UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

ESCUELA DE DERECHO:

TÍTULO:

"LA VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA CIUDAD POR PARTE DE LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE COMERCIAL QUE OPERAN EN EL SECTOR URBANO DE LA PARROQUIA MATRIZ DEL CANTÓN SAN MIGUEL DE BOLÍVAR".

PROYECTO PREVIO LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADA DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.

AUTORA:

LILIAN SILVANA VARGAS VARGAS

TUTOR:

DR. EDUARDO CALERO JARAMILLO

GUARANDA- ECUADOR

2018

DEDICATORIA

A mis padres, por estar conmigo, por enseñarme a crecer y a que si caigo debo levantarme, por apoyarme y guiarme, por ser las bases que me ayudaron a llegar hasta aquí.

El presente trabajo es dedicado a mi familia, a mi hijo quienes han sido parte fundamental para escribir este trabajo, ellos son quienes me dieron grandes enseñanzas y los principales protagonistas de este "sueño alcanzado".

Lilian Silvana Vargas

AGRADECIMIENTO

Dedico este proyecto de tesis a Dios y a mis padres. A Dios porque ha estado conmigo a cada paso que doy, cuidándome y dándome fortaleza para continuar, a mis padres, quienes a lo largo de mi vida han velado por mi bienestar y educación siendo, mi apoyo en todo momento, depositando su entera confianza en cada reto que se me presentaba sin dudar ni un solo momento en mi inteligencia y capacidades por ellos que soy lo que soy ahora. Los amo con mi vida.

A la Universidad Estatal de Bolívar, por abrirme las puertas y brindarme la oportunidad de obtener mi título en lo que tanto me apasiona, a los docentes por ser parte indispensable en este proceso integral de formación al cumplir con excelente labor de transmisión de todos sus saberes importantes para la vida.

CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Mgs. EDUARDO CALERO JARAMILLO, en mi calidad de Director del Proyecto de Investigación, designado por disposición de Consejo, bajo juramento CERTIFICO: que la señora: Lilian Silvana Vargas Vargas, Egresada de la Universidad Estatal de Bolívar, Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas, Escuela de Derecho, ha cumplido con su trabajo de grado previo a la obtención del título de Abogada de los Tribunales y Jugados de la República; con el tema: **"LA VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA CIUDAD POR PARTE DE LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE COMERCIAL QUE OPERAN EN EL SECTOR URBANO DE LA PARROQUIA MATRIZ DEL CANTÓN SAN MIGUEL DE BOLÍVAR"**, mismo que ha cumplido con todos los requerimientos exigidos por la institución, siendo la misma de su propia autoría, por lo que se aprueba.

|Es todo cuanto puedo certificar en honor a la verdad, facultando a la interesada a hacer uso de la presente, así como también se autoriza la presentación para la calificación por parte del jurado respectivo.

Atentamente:

DIRECTOR

DECLARACIÓN JURAMENTADA DE AUTENTICIDAD DE AUTORÍA

Yo; LILIAN SILVANA VARGAS VARGAS, Egresada de la Escuela de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas de la Universidad Estatal de Bolívar, bajo juramento declaro en forma libre y voluntaria que el presente Proyecto, con el tema: "LA VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA CIUDAD POR PARTE DE LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE COMERCIAL QUE OPERAN EN EL SECTOR URBANO DE LA PARROQUIA MATRIZ DEL CANTÓN SAN MIGUEL DE BOLÍVAR", es de mi autoría, así como las expresiones vertidas en la misma, que se ha realizado bajo la recopilación bibliográfica tanto de libros, revistas, publicaciones, así como de artículos de legislación Ecuatoriana para el presente trabajo investigativo.

Atentamente,

……...

LILIAN SILVANA VARGAS VARGAS

TABLA DE CONTENIDOS

DEDICATORIA II
AGRADECIMIENTO III
CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA IV
DECLARACIÓN JURAMENTADA DE AUTENTICIDAD DE AUTORÍA V
RESUMEN XI
GLOSARIO DE TÉRMINOS XIII
Derechos Ciudad XIII
Trasporte XIII
Trasporte de carga XIII
Transporte público o transporte en común XIII
Derecho a la ciudad XIII
Buen Vivir XIV
Vulneración de Derechos XIV
Garantía XIV
Derecho a la ciudad XIV
Principio de sustentabilidad XIV
Principio de democracia en el derecho a la ciudad XIV
Función social XV
Derecho al lugar XV
Derecho al espacio público y a la monumentalidad XV
Derecho al ornato XV
Derecho a la identidad colectiva dentro de la ciudad XV

Derecho a la movilidad y a la accesibilidad..... XV

Derecho a la centralidad..... XVI

Derecho a la conversión de la ciudad marginal o ilegal en ciudad de ciudadanía..... XVI

Servicios públicos..... XVI

INTRODUCCIÓN..... XVII

CAPÍTULO I: 1

EL PROBLEMA.....1

1.1 Planteamiento del problema 1

1.2. Formulación del Problema.....2

1.3. OBJETIVOS.....3

1.3.1.- Objetivo General.....3

1.3.2.- Objetivos Específicos 3

1.4. JUSTIFICACIÓN 4

CAPÍTULO II 5

MARCO TEÓRICO 5

EL DERECHO A LA CIUDAD 5

2.1.1 ¿Qué es el derecho a la ciudad? 5

2.1.2 Evolución del derecho a la ciudad 6

EL DERECHO A LA CIUDAD EN LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.....7

2.2.1 El derecho a la ciudad en la Constitución de la República del Ecuador.....7

2.2.2 Principio de sustentabilidad.....8

2.2.3 Principio de democracia.....9

2.2.4 Función social.....9

2.2.5 Elementos del Derecho a la Ciudad. 10

2.2.6 Los derechos urbanos 12

2.2.6.1 Derecho al lugar 12

2.2.6.2 Derecho al espacio público y a la monumentalidad 13

2.2.6.3 Derecho a la belleza 13

2.2.6.4 Derecho a la identidad colectiva dentro de la ciudad 13

2.2.6.5 Derecho a la movilidad y a la accesibilidad 13

2.2.6.6 Derecho a la centralidad. 14

2.2.6.7 Derecho a la conversión de la ciudad marginal o ilegal en ciudad de ciudadanía 14

2.2.7 Servicios públicos 15

2.2.8 Servicios públicos, estado social de derecho y principio de solidaridad 17

2.2.9 El servicio público esencial es una especie del género servicio público 18

2.2.10 Antecedentes históricos de los servicios públicos domiciliarios 19

3.1.-VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA CIUDAD POR LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE COMERCIAL 20

3.1.1.- Tránsito y Transporte 20

2.3.2 Creación de la primera operadora de transporte comercial en el cantón San Miguel de Bolívar. 21

2.3.3 Vulneración del derecho a la ciudad en el cantón San Miguel de Bolívar 21

2.3.4.-Hornato de la Ciudad 21

3.4 FUNDAMENTACIÓN METODOLÓGICA 23

3.1 Hipótesis 23

3.3.2 Variables 23

Variable Independiente 23

Variable Dependiente 23

CAPÍTULO IV: 24
DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO INVESTIGATIVO REALIZADO 24
4.1 Ámbito de Estudio 24
4.2 Tipo de Investigación 24
4.3 Nivel de Investigación 24
4.4 Método de Investigación 24
4.5 Diseño de Investigación 26
4.6 POBLACIÓN, MUESTRA 26
4.7 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos 27
4.8 Procedimiento de Recolección de Datos 27
Técnicas 27
Encuesta 27
CAPÍTULO V 28
5.1. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS 28
5.2.- Conclusión general de la investigación de campo 34
5.3 Beneficiarios 34
Beneficiarios directos 34
Beneficiarios Indirectos 34
5.4 Impacto de la Investigación 34
CONCLUSIONES 36
RECOMENDACIONES 37
BIBLIOGRAFÍA 38
ANEXOS 40
MODELO DE ENCUESTA 41

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA N° 1 28
TABLA N° 2 29
TABLA N° 3 30
TABLA N° 4 31
TABLA N° 5 32
TABLA N° 6 33

RESUMEN

El presente trabajo de grado desarrollado en el sector urbano de la ciudad de San Miguel, provincia de Bolívar, sobre la vulnerabilidad del derecho a la ciudad establecida en la Constitución de la República del Ecuador, establece que las personas tienen derecho a la ciudad, que implica que los bienes y servicios públicos deben ser accesibles para las personas. Dentro del derecho constitucional a la ciudad se debe entender que se trata de una visión compleja y multidimensional, ya que no se trata de un listado de carencias básicas ni de dimensiones específicamente operativas, el derecho a la ciudad implica, que las personas tienen derecho a habitar en un lugar y disfrutar de este lugar. Se alude el derecho a vivir en una sociedad en la que las personas son libres para satisfacer sus propios deseos, en la que todos tienen las mismas oportunidades de hacerlo y en la que se les apoya en ese objetivo, al uso político del espacio público, el derecho al uso comunicativo del espacio público, a entrar y permanecer en la ciudad y a no ser excluido de o en ella, a una red de seguridad generalizada la satisfacción básica de las necesidades humanas, a la diversidad, a la igualdad y a la justicia social, a participar de manera democrática en la gobernanza. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

La Constitución de la República del Ecuador determina que las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de los espacios considerados como públicos, lo cual no es del todo satisfactorio, debido a que no siempre las personas encuentran un espacio para su disfrute, como podría hablarse de una plaza o un parque, que habitualmente están siendo obstaculizados por las empresas de transporte comercial, que se encuentran en el sector urbano e ingresos a los espacio público un lugar para poder realizar el giro de su negocio.

Por lo cual, se requiere de un paso fundamental para retornar a la cesión gratuita de por lo menos la mitad del suelo urbano. Pero si bien es cierto el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, Registro Oficial Suplemento 303, del 19 de octubre de 2010 (COOTAD) en forma confusa establece porcentajes del 10 al 20 por ciento para áreas verdes y determina sin ninguna precisión,

que: “Dentro del rango establecido, no se considerarán a los bordes de quebrada y sus áreas de protección, riberas de los ríos y áreas de protección, zonas de riesgo, playas y áreas de protección ecológica”. (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, 2010)

Dentro de la Constitución de la República del Ecuador, el derecho a la ciudad es aquel que poseen las personas para disfrutar de los espacios públicos, por lo cual deben existir actividades permanentes que garanticen este derecho, ya que si bien es cierto este se caracteriza por ser un derecho al auténtico como resultado de su condición de habitante de la ciudad, como motor principal para la construcción de políticas públicas urbanas que prevean un modelo urbanístico de la ciudad como habitante, y que el eje rector de su desarrollo debe basarse en su enfoque social. (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

El derecho a la ciudad no debe entenderse solamente como un espacio físico, existen elementos que deben considerarse, como es el caso de las diversas culturas que existen en este lugar y las diferentes connotaciones que esto implica, así también se debe considerar a las personas determinadas en los grupos de atención prioritaria, como son los menores de edad y las personas con discapacidad.

