



**UNIVERSIDAD TÉCNICA PARTICULAR DE LOJA**  
*La Universidad Católica de Loja*

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y  
EMPRESARIALES**

**CARRERA DE ECONOMÍA**

**Análisis de la reactivación de la economía posterior a la  
crisis sanitaria por COVID-19 en el sector de transporte  
urbano de la ciudad de Loja**

Trabajo de integración curricular previo a la obtención del título de:

**ECONOMISTA**

**Autora:** Morán Toro, María Belén

**Director:** Ochoa Ordóñez, Oswaldo Francisco

LOJA

2023



*Esta versión digital, ha sido acreditada bajo la licencia Creative Commons 4.0, CC BY-NY-SA: Reconocimiento-No comercial-Compartir igual; la cual permite copiar, distribuir y comunicar públicamente la obra, mientras se reconozca la autoría original, no se utilice con fines comerciales y se permiten obras derivadas, siempre que mantenga la misma licencia al ser divulgada. <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>*

2023

## **Aprobación del director del Trabajo de Integración Curricular**

Loja, 18 de octubre del 2023

Economista

Diego Alejandro Ochoa Jiménez

**Director de la carrera de Economía**

Ciudad. –

De mi consideración:

Me permito comunicar que, en calidad de director del presente Trabajo de Integración Curricular denominado: Análisis de la reactivación de la economía posterior a la crisis sanitaria por COVID-19 en el sector de transporte urbano de la Ciudad de Loja, realizado por María Belén Morán Toro ha sido orientado y revisado durante su ejecución, así mismo ha sido verificado a través de la herramienta de similitud académica institucional, y cuenta con un porcentaje de coincidencia aceptable. En virtud de ellos, y por considerar que el mismo cumple con todos los parámetros establecidos por la Universidad, doy mi aprobación a fin de continuar con el proceso académico correspondiente.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,

Director: Msc. Oswaldo Francisco Ochoa Ordoñez

CI: 1103671457

Correo electrónico: ofochoa@utpl.edu.ec

### **Declaración de autoría y cesión de derechos**

Yo, María Belén Morán Toro, declaro y acepto en forma expresa lo siguiente:

Ser autora del Trabajo de Integración Curricular denominado: Análisis de la reactivación de la economía posterior a la crisis sanitaria por COVID-19 en el sector del transporte urbano de la Ciudad de Loja, de la carrera de Economía, específicamente de los contenidos comprendidos en: Capítulo 1. Marco teórico y evidencia empírica, Capítulo 2. Hechos estilizados y metodología, y, Capítulo 3. Resultados y discusión de resultados, siendo el Msc. Oswaldo Francisco Ochoa Ordoñez, director del presente trabajo; también declaro que la presente investigación no vulnera derechos de terceros ni utiliza fraudulentamente obras preexistentes. Además, ratifico que las ideas, criterios, opiniones, procedimientos y resultados vertidos en el presente trabajo investigativo, son de mi exclusiva responsabilidad. Eximo expresamente a la Universidad Técnica Particular de Loja y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones judiciales o administrativas, en relación a la propiedad intelectual de este trabajo.

Que la presente obra, producto de mis actividades académicas y de investigación, forma parte del patrimonio de la Universidad Técnica Particular de Loja, de conformidad con el artículo 20, literal j), de la Ley Orgánica de Educación Superior; y, artículo 91 del Estatuto Orgánico de la UTP, que establece: "Forman parte del patrimonio de la Universidad la propiedad intelectual de investigaciones, trabajos científicos o técnicos y tesis de grado que se realicen a través, o con el apoyo financiero, académico o institucional (operativo) de la Universidad", en tal virtud, cedo a favor de la Universidad Técnica Particular de Loja la titularidad de los derechos patrimoniales que me corresponden en calidad de autor/a, de forma incondicional, completa, exclusiva y por todo el tiempo de su vigencia.

La Universidad Técnica Particular de Loja queda facultada para ingresar el presente trabajo al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública, en cumplimiento del artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Autora: María Belén Morán Toro

CI: 0704855196

Correo electrónico: [mbmoran3@utpl.edu.ec](mailto:mbmoran3@utpl.edu.ec)

### **Dedicatoria**

La presente tesis la dedico con todo mi amor a mi familia, especialmente a mis padres Silvia y Francisco por sus sacrificios, esfuerzos, la excelente educación que me brindaron estos 25 años y los valores que me inculcaron me han permitido ser la mujer que hoy en día soy. A mi hermano Hernán, porque sin él no hubiera podido lograr tener mi título y él es mi mayor fuente de inspiración. Mi hermana Victoria, por brindarme todo su amor incondicional. Para mi esposo Ricardo, porque todos los días me demuestra su dedicación para ser mejor persona y a mi gran amor, mi mayor motor, mi fuente de inspiración, mi querido hijo Ronald. No puedo dejar de lado a mis abuelitos Irma y Hernán, mis tíos Lorgia, Juan Carlos, Lilia, Fabián y Janeth, mis primos María José, Luis, Juan Carlos, Paula, Roberto, Fabian, Sasha, Sara y Chiara, porque siempre los llevo en mi corazón y mis triunfos también son de ellos. Por último, pero no menos importante dedico mi tesis al cielo, a Dios y a mi primo Ronald.

## **Agradecimiento**

Agradezco a Dios por la vida de mis padres porque gracias a su apoyo sobre todo en estos últimos meses pude culminar mi trabajo de titulación, por mis hermanos que son mi gran tesoro. A mi esposo, por su comprensión, apoyo y amor que me brinda todos los días, y para mi amado hijo Ronald por llegar a completar mi vida de felicidad. Agradezco también a mi prestigiosa Universidad que me acogió, los docentes que conocí, los amigos que me dejó y sobre todo a mi Director de Tesis Oswaldo por la paciencia, comprensión y enseñanza que me deja. Para finalizar agradezco de manera especial al personal del Consorcio de Transportistas de la Ciudad de Loja y cada uno de los socios por su apoyo en las encuestas y brindarme la información solicitada.

**Índice de contenido**

<b>Carátula .....</b>	<b>I</b>
<b>Aprobación del director del Trabajo de Integración Curricular .....</b>	<b>II</b>
<b>Declaración de autoría y cesión de derechos.....</b>	<b>III</b>
<b>Dedicatoria .....</b>	<b>V</b>
<b>Agradecimiento.....</b>	<b>VI</b>
<b>Índice de contenido .....</b>	<b>VII</b>
<b>Resumen .....</b>	<b>1</b>
<b>Abstract.....</b>	<b>2</b>
<b>Introducción.....</b>	<b>3</b>
<b>Capítulo uno.....</b>	<b>5</b>
<b>Marco teórico y evidencia empírica.....</b>	<b>5</b>
<b>1.1. Marco Teórico .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1. Evidencia Empírica .....</b>	<b>11</b>
<b>Capítulo dos.....</b>	<b>16</b>
<b>Hechos estilizados y metodología.....</b>	<b>16</b>
<b>2.1. Hechos Estilizados .....</b>	<b>16</b>
<b>2.2. Metodología.....</b>	<b>19</b>
<b>Capítulo tres.....</b>	<b>24</b>
<b>Resultados y discusión de resultados .....</b>	<b>24</b>
<b>3.1. Resultados .....</b>	<b>24</b>
<b>3.2. Discusión.....</b>	<b>31</b>
<b>Conclusiones .....</b>	<b>33</b>

<b>Recomendaciones .....</b>	<b>35</b>
<b>Referencias .....</b>	<b>35</b>

**Índice de tablas**

<b>Tabla 1 Ingreso de los Socios del Consorcio de Transportistas Urbanos de la Ciudad de Loja .....</b>	<b>21</b>
<b>Tabla 2 Ingreso de los Socios del Consorcio de Transportistas Urbanos de la Ciudad de Loja .....</b>	<b>21</b>
<b>Tabla 3 Demanda de pasajeros.....</b>	<b>22</b>
<b>Tabla 4 Años con la unidad de transporte .....</b>	<b>25</b>
<b>Tabla 5 Gastos de los Socios antes de la pandemia 2018-2019 .....</b>	<b>26</b>
<b>Tabla 6 Gastos de los Socios en la pandemia 2020-2021 .....</b>	<b>27</b>
<b>Tabla 7 Gasto de Socios después de la pandemia 2022-2023.....</b>	<b>28</b>
<b>Tabla 8 Año que adquirió el crédito .....</b>	<b>29</b>

## Índice de figuras

<b>Figura 1 Contagios Acumulados en Guayaquil y Disminución de la Demanda de Pasajeros de los Buses Urbanos de Guayaquil .....</b>	<b>17</b>
<b>Figura 2 Ingreso de los socios y demanda de pasajeros.....</b>	<b>24</b>
<b>Figura 3 Crédito para comprar su unidad de transporte.....</b>	<b>28</b>
<b>Figura 4 Crédito en la pandemia.....</b>	<b>29</b>
<b>Figura 5 Trabajo después del confinamiento .....</b>	<b>30</b>
<b>Figura 6 Comparación de los ingresos después de la pandemia .....</b>	<b>31</b>

## Resumen

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo principal analizar el impacto económico que ocasiono la pandemia del covid-19 a las operaciones del transporte público en la ciudad de Loja, para lo cual nos basamos en realizar una metodología de enfoque cualitativo y cuantitativo. Se realizaron encuestas a los propietarios de los buses y también nos facilitaron información sobre los ingresos y la demanda de pasajeros. Los resultados obtenidos nos arrojaron que evidentemente la pandemia del covid-19 fue el factor principal para la reducción de los ingresos de cada socio, también la demanda de pasajeros bajo por el tema del teletrabajo, educación virtual y el toque de queda, mientras que los gastos fueron incrementando ya que los productos y servicios incrementaron su valor llegando así a solicitar créditos para poder solventar sus deudas. Una de las conclusiones principales fue el tema de las tarjetas SITU ya que la mayoría de los socios creen que por eso no se ha logrado la reactivación económica porque todavía no llegan a generar los ingresos que tenían antes de la pandemia.

*Palabras claves:* covid-19, transporte público, reactivación económica.

