



**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO**

TEMA:

**“EL PRINCIPIO DEL DERECHO AL TRABAJO DEL TAXISMO
INFORMAL Y LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO
DE PRIMERA CLASE EN LA PROVINCIA
DE SANTA ELENA,
2014-2015”**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE
ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL
ECUADOR**

AUTORES:

**ROMMEL XAVIER VILLO VERA
JORGE LUIS MIRABA CAICHE**

TUTOR:

DRA. NICOLASA PANCHANA SUÁREZ MSc.

LA LIBERTAD, 2015

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO**

TEMA:

**“EL PRINCIPIO DEL DERECHO AL TRABAJO DEL TAXISMO
INFORMAL Y LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO
DE PRIMERA CLASE EN LA PROVINCIA
DE SANTA ELENA,
2014-2015”**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE
ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL
ECUADOR**

AUTORES:

**ROMMEL XAVIER VILLO VERA
JORGE LUIS MIRABA CAICHE**

TUTOR:

DRA. NICOLASA PANCHANA SUÁREZ MSc.

UPSE
LA LIBERTAD, 2015

DEDICATORIA

En especial a dios que ha sido nuestra guía y motivación, también a nuestras familias que con su apoyo nos fueron motivando a conseguir este objetivo que hoy ese sueño que comenzó hace tiempo atrás hoy tiene su fruto.

**ROMMEL XAVIER VILLO VERA
JORGE LUIS MIRABA CAICHE**

AGRADECIMIENTO

De corazón a cada una de las persona que desde el inicio han estado, nuestras familias, amigos, maestros y muchas otras personas que depositaron su confianza en nosotros, por sus palabras, presencias y lealtad.

ROMMEL XAVIER VILLO VERA
JORGE LUIS MIRABA CAICHE

TRIBUNAL DE GRADO

Lcdo. Guillermo Santa María Suárez, MSc.
**DECANO DE LA FACULTAD DE
CIENCIAS SOCIALES Y DE SALUD**

Lcdo. Milton González Santos, MSc.
**DIRECTOR CARRERA
COMUNICACIÓN SOCIAL
ENCARGADO PROCESO DE
TITULACIÓN**

Dr. Agustín Zúñiga Brito
DELEGADO DEL DIRECTOR CARRERA

Dr. Carlos Díaz Barreño, MSc.
PROFESOR DE AREA

Dra. Nicolasa Panchana Suárez, MSc.
TUTOR (A)

Abg. Joe Espinoza Ayala.
SECRETARIO GENERAL

ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTO.....	iv
TRIBUNAL DE GRADO	v
ÍNDICE GENERAL	ix
ÍNDICE CUADROS	xiii
ÍNDICE GRÁFICOS.....	xiv
RESUMEN.....	xv
INTRODUCCIÓN.....	xvi
1.- Tema	1
2.- Antecedentes	1
3.- Problema	3
3.1.- Enunciado del problema	3
3.2.- Posibles causas.....	3
3.3.- Contextualización del problema.....	3
3.4.- Delimitación del problema.....	5
4.- JUSTIFICACIÓN	6
5.- Objetivos	8
5.1.- Objetivo general	8
5.2.- Objetivos específicos.....	8
6.- HIPÓTESIS	9
7.- VARIABLES	9

8.- OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	10
CAPÍTULO I	12
MARCO TEÓRICO.....	12
1.1. FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA.....	12
1.1.1. Principio de derecho	12
1.1.1.1. Características de los Principios Generales de Derecho	12
1.1.1.2. Funciones de los Principios	13
1.1.2. Derecho al trabajo	14
1.1.2.1. Principios fundamentales de derecho al trabajo	14
1.1.3. Trabajos Informales	15
1.1.3.1. Características de trabajo informal	16
1.1.3.2. Consecuencia del trabajo informal.....	17
1.2. FUNDAMENTACIÓN CONTEXTUAL	17
1.2.1. La Informalidad.- Concepto.....	17
1.2.2. El Taxista Informal.- Definición	19
1.2.3. Historia del Taxismo Informal en la provincia de Santa Elena.....	20
1.2.4. Aparición de los primeros Grupos de Vehículos Fleteros	22
1.2.5. Contravenciones de Tránsito	22
1.2.6. Definición.....	23
1.2.7. Situación del servicio de taxi en la provincia de Santa Elena.....	23
1.3. FUNDAMENTACIÓN LEGAL.....	24
1.3.1. Constitución de la República del Ecuador.....	24
1.3.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial	25

1.3.3.	Código del trabajo.....	28
1.3.4.	Código Orgánico de la Función judicial.....	28
CAPÍTULO II		29
METODOLOGÍA.....		29
2.1.	DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	29
2.1.1.	Modalidad de la investigación	30
2.1.2.	Tipo de investigación	30
2.1.2.1.	Descriptiva.....	30
2.1.2.2.	Explicativa	30
2.1.2.3.	Investigación de campo	31
2.2.	POBLACIÓN Y MUESTRA	31
2.2.1.	Población.....	31
2.2.2.	Muestra	31
2.3.	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN	32
2.4.	Procedimiento de la investigación	33
CAPÍTULO III		35
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS		35
3.1.	Procesamiento y análisis	35
3.2.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	47
3.2.1.	Conclusiones	47
3.2.2.	Recomendaciones	48

CAPÍTULO IV	49
PROPUESTA	49
4.1. Título.....	49
4.2. Justificación	49
4.3. Fundamentación teórica.....	51
4.3.1. Legal.....	52
4.4. Objetivos.....	62
4.4.1. Objetivo general.....	62
4.4.2. Objetivos específicos	62
4.5. Factibilidad.....	63
4.5.1. Financiera.....	63
4.5.2. Legal.....	63
4.5.3. Técnica	64
4.5.4. De recurso humano	64
4.6. Descripción de la propuesta.....	64
4.6.1. Propuesta	65
4.6.2. Aspectos.....	65
4.6.3. Impacto.....	70
BIBLIOGRAFÍA	71
ANEXOS	74

ÍNDICE CUADROS

Cuadro # 1 Evolución del transporte terrestre en el Ecuador	1
Cuadro # 2 Variable Independiente	10
Cuadro # 3 Variable Dependiente.....	11
Cuadro # 4 Habitantes Provincia de Santa Elena	31
Cuadro # 5.- Muestra.....	32
Cuadro # 6 Principio de derecho.....	66
Cuadro # 7 Contravenciones tránsito de primera clase.....	67
Cuadro # 8 Derecho al Trabajo.....	68
Cuadro # 9 Legalización de informales	69

ÍNDICE GRÁFICOS

Gráfico # 1.- Cantón	35
Gráfico # 2.- Conoce alguna cooperativa de taxis.....	36
Gráfico # 3 Sabe si se encuentra legalmente reconocida la cooperativa .	37
Gráfico # 4 Conoce cuantas son las contravenciones de tránsito que contempla la Ley	38
Gráfico # 5 Conoce las contravenciones de tránsito de primera clase	39
Gráfico # 6 Existe en la provincia de Santa Elena taxistas informales	40
Gráfico # 7 Cómo considera la presencia del taxista informal en la Provincia de Santa Elena.....	41
Gráfico # 8 Está de acuerdo que se les permita su legalización	42
Gráfico # 9 Le parece que los taxistas informales están incumpliendo con el trámite de legalización	43
Gráfico # 10 El trabajo de los taxistas informales afecta la economía de las cooperativas de taxis formalizadas.....	44
Gráfico # 11 Conoce de alguna acción por parte de las autoridades competentes para arreglar la situación de los taxistas informales.....	45
Gráfico # 12 Considera que los que ejercen el taxismo informal en la provincia tiene el derecho al trabajo	46

**EL PRINCIPIO DEL DERECHO AL TRABAJO DEL TAXISMO
INFORMAL Y LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE PRIMERA
CLASE EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, 2014-2015.**

Autores: Rommel Xavier Villao Vera
Jorge Luis Miraba Caiche

Tutora: Dra. Nocolasa Panchana Suárez, MSc.

RESUMEN

Este trabajo tiene por objeto realizar la investigación, sobre el tema de la informalidad del transporte terrestre (taxis) y las contravenciones de tránsito de primera clase determinando su ubicación, síntomas, pronósticos, causas y estratégicas para el control del problema. Fijamos y delimitamos el campo donde efectuaremos la investigación, que son las calles de la provincia de Santa Elena, y evaluamos la problemática. Formulamos el objetivo general y los específicos, luego desarrollamos la justificación con su debida hipótesis. En el marco teórico, señalamos los antecedentes históricos y por no existir información sobre el taxismo informal, a nivel nacional y local, nos vimos en la necesidad de recurrir al instrumento de investigación como es la entrevista, para poder obtener información de fuentes directas, inmersas en el problema del taxismo informal. Nuestra investigación está revestida de un marco conceptual, donde de describe nuevos términos producto de la teoría utilizada e investigada. Recurrimos al marco legal preceptuado en las leyes que regulan nuestro ordenamiento jurídico. Para desarrollar nuestros objetivos específicos empleamos las encuestas dirigidas a los habitantes de la provincia de Santa Elena, para determinar las causas de la informalidad y justificar nuestra propuesta que consiste en un Plan de acción para la socialización de las contravenciones de Tránsito de primera clase y la aplicación del principio de derecho de trabajo en la provincia de Santa Elena.

INTRODUCCIÓN

Se entiende por taxismo informal, la actividad de prestar servicios de transporte terrestre comercial sin cumplir con los requisitos contemplados en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus respectivo Reglamento.

Los conductores de estos vehículos violentan a diario las normas, conociendo que serán sancionados; pero sin embargo ellos aseguran que con serán sancionados; pero sin embargo ellos aseguran que con el fruto de sus trabajo llevan el sustento diario a sus hogares.

El artículo 33 de la Constitución de la República del Ecuador manifiesta “Que el trabajo es un derecho y una obligación social”, es decir que toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.

Amparados en éste derecho constitucional, los taxistas informales continúan ejerciendo sus actividades y a pesar de conocer la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en donde manifiesta que su actividad está al margen de la ley, ellos aseguran que no están violando la Constitución, la que es una norma jerárquicamente superior y que está por encima de las leyes orgánicas.

Según nuestras fuentes directas, la población de taxistas informales oscilan entre 3.500 a 4.000, solo en el cantón La libertad, donde éste fenómeno es más evidente, por ser un sector eminentemente comercial y por otras razones que ventilaremos en nuestro estudio.

El presente trabajo de investigación puede asociarse a situaciones de pobreza, desempleo, leyes represivas, altos costos para regularizar sus vehículos, inflación, etc. Dentro de la comunidad península de Santa

Elena y en especial al lugar escogido para nuestra investigación, que es el cantón La Libertad.

Este trabajo de investigación servirá para aclarar interrogantes respecto a la aplicación de las normas contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, respecto de su Reglamento, en la misma Constitución de la República y en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Para cumplir de este fin se ha seguido un proceso metodológico diseñado acorde con la naturaleza de la investigación y está estructurada en dos partes:

La segunda parte es el proceso de investigación. Está estructurado en cuatro capítulos que se refieren a:

Capítulo I, se describe la fundamentación en la que se sustenta el trabajo investigativo, aquí se recogen todas las teorías científicas, conceptuales, legales y el análisis del problema en su situación actual.

Capítulo II, detalla el diseño de la investigación, los métodos empleados, así como la determinación de la población y muestra a ser investigada.