Si bien existen actualmente una serie de iniciativas y metodologías planteadas o ensayadas para estudiar la dinámica económica, social, política de los territorios y las ciudades, abordamos el análisis desde la conceptualización de mediciones territoriales, en función de lo que estos aportan a una formación adecuada y veraz sobre las condiciones urbanas de las ciudades, la prosperidad y sostenibilidad de las ciudades, los análisis comparativos de territorio, y la generación de enfoques innovadores de la gestión territorial. Por cuanto la presente temática de investigación busca determinar el derecho a la ciudad que está siendo violentado por las operadoras de trasporte urbano en el cantón San Miguel de Bolívar. (Bolivar, 2009)

Es importante hacer conocer a la sociedad que los planes de desarrollo territorial se deben también obedecer a conceptualizaciones de la eficacia y competitividad productiva que garantice la sostenibilidad y la equidad social.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Derechos Ciudad

La ciudad es un espacio físico diseñado para asentar a una población, que se organiza para vivir en sociedad y que requiere determinadas condiciones para vivir con relativa comodidad, estableciéndose así una planificación urbanística. (Torres, Diccionario juridico elemental , 2015)

Trasporte

Acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro. También permite nombrar a aquellos artilugios o vehículos que sirven para tal efecto, llevando individuos o mercaderías desde un determinado sitio hasta otro. (Torres, Diccionario juridico elemental, 2015)

Trasporte de carga

El servicio de transporte de carga cumple la función de transportar de un lugar a otro una determinada mercadería. Este servicio forma parte de toda una cadena logística, la cual se encarga de colocar uno o varios productos en el momento y lugar de destino indicado. (Ossorio.p, 2010)

Transporte público o transporte en común

Es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte, y las distintas unidades están disponibles para el público en general. (Torres, Diccionario juridico elemental , 2015)

Derecho a la ciudad

Es el derecho que poseen las personas para habitar un espacio físico y disfrutar de los bienes y servicios públicos, de una forma plena.

Buen Vivir

Denominado en Ecuador como un conjunto de normas, que establecen los requisitos que debe existir en la sociedad para que las personas se puedan desarrollar de una forma plena.

Vulneración de Derechos

Se entenderá por vulneración de derechos cualquier práctica que por acción u omisión de terceros transgredan.

Garantía

Las garantías constitucionales son derechos o libertades fundamentales que encarnan la dignidad del hombre y que la Constitución de un Estado reconoce a todos los ciudadanos, donde estos son inalienables, y constituyen una salvaguardia del ciudadano frente al intervencionismo del Estado.

Derecho a la ciudad

Henry Lefebvre, estudió las realidades urbanas y contribuyó el concepto del derecho a la ciudad, también denominado como el derecho a la producción del espacio, el derecho a la ciudad se puede interpretar básicamente como el derecho a la vida urbana, así como también el derecho a acceder a los bienes de uso público, para las personas que habitan dentro de una sociedad. (Lefebvre H. , 2011).

Principio de sustentabilidad

El principio de sustentabilidad implica que toda la infraestructura de la ciudad debe estar basada en sustentar a las personas de lo indispensable para que puedan acceder y disfrutar de los bienes y servicios que posee la ciudad.

Principio de democracia en el derecho a la ciudad

El derecho de la ciudad debe estar basado en la democracia, que permite a los habitantes de la ciudad participar activamente de las decisiones de la administración pública, mediante el referendo.

Función social

Es importante destacar que la Constitución de la República del Ecuador, es enfática al hablar de la función social, que los bienes y servicios del Estado deben tener, lo cual tiene directa aplicación en el derecho a la ciudad, debido a que este derecho contempla el acceso de las personas a los bienes y servicios públicos. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Derecho al lugar

El derecho al lugar es el derecho que poseen las personas a tener un domicilio y mantener en relaciones sociales, que les permitan desarrollarse.

Derecho al espacio público y a la monumentalidad

El espacio público es importante dentro de la acepción del derecho a la ciudad, ya que este no solo debe existir sino que debe tener las condiciones para albergar a sus habitantes, de modo limpio, seguro y eficiente; es por tal razón, que el espacio público debe gozar de monumentalidad. (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, 2010)

Derecho al ornato

El ornato es una parte al derecho a la ciudad, ya que los habitantes desean radicar en un lugar bello, que preste la seguridad y la estética suficiente a sus habitantes, que les asegure un buen vivir.

Derecho a la identidad colectiva dentro de la ciudad

El derecho a la identidad colectiva, implica que dentro de la ciudad deben existir espacios de cohesión, que permita la integración de las personas, dentro de un mismo contexto cultural y social. (Ossorio.p, 2010)

Derecho a la movilidad y a la accesibilidad

La igual de las condiciones de acceso a las centralidades y la movilidad desde cada zona de la ciudad, son derechos indispensables para que las llamadas libertades urbanas o posibilidades teóricas que ofrece la ciudad sean realmente utilizables, el derecho a movilidad establecido en la Constitución de la República del Ecuador, es decir, moverse con facilidad por la ciudad la misma que debe universalizarse, y no

reservarse a los que disponen de vehículo privado, donde incluso la accesibilidad de cada zona es indispensable para existencia y cumplimento de los derechos de las personas. (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Derecho a la centralidad

La ciudad dentro de todas sus áreas deben poseer lugares con valor de centralidad y todos los habitantes deberían poder acceder con igual facilidad a los centros urbanos o metropolitanos; y, la articulación de los centros viejos y nuevos.

Derecho a la conversión de la ciudad marginal o ilegal en ciudad de ciudadanía.

Al margen de las políticas públicas y gubernamentales deben desarrollar políticas ciudadanas en los márgenes, legalizar y equipar los asentamientos, introducir en ellos la calidad urbana y la mixtura social. (Ossorio.p, 2010)

Servicios públicos

A su vez este derecho es mecanismo de garantía de otros derechos como son el derecho a gozar de bienestar y calidad de vida, derecho a la igualdad real y derecho al libre ejercicio de la personalidad.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación se enfoca en la situación en el derecho a la ciudad que está siendo afectado por este servicio, donde se busca unir dos perspectivas sobre lo que es el desarrollo de la ciudad y el otro punto es la infraestructura dentro de la utilización de los espacios públicos, donde todo esto es el resultado de un gran proceso histórico haciendo entender que este estudio está focalizado a fortalecer los procesos socio políticos y espacial, como actores responsables de la gestión local. (BORJA, 2001)

Es por ello que esta investigación recoge estudios que han tratado sobre el tema de manera asociada y desde la perspectiva del derecho a la ciudad, donde cada vez es mayor la tendencia de revalorizar los espacios públicos sin lesionar el derecho al trasporte público, con programas de renovación urbana, los mejoramientos barriales, sin embargo la ejecución de estas obras implica la expulsión de ciertos servicios como el trasporte público en la ciudad, que ha sido ocupada por los trasportistas y lo que para este efecto lesiona tensiones y disputas. (Carrión, 2016.)

Con estos antecedentes la presente investigación recoge una temática sobre las dimensiones y componentes del derecho a la ciudad y el trasporte comercial del cantón San Miguel de Bolívar, y el derecho constitucional del derecho a la ciudad garantizado en el Art. 31 de la Constitución de la República del Ecuador, basada en la gestión democrática, la función social y ambiental de la propiedad, sobre todo entender que el derecho a la ciudad es el pleno uso y disfrute de la sociedad. Que, el Articulo 264 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que;

> "*Los gobiernos municipales tendrán las competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: Ejercer el Control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón, planificar, regular y controlar el tránsito, transporte publico dentro de su territorio cantonal."* (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

En este merito el derecho a la ciudad y el trasporte público son factores indispensables para garantizar el pleno uso y el derecho de las personas garantizadas en la carta constitucional, por lo tanto este estudio radica en un análisis de cómo

afectan las cooperativas de trasporte comercial, que hacen uso de los espacios públicos en el cantón San Miguel de Bolívar dentro de un enfoque de servicio y como también de un derecho, como lo es la libertad de movilidad, trabajo y asociación lo que también entra en un tema de análisis, ya que los permisos de operación para las cooperativas de transporte comercial que operan en el cantón San Miguel en su parte pertinente establece que podrán estar de dos a tres vehículos en las paradas, y en la realidad lo están haciendo de cinco a diez automotores.

El derecho a una ciudad digna está determinado en la Constitución de la República, artículo 31, que determina que las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y a los espacios públicos. (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

El derecho a una ciudad digna otorga una nueva dimensión a muchos de los derechos humanos ya consagrados en los convenios internacionales ratificados por Ecuador al establecer el disfrute pleno del hábitat y de los espacios públicos para todos los habitantes de la nación, la misma que se basa en el principio de sustentabilidad, deben servir de guía para la implementación de los derechos económicos, sociales, culturales, civiles, políticos y ambientales en todo el territorio. La actual carta Constitucional establece como pilares del derecho a la ciudad digna: la gestión democrática, la función social, ambiental y el ejercicio de la ciudadanía. (Calvo, 2013).

Comprendiendo claramente que la ciudad es una construcción colectiva, con múltiples actores y procesos, es necesario garantizar la participación directa y representativa de todos los habitantes en la planificación y el gobierno de las ciudades, provincias, parroquias, pueblos y villas, privilegiando el fortalecimiento y la autonomía de las administraciones públicas locales y de las organizaciones sociales. El Art. 248 reconoce a:

> *"las comunidades, comunas, recintos, barrios y parroquias urbanas como unidades básicas de participación en los gobiernos autónomos descentralizados y en el sistema nacional de planificación".* (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, 2010)

Por lo tanto el derecho a la ciudad digna implica el desarrollo de políticas urbanas cuyos objetivos son la construcción de una ciudad incluyente, compartida,

digna, equitativa, justa, pacifica, solidaria y ciudadana, en ese sentido, la Constitución de la República del Ecuador incluye también una serie de obligaciones del Estado hacia la implementación de este derecho en beneficio de los grupos vulnerables y excluidos. (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

CAPÍTULO I:

EL PROBLEMA

1.1 Planteamiento del problema

El presente trabajo de investigación desarrollado en la ciudad de San Miguel en el cual se evalúa la vulneración del derecho a la ciudad por parte de las compañías de transporte comercial, desde el punto de vista constitucional con el propósito de crear productos y servicios de investigación aplicada que reconozcan a la demanda de conocimientos, conocimientos y propuestas que surgen de los procesos políticos y socio culturales como también en las transformaciones sociales y debates eruditos afines con la región. (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Por cuanto la problemática de la investigación busca generar y analizar información, casos e indicadores territoriales, para incentivar conocimiento sustentado y empírico sobre los factores sociales, económicos, ambientales y políticos que influyen en las dinámicas de transformación territorial y urbana, las operadoras de trasporte urbano existentes en el cantón San Miguel de Bolívar, y en el mediano plazo, desarrollar un sistema de información de indicadores y documentada, como una herramienta para construir y analizar información estadística sobre las condiciones urbanas de la ciudad, partiendo desde el punto de vista de la función que cumplen las operadoras de trasporte y poder generar, prosperidad, innovación, entre otros, que sean de acceso público y de actualización periódica frente a los derechos de la ciudad. (Bolivar, 2009).