### **Abstract**

The main objective of this research is to analyze the economic impact caused by the covid-19 pandemic on public transport operations in the city of Loja, for which we rely on a qualitative and quantitative approach methodology. Bus owners were surveyed and provided information on revenue and passenger demand. The results obtained showed us that evidently, the covid-19 pandemic was the main factor for the reduction in the income of each partner, as well as the low demand for passengers due to the issue of teleworking, virtual education and curfew, while the Expenses were increasing since the products and services increased their value, thus reaching the point of requesting credits to be able to solve their debts. One of the main conclusions was the issue of SITU cards, since most of the partners believe that this is why economic reactivation has not been achieved because they still have not generated the income they had before the pandemic.

*Keywords:* covid-19, public transport, economic recovery.

## Introducción

El principal problema en la investigación se da en la caída de la economía del transporte urbano de la Ciudad de Loja, esto se vio afectado por las restricciones implementadas por el Gobierno como lo fue la paralización de las unidades, después se dio la reducción de la demanda de pasajeros ya que se implementó el teletrabajo y clases online, el alza del combustible, productos y servicios por el cual la mayoría de los socios tuvieron que solicitar créditos para solventar dichos gastos, debido al Covid-19.

El objetivo principal de la investigación es analizar el impacto económico que ocasionó la pandemia del Covid-19 a las operaciones del transporte público de la ciudad, para llegar a obtener el resultado de la investigación se obtuvo la colaboración absoluta por parte del gerente que nos autorizó obtener la información necesaria para el análisis respectivo y por parte también del asistente operativo que siempre estuvo presto ayudar por cualquier inquietud que se presentaba. También se obtuvo gran ayuda por parte de los socios que respondieron a las encuestas, por la amabilidad y la honestidad que presentaron.

En el capítulo uno y dos nos enfocamos en recolectar información teórica, en el marco teórico investigamos pandemias de años anteriores y como afecto económicamente al mundo, también el tema del transporte en general como ayuda para la económica en un país y sobre cómo se puede dar una reactivación económica, Mientras que en la evidencia empírica indagamos estudios parecidos al tema del trabajo de titulación “Análisis de la reactivación de la economía posterior a la crisis sanitaria por COVID-19 en el sector de transporte urbano de la Ciudad de Loja”.

Por otro lado, en los hechos estilizados nos basamos centralmente en el tema teórico solo en caso de Ecuador principalmente en las dos ciudades en donde más afecto el covid-19 lo cual fue Quito y Guayaquil. Para poder obtener el resultado realizamos la metodología cualitativa en donde realizamos una encuesta a los socios del consorcio y también nos basamos en el enfoque cuantitativo que son los datos de ingresos y demanda de pasajeros que nos facilitaron desde el 2018 hasta marzo del 2023.

Como resultado se obtuvo que los ingresos de los socios han bajado comparado al año 2019 por motivo de la pandemia y las restricciones expuestas por el Gobierno como lo son el teletrabajo, las clases online y el toque de queda, esto ocasiono que la demanda de pasajeros bajara considerablemente. También se evidencio que los gastos de cada socio incremento después del covid-19, como el alza del diésel, mantenimiento a la unidad y repuestos, por ello algunos tuvieron que solicitar créditos para poder solventar los gastos.

Se considera de gran importancia esta investigación para el Consorcio de Transportistas de la Ciudad de Loja para poder analizar las variables, revisar investigaciones parecidas para poder llegar a una solución y sobre todo captar cual es el problema principal por el cual no se da la reactivación económica para cada uno de los socios.

## Capítulo uno

### Marco teórico y evidencia empírica

#### 1.1. Marco teórico

Una pandemia no solo afecta a la salud de los seres humanos, sino también en su economía, a lo largo de la historia se han generado múltiples epidemias creando una gran incertidumbre y pánico en la comunidad, ya que el resultado de esto puede ser la muerte y cambios en la situación socioeconómica de bastantes sociedades. Ávila (2020) define a la pandemia como una enfermedad infecciosa de los humanos a lo largo de un área geográficamente extensa, es decir, que se extiende a muchos países o que ataca a casi todos los individuos de una localidad o región.

Las 5 pandemias más devastadoras de las que se tiene constancia son: la peste negra, la viruela, la gripe española, el sarampión y el cercano virus de la inmunodeficiencia humana el VIH. Hay que destacar que las pandemias que azotaron al mundo en siglos pasados fueron bastantes graves, debido a la falta de conocimiento en sanidad, la poca limpieza de las grandes urbes, poca información entre la población, falta de mecanismos de control y sistemas de salud poco robusto (Fernández, 2020).

Según el Banco Mundial, como lo comenta Jiménez (2020), estima que una pandemia a escala global costaría a la economía mundial 800.000 millones de dólares, con la mayoría de los países en tasas de crecimiento negativa, y niveles de producción muy inciertos, debido a que el shock económico ligado al confinamiento tiene más similitudes a una guerra que a un ciclo económico tradicional.

Entre los rasgos más sobresalientes en todas las épocas es vital enfatizar que las pandemias se han destacado como crisis sanitarias de rápida difusión mundial, elevado y pronto contagio y pérdida de millones de vidas humanas de todas las edades, además, la gran carga de dificultades y problemas sanitarios y socioeconómicos que acarrear (Castañeda et al. , 2020).

En el año 2020 se vivió una de las peores crisis sanitarias que el mundo ha presenciado conocida como el covid-19, según Alicia Bárcena Secretaria Ejecutiva de la CEPAL explicó:

La enfermedad puso en riesgo un bien público global esencial, la salud humana, e impactó a una ya debilitada economía mundial y la afectó tanto por el lado de la oferta como de la demanda, ya sea a través de la interrupción de las cadenas de producción que golpeó severamente al comercio mundial como a través de la pérdida de ingresos y ganancias debido a un alza de desempleo y mayores dificultades para cumplir con las obligaciones de deuda (CEPAL N. U., Naciones Unidas CEPAL, 2020).

Con la pandemia del covid-19 se evidenció una crisis sin precedentes sobre el impacto económico, esto se vio afectada por las medidas adoptadas en todos los países para reducir el número de contagios, como: cuarentenas, paralización parcial de actividades económico-productivo, cierre de fronteras, restricción a la libre movilidad y distanciamiento social.

Cuando se declaró la crisis sanitaria todos los países decretaron un confinamiento social y lo más preocupante era que no se sabía cuánto iba a durar el confinamiento, pero esta era la única vía viable para contrarrestar dicha amenaza. Pero todo esto tendría consecuencias porque todos los países se paralizaron, los ciudadanos comenzaron a aislarse en sus hogares y sobre todo la actividad económica industrial y comercial se tuvieron que detener.

De acuerdo con Véliz la detención de actividades y el confinamiento global en los primeros meses de la epidemia provocaron un declive en la economía mundial debido a la caída drástica de la producción y de empleos, la imperiosa paralización del intercambio comercial, la baja capacidad productiva aunada al desplome de los mercados internacionales y de la demanda interna registró una crisis, que llegó a generar una gran recesión aun mayor que la ocurrida en la década de la Gran Depresión.

Se puede afirmar que prácticamente todos los sectores e industrias se han visto afectados de algún modo por esta pandemia. Algunos de ellos con una caída drástica de su actividad o incluso cese, y todos en los que respecta a las nuevas medidas de higiene y

seguridad tanto para trabajadores como para consumidores. Aun así, todos los expertos coinciden en que ciertos sectores han recibido la peor parte de esta crisis, entre ellos el turismo y transporte de viajes, comercio de bienes y servicios entre países (ante el cierre de fronteras) y la bolsa, como caídas drásticas (Clavellina, 2020).

Uno de los sectores que sufre consecuencias por motivo de una crisis de salud es el transporte ya sea aéreo, marítimo, por carretera, de carga y ferroviario. El transporte es un sector estratégico básico para el desarrollo global de la economía, por distintos motivos, uno de ellos y muy importante es que garantiza la movilidad de los ciudadanos, también responde a la libre circulación de mercancías y constituye una herramienta básica para incrementar la productividad de los sectores productivos. Así, como también ha quedado demostrada la estrecha correlación entre el desarrollo económico-social y la movilidad (Vidal, 2015).

Empleando las palabras de Zhang (2021), el sector del transporte juega un doble papel durante la pandemia, especialmente en el aéreo debido a que facilitó la propagación del virus a nivel mundial, mientras que el sector del transporte público contribuyó aún más a la transmisión del virus al facilitar las reuniones de personas. Por lo tanto, el sector del transporte no puede considerarse como una de las principales causas de la propagación de la pandemia, sino más bien con un intermediario facilitador entre lugares con altas tasas de infección.

La movilidad del transporte aéreo durante el brote actual de COVID-19 ha afectado fuertemente a todo el mundo, una gran cantidad de países cerraron sus fronteras o impusieron severas regulaciones de viaje, lo que redujo el movimiento de las aerolíneas a nivel mundial en más del 40 %. A los pasajeros se les prohíbe viajar o se les desalienta a hacerlo debido a las restricciones en los países de llegada que solicitan cuarentena (Nizetic, 2021).

Mientras que el transporte ferroviario a nivel mundial, las restricciones sobre los servicios y el movimiento de personas, junto con el consejo de las autoridades de no viajar, han provocado una disminución del volumen de pasajeros de aproximadamente el 80% para todos los servicios ferroviarios nacionales durante los confinamientos. Para los servicios

ferroviarios internacionales de pasajeros, los volúmenes de pasajeros se redujeron en casi un 100% para todos los operadores, en línea con los cierres fronterizos de pasajeros internacionales (UIC), 2020).

Por otra parte, también está el transporte de carga, las Naciones Unidas CEPAL (2020) menciona que alrededor del 80% el comercio mundial se traslada por transporte mercantil. Desafortunadamente, el transporte de carga puede contribuir a la propagación del virus, ya que no está completamente informatizado. Tanto los documentos como las mercancías continúan sujetos a controles físicos para aduanas y otros fines reglamentarios. El personal de las estructuras portuarias, los puntos de cruce de fronteras y las terminales de control estaban expuestos al riesgo de pandemia por la naturaleza de su trabajo. Debido a la transmisión del virus de persona a persona, los conductores y otros trabajadores relacionados que cruzan las fronteras pueden ser detenidos durante varias semanas de cuarentena.