Capítulo III, analiza e interpreta los resultados obtenidos de la aplicación de los instrumentos investigativos, esto es las encuestas y entrevistas, a la población Muestral.

Capítulo IV, es la propuesta del presente trabajo para la solución del problema del alto índice de contravenciones de tránsito de primera clase en la provincia de Santa Elena.

En las páginas finales encontramos la bibliografía de las fuentes a las que se recurrió para obtener la información correspondiente.

1.- Tema

EL PRINCIPIO DEL DERECHO AL TRABAJO DEL TAXISMO INFORMAL Y LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE PRIMERA CLASE EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, 2014-2015.

2.- Antecedentes

La evolución del transporte en el Ecuador se origina desde la presidencia del Dr. Isidro Ayora, donde se crea Ministerio de Obras Públicas y Comunicación cuya función se basa en al análisis, explotación, financiamiento de la obras públicas, inclusive el fomento de su transporte vial terrestre.

Cuadro # 1 Evolución del transporte terrestre en el Ecuador

AÑO	ACONTECIMIENTO
1983	<i>Creación de de Transporte (Rutas y Terminal Terrestre).</i>
1985	<i>Gobierno Nacional crea del Transporte que otorga un plan de transporte para Quito y una provisión de 100 buses articulados para Quito y Guayaquil.</i>
1990	<i>Gobierno Nacional compra locomotoras en un intento por recuperar el ferrocarril e implementa el transporte fluvial en Guayaquil.</i>
1991	<i>Creación de la Estudios de Transporte (Estudios de Diagnóstico y Propuesta Proyecto Trolebús).</i>
1993	<i>Municipio de Quito demandó del estado la transferencia de la competencia de varios servicios, entre ellos, el transporte.</i>
1995	<i>Municipio de Quito crea de Planificación y Gestión del Transporte.</i>
1999	<i>Mediante reforma constitucional se establece la posibilidad de transferir a los municipios la competencia del tránsito y el transporte terrestre.</i>

Fuente: (Bodero & Sánchez, 2009)

Para entender sobre la historia y evolución del taxi ejecutivo y sus consecuencias en el avance del país hay que retroceder al 1994, cuando un grupo de taxistas, empezaron a efectuar el “Servicio Puerta a Puerta, la que resultó una propuesta innovadora en el servicio de taxis en el país.

Durante años la resistencia a este tipo de servicio dio sus frutos, para el año 2008 la Asamblea Nacional Constituyente expide la Ley del transporte en donde se reconoce que el servicio de taxi ejecutivo desde ese entonces es considerado como un tipo de movilización legal.

De igual manera el servicio de taxi al ser regulado, no se consideró que todos los que ejercían la labor de taxistas estarían dispuestos a ser parte de ese grupo de taxistas que son considerados formales, pues por diversas circunstancias se le dificultaba hacerlo, por lo que empezaron a ser considerados como informales.

Es preciso determinar que la informalidad constituye un prototipo de actividad laboral que se desarrolla al margen de las acciones legales vigentes, aunque eso no significa que sea en contra de ello, se realiza a través de acciones no constituidas, esto es utilizada como una acción que se ejecuta en los sectores de escasos recursos de una población, con la única finalidad de poder satisfacer sus necesidades básicas y ganarse la vida.

El transporte informal de pasajeros aparece regido por una normativa extralegal que regula el derecho de propiedad de las máquinas y la organización. La generación de esta modalidad se generó mediante la invasión de rutas por avenidas y calles, de acuerdo a la demanda de la población. (De La Puente & Torres, 2007).

En esta ocasión el análisis de la informalidad se lo realiza al servicio no autorizado de transporte de pasajeros en la provincia de Santa Elena, este tipo de acciones es llevado a cabo por carros particulares, en ciertos casos de motos, los cuales a pesar de que saben que es una actividad ilegal lo realizan.

3.- Problema

3.1.- Enunciado del problema

El alto índice de contravenciones de tránsito de primera clase en la provincia de Santa Elena.

3.2.- Posibles causas

- ✓ El derecho al trabajo de los taxis Informales
- ✓ Limitado conocimiento de las sanciones.
- ✓ Taxismo informal.
- ✓ Limitadas fuente de trabajo.
- ✓ No respeto a las señales de tránsito ubicadas en las carreteras

3.3.- Contextualización del problema

En el inicio la transportación surge cuando el hombre tuvo la necesidad de movilizarse más rápido, y ya no quería hacer uso de animales, es así que, en 1882 Gottlielo Damler descubrió que con el petróleo;

“se podía impulsar un pistón más rápido, poco a poco fueron surgiendo más inventos con la aplicación del petróleo y buen acero barato que fue el que utilizó en su producción Henry Ford, con lo que se creó el automóvil. Las guerras desarrollaron nuevas clases de automóviles, tales como los tanques y autobuses”.
(Fundacion Wikipedia, 2012)

La propagación de los servicios de transporte terrestre en el país en especial del taxi informal se debe a la falta de acatamiento de las ordenanzas y además de una falta de direccionamiento acerca de las oportunidades de trabajo que tiene un conductor.

En el editorial (el tiempo.com.ec, 2011) manifiesta que: “Pese a existir leyes y reglamentos que norman los permisos para que una empresa de transporte pueda operar en determinada ruta, estas disposiciones no se han cumplido, y como consecuencia existe una preocupante proliferación”.

Un ejemplo de ello es que en ciudades como Cuenca este tipo actividad denominada también “taxismo pirata”, donde los vehículos que están pintados de color amarillo aun sin ser miembros de una cooperativa ejercen esta actividad, que en ciertos momentos esta modalidad de transporte ha sido utilizado por delincuentes para efectuar sus fechorías en unidades que aparentan ser taxis.

Los diferentes problemas que se presentan en materia de tránsito, por diferentes causales es necesario mejorar en beneficio de la colectividad y de los involucrados, respetando cada una de las normas y leyes vigentes. La transportación informal ha ganado un lugar en diversos sectores del país pues el control de parte de las autoridades competentes es poco efectivo. A pesar que (Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de

Transporte Terrestre, 2008), detalla sanciones fuertes para quienes realicen este tipo transporte ilegal donde indica que la sanción “va desde un salario mínimo vital del trabajador como multa hasta tres días de prisión y diez puntos menos en la licencia cuando es por primera vez y en el caso de reincidencia la sanción es más fuerte”.

“Las contravenciones se producen al igual que los delitos por cuatro formas de culpa fundamental como son: la negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de las Leyes y Reglamentos”. (Abg. Quinchuela, 2014).

Las contravenciones de tránsito al efectuarse en determinada instancia llegan a perjudicar al adelanto y la seguridad ciudadana, en oposición con el beneficio común de cualquier administración, cuyo interés está regido por las normas de tránsito vigentes.

Sobre todo siempre apegado a la constitución de la república del Ecuador promulgada en el año 2008 y lo tipificado por la ley. Es por este motivo que nuestro trabajo de investigación busca realizar un análisis jurídico sobre él, derecho al trabajo que en muchas ocasiones se acogen las personas que realizan la actividad de taxis informal dentro de la provincia de Santa Elena.

3.4.- Delimitación del problema

Campo: Derecho

Área: Ciencias Sociales

Aspecto: Legal

Delimitación espacial: Provincia de Santa Elena

Delimitación temporal: Se desarrollará en los meses de abril a julio del año 2015.

Formulación del problema: ¿Cómo incidirá el análisis jurídico sobre el principio del derecho al trabajo en los taxistas informales y las contravenciones de primera clase en la provincia de Santa Elena?

4.- JUSTIFICACIÓN

En una publicación (Planzer, 2005) indica que:

“El número de muertos por accidentes de tránsito a nivel mundial es de 1.2 millones de personas cada año. Los accidentes de tráfico constituyen la segunda causa de muerte para personas entre los 5 y 29 años y la tercera para personas entre los 30 y 44 años. En los países en vías de desarrollo, dado que el número de vehículos está creciendo rápidamente”.

Es decir que una de las principales causas de muerte, está siendo los accidentes de tránsito debido a que muchos factores inciden, como la falta de prevención de parte de los transeúntes así como también de los conductores.

Se estima que en los países de América Latina y el Caribe, entre los años 2000 y 2020, el número de víctimas mortales por el tránsito crecerá en un 48%, 149% en el Asia Meridional y aun cuando las predicciones por

decirlo así en Europa Oriental y Asia Central se estima un aumento del 19% (Planzer, 2005), es decir que en la región de América la situación es alarmante y que este valor puede llegar a ser mucho mayor sino que busca soluciones para disminuir los accidentes.

En el 2011 en el Ecuador entra en vigencia la reforma de Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, se instituye la forma para considerar las contravenciones de tránsito, las mismas que son: leves, graves y muy graves.

En diciembre del 2014 fueron 112.251 contravenciones por exceso de velocidad, y la violación a las leyes de tránsito son las principales causas de muerte en los accidentes en el país, con el 58,64%. (El Telegrafo, 2014), esto es un hábito de ciertos conductores por no respetar los límites máximos y mínimos de velocidad en las calzadas del país.

Además del control y de las contravenciones de tránsito, el control del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre a la transportación ilegal, actualmente está dejando como resultado a cientos de taxis informales detenidos en varias provincias y también con ello a muchos sin un trabajo que realizar.

Santa Elena es una de las provincias que se ha desarrollado a través del tiempo y mejorado su imagen en los últimos años, su progreso se refleja últimamente con importantes obras del comercio que han traído una nueva gestión de actividades, mejorando el ingreso económico y con mejor infraestructura.

Pero muchos aspectos no se han considerado, dentro de la provincia de Santa Elena para implementar nuevas fuentes de trabajo que conlleve a que los habitantes no se dediquen a realizar actividades que no están

dentro de lo establecido de la ley, como la práctica del taxismo informal que es sancionado, pero en muchas ocasiones algunas de las personas se acogen al principio del derecho al trabajo establecido por la Constitución de la República del Ecuador. La Agencia Nacional de Tránsito de la provincia de Santa Elena, contabilizo en el 2014 un total de 1.272 automotores detenidos, como resultado de los operativos de control que se llevaron a efecto en contra de los “taxis piratas”, servicio que prestan a diario cientos de conductores

La investigación que se propone realizar un análisis jurídico del derecho al trabajo taxi informal y las contravenciones de primera clases, la finalidad de la investigación es tener un punto de vista sobre cada una de la temática que se presentan sobre este tema.

5.- Objetivos

5.1.- Objetivo general

Determinar el derecho al trabajo del taxista informal a través de un estudio y análisis para que se establezca la incidencia en las contravenciones de tránsito de primera clase en la provincia de Santa Elena.

5.2.- Objetivos específicos

- Fundamentar el derecho al trabajo del taxismo informal.
- Determinar las causas que conlleva a ciertos choferes a laborar como taxistas informales en la provincia de Santa Elena.
- Análisis de documentos y datos estadísticos en contravenciones y el derecho al trabajo.

6.- HIPÓTESIS

El principio del derecho del trabajo del taxismo informal incide para que las contravenciones de tránsito de primera clase sean sancionadas.

7.- VARIABLES

Variable independiente

Principio del derecho trabajo del taxismo informal.

Variable dependiente

Contravenciones de tránsito.