Siendo uno de los principales problemas la falta de gestión sistematizada, como también falta de normativas, instrumentales legales que permitan una mayor organización urbana de la ciudad como principal fortalecimiento de los gobiernos locales y capacitación a los choferes de las operadoras de transporte comercial por parte de Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Miguel. (Bolivar, 2009)

Por cuanto a través de este proyecto de investigación se busca facilitar la gestión local desde la cualificación y gestión en las diferentes áreas que proporcione

elementos para la comprensión, la investigación y el debate sobre la pertinencia de las políticas y normativas públicas locales frente a la organización urbana, y genere mecanismos e incentivos para el fortalecimiento de capacidades del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Miguel de Bolívar, esto acogiendo los diferentes niveles de planificar y desarrollo del país garantizando la equidad social y territorial, la concertación dentro de la planificación urbana del casco de la cuidad. (Bolivar, 2009)

1.2. Formulación del Problema

¿Cómo las compañías de transporte comercial que operan en el sector inciden en la vulneración de los derechos de la cuidad dentro de la parroquia central de San Miguel del Bolívar?

1.3. OBJETIVOS

1.3.1.- Objetivo General

Determinar el grado de vulnerabilidad del derecho a la cuidad por parte de las compañías de trasporte comercial de la ciudad de San Miguel de Bolívar.

1.3.2.- Objetivos Específicos

- Realizar una investigación de campo dentro del ámbito urbano de San Miguel.
- Determinar los requisitos que exige el derecho a la ciudad.
- Establecer la forma como las operadoras de transporte vulneran el derecho a la ciudad.
- Determinar si el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Miguel, posee alguna ordenanza municipal para regular las actividades de las operadoras de transporte comercial.

1.4. JUSTIFICACIÓN

El derecho al buen vivir, al ser un enfoque que busca la equidad, y a su vez propugnar el crecimiento continuo de un sistema netamente equilibrado, para que los ciudadanos puedan acceder al derecho a la ciudad, con el afán de formar una sociedad incluyente que permita vivir a plenitud, he aquí el enfoque de los principales derechos el de trasporte y movilidad como también el derecho a la ciudad. (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

En este sentido este trabajo de investigación busca correlacionar el derecho a la ciudad frente a las operadoras de trasporte comercial que cuentan con autorización para prestar su servicio dentro y fuera del cantón San Miguel de Bolívar, esto con el propósito de focalizar los aspectos de utilización de espacios públicos por las operadoras de trasporte, como también la imagen de la ciudad como de visualización debidamente estructurada por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, esto dentro del margen de sus competencias con el único propósito de conceder el derecho a la ciudad una mejor imagen con un derecho correspondiente. (Bolivar, 2009).

Todos aquellos antecedentes con la finalidad de que se incorpore la gestión democrática de la ciudad en la que todos los ciudadanos participen de forma directa e indirecta, para poder establecer políticas públicas, que permitan mejorar el derecho de las personas a la ciudad y a un plan urbano y rural. La Constitución del República del Ecuador determina que la ciudad en desarrollo es un conjunto organizado, sostenible y dinámico de los sistemas, económicos, políticos, socio culturales y ambientales, que garantizan la realización del buen vivir, del “Sumak Kawsay”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

EL DERECHO A LA CIUDAD

2.1.1 ¿Qué es el derecho a la ciudad?

El teórico Henry Lefebvre, estudió las realidades urbanas y contribuyó al concepto del derecho a la ciudad, también denominado como el derecho a la producción del espacio, el derecho a la ciudad se puede interpretar básicamente como el derecho a la vida urbana, así como también el derecho a acceder a los bienes de uso público, para las personas que habitan dentro de una sociedad. (Lefebvre, 2010, pág. 7)

Henry Lefebvre publicó su libro originalmente en 1968, en el cual nombra por primera vez el concepto del derecho a la ciudad, como una forma de reivindicar los derechos de las personas al disfrute de los espacios públicos.

Posteriormente han existido otros pensadores que han aportado al concepto del derecho a la ciudad como es el caso de Leon Krier, para quién el derecho a la ciudad es: "Cometemos un error si llamamos a cualquier gran grupo de edificios, pues tan solo una estructura y forma determinadas merecen tal nombre. Una ciudad no es un inevitable resultado de la actividad constructiva de una sociedad. Una ciudad tan sólo puede ser construida y prosperar si representa los objetivos de individuos, de una sociedad y sus instituciones." (Krier, 2009, pág. 71)

En la actualidad, se entiende al derecho a la ciudad como uno de los derechos constitucionales, por el cual se tiene derecho y acceso a los bienes y servicios públicos, los mismos que deben ser prestados con justicia social.

Lo cual se vuelve más complejo cuando se mira la estadística de la población en Ecuador.

2.1.2 Evolución del derecho a la ciudad

Ahora bien el concepto brindado por Lefebvre fue creado en 1968, el mismo que ha ido evolucionando de acuerdo con las necesidades del mundo contemporáneo. La actual definición legal del derecho a la ciudad contiene una semejanza con el derecho a la vivienda, que debe asegurarse a las personas tanto de la actual generación, como de las venideras. (Lefebvre H. , 2011)

Consecuentemente el derecho a la ciudad es un derecho difuso, que se aplica a los habitantes de la ciudad, por ende debe comprenderse cuál es la identidad de estos habitantes, como un simple ejemplo se puede hablar de los espacios históricos a los que los habitantes tienen derecho.

En tal situación, queda claro que las políticas públicas no deben transgredir este derecho de las personas, por el contrario las políticas públicas deben orientarse a defender este tipo de espacios que las personas consideran importantes, dentro del concepto del derecho a la ciudad. Forester:

> *"Si dejas que tú en alusión al individuo ciudadano versión del problema, sea la base de la subsiguiente conversación, ésta irá en la dirección que tú necesitas que vaya, en lugar de la dirección que yo (institución pública) necesito que vaya*." (Forester, 2004, pág. 15)

Aunque este concepto incluso ha continuado evolucionando, al punto en que los tratadistas de la obra denominada: La columna y el derecho de la ciudad en la era de la globalización, ciudad y derechos, América Latina, considera el derecho de la ciudad, como un derecho de las personas, que tienen una protección jurídica, por ser parte de una comunidad de habitantes, que tienen relación en cuanto a su historia y su cultura e incluso están inmersos en grupos sociales, que viven en asentamientos comunes, que les permiten unirse y demandar al poder público sus derechos.

Incluso se podría hablar de un contexto democrático, frente al concepto del derecho a la ciudad, ya que además de poder acudir a las instancias judiciales, las personas pueden reclamar este derecho de un modo colectivo y político, por lo tanto, cuando los habitantes de una urbe acceden a un cargo político, de cierta forma también representan los derechos que poseen las personas en cuanto a la ciudad. (Forester, 2004)

Como puede apreciarse, el concepto de la ciudad ha ido evolucionando desde sus orígenes, para en la actualidad tener un contexto más social, en el que cualquier persona puede plantear su reclamo a este derecho, por lo que también es importante y fundamental que dentro del territorio ecuatoriano existe una densa población de habitantes en consecuencia se determina el desarrollo de los pueblos.

Pero si bien es cierto ya para el año 2015, la población ecuatoriana asciende a 16.320.179 habitantes, con la más alta densidad poblacional ecuatoriana es etnoracialmente diversa, por lo que resulta difícil establecer porcentajes exactos a distintos grupos ya que la definición que tenía no es equivalente a ciertas peculiaridades de la evolución y de los comportamientos a tener una demografía ampliamente desarrollada.

En conclusión que se puede determinar que el derecho a la ciudad es por tanto mucho más que un derecho de acceso individual o colectivo a los recursos que esta almacena o protege; es un derecho a cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo con nuestros deseos, es, además, un derecho más colectivo que individual, ya que la reinvención de la ciudad depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo sabré el proceso de urbanización, la libertad para hacer y rehacernos a nosotros mismos y a nuestras ciudades es, como argumentare, uno de los más preciosos pero más descuidados de nuestros derechos humanos. (Lefebvre H. , 2011).

Desde siempre, las ciudades han brotado de la concentración geográfica y social de un excedente en la producción, la urbanización ha sido siempre, por tanto, un fenómeno relacionado con la división en clases, ya que ese excedente se extraía de algún sitio y de alguien, mientras que el control sobre su uso solía corresponder a unos pocos.

EL DERECHO A LA CIUDAD EN LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

2.2.1 El derecho a la ciudad en la Constitución de la República del Ecuador

La Constitución de la República del Ecuador, establece en su artículo 31:

> *"Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía." (Constitución de la República del Ecuador, 2008)*

Por lo cual el derecho a la ciudad se encuentra constitucionalizado en Ecuador, y su ámbito de protección es bastante amplio, estableciéndose incluso principio para proteger el derecho a la ciudad, donde los principios constitucionales para el tratadista en derecho Constitucional Robert Alexy:

> *"Los principios son como siempre mandatos de optimización, que se caracterizan porque pueden ser cumplidos en diversos grados y porque la medida ordenada de su cumplimiento no solo depende de las situaciones fácticas, sino también de las posibilidades jurídicas."* (Alexy, 2012, pág. 34)

Es importante destacar que la población debe estar bien atendida sin importar si esta se encuentra en la zona urbana o rural, que valga indicar poseen un número similar en su población. En igual sentido el Art. 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, determina que:

> *"los gobiernos autónomos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: a) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón; b) ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón; c) planificar, construir y mantener la vialidad urbana; d) planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre."* (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, 2010)

2.2.2 Principio de sustentabilidad

El principio de sustentabilidad implica que toda la infraestructura de la ciudad debe estar basada en sustentar a las personas de lo indispensable para que puedan acceder uy disfrutar de los bienes y servicios que posee la ciudad.