La gestión para el transporte comercial internacional también se vio seriamente afectada con la llegada del COVID-19, esto provocó retrasos en el traslado de mercancías, pauso las negociaciones y retardó el suministro en la distribución de servicios aduanero-portuarios, aeroportuarios, terrestres y de almacenaje, lo que desencadenó el aumento en los costos de transporte e incidió en las cadenas de valor a nivel mundial (Cordóñez, Cárdenas, y Garay, 2022).

El transporte terrestre emplea de forma directa a más de 60 millones de personas en todo el mundo, lo que constituye más del 2% del empleo mundial. Al fomentar la movilidad y la conectividad de personas y mercancías, el transporte sostiene la actividad de otros sectores económicos, y contribuye a crear empleo, añadir valor económico y promover la inclusión social (Unida, 2020).

El objetivo del transporte se dirigía hacia tres ejes fundamentales: proteger la salud de trabajadores y usuarios, proporcionar liquidez a las empresas para que la solvencia de las mismas no se vea resentida a largo plazo y reducir las cargas administrativas acelerando y simplificando determinados procedimientos administrativos (Salmanticensis, 2021).

Rojas (2021) menciona que antes de la pandemia, la planificación urbana y del transporte se proponía como una herramienta clave para promover la salud ambiental y la equidad. Durante la pandemia, las tendencias actuales de movilidad y las necesidades del entorno construido han resaltado los beneficios de la planificación urbana y del transporte para la salud pública. A medida que los países de Asia y Europa y América del Norte comienzan a relajar las estrategias de mitigación de el covid-19 para apoyar sus economías, la movilidad urbana muestra cambios mixtos. El transporte público sufre la caída de pasajeros e ingresos en todo el mundo.

Tras una pandemia, la economía puede paralizarse por completo. De la misma forma que lo haría durante una crisis, debido a una actividad económica que se ralentiza, y un producto interno bruto que comienza a caer en picada. Sin embargo, se sabe que no es algo que dure para siempre. En algún momento debemos encontrar ese punto de inflexión que nos devuelva los crecimientos que, ante la crisis o el suceso registrado, se esfumaron (Coll, 2021).

Rodríguez (2012) señala que la reactivación económica es un proceso mediante el cual se busca lograr que la economía de un país o de un lugar determinado tome buenos rumbos después de haberse sumergido en una crisis que afecta a la mayoría de la población.

Según lo manifiesta Bonomelli (2020), las consecuencias económicas que se han generado por esta pandemia han superado las ocasionadas por pandemias anteriores, e incluso ha superado los efectos producidos por la gripe española, pues con esta crisis se ha estimado que en el año 2020 el comercio mundial ha sufrido una decaída del 10%, mientras que los intercambios entre regiones se vieron afectados con un decremento del 20%, para CEPAL (2020) América Latina y El Caribe resultó ser la región más golpeada, pues se pronosticaba que para el año 2020 el PIB tendría un crecimiento del 1,3%, estas predicciones cambiaron por completo con la aparición del Covid-19 ya que para ese año el PIB cayó un 1,8%.

El crecimiento económico post COVID-19, es una oportunidad para el progreso de los modelos de producción y comercialización más innovadores apoyados en las plataformas

digitales para afrontar cualquier desafío económico y poner en marcha sistemas de teletrabajo que garanticen la actividad laboral en todos los sectores productivos. En esta fase de crecimiento se encuentra la oportunidad de identificar qué políticas de desarrollo se necesita para remediar fallas del mercado que atentan contra la continuidad o expansión de empresas, que conlleven a la transformación productiva y la generación de empleo formal (Huilca y Baño, 2021).

De acuerdo con Castañeda (2020), que analiza la situación económica y social del Covid-19 en México, la teoría de la complejidad sustenta elementos teóricos necesarios para poder entender fenómenos como éste y así concebir políticas públicas novedosas capaces de contener la crisis y gestionar la recuperación de la economía. El autor distingue a estas medidas a través de tres atributos: la focalización, que permite identificar criterios técnicos y específicos sobre la distribución del apoyo a individuos y empresas, y de esta manera hacer un uso eficiente de los recursos públicos; la condicionalidad, que ayuda a diferenciar aquellos incentivos que no sean los adecuados y así garantizar la equidad social de la políticas; y la adaptabilidad, que permite adecuarse al contexto del país en que se aplicarán dichas medidas y a los cambios que surgen durante las distintas fases de la crisis. A su vez, indica que las políticas fiscales keynesianas de gasto público masivo en infraestructura no serían las adecuadas para la coyuntura sino aquellas medidas relacionadas al apoyo directo a las personas y empresas afectadas (subvenciones financieras).

En el caso de Perú las medidas económicas para afrontar la pandemia se empezaron a aplicar desde la tercera semana del mes de marzo del año 2020, luego que se declarara la inmovilización obligatoria o cuarentena total. De acuerdo con el Ministerio de Economía y Finanzas (2021) el plan económico implementado en el país abarcó aproximadamente el 20,6% del PIB, convirtiéndose en uno de los planes económicos más importantes y con mayor magnitud de la región, debido a las fortalezas fiscales del país y a las necesidades originadas por la pandemia que se presentaban en ese momento.

Castelo (2016) comenta que la economía del transporta estudia el conjunto de elementos, principios que rigen el desarrollo económico del transporte y que contribuye a la

vida económica y social de los pueblos. Efectivamente el transporte se encuentra relacionado con la economía, a tal punto que se puede afirmar que es otra actividad productiva, sin la función del sistema del transporte, no se puede desarrollar el bien económico, puesto que la infraestructura de la unidad se constituye en un factor importante de producción y la movilidad es un determinante del costo del servicio que ofrece el transporte.

Para el transporte urbano del Ecuador, el plan de reactivación plantea que el Gobierno Nacional a través de la ANT emitió una resolución en la cual fijó un incremento de USD 0.10 centavos sobre la tarifa existente del transporte urbano establecido por cada GAD, y solicitar al COMEX el establecimiento de un arancel 0 % para la adquisición de 22 mil neumáticos, y para la importación de repuestos, aceites, filtros, e insumos de alta rotación para lo cual el Estado destinará USD 600 mil. (Públicas, 2021)

## **1.2. Evidencia empírica**

Para la ejecución del presente trabajo se revisaron algunas investigaciones en base a la reactivación económica del transporte urbano, para lo cual nos aportan algunos puntos de alta relevancia.

En base al informe de la Fundación Gonzalo Rodríguez (2022) con relación al covid-19 y la movilidad sostenible, su metodología se basó en recolectar información primaria, realizaron encuestas recolectando información sobre hábitos y percepciones en torno a la movilidad ante y durante la pandemia y acerca de la propensión declarada a utilizar elementos de seguridad vial o a incurrir en conductas de riesgo. La evidencia hallada muestra que la pandemia y las restricciones a la movilidad han implicado que las personas reconsideren la forma de traslado que eligen habitualmente: entre 25% y el 35% de los encuestados consideró cambiar su transporte habitual por otro (27% en Argentina, 34% en Chile y 25% en Uruguay). Al indagar los detalles de ese cambio modal, en los tres países analizados se encuentra que el transporte público es percibido de manera generalizada como un espacio peligroso, debido al posible contagio de COVID-19.

Mientras que Ardilla-Arturo (2020) tiene una idea parecida en donde considera que el transporte público debería ser el héroe, no el villano, el relata que los promisorios datos sobre

la relación entre el transporte público y la COVID-19 no son una coincidencia. Desde el comienzo de la pandemia, la mayoría de los operadores del transporte público se han puesto rápidamente a la altura de las circunstancias y han aplicado medidas concretas para que los sistemas de tránsito ofrezcan seguridad contra la COVID-19 al personal y a los pasajeros. Para contribuir a la salud pública, la recuperación económica y la sostenibilidad ambiental, debemos mantener el impulso logrado hasta el momento para que el transporte público siga siendo una opción atractiva. Mientras el virus esté entre nosotros, los proveedores de servicios de transporte deberán adaptar sus operaciones para minimizar la superposición de las “tres c”: los espacios cerrados, los espacios concurridos y las situaciones en que se produzca un contacto estrecho.

Mientras que Cepeda (2021) en su estudio sobre la movilidad de los ciudadanos en el transporte, ejecuta una metodología de investigación de campo donde se extrajeron datos para conocer la realidad de la principal problemática sobre los hechos económicos y la realidad social que permitió analizar los efectos socioeconómicos por la disminución de transporte urbano por el covid-19.

La evidencia científica comprueba que la probabilidad de contagio por el virus se pudo incrementar con el uso frecuente del transporte urbano, se deja en evidencia que los usuarios comprendían que por medio del uso frecuente del mismo se podían contagiar del virus, mencionan también que no se cumplían con los protocolos de bioseguridad en las unidades lo que generó un ascenso en los contagios. La movilidad de las personas es necesaria ya que esta permite a las personas el traslado a sus lugares de trabajo para percibir ingresos que cubran la economía del hogar así mismo garantiza el acceso a otros servicios, estos desplazamientos están vinculados en un 46% con el transporte público.

En la investigación de Sanabria Segundo (2008) en la revista Apunte del CENES se realizó un análisis en base a las variables del PIB del transporte y el PIB total, en donde se evidenció que, en Colombia, el transporte ha tenido una fuerte asociación con el crecimiento económico de los últimos cincuenta años. Así mismo, se corrobora que existe una relación positiva entre la productividad del capital y el kilometraje de carreteras nacionales, lo mismo

que entre el comercio y la inversión en transporte. Una relación similar se verifica con el agregado nacional indicando que a medida que se acumula capital en el sector transporte, las condiciones para la producción y el comercio mejoran

De acuerdo con Castelo (2016) en su investigación utiliza un enfoque cualitativo en donde estudia la variable independiente que es la economía del transporte y la variable dependiente que es la movilidad en donde considera que efectivamente el transporte se encuentra relacionado con la economía, a tal punto que se puede afirmar que el transporte, como cualquier otra actividad productiva es parte de ella: sin la función del sistema de transporte, no se puede dar el bien económico, puesto que la infraestructura se constituye en un factor de producción, y la movilidad en un determinante del costo y del mercado. La revulsión industrial no hubiera podido prosperar sin el concurso y el desarrollo de los transportes; ni la tecnología del transporte habría logrado desarrollarse sin los productos industriales que le proporcionó la revolución industrial.

