primer escenario se articula sobre la base de una severa crisis económica que ya está asolando a la región con el mayor impacto en términos de descenso del PIB en el último

medio siglo. Ello va a suponer el incremento del desempleo con la mayor precarización de la sociedad y el consiguiente aumento de la informalidad y de la desigualdad. Es muy probable que países como Venezuela, Ecuador, Perú y Argentina sufran los embates de la crisis de manera más aguda que otros.

- 2) El segundo escenario tiene que ver con el deterioro de los regímenes democráticos. Las crisis ya anunciadas a finales de 2019 habían arrojado a la gente crispada y descreída, a la calle. La desconfianza en la política, la asunción de que la democracia no resuelve los problemas y la corrupción abocaban a una situación clara de dificultades en la representación, pero también de aguda polarización.
- 3) El tercer escenario tiene un componente de naturaleza psicosocial y se relaciona con los efectos de la pandemia sobre el comportamiento de los individuos, e inmediatamente, de estos en la acción colectiva. Se trata de los efectos sobre unas sociedades que habían venido cambiando mucho en las últimas tres décadas, primero como consecuencia de los procesos de urbanización, enseguida por los efectos del triunfo cultural del neoliberalismo en lo atinente a la gestación de pautas de hiper consumo, egotismo y aislamiento, y después, por la llegada de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación.

En América latina, la brecha digital en sus poblaciones será determinante a la hora de dibujar el nuevo estado de las cosas la incertidumbre sobre el futuro (en especial debido al grado de deterioro económico, a la existencia o no de rebotes en la pandemia y a los resultados de las elecciones norteamericanas de noviembre), hoy no se permite establecer pronósticos sobre los resultados, pero el propio calendario electoral y el escalonamiento de las diferentes citas con el consabido efecto contagio de un país al vecino son aspectos que deben ser considerados.

Por su parte, la dimensión y la duración de sus efectos, si bien difíciles de cuantificar debido a la incertidumbre, comienzan a ser percibidas con claridad. Será la causa de la mayor crisis

económica y social de la región en décadas, con efectos muy negativos en el empleo, el combate a la pobreza y la reducción de la desigualdad.

Por otro lado, el poco fortalecimiento del sector salud en tiempo de emergencia sanitaria, según el Ministerio de Economía y Finanzas 2020, el presupuesto general para salud en el año 2020 será de alrededor de 3.800 millones, mientras que el codificado en el 2019 fue de 3.300 millones, un incremento que bordea el 5,8 por ciento del presupuesto codificado este año, y la reducción del presupuesto en todos los niveles de educación asciende a 389 millones de dólares, además los recortes que ha sufrido este sector durante al menos los últimos dos años en el presupuesto general del estado.

Ante la presencia del COVID-19 en el Ecuador, se agudiza aún más la situación económica y de salud, lo cual se empieza a optar decisiones similares a las optadas en China, entre ella la restricción de la movilidad, lo cual perjudica la economía de la población volviendo aún más crítica la situación. En Ecuador, se dictó el estado de excepción, en el cual el gobierno tiene el poder de suspender el ejercicio de algunos derechos ciudadanos para precautelar la seguridad nacional.

Las medidas que impuso el gobierno fueron: quedarse en casa, toque de queda y restricción de la circulación de personas y vehículos, también se suspendió el transporte. El proceso de semaforización fue una medida que afectó a los ingresos del transporte comercial en la modalidad de taxi convencional y ejecutivo, porque podían estar habilitados de conformidad al color del semáforo, de acuerdo con el siguiente detalle:

| |
|--|
| En semáforo rojo |
| Se podrá prestar el servicio de taxis convencional y ejecutivo fuera del horario de toque de queda y en los horarios máximos permitidos por el COE Nacional, la restricción vehicular se definirá según el último dígito de placa (par o impar). |
| En semáforo amarillo |
| Se podrá prestar el servicio de taxis convencional y ejecutivo fuera del horario de toque de queda y en los horarios máximos permitidos por el COE Nacional, la restricción vehicular se definirá según el último dígito de placa (par o impar). |
| En semáforo verde |
| El servicio de Taxi Convencional y Ejecutivo operará conforme al último dígito de la placa (par o impar) fuera del horario de toque de queda y en los horarios máximos permitidos por el COE Nacional, deberá observar las medidas de prevención establecidas por el COE Nacional, en el marco de la emergencia sanitaria. |

Figura 1. Proceso de semaforización. Fuente: elaborado con información del ministerio de transporte y obras públicas (2020) (Marín-Llaver, et al., 2021).