Se destaca de entre estos principios. De lo que se pudo consultar la sustentabilidad posee un concepto bastante complejo, para Giobellina:

> *"A nivel internacional existe un importante esfuerzo de instituciones, organizaciones, investigadores y profesionales de todas las disciplinas para aportar a la construcción de marcos teóricos para abordar la complejidad de desarrollos urbanos, territoriales, socioeconómicos, etc. Que sean más sustentables. En este campo se va construyendo algunos acuerdos respecto a principios generales a tener en cuenta. En este apartado señalo algunos de ellos organizándolos en ocho grupos: 1. Integralidad y análisis estratégico. 2. Principio de precaución y remediación. 3. Finitud. 4. Equidad, cohesión e inclusión social. 5. Biodiversidad natural. 6. Complejidad. 7. Eficiencia de metabolismo territorial."* (Giobellina, 2014, pág. 12).

2.2.3 Principio de democracia

Determina además la Constitución de la República del Ecuador, que el derecho de la ciudad debe estar basado en la democracia, que permite a los habitantes de la ciudad participar activamente de las decisiones de la administración pública, mediante el referendo, casi como también mediante una participación activa; es decir, que las personas puedan ser elegibles y mediante su participación directa puedan implementar políticas públicas en beneficio de la ciudad. (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

2.2.4 Función social

Es importante destacar que la Constitución de la República del Ecuador, es enfática al hablar de la función social, que los bienes y servicios del Estado deben tener, lo cual tiene directa aplicación en el derecho a la ciudad, debido a que este derecho contempla el acceso de las personas a los bienes y servicios públicos, por lo cual, la distribución de la riqueza y la cultura debe ser justa para sus habitantes, la función social está garantizada, cuando los habitantes pueden en igualdad de circunstancias acceder al usufructo pleno de los recursos. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

En tal forma, la ciudad debe realizar proyectos en los que se incorpore a todas las personas, con criterios de equidad en la distribución de los espacios, bienes y servicios públicos. Como indica Calvo:

> *"La función social implica la necesidad constante de garantizar la subordinación de los intereses individuales a los de la comunidad en el momento que se manifieste una situación de conflicto, aunque fuese solo potencial."* (Calvo, 2013, pág. 13)

Debe abordarse un tema interesante en este aspecto, y es el de las personas de atención prioritaria, así como aquellas que se encuentran en estado de vulnerabilidad, para quienes el derecho a la ciudad debe extenderse, facilitándoles de espacios y disfrute, que posean un mejor acceso, y brindándoles de aquellas comodidades que les permitan llevar un mejor nivel de vida.

2.2.5 Elementos del Derecho a la Ciudad.

Para el tratadista de derecho constitucional BORJA, J. and CASTELLS, M:, dentro de los elementos y derechos relativos a la gestión de la ciudad entre ellos se encuentran los siguientes:

Desarrollo urbano equitativo y sustentable, participación en el presupuesto de la ciudad, transparencia en la gestión de la ciudad y derecho a la información pública, para el desarrollo urbano equitativo y sustentable las ciudades deben comprometerse a regular y controlar el desarrollo urbano mediante políticas territoriales que prioricen la producción de vivienda de interés social y el cumplimiento de la función social de la propiedad pública y privada en observancia a los intereses sociales, culturales y ambientales colectivos sobre los individuales, donde las ciudades se obligan a adoptar medidas de desarrollo urbano, en especial la rehabilitación de las viviendas degradadas y marginales, promoviendo una ciudad integrada y equitativa.

Sobre el derecho de participación en el presupuesto de la ciudad, las ciudades signatarias deben comprometerse a garantizar un sistema de participación directa, equitativa y deliberativa en la definición de las políticas y presupuestos municipales, en canales institucionales abiertos a todos los ciudadanos, de las organizaciones comunitarias y de los consejos y comisiones sectoriales y territoriales.

La transparencia en la gestión de la ciudad, las ciudades, de acuerdo con el principio de la transparencia, se comprometen a organizar la estructura administrativa de modo tal que se garantice la efectiva responsabilidad de sus gobernantes frente a los ciudadanos, así como la responsabilidad de la administración municipal frente a los órganos del gobierno, complementando la gestión democrática.

En mención de a los derechos civiles y políticos, está previsto el derecho a la participación política, a la justicia y seguridad pública y a la convivencia pacífica solidaria y multicultural, derecho a la participación política, las ciudades deben garantizar el derecho a elecciones libres y democráticas de los representantes locales, la realización de plebiscitos e iniciativas legislativas populares y el acceso equitativo a los debates y audiencias públicas sobre temas relativos al derecho a la ciudad.

El derecho a la justicia, las ciudades se implican a garantizar el acceso al servicio de justicia, estableciendo políticas especiales a favor de los grupos más empobrecidos de la población y fortaleciendo los sistemas de defensa pública gratuita.

En lo que es seguridad pública y la convivencia pacífica solidaria y multicultural, las ciudades se comprometen a crear condiciones para la convivencia pacífica, el desarrollo colectivo y el ejercicio de la solidaridad; para ello garantizarán el pleno usufructo de la ciudad respetando la diversidad y preservando la memoria y la identidad cultural de todos los ciudadanos, sin discriminación.

Este Instrumento (Carta) trata de los Derechos Económicos, Sociales, Culturales y Ambientales de las Ciudades, que son los siguientes: acceso a los servicios públicos domiciliares y urbanos, transporte público y movilidad urbana, vivienda, educación, trabajo, cultura y esparcimiento, salud y medio ambiente.

La carta instituye medidas para la ejecución del Derecho a la Ciudad, tales como: utilizar el máximo de sus recursos disponibles para cumplir las necesidades jurídicas establecidas en esta carta, proporcionar adestramiento y educación en Derechos Humanos a todos los agentes públicos relacionados con la implementación del derecho a la ciudad, establecer el mecanismos de evaluación y monitoreo de las políticas de desarrollo urbano e inclusión social.

Las situaciones que socavan el Derecho a la Ciudad, respecto a acciones y omisiones que resulten en el impedimento, negación, dificultad e imposibilidad de

realización de los derechos establecidos en la Carta, como: participación política colectiva de habitantes, mujeres y grupos sociales en la gestión de la ciudad; cumplimiento de las decisiones y prioridades definidos en los procesos participativos que integran la gestión de la ciudad; manutención de las identidades culturales, formas de convivencia pacífica y producción social del hábitat. (BORJA, 2001)

Por último, se establecen los compromisos para la implementación para las redes y organizaciones sociales, queda establecida la construcción de plataformas de exigibilidad del Derecho a la Ciudad para documentar y diseminar experiencias nacionales y locales que apunten hacia la construcción de este derecho, los gobiernos nacionales y locales deben tener como compromisos elaborar y promover marcos institucionales que consagren el Derecho a la Ciudad y construir plataformas asociativas con amplia participación de la sociedad civil para promover el desarrollo sustentable en las ciudades, donde los organismos internacionales deben emprender todos los esfuerzos para sensibilizar, estimular y apoyar a los gobiernos para asumir los compromisos de la Carta y monitorear y promover la aplicación de los pactos de derechos humanos y otros instrumentos internacionales que contribuyan en la construcción del Derecho a la Ciudad.” (BORJA, 2001, pág. 72)

2.2.6 Los derechos urbanos

Dentro de los que se puede destacar los siguientes:

2.2.6.1 Derecho al lugar

El derecho al lugar es el derecho que poseen las personas a tener un domicilio y mantener en relaciones sociales, que les permitan desarrollarse. El principio de esto, es que las personas viven en un lugar que han ayudado a construir y que por tal razón se encuentran arraigadas en él. Por esta misma razón el Estado debe crear políticas de desarrollo urbano, que permita la rehabilitación de las personas que no viven de una manera segura, pero que como personas tienen derecho a la ciudad y a ser reubicados, especialmente refiriéndonos a los grupos vulnerables cuando estos deben ser reubicados.

2.2.6.2 Derecho al espacio público y a la monumentalidad

El espacio público es importante dentro de la acepción del derecho a la ciudad, ya que este no solo debe existir sino que debe tener las condiciones para albergar a sus habitantes, de modo limpio, seguro y eficiente; es por tal razón, que el espacio público debe gozar de monumentalidad. López:

> *"La urbe debe ser atractiva para los propios y visitantes, debe ser una constante renovación de su apariencia, que la haga salir de la simpleza y opacidad, equipándose de elementos de modernidad y monumentalidad."* (López, 2012, pág. 112)

2.2.6.3 Derecho a la belleza

El derecho a la belleza es una parte al derecho a la ciudad, ya que los habitantes desean radicar en un lugar bello, que preste la seguridad y la estética suficiente a sus habitantes, que les asegure un buen vivir, donde el tratadista López:

> *"Para la sociedad actual, la estética, la belleza y el culto al hedonismo, es un factor que acumula cada día mayor relevancia, es simplemente la levadura de la autoestima para las personas, o ese plus estético para las cosas o los lugares que infortunadamente no han sido dotados de los atributos físicos impuestos por la sociedad de manera natural."* (López, 2012)

2.2.6.4 Derecho a la identidad colectiva dentro de la ciudad

El derecho a la identidad colectiva, implica que dentro de la ciudad deben existir espacios de cohesión, que permita la integración de las personas, dentro de un mismo contexto cultural y social.

2.2.6.5 Derecho a la movilidad y a la accesibilidad

La igual de las condiciones de acceso a las centralidades y la movilidad desde cada zona de la ciudad, son derechos indispensables para que las llamadas libertades urbanas o posibilidades teóricas que ofrece la ciudad sean realmente utilizables, el derecho a movilidad establecido en la Constitución de la República del Ecuador es decir, moverse con facilidad por la ciudad la misma que debe universalizarse, y no reservarse a los que disponen de vehículo privado, donde incluso la accesibilidad de

cada zona es indispensable para existencia y cumplimento de los derechos de las personas. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

2.2.6.6 Derecho a la centralidad.

La ciudad dentro de todas sus áreas deben poseer lugares con valor de centralidad y todos los habitantes deberían poder acceder con igual facilidad a los centros urbanos o metropolitanos; y, la articulación de los centros viejos y nuevos, el acceso y la recualificación de los centros históricos no sólo de la ciudad central sino también de las áreas periféricas, la creación de nuevas centralidades adecuados en sus funciones y mixtas en su constitución social son elementos indispensables de la democracia urbana.

2.2.6.7 Derecho a la conversión de la ciudad marginal o ilegal en ciudad de ciudadanía.

Al margen de las políticas públicas y gubernamentales deben desarrollar políticas ciudadanas en los márgenes, legalizar y equipar los asentamientos, introducir en ellos la calidad urbana y la mixtura social, promover formas originales de participación ciudadana que se adapten a las características de poblaciones especialmente vulnerables, es que los grandes proyectos de infraestructuras de comunicación o económicas que se realizan en las periferias o los proyectos comerciales o inmobiliarios deben ser siempre constructores de la ciudad, es decir, incorporar programas de vivienda y de urbanización básica así como elementos de monumentalidad.