Es importante también obtener alguna evidencia sobre la reactivación económica de algún país cercano al nuestro, en este caso obtuvimos de Colombia. Mejía (2020) en el artículo Agenda empresarial para la reactivación económica nos informa que:

Antes de la pandemia el transporte aportaba el 5% del PIB, pero por la emergencia sanitaria sufrió una caída del 36,9% a causa de la disminución en el comercio mundial, a los cierres de fronteras internacionales y a las restricciones de movilidad a nivel nacional. A través del Decreto 569 de 2020 el Gobierno Nacional autorizó la circulación de transporte terrestre de pasajeros, para personas del sector de salud y personas autorizadas, y del transporte de carga, a empresas autorizadas que cumplieran con la documentación requerida y protocolos de bioseguridad.

Mientras que Andrade y Rodríguez (2021) en su tesis titulada Evaluación Financiera de la Empresa Cootranstol durante la pandemia del covid-19, se encontró como resultado lo siguiente:

Como hallazgo de la crisis sanitaria generada por el COVID 19 se vio altamente afectado el sector terciario y con él, todas las actividades de transporte. Todo esto generó

que la Cooperativa de Transporte Cootranstol tuviera un cierre total en sus actividades, afectando directamente su estructura financiera, puesto que se generó una reducción en los ingresos en más de un 50% en los meses de marzo a junio, aun así, la rápida acción en las medidas tomadas por la administración permitió alivianar el impacto generado. Al realizar el análisis de la situación financiera, operativa y administrativa de la empresa Cootranstol, se puede evidenciar que, aunque la misma no se encontraba preparada para afrontar una crisis sanitaria y, con ello una de las más grandes recesiones económicas a nivel nacional y mundial, la organización tuvo un proceso de toma de decisiones estratégico, en donde evaluó los impactos generados y centró sus esfuerzos en la protección de sus recursos e intereses, y el de sus asociados, colaboradores y clientes.

Por otro lado, de acuerdo con la tesis de Garzón y Xu (2021) en base al análisis de la incidencia de la pandemia Covid-19 en el sector de servicio de transporte urbano de Guayaquil 2020, realizaron una investigación de alcance exploratorio, descriptivo y correlacional lo que permite relacionar los resultados obtenidos con las teorías revisadas. Se encontró que el sector de servicio de transporte de buses urbanos de la ciudad de Guayaquil con indicadores tales como: PIB, capacidad de servicio, demanda de pasajeros, ingresos, costos operativos, endeudamiento y el empleo. Se encontró que el sector está conformado por 57 cooperativas, 107 rutas donde operan 2.800 buses urbanos, y al iniciar el confinamiento se redujo la capacidad del servicio en un 67% afectando así a la actividad del sector. Debido a las restricciones impuestas por las autoridades para prevenir el contagio del Covid-19 tales como confinamiento, restricción a la movilidad, la demanda de pasajeros disminuyó en un 77%, puesto a que los usuarios del bus urbano dejaron de utilizar el servicio por miedo a contagiarse. Lo que ocasionó una disminución en los ingresos de los propietarios en un 50%.

Además, los propietarios enfrentan una redistribución en los costos operativos principalmente por el aumento del combustible en un 33%, costos por los nuevos estándares de higiene y limpieza compensados por la disminución del pago a los conductores puesto que antes se les paga el 22% sobre los ingresos brutos, ahora se les paga el 18%. Ante la

disminución de los ingresos, los propietarios de los buses enfrentan otro problema como los altos niveles de endeudamiento, lo cual ha llevado a que la mayoría suspendan sus deudas debido a la falta de liquidez, según los datos adquiridos de la encuesta, 278 propietarios lograron refinanciar sus deudas, y 9 de los dueños se vieron obligados a devolver el vehículo.

La reactivación económica decretada por las autoridades debe ir a la par de la recuperación de la actividad de los servicios de transporte, para evitar el surgimiento de transporte informal que no tenga el mismo compromiso con el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad.

En base a lo dictado por el Banco Central del Ecuador con respecto a la Economía del transporte, la actividad se vio fuertemente impactada por la crisis sanitaria pues la restricción de la movilidad de las personas dio lugar a un decrecimiento de 29,7% en el segundo trimestre de 2020. Por su parte, en consumo de gasolina extra y diésel, destinado al transporte terrestre y marítimo, mostró un decrecimiento interanual de 46,9% (2020)

## Capítulo dos

### Hechos estilizados y metodología

#### 2.1. Hechos estilizados

El Covid-19 se dio de una manera repentina y no se estuvo preparado para enfrentarlo. Se escucharon los primeros casos en la ciudad de Wuhan en China, pero rápidamente se expandió hacia los continentes de Asia, Europa y América.

Dadas las explicaciones medicas difundidas por todos los medios de comunicación, el coronavirus es una enfermedad infecciosa que ocasiona daños en el sistema respiratorio, eliminando dos sentidos en las personas que son el gusto y el olfato, por ello era recomendable mantener una distancia de dos metros.

Cuando el presidente del Ecuador declaró el estado de excepción con el fin de evitar un mayor número de contagios, esto, afectó a diversos sectores productivos, en donde directamente causó un daño económico en el servicio de transporte público. Al analizar la crisis económica que se debía enfrentar por causa del coronavirus, “El COE Nacional a partir del 13 de abril del 2020 dispone la apertura gradual a las restricciones impuestas, mediante un método denominado “semaforización cantonal”, con el objetivo de reactivar la economía de forma progresiva” (Urquiza, 2020, p. 4).

La crisis económica dada por el Covid-19 no solo afectó a los sectores de las empresas, sino que también tuvo gran relevancia en el sector de transporte público que como se sabe es de vital importancia para la ciudadanía porque ayuda a transportarse a los trabajos, instituciones educativas o lugares a donde se requiere llegar, en especial para las personas que no cuentan con un medio de transporte propio.

Mientras el tiempo transcurría los casos iban incrementando considerablemente como ocurrió en la mayoría de las ciudades del Ecuador, a más de esto existió otros factores que ocasionó una disminución de pasajeros en el transporte público, entre las que destaca las nuevas normativas de teletrabajo que consistía en que cada empleado realizara sus actividades laborales dentro de su hogar, entre ellos se incluía a los profesores que debían

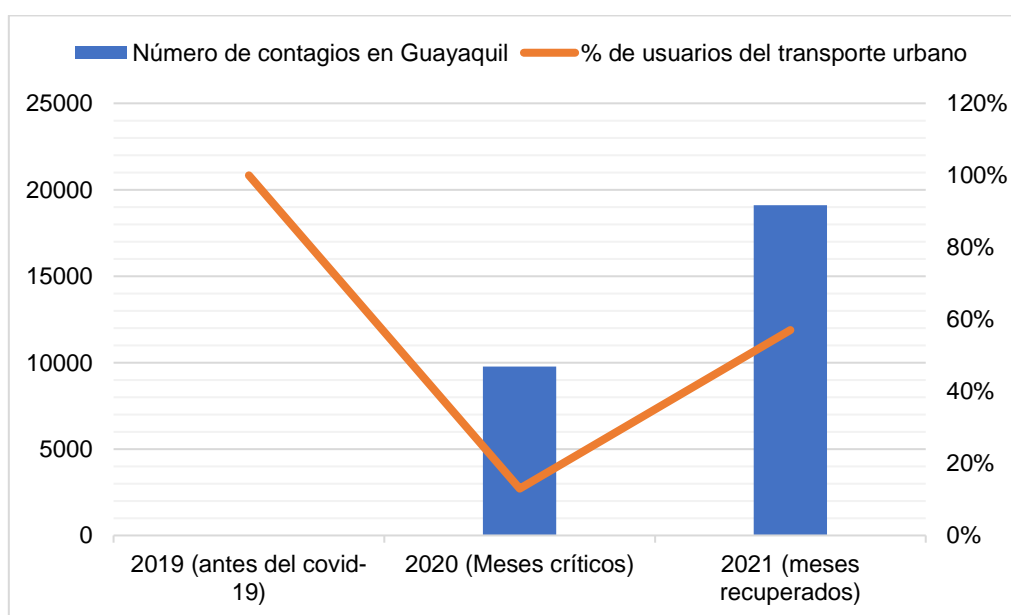
dictar clases de forma *online*, en donde se sabe que antes de la pandemia la mayor demanda de pasajeros eran los estudiantes (primaria, secundaria y superior), pero que a raíz de la crisis sanitaria ocasionó una disminución en el sector del transporte público por una baja tasa de pasajeros.

Cuando se dio el toque de queda el 17 de marzo del 2020 por el covid-19 el sector de la transportación se vio fuertemente impactada pues la restricción de la movilidad de las personas dio lugar a un decrecimiento de 29.7% en el segundo trimestre de 2020 en comparación al mismo periodo en el año 2019 que presentó un crecimiento de 0.6%. Por su parte, el consumo de gasolina extra y Diesel, destinado al transporte terrestre y marítimo, mostró un decrecimiento interanual de 46.9% (Ecuador, Banco Central del Ecuador, 2020).

Quito y Guayaquil siendo las dos principales ciudades del Ecuador con mayor número de población fueron los que más casos confirmados de covid-19 tuvieron. A raíz de la crisis sanitaria la relación entre la pandemia covid-19 y la demanda de pasajeros fue inversa, quiere decir que ante el aumento de contagios la demanda de pasajeros de buses urbanos de Guayaquil disminuyó en un 77%. (Garzón & Xu, 2021)

### Figura 1

*Contagios Acumulados en Guayaquil y Disminución de la Demanda de Pasajeros de los Buses Urbanos de Guayaquil*



*Nota.* Tomado de los "Boletines epidemiológicos N° 1-156" del MSP

Se puede observar en la gráfica 1 que antes de la crisis sanitaria la demanda de pasajeros se daba al 100%, pero a raíz de la pandemia tuvo un decrecimiento, es decir, los ciudadanos dejaron de usar el servicio público por el temor al contagio y también por cumplimiento de las restricciones impuestas por las autoridades.

Garzón (2021) menciona que esta reducción de la demanda de pasajeros se ve afectada principalmente en los ingresos de los propietarios de los buses urbanos de Guayaquil, lo que conlleva a un mayor endeudamiento y desempleo del sector.

