Verdad y Derecho
Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas y Sociales
Vol. 5(especial7), 1-11, 2026
https://doi.org/10.62574/v9w0td45

Protección jurídica y social de los conductores de transporte público en Riobamba, Ecuador

Legal and social protection of public transport drivers in Riobamba, Ecuador

Israel Alexis Zaruma-Angamarca
alexisza44@uniandes.edu.ec
Universidad Regional Autónoma de los Andes, Riobamba, Ecuador
https://orcid.org/0009-0007-6483-9605

Óscar Gonzalo Jácome-Merino
ur.oscarjm93@uniandes.edu.ec
Universidad Regional Autónoma de los Andes, Riobamba, Ecuador
https://orcid.org/0000-0003-4959-1684

RESUMEN

Los conductores de transporte público prestan un servicio esencial para la movilidad urbana, aunque trabajan con jornadas extensas, ingresos variables, competencia del transporte informal y una protección social insuficiente. Es así que el estudio se planteó como objetivo central analizar la protección jurídica y social de los conductores de transporte público frente a la vulneración de sus derechos en la ciudad de Riobamba. En este sentido se empleó un enfoque cualitativo de orientación fenomenológica, con entrevistas a un conductor formal y a uno informal, y análisis de siete obras académicas y ocho instrumentos normativos e interpretativos. Entre los resultados se obtuvo que ambos perciben falta de dignidad laboral, cobertura social deficiente, competencia desleal, abusos de autoridad y escaso conocimiento de sus derechos. Entre las conclusiones se estableció que su protección exige formalización, afiliación efectiva, regulación de jornadas y educación jurídica.

Descriptores: transporte urbano; derecho laboral; seguridad social; sector informal; condiciones de trabajo. (Fuente: Tesauro UNESCO).

ABSTRACT

Public transport drivers provide an essential service for urban mobility, although they work long hours, with variable income, competition from informal transport and insufficient social protection. The study set out to analyse the legal and social protection of public transport drivers against the violation of their rights in the city of Riobamba. A qualitative, phenomenologically oriented approach was used, with interviews with a formal and an informal driver, and analysis of six academic works and eight legal and interpretative instruments. The results show that both perceive a lack of labour dignity, deficient social coverage, unfair competition, abuse of authority and little knowledge of their rights. It is concluded that their protection requires formalisation, effective affiliation, regulation of working hours and legal education.

Descriptors: urban transport; labour law; social security; informal sector; working conditions. (Source: UNESCO Thesaurus).

Recibido: 02/09/2026. Revisado: 23/09/2026. Aprobado: 14/10/2026. Publicado: 28/10/2026.

Sección artículos de investigación

INTRODUCCIÓN

El transporte público urbano constituye un servicio esencial para la movilidad de la población, el acceso al trabajo, a la educación y a la salud, y quienes lo hacen posible son los conductores de buses, taxis y otras modalidades de transporte comercial. En Riobamba, como en otras ciudades intermedias, estos conductores trabajan en cooperativas o compañías operadoras, en relaciones que no siempre se formalizan como relaciones laborales, y conviven con un transporte informal que compite por los mismos usuarios.

Partiendo de lo expuesto, la Constitución de 2008 reconoce el derecho a un trabajo digno, con remuneraciones justas y respeto a la salud de las personas trabajadoras (Asamblea Constituyente, 2008a, art. 33), la seguridad social como derecho irrenunciable (art. 34) y la responsabilidad del Estado en la prestación del servicio de transporte (art. 394). A su vez, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial regula la prestación del servicio por operadoras habilitadas (Asamblea Constituyente, 2008b), y la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria rige a las cooperativas de transporte (Asamblea Nacional, 2011). Lo anterior supone que la protección de los conductores depende de la articulación entre el régimen laboral, el de transporte y el cooperativo.

Por consiguiente, la relevancia del tema radica en las condiciones de trabajo del sector, habida cuenta de que Kalleberg (2009) describió la expansión del trabajo precario caracterizado por la inseguridad del empleo y de los ingresos, y Standing (2013) caracterizó al precariado como una clase que carece de seguridad laboral, de ingresos estables y de protección social. De

ello se sigue la necesidad de examinar si los conductores de transporte público de Riobamba gozan de una protección jurídica y social efectiva.

Pero, ¿cómo se protegen jurídica y socialmente los derechos de los conductores de transporte público en Riobamba? A partir de lo planteado, la investigación tiene por objetivo central analizar la protección jurídica y social de los conductores de transporte público frente a la vulneración de sus derechos en la ciudad de Riobamba.