8.- OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Cuadro # 2 Variable Independiente

HIPÓTESIS	VARIABLE	CONTEXTUALIZACIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	TÉCNICAS
El principio del derecho del trabajo del taxismo informal incide para que las contravenciones de tránsito de primera clase sean sancionadas.	Variable independiente Principio del derecho al trabajo del taxismo informal	La rama del derecho que se encarga de regular las relaciones que se establecen a raíz del trabajo humano se conoce como derecho laboral. Se trata del conjunto de reglas jurídicas que garantizan el cumplimiento de las obligaciones de las partes que intervienen en una relación de trabajo.	Sanciones Análisis del principio del derecho al trabajo Módulo garantista Infracciones	Recurso humano Recurso materiales	Observación Encuestas

Autores: Rommel Xavier Villao Vera - Jorge Luis Miraba Caiche

Cuadro # 3 Variable Dependiente

HIPÓTESIS	VARIABLE	CONTEXTUALIZACIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	TÉCNICAS
El principio del derecho del trabajo del taxismo informal incide para que las contravenciones de tránsito de primera clase sean sancionadas.	Variable dependiente: Contravenciones de tránsito de primera clase.	El término contravención es un término del ámbito del derecho que se utiliza para designar a aquellos actos que van en contra de las leyes o lo legalmente establecido y que por lo tanto pueden representar un peligro tanto para quien lo lleva a cabo como también para otros.	Contravenciones de tránsito El parte policial Contenido del parte policial	Recurso humano Recurso materiales	Observación Encuesta

Autores: Rommel Xavier Villao Vera - Jorge Luis Miraba Caiche

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1. FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA

1.1.1. Principio de derecho

Al referirse al término del principio del derecho se da por entendido que tiene vínculo con la materia de Derecho, es así que entre los diversos enunciados se hace referencia lo siguiente:

Se entiende por principio de derecho a los enunciados normativos generales que aunque no hayan sido integrados al ordenamiento jurídico de mediante procedimientos formales, forman parte de él, por el simple hecho de que le sirven como fundamento a otros enunciados y del mismo modo recogen de forma abstracta el contenido de ellos. (Collantes, 2009).

1.1.1.1. Características de los Principios Generales de Derecho

Estos se aplican en el derecho internacional de manera supletoria, es cuando no resulta aplicable al caso en cuestión ninguna otra forma. Estas características no se refieren a la forma como han sido creadas, sino a su origen y a su contenido, (Barberis, 2006) son las siguientes:

- a) Generalización de normas jurídicas pertenecientes al derecho interno.

- b) Reconocimiento por la generalidad de los miembros de la comunidad internacional.
- c) Transferibilidad de los órdenes jurídicos internos al derecho internacional.

Estos tres principios son y siempre deberán ser manipulados por los jueces, los jurisprudentes o por legisladores, ya sea para integrar vacíos legales o simplemente para poder comprender de una forma correcta las normas jurídicas que en muchos casos pueden cometerse diligencias que resultan de carácter dudoso.

1.1.1.2. Funciones de los Principios

Los principios Generales del Derecho también cumplen con funciones como las de crear, interpretar y aplicar el ordenamiento jurídico, los cuales a su vez se pueden resumir en tres vocablos: elaborar (función creativa), comprender (función interpretativa), suplir (función Integrativa). (Leon, 2010), describe estas funciones de la siguiente manera:

- ✓ **Función creativa:** es aquella que se establece antes de promulgar una norma jurídica, se desarrolla en base al conocimiento de los principios.
- ✓ **Función interpretativa:** es aquella en la que se implica la interpretación de una norma, de igual manera se debe conocer los principios, de tal forma que se puede garantizar la correcta interpretación.

- ✓ **Función integradora:** esta etapa es aquella que va a colmar un vacío legal, y este Derecho se convierte en un sistema legal hermético”.

1.1.2. Derecho al trabajo

El derecho al trabajo se refiere a la posibilidad que cada individuo tiene para participar de manera libre en actividades como de: producción, prestación de servicios a la colectividad y al goce de los beneficios que se obtiene mediante estas actividades. Estos beneficios son los que van a garantizar un estilo de vida adecuado.

“Los derechos laborales son las normas que protegen las personas trabajadoras y comprenden: el derecho a unas condiciones dignas de trabajo, seguras e higiénicas, el derecho a un trabajo libremente escogido y aceptado, el derecho a una remuneración adecuada”. (Observatorio DESC, 2010).

Otra definición acerca del derecho al trabajo es el que indica (Davalos, 2001): “el derecho al trabajo es el conjunto de normas jurídicas cuyo objeto es conseguir el equilibrio y la justicia social en las relaciones de trabajo”.

1.1.2.1. Principios fundamentales de derecho al trabajo

En esta cita (Neves, 2007), indica: “el Derecho al trabajo está lleno de normas mínimas (imperativas hacia abajo y dispositivas hacia arriba), por tanto, los derechos reconocidos a los trabajadores son indispensables para estos respectos a su parte imperativa pero no de la dispositiva”.

Entre los principios del derecho laboral tenemos:

- ✓ **“Principio protector:** Este principio se basa en el beneficio de la parte dependiente de un contrato de tal forma que pueda estar a la par con la otra y ambas se vean beneficiadas.

- ✓ **Principio de irrenunciabilidad de derechos:** Mediante este principio un trabajador no puede ni podrá renunciar o estar imposibilitado de ejercer los derechos y garantías que se le otorga de acuerdo a la legislación laboral.

- ✓ **Principio de continuidad laboral:** Este principio le otorga al trabajador la máxima duración posible del contrato por el hecho de ser este trabajo la principal (o única) fuente de ingresos.

- ✓ **Principio de primacía de la realidad:** No importa la autonomía de la voluntad, sino la demostración de la realidad que reina sobre la relación entre trabajador y empleador.

1.1.3. Trabajos Informales

Entre las definiciones que se citan se describe la siguiente: “las ocupaciones informales son trabajos que la gente crea en la desesperación por sobrevivir, carecen de créditos, tecnología, tienen una productividad que por dichas razones, es una tercera parte a una cuarta parte de un puesto de trabajo económico formal, y no tiene protección social alguna”: (Acevedo, Peralta, Tallarico, & Wiñasky, 2009).

Otro aspecto que se debe considerar es el siguiente: “el problema del desempleo se le suma el crecimiento de trabajos informales, es decir: que

los puestos de trabajos informales representan en muchos caso fragilidad laboral, baja calidad de eficiencia y sus ingresos menores en comparación a un puesto de trabajo formal.

1.1.3.1. Características de trabajo informal

Las características generales del trabajo informal son las siguientes (Borja, 2005):

1. "Formación de microempresas unipersonales o familiares,
2. Indiferenciación entre sus propietarios y los trabajadores,
3. Muy pequeño componente de capital por puesto de trabajo,
4. Uso de tecnologías elementales e intensivas en mano de obra,
5. División simple del trabajo,
6. Bajísima productividad,
7. Ausencia de horarios y reglamentaciones laborales,
8. Desvinculación con la seguridad social y
9. Operación en mercados populares muy competitivos y de muy baja capacidad de consumo".

1.1.3.2. Consecuencia del trabajo informal

Entre las consecuencias de la presencia del trabajo informal están:

- a) Ausencia de inspección y control.
- b) Falta de políticas públicas planificadas.
- c) Poco acceso a préstamos de microcréditos.

Debido a las pocas garantías que se dan en un trabajo informal, en la sociedad se genera inseguridad que recae en las personas que realizan estas actividades porque no saben la procedencia de lo que puedan adquirir, o del servicio que requieren.

1.2. FUNDAMENTACIÓN CONTEXTUAL

1.2.1. La Informalidad.- Concepto

Para empezar nuestra investigación, es necesario primero que conozcamos sobre lo que es la informalidad y sus antecedentes.

El término de informalidad o sector informal, se introdujo a principios de los años setenta por Hart (1971) analizando el trabajo de Ghana.

En esa época, la informalidad fue relacionada con los países de tercer mundo y en un principio utilizado para describir a las actividades no agrícolas de pequeñas escala productiva, en las cuales los individuos

obtenían una forma de vida adicional de la que el mercado formal les podía ofrecer.

Las actividades económicas estaban relacionadas con la producción de bienes de bajo valor agregado, tales como las artesanías o la alfarería por citar algunos, o también en servicios como el transporte de agua o alimentos.

A diferencia de aquellas personas que trabajan en el sector formal como administrativos, en el gobierno, en industrias o grandes cadenas comerciales, sus actividades han tendido a no ser registradas en la estadística oficial, y tampoco su significancia económica era importante en aquella época.

Hart (1971) distingue entre lo formal e informal mediante la identificación del empleo asalariado y empleo por cuenta propia.

La informalidad era común y fue practicada intensamente en los países industrializados durante el periodo del capitalismo clásico.

En este sentido, cabe la pregunta: ¿por qué ha existido, y persiste el sector informal en la economía? El sector informal existe por que produce bienes y servicios que cualquier consumidor ordinario quiere comprar y a niveles de valores accesibles.

No necesariamente consumen estos productos los “pobres” como se cree, sino que muchas veces han sido agricultores de pequeña escala que comercializan su cosecha, asistentes comerciales, encargados de tiendas o pequeños comercios.

La informalidad, ha provisto de innumerables oportunidades en las obtención de ingresos adicionales en aquellos países donde el desarrollo industrial ha sido débil, y como consecuencia, también lo ha sido la generación de empleo suficiente para su población trabajadora.

La falta de ayudas y seguros que no ofrecen los gobiernos contra el desempleo, produjo que la mayor parte de los llamados “desempleados urbanos” se encontraran realmente trabajando en un sector informal, y mayoría de las veces de forma intensiva.

1.2.2. El Taxista Informal.- Definición

Formal.- Persona que cumple con los requisitos o formalidades establecidos.

Informal.- Referido a una persona que no cumple con sus obligaciones, compromisos o que no sigue las normas establecidas.

Para Portes (1995), el sector se entendería como “todas aquellas actividades generadoras de ingreso, pero no reguladas, en un medio donde actividades similares si lo están”.

Taxi.- Automóvil de color amarillo destinado al transporte comercial de personas.

En Base a las definiciones anteriores podemos establecer el siguiente concepto: “El taxista informal es el conductor profesional dedicado al transporte comercial de personas; y que por esa actividad percibe retribución económica; a pesar de que no cumple con los requisitos y demás formalidades establecidas en las leyes”.

1.2.3. Historia del Taxismo Informal en la provincia de Santa Elena

Al iniciar con nuestra investigación nos encontramos con la novedad de que no existen bibliografía, ni datos exactos, ni aproximados, respecto de cuándo nació el taxismo informal en el Ecuador, ni en la provincia de Santa Elena.

Por lo que recurrimos a fuentes conocedoras de la materia, como dirigentes de cooperativas que tienen más de veinte años ejerciendo la actividad del transporte terrestre comercial (taxismo), así como también a autoridades del control de tránsito con más de 25 años de experiencia.

Hace unos sesenta años atrás, el primer transporte terrestre que se usaba para trasladarse eran las acémilas, se viajaba desde la parroquia Colonche a la ciudad de Guayaquil, a través de la cordillera Chongón-Colonche y viceversa.

Se demoraban tres días para llegar a dichos lugares, y también había otra vía de transporte que era la marítima, a través de “la balandra”, donde se transportaban los peninsulares para hacer compras de los víveres, y materiales de construcción.