Aunque hoy en día se presencia que más usuarios usan el transporte público los transportistas aseguran que no llegan a una reactivación económica total, porque todavía no logran cubrir sus gastos mensuales con las ganancias obtenidas. Zúñiga (2021) afirma que la Metrovía en Guayaquil transporta 180.000 pasajeros en promedio por día laborable, cuando antes de la pandemia alcanzaban los 400.000, quiere decir que todavía no llega ni a la mitad de los pasajeros que movilizaba antes.

En otras ciudades del Ecuador al ver que no se podía usar el transporte público implementaron otras maneras de movilización como por ejemplo las bicicletas. En Quito cuando los buses solo podían transportar un porcentaje del 50% de su capacidad, esto generó que la demanda de pasajeros incrementara al transporte alternativo en este caso el uso de bicicletas. Según la dirección de modos de transporte sostenible de la secretaria de movilidad del municipio de Quito, estima que el uso de la bicicleta incrementó en un 65% en el año 2020 (Ávila & Núñez, 2021).

La ciudad de Loja a finales de mayo de, 2020 cambio de semáforo rojo a semáforo amarillo, desde entonces no fueron muy severas las restricciones de movilidad, reactivando así algunos lugares comerciales y al sector de transporte urbano. Según informaron los transportistas cuando les permitieron ofrecer nuevamente sus servicios en la pandemia, este no llegaba ni al 30% de pasajeros, lo cual no les permitía cubrir sus gastos, producto de aquello era porque los ciudadanos seguían con el temor de contagiarse con el virus.

Es relevante realizar una comparación en el ámbito económicos y políticos del transporte urbano de la ciudad de Loja antes, durante y en la actualidad sobre el covid-19,

con el fin de reconocer los factores que se han visto afectados por esta pandemia para así poder sumarse a la reactivación económica del cantón.

En la ciudad de Loja cuando nuevamente comenzaron a circular los medios de transportes en especial los del sector público, se inició transitando con 8 líneas de un total de 76 buses y debían cumplir con las medidas establecidas en el Protocolo para la Reactivación del Servicio de Transporte Público y Comercial en el Cantón Loja ( 2020), las cuales son:

- Tiempo de intervalos.
- Horario de trabajo.
- Uso de tarjetas electrónicas SITU por los pasajeros.
- Medidas de bioseguridad y obligaciones del propietario o conductor.
- Medidas de bioseguridad y obligaciones de los usuarios.
- Utilización de paradas y estaciones de buses.
- Obligaciones de la Unidad de Control Operativo de Tránsito (UCOT)
- Desinfección de buses.
- Obligaciones de la Unidad Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.
- Obligaciones del Consorcio de Transportistas Urbanos.

En este periodo 2019-2021 aproximadamente desde que los buses comenzaron nuevamente a ofrecer sus servicios, se ha presenciado que poco a poco los ciudadanos han perdido el miedo al contagio, pero aún no se puede afirmar con datos exactos si los transportistas han vuelto a obtener ganancias con relación a los años anteriores a la pandemia.

## **2.2. Metodología**

Para la presente investigación se realizará dos tipos de enfoques, el cualitativo, que por lo general se utiliza primero para descubrir y refinar preguntas de investigación y a veces se prueban hipótesis (Vega et. al, 2014).

Mientras que el enfoque cuantitativo se utiliza la recolección y el análisis de datos para contestar una o varias preguntas de investigación y probar las hipótesis establecidas previamente (Vega et. al, 2014), se obtendrá una información de los ingresos que se ha generado de manera mensual de todos los socios de los periodos 2018 a marzo del 2023, de igual manera el Consorcio nos facilitará el total de demanda de pasajeros que ha tenido el transporte antes, durante y después de la pandemia con los resultados a obtener se realizará un análisis para verificar si se ha obtenido una reactivación económica del servicio de Consorcio de Transportistas Urbano Ciudad de Loja.

La población objetivo del estudio, se refiere al conjunto de elementos que se quiere investigar, estos elementos pueden ser objetos, acontecimientos, situaciones o grupo de personas (Estadísticas, 2017), en nuestra investigación se estudiará al Transporte Público de la Ciudad de Loja que está integrado por 2 cooperativas y 2 compañías llamadas:

- Cooperativa de Transportes 24 de mayo (108 unidades)
- Cooperativa de Transportes Cuxibamba (42 unidades)
- Compañía de Transportes Urba Sur (44 unidades)
- Compañía de Transportes Urbaexpres (44 unidades)

Conformando así el Consorcio de Transportistas de la Ciudad de Loja como lo indica la Ordenanza que regula la operación del sistema Intermodal del Transporte Urbano SITU en el Cantón Loja (2018), cuyo artículo 2 indica:

Las compañías y cooperativas de transporte público para poder obtener el contrato de operación deberán pertenecer previamente a un Consorcio de Operación, el mismo que de manera responsable en el marco de cumplimiento de la Ley, deberá implementar, operar y administrar la caja común, así como, la operación y mantenimiento de la flota de autobuses, en conformidad con las normas y disposiciones emitidas por la autoridad Municipal”

Formando un total de 238 unidades de buses, cada socio aporta diariamente \$2,65 para cubrir los gastos administrativos (sueldos, arriendos). Por un tema de ordenanza

municipal y tema de inversión al consorcio se conformaron el grupo 1 que está integrado con 100 unidades.

**Tabla 1**

*Ingreso de los Socios del Consorcio de Transportistas Urbanos de la Ciudad de Loja*

<b>GRUPO 1</b>				
<b>AÑOS</b>		<b>INGRESO TOTAL</b>		<b>INGRESO C/U</b>
<b>2018</b>	\$	6.579.329,54	\$	5.594,67
<b>2019</b>	\$	6.030.427,88	\$	5.048,90
<b>2020</b>	\$	2.599.554,75	\$	2.166,30
<b>2021</b>	\$	3.101.303,79	\$	2.584,42
<b>2022</b>	\$	4.628.539,65	\$	3.893,12
<b>2023 - ene a mar</b>	\$	1.267.311,79	\$	4.235,84

*Nota.* Los ingresos totales es la suma de 100 socios de cada año.

Mientras que el grupo 2 está conformado con 138 unidades, cabe recalcar que no existe evidencia de los ingresos obtenidos para el grupo dos desde enero 2018 a junio 2019 porque no se implementaba la tecnología para dicho sector.

**Tabla 2**

*Ingreso de los Socios del Consorcio de Transportistas Urbanos de la Ciudad de Loja*

<b>GRUPO 2</b>				
<b>AÑOS</b>		<b>INGRESO TOTAL</b>		<b>INGRESO C/U</b>
<b>2018</b>		<b>0</b>		<b>0</b>
<b>2019 - jul a dic</b>	\$	2.924.930,42	\$	3.536,87
<b>2020</b>	\$	2.219.339,96	\$	1.348,49
<b>2021</b>	\$	2.456.566,66	\$	1.504,08
<b>2022</b>	\$	4.008.957,05	\$	2.443,75
<b>2023 - ene a mar</b>	\$	1.178.886,73	\$	2.883,60

*Nota.* Los ingresos totales es la suma de 138 socios de cada año.

A su vez el Consorcio nos facilitó el total de demanda de pasajeros que obtuvieron desde 2019 hasta marzo de 2023.

**Tabla 3***Demanda de pasajeros*

<b>AÑO</b>	<b>NÚMERO DE PASAJEROS</b>
<b>2019</b>	47.227.629
<b>2020</b>	17.628.197
<b>2021</b>	19.983.738
<b>2022</b>	33.253.015
<b>2023</b>	9.714.538

*Nota.* Total, de pasajeros de todas las unidades del consorcio

Para realizar las encuestas sacamos una muestra, de acuerdo con Hernández et al. (2014) es un subgrupo de la población de interés sobre el cual se recolectarán datos, y que tienen que definirse y delimitarse de antemano con precisión, además de que debe ser representativo de la población. La fórmula para obtener el valor del total de la muestra es la siguiente:

$$n = \frac{a^2 * N * p * q}{e^2(N - 1) + a^2 * p * q}$$

Donde:

n: Tamaño de la muestra

N: Tamaño de la población (238 socios)

$a^2$ : Nivel de confianza (95% o  $Z=1.96$ )

$e^2$ : Error máximo admisible (5% = 0.05)

p: Probabilidad de éxito (50% = 0.5)

q: Probabilidad de fracaso (50% = 0.5)

$$n = \frac{(1.96)^2 * 238 * 0.5 * 0.5}{0.05^2(238 - 1) + (1.96)^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$n = \frac{228.5752}{1.5529}$$

**n: 147**

De acuerdo con el resultado, se realizarán 147 encuestas, cabe recalcar que se realizó de manera aleatoria quiere decir entre todas las cooperativas y compañías del Consorcio de Transportistas de la Ciudad de Loja.

## Capítulo tres

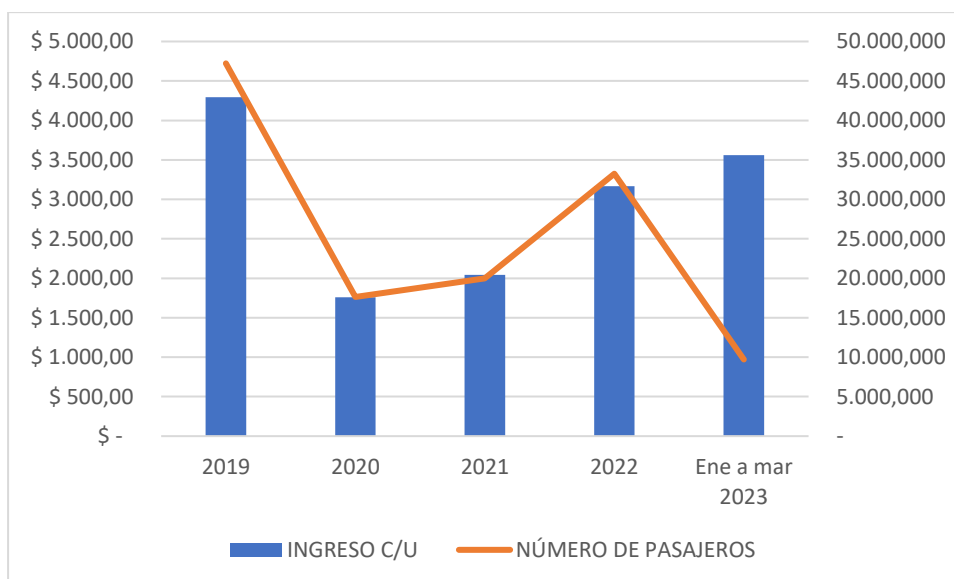
### Resultados y discusión de resultados

#### 3.1. Resultados

En base a los datos obtenidos y a los resultados arrojados por las encuestas realizadas a los 151 Socios del Consorcio de Transportistas de la Ciudad de Loja, se pudo evidenciar en la gráfica 2 que los ingresos que obtenían mensualmente cada uno de los propietarios de las unidades antes del covid-19 quiere decir en el 2019 fueron alrededor de \$4,292.89 , a partir del 2020 ese valor bajo al 41% de la misma manera decreció el número de pasajeros ya que comenzó el confinamiento y el Gobierno implemento semaforización lo cual no se podía circular con normalidad además se implementó el teletrabajo y las clases online.