Habitat International Coalition, donde establecen que:

> *"Los valores vinculados a la ciudad de libertad y de cohesión social, de protección y desarrollo de los derechos individuales y de expresión y construcción de identidades colectivas, de democracia participativa y de igualdad básica entre sus habitantes, dependen de que el estatuto de ciudadanía sea una realidad material y no sólo un reconocimiento formal, y también de que la ciudad funcione realmente como espacio público, en un sentido físico como lo es las centralidades, movilidad y accesibilidad socializadas, zonas social y funcionalmente diversificadas, lugares con atributos significantes y en un sentido político y cultural como lo es la*

expresión y representación colectivas, identidad, cohesión social e integración ciudadana"

Para los constitucionalistas Borja, J. y Castells, en su obra "La gestión de las ciudades en la era de la información", determinan que:

> *"El Derecho a la ciudad no es otro derecho que el de construir y hacer ciudad, una ciudad digna que posibilita a través de sus espacios la distribución de recursos tanto materiales que brinde mejores oportunidades para la generación de ingresos, la atención en salud, en educación, en vivienda, donde hoy en día la ciudad es un espacio en el que se encuentran valores, subjetividades, identidades, lenguas y culturas diversas, en consecuencia, la conformación de la ciudadanía, en tanto se origina en dicho espacio, supone un principio de igualdad en la diversidad y apela a la garantía y realización de todos los derechos humanos y de las libertades fundamentales. Debe, por tanto, convertirse en garante de la convivencia, la cooperación y la solidaridad entre sus habitantes."* (BORJA, 2001)

Para ello, el Derecho a la ciudad reivindica su dimensión política en un esfuerzo por recuperar la capacidad deliberativa, de organización, de presión y de exigibilidad social y política que tienen los ciudadanos y las ciudadanas, especialmente aquellos y aquellas que se encuentran en situaciones de discriminación y violación de sus derechos económicos, sociales y culturales, en igual sentido el Derecho a la Ciudad implica abordar una discusión en torno a la ética que impera en las ciudades y al modelo de desarrollo que las está configurando, así como la posibilidad de que los ciudadanos y ciudadanas puedan desarrollar sus proyectos de vida en el marco del multiculturalismo, la democracia de género y la diversidad social.

2.2.7 Servicios públicos

A su vez, este derecho es mecanismo de garantía de otros derechos como son el derecho a gozar de bienestar y calidad de vida, derecho a la igualdad real y derecho al libre ejercicio de la personalidad.

Se tiene pues que el término de Servicios públicos es genérico; las dos primeras especies corresponden a los denominados Servicios Sociales en tanto buscan la efectividad de los derechos sociales, económicos y culturales, el tercero y el cuarto se

inscriben en el ámbito de los servicios administrativos de acuerdo a la doctrina se considera el último como esencial.

Partiendo de la propia Constitución no hace una clara definición ni clasificación de los servicios públicos, en varios de sus apartes involucra algunas de estos en ciertas categorías como es el caso de la seguridad social considerada como de carácter obligatorio; igualmente mencionan los servicios públicos básicos en los que se encuentran el suministro de agua potable, saneamiento básico y los servicios públicos esenciales que son aquellos único en los cuales los trabajadores no disfrutan de derecho de huelga, sobre el tema la OIT ha considerado como tales aquellos en los cuales se encuentra involucrado directamente el derecho a la vida de parte a toda la comunidad de un país; de acuerdo con el planteamiento estos serían, por el organismo internacional el Servicio medio de urgencias, el suministro de agua potable, la atención y prevención de desastres y la seguridad ciudadana y del estado. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Según el tratadista Gustavo Penagos Vargas, las diversas interpretaciones sobre el servicio público pueden esquematizaren así:

a. Interpretación negativa que hablen de la crisis y extinción de la noción del Servicio público,

b. Interpretación positiva, con alternativas:- máxima: servicio público es toda actividad del estado cuyo cumplimiento debe ser asegurado, reglado y controlado, mínima: servicio público es una parte de la actividad administrativa. (Vargas, 1995)

Según el mencionado doctrinante, quien a su vez cita a Voquera Oliver, el término, “Servicios” para unos es una organización de medios y para otros una actividad o función estatal. Y en cuanto al término público las tendencias doctrinales se dividen de acuerdo con la condición del sujeto titular, el fin del servicio, el régimen jurídico al que se somete y los destinatarios o usuarios quiere decir entonces que, siguiendo con lo expuesto por el tratadista aludido por Penagos, “el impreciso concepto de servicio público se han formulado concepciones orgánicas, funcionales materiales, teológicas y mixtas y concluye Penagos que los servicios públicos como dato puramente sociológico de la actividad pública prestacional, son subsumidos en las funciones del estado y estimamos que las interpretaciones negativas y las positivas máxima, como

aparentes extremos se tocan y coinciden en identificar por vías y razonamientos distintos, que funciones del estado y servicios públicos son casi lo mismo. (OLIVER., 2010)

Autores como Guillermo Perry Rubio definen:

> *"Los servicios públicos como aquellos que satisfacen necesidades colectivas y que conllevan el deber del Estado de asegurar la prestación eficiente, oportuna, continua y equitativa de estos servicios a todos los habitantes del territorio nacional. La noción de servicio público expresa una transformación política que se traduce en la subordinación de los gobernantes a los gobernados. La relación individuo-Estado no es, por tanto, la de vasallo o súbdito y monarca sino la de ciudadano-servidores públicos".* (Rubio, 1945)

El contenido filosófico-político de la noción de servicio público trasciende las diversas posiciones ideológicas abstencionistas, intervencionistas o neoliberales, mencionado en otros aspectos refleja una conquista democrática que se traduce en una teoría del Estado cuyo cometido esencial es el cubrimiento de las necesidades básicas insatisfechas de toda la población y el aseguramiento de un mínimo material para la existencia digna de la persona.

2.2.8 Servicios públicos, estado social de derecho y principio de solidaridad

El Estado social y democrático de derecho tiene una concreción técnica en la noción de servicio público al acoger esta forma de organización político-social elevó a deber constitucional del Estado suministrar prestaciones a la colectividad, donde la naturaleza social y democrática del Estado considera a cada ciudadano como un fin en sí mismo, en razón de su dignidad humana y de su derecho a la realización personal dentro de un proyecto comunitario que propugna por la igualdad real de todos los miembros de la sociedad, en este sentido la administración está sujeta a un concepto evolutivo de mayores prestaciones y mejores servicios al público, según las cambiantes necesidades y la complejidad del mundo moderno. (Vargas, 1995)

La idea de servicio público es el medio para avanzar rápidamente al Estado social y democrático de derecho, en forma pacífica y sin traumas para los grupos de interés que detentan posiciones de ventaja respecto de los sectores mayoritarios de la sociedad con necesidades insatisfechas. La legitimidad del Estado depende del

cumplimiento de sus deberes sociales y de la eficacia de la gestión pública. La población es sensible a la efectiva realización de los fines esenciales del Estado, en particular porque sobre ella pesa la carga del régimen impositivo.

Los servicios públicos como instancia y técnica de legitimación no son fruto de la decisión discrecional del poder público sino aplicación concreta del principio fundamental de la solidaridad social a través, de la noción de servicio público el Estado tiene el principal instrumento para alcanzar la justicia social y promover condiciones de igualdad real y efectiva. Su prestación comporta una transferencia de bienes económicos y sociales con base en el principio de justicia redistributiva que, mediante el pago discriminado de los servicios públicos según estratos y en función de la capacidad económica del usuario, permite un cubrimiento a sectores marginados que, en otras circunstancias, no tendrían acceso a los beneficios del desarrollo económico, de esta forma se garantizan las condiciones materiales para el libre desarrollo de la personalidad y para la consecución de una igualdad real y efectiva de toda la población.

2.2.9 El servicio público esencial es una especie del género servicio público

Con él se buscó explícitamente ampliar el campo del derecho de huelga, que se había visto fuertemente limitado en el pasado por la calificación de una gran cantidad de actividades como servicio público. Por ello consideraron los Constituyentes que la noción de servicios públicos era demasiado amplia para efectos de la no garantía del derecho de huelga.

A nivel conceptual es posible encontrar actividades organizadas que satisfacen de manera regular y continua intereses generales pero que no son esenciales, porque su interrupción no afecta valores e intereses fundamentales de la vida en comunidad.

La Constitución únicamente utiliza la palabra esencial para referirse a las restricciones a la huelga, mientras que las otras normas constitucionales se refieren a los servicios públicos en general. Esto significa que el Constituyente decidió mantener un concepto genérico de servicios públicos para todos los otros efectos constitucionales distintos a la regulación del derecho de huelga. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

2.2.10 Antecedentes históricos de los servicios públicos domiciliarios

Dentro del desarrollo de la manera como se suministran los servicios públicos, se han desarrollados hitos históricos que se pueden concretar en tres:

Los pocos servicios que comenzaron a prestarse, alumbrado público a gas, el acueducto por tuberías de hierro sin tratamiento, energía eléctrica de generación hídrica y térmica, la telefonía y el aseo, eran precarios, rudimentarios y de cubrimiento para clases sociales altas. Los servicios aún ausentes eran el de aguas servidas y recolección de basuras.

Los prestadores eran empresas privadas, en algunas oportunidades asociadas al capital extranjero, que funcionaban bajo concesión otorgada por los municipios los cuales, a su vez sufrían una debilidad fiscal, el tamaño de las operaciones, a escala local, no era muy grande lo que permitió que las ciudades grandes tuviesen mayor desarrollo adoptando tecnología de punta, hasta ese momento, los servicios públicos, y en particular los domiciliarios, no tenían la connotación social de hoy; por el contrario, eran asumidos como condiciones suntuarias, costosas y, por tanto, de difícil acceso, el papel de la nación era prácticamente nulo y la capacidad reguladora de los municipios era débil, especialmente en cuanto a tarifas y cobertura, desde esa época había un claro atraso en la prestación de los servicios de alcantarillado y aseo. (Vargas, 1995).

La escasa capacidad reguladora y controladora del estado frente a las compañías privadas, fue originando una serie de tensiones en el modelo que se manifestaron en el régimen tarifario y el tema de los monopolios; estas tensiones se vieron agravadas por la debilidad financiara de los municipios y por la corrupción de sus autoridades, especialmente en los concejos municipales; a su vez, la escasez del capital privado no pudo sostener el ritmo de las inversiones.