Con el tiempo llegó el tren, no hay que olvidar que éste sector fue privilegiado con este servicio, la estación llegaba primero hasta Progreso y luego se desplazó hasta Santa Elena, quedando la estación en lo que actualmente funciona la Escuela de Conducción “Aneta”.

El país estaba en proceso de desarrollo y se inició la construcción de las carreteras, principalmente la de Guayaquil-Santa Elena.

Con ello llegaron los vehículos que transportaban el petróleo y diesel como también llegó la primera perforación de petróleo al Ecuador.

Los primeros transportes terrestres fueron trasladados desde Europa, por parte de la empresa inglesa “Anglo Ecuadorian Oil Fields” que trajeron los transportes más avanzados de aquella época.

Con la llegada de esta empresa extranjera a la Península, llegaron también ciudadanos procedentes del continente europeo, y que laboraban en la Compañía Anglo, para ese entonces ni Santa Elena, ni La Libertad, ni Salinas eran tan comerciales como Ancón.

Los habitantes de toda la Península se trasladaban hasta Ancón, a comprar víveres de primera necesidad; es decir que Ancón en esa época era el centro comercial de la península de Santa Elena.

En lo posterior en el año 1925, se construyó el muelle de La Libertad en el sector denominado Puerto Rico, para exportar el petróleo a países como Estados Unidos y Canadá, lo que convierte a La Libertad en el segundo lugar de concentración del comercio en la península, después de Ancón.

Gracias a ese auge comercial, algunos habitantes de La Libertad contaban ya con sus propios vehículos para trasladarse a la ciudad de Guayaquil.

La clase popular con menos recursos usaban los vehículos llamados las playeras y las chivas, que eran los que hacían el recorrido desde La Libertad-Santa Elena-Ancón; y había otro sector de gente nativa que hacía el recorrido desde Salinas-Santa Rosa-Muey, es decir se constaba con dos rutas.

Los pobladores que venían del recorrido desde Ancón hacían trasbordo, después de cierto tiempo se unen las dos líneas, comenzó a transformarse la transportación terrestre.

Posteriormente aparecieron los vehículos llamados “mixtos”, que eran los que tenían filas de asientos, y en la parte de atrás un cajón de madera, allí se trasladaban los peninsulares desde La Libertad-Guayaquil y viceversa.

1.2.4. Aparición de los primeros Grupos de Vehículos Fleteros

Aproximadamente hace treinta y cinco años, en Santa Elena un pequeño grupo de personas que tenían algo de recursos económicos, trajeron camionetas, en ese entonces no existían las cooperativas.

Entonces podemos decir que fue el primer grupo de informales en la provincia de Santa Elena, estos vehículos eran de cualquier color.

En aquella época no existían cooperativas, permisos de operación, ni requisitos que cumplir para prestar servicio de transporte terrestre de alquiler.

1.2.5. Contravenciones de Tránsito

Para desarrollar nuestro tema de investigación del taxismo informal, conforme lo manifiesta la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es necesario hacer un breve análisis sobre las contravenciones de tránsito.

1.2.6. Definición

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no contiene en sus disposiciones legales la definición de contravención, simplemente se limita a clasificar las infracciones de tránsito en delitos y contravenciones.

Tratadistas como Guillermo Cabanellas de Torres manifiesta que la contravención es “La falta que se comete al no cumplir lo ordenado, trasgresión de la ley”

Las contravenciones de tránsito según nuestra Ley se producen al igual que los delitos por negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de la Ley, reglamento y falta de obediencia a los agentes de control de tránsito y a las señales de tránsito, por parte de los conductores de vehículos y por parte de los peatones, la diferencia radica en su modalidad y grado, lo cual se podrá determinar diferentes clases.

1.2.7. Situación del servicio de taxi en la provincia de Santa Elena

En la Provincia de Santa Elena, para complementar la seguridad en la transportación especialmente en los taxis, desde agosto del 2013 se instalaron los nuevos aparatos parte del Sistema de Transporte Seguro, que fue diseñado para transportes públicos especialmente los taxis, este sistema está conectado al servicio del 911 y que es aplicado a nivel nacional.

Son 14 las cooperativas de taxis en la Provincia de Santa Elena que están legalmente autorizadas para brindar el servicio de taxis a los habitantes de la localidad, sin embargo no todos los que ofrecen el servicio de taxis

cumplen con todas las normas, es así que como antecedente en el 2010 eran una 300 unidades de 18 cooperativas quienes solicitaban que se le permita laborar, mas esta cifra en el 2011 ya eran 800 los taxistas informales de 23 cooperativas informales, notándose un incremento.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a las infracciones en el artículo 106 la define: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones, que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”.

La situación actual de servicio de taxis formal en la provincia de Santa Elena se está viendo afectada por la parte informal que les representa una competencia desleal y afecta sus ingresos, haciendo referencia que también ese tipo de servicio no brinda garantías para los usuarios y es más se presta para que se den asaltos y otro tipo de acciones delictivas.

1.3. FUNDAMENTACIÓN LEGAL

Es necesario considerar el aspecto legal para efectuar el presente trabajo, a continuación se detalla los siguientes artículos con literales en sus respectivos casos:

1.3.1. Constitución de la República del Ecuador

Art. 262.- Indica acerca de los gobiernos regionales autónomos que tendrán las competencias exclusivas en su literal 3 lo siguiente: Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades.

Art. 264.- Acerca de los gobiernos municipales y sus competencias en el literal 6: Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

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

Acerca del derecho al trabajo en el **Art. 325** indica: El Estado garantizará el derecho al trabajo. Se reconocen todas las modalidades de trabajo, en relación de dependencia o autónomas, con inclusión de labores de auto sustento y cuidado humano; y como actores sociales productivos, a todas las trabajadoras y trabajadores.

El **Art. 326** menciona sobre los principios, y se considera los siguientes literales: 1. El Estado impulsará el pleno empleo y la eliminación del subempleo y del desempleo; 2. Los derechos laborales son irrenunciables e intangibles; 7. Se garantizará el derecho y la libertad de organización de las personas trabajadoras, sin autorización previa; 15. Se prohíbe la paralización de los servicios públicos de salud entre los cuales se menciona la transportación y que la ley establecerá límites que aseguren el funcionamiento de dichos servicios.

1.3.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

El **Art. 138** prescribe que las contravenciones de tránsito son leves graves y muy graves y estas a su vez se clasifican en leves de 1ra, 2da y de 3ra clase y graves de 1ra, de 2da y de 3ra clase.

Art. 139.- Incurren en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al 5% de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir, entre los literales se consideran los siguientes:

a) El conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas establecidas en el Reglamento de la presente Ley y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos;

b) Quien conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes y de conformidad con lo establecido en el Reglamento de la presente Ley;

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

d) La persona con discapacidad, que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad, sin la identificación o distintivo correspondiente;

h) El conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con el Reglamento;

i) El conductor que llevare animales domésticos en los asientos delanteros;

j) Los conductores que no utilicen el cinturón de seguridad;

k) El conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no advierta a los pasajeros sobre la prohibición de arrojar a la vía pública desechos que contaminen el medio ambiente, o no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de los mismos;

m) Quien desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el medio ambiente;

p) El comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato;

s) El propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos del automotor, sin la respectiva autorización.

Acerca de las sanciones el **Art. 147** indica: 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.

Art. 179.- En las contravenciones, los agentes de tránsito entregarán personalmente al responsable de la comisión de la contravención, copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecerse la identidad del conductor el número de placas del vehículo. En caso de que no se pueda entregar la boleta personalmente, ésta de ser posible se remitirá al domicilio del propietario del vehículo en un plazo no mayor de setenta y dos horas contadas desde la fecha en que fue

cometida la infracción. El infractor responsable no podrá renovar su licencia de conducir, ni matricular el vehículo que esté a su nombre, si antes no ha cancelado el valor de las multas más los recargos correspondientes.

1.3.3. Código del trabajo

Art. 440.- Libertad de asociación.- Los trabajadores y los empleadores, sin ninguna distinción y sin necesidad de autorización previa, tienen derecho a constituir las asociaciones profesionales o sindicatos que estimen conveniente, de afiliarse a ellos o de retirarse de los mismos, con observancia de la ley y de los estatutos de las respectivas asociaciones.

1.3.4. Código Orgánico de la Función judicial

Art. 229.- Competencia de las juezas y los jueces de tránsito.- Son competentes para conocer, sustanciar y dictar sentencia, según sea el caso, en los procesos por infracciones de tránsito de acuerdo a la ley de la materia.

CAPÍTULO II

METODOLOGÍA

2.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

El presente trabajo de carácter investigativo encuentra su fundamentación en aspectos teóricos y diversas definiciones conceptuales con la finalidad de obtener un análisis jurídico del principio al trabajo taxi informal y las contravenciones de tránsito de primera clase en la provincia de Santa Elena.

El diseño de la propuesta del presente trabajo de investigación se desarrolló con una base en la investigación cualitativa la misma que ayuda y permite la recolección de información sobre el objeto de la investigación, ésta se logró durante la búsqueda, donde surgieron las estrategias básicas, que permitió determinar la muestra de las personas que van a intervenir durante la exploración y establecer cuál será el grado de beneficio que se alcanzará con la propuesta sobre la problemática.

El proyecto del estudio cualitativo permite que se mantenga un contacto directo con los involucrados que formaron parte de este proceso y aportaron para la recolección de datos, antes de eso se hizo una identificación del problema, fundamentado para ello en las causas del problema; por lo que los taxistas informales de la provincia fueron las personas correctas para comprender la problemática.

2.1.1. Modalidad de la investigación

La modalidad básica de la investigación es transversal o transaccional, y se recopilará información en un solo momento para su posterior análisis y poder establecer la influencia que se ejercen entre una variable y otra.

Además esta investigación se considera de tipo descriptiva, explicativa, y de campo, ya que se describirá y explicará las características del principio de derecho al taxismo informal y de las contravenciones de la ley de tránsito, se explorará debido a que no se cuentan con investigaciones relacionadas en la localidad, además de efectuarse mediante el contacto directo con los involucrados, por lo que se considera de campo.

2.1.2. Tipo de investigación

2.1.2.1. Descriptiva

Se considera descriptiva porque de acuerdo a la información recopilada se describirán las características del principio de derecho al taxismo informal y las contravenciones a la Ley de tránsito originadas en la provincia de Santa Elena destacando los factores principales útiles en la investigación.

2.1.2.2. Explicativa

Será explicativa porque en base a los datos descritos de las variables se explicará la naturaleza de los fenómenos y situaciones originados en la interacción entre las variables, considerando el medio local, natural y cotidiano donde se desarrolla la problemática.

2.1.2.3. Investigación de campo

Será de campo porque se realiza en el lugar de origen natural del problema y se trabaja con las personas directamente afectadas e involucradas en la descripción de variables, con la finalidad de obtener datos exactos y fiables de la problemática a nivel local.

2.2. POBLACIÓN Y MUESTRA

2.2.1. Población

La población que se considera para el presente trabajo de investigación es de la provincia de Santa Elena, que corresponde al total de sus habitantes, que según el Censo del INEC realizado en el año 2010 fue de 308.693 habitantes.