DESARROLLO.

La modalidad de la investigación es mixta, por lo que permitió recolectar información de datos cualitativos y cuantitativos en la investigación, en donde se enfatizó el enfoque cualitativo, ya que se recopiló datos relevantes que detallan la afectación económica de los taxistas por el COVID-19 del cantón Echeandía (Ehab Rushdy 2021; Mohd Zainal Abidin Ab Kadir, 2021; Ramírez Pérez, et al., 2016).

En el proceso de estudio se efectuó una revisión bibliográfica que ayudó a la recopilación de información relevante sobre el tema investigado. El alcance de investigación que se realizó fue descriptivo y de campo, en donde se utilizó para detallar los problemas que ocasionó la disminución de los ingresos de los taxistas de la compañía, al igual la presentación de los

gráficos estadísticos, y asimismo, el análisis respectivo de los resultados obtenidos durante el estudio.

Se realizó un proceso de recolección de información mediante el cual se aplicó la técnica de la encuesta con el instrumento cuestionario previamente establecido con preguntas cerradas. La encuesta se aplicó de manera online, con la ayuda de formularios en Google Drive, que fueron enviados por medio de las redes sociales como son: correos electrónicos y whatsapp, que se dirigió a los miembros de la compañía Agostacom S.A, y de esta manera, se obtuvo resultados esperados para la justificación de las interrogantes sobre la afectación económica por el COVID-19.

Se consideró como muestra al total de la población de estudio, mediante la aplicación del muestreo no probabilístico por conveniencia, en donde el investigador escoge los elementos acorde a su comodidad por el acceso a ellos; en el cual se refiere a los 33 miembros de la compañía de taxis 13 de Agosto S.A del cantón Echeandía, tal y como lo señala la base de datos de la superintendencia de compañías, valores y seguro.

Transporte en Ecuador durante el COVID-19.

En la actualidad, el transporte ocupa un papel esencial en la vertebración económica y social de Ecuador, en donde para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en términos establecidos en la presente ley y su reglamento. El taxi consiste en el traslado de terceras personas a cambio de una contraprestación económica desde un lugar a otro dentro del ámbito intracantonal autorizado para su operación, y excepcionalmente fuera de ese ámbito cuando sea requerido por el pasajero.

El taxi convencional dispone de paradas exclusivas para proporcionar una atención especial para los buenos intereses de la comunidad general, tales como: horarios flexibles, seguridad en la conducción, fácil acceso al servicio, respeto y cortesía con el cliente y con precios accesibles

pre establecidos; este tipo de servicio está sujeto a regulaciones emitidas por la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, Comisión Nacional de Tránsito del Ecuador, y demás entidades gubernamentales; estas se encargan de vigilar el buen desenvolvimiento de cada operadora.

Los taxistas suelen ser trabajadores independientes que pueden ser o no ser propietarios del vehículo y de la licencia; por lo tanto, es común que no cuenten con aportes jubilatorios, cobertura médica o representación sindical. La remuneración que reciben está asociada a la cantidad de viajes realizados y sujeta a costos de mantenimiento del vehículo; en consecuencia, las ganancias suelen ser variables, esta situación se compensa mediante jornadas laborales extensas (Ledesma, et al., 2017).

Las entidades responsables del control del transporte en Ecuador son: Ministerio de Transporte y Obras Públicas como entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte implementa y evalúa políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos que garantizan una red de transporte seguro y competitivo. La Agenda Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es ente encargado de la regulación, planificación y control del territorio nacional dentro del ámbito de sus competencias. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos, es de su competencia exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial dentro de sus circunscripciones territoriales.

Seguidamente, se lista un resumen del protocolo de operación del servicio de transporte en taxi convencional y ejecutivo durante la semaforización, emitido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2020) (Ledesma, et al., 2017):

Lineamiento conductores y pasajeros:

- Los conductores deberán utilizar mascarillas durante todo el trayecto con el usuario.
- Los pasajeros, deberán usar de manera obligatoria mascarilla.

- Se deberá colocar dispensadores de alcohol o gel antimaterial con una al interior de cada una de las unidades de servicio.
- Para mantener aireado el vehículo, se sugiere mantener ventanas de la parte trasera abiertas
- No se debe encender el aire acondicionado durante el servicio que preste la unidad.
- Queda prohibido el consumo de alimentos y bebidas dentro de la unidad.