**Figura 2**

*Ingreso de los socios y demanda de pasajeros*



*Nota.* Datos obtenidos por parte del Consorcio de Transportistas de la Ciudad de Loja.

En el año 2021 el ingreso promedio para los dueños de las unidades de transporte es de \$2,044.25 y la demanda de pasajeros incrementaron solo el 1,14% esto se debe porque todavía se realizaba el teletrabajo y las clases online. Para el 2022 las instituciones educativas y todos los trabajos ya fueron 100% presencial pero aun así el ingreso de los socios en promedio es \$3,168.44 no era igual al del 2019 antes de la pandemia y la demanda de

pasajeros tampoco incremento en su totalidad. En comparación al 2023 en los meses de enero a marzo la entrada económica es de \$3,599.72 lo cual a partir de este año ya van incrementando de igual manera la demanda de pasajeros.

De los 151 socios 2 unidades fueron adquiridas después de la pandemia las restantes fueron compradas antes del 2019 quiere decir atrás del covid-19.

**Tabla 4**

*Años con la unidad de transporte*

<b>Años con la unidad</b>	<b>Número de Socios</b>
<b>1 año</b>	2
<b>4 años</b>	2
<b>5 años</b>	13
<b>6 años</b>	12
<b>7 años</b>	3
<b>8 años</b>	31
<b>9 años</b>	5
<b>10 años</b>	28
<b>11 años</b>	3
<b>12 años</b>	19
<b>13 años</b>	1
<b>15 años</b>	2
<b>16 años</b>	18
<b>19 años</b>	1
<b>22 años</b>	1
<b>24 años</b>	7
<b>25 años</b>	1
<b>33 años</b>	2

*Nota.* Información recolectada por las encuestas a los socios

En el año 2018 y 2019 los gastos de mantenimiento y combustible que tenían los dueños de las unidades eran entre \$400 y \$900 mensuales, algunos socios me supieron indicar que antes taqueaban de combustible entre \$15 a \$20 diarios por 20 o 25 días, el cambio de aceite estaba entre \$80, mientras que el cambio de llantas es anual y se gastaba alrededor de \$200. Mientras que el gasto de chofer era entre \$0 a \$1,400.00, el valor nulo quiere decir que esos 10 socios conducían ellos mismos su unidad de transporte y los 2

restantes todavía no tenían el bus, en esos tiempos los socios pagan entre \$25 o \$30 el día de trabajo y como antes no se implementó la tarjeta SITU necesitaban 2 ayudantes para el bus por el tema de cobrar a los pasajeros.

**Tabla 5**

*Gastos de los Socios antes de la pandemia 2018 - 2019*

<b>GASTO 2018 – 2019.</b>			
<b>GASTO COMBUSTIBLE – MANTENIMIENTO</b>	<b>NÚMERO DE SOCIOS</b>	<b>GASTO DE CHOFER</b>	<b>NÚMERO DE SOCIOS</b>
<b>\$0</b>	2	<b>\$0</b>	12
<b>\$400</b>	3	<b>\$100</b>	6
<b>\$450</b>	4	<b>\$500</b>	14
<b>\$500</b>	26	<b>\$600</b>	13
<b>\$600</b>	30	<b>\$700</b>	30
<b>\$700</b>	6	<b>\$800</b>	26
<b>\$750</b>	37	<b>\$900</b>	10
<b>\$800</b>	27	<b>\$950</b>	11
<b>\$900</b>	16	<b>\$1.000</b>	11
		\$1.200	6
		\$1.300	3
		\$1.400	9

*Nota.* Información recolectada por las encuestas a los dueños de las unidades.

Para los años 2020 y 2021 los egresos para los socios por su unidad de transporte bajaron ya que en esas fechas solo trabajaban 2 días a la semana, cabe recalcar que solo se hace referencia a los gastos a su medio de trabajo no al consumo que se produce en la vivienda de cada socio. En el gasto para los choferes la mayoría de los socios solo contrata por 2 o 3 días los cuales les cancelaba entre \$35 o \$40 el día, porque como esos meses fueron críticos para todo el Ecuador tenían que gastar lo menos posible en contratar personal y por ende la mayoría decidió conducir su propio bus.

Tabla 6

Gasto de los Socios en la pandemia 2020 - 2021

<b>GASTO 2020 – 2021</b>			
<b>GASTO COMBUSTIBLE - MANTENIMIENTO</b>	<b>NÚMERO DE SOCIOS</b>	<b>GASTO DE CHOFER</b>	<b>NÚMERO DE SOCIOS</b>
<b>\$0</b>	2	<b>\$0</b>	6
<b>\$250</b>	28	<b>\$80</b>	42
<b>\$300</b>	36	<b>\$100</b>	25
<b>\$400</b>	24	<b>\$400</b>	2
<b>\$450</b>	1	<b>\$500</b>	2
<b>\$500</b>	30	<b>\$650</b>	30
<b>\$600</b>	1	<b>\$800</b>	25
<b>\$750</b>	29	<b>\$900</b>	12
		<b>\$1.000</b>	6
		<b>\$1.200</b>	1

*Nota.* Información recolectada por las encuestas a los dueños de las unidades.

Desde el año 2022 hasta marzo 2023 los gastos que generaba su herramienta de trabajo no disminuían de \$800 esto se debe al alza del diésel que fue del 31% en el Ecuador, porque hoy en día pagan entre \$35 a \$40 diarios para poder llenar de combustible su unidad y también supieron indicar que para realizar el cambio de aceite cancelan \$125 cuando antes pagan \$80, no es novedad que el covid-19 ha ocasionado un alza de precios en todos los productos y servicios alrededor del mundo. Por otro lado, el tema del gasto al chofer, menos de la mitad de los socios encuestados gastan mensualmente entre \$0 a \$200 porque suelen contratar ayudante por unos 4 o 6 días al mes, mientras que los socios restantes si contratan para todo el mes chofer ya sea por tema de tiempo, edad o algunas socias son mujeres, pero si comparamos con el año 2018 ya solo contratan a una sola persona y no pagan más de \$950.

Tabla 7

Gasto de Socios después de la pandemia 2022 - 2023

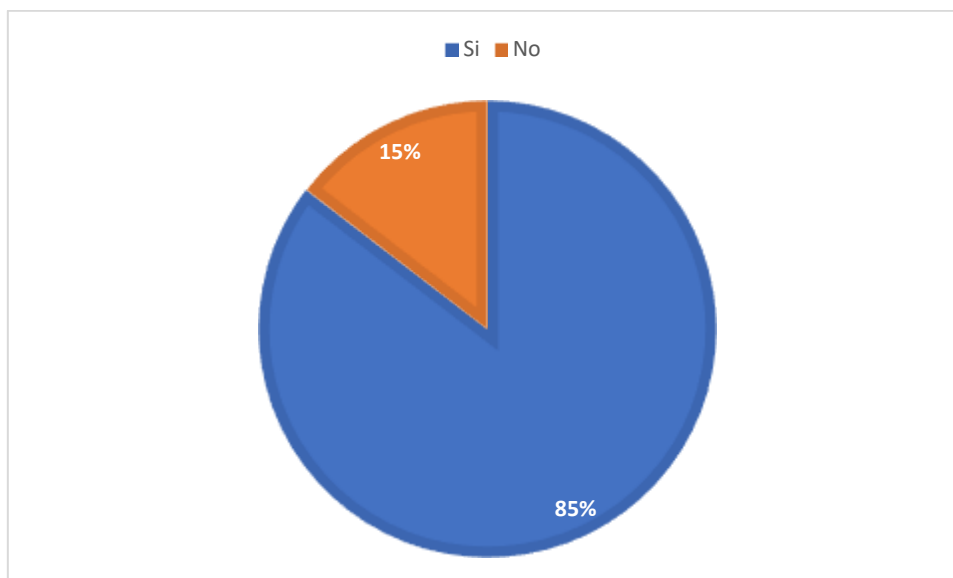
GASTO 2022 – 2023			
GASTO COMBUSTIBLE - MANTENIMIENTO	NÚMERO DE SOCIOS	GASTO DE CHOFER	NÚMERO DE SOCIOS
\$800	12	\$0	2
\$900	22	\$100	32
\$1.000	38	\$150	1
\$1.200	43	\$200	1
\$1.300	19	\$700	26
\$1.400	10	\$800	43
\$1.700	1	\$900	44
\$2.000	3	\$950	2
\$3.000	3		

Nota. Información recolectada por las encuestas a los dueños de las unidades

Para adquirir su unidad de transporte 129 socios que equivale al 85% contestaron que si solicitaron un crédito para la compra de su bus, como podemos evidenciar en la tabla 8 la mayoría de dichos créditos fueron desembolsados antes del 2020 cuando se dio la pandemia.

Figura 3

Crédito para comprar su unidad de transporte



Nota. Información recolectada por las encuestas a los dueños de las unidades

Solo 2 socios en tiempo de crisis solicitaron un préstamo para la compra de la unidad de transporte, ya que en los años críticos de la pandemia la tasa de desempleo incremento

considerablemente llevando así a buscar medios de como generar ingresos, aunque en esa temporada el transporte público estaba en crisis por la baja demanda de pasajeros, es un medio de mucha utilidad a los ciudadanos para su transportación y sabían que poco a poco se volvería a la normalidad.