El crecimiento demográfico de las ciudades y la excesiva presión de la demanda, que no puedo ser satisfecha, hicieron que empezara a imponerse la visión de que era necesario fortalecer el papel del sector oficial.

3.1.-VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA CIUDAD POR LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE COMERCIAL

3.1.1.- Tránsito y Transporte

En cuanto se refiere al servicio de transporte, el área rural no cuenta con un servicio adecuado ni suficiente de transporte, puesto que no existe orden en cuanto al servicio que se presta a este sector, es un servicio en su mayoría inadecuado e irregular, en el área urbana no se cuenta con un Terminal terrestre, el embarque y desembarque de pasajeros y equipajes se lo realiza en lugares improvisados, donde hay un alto factor de riesgo, hoy con la nueva competencia de tránsito y transporte que fue asumida en el año 2014, se pretende ordenar y organizar el tránsito y transporte del Cantón, de manera que se preste un servicio adecuado y eficiente para toda la población, pues además se debe realizar de forma urgente el Plan de movilidad que identifique los problemas y permita una planificación oportuna y necesaria para su organización y el desarrollo económico del Cantón. (Bolivar, 2009)

Luego del análisis del diagnóstico del componente, podemos detectar que el tema vial es prioritario en el Cantón, esto debido a que, la red vial urbana se encuentra medianamente atendida con la capa de rodadura aceptable, pero debido a la falta de cobertura de servicios básicos no es posible atender a todo el sector urbano, y aún existen vías que se encuentran en tierra y lastre, por lo que ocasiona problemas de contaminación, lo cual afecta a la salud de la ciudadanía. También se debe destacar el problema que ocasiona la vía nacional, en su trazado actual, debido a que las áreas urbanas invadieron las áreas que corresponden a los derechos de vías, incrementando el riesgo en la población, debido al tráfico que circula por esta vía. En la actualidad existe una propuesta para hacer un nuevo paso lateral, que no fue sociabilizado con el GAD municipal en su debido tiempo, por lo que en la actualidad se han hecho algunas observaciones al estudio, que deberán ser corregidas previo a su aprobación.

En lo que se refiere a la vialidad rural, esta no está debidamente atendida, lo mismo que repercute en la actividad productiva, puesto que nuestro Cantón es eminentemente agrícola, y se desarrolla el comercio de distintos tipos, por lo que la vialidad es un factor de importancia para el desarrollo económico del mismo.

2.3.2 Creación de la primera operadora de transporte comercial en el cantón San Miguel de Bolívar.

Por el año de 1977, surge la llegada de muchos vehículos exclusivamente tipos (camionetas), adquiridos por sanmigueleños, con el propósito de ayudar al adelanto de una ciudad que estaba en crecimiento, brindando servicio de transporte, carga y pasajeros y al buscar, la necesidad de organizarse, nace la primera cooperativa de transporte denominada Diez de Enero, denominación que fue tomada por la recordada cantonización del cantón San Miguel de Bolívar, a su inicio estaba constituida por cuatro vehículos y de poco en poco fue creciendo, hasta la actualidad opera con 36 unidades con sus respectivas paradas que las tiene ubicadas en la principales calles de la ciudad, carrera Guayas y Pichincha, sector mercado central, plaza diez de enero y monumento al labrador.

2.3.3 Vulneración del derecho a la ciudad en el cantón San Miguel de Bolívar

Partiendo desde el punto de vista de que todos los ciudadanos tenemos el derecho al disfrute pleno de la ciudad, espacios públicos y al encontrar el cantón San Miguel de Bolívar una inundación de operadoras de transporte comercial que operan en el sector urbano de cantón, obstaculizando vías públicas e ingresos a espacios públicos por su extensiva parada de camionetas en diferentes espacios que llegan a obstaculizar la belleza del cantón, impidiendo de esta manera que las personas puedan disfrutar de un espacio público con igualdad de derechos

2.3.4.-Hornato de la Ciudad

No podemos apreciar la imagen arquitectónica y patrimonial del cantón San Miguel, y al disfrute pleno de la ciudad, por la sobrecarga de operadoras de trasporte comercial, las mismas que se encuentran seguidas en lo urbano del cantón San Miguel de Bolivar.

1. Operadoras de transporte COMERCIAL
2. Operadora 10 DE ENERO, cuenta con 36 unidades
3. Operadora GRUTA DE LOURDES, cuenta con 31 unidades
4. Operadora PASAMIG, cuenta con 25 unidades
5. Operadora PADRE CARLOS DEL POZO, cuenta con 12 unidades
6. Operadora SAN MIGUELITO, cuenta con 12 unidades

7. Taxis LA GRUTA, cuenta con 32 unidades
8. Taxis TAXCARRETA, cuenta con 26 unidades.

Total 174 unidades que están operando en todo el sector urbano del cantón San Miguel

Las paradas autorizadas están ubicados en las principales calles del cantón San Miguel, esto en la calle guayas y pichincha.

CAPÍTULO III

3.4 FUNDAMENTACIÓN METODOLÓGICA

3.1 Hipótesis

La falta de políticas públicas de uso de espacios públicos de las cooperativas de trasporte urbano, vulnera derechos a la ciudad en el cantón San Miguel de Bolívar

3.3.2 Variables

Variable Independiente

La falta de políticas públicas de uso de espacios públicos por las cooperativas de trasporte urbano.

Variable Dependiente

Vulnera derechos a la ciudad en el cantón San Miguel de Bolívar

CAPÍTULO IV:

DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO INVESTIGATIVO REALIZADO

4.1 Ámbito de Estudio

La presente investigación se enmarca en el estudio del derecho de la ciudad (cantón San Miguel de Bolívar), ya que parte desde un campo netamente jurídico social desde el ámbito constitucional y en la carta interamericana del Derecho a la ciudad, esto como margen del derecho Internacional.

4.2 Tipo de Investigación

La investigación a realizarse es una investigación aplicada.

4.3 Nivel de Investigación

La investigación es de tipo descriptiva y analítica, en virtud de que tiene por objeto llegar a conocer las situaciones suscitadas ante el derecho a la ciudad del cantón San Miguel, y la afectación que esto ocasiona a los habitantes de este lugar a través de recolección de datos para luego sistematizarlo y obtener la información más relevante.

4.4 Método de Investigación

Método de Derecho Comparado.- Este método se basa en la comparación de distintas soluciones que ofrecen las diversas normas jurídicas en el caso que es objeto del presente proyecto, esto me ayudara para analizar los diversos cambios legislativos que se han operado en diferentes países con relación al derecho a la ciudad.

La utilización del presente método en el presente proyecto investigativo, radica en el sentido de comparación de las diversas normas del derecho internación como también de la legislación vigente aplicadas en otras ciudades y cantones del país, en tema de trasporte urbano y de movilidad y de cómo afecta el derecho a la ciudad,

Método Analítico.- Consiste en la observación de un todo para determinar sus causas, su naturaleza y los efectos. En esta investigación me ayudara a conocer el objeto de estudio para hacer analogía referente a otros casos de problemas derivados con respecto del derecho a la ciudad.

A través del cual permitió el análisis de la problemática y de las posibles soluciones referentes al derecho a la ciudad como también la ocupación de espacios públicos por parte de las operadoras de transporte en el cantón San Miguel de Bolívar.

Método Descriptivo.- A través de este método realizare la descripción de varios hechos históricos, elementos y acontecimientos que han tenido relación en el transcurso del tiempo a la problemática jurídica referente al derecho a la ciudad, se desarrolló dentro un ámbito macro que era de describir las paradas estratégicas de las principales compañías de transito que brindan sus servicios en el sector urbano de la cuidad su historia, sus elementos, sus horarios de trabajo, sus personal que labora entre otras características.

El analizar los elementos y acontecimientos de los problemas sociales, políticos y culturales del cantón San Miguel de Bolívar, ha permitido estructurar diversas proyecciones jurídicas de ordenamiento territorial.

El método inductivo-deductivo.- La utilización de aplicación el método inductivo recabar una la información cualitativa sobre el derecho de la ciudad estatuido en la Constitución de la República del Ecuador y como conocimiento y aplicación del mismo como un derecho perteneciente al habitad. Por su lado, el método deductivo permite determinar la objetividad, como un resultado de aplicación y defensa del derecho a la ciudad.

Se obtuvo el análisis y el conocimiento necesario sobre las problemáticas existentes de trasporte y movilidad en la ciudad, como también las alternativas y posibles soluciones a los problemas jurídicos-sociales.

Método Analítico-Sintético.- La aplicación de estos métodos permitirá sintetizar y analizar la problemática de una manera más amplia que permita viabilizar resultados favorables en favor del derecho a la ciudad se inició desde el análisis de datos estadísticos del crecimiento poblacional de la cuidad de san miguel sus principales fuentes de ingresos la población económicamente activa todos estos datos fueron obtenidos del INEC para finalizar con una sistematización de la información más relevante.

Una vez obtenidos los resultados producto de la investigación ha permitido de forma concreta proyectar métodos de reducción de índices de violación de derechos

de la ciudad, donde la utilización de espacios públicos afectan directa e indirectamente al ornato de la ciudad y en consecuencia el derecho a sus habitantes, debilitando de esta manera su habitualidad de vida.

4.5 Diseño de Investigación

Área de conocimiento: Ciencias sociales, Educación y Derecho.

Sub línea de investigación: Derecho

DERECHOS Y GARANTIAS DEL BUEN VIVIR

Participación y organización del poder.

Derechos de naturaleza, humanos y biodiversidad

EDUCACIÓN Y CONOCIMIENTO

Diversidad del aprendizaje - enseñanza.

Correlaciones educativas en los procesos de generación de saberes y técnicas ancestrales. Ambientes y estrategias de enseñanza aprendizaje a grupos de vulnerabilidad social y económica.

Pedagogía y Didáctica intercultural en contextos urbanos y rurales para la educación alternativa.

4.6 POBLACIÓN, MUESTRA

La población y muestra con el cual se trabajó la presente investigación son los choferes de las operadoras de trasporte público del cantón San Miguel de Bolívar, en función del siguiente cuadro:

POBLACIÓN	**NUMERO**
Choferes de las operadoras de trasporte público	95
TOTAL	**95**

FUENTE: Población involucrada en el trabajo investigativo (socios de las cooperativas)

AUTOR: Silvana Vargas Vargas

4.7 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

Las técnicas utilizadas para la recolección de datos la formulación de un cuestionario estructurado más una breve entrevista con los choferes y familias de los alrededores de las paradas

4.8 Procedimiento de Recolección de Datos

A través, de la presente investigación se pudo obtener resultados distintivos, ya que tanto las autoridades del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Miguel, como los representantes de las operadoras de trasporte público quienes hacen uso de los espacios públicos en el sector urbano de la ciudad. Información obtenida de conformidad a los objetivos propuestos los mismos que se cumplieron sin contratiempos, frente a los derechos de la ciudad como un derecho constitucional, obteniendo resultados positivos que permitan viabilizar políticas de organización y planificación de la ciudad que brinde un mejor esparcimiento de la ciudadanía resultados que han dada una mayor factibilidad de aplicación del proyecto.