Lineamiento unidades de servicio:

- Limpiar y desinfectar las superficies de alto contacto de cada unidad de servicio con la mayor frecuencia posible, siendo mínimo 3 veces durante la jornada laboral, con un desinfectante de fácil aplicación, haciendo especial énfasis en asientos rígidos, apoya brazos, manijas de puertas internas y externas, hebillas de cinturones de seguridad, controles de luces y aire, puertas, ventanas y agarraderas.
- Es necesario mantener una adecuada ventilación, cuando se utilicen productos químicos.

Cabe recordar, que a diferencia de los trabajadores del transporte público que cuentan con una relación de trabajo asalariada, los operadores de taxi no tienen una relación laboral típica (asalariada), sino que en su mayoría son trabajadores por cuenta propia. Estos trabajadores obtienen un ingreso diario, por lo que el confinamiento ha implicado una importante reducción de sus ingresos, debido a que aun y cuando ellos podían seguir trabajando, diversas actividades económicas no esenciales siguieron otra dinámica, como lo son las actividades que derivan de los tres principales propósitos de viaje.

Respecto a las unidades económicas que no detuvieron su actividad laboral, diversas empresas continuaron su dinámica por medio del teletrabajo; las instituciones de educación han estado manejando las clases de manera remota, y el comercio digital ha favorecido el flujo de bienes y servicios sin necesidad de salir de casa. Con ello, los ingresos de los trabajadores del taxi también se vieron disminuidos al disminuirse la necesidad de trasladarse fuera de casa.

Adicionalmente, a la par de las afectaciones en los ingresos, la afectación que también depende del rol dentro de la organización del trabajo respectiva existe un impacto en la vulnerabilidad derivado de la emergencia sanitaria. Lo anterior, tanto por una constante exposición con otras personas, transportando incluso a enfermos, como en la afectación en los ingresos derivado del confinamiento por la pandemia, y a los cuales se suman los gastos para la prevención de riesgos, como lo son: el uso de tapetes sanitizantes, otorgar gel antibacterial a usuarios y operadores, toma de la temperatura corporal, colocación de barreras físicas, uso de cubre bocas, limpieza y desinfección constante, y colocación de medios informativos sobre el riesgo sanitario, los cuales son transferidos.

El gobierno nacional tiene como objetivo la inoculación masiva de nueve millones de personas en 100 días, de manera ordenada, con atención digna y de manera transparente. Al momento se ha contratado un total de 20' 317.155 dosis de la vacuna con las siguientes farmacéuticas: Covax Facility, Astrazeneca, Pfizer y Sinovac, por un valor de 203'620.060,00 millones USD (telégrafo, 2021).

La tabla 1 ofrece el total de dosis de vacunas recibidas hasta junio 2021.

Tabla 1: Total de dosis de vacunas recibidas hasta junio 2021.

| Vacunas | Cantidad |
|-------------|----------|
| Pfizer | 1209849 |
| Sinovac | 1720000 |
| Astrazeneca | 828000 |
| Total | 3757849 |

Fuente: elaborado por los autores.

En la escritura pública se da a conocer la constitución de la sociedad anónima denominada Compañía de Taxis 13 de Agosto S.A Agostacom S.A que nació el 15 de noviembre del 2013, con la aspiración de dar servicio de transportación en taxi a la ciudadanía de Echeandía en la provincia de Bolívar, cantón Echeandía, República del Ecuador, la cual se dedicará exclusivamente al transporte terrestre comercial en la modalidad de taxi convencional en el área urbana, suburbana y en las parroquias rurales. Empezó con un capital de ochocientos dólares y con 15 accionistas, y como gerente general el señor José Vicente Aguilar Guato.

En la actualidad, a nivel local, no existe una investigación de este tipo, que permita realizar un análisis de la situación económica de los taxistas por el COVID-19 de Echeandía, constituyendo la presente investigación una gran herramienta para los interesados en este tipo de investigación; por ello, el presente trabajo investigativo plantea la siguiente interrogante científica. ¿De qué forma a afectado la pandemia COVID-19 a los ingresos de los miembros de la compañía de taxistas y si han diseñado estrategias para contrarrestar estos problemas?