Cuadro # 4 Habitantes Provincia de Santa Elena

Cantón	Habitantes
La Libertad	95.942
Salinas	68.675
Santa Elena	144.076
Total	308.693

Fuente: Censo INEC 2010

Autores: Rommel Xavier Villao Vera - Jorge Luis Miraba Caiche

2.2.2. Muestra

El cálculo de la muestra en la investigación está considerado al tamaño de la población (N), el número total de habitantes de la Provincia de Santa Elena, según información registrada en el IV Censo de Población y V de Vivienda llevado a cabo por el INEC en el año 2001.

N = 308.693

$$N = \frac{0,25 * 308.693}{(308.693 - 1) \frac{0,05^2}{2^2} + 0,25}$$

$$N = \frac{77.17325}{(308.692) \frac{0,0025}{4} + 0,25}$$

$$N = \frac{77.17325}{(308.692) 0,000625 + 0,25}$$

$$N = \frac{77.17325}{0,4429325}$$

N=174

El resultado de la aplicación de la fórmula para el cálculo de la muestra, para efectos de esta investigación fue de 174 habitantes de la provincia de Santa Elena, este valor se distribuyó porcentualmente por Cantones, y se realizó las encuestas respectivas según el siguiente cuadro:

Cuadro # 5.- Muestra

Cantón	Habitantes	Porcentaje
La Libertad	65	37,36%
Salinas	34	19,54%
Santa Elena	75	43,10%
Total	174	100,00%

Autores: Rommel Xavier Villao Vera - Jorge Luis Miraba Caiche

2.3. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN

Es necesario determinar la situación real del objeto, de donde parte la investigación, para ello es necesario elegir las técnicas y herramientas

para la recopilación de la información para lo cual se considera las siguientes:

La observación.- Es el mecanismo de todo proceso investigativo, en ella se basa para obtener la mayor información y número de datos recopilados.

La encuesta.- Permite recopilar los datos de la población o una parte representativa de ella. La persona investigada llena un cuestionario y se puede verificar los resultados obtenidos en el problema.

2.4. Procedimiento de la investigación

A continuación se detalla la secuencia que se aplicó para el desarrollo de la investigación del presente trabajo de titulación:

- 1) Formulación del anteproyecto.
- 2) Delineación de las habilidades de investigación.
- 3) Ilustración de las instrucciones efectuadas para el impulso de la estrategia.
- 4) Determinación de la muestra.
- 5) Planteamiento de los instrumentos de investigación
- 6) Recolección de datos: análisis e interpretación.
- 7) Elaboración de propuesta.

CAPÍTULO III

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

3.1. Procesamiento y análisis

Ítem N° 1. Cantón

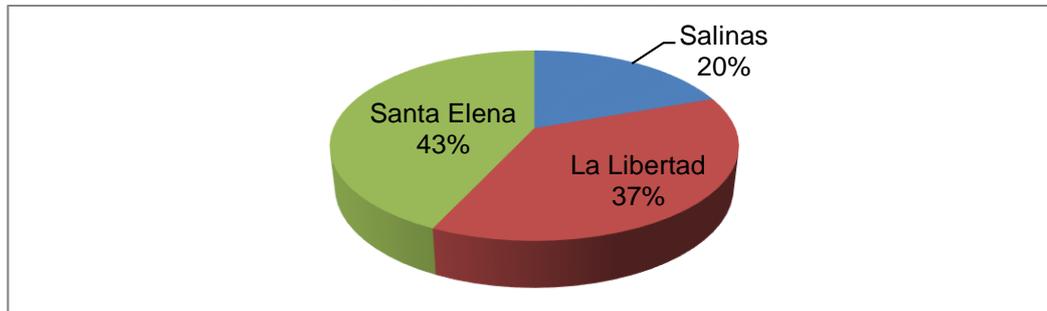
Tabla # 1.- Cantón

Cantón		
CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Salinas	34	19,54%
La Libertad	65	37,36%
Santa Elena	75	43,10%
Total	174	100,00%

Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Gráfico # 1.- Cantón



Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

La encuesta se efectuó considerando a la población de la Provincia de Santa Elena, en referencia a las cabeceras cantonales, siendo el resultado que el 43% fueron del cantón Santa Elena; mientras que 37% de La Libertad y en un 20% de Salinas, esto en base al movimiento local y comercial que cada lugar tiene, así como también la demanda que tiene los taxis.

Ítem N° 2. ¿Conoce alguna cooperativa de taxis?

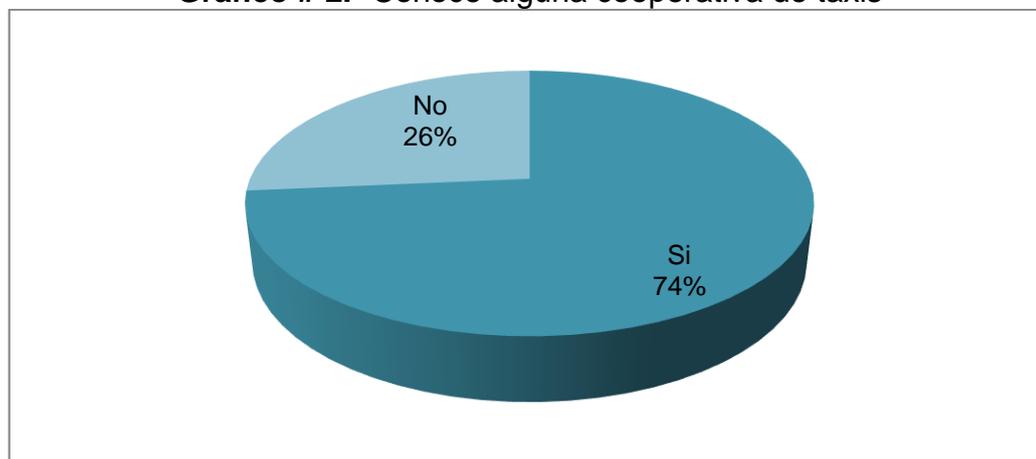
Tabla # 2 ¿Conoce alguna cooperativa de taxis?

Conoce alguna cooperativa de taxis		
Si	128	73,56%
No	46	26,44%
Total	174	100,00%

Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Gráfico # 2.- Conoce alguna cooperativa de taxis



Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Análisis: Las personas encuestadas en un 74% manifestaron que tienen conocimiento de la existencia de alguna cooperativa de taxi, a diferencia del 26% que indicó que no conoce.

Interpretación: Esta pregunta refleja que en su mayoría los habitantes de la provincia de Santa Elena saben de las cooperativas de taxis que existen en el medio sin considerar si estas son o no legalmente constituidas y que por ello disponen de un medio de transporte mucho más rápido que un bus.

Ítem N° 3. Sabe si se encuentra legalmente reconocida la cooperativa

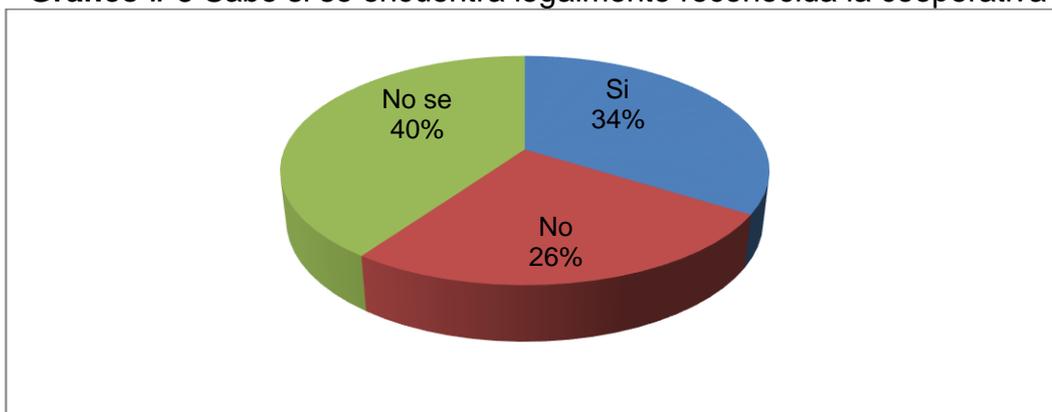
Tabla # 3 Sabe si se encuentra legalmente reconocida la cooperativa

Sabe si se encuentra legalmente reconocida la cooperativa		
Si	59	33,91%
No	45	25,86%
No se	70	40,23%
Total	174	59,77%

Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Gráfico # 3 Sabe si se encuentra legalmente reconocida la cooperativa



Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Análisis: En un 40% de los habitantes consultados dijeron que no saben con certeza si las cooperativas de taxis son legales, el 34% saben que si están constituidas a diferencia del 26% que manifestó que no.

Interpretación: Para los habitantes de la provincia saber si las cooperativas de taxis en las que se transportan no es algo que llame su atención, es lo que esta pregunta obtuvo como resultado pues en un porcentaje mayoritario dijo que no sabe.

Ítem N° 4. Conoce cuantas son las contravenciones de tránsito que contempla la Ley

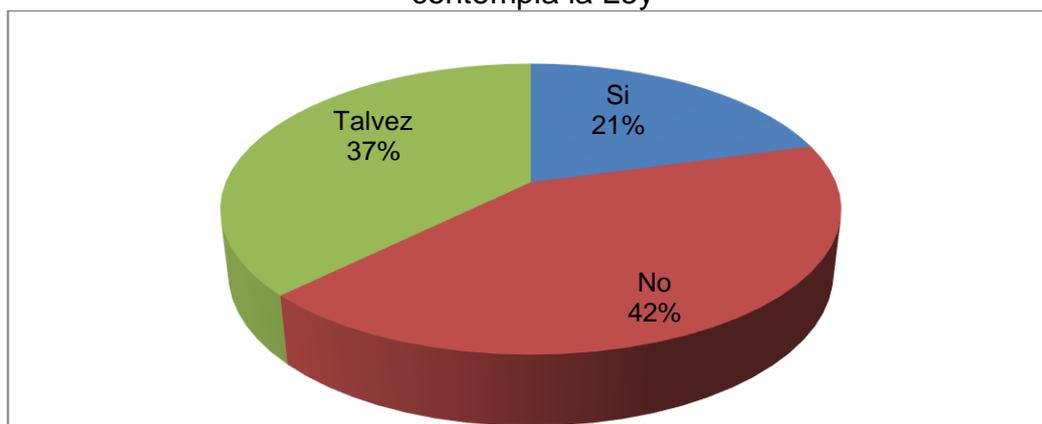
Tabla # 4 Conoce cuantas son la las contravenciones de tránsito que contempla la Ley

Conoce cuantas son las contravenciones de tránsito que contempla la Ley		
Si	36	20,69%
No	73	41,95%
Tal vez	65	37,36%
Total	174	100,00%

Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Gráfico # 4 Conoce cuantas son las contravenciones de tránsito que contempla la Ley



Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Análisis: El 42% de los encuestados no conoce cuantas son las contravenciones de tránsito, en un 37% que tal vez y el 21% que si sabe.

Interpretación: Para la mayoría de los encuestados y por decirlo de los habitantes de la provincia carecen de los conocimientos sobre cuántas son las contravenciones de tránsito que están estipuladas en la Ley de Tránsito.

Ítem N° 5. ¿Conoce las contravenciones de tránsito de primera clase?