Referencial teórico

En cuanto a la precariedad laboral, Kalleberg (2009) explicó que la flexibilización del empleo traslada los riesgos económicos a los trabajadores, y Standing (2013) mostró que el precariado vive con incertidumbre sobre sus ingresos y sin acceso pleno a la protección social. Esto implica que la situación de muchos conductores responde a una tendencia estructural de precarización.

Al hilo de ello, la informalidad en el sector ha sido examinada desde la teoría del sector informal, toda vez que Maloney (2004) mostró que la informalidad combina exclusión del empleo formal y decisiones basadas en costos y beneficios, y Figueroa Campoverde et al. (2024) encontraron en el Ecuador una relación entre vulnerabilidad e informalidad, mientras Maurizio et al. (2021) advirtieron que los avances de la formalización laboral en América Latina han sido frágiles y reversibles. De allí se desprende que el transporte informal es a la vez una forma de subsistencia y una fuente de competencia que precariza al sector formal.

En función de lo planteado, la salud de los trabajadores del transporte ha sido estudiada por Karasek (1979), cuyo modelo de demanda y control muestra que las altas exigencias combinadas con bajo control sobre el trabajo generan estrés y riesgos para la salud, condición característica de la

conducción en el tráfico urbano. Por añadidura, la Organización Internacional del Trabajo (1979), mediante el Convenio 153, estableció límites a la duración del trabajo y períodos de descanso para los conductores de transporte por carretera.

Con base en lo expuesto, el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (2016), en la Observación general 23, precisó que el derecho a condiciones de trabajo equitativas y satisfactorias comprende la limitación de las horas de trabajo, el descanso y la seguridad y salud en el trabajo, y alcanza también a los trabajadores por cuenta propia. A su vez, la Recomendación 204 orienta la transición de la economía informal a la formal (Organización Internacional del Trabajo, 2015). Tal estándar revela que la protección debe garantizarse con independencia de la forma contractual adoptada.

En el ordenamiento interno, el Código del Trabajo regula la jornada y los derechos de los trabajadores dependientes (Congreso Nacional, 2005), y la Ley de Seguridad Social regula la afiliación obligatoria y voluntaria (Congreso Nacional, 2001). Acurio-Lozano et al. (2024) documentaron, por su parte, el deterioro de la seguridad ciudadana que afecta a quienes trabajan en la vía pública. Semejante marco supone que los conductores enfrentan riesgos laborales, sociales y de seguridad simultáneos.

MÉTODO

La investigación se desarrolló con enfoque cualitativo de orientación fenomenológica, de tipo jurídico-documental y de campo, orientada a comprender la protección jurídica y social de los conductores de transporte público en Riobamba.

En cuanto a la información, se realizaron entrevistas semiestructuradas de ocho preguntas a dos conductores de transporte público de Riobamba, uno

vinculado a una operadora formal y otro que trabaja en el transporte informal, identificados con los códigos E1 y E2, con consentimiento informado. En el plano documental, se analizaron siete obras y artículos académicos publicados entre 1979 y 2024, y ocho instrumentos normativos e interpretativos, esto es, la Constitución, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, el Código del Trabajo, la Ley de Seguridad Social, el Convenio 153, la Recomendación 204 y la Observación general 23. Se excluyeron tesis, proyectos de ley sin aprobación y publicaciones de procedencia no verificable.

En este sentido se empleó la codificación abierta y selectiva de las entrevistas, contrastando las experiencias de ambos conductores con el marco normativo. Como limitación, el estudio se apoya en dos informantes y no analiza datos de afiliación ni de siniestralidad, por lo que sus resultados tienen carácter exploratorio.

RESULTADOS

La codificación de las entrevistas permitió contrastar la experiencia del conductor informal y del formal en cada dimensión de su protección, tal como se presenta en la tabla 1.

Tabla 1. *Experiencia de los conductores de transporte público según su condición.*

Dimensión	E2 (conductor informal)	E1 (conductor formal)
Dignidad laboral	Jornadas excesivas, inseguridad y explotación	Falta de respeto de usuarios y desvalorización del trabajo
Derechos demandados	Seguro de salud, descanso e ingresos mínimos	Afiliación, vacaciones y jornada razonable
Protección real	Leyes que existen solo en el papel	Protección legal de aplicación limitada
Seguridad social	Respaldo insuficiente y tardío ante accidentes	Cobertura parcial con trámites lentos
Transporte informal	Reducción de ingresos y aumento de riesgos	Competencia desleal
Autoridades	Abusos y trato humillante	Controles y sanciones injustificados
Capacitación legal	Sin capacitación ni conocimiento de mecanismos	Capacitación básica insuficiente

Nota. Elaboración propia (2026) a partir de las entrevistas.

