UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

ESCUELA: DE DERECHO

TÍTULO:

"LA LEGALIZACIÓN DE LA TRANSPORTACIÓN LIVIANA DE PASAJEROS Y BIENES DEL SECTOR RURAL, FRENTE AL DERECHO DE LA POBLACIÓN A LA MOVILIDAD, EN EL CANTÓN CALUMA, PROVINCIA BOLÍVAR, DURANTE EL AÑO 2012."

Trabajo de Tesis previa la obtención del título de:
Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República

Autora
VEGA GARCÍA IRLANDA JESSENIA

Director de Trabajo de Tesis:
ROLANDO NUÑEZ MINAYA Msc.

Guaranda - Ecuador
2013

VISTO BUENO DEL DIRECTOR DE TRABAJO DE TESIS

OSCAR ROLANDO NUÑEZ MINAYA MSc. , en su calidad de Director de Tesis, designado por disposición del Consejo Directivo de la Facultad de Jurisprudencia Ciencias Sociales y Políticas de la Universidad Estatal de Bolívar, Certifico que la egresada Señora Irlanda Jessenia Vega García, desarrollo su trabajo de investigación previo a la obtención del título de Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador con el Tema **"LA LEGALIZACIÓN DE LA TRANSPORTACIÓN LIVIANA DE PASAJEROS Y BIENES DEL SECTOR RURAL, FRENTE AL DERECHO DE LA POBLACIÓN A LA MOVILIDAD, EN EL CANTÓN CALUMA, PROVINCIA BOLIVAR, DURANTE EL AÑO 2012"** quien ha cumplido con prolijidad todas las exigencias académicas y científicas de la Universidad, por lo que se aprueba la misma.

La interesada puede hacer uso del presente para los efectos oportunos, así como también se autoriza la presentación para la evaluación respectiva.

Atentamente,



Rolando Núñez Minaya. MSc.

DIRECTOR DE TESIS

DEDICATORIA

El presente Trabajo de tesis va dedicado infinitamente a Dios por permitirme culminar con éxito el esfuerzo de todos estos años de estudio por darnos la vida, sabiduría e inteligencia.

A nuestra familia y en especial a nuestros padres, hermanos y esposo, quienes son motivo de nuestra inspiración, superación y empeño para seguir adelante y hacer posible el triunfo profesional alcanzado.

La Autora

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Estatal de Bolívar, por haberme acogido en sus aulas y a los catedráticos que hicieron posible que cumpliera con mí objetivo.

Al Ab. Rolando Núñez Minaya, Director de Tesis, por su tiempo y paciencia para que mi trabajo tenga éxito.

A mis compañeros y a todas las personas que me colaboraron para la elaboración del presente Trabajo de Tesis.

La Autora

UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA,
CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

ESCUELA: DE DERECHO

DECLARACIÓN BAJO JURAMENTO DE AUTORÍA DE TRABAJO DE TESIS

YO, IRLANDA JESSENIA VEGA GARCÍA, 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 la presente Tesis, con el tema: "LA LEGALIZACIÓN DE LA TRANSPORTACIÓN LIVIANA DE PASAJEROS Y BIENES DEL SECTOR RURAL, FRENTE AL DERECHO DE LA POBLACIÓN A LA MOVILIDAD, EN EL CANTÓN CALUMA, PROVINCIA BOLÍVAR, DURANTE EL AÑO 2012.", es de mi propia autoría, así como las expresiones vertidas en la misma, que lo he realizado basado en la recopilación bibliográfica de la Legislación Ecuatoriana, libros, revistas, folletos, doctrina y jurisprudencia, dejando a salvo los derechos de terceros sobre la bibliografía consultada y puntos de vista de los autores citados en el presente trabajo investigativo.

Atentamente,

f)_____

Sra. Irlanda Jessenia Vega García

Lic. Guillermo E. Ribadeneira Lemos

201320104D00388

De conformidad con la facultad que me confiere el artículo dieciocho numeral nueve de la Ley Notarial, DOY FE.- Que la señorita IRLANDA JESSENIA VEGA GARCIA. **Portador de la cedula de identidad número cero dos cero dos cero dos nueve tres uno cero.** Concurrió a mí y reconoció la firma y rubrica impuesta en el documento que antecede como ser las suyas propias y que la usa tanto en sus documentos públicos como privados, firmando en unidad de acto, conmigo el Notario, Guaranda a doce de noviembre del dos mil trece.-

Irlanda Jessenia Vega Garcia

C.C.0202029310

EL NOTARIO.-

NOTARIO CUARTO DEL CANTON GUARANDA
Lic. Guillermo Ribadeneira Lemos

PRESENTACIÓN

- DATOS INFORMATIVOS

Institución: Universidad Estatal de Bolívar

Escuela: Derecho

Tema:

"La Legalización de la Transportación Liviana de Pasajeros y Bienes del sector rural, frente al Derecho de la Población a la Movilidad, en el cantón Caluma, Provincia Bolívar, durante el año 2012."

Autor (a): Srta. Vega García Irlanda Jessenia

Consultantes:

- Constitución de la República del Ecuador.
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
- Jurisprudencia
- Doctrina
- Internet
- Abogados en libre ejercicio profesional
- Choferes de la transportación del cantón Caluma.

ÍNDICE DE CUADROS Y GRÁFICOS

CONTENIDO **PÁGINAS**

a) Encuesta aplicada a profesionales del derecho

Cuadro y gráfico No. 1 75

Gráfico y gráfico No. 2 76

Cuadro y gráfico No. 3 76

Gráfico y gráfico No. 4 78

Cuadro y gráfico No. 5 79

Gráfico y gráfico No. 6 80

Cuadro y gráfico No. 7 81

Gráfico y gráfico No. 8 82

Cuadro y gráfico No. 9 83

Gráfico y gráfico No. 10 84

b) Encuesta aplicada a choferes de la transportación del cantón Caluma. Provincia Bolívar

Cuadro y gráfico No. 1 85

Gráfico y gráfico No. 2 86

Cuadro y gráfico No. 3 87

Gráfico y gráfico No. 4 88

Cuadro y gráfico No. 5 89

c) ANEXOS

Formulario de Encuesta a profesionales del derecho a

Formulario de Encuesta a profesionales del volante b

Cuadro de Operacionalización de las Variables. c

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDOS	Páginas
Portada	I
Visto bueno del Director de Trabajo de Tesis	II
Dedicatoria	III
Agradecimiento	IV
Declaración Juramentada de autoría de Trabajo de Tesis	V
Presentación	VI
Índice de cuadros, diagramas, figuras, anexo.	VIII
Índice General de Trabajo de Tesis	X
Resumen	1
Introducción	3
Tema	4
CAPÍTULO I.	
PROBLEMA	5
Formulación del Problema	5
Planteamiento del problema	5
Objeto	8
Posibles causas que original el problema	8
Objetivos	9
Campo de Acción	10
CAPÍTULO II.	
MARCO TEÓRICO	11
2.1. EL JUZGAMIENTO DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN EL CANTÓN CALUMA.	11
2.1.1. El Cantón Caluma	11
2.1.2. Antecedentes históricos del cantón Caluma	12
2.1.3. Jurisdicción, concepto	14

2.1.4. Competencia, concepto 17
2.1.5. El territorio o especio geográfico 21
2.1.6. Historia de la jurisdicción y competencia de la Administración de Justicia de Caluma 22
2.1.6.1. Juzgado Sexto de Garantías Penales de Bolívar 22
2.1.6.2. Competencia prorrogada para el juzgamiento de las infracciones de tránsito 23
2.2. LA TRANSPORTACIÓN EN EL CANTÓN CALUMA 24
2.2.1. La Transportación pública de personas y bienes 24
2.2.2. Historia de la transportación en Caluma 25
2.2.3. Concepto de transporte público 27
2.2.4. Transportación legal 27
2.2.5. Cooperativas y compañías de transporte público 28
2.2.6. Transporte público no cooperado e ilegal 29
2.2.7. Derecho al trabajo en el sistema constitucional 30
2.3. SISTEMA LEGAL EN MATERIA DE TRANSPORTE TERRESTRE 32
2.3.1. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial 32
2.3.2. Antecedentes históricos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial 33
2.3.3. Las contravenciones de tránsito 35
2.3.4. Concepto de contravención de tránsito 35
2.3.5. Clases de contravenciones de tránsito 36
2.3.5.1. Contravenciones leves 37
2.3.5.2. Contravenciones graves 40
2.3.5.3. Contravenciones muy graves 42
2.3.6. La Policía de Tránsito 44
2.3.6.1. Régimen jurídico de la Policía de Tránsito 44
2.3.6.2. El Agente de Policía, como sujeto de control para hacer 45

cumplir la ley
2.3.7. El propietario y/o conductor del transporte público urbano – rural 47
2.3.8. Requisitos para prestar servicio de transporte público urbano – rural 48
2.3.9. Requisitos para el conductor del transporte público 49
2.4. INAPLICABILIDAD DE LA LEY EN MATERIA DE TRANSPORTE COMUNITARIO 50
2.4.1. Efectos legales y sociales de la inaplicabilidad de la ley 51
2.4.2. Consecuencias jurídicas de la aplicabilidad de la ley 52
2.4.3. La costumbre en la transportación rural de personas o bienes 53
2.4.4. La legalización del transporte comunitario (urbano – rural) 53
2.4.5. Procedimiento administrativo para la legalización del transporte comunitario (urbano – rural) 54
2.5. Hipótesis o idea a defender 68
2.5.1. Variables 68
2.5.2. Operacionalización de las Variables 69

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

4.1. Modalidad de la Investigación 70
4.2. Tipo de Investigación 70
4.3. Métodos 71
4.4. Técnicas e instrumentos 72
4.5. Población y muestra 73
4.5. Interpretación de datos o resultados (gráficos o cuadros) 74
4.5.1. Encuesta aplicada a treinta profesionales del derecho, que residen en la ciudad de Caluma, provincia Bolívar. 75
4.5.2. Encuesta aplicada a cincuenta conductores de la 85

transportación liviana de pasajeros y bienes de Caluma.
4.6. Sustentación de la Hipótesis o Idea a Defender 90

CAPÍTULO IV
MARCO PROPOSITIVO

5.1. Titulo del Proyecto de Reforma Jurídica 92
5.2. Objetivo 92
5.3. Justificación 92
5.4. Desarrollo 93
5.4.1. Anteproyecto de Ley Reformatoria al Código de Procedimiento Penal 93
5.5. Validación de la Propuesta 98
Conclusiones 101
Recomendaciones 102
BIBLIOGRAFÍA

RESUMEN

El presente trabajo investigativo se basa en un estudio jurídico, doctrinario y crítico de opinión sobre las contravenciones de tránsito provenientes de la transportación liviana de pasajeros y bienes, frente al derecho de la población rural a la movilidad y de seguridad en el servicio de transporte, en el cantón Caluma, en el año 2012.

Desde esta perspectiva jurídica, se recabó información mediante el uso de las técnicas de acopio científico (fichas bibliográficas y nemotécnicas), que permitieron el desarrollo de la parte teórica, así tenemos:

En el Primer Capítulo, me refiero al tema de la investigación y a la problemática existente en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por la falta de normativa jurídica que regule de mejor manera el transporte liviano de pasajeros y bienes en el sector rural; la inaplicabilidad del literal f) del Art. 145 de la citada Ley, con respecto a la transportación comunitaria, por cuanto afecta al derecho al trabajo y al derecho a la movilidad de las personas y bienes.

En el Segundo Capítulo, desarrollamos el Marco Teórico, donde se da a conocer lineamientos doctrinarios y jurídicos sobre la administración de justicia en el cantón Caluma, Provincia Bolívar, sus antecedentes históricos, la jurisdicción y competencia para el juzgamiento de las infracciones de tránsito para la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural; sobre la transportación en el cantón Caluma; el derecho al trabajo y el sistema legal en materia de transporte terrestre; las contravenciones de tránsito, clasificación, tipificación y sanción con respecto al servicio de transporte de personas y bienes; sobre la Policía de Tránsito y el régimen jurídico actual; requisitos jurídicos para la prestación del servicio de transporte; análisis jurídico sobre la inaplicabilidad de la ley, sus efectos y consecuencias; y sobre la legalización

del servicio de transporte liviano de personas y bienes del sector rural o comunitario, su procedimiento administrativo y competencia del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Caluma, Provincia de Bolívar, y termino desarrollando una Ordenanza Cantonal, que regule el transporte público de personas y bienes del sector rural o comunitario del cantón Caluma.

En el Tercer Capítulo, me refiero al Marco Metodológico, y doy a conocer sobre la metodología utilizada, que comprende los métodos, técnicas e instrumentos aplicados en la investigación de campo, para obtener la información doctrinaria, jurídica, y de opinión de profesionales del derecho y choferes de la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural; y, el análisis e interpretación de los resultados obtenidos de la aplicación de la técnica de campo (encuesta), realizada a treinta profesionales del derecho en la ciudad de Caluma y a cincuenta choferes de la transportación del cantón Caluma; y, sobre la base de esta información sustentamos y validamos nuestra hipótesis.

En el Cuarto Capítulo, desarrollé mi propuesta jurídica como un aporte investigativo e innovador, tomando en cuenta la información obtenida tanto teórica como de campo, y propongo un Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que regule la transportación liviana de personas y bienes del sector rural o comunitario y garantice el derecho a la movilidad y seguridad. La validación de la propuesta gira sobre la base de toda la información recabada, para dar una solución al problema planteado, para luego establecer conclusiones y recomendaciones.

Por todo lo expuesto, ponemos a conocimiento del lector el presente informe del trabajo de tesis realizado en la ciudad de Caluma, Provincia de Bolívar, durante el año 2012, que constituye una modesta iniciación para que vengan otros que llenen la justa aspiración de conseguir opiniones acertadas y jurídicas sobre nuestro tema de investigación.

INTRODUCCIÓN

Me permito ofrecer a los estudiantes, profesionales del derecho, y en general a las personas que puedan encontrar una guía para aclarar alguna duda sobre la necesidad de legalizar la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural, frente al derecho de la población a la movilidad, en el cantón Caluma, Provincia Bolívar, durante el año 2012.

Problema jurídico que es motivo del presente Trabajo de Tesis, realizado dentro del perímetro urbano- rural de la ciudad de Caluma, provincia de Bolívar, durante el año 2012; cabe destacar, que recopilamos información doctrinaria y jurídica sobre la transportación liviana de pasajeros y bienes desde y hacía recintos o comunidades aledañas al sector urbano de la ciudad de Caluma, Provincia de Bolívar, y la situación actual con respecto a la vigencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que no regula el servicio de transporte comunitario, entendido como el transporte de personas y bienes del sector rural, esto es, la transportación desde y hacia los recintos, parroquias o comunidades aledañas o cercanas a las cabeceras cantonales, en las cuales, la población rural no cuenta con medios de transporte público de pasajeros o bienes para su movilidad; y, recabamos opiniones de abogados en libre ejercicio profesional, y de choferes de la transportación liviana de pasajeros y bienes del cantón Caluma, recabando información valedera de manera directa y crítica mediante la aplicación de encuestas; en vista, que son las personas que más conocen sobre la problemática planteada, dada la experiencia que tienen en el ejercicio de su profesión o empleo.

De toda la información recabada, se establece que, el literal f) del Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, afecta al derecho al trabajo en la transportación liviana de pasajeros y bienes, y al derecho de movilidad, por lo que, amerita regular y legalizar dicho servicio de transporte adecuando a las necesidades de la población rural.

TEMA:

"LA LEGALIZACIÓN DE LA TRANSPORTACIÓN LIVIANA DE PASAJEROS Y BIENES DEL SECTOR RURAL, FRENTE AL DERECHO DE LA POBLACIÓN A LA MOVILIDAD, EN EL CANTÓN CALUMA, PROVINCIA BOLÍVAR, DURANTE EL AÑO 2012."

SRA. IRLANDA JESSENIA VEGA GARCÍA
TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS

07-06-2013

CAPÍTULO I

PROBLEMA

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo regular de mejor manera la transportación liviana de personas y carga en el sector rural, sin que se vulnere el derecho de la población a contar con un servicio de transporte público?

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente desde el 07 de agosto del 2008, y reformada con fecha 29 de marzo del 2011, tipifica y sanciona como contravención muy grave de tránsito, para el conductor que preste servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante; así tenemos:

"Quién conduzca un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, o, realice un servicio diferente para el que fue autorizado; si además el vehículo hubiere sido pintado con el mismo color y características de los vehículos autorizados, el juez dispondrá que el vehículo con el que se cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicha obligación; dicho cumplimiento sólo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Autoridad competente correspondiente, previa la respectiva verificación, que estará bajo su

responsabilidad. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor;"[1]

Disposición legal, que resulta inapropiado e inaplicable para el transporte rural de pasajeros y bienes en el cantón Caluma, ya que, a diario la población rural necesita de medios de transporte de personas y carga; prestando éste servicio de transporte los propietarios de camionetas particulares que no son adecuadas para este tipo de transporte, y tampoco son cooperadas, ni pertenecen a compañías de transporte público, por lo que, trabajan de manera informal, es decir al margen de la ley; y, esto vienen haciéndolo por costumbre desde hace años atrás, en que la ley no establecía prohibición alguna; y, por la necesidad de la población rural de contar con este servicio de transporte para poder salir a la ciudad.

En el cantón Caluma y su cabecera cantonal no cuentan con un servicio de transporte público urbano, peor rural, no hay líneas de buses para transportar pasajeros desde áreas rurales a la urbana y viceversa; lo que permite, que dueños de vehículos pequeños (camionetas), se dediquen a prestar servicios de transporte público sin contar con los permisos correspondientes.