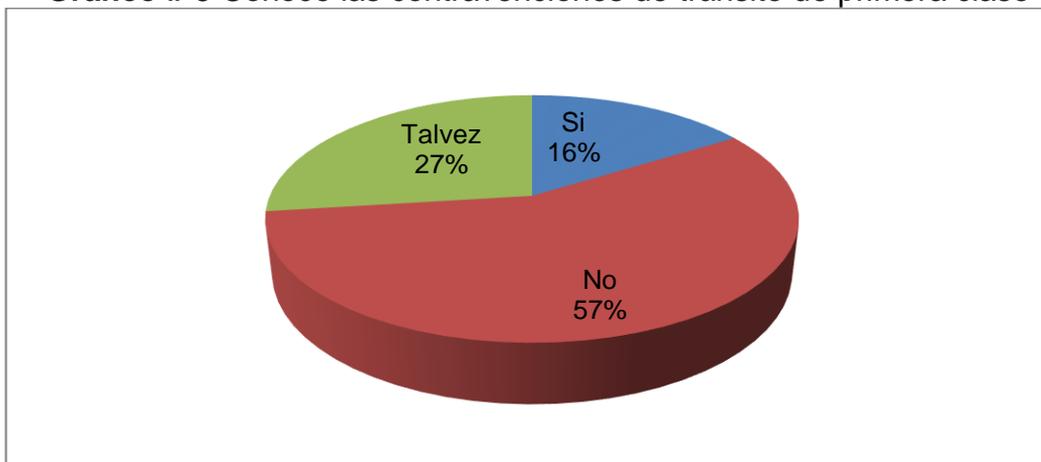
Tabla # 5 Conoce las contravenciones de tránsito de primera clase

Conoce las contravenciones de tránsito de primera clase		
Si	28	16,09%
No	99	56,90%
Tal vez	47	27,01%
Total	174	100,00%

Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Gráfico # 5 Conoce las contravenciones de tránsito de primera clase



Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Análisis: El 57% no sabe cuáles son las contravenciones, en un 27% que tal vez y un 16% que si conoce.

Interpretación: Hay un desconocimiento sobre las contravenciones de tránsito vigente lo que se refleja en el resultado de esta pregunta, por lo que si no saben cuántas son las contravenciones tampoco saben cuáles son las sanciones.

Ítem N° 6. Existe en la provincia de Santa Elena taxistas informales

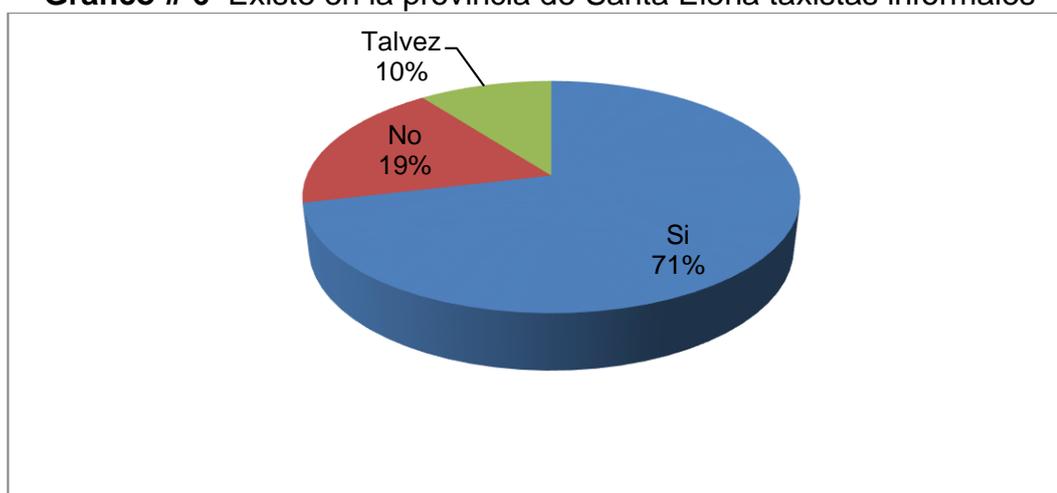
Tabla # 6 Existe en la provincia de Santa Elena taxistas informales

Existe en la provincia de Santa Elena taxistas informales		
Si	124	71,26%
No	32	18,39%
Tal vez	18	10,34%
Total	174	100,00%

Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Gráfico # 6 Existe en la provincia de Santa Elena taxistas informales



Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Análisis: El 71% de los habitantes encuestados mencionaron que existen taxis informales en la provincia, mientras que 19% dijo que no.

Interpretación: Esta pregunta da como resultado que en el medio donde habitan los encuestados existen personas dedicadas al taxismo informal por lo que es una situación que es conocida por muchos.

Ítem N° 7. Como considera la presencia de los taxista informales en la Provincia de Santa Elena

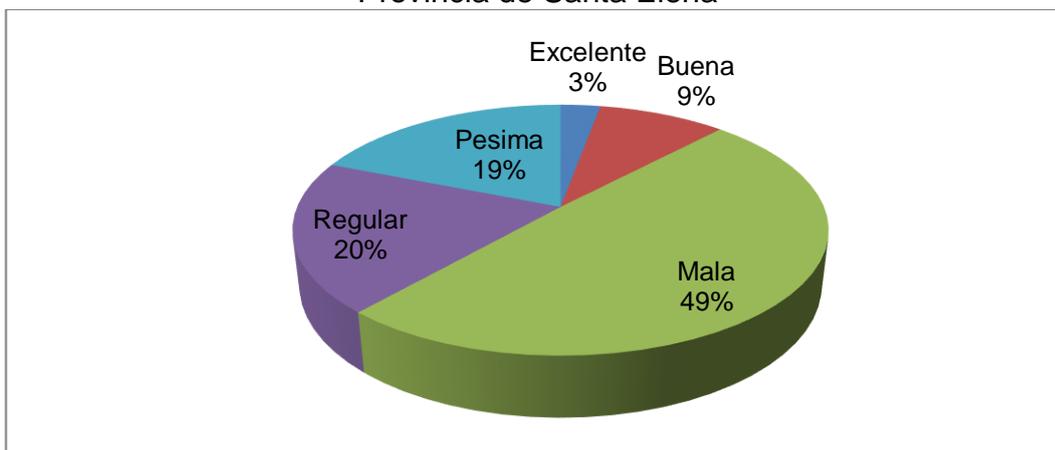
Tabla # 7 Como considera la presencia de los taxista informales en la Provincia de Santa Elena

Como considera la presencia de los taxista informales en la Provincia de Santa Elena		
Excelente	5	2,87%
Buena	16	9,20%
Mala	86	49,43%
Regular	34	19,54%
Pésima	33	18,97%
Total	174	100,00%

Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Gráfico # 7 Cómo considera la presencia del taxista informal en la Provincia de Santa Elena



Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Análisis: La presencia de los taxistas informales para el 49% es mala, 20% regular, 19% la considera pésima, entre el 9% y 3% buena y excelente respectivamente.

Interpretación: Para la mayoría de las personas encuestadas, los taxistas informales no les representa una buena imagen por decirlo así, ya que mucho de los casos se han escuchado como este tipo de vehículos son puntos fáciles de asaltos o secuestros.

Ítem N° 8. Está de acuerdo que se les permita su legalización

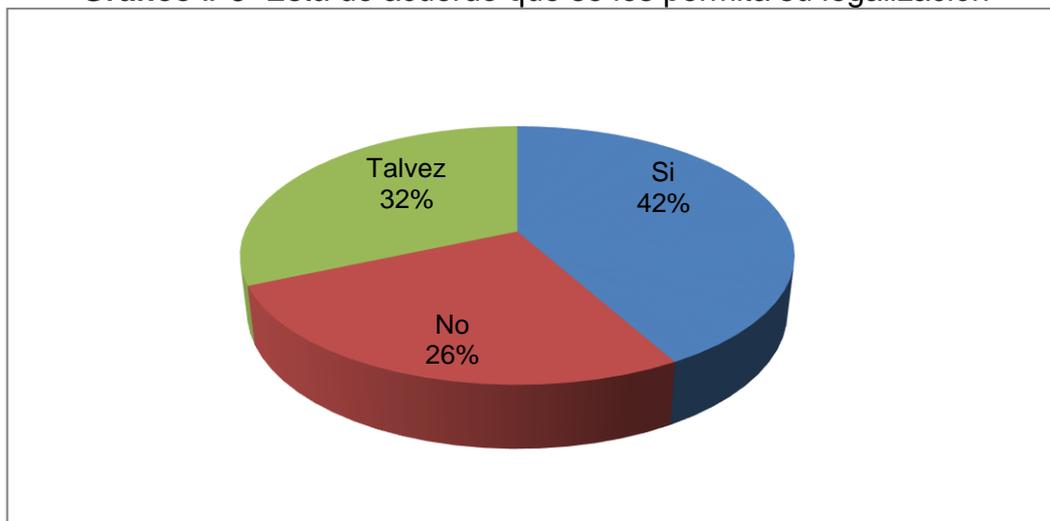
Tabla # 8 Está de acuerdo que se les permita su legalización

Está de acuerdo que se les permita su legalización		
Si	73	41,95%
No	46	26,44%
Tal vez	55	31,61%
Total	174	100,00%

Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Gráfico # 8 Está de acuerdo que se les permita su legalización



Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Análisis: El 42% está de acuerdo que legalice a los taxis informales, el 32% que tal vez y en un 26% que no.

Interpretación: Para los habitantes es importante este tema de la legalización porque con ello también se da la seguridad al momento de viajar en taxis, sin el riesgo que pase algo y no haya una reacción inmediata.

Ítem N° 9. Le parece que los taxistas informales están incumpliendo con el trámite de legalización

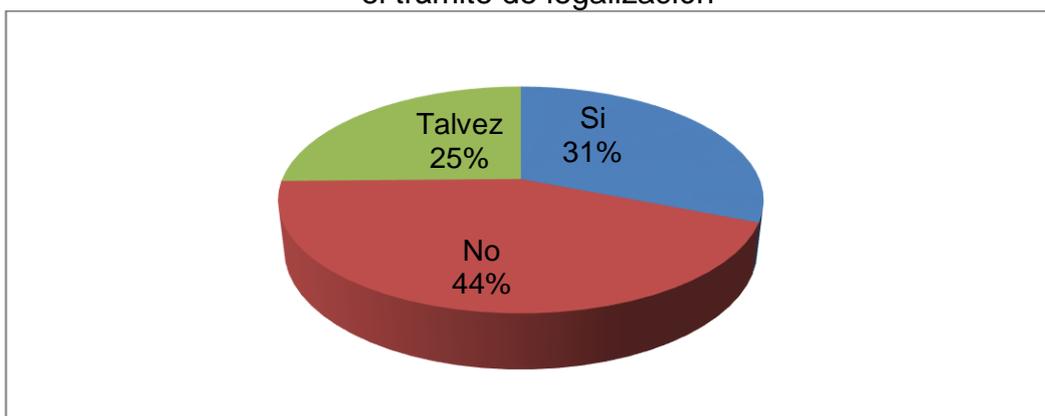
Tabla # 9 Le parece que los taxistas informales están incumpliendo con el trámite de legalización

Le parece que los taxistas informales están incumpliendo con el trámite de legalización		
Si	54	31,03%
No	76	43,68%
Tal vez	44	25,29%
Total	174	100,00%

Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Gráfico # 9 Le parece que los taxistas informales están incumpliendo con el trámite de legalización



Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Análisis: Para el 44% mencionan que no les parece que están incumpliendo con la legalización, el 31% dice que sí y en un 25% considera que tal vez.

Interpretación: La legalización es un trámite que lleva su tiempo y es por ello que se considera que los taxistas no están incumpliendo las leyes, que en el debido de los casos tampoco hay la agilización de parte de autoridades competentes.