La compañía de taxis 13 de Agosto S.A del cantón Echeandía, está formada por 33 miembros, que forman parte del grupo de pequeñas y medianas empresas (PYMES). Se aplicó la modalidad cuali-cuantitativa con tendencia cualitativa, el diseño de la investigación es no experimental, así como también se aplicó la técnica de la encuesta con el instrumento el cuestionario.

Resulta oportuno estudiar a este sector, a razón de que el transporte público se encontraba paralizado en su gran mayoría y se ha ido activando de acuerdo a las modificaciones en las restricciones del gobierno, lo que ha ocasionado disminución de ingresos de los miembros, pérdida de trabajo, falta de pago a terceros situación de inestabilidad económica para la cooperativa.

Resultados.

La investigación se enfocó en conocer la situación económica de los taxistas en la compañía en cuestión en Echeandía, con la cual se buscó dar respuesta a las interrogantes planteadas en la ponencia.

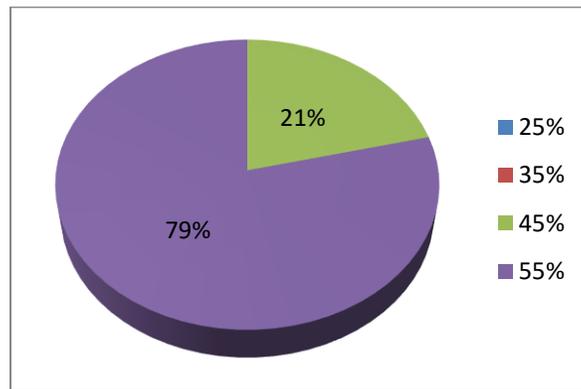


Figura 2: Porcentaje de disminución de ingresos.

Con referencia a la figura 2, de las 33 personas que se encuestaron, 26 representan el 78,8% confirmaron que sus ingresos han ido disminuyendo en un 55%, debido a la situación que atraviesa el país, mientras que las otras 7 personas que forman el 21,2% manifestaron que han tenido una reducción del 45% en sus ingresos habituales.

Las encuestas aplicadas a los miembros de la compañía con referencia a otra fuente de ingresos se obtuvieron los siguientes resultados: el 63,6% expresaron que no tienen otra fuente de ingresos para sustentar sus gastos; por otra parte, en su minoría el 36,4% de los encuestados manifiestan, que sí cuentan con otra fuente de ingreso.

En base a las encuestas aplicadas a los taxistas con referencia al causante de la disminución de sus ingresos, se obtuvieron los siguientes resultados: el 72,7% de los encuestados manifestaron que por la restricción vehicular ocasionada por el COVID-19, sus ingresos se vieron afectados al igual que su trabajo diario, mientras que el 27,3% consideran que la falta de medidas de bioseguridad originó la disminución de sus ganancias y trabajo. El 100% de los miembros de la

compañía Agostacom S.A manifestaron que conocen las medidas que se aplican por la semaforización, las cuales se rigen dependiendo el color de semáforo que disponga el cantón.

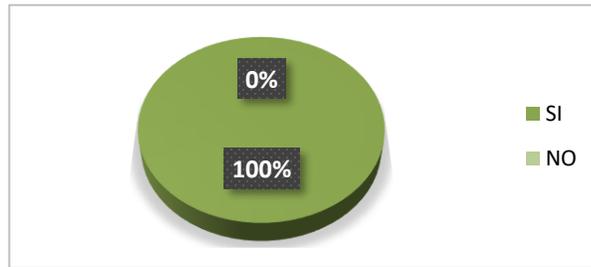


Figura 3. Adecuaciones a los vehículos.

Con referencia a la figura 3, el 100% de los encuestados realizaron adecuaciones a sus vehículos cumpliendo la norma establecida por el cantón para poder salir a trabajar en semáforo amarillo. Las encuestas aplicadas a los miembros de compañía sobre qué le parecen las estrategias del semáforo amarillo se pudo evidenciar los siguientes resultados: el 72,7% de los miembros afirman que las estrategias son regulares para la reactivación del transporte público, mientras que el 21,2% de los encuestados manifestaron son buenas las medidas tomadas en la semaforización; por otra parte, la minoría, 6,1% piensan que son malas las estrategias aplicadas en el semáforo amarillo para la reactivación.