Problema que es el resultado de la falta de organización de los transportistas; el quemimportismo de las autoridades de turno para establecer políticas de servicio de transporte público urbano y rural; y, la falta de normativa legal que regule de mejor manera este tipo de servicio de pasajeros y bienes sin que vulnere el derecho de la población rural a contar con un medio de transporte público.

Además, prohibir de plano este tipo de servicio de transporte de pasajeros y bienes en vehículos particulares (camionetas), ocasionaría un problema social

[1] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2012.- Art. 145, literal f)

en la población rural, que vería vulnerado su derecho a la movilidad y a contar con medios de transporte para su traslado de un lugar a otro.

Es necesario realizar un estudio de esta problemática social y jurídica en el cantón Caluma, a fin de establecer disposiciones legales que permita regular este tipo de servicio de transporte rural de pasajeros y bienes, dada la necesidad que tiene la población de contar con éste servicio de transporte, y garantice su derecho de transportarse desde las áreas rurales hasta la urbana y viceversa.

Se torna indispensable concientizar a los propietarios de camionetas que prestan el servicio de transporte de pasajeros y bienes sin tener un título habilitante, sobre su situación jurídica y de legalización para prestar este tipo de servicios que son necesarios e indispensables para la población rural del cantón Caluma; y, por otro lado, garantizar el derecho al trabajo de los transportistas, evitar que sus vehículos sean retenidos por la Policía Nacional de Tránsito, por el termino de siete días, la reducción de puntos de sus licencias de conducir, y la multa que deben pagar de dos salarios mínimos vitales generales del trabajador.

Esta investigación académica y jurídica está enfocada en la necesidad de contar con información jurídica para establecer los elementos o requisitos indispensables para diseñar un proyecto de ley reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que permita regular de mejor manera el transporte liviano de personas y bienes del sector rural.

No olvidemos que como futuros profesionales del derecho, estamos en la obligación de prestar nuestros servicios profesionales en beneficio de la población, en base al interés público, con ética profesional, debiendo buscar soluciones jurídicas, para resolver los conflictos e intereses de las partes de manera pacífica, ordenada y apegada a derecho.

OBJETO

Diseñar un proyecto de ley reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con la finalidad de regular de mejor manera el transporte liviano de personas y bienes del sector rural, y garantizar el derecho de movilidad.

POSIBLES CAUSAS QUE ORIGINAN EL PROBLEMA

a) La falta de normativa jurídica que regule de mejor manera el transporte liviano de pasajeros y bienes en el sector rural.

b) La inaplicabilidad de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con respecto a la transportación rural de pasajeros y bienes.

c) La Costumbre en la transportación de personas y bienes en el cantón Caluma.

OBJETIVOS

Objetivo General:

- Realizar un estudio jurídico, doctrinario y crítico sobre las contravenciones de tránsito provenientes de la transportación liviana de pasajeros y bienes, frente al derecho de la población rural al servicio de transporte público, en el cantón Caluma, en el año 2012.

Objetivos Específicos:

- Recabar información jurídica y doctrinaria sobre las contravenciones de tránsito, su tipificación y sanción con respecto al servicio de transporte liviano de pasajeros y bienes.

- Demostrar que, la falta de normativa legal que regule la transportación rural de pasajeros y bienes, no garantiza a la población el derecho a la movilidad de personas y bienes.

- Diseñar un proyecto de ley reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que regule de mejor manera el transporte rural de pasajeros y bienes, con la finalidad de garantizar el derecho de la población rural al servicio de transporte público.

CAMPO DE ACCIÓN

El presente estudio e investigación se realizó dentro del perímetro urbano-rural de la ciudad de Caluma, provincia de Bolívar, durante el año 2012; cabe destacar, que estuvimos enfocados en el aspecto de:

a) Recopilar información doctrinaria y jurídica sobre las contravenciones de tránsito, su tipificación y sanción con respecto al servicio de transporte liviano de pasajeros y bienes en el sector rural;

b) Recabar opiniones de manera directa y crítica de los conductores y propietarios de los vehículos que prestan servicio de transporte liviano de personas y bienes del sector rural.

c) Recabar opiniones valederas de los profesionales del derecho, con respecto a la falta de normativa legal para regular la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural o transporte comunitario.

d) Recabar información valedera para elaborar mi propuesta jurídica y para la verificación de la hipótesis.

CAPÍTULO II
MARCO TEÓRICO

2.1. EL JUZGAMIENTO DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN EL CANTÓN CALUMA.

Previo a establecer la jurisdicción y competencia para el juzgamiento de las contravenciones de tránsito en el cantón Caluma, perteneciente a la provincia Bolívar, haré una breve reseña histórica de la creación de dicho cantón.

2.1.1. El Cantón Caluma

El Cantón Caluma, se encuentra ubicado en el sector Occidental de la provincia Bolívar, al Nor–Oeste del cantón Chimbo, en el límite con los cantones Montalvo, Babahoyo y Urdaneta, pertenecientes a la provincia de los Ríos; y, por otra parte los cantones de Echeandía y Guaranda pertenecientes a la provincia de Bolívar.

Mediante Ley de Creación, publicado en el Registro Oficial No. 506, de fecha 23 de Agosto de 1990, se crea el cantón Caluma, en la Provincia de Bolívar, cuya cabecera cantonal es Caluma, cuya jurisdicción política administrativa correspondió al territorio que ocupaba como parroquia del mismo nombre.

> ***"El cantón Caluma se encuentra ubicado a 62 km al sur occidente de Guaranda, capital de la Provincia de Bolívar en el Ecuador. Ocupa una superficie de 174,7 km2. Es una zona muy rica en producción agrícola de productos subtropicales. El río Caluma***

atraviesa esta privilegiada región que ostenta paisaje de exótica belleza.

El 23 de agosto de cada año celebra su cantonización, este es el más reciente cantón de la provincia de Bolívar."[2]

Caluma, es la ciudad principal del cantón Caluma, perteneciente a la provincia de Bolívar, República del Ecuador. Goza de un excelente clima y con un entorno natural extraordinario para quienes aman la naturaleza y los deportes extremos, su vegetación es exuberante al igual que su fauna, cuenta con decenas de cascadas, ríos y cultivos de naranja que es considerada como la mejor del Ecuador ya por su delicioso y único sabor, además cultivos de cacao, mandarina, entre otras especies exóticas.

2.1.2. Antecedentes históricos del cantón Caluma

Acudiendo a la historia tenemos que, varios autores bolivarenses señalan que, los primeros habitantes de lo que hoy es nuestra provincia Bolívar, eran los Chimbus, y estos pertenecían a la nación de los Puruháes, y que estaban influenciados por otras culturas vecinas, como eran los Panzaleos, los Colorados, Huancavilcas, Cañaris entre otras tribus.

Según los historiadores, en el año de 1534 Sebastián de Benalcazar, fundó el Corregimiento de Chimbo, con todas sus atribuciones y privilegios para hacer justicia, proteger y civilizar a los indios, impidiendo el abuso de los encomenderos; pero, la realidad era otra, ya que fue para imponer cargos, trabajos, extraer riquezas en beneficio de los Encomenderos y Corregidores de esa época.

[2] **www.es.wikipedia.org/wiki/Cantón_Caluma**

El Corregimiento de Chimbo abarcaba dentro del territorio que ocupaban los Chimbus, y todos los pueblos o tribus ubicados en el descenso occidental de la Cordillera, y servía como puerta para el tránsito entre la sierra y la costa.

Durante la Colonia, señala la historia que Chimbo adquirió notoriedad, su progreso era constante, hasta que los terremotos de 1674 y 1775, los destruyeron quedando sus habitantes sepultados bajo inmersos masas de tierra y perdiendo el asentamiento del Corregimiento, el mismo que fue trasladado a Guaranda, la cual para aquel entonces había adquirido gran importancia.

En la época de la Independencia, el 23 de Junio de 1824, el Congreso de Colombia dictó la Ley de División Territorial, y estableció las provincias de los Departamentos del Sur (actual Ecuador), entre estas consta la provincia del Chimborazo con sus cantones: Riobamba, Ambato, Guano, Guaranda, Alausí y Macas.

En la época Republicana, en la Jefatura Suprema de la República, el Dr. Gabriel García Moreno, dividió el territorio de lo que hoy es la provincia Bolívar en dos cantones; el cantón Guaranda y el cantón Chimbo, esto fue dado el 3 de marzo de 1860, separándola definitivamente de la Provincia de Chimborazo, y anexándolas a la provincia de los Ríos.

El cantón Chimbo fue creado con las parroquias de San José, San Miguel, Asancoto, Chapacoto, Bilován y Chillanes.

Estos datos históricos recabados son sumamente importantes para establecer la creación del cantón Caluma, antes parroquia San Antonio, creado con fecha 29 de mayo de 1861, y perteneciente en esa época al cantón Chimbo.

En el año de 1878, el señor Camilo Montenegro lleva al seno de la Convención Nacional reunida en Ambato, el patriótico propósito de crear lo que hoy es la provincia Bolívar, siendo el precursor de la misma; pero es, el 23 de abril de 1884, durante la Convención reunida en Quito, se crea la provincia Bolívar, separándola de los Ríos, por gestión de los doctores Ángel Polivio Chávez y Gabriel Ignacio de Ventimilla, en calidad de diputados por los Ríos.

En el Decreto de creación de la provincia Bolívar, firmado por el Presidente José María Plácido Caamaño, en el tercer párrafo del artículo 8vo., consta: *"Al de Chimbo (corresponden), las parroquias de San José, Asancoto, Chapacoto, Telimbela, y San Antonio."*

Por todo lo expuesto, se llega a determinar que el hoy cantón Caluma, (antes parroquia San Antonio), desde la época republicana pertenecía políticamente al cantón Chimbo.

Con esta pequeña reseña doy a conocer sobre la verdad historia del cantón Caluma, y se complementa con la realizada por los historiadores de la patria; además, debo indicar que, los primeros asentamientos de los pobladores de Caluma, fue en lo que se conoce como Caluma Viejo, y según los investigadores fueron emigrantes de la Serranía (Chimbo, la Asunción, la Magdalena), quienes llegaron a tomar posesión de estas tierras abandonadas; hasta que hoy Caluma es un cantón más de la Provincia Bolívar, de reciente creación (1990).

2.1.3. Jurisdicción, concepto.

Según el Código Orgánico de la Función Judicial, define:

"La jurisdicción consiste en la potestad pública de juzgar y hacer ejecutar lo juzgado, potestad que corresponde a las juezas y jueces establecidos por la Constitución y las leyes, y que se ejerce según las reglas de la competencia."[3]

Del precepto jurídico se desprende que las juezas y jueces establecidos por la Constitución y las leyes tienen potestad pública para conocer todos los asuntos que se promuevan dentro del territorio de la República, cualquiera sea su naturaleza o la calidad de las personas que intervengan en ellos, sean nacionales o extranjeros.

Se exceptúan los supuestos de inmunidad de jurisdicción y de ejecución establecidos por las normas de Derecho Internacional Público.

En lo relativo al ámbito de la jurisdicción penal, están a lo dispuesto por la Constitución, los tratados y convenios internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador, el Código Orgánico de la Función Judicial, el Código de Procedimiento Penal y más leyes pertinentes.

La jurisdicción nace con el nombramiento de las juezas o jueces efectuado conforme a la Constitución y la ley, y su ejercicio empieza en el momento en que la jueza o el juez toman posesión de su función y entra a su servicio efectivo y continuarán hasta el día en que sean legalmente reemplazados.

Según el Código Orgánico de la Función Judicial, la jurisdicción de la jueza o del juez se suspende o se pierde por las siguientes causas:

Se suspende por:

[3] **Código Orgánico de la Función Judicial (2013).- Art. 150.**

"1. Por haberse dictado auto de llamamiento a juicio penal en su contra, por delito sancionado con pena de privación de la libertad, hasta que se dicte sentencia absolutoria, en cuyo caso recuperará la jurisdicción, o sentencia condenatoria, en cuyo caso definitivamente la habrá perdido;

2. Por licencia, desde que se la obtiene hasta que termina. La jueza o el juez puede recobrar su jurisdicción renunciando a la licencia en cualquier tiempo; y,

3. Por suspensión de sus derechos de participación política".[4]

Se pierde definitivamente por:

"1. Por muerte;

2. Por renuncia de su cargo, desde que la misma es aceptada;

3. Por haber transcurrido el tiempo para el cual fue nombrado; no obstante, se extenderán las funciones de la jueza o juez hasta el día en que el sucesor entre en el ejercicio efectivo del cargo;

4. Por posesión en otro cargo público; y,

5. Por remoción o destitución, desde que quede en firme la correspondiente resolución."[5]

Disposiciones legales que son plenamente aplicables para quienes ejercen la potestad de administrar justicia en el cantón Caluma, provincia de Bolívar.

[4] **Código Orgánico de la Función Judicial (2013), Art. 153.**
[5] **Código Orgánico de la Función Judicial (2013), Art. 154.**

2.1.4. Competencia, concepto.

Competencia, ***"es la medida dentro de la cual la potestad jurisdiccional está distribuida entre las diversas cortes, tribunales y juzgados, en razón de las personas, del territorio, de la materia, y de los grados."*** [6]

Según la citada definición, la competencia está determinada por la ley, y distribuida en razón de la materia, del grado, del territorio y de las personas.

Excepcionalmente, y previo estudio técnico que justifique tal necesidad, el Consejo de la Judicatura podrá modificarla, únicamente en los casos de creación, traslado, fusión o supresión de salas de cortes, tribunales y juzgados.

La competencia de las juezas y jueces, de las cortes provinciales y demás tribunales, en razón del territorio, puede ser determinada por el Consejo de la Judicatura, por lo tanto, ninguna jueza o juez puede delegar la competencia que la ley le atribuye; sin embargo, puede deprecar, comisionar o exhortar a otro la realización de actuaciones judiciales fuera de su ámbito territorial.

En materia penal, es competente la jueza o el juez del lugar en donde se cometió la infracción; en los demás casos se estará a lo dispuesto por el Código de Procedimiento Penal, o la ley.

Para determinar la competencia de juezas y jueces, se siguen las siguientes reglas generales, sin perjuicio de lo establecido por la Constitución y la ley, especialmente en lo relativo a la jurisdicción penal:

> ***"1. En caso de que la ley determinara que dos o más juzgadores o tribunales son competentes para conocer de un mismo asunto,***

[6] **Código Orgánico de la Función Judicial (2013), Art. 156**

ninguno de ellos podrá excusarse del conocimiento de la causa, so pretexto de haber otra jueza u otro juez o tribunal competente; pero el que haya prevenido en el conocimiento de la causa, excluye a los demás, los cuales dejarán de ser competentes;

2. Fijada la competencia con arreglo a la ley ante la jueza, juez o tribunal competente, no se alterará por causas supervinientes.

Sin embargo, las leyes concernientes a la sustanciación y ritualidad de los juicios, prevalecen sobre las anteriores desde el momento en que deben comenzar a regir.

Las diligencias, términos y actuaciones que ya estuvieren comenzadas, se regirán por la ley que estuvo entonces vigente.

La ley posterior mediante disposición expresa podrá alterar la competencia ya fijada. Si se suprime una judicatura, la ley determinará el tribunal o juzgado que deberá continuar con la sustanciación de los procesos que se hallaban en conocimiento de la judicatura suprimida. De no hacerlo, el Consejo de la Judicatura designará jueces temporales para que concluyan con la tramitación de las causas que se hallaban a conocimiento de dicha judicatura;

3. Fijada la competencia de la jueza o del juez de primer nivel con arreglo a la ley, queda por el mismo hecho determinada la competencia de los jueces superiores en grado; y,

4. La jueza o el juez que conoce de la causa principal es también competente para conocer los incidentes suscitados en ella, con arreglo a lo establecido en la ley.

Será igualmente competente en caso de proponerse reconvención, de conformidad con lo dispuesto en las leyes procesales.

En los demás casos, se estará a lo arreglado por los códigos procesales respectivos."[7]

Igual que la jurisdicción, la competencia se suspende y se pierde en los casos señalados en el Código Orgánico de la Función Judicial o la ley.

La competencia se suspende:

1. En los casos de excusa y de recusación. En el primero, desde que la excusa consta de autos hasta que se ejecutoría la providencia que declare sin lugar; y en el segundo, desde que es solicitada hasta que se ejecutoríe la providencia que deniegue la recusación;

2. Por el recurso de apelación, de casación, de revisión o de hecho, desde que, por la concesión del recurso, se envíe el proceso al superior hasta que se lo devuelva, siempre que la concesión del recurso sea en el efecto suspensivo o se haya pedido la suspensión en los casos que las leyes procesales lo permiten; y,

3. Cuando se promueve el conflicto de competencia desde que la jueza o el juez recibe el pedido inhibitorio hasta que se dirima el conflicto, salvo que se hubiese verificado alguno de los casos previstos en el artículo 162 pues en tal evento, continuará interviniendo la jueza o el juez requerido y se limitará a enviar copia de la causa que está conociendo a costa del promotor.

[7] **Código Orgánico de la Función Judicial (2013), Art. 163**

La jueza o el juez pierden la competencia:

1. En la causa para la cual ha sido declarado incompetente por sentencia ejecutoriada;

2. En la causa en la que se ha admitido la excusa o la recusación; y,

3. En la causa fenecida cuando está ejecutada la sentencia, en todas sus partes.

En todo caso es derecho de toda persona a ser demandada ante la jueza o el juez de su domicilio, por lo tanto, si es demandada ante un juez incompetente, podrá declinar o prorrogar la competencia en la forma y casos establecidos en las leyes procesales respectivas.