Ítem N° 10. El trabajo de los taxistas informales afecta la economía de las cooperativas de taxis formalizadas.

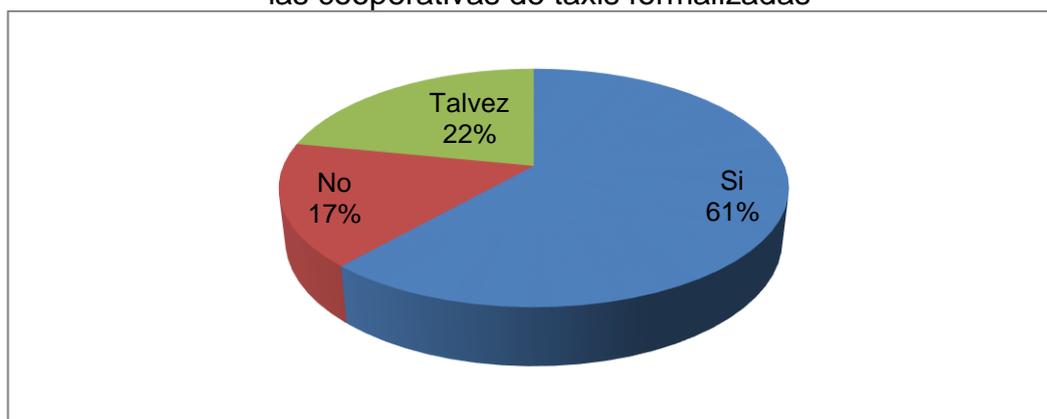
Tabla # 10 El trabajo de los taxistas informales afecta la economía de las cooperativas de taxis formalizadas

El trabajo de los taxistas informales afecta la economía de las cooperativas de taxis formalizadas		
Si	107	61,49%
No	29	16,67%
Tal vez	38	21,84%
Total	174	100,00%

Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Gráfico # 10 El trabajo de los taxistas informales afecta la economía de las cooperativas de taxis formalizadas



Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche.

Análisis: El 61% de los habitantes menciona que afecta la economía de las cooperativas formalizadas, mientras que 22% tal vez y un 17% dice que no.

Interpretación: Es claro que la presencia de los taxistas informales en la provincia genera malestar en las cooperativas legalmente constituidas, pues consideran que reducen sus ingresos y limitan sus capacidades adquisitivas que permite cubrir sus necesidades y las de sus familias.

Ítem N° 11. ¿Conoce de alguna acción por parte de las autoridades competentes para arreglar la situación de los taxistas informales?

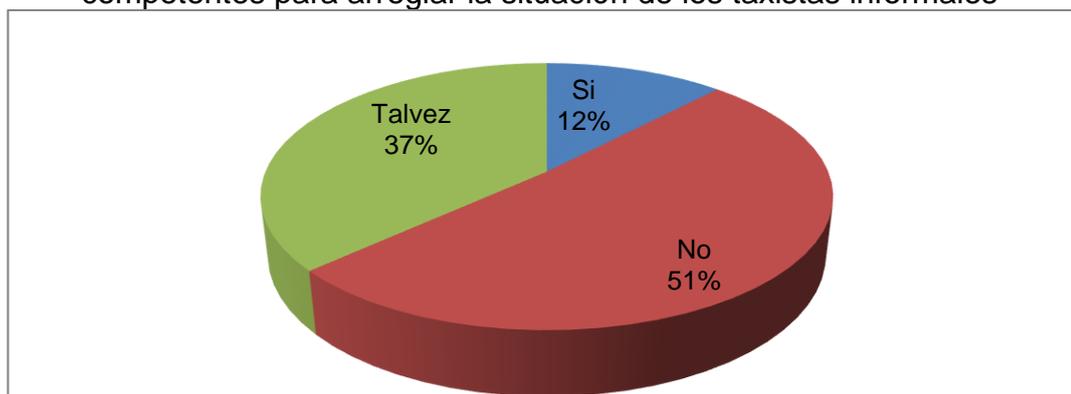
Tabla # 11 Conoce de alguna acción por parte de las autoridades competentes para arreglar la situación de los taxistas informales

Conoce de alguna acción por parte de las autoridades competentes para arreglar la situación de los taxistas informales		
Si	21	12,07%
No	89	51,15%
Tal vez	64	36,78%
Total	174	100,00%

Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Gráfico # 11 Conoce de alguna acción por parte de las autoridades competentes para arreglar la situación de los taxistas informales



Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Análisis: En un 51% se menciona que no conoce de acciones de las autoridades para la legalización de los informales, el 37% que tal vez y el 12% que si lo están haciendo.

Interpretación: Para la mayoría de las personas a quienes se encuestó les resulta difícil creer que alguna autoridad este realizando algo para ayudar a arreglar la situación de los informales, por lo que deducen que esta realidad llevara mucho tiempo para que cambie.

Ítem N° 12. ¿Considera que los que ejercen el taxismo informal en la provincia tiene el derecho al trabajo?

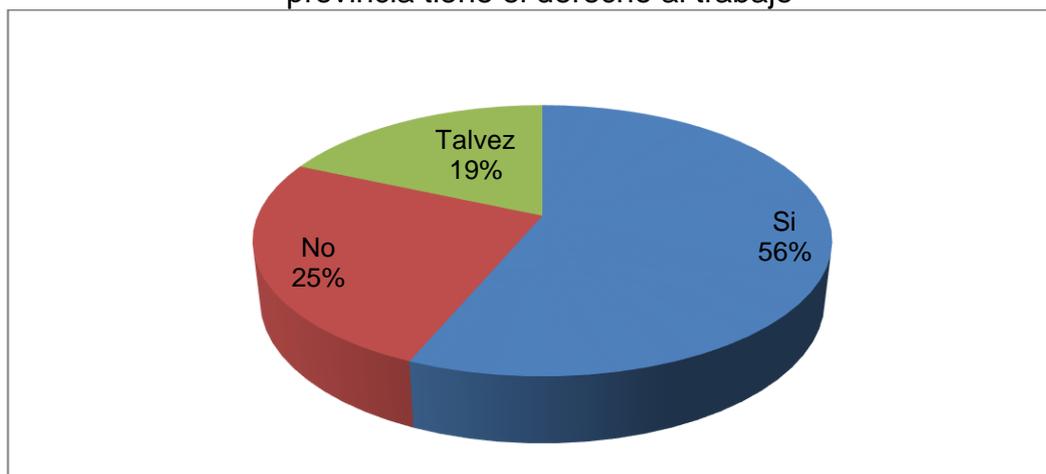
Tabla # 12 Considera que los que ejercen el taxismo informal en la provincia tiene el derecho al trabajo

Considera que los que ejercen el taxismo informal en la provincia tiene el derecho al trabajo		
Si	98	56,32%
No	44	25,29%
Tal vez	32	18,39%
Total	174	100,00%

Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Gráfico # 12 Considera que los que ejercen el taxismo informal en la provincia tiene el derecho al trabajo



Fuente: Habitantes Provincia de Santa Elena

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Análisis: En un 56% considera que los taxistas informales tienen el derecho al trabajo, el 25% que no lo tienen y 19% que tal vez.

Interpretación: El derecho al trabajo es un principio al cual todo ciudadano tiene derecho a acceder sin ningún tipo de restricción, pero esto no significa que se tenga que incumplir las leyes, por lo que debe buscar los medios para laborar legalmente sin perjudicar a su entorno.

3.2. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.2.1. Conclusiones

- a)** La existencia real de casos de sanciones de contravenciones a los taxistas informales de conformidad con el artículo 145 literal f), obliga a los taxistas informales.

- b)** La necesidad de que los choferes y dueños de taxis informales de conocer el contexto que abarca la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para tener derecho con verdadera justicia social de poder reclamar ante las autoridad competente los actos de corrupción por parte de los Agentes de Tránsito.

- c)** Inconformidad existente entre los taxistas formales e informales; los unos porque aseveran que ellos cumplen con todas las normas estipuladas en las leyes y reglamentos de tránsito y los otros aseguran que la Constitución los ampara con el derecho al trabajo.

- d)** El desempleo, el despido de empleados públicos y privados, la inflación la migración, los altos costos para poder regularizarse, operación como servicio de taxi comercial, son las causas que han llevado a la proliferación del taxismo informal.

- e)** El hecho de que existan taxistas informales provoca que los miembros de las cooperativas se sientan amenazados hasta el extremo de que su economía sea afectada 61% (ítem 12), por lo que asumen que las autoridades no están realizando ningún tipo de acción legal para realizar la situación (51% - ítem 13), pues es necesario que se respete

el derecho al trabajo que tienen todos los ecuatorianos (56% - ítem 14%).

3.2.2. Recomendaciones

- a)** Se debe buscar los medios necesarios para que se emita un listado tanto de las cooperativas de taxis legalizadas como las que está en proceso de legalización, a través de las instancias adecuadas.
- b)** Procurar que tantos los choferes de taxis formales, informales y la ciudadanía en general aprendan sobre las leyes de tránsito, contenido, sanción, entre otros.
- c)** Acudir a las entidades correspondientes que tengan relación con el control y manejo del tránsito para que se brinde una solución ágil al problema del taxismo informal que hay en la provincia de Santa Elena.
- d)** Establecer reglamentos provisionales que faculten que puedan laborar los taxistas informales con la finalidad de que, se respete el derecho al trabajo sin descuidar el proceso de legalización.

CAPÍTULO IV

PROPUESTA

4.1. Título

Plan de acción para la socialización de las contravenciones de Tránsito de primera clase y la aplicación del principio de derecho de trabajo de los taxistas informales existentes en la Provincia de Santa Elena.

4.2. Justificación

Esta propuesta se elabora como una base informativa donde describe un plan que permita la socialización de las contravenciones de primera clase que la tienen que cumplir tanto los conductores como los peatones, pero en este caso se toma como referencia al sector informal de la transportación como son los taxistas.

Es necesario considerar los principios de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que describe el art. 2, la misma que hace mención a: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.

En cuanto al 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, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio

público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

En el art. 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial indica: El Estado garantizará 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.

En cuanto a la responsabilidad para que estos principios se cumplan se debe considerar que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es la entidad encargada del control del tránsito así como de la planificación y regulación del transporte terrestre, quien a su vez delega en la provincia para que sean los encargados del cumplimiento de estos principios, los Gobiernos Autónomos descentralizados de los cantones tienen establecidos sus funciones, atribuciones y las competencias sobre la transportación de la localidad.

Este plan tendrá como principal beneficiario al sector informal de los taxistas de la Provincia de Santa Elena, en donde conocerán sobre sus derechos al trabajo, los cuales también se fundamentan en el art. 9 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el mismo que menciona: Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

4.3. Fundamentación teórica

Se debe establecer que la teoría aplicada para este plan es considerada con la finalidad de que formule una conceptualización de lo que es principios de derecho y el derecho al trabajo en relación a la transportación.

Entre los principales principios de derecho se considera inicialmente al derecho como un sistema que comprende normas jurídicas, con jerarquía y que son obligatorias para regir la conducta del hombre dentro de la sociedad, con la finalidad de lograr la paz, orden, seguridad, justicia y el bien en general.

Respecto a los derechos del trabajador que tiene un ciudadano en la Constitución del Ecuador en los artículos 17, 18 y 19 se indica sobre la libertad al trabajo, contratación y asociación y reunión siempre que sea con fines pacíficos.