Con referencia a la figura 4 se pueden reflejar los siguientes resultados que corresponde a las carreras que realizan actualmente; el 81,8% de los encuestados manifestaron que hacen 18 carreras diarias, mientras que el 15,2% de los miembros dicen que efectúan 20 carreras diariamente, por otra parte, el 3% afirmaron que solo realizan 25 carreras diarias en el semáforo amarillo durante la pandemia. Referente a las carreras que realizan antes de la pandemia, en su mayoría el 60,6% de los miembros de la compañía afirman que efectúan 35 carreras diarias antes de la pandemia, mientras que el 24,2% de ellos dicen que realizan 30 carreras, por otra parte, el 12,5% de los encuestados realizan 25 carreras diarias antes de la pandemia.

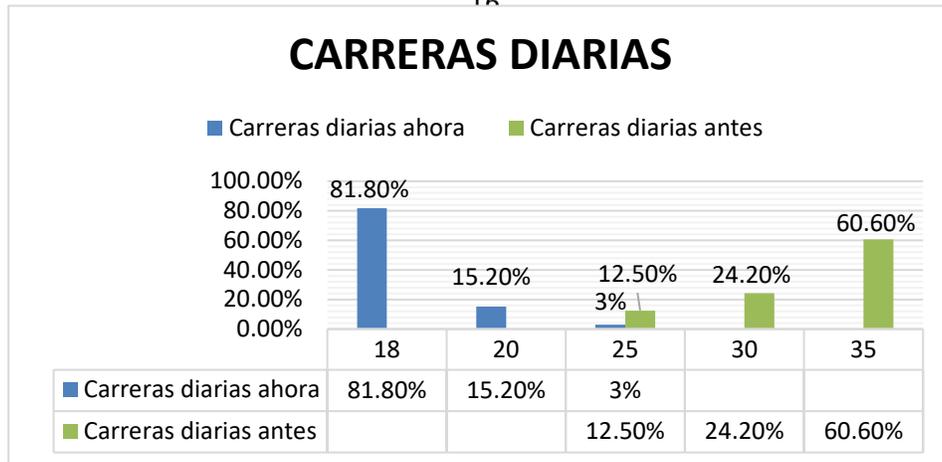


Figura 4: Carreras Diarias.

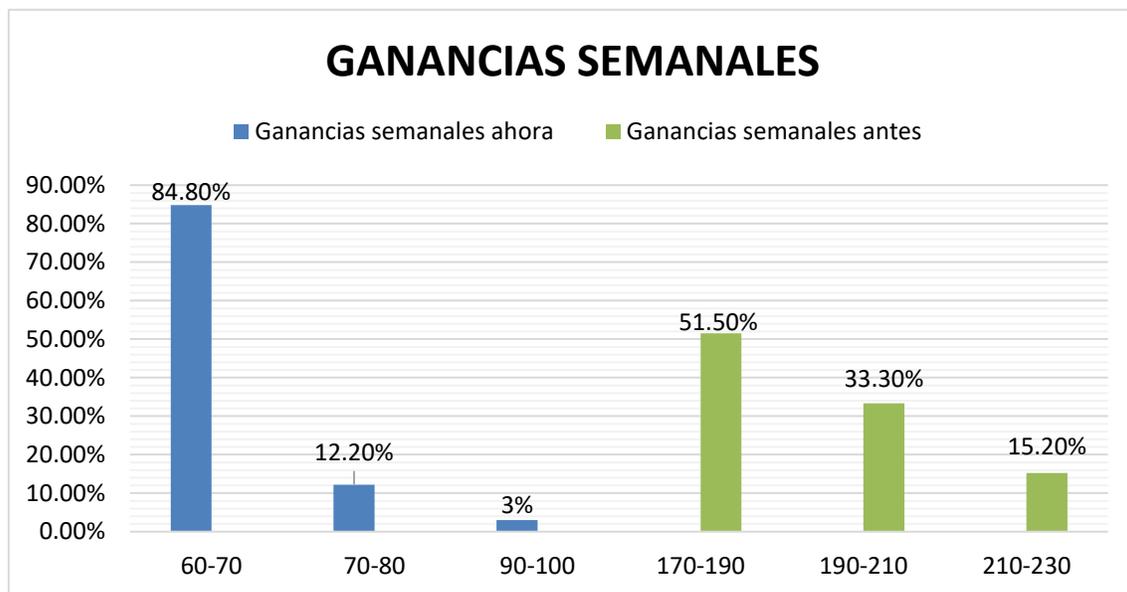


Figura 5: Ganancias Semanales.