NORMAS RELATIVAS AL MANTENIMIENTO DE LA COMPETENCIA POR FUERO PERSONAL

1. Cuando un imputado o acusado en causa penal o el demandado en procesos civiles y mercantiles, de inquilinato, laborales, niñez y adolescencia se halle sujeto a dos o más fueros, la jueza, juez o tribunal de mayor grado será el competente para juzgarlo.

2. El imputado, acusado o demandado que se sujeta a fuero en razón de la persona arrastra a los demás imputados, acusados o demandados, no pudiéndose en caso alguno dividirse la continencia de la causa por sujetarse a diferentes fueros los imputados, acusados o demandados.

3. En caso de duda entre el fuero común y el fuero especial en razón de la materia, prevalecerá el fuero común.

2.1.5. El territorio o espacio geográfico

Los órganos jurisdiccionales, sin perjuicio de otros órganos con iguales potestades reconocidos en la Constitución, son los encargados de administrar justicia y hacer ejecutar lo juzgado dentro del territorio o espacio geográfico que le corresponda.

Para las administración de justicia en el cantón Caluma, se tendrá en cuenta los límites del cantón Caluma: Al Norte, el Cantón Echeandía; al Sur, la Parroquia Telimbela (Cantón Chimbo); al Este, la Parroquia Julio Moreno (Cantón Guaranda); y al Oeste, el Cantón Urdaneta (Prov. de Los Ríos).

El cantón Caluma, perteneciente a la Provincia de Bolívar, tienen jurisdicción y competencia para administrar justicia dentro del territorio o espacio geográfico antes señalado, los siguientes jueces y tribunales pertenecientes a la Corte Provincial de Justicia de Bolívar:

a) La jueza o juez del Juzgado Sexto de Garantías Penales de Bolívar, con competencia en materia penal, tránsito, adolescentes infractores; acciones constitucionales, y con jurisdicción dentro del cantón Caluma.

b) La jueza o juez del Juzgado Noveno de lo Civil de Bolívar, con competencia en materia civil, familia, niñez y adolescencia, acciones constitucionales, y con jurisdicción dentro del cantón Caluma.

c) El Tribunal de Garantías Penales de Bolívar, con asiento en el cantón Guaranda, tiene competencia para conocer y juzgar delitos penales que se hayan iniciado en el Juzgado Sexto de Garantías Penales de Bolívar, y con jurisdicción dentro de la provincia Bolívar.

d) A la Corte Provincial de Justicia de Bolívar, con asiento en la ciudad de Guaranda y con jurisdicción provincial, a través de sus salas especializadas, le corresponde conocer las causas en segunda instancia.

e) A la Corte Nacional de Justicia, con asiento en el cantón Quito, provincia de Pichincha con jurisdicción nacional, tiene competencia para conocer los casos de fuero de Corte Nacional, Casación y Revisión.

2.1.6. Historia de la jurisdicción y competencia de la Administración de Justicia de Caluma.

2.1.6.1. Juzgado Sexto de Garantías Penales de Bolívar

El Juzgado Sexto de Garantías Penales de Bolívar, se encuentra ubicado en el cantón Caluma, provincia de Bolívar, con asiento en la cabecera cantonal Caluma, ubicado en la calle Anacaris Camacho y Avda. de la Naranja de la ciudad de Caluma; y, tiene jurisdicción cantonal y competencia para conocer, tramitar y resolver los delitos penales de acción pública y privada; las infracciones penales de los menores de edad, y las infracciones de tránsito; así como las acciones constitucionales que le correspondan por sorteo y conforme lo determina la Constitución de la República del Ecuador.

Actualmente está integrado por un Juez, una Secretaria, tres Ayudantes judiciales, un Amanuense y un Auxiliar de servicio, quienes son los encargados de prestar un servicio con calidad y calidez a los usuarios del cantón Caluma, que se encuentren inmersos en conflictos con la ley; y responden por el retardo en la administración de justicia.

2.1.6.2. Competencia prorrogada para el juzgamiento de las infracciones de tránsito.

Según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el juzgamiento de los delitos de tránsito, corresponde en forma privativa a los Jueces de Tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, o a quienes hagan sus veces, y a las demás instancias determinadas en la Ley Orgánica de la Función Judicial.

Para el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito, les corresponde a los Jueces de Contravenciones de Tránsito, cuyos juzgados serán creados en las capitales de provincia y en los cantones que lo ameriten, bajo la jurisdicción de la Función Judicial.

En los lugares donde no existan Juzgados de Tránsito y/o Juzgados de Contravenciones de Tránsito, el conocimiento y resolución de las causas por delitos y contravenciones corresponderá a los jueces de garantías penales de la respectiva jurisdicción.

Por mandato del artículo 148 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, le corresponde al Juzgado Sexto de Garantías Penales de Bolívar, conocer, tramitar y resolver los delitos y contravenciones en materia de tránsito, por cuanto no existen en dicho cantón juzgados de tránsito, ni de contravenciones.

Los recursos de apelación por delitos de tránsito, y por contravenciones muy graves de tránsito que hayan privado de la libertad a un ciudadano, son conocidos y resueltos en segunda instancia por la Sala Especializada de lo Penal, Tránsito, Militar y Policial de la Corte Provincial de Justicia de Bolívar, con asiento en el cantón Guaranda, provincia Bolívar.

2.2. LA TRANSPORTACIÓN EN EL CANTÓN CALUMA

2.2.1. La transportación pública de personas y bienes

El artículo 393 de la Constitución de la República del Ecuador, garantiza la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional sin privilegios de ninguna naturaleza.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en sus artículos 2 y 3, fundamenta la formalización del sector del transporte y garantiza que esté servicio se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad, y calidad, con tarifas equitativas.

Para fines de aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 51, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

a) Público;
b) Comercial;
c) Cuenta propia, y
d) Particular

Además, la prestación del servicio de transporte debe atender los siguientes aspectos:

a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores, adolescentes, niñas y niños;

b) La eficiencia en la prestación del servicio;

c) La protección ambiental; y,

d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.

El Estado Ecuatoriano tiene el deber de garantizar la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas y bienes, dentro del territorio nacional, haciendo uso del parque automotor ecuatoriano y sujeto a una contraprestación económica por dicho servicio.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 53, prohíbe toda forma de monopolio y oligopolio en el servicio de transporte terrestre; por lo que, le toca a la Agencia Nacional de Tránsito, regular las formas de prestación del servicio conforme la clasificación antes señalada.

Normativa legal que se tendrá en cuenta para proponer la regulación del transporte público de personas y bienes en el cantón Caluma, provincia de Bolívar, con respecto al transporte informal que prestan las camionetas y rancheras desde y hacia los recintos del cantón Caluma, cuya prestación de éste servicio debe estar sujeta a la celebración de un contrato de operación; previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en la ley, y para obtener este permiso es necesario que los propietarios de los vehículos que prestan el servicio de transporte liviano de pasajeros y bienes, estén cooperados o pertenezcan a una compañía de transporte terrestre; lo que conlleva a que en cada recinto o comunidad deberían formar cooperativas o compañías para poder llevar y traer personas y bienes; sin embargo, a esto se suma, la prohibición legal de transportar personas en el cajón o balde de las camionetas; lo que ocasiona que sean sujetos de sanción. Tornándose indispensable conocer sobre la transportación en el cantón Caluma, perteneciente a la provincia Bolívar.

2.2.2. Historia de la transportación en Caluma

En la parroquia Caluma, hoy cantón Caluma, perteneciente a la provincia Bolívar, desde antes de ser cantón se crearon organismos gremiales de tipo social, entre estos:

1. La Cooperativa de Transporte Caluma, fundada con fecha 20 de octubre de 1970, mediante Acuerdo Ministerial No. 0421 e inscrito con el No. 856. En la actualidad la Cooperativa cuenta con 28 socios e igual número de unidades.

   El Servicio que presta la Cooperativa es el de transporte interprovincial de pasajeros y bienes.

2. La Pre-Cooperativa de Transporte Vencedores, que viene prestando servicio de transporte desde y hacia los recintos de Caluma.

   Este servicio se inicio en 1984 con 25 unidades, la cual constituye un servicio social digno de reconocerlo ya que de esta manera los recintos aledaños a la cabecera cantonal de Caluma tienen un servicio de transporte de pasajeros y bienes.

Actualmente existen vehículos particulares que prestan estos servicios de transporte de pasajeros y bienes sin contar con un título que les habilite o les autorice prestar este servicio público y social, por lo que, es necesario que se formalice la situación actual del transporte público en Caluma, especialmente el transporte colectivo de personas y bienes, ya que dada la necesidad de los moradores de transportarse desde y hacia los recintos de dicho cantón es indispensable y necesario.

2.2.3. Concepto de transporte público

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 46 se refiere al transporte terrestre, y lo define de la siguiente manera:

"El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional."[8]

De la normativa descrita, se desprende que el transporte público es esencial y una actividad económica del Estado, que permite la libre movilización de personas o bienes de un lugar a otro; y, es necesario su organización para evitar la informalidad, mejorar la competitividad para el desarrollo productivo, económico y social del país. De ahí la importancia de regular el transporte terrestre liviano de personas y bienes del sector rural en el cantón Caluma, Provincia de Bolívar.

2.2.4. Transportación legal

Toda prestación del servicio del transporte terrestre de pasajeros o bienes está sujeta a la celebración de un contrato de operación dependiendo de la modalidad del servicio; por ende, le corresponde al Estado garantizar la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de

[8] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2013.- Art. 46.

personas y bienes, dentro del territorio nacional, haciendo uso del parque automotor ecuatoriano y sujeto a una contraprestación económica.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 56, señala: *"El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas."*

Del contenido jurídico se desprende que para operar un servicio público de transporte de pasajeros y bienes debe cumplir con ciertos requisitos establecidos en la mencionada ley y su Reglamento.

La organización del transporte público es un elemento fundamental contra la informalidad, y permite mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional.

Para regular el transporte público informal en el cantón Caluma, Provincia de Bolívar, es necesario conocer con que tipos de servicio de transporte público se cuenta en dicho cantón y la modalidad en la que prestan este servicio.

2.2.5. Cooperativas y compañías de transporte público

El cantón Caluma, provincia Bolívar, cuenta con la Cooperativa de Transporte Caluma, que presta servicio de transporte público intercantonal e interprovincial, con las siguientes rutas:

Caluma – Babahoyo – Guayaquil
Caluma – Quito
Caluma – Monjas – Guaranda

Caluma – La Esmeralda – Guaranda
Guayaquil – San Luis

Además cuenta con una Compañía de Taxis, que presta servicio de transporte de pasajeros y bienes dentro de la ciudad de Caluma y sus alrededores, legalmente autorizados para prestar dicho servicio.

2.2.6. Transporte público no cooperado e ilegal

El cantón Caluma, provincia de Bolívar, cuenta en la actualidad con un sinnúmero de vehículos automotores que prestan servicio de transporte público no cooperado, por lo tanto ilegal, ya que no cuentan con los permisos correspondientes o títulos habilitantes; por lo que, incurren en una contravención muy grave de transito, tipificada y sancionada en el literal f) del Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Tornándose indispensable regular y formalizar dicho servicio de transporte informal, teniendo en cuenta que por mandato de la ley, el servicio de transporte público puede ser prestado por el Estado u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas previamente constituidas.

Es un requisito previo para obtener el contrato de operación, el que los dueños de los vehículos automotores que se dediquen a la prestación del transporte público en el cantón Caluma, estén constituidos mediante compañías o cooperativas, caso contrario no pueden prestar éste servicio; sin que la ley, establezca excepción alguna.

La ley no contempla que vehículos livianos como son las camionetas de cabina simple, presten servicio de transportación liviana de pasajeros y bienes para el sector rural, lo afecta al derecho al trabajo de los dueños de dichos

automotores que aún estando cooperados no puede prestar este servicio; y, por otro lado no garantiza a la población del sector rural el derecho de movilidad.

2.2.7. Derecho al trabajo en el sistema constitucional

El Art. 329 de la Constitución de la República del Ecuador garantiza a los ecuatorianos acceder al trabajo y al empleo en igualdad de condiciones; y,

El Art. 394 de la citada Constitución, expresa que el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional sin privilegios de ninguna naturaleza.

Bajo estos parámetros constitucionales, se tiene que el Estado debe garantizar el derecho al trabajo y la libertad del transporte público dentro del territorio nacional sin privilegios de ninguna naturaleza.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 1, señala: **"*La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.*"**

Del precepto legal, se desprende que la finalidad de la ley es organizar, planificar, fomentar, regular, y controlar el transporte terrestre, con el fin de

proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del país.

De todo lo expuesto, se desprende que el derecho al trabajo previsto en la Constitución de la República del Ecuador vigente, también ampara a los conductores y dueños de los vehículos automotores (camionetas y rancheras), que prestan servicio de transporte público de pasajeros y bienes desde y hacia los recintos aledaños del cantón Caluma; por lo tanto, la ley debe ser regulado por la ley, ya que no se refiere a este servicio de transporte comunitario o rural, que es una modalidad de servicio de transporte que debe ser considerado como un medio de transporte permitido en lugares alejados al sector urbano donde no cuenta con el servicio de transporte público urbano o intracantonal, dada la necesidad de la población rural que tiene para trasladarse de un lugar a otro.

En el cantón Caluma, no hay servicio de transporte intracantonal o urbano con rutas o frecuencias establecidas para que ingresen a los recintos aledaños, lo que atenta contra el derecho de movilidad de dicha población; por lo que, este servicio es prestado por camionetas o rancheras adecuadas por sus propietarios para prestar el servicio de transporte de pasajeros o bienes desde y hacia los recintos aledaños a la ciudad de Caluma, sin que la ley regule este tipo de servicio comunitario.

Este vacío legal afecta al derecho al trabajo y a la libre movilidad, ya que por un lado tenemos que, la Constitución de la República del Ecuador, establece que todo trabajo es remunerado, y el que alguien preste el servicio de transporte de pasajeros desde y hacia recintos alegados de la ciudad de Caluma, sin que reciba una prestación económica por dicho servicio, ocasionaría que nadie que tenga un vehículo automotor en la Comunidad o Recinto traería a personas o bienes, más aún si es sujeto de sanción contravencional, con la retención de su vehículo por más de siete días, y con

multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, y por otro lado, se vulneraría el derecho a la movilidad de las personas, que no contarían con los medios necesario para sacar sus productos, o para movilizarse de un lugar a otro, cuya responsabilidad le corresponde al Estado el garantizar este servicio; y, a la ley el regularlo.

2.3. SISTEMA LEGAL EN MATERIA DE TRANSPORTE TERRESTRE

2.3.1. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

La citada Ley se fundamenta en los siguientes principios generales:

a) El derecho a la vida,
b) Al libre tránsito y la movilidad,
c) La formalización del sector,
d) Lucha contra la corrupción,
e) Mejorar la calidad de vida del ciudadano,
f) Preservación del ambiente,
g) Desconcentración, y
h) Descentralización.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en:

a) La equidad y solidaridad social,
b) Derecho a la movilidad de personas y bienes,
c) Respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación,
d) Atención al colectivo de personas vulnerables,
e) Recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados, y
f) La concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

2.3.2. Antecedentes históricos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

En el año de 1998, el Pleno de la Asamblea Constituyente, expide la LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, publicada en el Registro Oficial No. 1002 de agosto de 1996, ha sido objeto de varias reformas, y presenta una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes;

La existencia de una proliferación desordenada de operadores por cuanto no existe un marco jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional;

Que, el marco legal vigente resulta insuficiente inapropiado para las demandas del Estado y la sociedad en su conjunto; y, que nunca se han dictado verdaderas políticas en el ámbito del transporte, para garantizar a los ciudadanos la seguridad en la movilidad.

Por todo lo expuesto, la Asamblea Constituyente consideró necesario contar con una nueva ley, de carácter eminentemente técnico, que de forma integral

norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; y, en ejercicio de sus facultades y atribuciones, expidió la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, que entró en vigencia el 7 de agosto del 2008.

El 17 de Marzo del 2011, La Asamblea Nacional, de conformidad con las atribuciones que le confiere la Constitución de la República del Ecuador y la Ley Orgánica de la Función Legislativa, discutió y aprobó el proyecto de LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, teniendo en cuenta que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, expedida por la Asamblea Constituyente, y publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 398 de 7 de agosto del 2008, debía adecuarse a la normativa constitucional vigente, adaptándose a las necesidades de la sociedad con un sistema de transporte eficiente para el servicio de la ciudadanía;

La Asamblea Nacional teniendo en cuenta el nuevo modelo de la organización político administrativa territorial del Estado, que tiende a desarrollar un modelo de descentralización progresiva a través del sistema nacional de competencias, así como la institucionalidad, las fuentes de financiamiento, y la definición de políticas para la democratización de la gestión del gobierno central y de los gobiernos autónomos descentralizados por medio de la participación ciudadana y especialmente la rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial que otorga al ministerio del ramo que se ejecuta a través del organismo técnico nacional sobre la materia; expidió la LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, publicada en el Registro Oficial – Suplemento No. 415 de 29 de marzo del 2011.

Con la vigencia de esta ley reformatoria se concedió nuevas competencias a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, para la regulación y control del transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y depuro la normativa pertinente a las sanciones por contravenciones y delitos de tránsito; y, siendo importante conocer como se encuentra tipificada y sancionado las contravenciones de tránsito con respecto al transporte público.