Técnicas

Las técnicas mediante las cuales recopilaremos la información será:

Encuesta

Destinada a obtener datos de varias personas cuyas opiniones personales interesan a la investigadora, encuesta que fue aplicada en la población determinada en esta encuesta en el sector urbano del cantón San Miguel a los principales beneficiarios y afectados por el uso indebido de espacios públicos.

CAPÍTULO V

5.1. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

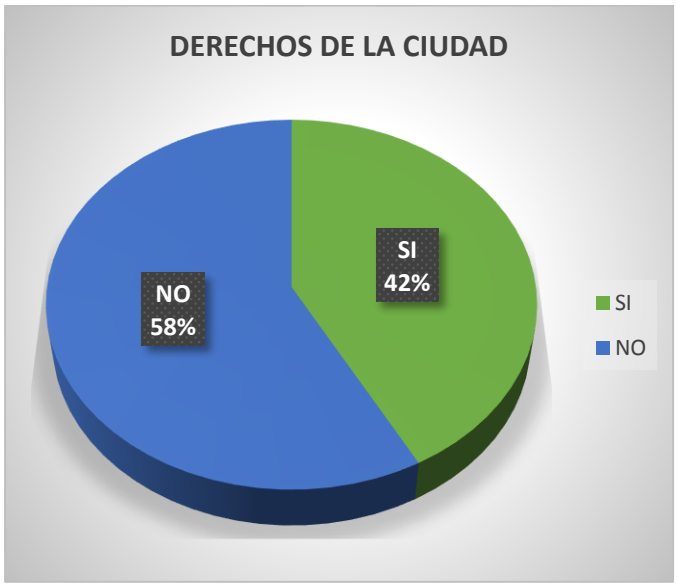
Pregunta Nº 1

Considera usted, que las personas que habitan en el cantón San Miguel tienen un adecuado derecho a la ciudad

TABLA N° 1

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	55	**58%**
NO	40	**42%**
TOTAL	95	**100%**

GRÁFICO N° 1



Fuente: Silvana Vargas

ANALISIS.- De los resultados obtenidos de aplicación a la población, de si consideran, que las personas que habitan en el cantón San Miguel tienen un adecuado derecho a la ciudad se pudo obtener que el 42 % de la población si conoce de los derechos a las cuales está sujeta la ciudad, a diferencia de un 58% que desconoce sobre tales situaciones, lo que implica realizar un análisis sobre la incentivación de los derechos de la ciudadanía.

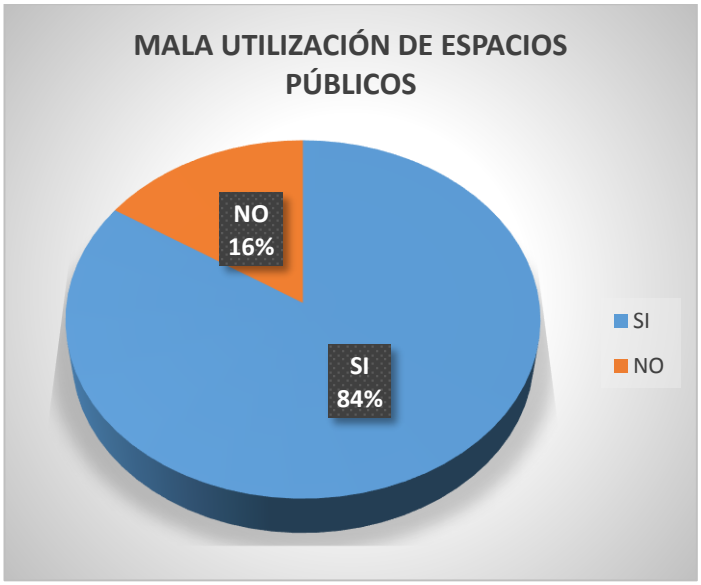
PREGUNTA Nº 2

¿Cree usted que las operadoras de transporte ocupan gran parte de las calles, vulnerando así el derecho a la ciudad?

TABLA N° 2

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	80	84%
NO	15	16%
TOTAL	95	100%

GRÁFICO N° 2



Fuente: Silvana Vargas

ANALISIS.- La población cree que las operadoras de transporte ocupan gran parte de las calles, vulnerando así el derecho a la ciudad, en un 84% que se lo da un mal uso, mientras que un 16% defiende la postura que no existe mala utilización de espacios públicos esto de acuerdo a los resultados obtenidos en la investigación.

Pregunta Nº 3

¿Conoce usted el contenido sobre la ordenanza municipales regulan el adecuado uso de los espacios públicos?

TABLA N° 3

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	42	44%
NO	53	56%
TOTAL	95	**100%**

GRÁFICO N° 3



Fuente: Silvana Vargas

ANALISIS.- Sobre si la población conoce el contenido sobre la ordenanza de transporte, que regule la utilización de los espacios públicos, se establece claramente que un 56% no conoce si existe una ordenanza municipal de utilización de espacios públicos, a diferencia de un 44% que si la conoce pero que en su efecto quizá no lo conoce de su contenido, porque la misma no fue sociabilizada.

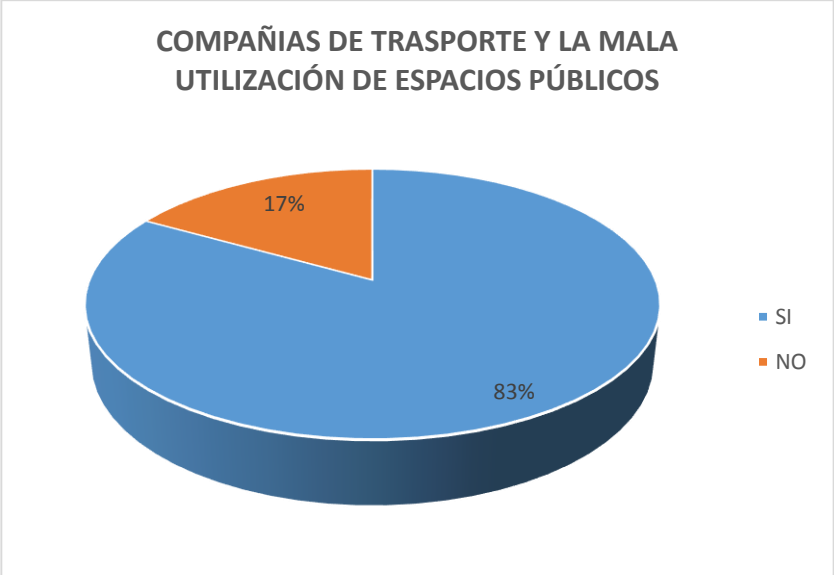
PREGUNTA N° 4

¿Cree usted que las compañías de trasporte urbano mal utilizan los espacios públicos?

TABLA N° 4

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	79	83%
NO	16	17%
TOTAL	95	**100%**

GRÁFICO N° 4



Fuente: Silvana Vargas

ANALISIS.- En lo que refiere a las compañías de trasporte urbano que lo mal utiliza los espacios públicos un 83% establece que si lo mal utilizan o lo hacen inadecuadamente, mientras que un 17% definen que las operadoras de trasporte (camionetas) lo hacen de conformidad a los permisos autorizados por el municipio.

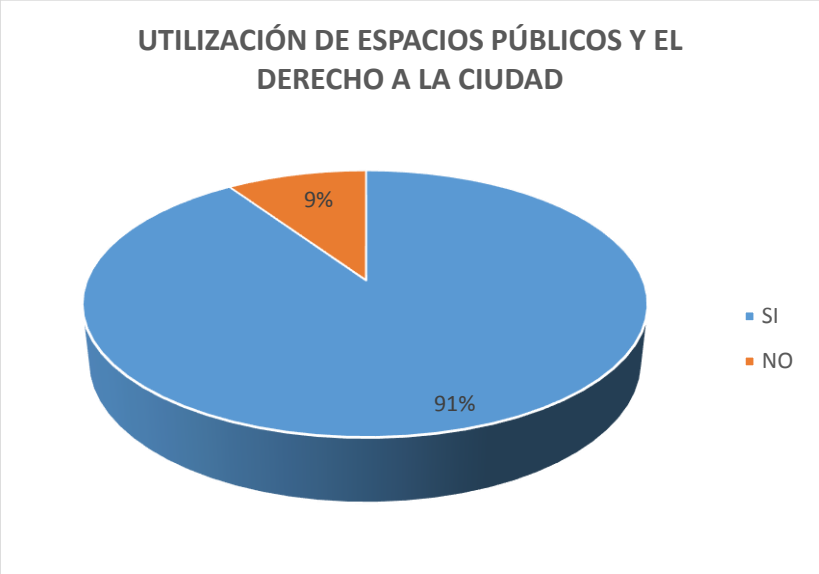
PREGUNTA N° 5

¿Cree que las compañías de trasporte urbano al utilizar inadecuadamente los espacios públicos vulneran el derecho a la ciudad?

TABLA N° 5

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	86	91%
NO	9	9%
TOTAL	95	**100%**

GRÁFICO N° 5



Fuente: Silvana Vargas

ANALISIS.- La mala utilización de los espacios públicos por las operadoras de transporte daña o vulnera la imagen de la ciudad en esto coincide un 66% de la población encuestada, mientras que un 34% casi no la toma atención si esto daña la imagen de la ciudad.

PREGUNTA N° 6

¿Estaría de acuerdo que se implemente una ordenanza de reorganización urbana sobre todo de utilización de espacios públicos por parte de las compañías de trasporte urbano en el cantón San Miguel de Bolívar?

TABLA N° 6

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	75	21%
NO	20	79%
TOTAL	**95**	**100%**

GRÁFICO N° 6



Fuente: Silvana Vargas

ANALISIS.- Con base en la información obtenida claramente se desprende que un 79% de la población está de acuerdo que elabore un instrumento legal (ordenanza) de reorganización urbana sobre todo de utilización de espacios públicos por parte de las compañías de trasporte urbano en el cantón San Miguel de Bolívar mientras que un 21% no lo interesa a o su vez no lo mira como importante.