Referente a las ganancias actuales reflejadas en la figura 5, se pudo obtener diferentes aspectos que son los siguientes; en la gran mayoría con el 84,8% de los miembros manifestaron que tienen ganancias entre 60-70 dólares, mientras que el 15,2% de ellos dicen que tienen beneficios de 70-80 dólares trabajando con las restricciones vehiculares; por otra parte, el 3% afirma que tiene ganancias entre 90-100 dólares laborando en el semáforo amarillo.

En lo que se refiere a las ganancias antes de la pandemia, el 51,5% manifestaron que tienen ganancias semanales de 170-190 dólares; por otra parte, el 33,3% dicen que obtienen un lucro de 190-210 dólares trabajando antes del COVID-19, mientras que la minoría con el 15,2% de los encuestados expresaron que sus ganancias semanales son de 210-230 dólares laborando normalmente sin restricciones antes del coronavirus.

Discusión.

Por los resultados obtenidos se puede realizar el análisis de la situación económica de los taxistas del cantón Echeandía, indicando de manera principal la afectación que han tenido en su economía debido al COVID-19.

La situación económica de los taxistas se ha visto afectada por la emergencia sanitaria que atraviesa el país, en donde la mayoría de los miembros de la compañía manifestaron tener más del 55% de reducción en sus ingresos y no cuentan con otra fuente de ingresos fija, no tienen otro trabajo con una remuneración mensual estable.

Los impactos de cualquier pandemia se hacen sentir en todos los órdenes de la vida en la era moderna, al extenderse la COVID-19 a todos los continentes y regiones del mundo, cientos de eventos han sido cancelados y se ha producido pérdidas en la industria, el transporte aéreo y marítimo, el turismo y la economía en general de la mayoría de los países del mundo.

Se evidencia, que la afectación económica en los taxistas se debe a la restricción vehicular ocasionada por la pandemia del coronavirus, la cual no les permite salir a trabajar como es de costumbre todos los días, tal y como lo señala decreto ejecutivo (2020); en el artículo 1 se declara estado de excepción por calamidad pública en todo el territorio nacional, por la presencia de la COVID-19 en el Ecuador, y por la emergencia económica sobreviviente a la emergencia sanitaria que atraviesa el estado ecuatoriano, así como lo sustenta el artículo (Amanat & Krammer, 2020).

Según el artículo de Prather, et al., (2020), la vulnerabilidad en el trabajo de los taxistas en la zona metropolitana del Valle de México ante la pandemia por COVID-19 da lugar a diversas posibilidades sobre el tipo de trabajo realizado, ya que se tienen diversas combinaciones de variables como: titularidad de la concesión, propiedad del vehículo, conducción del vehículo, y organización administrativa y gremial, lo que complejiza su categorización.

Aún y cuando se puede dar una relación entre el dueño de la concesión, o el dueño del vehículo, y el conductor de este (también conocido como chofer), de manera regular no se establece una relación laboral asalariada. Asimismo, de manera general, los conductores de taxi no cuentan con una percepción económica fija, sino que su ingreso estará en función; por ejemplo, de las cuotas cobradas por los viajes realizados, o en el caso de no ser el dueño del vehículo, de los acuerdos con este último.

En general, la totalidad de los taxistas tienen conocimiento acerca de las medidas aplicadas por el gobierno para la reactivación económica, en donde se basa en la semaforización por cantones, la cual es establecida por los municipios, como lo menciona el boletín oficial (2020) en donde recalzó la Secretaría de Estado, que la etapa que viene compromete el apoyo y la responsabilidad de las autoridades de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD), a quienes se les informará de las tareas que deben cumplir para un correcto funcionamiento de las medidas.

Cabe recalcar, que otra de las estrategias establecidas por el gobierno es las adecuaciones de los vehículos con medidas de bioseguridad, en donde los taxistas conocen de dicha norma y la totalidad de los miembros de la compañía realizan la adaptación de normas de bioseguridad en sus vehículos establecidos a nivel nacional, provincial y cantonal, tal como lo menciona el protocolo de operación del servicio de transporte en taxi convencional y ejecutivo (2020) en el lineamiento 1 que las compañías y cooperativas que presten servicio de transporte deberán

implementar protocolos mínimos de bioseguridad y operatividad para garantizar el bienestar de los conductores teniendo como prioridad la prevención de la propagación del COVID-19.