2.3.3. Las contravenciones de tránsito

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala: ***"las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones."***[9]

Del precepto jurídico se desprende que el legislador (asambleísta), a creído conveniente dividir las infracciones de tránsito, en delitos y contravenciones, esta división tiene su razón de ser, en cuanto tiene que ver con el resultado de la infracción, en base al cual se le impone una sanción, es decir, a un mayor daño producido una mayor sanción, la pena se regula de acuerdo a la gravedad de la infracción; para mejor conocimiento, es necesario que en este ítem tratemos de dar una definición sobre las contravenciones de tránsito.

2.3.4. Concepto de contravención de tránsito

Como ya dijimos anteriormente las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones, y de manera general la ley define:

> ***"Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el***

[9] **Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente. Art. 107.**

causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia, o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones, y demás regulaciones de tránsito." [10]

Del contenido jurídico se desprende que tanto el delito como la contravención son acciones y omisiones de carácter culposo que se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de la ley, reglamento, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.

Dada la normativa en forma general, es necesario conocer la naturaleza jurídica de la contravención que la diferencia del delito, para lo cual acudiremos a la doctrina.

Contravención.- ***"Falta que se comete al no cumplir lo ordenado. / Transgresión de la ley."[11]***

Faltas.- ***"En el Derecho Penal, las acciones u omisiones voluntarias castigadas por la ley con pena leve, por lo cual se han denominado delitos veniales o miniaturas del delito."[12]***

De los contenidos doctrinarios se establece que la contravención es una acción u omisión voluntaria que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones, y demás regulaciones de tránsito, por lo que, conlleva a una sanción menos grave que para los delitos.

---

[10] IBIDEM.- Art. 106

[11] CABANELLAS, Guillermo.- Diccionario Jurídico Elemental.- Decimoquinta Edición.- Editorial Heliasta S.R.L. Argentina 200. Pág. 96.

[12] IBIDEM. Pág. 166.

2.3.5. Clases de contravenciones de tránsito

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente desde el 7 de agosto del 2008, y reformada con fecha 29 de marzo del 2011; establece los tipos de contravenciones de tránsito, leves, graves y muy graves, y de acuerdo a la gravedad de las mismas, las señala como leves de primera clase, de segunda, y tercera clase; graves de primera clase, de segunda y tercera clase, y muy graves, estableciendo de acuerdo a la contravención el tipo de sanción que va desde el pago pecuniario de una multa y la reducción de puntos en la licencia de conducir, hasta la pena privativa de libertad.

Las contravenciones de tránsito se encuentran previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Capítulo V, del Título III, del Libro Tercero, y se clasifica en contravenciones leves, graves y muy graves.

2.3.5.1. Contravenciones leves

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece tres clases de contravenciones leves de tránsito, a saber:

CONTRAVENCIONES LEVES DE PRIMERA CLASE:

El Art. 139 de la citada ley, establece para quienes incurren en una contravención leve de primera clase una sanción pecuniaria, de una multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y la reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir.

Con respecto al transporte público de pasajeros y bienes, establece las siguientes contravenciones leves:

"c) El conductor de transporte público de servicio masivo de personas y comercial, cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce;

f) El conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros tratándose de transporte público interprovincial o internacional;

i) El conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no advierta mediante una leyenda adecuada la prohibición de arrojar basura o cualquier otro objeto a la vía pública; o, no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura."[13]

Disposiciones legales que deben ser observadas por los conductores de los vehículos que prestan servicio de transporte público de pasajeros y bienes en el cantón Caluma.

CONTRAVENCIONES LEVES DE SEGUNDA CLASE

El Art. 140 de la mencionada ley, determina los tipos de contravenciones leve de segunda clase y quienes incurren en ellos son sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducción.

Con respecto al transporte público de pasajeros y bienes, tenemos que sanciona:

"m) El conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la Ley en beneficio de los niños,

[13] **LOTTTSV. 2013.- Art. 139, c, f, i.**

estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidades;

o) El conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de palabra a los usuarios;

r) Los propietarios de vehículos de servicios público, comercial o privado que instalaren en sus vehículos equipos de video o televisión en sitios que pueden provocar la distracción del conductor;

s) El conductor de un vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas;"[14]

Disposiciones legales que deben ser observadas por los conductores, controladores, y propietarios de los vehículos que prestan servicio de transporte público de pasajeros y bienes en el cantón Caluma.

CONTRAVENCIONES LEVES DE TERCERA CLASE

El Art. 141 de la referida ley, señala del literal a) hasta la z) los diferentes tipos de contravenciones leves de tercera clase y son sancionados con multa equivalente al quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir.

Con respecto al transporte público de pasajeros y bienes, sanciona los siguientes:

[14] **LOTTTSV, 2013.- Art. 140, literales m, o, r, s.**

"m) El conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte;

r) Los conductores de vehículos de transporte público masivo que se negaren a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo se encuentre adecuado para transportar bicicletas;

z) El conductor nacional o extranjero, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra a los usuarios."[15]

Disposiciones legales que deben ser observadas por los conductores, de los vehículos que prestan servicio de transporte público de pasajeros y bienes en el cantón Caluma.

2.3.5.2. Contravenciones graves

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece tres clases de contravenciones graves de tránsito, a saber:

CONTRAVENCIONES GRAVES DE PRIMERA CLASE:

El Art. 142 de la citada ley, establece desde el literal a) hasta el literal l) las contravenciones graves de primera clase y son sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en su licencia de conducir.

[15] **LOTTTSV, 2013.- literals m, r, z.**

Con respecto al transporte público de pasajeros y bienes sanciona como contravenciones graves de primera clase los siguientes:

"f) Los conductores de vehículos de transporte público que por rebasar o adelantarse entre sí pongan en riesgo la integridad de pasajeros y transeúntes;

g) El conductor que con un vehículo automotor excediere dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con el reglamento correspondiente;

i) El conductor profesional que sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente; se exceptúa el conductor de taxi que fletado excepcionalmente transporte pasajeros fuera del ámbito de operación, quedando prohibido establecer rutas y frecuencias;

k) El propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas;"[16]

Disposiciones legales que deben ser observadas por los conductores, de los vehículos que prestan servicio de transporte público de pasajeros y bienes en el cantón Caluma.

Dentro de estas contravenciones graves de primera clase, se establece sanciones para el conductor profesional que sin autorización de la Agencia Nacional de Tránsito, preste servicio de transporte público, comercial o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente, pero nada dice si se trata de un conductor no

[16] LOTTTSV, 2013.- Art. 142, literales f, g, i, k.

profesional, es decir aquel que tiene licencia tipo “B”, en este caso no sería aplicable la normativa legal prevista en el literal i) del Art. 142 de la citada ley, y muy bien podría prestar servicio de transporte de pasajeros fuera del ámbito geográfico; de ahí que, en el cantón Caluma, se dedican varios propietarios de vehículos (camionetas, rancheras, etc.), con licencia tipo “B” al trabajo informal de transporte de pasajeros; por lo que, amerita una reforma dicho numeral a fin de que sancione tanto al chofer profesional como al no profesional.

CONTRAVENCIONES GRAVES DE SEGUNDA CLASE:

El Art. 143 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina desde el literal a) hasta el literal h), los tipos de contravención grave de segunda clase y son sancionados con multa equivalente al cuarenta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 7,5 puntos en su licencia de conducir.

Con respecto al transporte público de pasajeros y bienes, sanciona lo siguiente:

> ***“h) Al Conductor de transporte público, comercial y cuenta propia que realiza el servicio de transporte de pasajeros y carga cuyo vehículo no porte las franjas retroreflectivas establecidas en el Reglamento.”***[17]

Disposición legal que debe ser observada por los conductores de los vehículos que prestan servicio de transporte público de pasajeros y bienes en el cantón Caluma; por lo tanto, todo automotor que este cooperado y preste servicio de pasajeros o bienes debe portar las franjas retroreflectivas, de no hacerlo será objeto de sanción.

[17] **17 LOTTTSV, 2013.- Art. 142, literal h.**

CONTRAVENCIONES GRAVES DE TERCERA CLASE

El Art. 144 de la mencionada ley, determina desde el literal a) hasta el literal d) los tipos de contravención grave de tercera clase y son sancionados con multa del cincuenta por ciento (50%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 9 puntos en el registro de su licencia de conducir.

Con respecto al transporte público de pasajeros y bienes, no prevé ninguno tipo específico de contravención grave de tercera clase.

2.3.5.3. Contravenciones muy graves

El Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina desde el literal a) hasta el literal h) los tipos de contravención muy grave y son sancionados con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir.

Con respecto al transporte público de pasajeros y bienes, sanciona específicamente lo siguiente:

> ***"f) Quién conduzca un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, o, realice un servicio diferente para el que fue autorizado; si además el vehículo hubiere sido pintado con el mismo color y características de los vehículos autorizados, el juez dispondrá que el vehículo con el que se cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se***

cumpla con dicha obligación; dicho cumplimiento sólo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Autoridad competente correspondiente, previa la respectiva verificación, que estará bajo su responsabilidad. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor.”[18]

Disposición legal que tiene relación con el tema de mi trabajo de tesis, por cuanto, en la ciudad de Caluma, por la costumbre vienen prestando servicio de transporte de pasajeros y bienes sin contar con un título habilitante o permiso para prestar este tipo de servicio, y se evidencia a diario como camionetas y rancheras particulares se dedican a transportar diariamente a la población del cantón Caluma desde y hacia los distintos recintos del cantón.

Servicio de transporte público que debe ser debidamente organizado a fin de prevenir la informalidad de este servicio de transporte de pasajeros y bienes, muy necesario para nuestro cantón Caluma y sus alrededores.

Por otro lado tenemos, la manera como transportan a las personas y bienes desde y hacia los recintos del cantón Caluma, esto es, en cuanto a las camionetas que llevan personas en el cajón de las mismas conjuntamente con la carga; sin que nadie diga nada, o controlen dicho servicio.

2.3.6. La Policía de Tránsito

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estableció facultades a la Policía de Tránsito para el control del tránsito y la seguridad vial a nivel nacional, siendo necesario dar a conocer el régimen jurídico de la misma antes de la reforma a la citada ley.

[18] **LOTTTSV, 2013.- Art. 142, literal f.**

2.3.6.1. Régimen jurídico de la Policía de Tránsito

Por mandato de la ley, se creó la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, como el grupo especializado de la Policía Nacional, encargado del control del tránsito y la seguridad vial a nivel nacional, y que dependía orgánica y administrativamente del Ministerio de Gobierno; y operativamente de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Las jefaturas provinciales y subjefaturas de control de tránsito y seguridad vial, pasaron a ser los organismos de ejecución del control y vigilancia del tránsito y seguridad vial, dentro de sus límites jurisdiccionales, con sujeción a las resoluciones de la Comisión Nacional y a la planificación establecida por la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial.

Como podemos darnos cuenta, la Policía de Tránsito estaba considerada como un grupo especializado de la Policía Nacional, encargado del control de tránsito y la seguridad vial a nivel nacional; y, que a partir de que los Gobiernos Autónomos Descentralizados asuman las competencias asignadas por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, este control deberá ser realizado por Agentes Civiles, que serán servidores públicos especializados para realizar el trabajo que viene haciendo la Policía de Tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones.

2.3.6.2. El Agente de Policía, como sujeto de control para hacer cumplir la ley

La Policía de Tránsito tenía facultades para cumplir y hacer cumplir los mandatos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sus reglamentos y las resoluciones emanadas de la Comisión Nacional del

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; hasta que mediante Ley Reformatoria a la citada ley, se crean los Agentes Civiles de Tránsito.

Según el Art. 30.1 de la citada ley reformada, señala: ***"Los agentes civiles de tránsito, serán servidores públicos especializados para realizar el control del tránsito a nivel nacional, y en las vías de la red estatal-troncales nacionales, formados y capacitados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial."***[19]

Del contenido jurídico, se desprende que actualmente corresponde a los agentes civiles de tránsito el control del tránsito a nivel nacional, ya no es competencia de la Policía Nacional; sin embargo, hasta que los gobiernos autónomos descentralizados asuman la competencia de control de tránsito, seguirán actuando los miembros de la Policía de Tránsito.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que el control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de éstos.

Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, deben estar conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y

[19] **LOTTTSV, 2013.- Art. 30.1**

formado por la Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En casos de accidentes de tránsito para garantizar la seguridad ciudadana, los agentes de tránsito en los sitios en que los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejerzan las competencias están en la obligación de llamar a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANRCTTTSV) o a la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) de acuerdo a su jurisdicción, quienes a través de su personal especializado, tomarán procedimiento y deberán elaborar el Parte de Accidente de Tránsito. Se harán cargo del o los presunto (s) infractor (es), evidencias, huellas, vestigios encontrados en el lugar del accidente de tránsito, que constituya la cadena de custodia para las futuras investigaciones a cargo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANRCTTTSV) y la Oficina de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Comisión de Tránsito del Ecuador (OIAT-CTE) en sus respectivas jurisdicciones, luego de lo cual las remitirán a la autoridad competente.

Los vehículos detenidos por accidentes de tránsito serán trasladados a los patios de retención vehicular, que estarán a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados que hubieren asumido la competencia, de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANRCTTTSV), de la Policía Nacional o de la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) en sus respectivas jurisdicciones, para continuar con la cadena de custodia que servirá para las diligencias de ley pertinentes.

Con las reformas realizadas a la ley, recae la competencia del control de tránsito en los gobiernos autónomos descentralizados, y el personal de control de tránsito, corresponde al personal contratado por dichos organismos,

estableciendo agentes civiles en vez de agentes de policía que controlarán el tránsito.

2.3.7. El propietario y/o conductor del transporte público urbano – rural

Por mandato de la ley, las comercializadoras de automotores o sus propietarios deben entregar a los propietarios o compradores los automotores debidamente matriculados, para que entren en circulación dentro del territorio nacional.

Al propietario del vehículo se le otorgará una sola matrícula del automotor, que será el documento habilitante para su circulación por las vías del país, y en ella constará el nombre del propietario, las características y especificaciones del mismo y el servicio para el cual está autorizado.

La matrícula del vehículo registra el título de propiedad.

Para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el ámbito intracantonal (urbano – rural), el propietario del vehículo debe tener la matrícula, en la cual indique el tipo de servicio que presta, y demás características del vehículo automotor, que el conductor del vehículo deberá presentar a los agentes de tránsito cuando se les sea requerido.

Además ningún vehículo automotor puede circular por las vías del país, sin portar la matrícula del vehículo y el SOAT; a esto se suma, que debe portar su placa de identificación tanto en la parte anterior y posterior del vehículo.

Para vehículos automotores que presten servicio de transporte público o comercial deben llevar los distintivos que identifiquen el tipo de servicio que prestan y autorizados por el organismo competente.

2.3.8. Requisitos para prestar servicio de transporte público urbano – rural

Antes de la reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el servicio de transporte público comprendía los siguientes ámbitos de operación: urbano, intraprovincial, interprovincial e internacional.

Con respecto al servicio de transporte público urbano, señala: ***"es aquel que opera en las cabeceras cantonales. La celebración de los contratos de operación de estos servicios será atribución de las Comisiones Provinciales, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su Reglamento."*** [20]

De la normativa descrita se establecía claramente que el transporte público era urbano cuando operaba en las cabeceras cantonales, más no en las parroquias o recintos aledaños.

Con la reforma del 29 de marzo del 2011, se sustituyó los arts. 65 y 66 por los siguientes:

> ***"Art. 65.- El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intraregional, intraprovincial e internacional."*** [21]
>
> ***"Art. 66.- El servicio de transporte público intracantonal, es aquel que opera dentro de los límites cantonales. La celebración de los contratos y/o permisos de operación de estos servicios será atribución de los Gobiernos Autónomos Descentralizados***

[20] **Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2013.- Art. 66**
[21] **LOTTTSV, 2013.- Art. 65.**

Municipales o Metropolitanos o de la Agencia Nacional en los cantones que no hayan asumido la competencia, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su Reglamento".[22]

De los contenidos jurídicos se establece que el servicio de transporte público urbano, es considerado como servicio de transporte público intracantonal, y es aquel que opera dentro de los límites cantonales, y para la prestación de este servicio es necesario contar con un contrato o permiso de operación otorgado por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales o Metropolitanos, o por la Agencia Nacional de Tránsito.

Refiriéndome concretamente al tema de mi trabajo de tesis, señalaré que la citada ley, no considera el servicio de transporte público comunitario, como un servicio de transporte de pasajeros y bienes que opera desde y hacia las parroquias o recintos aledaños a la cabecera cantonal, entendiéndose que se trata de un servicio de transporte público intracantonal, es decir dentro de los límites del cantón, y que para el efecto, debe contar con un contrato o permiso de operación, y previo al mismo deberá estar constituido mediante compañías o cooperativas.

2.3.9. Requisitos para el conductor del transporte público

Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola y transporte público, se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir.

[22] **LOTTTSV, 2013.- Art. 66.**

La licencia constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado. El documento lo entregará la Agencia Nacional de Regulación y Control.

La capacitación y formación del conductor está a cargo de las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales y Universidades autorizadas en el país por el Organismo Nacional Coordinador del Sistema de Educación Superior a través de convenios celebrados con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Para el caso de los choferes profesionales los listados de los alumnos de los centros de capacitación deberán remitirse a la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial máximo treinta días después de iniciado el ciclo académico, la Agencia Nacional verificará la continuidad y asistencia permanente de los aspirantes, solamente los que concluyan y aprueben el curso podrán obtener la licencia de conducir.