De la tabla 1 se desprende que ambos conductores coinciden en la percepción de una protección deficiente, empero el conductor informal enfrenta condiciones más precarias, con jornadas excesivas y sin cobertura social, mientras el formal reclama principalmente protección frente a la competencia del transporte informal y frente a controles que considera injustificados. Esto indica que la precariedad atraviesa a todo el sector, aunque con intensidades distintas.

En función de lo anterior, los hallazgos se agruparon en categorías emergentes, tal como se observa en la tabla 2.

Tabla 2. *Categorías emergentes sobre la protección de los conductores de transporte público.*

Categoría	Definición	Fuentes
Precariedad laboral	Jornadas extensas, ingresos variables y desvalorización.	E1; E2; Kalleberg (2009); Standing (2013)
Protección social deficiente	Cobertura insuficiente, tardía o inexistente.	E1; E2; Congreso Nacional (2001)
Competencia informal	Transporte no autorizado que precariza al sector.	E1; E2; Maloney (2004)
Déficit de educación jurídica	Desconocimiento de derechos y mecanismos de defensa.	E1; E2

Nota. Elaboración propia (2026).

En cuanto a la precariedad laboral, ambos conductores describieron jornadas extensas, maltrato de algunos usuarios e inseguridad, de allí que el modelo de Karasek (1979) permita comprender cómo la combinación de altas exigencias y bajo control sobre las condiciones de trabajo afecta la salud de los conductores.

Por su parte, la protección social deficiente aparece como la vulneración de mayor impacto, ya que el conductor informal carece de cobertura y el formal describió una cobertura parcial con trámites lentos ante accidentes o enfermedades, lo cual contradice el carácter irrenunciable de la seguridad social. Semejante hallazgo supone que la afiliación efectiva constituye la primera necesidad del sector.

En lo que respecta al déficit de educación jurídica, los resultados indican que ninguno de los conductores conoce con suficiencia los mecanismos de defensa de sus derechos laborales y frente a las sanciones de tránsito, y que ambos reclaman capacitación, en la línea de la transición hacia la formalidad promovida por la Recomendación 204. De ello se sigue que la difusión de derechos forma parte de la protección.

DISCUSIÓN

Los resultados confirman que los conductores de transporte público de Riobamba enfrentan una protección jurídica y social insuficiente, en consonancia con lo planteado por Kalleberg (2009) y por Standing (2013) sobre la precarización del trabajo. Sin embargo, el análisis permite precisar que la situación varía entre conductores formales e informales, de modo que las respuestas deben diferenciarse.

En el plano internacional, el Convenio 153 de la Organización Internacional del Trabajo (1979) y la Observación general 23 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (2016) exigen límites a la jornada y períodos de descanso para quienes conducen, lo cual coincide con la demanda de jornadas razonables expresada por los informantes. Esto invita a reflexionar sobre la conveniencia de que las operadoras y la autoridad de tránsito establezcan controles de jornada y descanso.

Comoquiera que muchas relaciones entre conductores y operadoras cooperativas no se formalizan como relaciones laborales, los conductores quedan fuera de las garantías del Código del Trabajo pese a prestar un servicio subordinado. Es ingenuo pensar que la regulación del transporte basta para proteger a quienes lo prestan; de ahí un reto intrínseco para el Estado, que consiste en verificar la naturaleza de estas relaciones y exigir la afiliación de los conductores.

Otro aspecto que debe ser revisado es la competencia del transporte informal, toda vez que Maloney (2004) y Figueroa Campoverde et al. (2024) muestran que la informalidad responde también a la exclusión del empleo formal. A tenor de lo que establece la Recomendación 204 de la Organización Internacional del Trabajo (2015), la respuesta frente al

transporte informal debe combinar el control con vías de formalización para quienes lo ejercen por necesidad.

En virtud de lo abordado, la protección de los conductores de transporte público en Riobamba puede comprenderse como una protección reconocida en la norma, aunque debilitada por la informalidad de las relaciones, la cobertura social deficiente y la escasa educación jurídica. Como limitación, el estudio se apoya en dos informantes, por lo que se recomienda que investigaciones futuras amplíen la muestra e incorporen a operadoras, autoridades de tránsito y al seguro social.