Es conveniente acotar, que las medidas de bioseguridad que aplicaron los miembros de la compañías son para salvaguardar su salud y la de sus usuarios; además, de esta manera, podrán trabajar con seguridad y brindar un buen servicio en este tiempo de la pandemia, estableciendo una comparación con el trabajo realizado por Ventura (2018), donde las compañías de taxis convencionales deben brindar al usuario un servicio de excelente calidad, debido a que debe emplearse acciones y actividades en base a requerimientos del usuario, y de esta forma, se podrá generar una imagen sólida de las cooperativas de taxis convencional.

De manera específica, se puede evidenciar mediante los resultados obtenidos que las carreras diarias que realizan los taxistas trabajando en el semáforo amarillo han disminuido en un gran porcentaje al igual que sus ganancias semanales que se han reducido en más del 50%, debido a las normas establecidas en la semaforización, la cual el cantón Echeandía se rige por el semáforo amarillo en donde no pueden laborar todos los días de la semana, así lo establece el protocolo de operación del servicio de transporte en taxi convencional y ejecutivo (2020) en los lineamientos específicos que en el semáforo amarillo se podrá prestar el servicio de taxis convencional y ejecutivo fuera del horario de toque de queda y en los horarios máximos permitidos por el cantón, y la restricción vehicular se definirá según el último dígito de placa.

CONCLUSIONES.

Los miembros de la compañía de taxis Agostacom S.A de Echeandía presentan en gran parte pérdidas representativas en sus ganancias a causa de la paralización vehicular a nivel nacional ocasionada por la emergencia sanitaria que atraviesa el país debido a la pandemia.

En definitiva, la disminución de ingresos de los taxistas del cantón Echeandía se debió a la prohibición de movilidad vehicular en todo el territorio ecuatoriano, como medida de seguridad

ante el COVID-19, y de este modo, se produjo la paralización del trabajo diario de los miembros de la compañía.

En relación a lo antes expuesto, se puede concluir que los taxistas conocen y aplican las estrategias decretadas en la semaforización para su reactivación económica; además, han empleado las medidas establecidas por el COE nacional que son las normas de bioseguridad, de esta manera, los taxistas cumplen con las reglas impuestas por el gobierno, las cuales les permite trabajar para obtener ingresos.

En cuanto a lo abordado con anterioridad, se puede concluir, que es evidente la disminución del trabajo diario y de las ganancias semanales de los taxistas a causa de la situación que está pasando el Ecuador con la pandemia COVID-19, ya que muestra una reducción del 50% en sus carreras diarias y en su dinero, teniendo en cuenta que se rigen por las normas aplicadas en el semáforo amarillo establecidas por el COE cantonal.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

1. A. Sariga, j. U. (2020). Type 2 fuzzy logic based unequal clustering algorithm for multi-hop wireless sensor networks. *International journal of wireless and ad hoc communication*, 1(1).
<https://doi.org/doi:10.5281/zenodo.3825847>
2. Amanat, F., & krammer, F. (2020). Sars-cov-2 vaccines: status report. *Immunity*, 52(4), 583-589. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1074761320301205>
3. Cruz, M. F., Salinas, E. B., Plúas Salazar, R. M., Castro Castillo, G. J., Tovar Arcos, G. R., & Ricardo, J. E. (2019). Estudio situacional para determinar estrategias formativas en la atención a escolares con necesidades educativas especiales en la zona 5 del ecuador [article]. *Investigación operacional*, 40(2), 255-266.
<https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85064389475&partnerid=40&md5=201b90e7d5b93cfe29d6e526ed1b82f8>