2.4. INAPLICABILIDAD DE LA LEY EN MATERIA DE TRANSPORTE COMUNITARIO

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el literal f) del Art. 145, señala:

"Quién conduzca un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, o, realice un servicio diferente para el que fue autorizado; si además el vehículo hubiere sido pintado con el mismo color y características de los vehículos autorizados, el juez dispondrá que el vehículo con el que se

cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicha obligación; dicho cumplimiento sólo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Autoridad competente correspondiente, previa la respectiva verificación, que estará bajo su responsabilidad. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor."[23]

Por mandato de la citada ley, se sanciona al conductor de un vehículo automotor que preste los servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente; es decir, todos los conductores de los vehículos que prestan servicio de transporte de pasajeros y bienes desde los recintos aledaños al cantón Caluma, deben ser sancionados con dicha disposición legal, sin distinción alguna; lo que ocasionaría, que nadie que tenga un vehículo pequeño como son las camionetas, prestaría este servicio, afectando al derecho de movilidad de las personas que viven en sitios alejados a la ciudad de Caluma. De ahí, que en la ciudad de Caluma, no se aplica dicha disposición legal, por cuanto los encargados del control de tránsito y seguridad vial, no realizan operativos constantes para sancionar a los conductores del transporte público informal, sino que lo realizan de manera esporádica, incluso cuando son retenidos dichos vehículos por no contar con el título habilitantes, los abogados defensores en las audiencias de juzgamiento justifican que las personas que viajaban en dicho automotor son familiares del dueño del vehículo o del conductor del mismo, en tales circunstancias son absueltos; por lo que resulta, inaplicable dicha disposición legal para el transporte comunitario y solidario, por vulnerar el derecho a la movilidad de las personas.

[23] **LOTTTSV, 2013.- Art. 145, f).**

2.4.1. Efectos legales y sociales de la inaplicabilidad de la ley

La no aplicación del literal f) del Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el sector informal del transporte de personas y bienes desde y hacia los recintos aledaños al cantón Caluma, produce los siguientes efectos legales y sociales:

Efectos legales:

- La no regulación y organización del transporte público rural de pasajeros y bienes

- Fomenta el trabajo informal del transporte público rural de pasajeros

- La no reducción de puntos en la licencia de conducir y el pago de la multa.

Efectos sociales.

- El descontento de los transportistas de pasajeros y bienes debidamente autorizados para prestar éste servicio.

2.4.2. Consecuencias jurídicas de la aplicabilidad de la ley

La aplicación del literal f) del Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el sector informal del transporte de personas y bienes desde y hacia los recintos aledaños al cantón Caluma, trae como consecuencias:

- La imposición de la multa, reducción de puntos y la retención del vehículo automotor por siete días, ocasionaría que ningún conductor o propietario de vehículo que viva o resida en la Comunidad o Recinto preste servicio de transporte de pasajeros o bienes.

- Atentaría contra el derecho de movilidad de las personas que viven en sectores alegados de la ciudad, ya que al no haber rutas o frecuencias de buses o colectivos dentro del sector rural hacia el sector urbano no tendrían como movilizarse.

2.4.3. La costumbre en la transportación rural de personas y bienes

En el cantón Caluma, provincia de Bolívar, se viene prestando servicio de transporte público de personas y bienes sin contar con el título habilitante para dicho servicio, y esto es debido a que han hecho costumbre el traer y llevar personas y bienes desde y hacia los recintos aledaños a la ciudad; y, con la vigencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y sus reformas, es que poco a poco se ha ido socializando y conociendo la referida ley, exclusivamente sobre las sanciones al conductor por prestar servicio de transporte de pasajeros o bienes sin pertenecer a una compañía o cooperativa, que tenga el permiso o autorización para prestar este tipo de servicio.

2.4.4. La legalización del transporte comunitario (urbano – rural)

Es necesario concientizar a los conductores y propietarios de los vehículos automotores que se dedican a diario a prestar servicio de transporte de pasajeros y bienes desde y hacia los recintos o comunidades del cantón Caluma, sobre el deber de formalizar su trabajo, fomentando la creación de

compañías o cooperativas para prestar dicho servicio, obteniendo previamente un título habilitante que le autorice legalmente trabajar en esta modalidad del transporte urbano – rural o intracantonal.

Por mandato constitucional y legal les corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, expedir ordenanzas cantonales para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.

Le corresponde al Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Caluma, en el ámbito de sus competencias, planificar, regular y controlar el transporte de pasajeros y bienes, garantizando a la población rural el derecho a la movilidad con calidad y calidez, con tarifas justas y equitativas; controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción.

2.4.5. Procedimiento administrativo para la legalización del transporte comunitario (urbano – rural).

El Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Caluma, deberá asumir lo más rápido posible las competencias establecidas en la Constitución y en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y en el ámbito de sus competencias, deberá planificar, regular y controlar el transporte de pasajeros y bienes en el cantón Caluma, específicamente el transporte público

intracantonal, que comprenderá el urbano y el rural o comunitario estableciendo rutas y frecuencias dentro de los límites del cantón.

Por existir un sinnúmero de propietarios de camionetas que se dedican al transporte de pasajeros y bienes desde y hacia recintos o comunidades aledañas a la cabecera cantonal de Caluma, es necesario que dicho órgano autónomo y descentralizado establezca un procedimiento administrativo para la legalización del transporte público urbano – rural, que garantice el derecho al trabajo y el derecho de movilidad de las personas que viven en el sector rural.

Mediante una ordenanza municipal, deberá regular el servicio de transporte comunitario a nivel cantonal.

Como un aporte académico y personal voy a desarrollar en esta apartado un modelo de anteproyecto de ordenanza cantonal que regule el transporte público de personas y bienes del sector rural o comunitario en el cantón Caluma, provincia Bolívar.

ANTEPROYECTO DE ORDENANZA CANTONAL

CONSEJO CANTONAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN CALUMA, PROVINCIA BOLÍVAR.

Considerando:

Que la Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 319, reconoce las diversas formas de organización de la producción en la economía, entre otras las comunitarias, cooperativas, empresariales públicas o privadas, asociativas, familiares, domésticas, autónomas y mixtas;

Que el artículo 329 de la Constitución de la República del Ecuador garantiza a los ecuatorianos acceder al trabajo y al empleo en igualdad de condiciones;

Que, la Asamblea Nacional expidió la Ley Orgánica reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV.), publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 415 de 29 de marzo del 2011.

Que, en los preceptos generales de la mencionada ley, en su artículo 1, establecen como objetivos la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en sus artículos 2 y 3, establece que el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación; y, en garantizar que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

Que, el Art. 11 de la LOTTTSV., determina que el Estado debe fomentar la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que garanticen la interacción, sustentabilidad y permanencia de los sectores público, privado y social.

Que, el artículo 46 de la normas citada, sostiene que el transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, por lo que su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país.

Que, el art. 45 de la referida ley, en su inciso segundo establece dentro de la clasificación del transporte comercial, los servicios de transporte escolar e institucional, de carga liviana, carga pesada, taxis, mixto, turístico, y los demás que prevean en el reglamento;

Que, para operar un servicio comercial de transporte se requiere del permiso de operación y será prestado únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto que han cumplido con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Tránsito.

Que, el artículo 30.5 letra c) de la LOTTTSV., les corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, Metropolitanos y Municipales, planificar , regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito urbano e intercantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;

Que, es urgente e inmediata emisión de normas para la prestación adecuada y segura del servicio de transporte público rural o comunitario, que contribuya a legalizar la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural, garantizando el derecho a la movilidad eficiente y segura de la población rural en el cantón Caluma.

RESUELVE:

Expedir la siguiente **Ordenanza para regular y controlar el servicio de Transporte Liviano de pasajeros y bienes del sector rural o comunitario a nivel cantonal**:

TÍTULO I
DE LA ORGANIZACIÓN

CAPÍTULO I
DEFINICIÓN, NATURALEZA Y OBJETO

Art. 1.- **Objeto y ámbito**.- El objeto de la presente norma es la regulación del transporte liviano de pasajeros y bienes del sector rural a nivel cantonal, y para efectos de esta ordenanza se denominará servicio de transporte comunitario. Será de cumplimiento obligatorio para las personas naturales o jurídicas que prestan el transporte en dicha modalidad.

Art. 2.- **Definición del transporte liviano de pasajeros y bienes del sector rural o transporte comunitario.-** Es un sistema personalizado de servicio de transporte comercial para la población rural o comunitaria, que requieren movilizarse desde y hacia parroquias, recintos, y comunidades alejados al casco urbano de la ciudad de Caluma, de acuerdo a la necesidad de la población rural, y siempre que no cuenten con el servicio de transporte público intracantonal masivo y, o colectivo.

Art. 3.- **Régimen de sujeción del servicio**.- Las personas naturales o jurídicas que se dediquen a prestar servicio de transporte de personas o bienes del sector rural o comunitario, se sujetarán para su constitución y organización jurídica a la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, y del Sector Financiero Popular y Solidario, así como a la Ley de Compañías; y, en lo que

compete a su operación, regulación y control a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus reglamentos.

Art. 4.- **Objeto social exclusivo**.- Las personas naturales o jurídicas que presten servicio de transporte comunitario, tendrán el objeto social exclusivo para el que fue creado y no podrán prestar otro tipo de servicio, por lo que, así se determinará claramente en el respectivo permiso de operación.

Art. 5.- **Convenio de Servicios**.- El Servicio de transporte comunitario se prestará previo el convenio celebrado entre la persona natural o jurídica, y el representante legal de la Comunidad o Junta Parroquial, siempre que no se cuente con otro servicio de transporte público en dicho lugar, y de acuerdo a las necesidades de la población. El documento contendrá, a más de los elementos jurídicos esenciales, la descripción detallada del origen, destino, horario de servicio y ruta.

Art. 6.- **Prestación del servicio.-** Las personas naturales o jurídicas que preste servicio de transporte comunitario, deberán mantener procesos de selección, contratación, evaluación, control y capacitación de sus conductores; programas de mantenimiento de su vehículo o flota vehicular, programación operacional mensual, de acuerdo a metodologías y formatos definidos por la Agencia Nacional de Tránsito y esta ordenanza; procesos que estarán a disposición de los organismos de tránsito para su revisión.

CAPÍTULO II
DEL ÁMBITO DE OPERACIÓN

Art. 8.- **Ámbito.-** El Servicio de transporte comunitario se prestará exclusivamente como servicio de transporte de personas y bienes del sector rural; por lo que, las personas naturales o jurídicas habilitadas para este fin no

podrán ofertar otro servicio adicional que no corresponda a su jurisdicción y modalidad.

Sin embargo, podrán por excepción extender su servicio a zonas pertenecientes a otras comunidades o parroquias rurales, que por su ubicación y características conformen una sola zona geográfica rural consolidada; para satisfacer una necesidad especifica acorde al convenido de servicio de transporte comunitario, debidamente autorizado y registrado por la Agencia Nacional de Tránsito, la cual contendrá a detalle el origen, destino, horario de servicio y ruta.

El conductor del vehículo de transporte comunitario deberá portar en todo momento el convenio señalado y cumpliendo estrictamente con lo determinado en el mismo.

Art. 9.- **Prohibición.-** El transporte comunitario, no podrá realizar otro tipo de servicio para el cual fue constituido y autorizado, el incumplimiento a esta disposición será sancionado de conformidad con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 10.- **Clases de servicio**.- El servicio de transporte comunitario se prestará como:

1) Servicio de transporte de pasajeros y bienes.- Es el traslado de personas y bienes del sector rural, desde y hacia las distintas comunidades o sectores alejados al sector urbano del cantón Caluma, que no cuenten con el servicio de transporte público de personas y bienes.

2) Servicio de transporte por vías secundarias y principales.- Es el traslado de la población comunitaria por las vías o ejes viales secundarias y

principales, aledaños a la población rural hasta llegar a su destino y viceversa.

La transportación comunitaria se realizará en vehículos automotores que se encuentran debidamente equipados para la prestación de un servicio de calidad y seguridad, por lo que deberán observar obligatoriamente las normas técnicas y niveles de servicio determinados por el organismo competente.

TÍTULO II
DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

CAPÍTULO I
DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA

Art. 11.- **Objeto Social Exclusivo.-** El objeto social exclusivo será el que disponga la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su reglamento, y esta ordenanza cantonal para la prestación del transporte comunitario.

Art. 12.- **Informe previo de factibilidad**.- Previo a otorgar autorización para la prestación del servicio de transporte comunitario, deberá emitir la autoridad competente un informe de factibilidad favorable a la persona natural o jurídica que solicite dicha autorización.

Art. 13.- **Procedimiento.**- El procedimiento para el otorgamiento del informe previo de factibilidad será de acuerdo al establecido por el organismo competente y ésta ordenanza cantonal.

Los documentos y requisitos necesarios para la obtención del informe de factibilidad, serán presentados de conformidad con lo establecido en la ley y esta ordenanza.

CAPÍTULO II
DE LOS PERMISOS DE OPERACIÓN

Art. 14.- **Permiso de Operación.-** Para la prestación del servicio de transporte comunitario, se deberá obtener de forma obligatoria el permiso de operación, que será otorgado por el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Caluma, según el ámbito donde se brindará el servicio de transporte, o por la Agencia Nacional de Tránsito.

Art. 15.- **Requisitos.-** Los requisitos para la autorización de la prestación del servicio comunitario, son los siguientes:

a) Solicitud escrita por parte de la persona natural o jurídica que vaya a prestar servicio de transporte comunitario, según formato otorgado para el efecto;

b) Convenio de servicio celebrado entre el representante legal de la Comunidad o del Presidente de la Junta Parroquial, y la persona natural o jurídica que vaya a prestar este servicio;

c) Nomina de las personas naturales que vayan a prestar servicio de transporte en la comunidad o parroquia rural; y/o nomina de los socios de la operadora comunitaria, con sus firmas y rúbricas, número de cédula de identidad, y certificado de votación, adjuntando copia de estos documentos.

d) Copia certificada del Registro Único de Contribuyentes;

e) Copia certificada de la matrícula o carta de compra venta de cada vehículo, que no puede ser de más de un vehículo por persona o socio;

f) Copia certificada de la licencia de chofer profesional

g) Declaración juramentada ante Notario Público del cantón Caluma, en el cual se indique que el propietario del vehículo al que se le va otorgar la autorización o permiso de operación, no es funcionario público o miembro activo de la Fuerza Pública.

h) Informe Técnico de revisión vehicular o de la flota vehicular, que determine favorablemente las condiciones y características necesarias para la prestación del transporte comunitario

i) Copia de la Póliza de Seguros de los vehículos o flota vehicular, incluyendo su responsabilidad civil para terceros.

La documentación presentada deberá ser actualizada.

Art. 16.- **Vigencia y renovación del permiso de operación**.- Una vez habilitado con el permiso de operación, las unidades podrán circular prestando el servicio de transporte comunitario hasta el tiempo establecido en el permiso; y, podrá renovarlo previa la actualización de los requisitos establecidos en el artículo anterior.

Art. 17.- **Incremento del permiso de operación o cupos**.- Para incrementar los permisos de operación o cupos dentro del permiso de operación de las operadoras del servicio de transporte comunitario, se tendrá en cuenta las necesidades de la población rural para su movilidad, y de la no existencia de medios de transporte público de personas y bienes en el sector; para lo cual, se emitirá un informe favorable por la autoridad competente y el cumplimiento de los requisitos señalados para otorgar el permiso de operación.

CAPÍTULO III
DE LOS CONDUCTORES

Art. 18.- **Definición.-** Para efectos de este reglamento se entiende por conductor comunitario, toda persona mayor de edad, que reúne los requisitos legales para conducir el tipo de vehículo a motor comunitario.

Los vehículos que prestan el servicio de transporte comunitario, deberán ser conducidos con la licencia correspondiente al tipo determinado en el Reglamento para la aplicación de la LOTTTSV.,

CAPÍTULO IV
DE LOS VEHICULOS

Art. 19.- **Regulación.-** El servicio de transporte comunitario, se prestará en:

a) Camionetas de cabina simple con cajón de madera y protección metálica debiendo ser debidamente adecuado para garantizar su seguridad y comodidad, llevará una carpa en su parte superior;

b) En vehículos tipo ranchera, y

c) Minibús.

Operativamente se determina que la capacidad de pasajeros en las unidades vehiculares de transporte comunitario, es la siguiente:

No.	Denominación	Número de ocupantes
1	Camioneta cabina simple	Hasta 12 pasajeros
2	Ranchera	Desde 12 hasta 18 pasajeros
3	Ranchera	Desde 19 hasta 26 pasajeros
4	Minibús	Desde 27 hasta 35 pasajeros

Art. 20.- **Constatación de los vehículos o flota vehicular**.- La constatación vehicular, deberá ser realizada en los centros de revisión y control técnico vehicular que estén facultados para el efecto por las autoridades competentes, de conformidad con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; o por las Unidades Administrativas de la Agencia Nacional de Tránsito.

Art. 21.- **Cumplimiento de especificaciones técnicas.-** Las unidades que presten el servicio de transporte comunitario serán de fabricación original o con carrocerías ensambladas por fabricantes nacionales calificados por las autoridades competentes, en chasises exclusivos para esta modalidad debiendo cumplir con las normas INEN que determine el Reglamento Técnico Ecuatoriano.