CONCLUSIONES

La Constitución, la legislación de transporte, la ley de economía popular y solidaria, el Código del Trabajo, la Ley de Seguridad Social y los instrumentos internacionales reconocen a los conductores de transporte público el derecho a un trabajo digno, a la seguridad social y a condiciones de trabajo equitativas, incluidos límites de jornada y descanso.

En Riobamba, los conductores formales e informales perciben falta de dignidad laboral, jornadas extensas, cobertura social insuficiente o inexistente, competencia desleal del transporte informal, abusos de autoridad y desconocimiento de sus derechos, con mayor precariedad entre quienes trabajan en la informalidad.

En consecuencia, la protección jurídica y social de los conductores exige verificar la naturaleza laboral de su relación con las operadoras, garantizar su afiliación efectiva a la seguridad social, establecer controles de jornada y descanso, ofrecer vías de formalización para el transporte informal y desarrollar programas de educación jurídica sobre sus derechos y mecanismos de defensa.

FINANCIAMIENTO

No monetario.

CONFLICTO DE INTERÉS

No existe conflicto de interés con personas o instituciones ligadas a la investigación.

AGRADECIMIENTOS

A la Universidad Regional Autónoma de los Andes (UNIANDES), por el apoyo brindado al desarrollo de esta investigación.

REFERENCIAS

Acurio-Lozano, W. J., Villamarín-Álvarez, F. J., Zurita-Yépez, M. Á., y Vilela-Verdezoto, J. B. (2024). Inseguridad ciudadana y criminalidad en Ecuador desde una visión jurídica [Public insecurity and criminality in Ecuador from a legal perspective]. *Verdad y Derecho. Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas y Sociales*, *4*(especial Babahoyo), 48–53. https://doi.org/10.62574/znafse36

Asamblea Constituyente. (2008a). *Constitución de la República del Ecuador* [Constitution of the Republic of Ecuador]. Registro Oficial 449, 20 de octubre de 2008.

Asamblea Constituyente. (2008b). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial* [Organic Law on Land Transport, Traffic and Road Safety]. Registro Oficial Suplemento 398, 7 de agosto de 2008.

Asamblea Nacional. (2011). *Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria* [Organic Law on the Popular and Solidarity Economy]. Registro Oficial 444, 10 de mayo de 2011.

Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. (2016). *Observación general 23 sobre el derecho a condiciones de trabajo equitativas y satisfactorias* [General comment No. 23 on the right to just and favourable conditions of work]. E/C.12/GC/23, 27 de abril de 2016.

Congreso Nacional. (2001). *Ley de Seguridad Social* [Social Security Law]. Registro Oficial Suplemento 465, 30 de noviembre de 2001.

Congreso Nacional. (2005). *Código del Trabajo. Codificación 2005-017* [Labour Code. Codification 2005-017]. Registro Oficial Suplemento 167, 16 de diciembre de 2005.

Figueroa Campoverde, D. S., Ávila Villacís, P. G., y Mendoza Valencia, C. A. (2024). Vulnerabilidad e informalidad: ¿los trabajadores vulnerables son más propensos a la informalidad? Evidencia empírica para el Ecuador [Vulnerability and informality: Empirical evidence for Ecuador]. *Desarrollo y Sociedad*, (97), 33–58. https://doi.org/10.13043/DYS.97.2

Kalleberg, A. L. (2009). Precarious work, insecure workers: Employment relations in transition. *American Sociological Review*, *74*(1), 1–22. https://doi.org/10.1177/000312240907400101

Karasek, R. A. (1979). Job demands, job decision latitude, and mental strain: Implications for job redesign. *Administrative Science Quarterly*, *24*(2), 285–308. https://doi.org/10.2307/2392498

Maloney, W. F. (2004). Informality revisited. *World Development*, *32*(7), 1159–1178. https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2004.01.008

Maurizio, R., Monsalvo, A. P., Catania, S., y Martínez, S. (2021). Advances and setbacks in the labour formalization process in Latin America during the new millennium. *Revista de Economía Política de Buenos Aires*, *15*(23), 31–67.

Organización Internacional del Trabajo. (1979). *Convenio 153 sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera)* [Hours of Work and Rest Periods (Road Transport) Convention, No. 153]. OIT.

Organización Internacional del Trabajo. (2015). *Recomendación sobre la transición de la economía informal a la economía formal (núm. 204)* [Transition from the Informal to the Formal Economy Recommendation (No. 204)]. Conferencia Internacional del Trabajo, 104.ª reunión.

Standing, G. (2013). *El precariado: Una nueva clase social* [The precariat: The new dangerous class]. Pasado y Presente.

Derechos de autor: 2026 Por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0)
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/