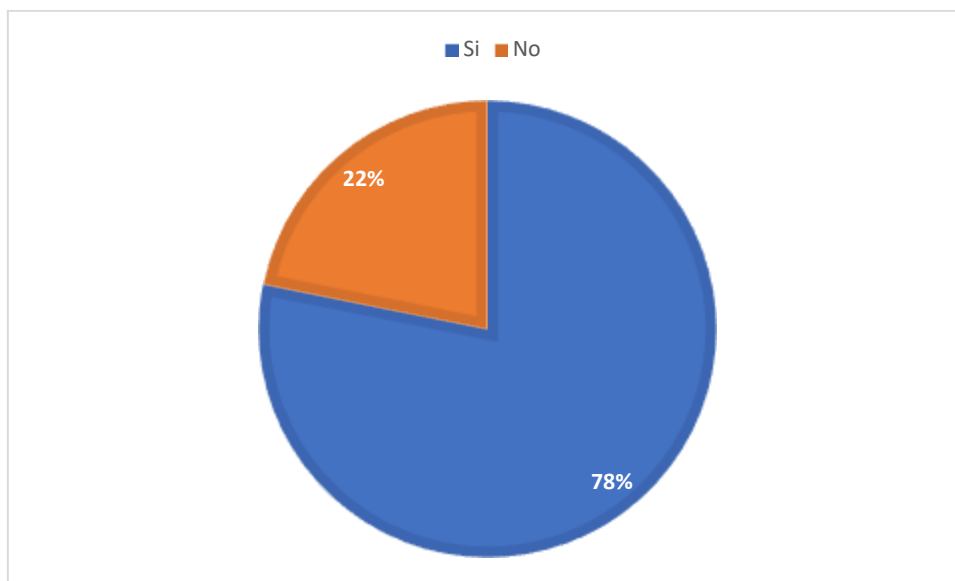
**Tabla 8**

*Año que adquirió el crédito*

<b>Año</b>	<b>Número de Socios</b>
<b>2010</b>	9
<b>2011</b>	4
<b>2012</b>	2
<b>2013</b>	11
<b>2014</b>	16
<b>2015</b>	26
<b>2016</b>	16
<b>2017</b>	28
<b>2018</b>	15
<b>2020</b>	1
<b>2021</b>	1
<b>NO</b>	22

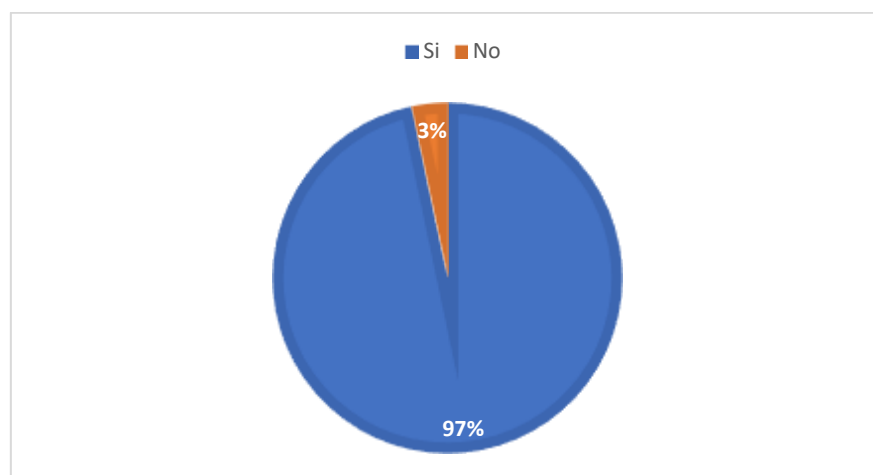
Nota. Información recolectada por las encuestas a los dueños de las unidades

Algunos de los socios ya habían terminado de cancelar la totalidad del crédito para la compra de su bus, pero otros no y tuvieron a recurrir a la solicitud de otro crédito para poder solventar los gastos de consumo diario, porque como se puede observar en la figura 2 el ingreso de los socios decreció en tiempo de covid-19.

**Figura 4***Crédito en la pandemia*

*Nota.* Información recolectada por las encuestas a los dueños de las unidades.

Cuando terminó el confinamiento a inicios de junio del 2020, 150 socios retomaron sus actividades laborales por la necesidad de adquirir ingresos y poder cubrir sus gastos, pero a pesar de eso ellos manifiestan que salían en contra porque gastaban en el mantenimiento, combustible y limpieza de los buses, la demanda de los pasajeros era alrededor del 25% en comparación al 2019 y otro de los conflictos que presenciaron es que cada unidad podía transportar solo 2 veces por semana.

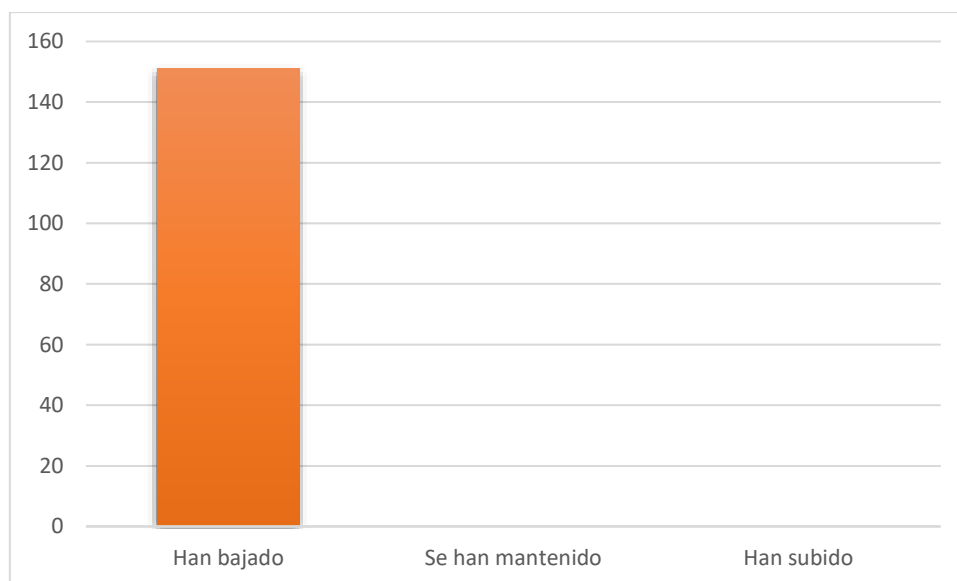
**Figura 5***Trabajo después del confinamiento*

*Nota.* Información recolectada por las encuestas a los dueños de las unidades.

De los 151 socios encuestados al responder la pregunta “¿Hoy en día sus ingresos generados por su unidad de transporte han superado, han bajado o se han mantenido a comparación con sus ingresos antes de la pandemia (2018 y 2019)?” supieron indicar que sin duda han bajado, todos indicaron que el mayor problema son las tarjetas SITU porque los usuarios no suelen utilizarla con honestidad, como por ejemplo si un joven de colegio hace uso del transporte un fin de semana, utiliza su tarjeta de estudiante está en lo incorrecto porque debe pagar la tarifa normal que es de \$0.30 centavos ya que no está en horarios de colegio y así como este caso existen otros más. El transporte informal es otra molestia y preocupación que están pasando los socios del Consorcio de Transportistas, porque como ellos no pagan nada en base a la ley, sus tarifas con muy bajas y entonces algunos ciudadanos se inclinan a usar su transporte.

**Figura 6**

*Comparación de los ingresos después de la pandemia*



*Nota.* Información recolectada por las encuestas a los dueños de las unidades.

### 3.2. Discusión

La metodología tanto cualitativa y cuantitativa aplicada para la investigación analizo si se reactivado la economía a los Socios del Consorcio de Transportistas de la Ciudad de Loja, de acuerdo a los resultados que se obtuvo por medio de las encuestas a los 151 socios y los datos adquiridos por parte de la empresa, se pudo evidenció que en los años críticos de la

pandemia sus ingresos no alcanzaban ni siquiera la mitad de lo que recibían años anteriores, aunque sus gastos para el mantenimiento del bus eran de la misma manera bajos su entrada de dinero no alcanzaba para cubrir lo mencionado.

Cabe recalcar que aparte de tener gastos para sus medios de trabajo no se puede hacer a un lado los consumos primordiales en cada hogar, lo cual también fue una de las razones por el cual la mayoría de los socios tuvieron que adquirir a los préstamos para poder sobrellevar sus deudas.

En la actualidad el problema por el cual no solo los transportistas de la Ciudad de Loja sino a nivel de todo el Ecuador están atravesando es el incremento no solo del combustible sino de los productos y servicios que se ofertan, generando así un incremento en el valor de sus gastos.

## Conclusiones

En el siguiente apartado se mostrarán las conclusiones respecto al análisis de los resultados obtenidos por las encuestas a los socios del Consorcio de Transportistas Urbanos de la Ciudad de Loja, y analizar los datos de ingresos y demanda de pasajeros en los años 2019 a marzo del 2023.

En base al objetivo general que es el analizar el impacto económico que ocasionó la pandemia del Covid-19 a las operaciones del transporte público, se llegó a la conclusión de que la reactivación económica de cada uno de los socios no es la misma ha comparación antes de la pandemia, esto se debe al alza del combustible, productos y servicios que deben adquirir para el mantenimiento y limpieza de la unidad.

Mientras que los objetivos específicos de analizar los ingresos y gastos de los transportistas urbanos antes, durante y después de la pandemia del Covid-19, el resultado es que su entrada de dinero decreció un 41% porque las restricciones expuestas por el COE Nacional primero fue el encierro de 2 meses en donde no se podía salir, solo ciertas áreas de trabajo podían laborar presencialmente como lo eran los hospitales, debido a esto se dio el teletrabajo y la educación virtual, es por esto que cuando las unidades de transporte retomaron a trabajar la demanda de pasajeros ni siquiera alcanzaba el 50% y no laboraban todos los días, sino solo 2 veces por semana es por esta razón que los ingresos decrecieron drásticamente.

Por otro lado, los egresos incrementaron entre el 50% al 100%, durante y después de la pandemia los precios iban incrementando llevando así a los socios solicitar créditos para poder solventar sus gastos, ya que la demanda de pasajeros y sus ingresos no incrementaban.