Art. 22.- **Características de las unidades**.- las unidades que presten el servicio de transporte comunitario estarán identificadas con los colores blanco y verde, llevaran un logotipo de la compañía o cooperativa a la cual pertenecen, y de pertenecer a una persona particular el logotipo de la comunidad o sector rural; portando además los adhesivos con sellos y autorizaciones que han sido otorgadas y colocados por la autoridad competente.

El número de placa del automotor deberá ser pintado en el techo de la unidad por la parte exterior, de acuerdo a las especificaciones emanadas por la Agencia Nacional de Tránsito.

CAPÍTULO V
DE LA SEGURIDAD VIAL

Art. 23.- **Seguridad Vial.**- Con la finalidad de que el servicio de transporte comunitario, se desarrolle en condiciones de confort y seguridad, las unidades autorizadas como las camionetas deberán colocar en el cajón o balde de la

camioneta bancas de madera donde viajen sentadas las personas y de manera segura.

No podrán viajar niños menores de cinco años sin una persona adulta responsable de los mismos.

Art. 24.- **Sitio de estacionamiento.-** Para el abordo y descenso de los pasajeros del servicio de transporte comunitario deberán contar con un sitio de estacionamiento para las unidades autorizadas; de no existir estos espacios, los automotores deberán estacionarse en la vía pública, en lugares no prohibidos por la ley, por un periodo no superior a diez minutos, debiendo retirarse para no causar congestionamiento o accidentes.

Art. 25.- **Prohibiciones.-** Las personas naturales o jurídicas, no podrán bajo ningún concepto realizar el servicio de transporte comunitario si no se encuentran autorizados por la Agencia Nacional de Tránsito o por el Gobierno Autónomo Descentralizado de este cantón.

Art. 26.- **Sanciones.-** las sanciones serán las tipificadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y serán juzgadas de acuerdo al procedimiento previsto en la citada ley y su reglamento.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA: Por requerimiento de las comunidades o Juntas Parroquiales, las personas naturales o jurídicas que vienen prestando el transporte liviano de personas y bienes desde y hacia los recintos aledaños al casco urbano de este cantón Caluma, podrán seguir prestando este servicio hasta que legalicen y obtengan el permiso de operación, que deberán tramitarlo dentro del plazo de seis meses, y será otorgado siempre y cuando no causen interferencias con

operadoras de otras jurisdicciones u otras clases o tipos de transporte de servicio público intracantonal o intercantonal.

El presente Reglamento entrará en vigencia a partir de su aprobación por el Consejo Cantonal, sin perjuicio de su publicación en el Registro oficial.

2.5. HIPÓTESIS O IDEA A DEFENDER

- La falta de normativa legal que regule de mejor manera la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural, no garantiza a la población el derecho a la movilidad de personas y bienes.

2.5.1. VARIABLES

Variable Independiente (causa)

Legalización del transporte rural de pasajeros y bienes

Variable Dependiente (efecto)

Derecho a la movilidad

2.5.2. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Variable Independiente	Definición	Categorías	Indicadores	Escala/Ítems
Legalización del transporte público rural	Legalizar, dar estado o forma legal. El Transporte público, podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV.)	Fundamentar jurídica y doctrinariamente las contravenciones de tránsito, con respecto al servicio de transporte público de pasajeros y bienes desde áreas rurales a la urbana	Fichas bibliográficas Encuestas
Variable Dependiente	**Definición**	**Categorías**	**Indicadores**	**Escala/Ítems**
Derecho a la movilidad de personas y bienes	Consiste en contar con medios de transporte público para el traslado de un lugar a otro de las personas y bienes, cuyo deber recae en el Estado.	Constitución de la República del Ecuador.	Demostrar que, la falta de legalización de la transportación pública rural en el cantón Caluma, provincia Bolívar, no garantiza a la población rural el derecho a la movilidad de personas y bienes.	Encuestas

CAPÍTULO III
MARCO METODOLÓGICO

4.1. MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

En el presente trabajo de tesis realicé una investigación jurídica descriptiva, doctrinaria y de opinión, qué se concreta en la legalización de la transportación rural de pasajeros y bienes en el cantón Caluma, provincia Bolívar, para garantizar a la población del sector rural el derecho a la movilidad de personas y bienes.

Por tal motivo, establecí una investigación bibliográfica de diseño de campo no experimental, descriptiva, la misma que proporcionó datos reales en la recopilación de la información, obtenida a través del método científico "deductivo-inductivo", que me permitió abordar principios desconocidos partiendo de conocimientos generales hacia conocimientos particulares de mi objeto de estudio; y, el método científico "analítico – sintético" que me permitió realizar un análisis de los resultados obtenidos y una interpretación de los mismos.

4.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Para alcanzar los objetivos planteados, utilicé los siguientes tipos de investigación:

Investigación Histórica.- Me permitió analizar eventos del pasado y relacionarlos con otros del presente.

Investigación Documental.- Analicé información escrita sobre la organización, regulación y control de la transportación pública urbano y rural dentro del cantón Caluma, Provincia Bolívar.

Investigación Explicativa.- Doy razones lógicas del porqué se debe diseñar un proyecto del trámite administrativo rápido y eficaz para legalizar el transporte público rural, mediante la aplicación del sistema descentralizado y autónomo institucional.

Investigación Seccional.- Obtuve información del objeto de estudio a través de una muestra (población), dirigida a la población del sector rural del cantón Caluma, Provincia Bolívar, sobre la transportación pública de personas y bienes, por una sola vez en un momento dado.

4.3. Métodos

Para el desarrollo de mi investigación académica, me apoyé en los siguientes métodos:

***Método Inductivo*.**- El mismo que me indujo a un proceso analítico - sintético jurídico, mediante el cual partí del estudio general de la inobservancia e inaplicabilidad de la ley de tránsito con relación a las contravenciones provenientes de la transportación de personas y bienes desde áreas rurales a la urbana, a su legalización, para garantizar el derecho de la movilidad humana.

Método Deductivo.- Me permitió realizar un análisis sintético - analítico, presentando así conceptos, principios, definiciones, normativa legal, de donde extraeré conclusiones y consecuencias para fundamentar la necesidad de

adoptar mecanismos jurídicos para garantizar a la población rural el derecho de movilidad de personas y bienes.

Método Lógico.- Utilicé este método porque me permitió la organización secuencial y coherente del desarrollo de mi tesis.

Método Histórico.- Me permitió obtener información doctrinaria y jurídica de aspectos relevantes del pasado que aportarán al enriquecimiento de la fundamentación científica

Método Hermenéutico Jurídico.- Me permitió interpretar jurídicamente los textos escritos y las disposiciones legales fijando su verdadero sentido.

4.4. Técnicas e Instrumentos

Utilicé las siguientes técnicas:

- La Encuesta, fue aplicada a jueces y abogados en libre ejercicio de la profesión, y a una parte de la población rural del cantón Caluma, provincia de Bolívar, mediante la aplicación de una prueba probalística.

- Estudio de casos, para lo cual me remitiré a los procesos de tránsito existentes en el Juzgado Quinto de Garantías Penales de Bolívar, con asiento en el cantón Caluma, que guarde relación al tema de estudio.

Instrumento a utilizar: Será el cuestionario consistente en un pliego de preguntas dirigidas a recabar información de los profesionales del derecho y de la población rural.

Para el procesamiento de la información utilicé los programas tecnológicos: Excell, Word, y Power Point.

4.5. Población y Muestra

4.5.1. *Población*

Universo poblacional: Estará constituido por cuotas distribuidas al azar de la siguiente forma:

Abogados en libre ejercicio profesional	30
Choferes de la transportación liviana de pasajeros y bienes	50
TOTAL	80

Para la aplicación de la encuesta a la población choferes de vehículos que prestan servicio de transporte rural de personas y bienes en el cantón Caluma, Provincia Bolívar, se extraerá una muestra de una población de cien conductores, a través de la siguiente fórmula.

$$n = \frac{N}{(E)2\ (N-1) + 1}$$

Donde:

n = Muestra

N = Universo (100 personas residentes en el sector rural)

E = Error máximo admisible (10%)

$$n = \frac{100}{(0.10)2\ (100-1)+1}$$

n = 50

4.6. **INTERPRETACIÓN DE DATOS O RESULTADOS** (Gráficos - cuadros)

Después de haber aplicado las encuestas, es indispensable presentar los resultados para lo cual utilicé los cuadros estadísticos debidamente representados gráficamente, de manera que se facilite su presentación.

A continuación de cada representación grafica realicé la presentación teórica de datos, luego hice la interpretación de resultados considerando las respuestas y dando el porqué a las preguntas, para finalmente mediante el análisis dar mi comentario de acuerdo a los resultados.

Primero haremos la interpretación de los datos recabados de la encuesta aplicada a jueces y abogados litigantes que residen en el cantón Caluma, Provincia Bolívar; y,

Luego haremos la interpretación de la información recabada a la población choferes o conductores de vehículos del transporte de pasajeros y bienes informales, que prestan sus servicios en el cantón Caluma, Provincia Bolívar.

4.5.1. Encuesta aplicada a profesionales del derecho, que residen en la ciudad de Caluma, provincia Bolívar.

PREGUNTA N° 1

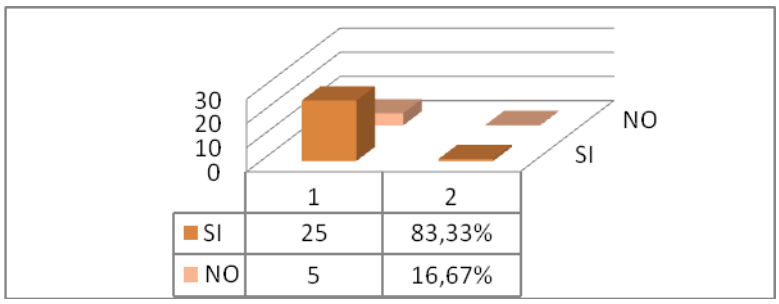
1. ¿Cree usted, que se debe regular la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural, para garantizar el derecho de la población a la movilidad en el cantón Caluma?

TABLA N° 1

Pregunta Alternativa	Frecuencia (fa)	Frecuencia (fr)
SI	25	83,33%
NO	5	16,67%
TOTAL	30	100,00%

Fuente: Encuesta realizada el 20-11-2012
Autora: Irlanda Jessenia Vega García

GRÁFICO N°1



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS

El 83% de los encuestados que corresponde a 25 profesionales del derecho, afirman que debe regularse la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural, para garantizar el derecho de la población a la movilidad en el cantón Caluma; mientras que el 17% que corresponde a 5 profesionales del derecho contestan que no.

PREGUNTA N° 2

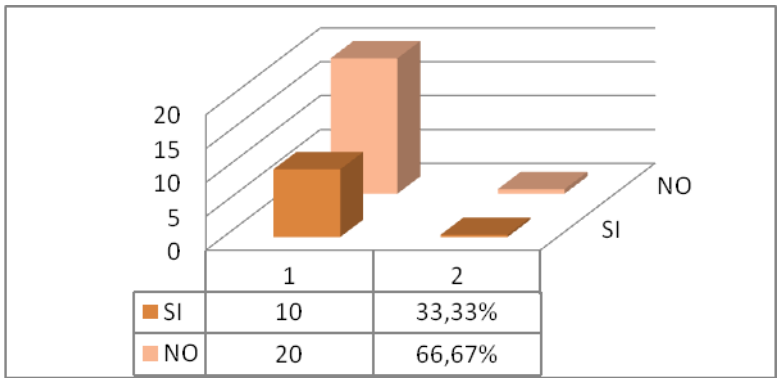
¿Está usted de acuerdo, que en el cantón Caluma, provincia Bolívar, se preste el servicio de transporte de pasajeros y bienes desde y hacia los recintos, sin contar con un título habilitante?

TABLA N° 2

Pregunta Alternativa	Frecuencia (fa)	Frecuencia (fr)
SI	10	33,33%
NO	20	66,67%
TOTAL	30	100,00%

Fuente: Encuesta realizada el 20-11-2012
Autora: Irlanda Jessenia Vega García

GRÁFICO N° 2



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS

El 67% de los encuestados que corresponde a 20 profesionales del derecho, dicen que no están de acuerdo, que se preste el servicio de transporte de pasajeros y bienes desde y hacia los recintos, sin contar con un título habilitante; mientras que el 33% que corresponde a 10 profesionales contestan que sí.

PREGUNTA N° 3

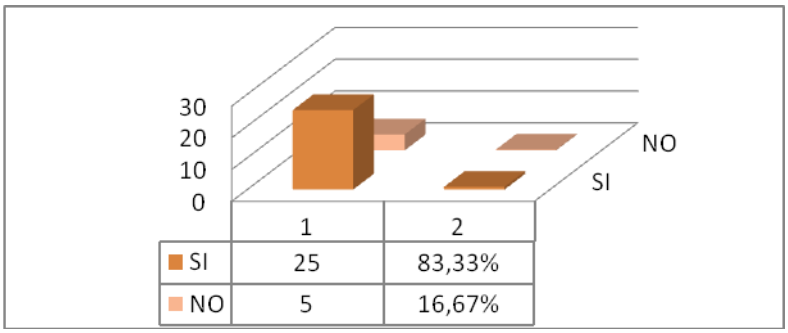
¿Considera usted, que la población rural del cantón Caluma, tiene derecho a contar con medios de transporte público que garantice su derecho a la movilidad?

TABLA N° 3

Pregunta Alternativa	Frecuencia (fa)	Frecuencia (fr)
SI	25	83,33%
NO CONTESTA	5	16,67%
TOTAL	30	100,00%

Fuente: Encuesta realizada el 20-11-2012
Autora: Irlanda Jessenia Vega García

GRÁFICO N° 3



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS

El 83% de los encuestados que corresponde a 25 profesionales del derecho, consideran, que la población rural del cantón Caluma, tienen derecho a contar con medios de transporte público que garantice su derecho a la movilidad; mientras que el 17% que corresponde a 5 profesionales del derecho, no contestan.

PREGUNTA N° 4

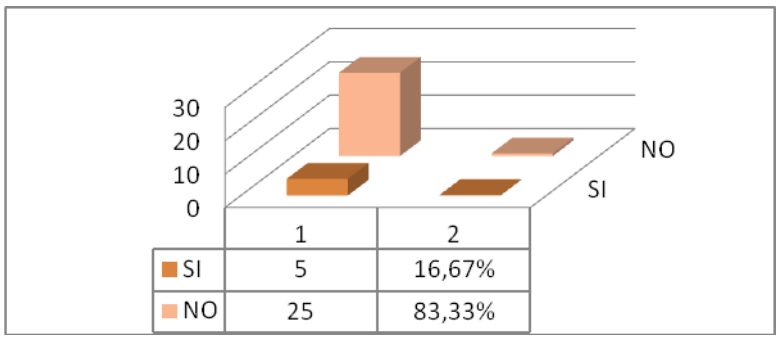
¿Está usted de acuerdo, que se sancione a los conductores del transporte informal del sector rural por llevar y traer personas y bienes desde los recintos aledaños al cantón Caluma?

TABLA N° 4

Pregunta Alternativa	Frecuencia (fa)	Frecuencia (fr)
SI	5	16,67%
NO	25	83,33%
TOTAL	30	100,00%

Fuente: Encuesta realizada el 20-11-2012
Autora: Irlanda Jessenia Vega García

GRÁFICO N°4



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS

El 83% de los encuestados que corresponde a 25 profesionales del derecho de la provincia Bolívar, no están de acuerdo, que se sancione a los conductores del transporte informal del sector rural por llevar y traer personas y bienes desde los recintos aledaños al cantón Caluma; mientras que el 17% que corresponde a 5 profesionales contestan que sí.

PREGUNTA N° 5

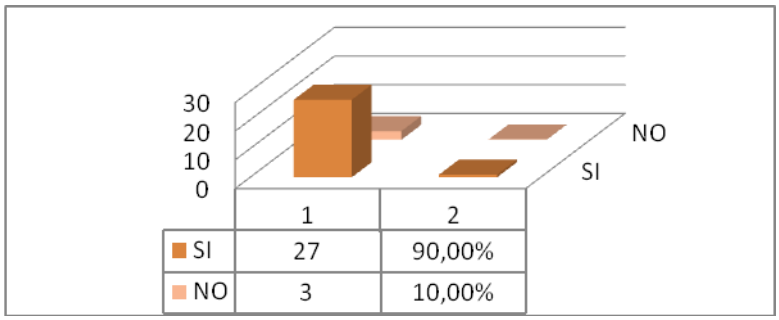
¿Cree usted, que se debería legalizar la transportación liviana de personas y carga del sector rural en el cantón Caluma?

TABLA N° 5

Pregunta Alternativa	Frecuencia (fa)	Frecuencia (fr)
SI	27	90,00%
NO	3	10,00%
TOTAL	30	100,00%

Fuente: Encuesta realizada el 20-11-2012
Autora: Irlanda Jessenia Vega García

GRÁFICO N° 5



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS

El 90% de los encuestados que corresponde a 27 profesionales del derecho, afirman que se debería legalizar la transportación liviana de personas y carga del sector rural, para garantizar el derecho a la movilidad de la población rural; mientras que el 10% que corresponde a 3 profesionales del derecho contestan que no.