4. Ehab Rushdy , W. K., Nihal Salah (2021). Managing a secure refresh token implementation with json web token in rest api international journal of wireless and ad hoc communication, 2(1), 01-20
5. Kentish-Barnes, N., Degos, P., Viau, C., Pochard, F., & Azoulay, E. (2021). “It was a nightmare until i saw my wife”: the importance of family presence for patients with covid-19 hospitalized in the icu. Intensive care medicine, 1-3.
<https://link.springer.com/article/10.1007/s00134-021-06411-4>
6. Kotfis, K., Roberson, S. W., Wilson, J. E., Pun, B. T., Ely, E. W., Jeżowska, I., Jezierska, M., & Dabrowski, W. (2020). COVID-19: what do we need to know about icu delirium during the sars-cov-2 pandemic? Anaesthesiology intensive therapy, 52(2), 132.
<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/pmc7667988/>
7. Ledesma, R. D., Poó, F. M., Úngaro, J., López, S. S., Cirese, A. P., Enev, A., Nucciarone, M. I., & Tosi, J. D. (2017). Trabajo y salud en conductores de taxis. Ciencia & trabajo, 19(59), 113-119.
https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=s0718-24492017000200113&script=sci_arttext&tlng=n
8. Marín-Llaver, L. R., Loor-Intriago, G. G., Cobacango-Villavicencio, J. G., & Vera-Viteri, L. (2021). La seguridad informacional en el ministerio de transporte y obras públicas en portoviejo. Dominio de las ciencias, 7(2), 835-857.
<https://dominiodelasciencias.com/ojs/index.php/es/article/view/1831>
9. Martin, N., Smarandache, F., & Broumi, S. (2020). Covid-19 decision-making model using extended plithogenic hypersoft sets with dual dominant attributes. International journal of neutrosophic science (IJNS) volume 13, 2020, 75.

10. Mohd Zainal Abidin Ab Kadir , M. A., Ahmed N. Al-Masri (2021). Optimal algorithm for shared network communication bandwidth in iot applications international journal of wireless and ad hoc communication, 2(1).
11. Palacios, A. J. P., Ricardo, J. E., Piza, I. A. C., & Herrería, M. E. E. (2021). Phenomenological hermeneutical method and neutrosophic cognitive maps in the causal analysis of transgressions against the homeless. *Neutrosophic sets and systems*, 44, 147-156.
12. Prather, K. A., Wang, C. C., & Schooley, R. T. (2020). Reducing transmission of sars-cov-2. *Science*, 368(6498), 1422-1424.
<https://science.sciencemag.org/content/368/6498/1422.summary>
13. Ramírez Pérez, J. F., Leyva Vázquez, M., Morejón Valdes, M., & Olivera Fajardo, D. (2016). Modelo computacional para la recomendación de equipos de trabajo quirúrgico combinando técnicas de inteligencia organizacional. *Revista cubana de ciencias informáticas*, 10(4), 28-42.
14. Ricardo, J. E., Flores, D. F. C., Díaz, J. A. E., & Terue, K. P. (2020). An exploration of wisdom of crowds using neutrosophic cognitive maps [article]. *Neutrosophic sets and systems*, 37, 8-15. <https://doi.org/10.5281/zenodo.4121955>
15. Romero, Y. H., & Sosa, R. G. (2020). La vulnerabilidad en el trabajo de los taxistas en la zona metropolitana del valle de México ante la pandemia por covid-19. *Espacio abierto*, 29(4), 12-30. <https://www.redalyc.org/jatsrepo/122/12265803001/12265803001.pdf>
16. Telégrafo, E. (2021, agosto 2). ¿Qué vacunas llegarán a Ecuador y cuál es su efectividad? *El telegrafo*, 4.
17. Ventura, N. V. C. (2018). El servicio al cliente como filosofía y factor de posicionamiento de las cooperativas de taxis. *Innova research journal*, 3(2), 71-82.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6324893>

18. Wu, D., Wu, T., Liu, Q., & Yang, Z. (2020). The sars-cov-2 outbreak: what we know. *International journal of infectious diseases*, 94, 44-48.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1201971220301235>
19. Zhang, T., Wu, Q., & Zhang, Z. (2020). Probable pangolin origin of sars-cov-2 associated with the COVID-19 outbreak. *Current biology*, 30(7), 1346-1351. E1342.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0960982220303602>

DATOS DE LOS AUTORES.

1. Fanny Maricela Pozo Hernández. Magister en contabilidad y finanzas. Docente de la Universidad Regional Autónoma de Los Andes, UNIANDES, sede Santo Domingo –Ecuador. Correo electrónico: us.fannypoza@uniandes.edu.ec.
2. Oscar Rodrigo Aldaz Bombón. Máster en Auditoría Gubernamental. Docente. Universidad Regional Autónoma de Los Andes. Correo electrónico: ingoscaraldaz15@yahoo.es
3. Mario Javier Cabezas Arellano. Magister en Gerencia de Negocios. Carrera de Administración de Empresas y Negocios, Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Santo Domingo, Ecuador. Correo electrónico: marios1603@hotmail.com

RECIBIDO: 4 de agosto del 2021.

APROBADO: 7 de septiembre del 2021.