5.2.- Conclusión general de la investigación de campo

Conforme a los objetivos propuestos se pretende generar soluciones, para que la parte urbana del cantón San Miguel de Bolívar y sus instituciones, enfrentan retos sin precedentes relacionados con el crecimiento demográfico, la sostenibilidad ambiental y la estabilidad económica, social y espacial del uso de espacio público por parte de las operadoras de trasporte público y de qué manera violenta los derechos de la ciudad garantizados en la Constitución de la Republica y se pueda tomar decisiones sobre el modelo de desarrollo que están íntimamente vinculadas a la cotidianidad de los habitantes de las ciudades.

Buscando procesos tendientes a generar mayor gobernabilidad a nivel local donde se encuentran su escenografía de desarrollo urbanístico sin afectar los derechos de terceros como la gestión de la movilidad, los riesgos naturales y antrópicos, que demandan soluciones técnicas adecuadas, frecuentemente conflictivas al estar íntimamente relacionadas con aspectos de poder y distribución de la riqueza

5.3 Beneficiarios

Beneficiarios directos

Los principales beneficiarios de forma directa son los habitantes del cantón San Miguel de Bolívar tanto locales como de afuera ya que son a quien más se les vulnera sus derechos de vivir en ambientes sanos libres de contaminación mediante la implementación de nuevas ordenanzas en base al plan nacional del buen vivir para el respeto de los espacios públicos como un derecho constitucional.

Beneficiarios Indirectos

Pueden ser considerados los dueños o socios de las operadoras de trasporte ya de la misma manera podrían prestar un mejor servicio y sobre todo presentar una imagen de cultura y de respeto a la ciudad y sus coterráneos aquí también se debe considerar los comerciantes minoristas, y los turistas que visitan la ciudad.

5.4 Impacto de la Investigación

Una vez analizado y estudiado el presente proyecto de investigación se puede determinar que la misma causa un impacto jurídico social, toda vez toda vez que el tema es novedoso, porque los ciudadanos no conocían sobre los derechos que tiene la

ciudad desde el enfoque jurídico constitucional y del derecho internacional donde se defiende los derechos de la ciudad desde varios aspectos por lo tanto genera un gran impacto jurídico social.

Es decir, la presente investigación radica en dar un aporte social, jurídico y académico de gran relevancia que permiten cumplir los derechos consagrados en la Constitución de la República del Ecuador, de manera especial de aquellos derechos que le hacen resalta el bien común y que por desconocimiento están desapercibidos.

CONCLUSIONES

- El derecho a la ciudad se constituye desde un enfoque constitucional de derechos que forman parte del Buen Vivir de las personas y de la población, por lo tanto es un factor fundamental para el desarrollo social y productivo del ser humano, ya que la población cada día va creciendo y que por ende se necesita contar con espacios libres y adecuados que proyecte una imagen de aspectos coyunturales.

- Las principales garantías y derechos constituciones de las personas como lo es la libertad de trabajo y libre asociación, como también el libre tránsito y movilidad, se debe reorganizar a fin de no lesionar derechos de las personas, ya que si bien es cierto la temática se enfoca en el derecho a la ciudad y los derechos vulnerados por el mal uso de los espacios públicos.

- La falencia de proyección de políticas de coordinación entre entidades del sector público que contribuyan al fortalecimiento de reorganización de espacios públicos en la ciudad permite que se lesionen derechos de la ciudad. Por ende, se puede concluir que el Municipio del cantón San Miguel, no está resguardando adecuadamente el derecho a la ciudad, que poseen las personas que habitan en este cantón.

- Por lo tanto se define que el presente trabajo de investigación tiene como fin establecer políticas de gestión políticas públicas, luego de haber cumplido una pena les permitan tener una vida digna, con sujeción a los derechos de igual y equidad, entre las personas y los espacios públicos donde se genere una proyección del buen uso de los espacios públicos.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda que el derecho a la ciudad, tenga una estrecha relación con el buen vivir, consecuentemente, las personas deben tener derecho a acceder a los bienes y servicios públicos, para tener en ellos un pleno disfrute, sin que este derecho este limitado por otras personas como son las operadoras de transporte.

- Al existir una inadecuada utilización de espacios públicos por parte de las operadoras de trasporte público (camionetas) con permisos de utilización otorgado por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de acuerdo a sus interés, es importante generar conciencia de la utilización de espacios públicos.

- Que a más de los márgenes constitucionales del derecho a la ciudad no existe en la legislación ecuatoriana normas y políticas con sustentos legales en materia de derechos a la ciudad por cuanto es importante resaltar que existe la necesidad de implantar antecedentes de políticas gubernamentales que garanticen el derecho a la ciudad.

- El Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Miguel, debería regular mediante una ordenanza municipal, el uso de los espacios públicos, a fin de que no se vulnere el derecho a la ciudad por parte de las operadoras de transporte, que en el giro de sus negocios arremeten contra este derecho y limitan la movilización de las personas y de esta forma vulneran el derecho a la ciudad.

- La universidad ecuatoriana debe inclinarse al estudio social que garantice el derecho a la ciudad como precepto constitucional que garantice el derecho de las personas mancomunadas.

BIBLIOGRAFÍA

Alexy, R. (2012). *Sistema jurídico, principio jurídico y razón práctica.* España: Marcial Pons.

Bolivar, G. A. (2009). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDyOT)* . San Miguel : s.

BORJA, J. (2001). *La gestión de las ciudades en la era de la información.* Madrid: Taurus.

Calvo, V. (2013). *Derecho de la propiedad, derecho urbanístico.* San José de Costa Rica: Editorial Toro.

Carrión, F. (2016.). *La columna y el derecho de la ciudad en la era de la globalización, ciudad y derechos, América Latina.* Universidad Autónoma de México: México.

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. (2010). *Registro Oficial Suplemento 303.*

Constitución de la República del Ecuador. (2008). *Registro Oficial 449.*

Forester, J. (2004). *Planeando y meditando.* Washington: Universidad de Washington.

Giobellina, B. (2014). *Sustentabilidad aplicada al proyecto.* México: Revista de vivienda y ciudad.

Krier, L. (2009). *La arquitectura de una comunidad,.* Washington: Island Pres.

Lefebvre, H. (2010). *El derecho a la ciudad.* Bogotá: Editorial Dossier Central.

Lefebvre, H. (2011). *La revolución de la vida cotidiana,la ciudad y el Estado.* Buenos Aires: urban .

López, J. (2012). *El derecho al espacio público.* Madrid: Universidad Complutense de Madrid.

OLIVER., J. M. (2010). *Criterio conceptual del derecho.* España: ESPA.

Ossorio.p, M. (2010). *Diccionario de ciencias politicas, juridocas y sociales.* Guatemala: Trillas.

Rubio, G. P. (1945). *"Desafíos de América Latina en Materia de Bienes Públicos".* Colombia: S/N.

Torres, G. C. (2015). *Diccionario juridico elemental.* Guatemala: Heliaste.

Torres, G. C. (2015). *Diccionario juridico elemental* . Guatemala: Heliaste.

Vargas, G. P. (1995). *Servicio Publico Ley de Servicios Domiciliarios.* Ediciones Ciencia y Derecho.

Martin, J. (2007). Les origines d'une lecture marxiste lefebvrienne de la ville au Brésil. La Somme Et Le Reste, 9.

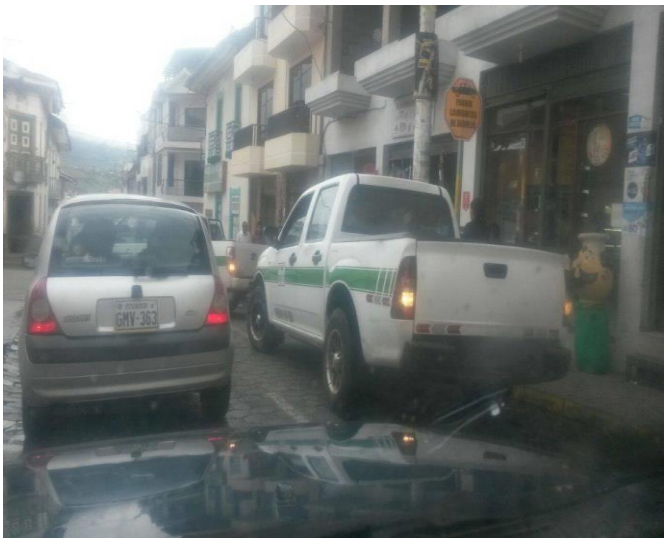
Goonewardena, K. (2001, sep-feb). Henri Lefebvre y la revolución de la vida cotidiana, la ciudad y el Estado.

Merrifield, A. (2011-2012). El derecho a la ciudad y más allá: notas sobre una reconceptualización lefebvriana. Urban, 2.

ANEXOS



Aplicación de encuestas a los operadores de la compañía de trasporte de camionetas “10 de enero”



Mal uso de los espacios públicos por parte de una camioneta perteneciente a la operadora gruta de Lourdes.

MODELO DE ENCUESTA

UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR.

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES.

ENCUESTA DIRIGIDA A……..

Señor (a) Encuestado (a).

Con el mayor de los respetos, solicito se sirva marcar con una X en la casilla correspondiente de las preguntas que se expresan a continuación las mismas que permitirá el desarrollo de la investigación que me encuentro realizando, cuyo tema es el siguiente: **"LA VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA CIUDAD POR PARTE DE LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE COMERCIAL QUE OPERAN EN EL SECTOR URBANO DE LA PARROQUIA MATRIZ DEL CANTÓN SAN MIGUEL DE BOLÍVAR".**

PREGUNTA Nº 1.

Considera usted, que las personas que habitan en el cantón San Miguel tienen un adecuado derecho a la ciudad

SI ( ) **NO ( )**

PREGUNTA Nº 2

¿Cree usted que las operadoras de transporte ocupan gran parte de las calles, vulnerando así el derecho a la ciudad?

SI ( ) **NO ( )**

Pregunta Nº 3

¿Conoce usted el contenido sobre la ordenanza municipales regulan el adecuado uso de los espacios públicos?

SI ( ) **NO ( )**

PREGUNTA N° 4

¿Cree usted que las compañías de trasporte urbano mal utilizan los espacios públicos?

SI ( ) **NO ( )**

PREGUNTA N° 5

¿Cree que las compañías de trasporte urbano al utilizar inadecuadamente los espacios públicos vulneran el derecho a la ciudad?

SI ( ) **NO ( )**

PREGUNTA N° 6

¿Estaría de acuerdo que se implemente una ordenanza de reorganización urbana sobre todo de utilización de espacios públicos por parte de las compañías de trasporte urbano en el cantón San Miguel de Bolívar?

SI ( ) **NO ( )**

Gracias por su colaboración.

Atentamente,

SILVANA VARGAS VARGAS