PREGUNTA N° 6

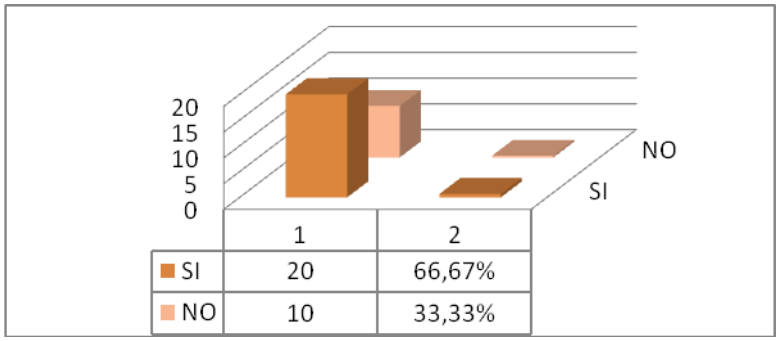
¿Considera usted, que la falta de normas jurídicas que regulen el transporte comunitario, vulnera el derecho de la población a contar con este servicio?

TABLA N° 6

Pregunta Alternativa	Frecuencia (fa)	Frecuencia (fr)
SI	20	66.33%
NO	10	33,33%
TOTAL	30	100,00%

Fuente: Encuesta realizada el 20-11-2012
Autora: Irlanda Jessenia Vega García

GRÁFICO N° 6



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS

El 66% de los encuestados que corresponde a 20 profesionales del derecho de la provincia Bolívar, consideran que la falta de normas jurídicas que regulen el transporte público en el sector rural o comunitario, vulnera el derecho de la población a contar con este servicio; mientras que el 33% que corresponde a 10 profesionales del derecho contestan que no.

PREGUNTA N° 7

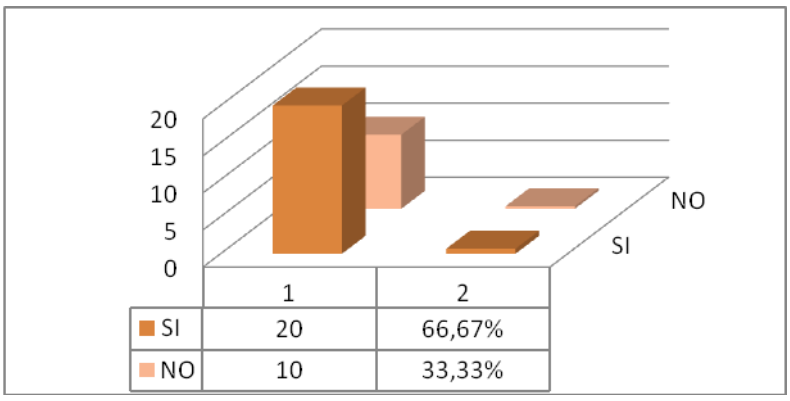
¿Considera usted, que es aplicable el Art. 145, literal f) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para sancionar la transportación liviana de personas y carga del sector rural?

TABLA N° 7

Pregunta Alternativa	Frecuencia (fa)	Frecuencia (fr)
SI	20	66,67%
NO	10	33,33%
TOTAL	30	100,00%

Fuente: Encuesta realizada el 20-11-2012
Autora: Irlanda Jessenia Vega García

GRÁFICO N° 7



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS

El 66% de los encuestados que corresponde a 20 Profesionales del derecho, consideran que, es aplicable el Art. 145, literal f) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para sancionar la transportación liviana de personas y carga en el sector rural; mientras que el 33% que corresponde a 10 profesionales del derecho, contestan que no.

PREGUNTA N° 8

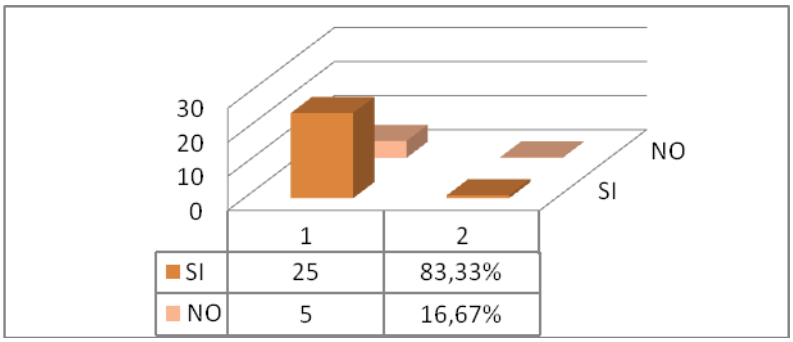
¿Conoce usted, que le corresponde al Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Caluma, el regular y controlar el servicio de transportación liviana de personas y carga en el sector rural?

TABLA N° 8

Pregunta Alternativa	Frecuencia (fa)	Frecuencia (fr)
SI	25	83,33%
NO CONTESTA	5	16,67%
TOTAL	30	100,00%

Fuente: Encuesta realizada el 20-11-2012
Autora: Irlanda Jessenia Vega García

GRÁFICO N° 8



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS

El 83% de los encuestados que corresponde a 25 profesionales del derecho, conocen que, le corresponde al Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Caluma, el regular y controlar el servicio de transportación liviana de personas y carga en el sector rural; mientras que el 17% que corresponde a 5 profesionales no contestan.

PREGUNTA N° 9

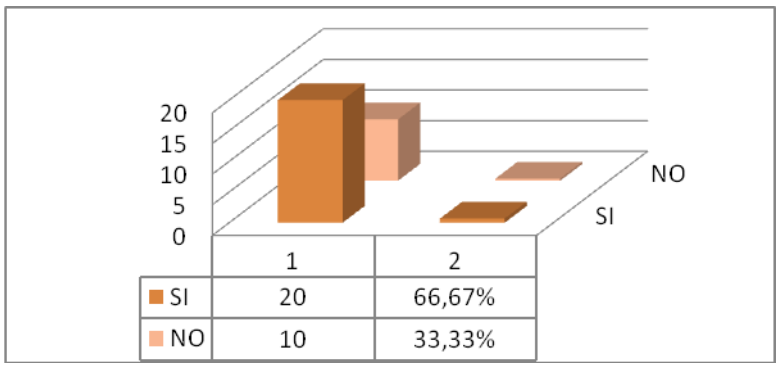
¿Cree usted, que se debe dictar una ordenanza cantonal en la ciudad de Caluma, para regular y legalizar la transportación liviana de personas y carga del sector rural?

TABLA N° 9

Pregunta Alternativa	Frecuencia (fa)	Frecuencia (fr)
SI	20	66,67%
NO	10	33,33%
TOTAL	30	100,00%

Fuente: Encuesta realizada el 20-11-2012
Autora: Irlanda Jessenia Vega García

GRÁFICO N° 9



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS

El 67% de los encuestados que corresponde a 20 profesionales del derecho, creen que, que se debe dictar una ordenanza cantonal en la ciudad de Caluma, para regular y legalizar la transportación liviana de personas y carga en el sector rural; mientras que el 33% que corresponde a 10 profesionales del derecho, contestan que no.

PREGUNTA N° 10

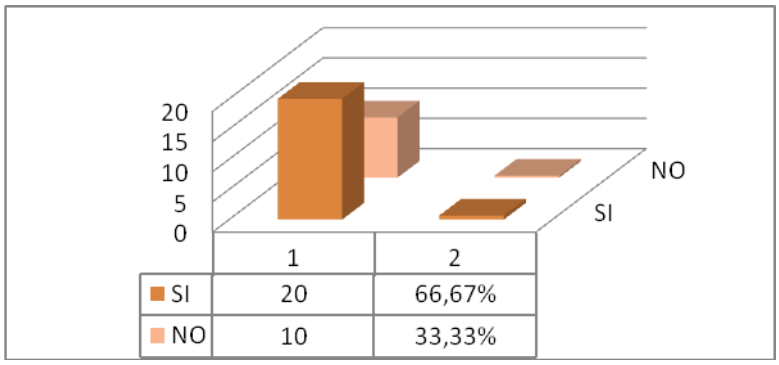
¿Considera usted, que las camionetas de cabina simple con cajón sean consideradas como medios de transporte público de pasajeros y bienes para el sector rural, donde no cuenten con dicho servicio?

TABLA N° 10

Pregunta Alternativa	Frecuencia (fa)	Frecuencia (fr)
SI	20	66,67%
NO	10	33,33%
TOTAL	30	100,00%

Fuente: Encuesta realizada el 20-11-2012
Autora: Irlanda Jessenia Vega García

GRÁFICO N° 10



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS

El 67% de los encuestados que corresponde a 20 profesionales del derecho, consideran que, las camionetas de cabina simple con cajón sean consideradas como medios de transporte público de pasajeros y bienes para el sector rural, donde no cuenten con dicho servicio; mientras que el 33% que corresponde a 10 profesionales del derecho, contestan que no.

4.5.2. Encuesta aplicada a cincuenta conductores de la transportación liviana de pasajeros y bienes del cantón Caluma, provincia Bolívar.

PREGUNTA N° 1

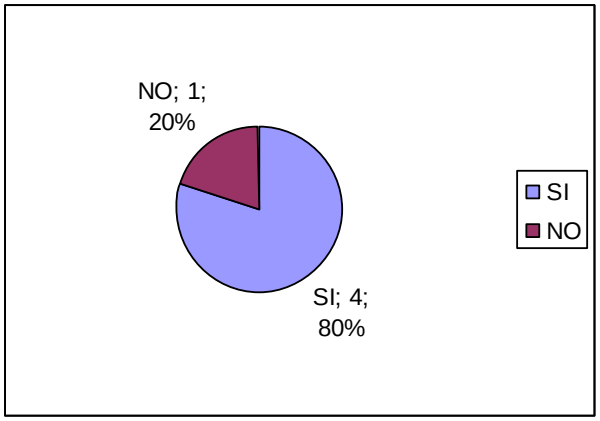
¿Conoce usted, que es prohibido prestar servicio de transporte de pasajeros y bienes con un vehículo no autorizado para el efecto?

TABLA N° 1

Pregunta Alternativa	Frecuencia (fa)	Frecuencia (fr)
SI	40	80,00%
NO CONTESTA	10	20,00%
TOTAL	50	100,00%

Fuente: Encuesta realizada el 20-10-2012
Autora: Irlanda Jessenia Vega García

GRÁFICO N° 1



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS

El 80% de los encuestados que corresponde a 40 conductores de vehículos, saben que es prohibido prestar servicio de transporte de pasajeros y bienes con un vehículo no autorizado para el efecto; mientras que el 20% que corresponde a 10 conductores no contesta.

PREGUNTA N° 2

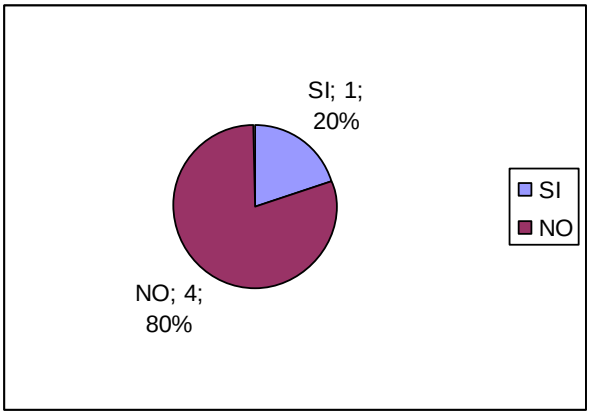
¿Está de acuerdo que se sancione la prestación de servicio de transporte liviano de pasajeros y bienes del sector rural, por no tener permiso para operar?

TABLA N° 2

Pregunta Alternativa	Frecuencia (fa)	Frecuencia (fr)
SI	10	20,00%
NO	40	80,00%
TOTAL	50	100,00%

Fuente: Encuesta realizada el 20-10-2012
Autora: Irlanda Jessenia Vega García

GRÁFICO N° 2



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS

El 80% de los encuestados que corresponde a cuarenta choferes dicen que no están de acuerdo que se sancione la prestación de servicio de transporte liviano de pasajeros y bienes del sector rural, por no tener permiso para operar; mientras que el 20% que corresponde a 10 encuestados contestan que sí.

PREGUNTA N° 3

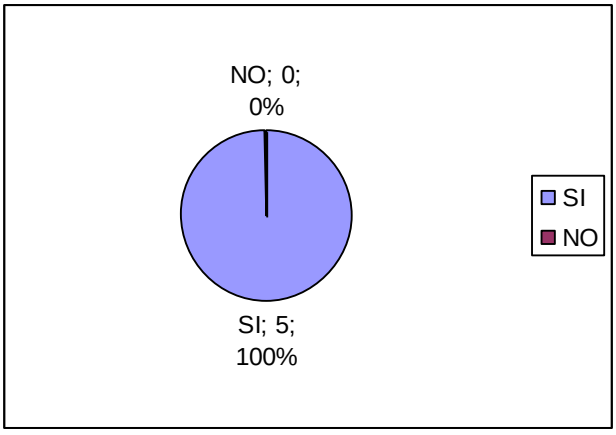
¿Está de acuerdo que la ley regule de mejor manera la transportación liviana de pasajeros y bienes para el sector rural o comunitario, a fin de garantizar el derecho de la población rural a la libre movilidad?

TABLA N° 3

Pregunta Alternativa	Frecuencia (fa)	Frecuencia (fr)
SI	50	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	50	100,00%

Fuente: Encuesta realizada el 20-10-2012
Autora: Irlanda Jessenia Vega García

GRÁFICO N° 3



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS

El 100% de los encuestados que corresponde a la totalidad de 50 choferes del cantón Caluma, afirman que la ley debe regular de mejor manera la transportación liviana de pasajeros y bienes para el sector rural o comunitario, a fin de garantizar el derecho a la movilidad de las personas.

PREGUNTA N° 4

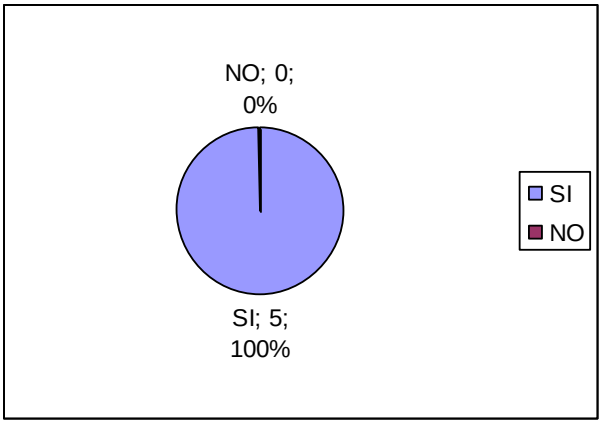
¿Está usted de acuerdo, que el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Caluma, emita una ordenanza cantonal para regular y controlar el transporte liviano de pasajeros y bienes del sector rural?

TABLA N° 4

Pregunta Alternativa	Frecuencia (fa)	Frecuencia (fr)
SI	50	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	50	100,00%

Fuente: Encuesta realizada el 20-10-2012
Autora: Irlanda Jessenia Vega García

GRÁFICO N° 4



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS

El 100% de los encuestados que corresponde a la totalidad de 50 choferes del cantón Caluma, están de acuerdo que el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Caluma, emita una ordenanza cantonal para regular y controlar el transporte liviano de pasajeros y bienes del sector rural.

PREGUNTA N° 5

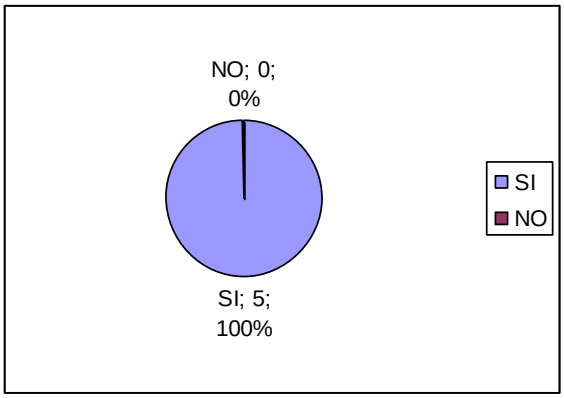
¿Considera necesario legalizar la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural, dado el requerimiento de la población para poder movilizarse desde y hacia recintos aledaños al cantón Caluma?

TABLA N° 5

Pregunta Alternativa	Frecuencia (fa)	Frecuencia (fr)
SI	50	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	50	100,00%

Fuente: Encuesta realizada el 20-10-2012
Autora: Irlanda Jessenia Vega García

GRÁFICO N° 5



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS

El 100% de los encuestados que corresponde a 50 choferes informales, afirman que es necesario legalizar la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural, dado el requerimiento de la población para poder movilizarse desde y hacia un recinto aledaño al cantón Caluma.

4.6. SUSTENTACIÓN DE LA HIPÓTESIS O IDEA A DEFENDER

Al desarrollar el presente ítem debo indicar que he culminado con satisfacción mi investigación doctrinaria, jurídica y empírica, por lo que puedo sostener que verifiqué positivamente mi hipótesis que me formulé al iniciar mi investigación de la cual estoy informando en este ejemplar.

Primeramente cabe recordar mi hipótesis que fue redactado de la siguiente manera:

> *"La falta de normativa legal que regule de mejor manera la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural, no garantiza a la población el derecho a la movilidad de personas y bienes."*

Del análisis jurídico de la normativa prevista en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial, se desprende lo siguiente:

a) El objetivo de la citada ley, es organizar, planificar, fomentar, y controlar el transporte terrestre; sin embargo, no regula el servicio de transporte de pasajeros y bienes del sector rural o transporte comunitario.

b) La citada ley se funda en varios principios, entre estos, el derecho al libre tránsito y la movilidad; y, la formalización del sector; sin embargo, no garantiza estos derechos a la población rural, ni formaliza el transporte comunitario o del sector rural.

c) El transporte terrestre, se fundamenta entre otros principios, en el de equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes; derechos que deben ser reconocidos para el servicio de transporte comunitario o rural.

d) Es deber del Estado garantizar la prestación del servicio de transporte público en base a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

Estas normas y principios son relativos a los derechos de las personas que residen en el sector rural y que no cuentan con un servicio de transporte público, debiendo el Estado garantizar este derecho al sector rural, debiendo regularlo, y formalizarlo a los requerimientos de la población; para el efecto, es necesario que el señor Presidente de la República remita a la Función Legislativa un proyecto de reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que regule el transporte comunitario; y, que los Gobiernos Autónomos Descentralizados asuman sus competencias y emitan ordenanzas cantonales que viabilicen la legalización del servicio de transporte de personas y bienes del sector rural.