Para finalizar, el último objetivo planeado es analizar qué factores están influyendo para que no se dé la reactivación económica, supieron indicar que uno de los problemas que están atravesando es el transporte informal, ya que es más económico y accesible, otro factor son las tarjetas SITU, porque algunos ciudadanos no respetan la tarifa general y usan las tarjetas de tarifa media.

Se puede concluir que efectivamente la pandemia Covid-19 incidió de manera negativa al servicio de transporte público, en donde repercutió directamente a los ingresos y demanda de pasajeros a los socios del Consorcio de Transportistas Público en la Ciudad de Loja.

### **Recomendaciones**

Considero que la recomendación más importante es incrementar el pasaje del transporte, pero para poder realizar esta petición es de vital importancia realizar un estudio monetario en el que conste los gastos que hoy en día están atravesando los transportistas, el total de la demanda de pasajeros y realizar un análisis socioeconómico de la población para saber si los usuarios tienen una predisposición para cancelar un valor más elevado.

También se deben plantear estrategias en el área financiero para sobrellevar alguna crisis ya sea sanitaria, política, social, economía y ambiental, así como sucedió a inicios del 2020. Para aquello es necesario la aportación de cada socio, claramente un valor accesible, es muy necesario porque servirán como una fuente de ahorros y podrán ser uso del mismo si llega a suceder otra crisis como el covid-19.

Por último, deben analizar el uso de las tarjetas SITU ya que en base a lo conversado con algunos socios el mayor problema que ellos presencian es que su economía no se ha reactivado en su totalidad porque los pasajeros no utilizan de manera honesta las tarjetas y no pagan lo que es. Aunque hoy en día el Consorcio implemento una multa para la persona que cometa este caso de deshonestidad, pero igual estos casos no han parado, así que considero tal vez que las tarjetas solo puedan ser utilizadas en tarifa general y la tarifa media sea cancelada al chofer de la unidad para así poder controlar los valores que en realidad se deben cancelar.

## Referencias

- (UIC), U. I. (2020). Primera estimación del impacto económico global de Covid-19 en el transporte ferroviario. *Gestión del covid-19*, 1-32.
- Andrade, M., & Rodriguez, E. (noviembre de 2021). Evaluación Financiera de la Empresa Cootranstol durante la pandemia del Covid. Obtenido de Corporación Universitaria Minuto de Dios: [file:///C:/Users/USER/Downloads/TE.GF\\_%20MONICAANDRADE%20-%20ELIANA%20MATTA\\_2021.pdf](file:///C:/Users/USER/Downloads/TE.GF_%20MONICAANDRADE%20-%20ELIANA%20MATTA_2021.pdf)
- Ardilla, A. (23 de julio de 2020). En la lucha contra la COVID-19, el transporte público debería ser el héroe, no el villano. Obtenido de <http://bitly.ws/SC6k>
- Ávila, C., & Núñez, V. (diciembre de 2021). Análisi de la demanda del uso de la bicicleta como transporte alternativo en el sector financiero de la ciudad de Quito. Obtenido de Pontificia Universidad Católica del Ecuador: <http://bitly.ws/SC6o>
- Ávila, J. (20 de marzo de 2020). CORONAPEDIA. Obtenido de <http://bitly.ws/SC6w>
- Bonomelli, G. (2020). La pandemia del conoravirus y su impacto sobre el comercio internacional: una mirada sobre el mundo y Argentina. *Revista integración y Cooperación*, 5-12.
- Castañeda, C., & Ramos, G. (2020). Principales pandemias en la historia de la humanidad. *Cubana de pediatria*, 19.
- Castañeda, G. (abril de 2020). El COVID-19, la complejidad y las políticas contracíclicas. Obtenido de Centro de Estudios, Espinoza Yglesias: <http://bitly.ws/SC6G>
- Castelo, M. (2016). Análisis de la Economía del transporte público y su impacto en la movilidad de las familias del cantón Ambato. Obtenido de Universidad Técnica de Ambato: <http://bitly.ws/SC6L>
- CEPAL. (3 de abril de 2020). América Latina y el Caribe ante la pandemia del COVID-19. Efectos económicos y sociales. Obtenido de Santiago de Chile, CEPAL: <http://bitly.ws/SC6Q>
- CEPAL, N. U. (30 de mayo de 2020). Conectividad, transporte y comercio en la era de la pandemia. Obtenido de Naciones Unidas CEPAL: <http://bitly.ws/SC6U>
- CEPAL, N. U. (19 de marzo de 2020). Naciones Unidas CEPAL. Obtenido de <http://bitly.ws/SC72>

- Cepeda, K. (2021). El transporte urbano y su incidencia socio-económica en tiempos de pandemia por la covid-19. Obtenido de Universidad Técnica Estatal de Quevedo: <file:///C:/Users/USER/Downloads/T-UTEQ-180.pdf>
- Clavellina, J. (2020). Posibles efectos del Conoravirus en la economía mundial. Notas Estratégicas, 1-8.
- Coll, F. (11 de junio de 2021). Reactivación económica. Obtenido de Economipedia.com: <http://bitly.ws/SC78>
- Cordóñez, E., Cárdenas, R., & Garay, V. (2022). Desafíos de la gestión de transporte y logística en pandemia. Polo del conocimiento, 66-84.
- Díaz, S., Martínez, X., García, E., García, A., & Ramos, D. (2020). COVID-19: Plan de reactivación. ManagementSolutions, 9.
- Ecuador, B. C. (30 de septiembre de 2020). Banco Central del Ecuador. Obtenido de <http://bitly.ws/SC7a>
- Ecuador, B. C. (03 de Junio de 2020). Banco Central del Ecuador. Obtenido de <http://bitly.ws/SC7e>
- Estadísticas, I. N. (2017). INE. Obtenido de <http://bitly.ws/Lld3>
- Fernández, F. (4 de julio de 2020). Estudio de impactos de pandemias del siglo XXI en la economía y el sector turístico. Obtenido de Facultad de economía empresa y turismo: <http://bitly.ws/SC7r>
- Finanzas, M. d. (30 de abril de 2021). Informe de actualización de proyecciones macroeconómicas 2021-2024. Obtenido de República de Perú: <http://bitly.ws/SC7y>
- Garzón, D., & Xu, P. (11 de marzo de 2021). Análisis de la incidencia de la pandemia Covid-19 en el sector de servicio de transporte urbano de Guayaquil 2020. Obtenido de Universidad Católica de Santiago de Guayaquil: <http://bitly.ws/SC7C>
- Garzón, D., & Xu, P. (11 de marzo de 2021). Análisis de la incidencia de la pandemia Covid-19 en el sector de servicios de transporte urbano de la ciudad de Guayaquil. Obtenido de Universidad Católica de Santiago de Guayaquil: <file:///C:/User/USER/Downloads/T-UCGS-PRE-ECO-CECO-.pdf>

- Huilca, D., & Baño, Á. (2021). La Reactivación de la Economía Ecuatoriana durante la Pandemia por COVID-19. *Crítica y Derecho. Revista Jurídica*, 79-89.
- Jimenez, M. (2020). *Economía global: El incierto impacto económico de la economía global*. BBVA Research, 1.
- Loja, M. d. (19 de junio de 2018). Ordenanza que regula la operación del sistema intermodal de transporte urbano situ en el cantón loja. Obtenido de Municipio de Loja: [https://www.loja.gob.ec/files/documentos/2018-08/ord\\_055-2018.pdf](https://www.loja.gob.ec/files/documentos/2018-08/ord_055-2018.pdf)
- Loja, M. d. (08 de mayo de 2020). Protocolo para la reactivación del servicio de transporte público y comercial en el cantón Loja. Obtenido de <http://bitly.ws/SC7S>
- Mejía, L., Forero, D., Delgado, M., & Silva, B. (2020). Agenda empresarial para la reactivación económica. *Fedesarrollo*, 36-37.
- Nizetic, S. (2021). Impacto de la pandemia de coronavirus (COVID-19) en la movilidad, la energía y el medio ambiente del transporte aéreo: un estudio de caso. *Wiley Online Library*, 1-34.
- Públicas, M. d. (2021). MTOP y ANT impulsan planes de reactivación económica para el sector del transporte terrestre. Obtenido de Gobierno del Encuentro: <http://bitly.ws/SC8a>
- Rodríguez, F. G. (2022). *COVID-19 y movilidad sostenible en América Latina. Los casos de Argentina, Chile y Uruguay*. Buenos Aires: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
- Rodriguez, J. (2012). Lecciones desde la planificación territorial y reconstrucción post desastre en Armenia, Colombia. *Redalyc*, 279-289.
- Salmanticensis, A. I. (2021). Real Decreto-Ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transporte y vivienda. *Crónica de Legislación*, 244-247.
- Sampieri, H., & Collado, F. y. (2014). Selección de la muestra. En *Metodología de la Investigación*, 170 - 191.
- Sanabria, S. (2008). El papel del transporte en el crecimiento económico colombiano en la segunda mitad del siglo XX. *Apunte del CENES 46*, 141-182.
- Unida, N. (19 de mayo de 2020). Naciones Unidas. Obtenido de <https://news.un.org/es/story/2020/05/1474652>

- Urquiza, Y. P. (2020). Protocolo para reactivar la prestación del Servicio Público de Trnasporte Terrestre en el ámbito Interprovincial dentro del período de Semaforización. Medidas de prevención ante Covid-19, 4.
- Vega, G., Ávila, J., Vega, A., Camacho, N., & Becerril, A. y. (2014). Paradigma en la Investigación. Enfoque cuantitativo y cualitativo. *European Scientific Journal*, 524-525.
- Vidal, C. (11 de marzo de 2015). El transporte, sector estratégico para el desarrollo global de la economía. Obtenido de BV eLearning Blog: <http://bitly.ws/SC8k>
- Zhang, J., Hayashi, Y., Nosach, A., Wang, K., & Oum, T. (2021). Olas pandémicas y el tiempo posterior al Covid-19. Consecuencias para el sector del transporte. 2021 Elsevier Ltd. All rights reserved.
- Zúñiga, C. (26 de septiembre de 2021). No hay aún reactivación económica, dicen transportistas; cifras de la Matrovía también reflejan pérdidas, mientras usuarios piden más líneas de buses y reanuda no cubiertas por la pandemia. Obtenido de El Universo: <http://bitly.ws/SC8s>