Por todo lo expuesto, se establece que la falta de normas jurídicas que regulen el servicio de transporte comunitario o rural, vulnera el derecho de movilidad de la población rural.

CAPÍTULO V
MARCO PROPOSITIVO

En el ítem que se presenta en este apartado, me corresponde presentar como corolario de mi investigación el Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

5.1. Titulo del Proyecto de Reforma Jurídica

"Legalización de la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural."

5.2. Objetivo

Este Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tiene por objeto regular la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural para garantizar a la población rural el derecho a la movilidad de las personas y seguridad en el transporte comunitario, adecuándola a los derechos reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador y a los principios establecidos en la citada ley.

5.3. Justificación

La presente propuesta de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se justifica dado que en el cantón Caluma, Provincia de Bolívar, se viene prestando servicio de transporte liviano de personas y bienes, en vehículos no autorizados para llevar pasajeros desde y hacia los

recintos aledaños al sector urbano del mencionado cantón; y, por otro lado, por la falta de normativa jurídica que regule y permita el control del servicio de transporte comunitario.

Esta realidad socio-jurídica exige una reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que garantice el derecho de la población rural a la movilidad y seguridad.

El reconocimiento de los derechos de los pueblos y comunidades a la movilización, la profesionalización y capacitación de los choferes que prestan servicio de transporte comunitario, facilitarán el fortalecimiento de las actividades económicas y la legalización de la transportación liviana de pasajeros y bienes en el cantón Caluma.

La presente propuesta de reforma cumple con este objeto y finalidad, y garantiza los derechos reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador, e instrumentos internacionales de derechos humanos, así como la eficacia y supremacía constitucional.

5.4. Desarrollo

5.4.1. ANTEPROYECTO DE LEY REFORMATORIA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

LA ASAMBLEA NACIONAL

Considerando:

Que, el artículo el Art. 394 de la Constitución de la República del Ecuador, publicada en el Registro Oficial Nº 449 el 20 de octubre del 2008, garantiza la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial

dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. De la misma manera, el referido artículo vela por la promoción del transporte público masivo y colectivo; y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte como prioritarias;

Que, el artículo 82 de la Constitución de la República del Ecuador, dispone, que la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, expedida por la Asamblea Constituyente, y publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 398 de 7 de agosto del 2008, debe adecuarse a la normativa constitucional, adaptándose a las necesidades de la sociedad con un sistema de transporte eficiente para el servicio de la ciudadanía;

Que, es imprescindible introducir normativa pertinente a regular el transporte liviano de personas y bienes del sector rural; y,

En ejercicio de sus atribuciones, expide la siguiente:

LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Art. 1. Refórmese el Art. 51, por el siguiente:

Art. 51.- Para fines de aplicación de la presente Ley, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

a) Público;

b) Comercial;
c) Comunitario;
d) Cuenta propia, y
e) Particular

Art. 2. Agréguese al final del Art. 57 un Art. innumerado con el siguiente texto:

Art. …. Se denomina servicio de transporte comunitario el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, mediante un sistema personalizado de servicio de transporte para la población rural o comunitaria, que requiera movilizarse desde el sector rural al sector urbano y viceversa de acuerdo a la necesidad de la población rural, y siempre que en el sector no cuenten con otro servicio de transporte público intracantonal masivo y, o colectivo.

Para operar un servicio de transporte comunitario se requerirá de un permiso de operación otorgado en los términos establecidos en la presente Ley, su Reglamento, y/o en las ordenanzas cantonales.

El Servicio de transporte comunitario se prestará previo el convenio celebrado entre la persona natural o jurídica que prestará dicho servicio, y el representante legal de la Comunidad o de la Junta Parroquial. El documento contendrá, a más de los elementos jurídicos esenciales, la descripción detallada del origen, destino, horario de servicio y ruta, y la indicación de no contar con otro servicio de transporte público en dicho lugar.

El Servicio de transporte comunitario se prestará exclusivamente como servicio de transporte de personas y bienes del sector rural; por lo que, las personas

naturales o jurídicas habilitadas para este fin no podrán ofertar otro servicio adicional que no corresponda a su jurisdicción y modalidad.

Sin embargo, podrán por excepción extender su servicio a zonas pertenecientes a otras comunidades o parroquias rurales, que por su ubicación y características conformen una sola zona geográfica rural consolidada; para satisfacer una necesidad especifica acorde al convenido de servicio de transporte comunitario, debidamente autorizado y registrado por la Agencia Nacional de Tránsito, la cual contendrá a detalle el origen, destino, horario de servicio y ruta.

El conductor del vehículo de transporte comunitario deberá portar en todo momento el convenio señalado y cumpliendo estrictamente con lo determinado en el mismo.

El transporte comunitario, no podrá realizar otro tipo de servicio para el cual fue constituido y autorizado, el incumplimiento a esta disposición será sancionado de conformidad con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El servicio de transporte comunitario se prestará como: Servicio de transporte de pasajeros y bienes.- Es el traslado de personas y bienes del sector rural hacia el sector urbano y viceversa, en lugares que no cuenten con el servicio de transporte público.

La transportación comunitaria se realizará en vehículos automotores que se encuentran debidamente equipados para la prestación de un servicio de calidad y seguridad, por lo que deberán observar obligatoriamente las normas técnicas y niveles de servicio determinados por el organismo competente.

Dada en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, en la Sala de sesiones del Pleno de la Asamblea Nacional del Ecuador a los ….. días del mes de ……. del año 2013.

f)... Presidente.
f).. El Secretario General.

5.5. VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA

5.5.1. Lineamientos para evaluar la propuesta:

a. **La evaluación de la propuesta está sujeta a las disposiciones contenidas en la Constitución de la República del Ecuador, Convenios y Tratados Internacionales y demás legislación vigente.**

El artículo 82 de la Constitución de la República del Ecuador, dispone, que la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.

El art. 319 de la Constitución de la República del Ecuador, reconoce las diversas formas de organización de la producción en la economía, entre otras las comunitarias, cooperativas, empresariales públicas o privadas, asociativas, familiares, domésticas, autónomas y mixtas;

El artículo 329 de la Constitución de la República del Ecuador garantiza a los ecuatorianos acceder al trabajo y al empleo en igualdad de condiciones;

El artículo 394 de la Constitución de la República del Ecuador, garantiza la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. De la misma manera, el referido artículo vela por la promoción del transporte público masivo y colectivo; y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte como prioritarias;

La Ley Orgánica reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV.), publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 415 de 29 de marzo del 2011, en su artículo 1, establecen como objetivos la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Los artículos 1 y 2 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación; y, en garantizar que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

El Art. 11 de la LOTTTSV., determina que el Estado debe fomentar la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que garanticen la interacción, sustentabilidad y permanencia de los sectores público, privado y social.

El artículo 46 de la norma citada, sostiene que el transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, por lo que su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país.

El artículo 30.5 letra c) de la LOTTTSV., faculta a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, Metropolitanos y Municipales, planificar , regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito urbano e intercantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;

De todo lo expuesto, se establece la necesidad de contar con normas claras, previas, públicas para la prestación adecuada y segura del servicio de transporte público rural o comunitario, que contribuya a legalizar la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural, garantizando el derecho a la movilidad eficiente y segura de la población rural en el cantón Caluma.

b. Sobre la base de la acogida favorable que tuvo por parte de mi docente – tutor para el desarrollo del mismo, así como por parte de los docentes lectores y calificadores de mi trabajo de tesis.

c. Sobre el objeto de mi trabajo de tesis que persigue los siguientes logros:

- Dotar de preceptos jurídicos que garanticen a la población rural del derecho a la libre movilidad y seguridad.

- Adoptar disposiciones legales que regulen la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural.

- Evitar que los choferes que prestan servicio de transporte comunitario sean sancionados por no estar regularizados por falta de normas jurídicas que permitan hacerlo.

- Evitar vulneraciones de derechos constitucionales como son el derecho al trabajo y al empleo en igual de condiciones.

CONCLUSIONES

Del trabajo investigativo, se concluye, que:

- El literal f) del Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, prohíbe y sanciona la prestación del servicio de transporte de pasajeros y bienes con un vehículo no autorizado para el efecto.

- El Juzgado Sexto de Garantías Penales de Bolívar, con asiento en el cantón Caluma, provincia Bolívar, tiene competencia para sancionar la prestación de servicio de transporte liviano de pasajeros y bienes del sector rural, por no tener permiso para operar.

- La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ni su reglamento regula la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural o transporte comunitario, lo que ocasiona que se vulnere el derecho de la población rural a la movilidad.

- El Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Caluma, tiene competencia para regular y controlar el transporte liviano de pasajeros y bienes del sector rural

- Es necesario legalizar la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural, dado el requerimiento de la población rural para poder movilizarse desde y hacia recintos aledaños al cantón Caluma.

RECOMENDACIONES

Teniendo en cuenta las conclusiones, se hace las siguientes recomendaciones:

- Concientizar a los propietarios y choferes de la transportación comunitaria, sobre su situación jurídica y de legalización para prestar este tipo de servicios que son necesarios e indispensables para la población rural del cantón Caluma, a fin de no ser sujetos de la sanción prevista en el literal f) del Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

- A los señores jueces y juezas de tránsito o a quienes hagan sus veces, tengan en cuenta para la aplicación de la ley, los principios constitucionales que prevalecen sobre le ley; por lo tanto, resulta inapropiado e inaplicable para el transporte rural de pasajeros y bienes, aplicar las sanciones establecidas en la ley, ya que, vulnera el derecho a la movilidad de la población rural.

- A la Asamblea Nacional, mediante reformas a la ley, regule la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural o transporte comunitario, y garantice a la población rural su derecho a la movilidad.

- A los Gobiernos Autónomos Descentralizados asuman las competencias en materia de tránsito y regulen mediante ordenanzas cantonales el transporte liviano de pasajeros y bienes del sector rural.

- A la Función Ejecutiva, establezca políticas públicas que viabilicen la legalización o formalización de la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural, dado el requerimiento de la población rural para poder movilizarse desde y hacia recintos aledaños al sector urbano.

BIBLIOGRAFÍA

1. CABANELLAS, Guillermo.- Diccionario de Derecho Usual. Tomo III, Séptima Edición. Editorial Heliasta S.R.L. Buenos Aires, Argentina. 1972.

2. CABANELLAS, Guillermo.- Diccionario Jurídico Elemental.- Decimoquinta Edición.- Editorial Heliasta S.R.L. Argentina 2001

3. CADENA CRESPO, Marco.- Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio al asesinato.- Diseño e impresión Crissan Color.- Quito – Ecuador 1998.

4. CARDENAS, Ramiro.- Práctica Forense en materia de Tránsito.- 1ra. Edición. Ediciones CARPOL.- Cuenca –Ecuador 1999

5. OSSORIO, Manuel.- Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. 1ra. Edición. Ediciones Heliasta S.R.I. Buenos Aires. Argentina 1974

6. YÁVAR NÚÑEZ, Fernando; VÁSQUEZ VARAS, Julio Oswaldo, y MONTÚFAR FUENTES, Carlos.- "Manual Teórico-Práctico sobre: Delitos de Tránsito"

LEGISGRAFÍA

1. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. 1ra. Edición. Editorial Jurídica del Ecuador. Quito 2013.

2. CÓDIGO ORGÁNICO DE LA FUNCIÓN JUDICIAL.- Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito 2013.

3. LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito 2013.

4. REGLAMENTO GENERAL A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito 2013.

INTERNET

www.es.wikipedia.org/wiki/Cantón_Caluma

ANEXOS



ANEXO 1

a) ENCUESTA APLICADA A LOS PROFESIONALES DEL DERECHO, RESIDENTES DENTRO DEL CANTON CALUMA, PROVINCIA BOLIVAR.

ÁREA: Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

OBJETIVO: Recabar información sobre la legalización del transporte rural o comunitario en el cantón Caluma, Provincia Bolívar.

DATOS INFORMATIVOS:

PROFESIÓN:..... LUGAR DE TRABAJO:.....
CARGO QUE DESEMPEÑA:.....

INSTRUCCIONES: Sírvase contestar las siguientes preguntas, emita su criterio y marque con una (X), la respuesta que considere correcta, recuerde que es anónimo, por lo que tiene libertad para dar su opinión.

CUESTIONARIO

1. ¿Cree usted, que se debe regular la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural, para garantizar el derecho de la población a la movilidad en el cantón Caluma?

   SI ( ) NO ( )

2. ¿Está usted de acuerdo, que en el cantón Caluma, provincia Bolívar, se preste el servicio de transporte de pasajeros y bienes desde y hacia los recintos, sin contar con un título habilitante?

   SI ( ) NO ( )

3. ¿Considera usted, que la población rural del cantón Caluma, tiene derecho a contar con medios de transporte público que garantice su derecho a la movilidad?

SI ( ) NO ( )

4. ¿Está usted de acuerdo, que se sancione a los conductores del transporte informal del sector rural por llevar y traer personas y bienes desde los recintos aledaños al cantón Caluma?

SI ( ) NO ( )

5. ¿Cree usted, que se debería legalizar la transportación liviana de personas y carga del sector rural en el cantón Caluma?

SI ( ) NO ( )

6. ¿Considera usted, que la falta de normas jurídicas que regulen el transporte comunitario, vulnera el derecho de la población a contar con este servicio?

SI ( ) NO ( )

7. ¿Considera usted, que es aplicable el Art. 145, literal f) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para sancionar la transportación liviana de personas y carga del sector rural?

SI ( ) NO ( )

8. ¿Conoce usted, que le corresponde al Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Caluma, regular y controlar el servicio de transportación liviana de personas y carga en el sector rural?

SI ( ) NO ( )

9. ¿Cree usted, que se debe dictar una ordenanza cantonal en la ciudad de Caluma, para regular y legalizar la transportación liviana de personas y carga del sector rural?

SI ( ) NO ( )

10. ¿Considera usted, que las camionetas de cabina simple con cajón sean consideradas como medios de transporte público de pasajeros y bienes para el sector rural, donde no cuenten con dicho servicio?

SI ( ) NO ( )

AGRADEZCO SU COLABORACIÓN

ANEXO No. 2

b) ENCUESTA APLICADA A CINCUENTA CONDUCTORES DE LA TRANSPORTACIÓN LIVIANA DE PASAJEROS Y BIENES DEL CANTON CALUMA, PROVINCIA BOLIVAR.

ÁREA: Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

OBJETIVO: Recabar información sobre la legalización del transporte rural o comunitario en el cantón Caluma, Provincia Bolívar.

DATOS INFORMATIVOS:

PROFESIÓN:..... LUGAR DE TRABAJO:.....
CARGO QUE DESEMPEÑA:.....

INSTRUCCIONES: Sírvase contestar las siguientes preguntas, emita su criterio y marque con una (X), la respuesta que considere correcta, recuerde que es anónimo, por lo que tiene libertad para dar su opinión.

CUESTIONARIO

1. ¿Conoce usted, que es prohibido prestar servicio de transporte de pasajeros y bienes con un vehículo no autorizado para el efecto?

   SI ( ) NO ( )

2. ¿Está de acuerdo que se sancione la prestación de servicio de transporte liviano de pasajeros y bienes del sector rural, por no tener permiso para operar?

   SI ( ) NO ( )

3. ¿Está de acuerdo que la ley regule de mejor manera la transportación liviana de pasajeros y bienes para el sector rural o comunitario, a fin de garantizar el derecho de la población rural a la libre movilidad?

   SI ( ) NO ( )

4. ¿Está usted de acuerdo, que el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Caluma, emita una ordenanza cantonal para regular y controlar el transporte liviano de pasajeros y bienes del sector rural?

SI ( ) NO ( )

5. ¿Considera necesario legalizar la transportación liviana de pasajeros y bienes del sector rural, dado el requerimiento de la población para poder movilizarse desde y hacia recintos aledaños al cantón Caluma?

SI ( ) NO ( )

AGRADEZCO SU COLABORACIÓN

ANEXO No. 3

c) CUADRO DE OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Variable Independiente	Definición	Categorías	Indicadores	Escala/Ítems
Legalización del transporte público rural	Legalizar, dar estado o forma legal. El Transporte público, podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV.)	Fundamentar jurídica y doctrinariamente las contravenciones de tránsito, con respecto al servicio de transporte público de pasajeros y bienes desde áreas rurales a la urbana	Fichas bibliográficas Encuestas
Variable Dependiente	**Definición**	**Categorías**	**Indicadores**	**Escala/Ítems**
Derecho a la movilidad de personas y bienes	Consiste en contar con medios de transporte público para el traslado de un lugar a otro de las personas y bienes, cuyo deber recae en el Estado.	Constitución de la República del Ecuador.	Demostrar que, la falta de legalización de la transportación pública rural en el cantón Caluma, provincia Bolívar, no garantiza a la población rural el derecho a la movilidad de personas y bienes.	Encuestas