El estado a través de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en una debida aplicación tiene la obligación de “garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial mediante la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial”.

Se consideran contravenciones a aquellas circunstancias que van contraria a las funciones de las leyes o que está legalmente instituido y que llega a significar un riesgo para quien lo ejecuta como también para otros que se ven involucrados en las infracciones.

4.3.1. Legal

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 1, que 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, considerando que el art. 394 de la Constitución del Ecuador dispone: el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza.

Art. 4, Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación pública y privada del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial.

Organismos del Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial

En el **artículo 13** se mencionan los organismos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

a) El Ministerio del sector;

b) La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados; y,

c) La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados.

En la sección 6 sobre las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Art. 36 menciona las funciones:

1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, las leyes, los reglamentos y las regulaciones emanadas del Ministerio del sector, de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las resoluciones del Directorio;
2. Coordinar con los municipios la aplicación de las ordenanzas relativas al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;
3. Organizar, planificar y controlar las actividades, operaciones y servicios de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en su respectiva provincia, con sujeción a las regulaciones dictadas por la Comisión Nacional;
4. Aprobar el plan anual de trabajo de la Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
5. Proponer al Director Ejecutivo de la Comisión Nacional, la terna para la designación del Director Provincial;
6. Conocer y aprobar el informe de labores del Director de la Comisión Provincial;
7. Expedir los reglamentos operativos internos, instructivos y órdenes destinadas a dirigir y controlar la actividad operativa y servicios del

transporte terrestre y del tránsito en su jurisdicción, con sujeción a las disposiciones y regulaciones emanadas de la Comisión Nacional necesarios para el cumplimiento de sus propias funciones;

8. Autorizar al Director Provincial la adquisición de bienes, la ejecución de obras y la contratación de servicios, en el ámbito de la cuantía que corresponda, de conformidad con la Ley;

9. Supervisar el funcionamiento de las escuelas de formación y capacitación de choferes profesionales y no profesionales, incluido la de formación de operadores de maquinaria agrícola;

10. En general, realizar todo acto que sea necesario para el mejor cumplimiento de sus funciones y de los fines de esta Ley y su Reglamento; y,

11. Las demás previstas en las leyes y reglamentos y las dispuestas por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Director Ejecutivo.

Del Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Agentes Civiles de Tránsito

Art. 30.1.- 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.

De las Unidades del Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados

Art. 30.2.- 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, estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 30.3.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa

del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en 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 se legislen.

Art. 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

- a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;

- b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales;

- c) 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 intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;

- d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón

- e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial;

- f) Construir terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo;

- g) Declarar de utilidad pública, con fines de expropiación, los bienes indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito cantonal;

h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;

i) Aprobar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial, cumpliendo con la normativa generada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

j) Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre;

k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales;

l) Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón;

m) Regular y suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;

n) Suscribir acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales o internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la proforma presupuestaria aprobada;

o) Regular los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicios de transporte en el ámbito intracantonal;

p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las compañías y/o cooperativas debidamente constituidas a nivel intracantonal;

q) Implementar auditorías de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales fiscalizando el cumplimiento de los estudios, en el momento que considere oportuno dentro de su jurisdicción;

r) Autorizar en el ámbito de sus atribuciones, pruebas y competencias deportivas que se realicen utilizando, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas de su jurisdicción en coordinación con el organismo deportivo correspondiente y la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
y,

s) Las demás que determine las leyes, ordenanzas y sus reglamentos.

Art.47.- El servicio de transporte por cuenta propia consiste en el traslado de personas o bienes dentro y fuera del territorio nacional realizado de manera particular y sin que medie contrato alguno.

Por el Servicio de Transporte Terrestre Comercial

Taxi.- Que será de color amarillo y deberá cumplir el reglamento emitido para el efecto. Se divide en los siguientes subtipos: Convencionales consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro dentro del ámbito urbano autorizado para la operación, en automotores acondicionados para el transporte de personas, con una capacidad de cinco pasajeros incluidos el conductor y controlado para su cobro por un taxímetro.

Contravenciones

Art. 107.- Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones

Delito: es un acto muy grave que ha causado una conmoción social y que por lo tanto no puede ser que se quede sin la respectiva sanción ya que el mismo produce efectos a terceros que no estuvieron involucrados.

Contravenciones: son a aquellos actos que van en contra de las leyes o lo legalmente establecido y que por lo tanto pueden representar un peligro tanto para quien lo lleva a cabo como también para otros.

Art. 108.- Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

De las contravenciones en el **Art. 138.-** especifica que las contravenciones de tránsito, son leves, graves y muy grave, y se clasifican

a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase.

Se describe a continuación las contravenciones de primera clase que se indican en el art. 139:

a) El conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas establecidas en el Reglamento de la presente Ley y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos;

b) Quien conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes y de conformidad con lo establecido en el Reglamento;

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;

d) La persona con discapacidad, que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad, sin la identificación o distintivo correspondiente;

e) El conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos, pisaderas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos;

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

- g) El conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento de conformidad con el Reglamento;
- h) Los conductores que no utilicen el cinturón de seguridad;
- 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
- j) Los peatones que en las vías públicas no transiten por las aceras o zonas de seguridad destinados para el efecto, que ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no dejen la vía libre;
- k) Quien desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el medio ambiente;
- l) Quien ejerce actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas;
- m) Los ciclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;
- n) Los motociclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;
- o) El comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien,

dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato;

p) Los dueños o cuidadores de animales que los abandonen o los dejen vagar por las calles o carreteras, o los condujeran sin las debidas precauciones;

q) Los ciclistas y conductores de vehículos de tracción animal que no respeten las señalización reglamentaria respectiva; y,

r) El propietario de un vehículo que instalare, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos que no cumplan la norma de acuerdo al reglamento.

4.4. Objetivos

4.4.1. Objetivo general

Formular un plan de acción para la socialización de las contravenciones de Tránsito de primera clase y la aplicación del principio de derecho de trabajo de los taxistas informales existentes en la Provincia de Santa Elena.

4.4.2. Objetivos específicos

- ✓ Realizar un análisis de la situación del taxismo informa.
- ✓ Determinar los hechos de las contravenciones de primera clase.

- ✓ Elaborar un plan de acción para la socialización de las contravenciones.

4.5. Factibilidad

En esta parte se detallará cuáles son los factores para la elaboración de la presente propuesta.

4.5.1. Financiera

Para que se ejecute este plan de acción es necesario que se busque la participación de las entidades que tienen que ver con el control del tránsito en la provincia de Santa Elena, en este caso los Gobiernos Autónomos Descentralizado de los cantones: La Libertad, Salinas y Santa Elena, como también de partes los señores de la Agencia Nacional de Tránsito, autoridades provinciales que quieran la ejecución de este tipo de plan.

Parte de este recurso financiero cubrirá para el lugar donde se podrían estar dando a conocer sobre este plan.

4.5.2. Legal

Tendrá como fundamentación legal, principalmente la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en varios de sus artículos se detallan las especificaciones del transporte, como también cuantas y cuáles son las contravenciones de tránsito y la sanción que las mismas tienen. Es así que en su artículo 1 indica que esta 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”.

Así también la Constitución del Ecuador en su artículo 325: El Estado garantizará el derecho al trabajo. Se reconocen todas las modalidades de trabajo, en relación de dependencia o autónomas, con inclusión de labores de auto sustento y cuidado humano; y como actores sociales productivos, a todas las trabajadoras y trabajadores”.

4.5.3. Técnica

Dispondrá de la participación de expertos en el tema del tránsito, de la Agencia Nacional, sin dejar de mencionar que también serán participe los que están realizando esta propuesta para explicar la parte legal que tiene relación con el derecho al trabajo que cada uno tiene.

4.5.4. De recurso humano

Lo conformarán los participantes en la socialización del plan de acción, el personal técnico de la ANT y demás personas que representen a los señores alcalde de los cantones.

4.6. Descripción de la propuesta

La propuesta será un punto de partida para que el taxismo informal formalice su actividad y de esta forma también se vaya creando

conciencia que su labor se está cometiendo contravenciones que por el momento son leves de primera clase.

Se busca que los problemas que se generan por la actividad informal se resuelvan ciertos inconvenientes tales como:

- ✓ Inseguridad: asalto y secuestros
- ✓ Competencia desleal para las cooperativas formales
- ✓ Cometimiento de infracciones de parte de los taxistas informales.

4.6.1. Propuesta

La propuesta abarca tres partes: el principio al derecho, las contravenciones y el derecho al trabajo relacionado con la legalización de los taxis informales existentes en la Provincia de Santa Elena.

4.6.2. Aspectos

A continuación se detalla los aspectos de cada una de ella en los siguientes cuadros:

Cuadro # 6 Principio de derecho

Tema: Principios de derecho
Objetivo: Especificar cuáles son los principios de derecho que se encuentran relacionados con las contravenciones y el derecho al trabajo de los taxistas informales.
Subtemas: ✓ Normas Jurídicas. <ul style="list-style-type: none">○ Reglamentos○ Leyes○ Códigos
Responsable(s): Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche Egresados de la carrera de Derecho
Recursos: Disponer de un salón, proyector, computadora, fichas que permitan que la socialización de este tema sea claro.
Finalidad: La Aplicación de estos principios en cada una de las acciones que se emprendan referente al tema de investigación.

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Cuadro # 7 Contravenciones tránsito de primera clase

Tema: Contravenciones tránsito de primera clase
Objetivo: Especificar cuantas y cuáles son las contravenciones de tránsito de primera clase que se están cometiendo y que se desconoce.
Subtemas: <ul style="list-style-type: none">✓ Tipo de contravenciones de tránsito✓ Cuales son la contravenciones de tránsito de primera clase✓ Sanciones
Responsable(s): Representante de la ANT y Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche Egresados de la carrera de Derecho
Recursos: Disponer de un salón, proyector, computadora, fichas que permitan que la socialización de este tema sea claro.
Finalidad: Cada uno de los participantes conductores o peatones conozcan acerca de las contravenciones.

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Cuadro # 8 Derecho al Trabajo

Tema: Derecho al Trabajo
Objetivo: Brindar los conocimientos necesarios acerca del derecho al trabajo que cada uno tiene en especial de los taxistas informales.
Subtemas: <ul style="list-style-type: none">✓ Normativas legales:<ul style="list-style-type: none">○ Constitución de la República○ Código Laboral○ Ley de Tránsito ✓ Principios del derecho laboral
Responsable(s): Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche Egresados de la carrera de Derecho
Recursos: Disponer de un salón, proyector, computadora, fichas que permitan que la socialización de este tema sea claro.
Finalidad: Que cada uno conozca acerca de sus derechos laborales y de los beneficios que estos les otorgan.

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

Cuadro # 9 Legalización de informales

Tema: Legalización de informales
Objetivo: Determinar los procedimientos para la legalización de los taxistas informales en la provincia de Santa Elena.
Subtemas: <ul style="list-style-type: none">✓ Inscripción: Documento de la titularidad del vehículo y domicilio, Reporte del Servicio de Rentas Internas, revisión vehicular, licencia, entre otros.✓ Documentación de soporte: cedula, matrícula de vehículo, licencia, certificados, entre otros.✓ Supervisión✓ Otros requisitos.
Responsable(s): Representante de la ANT y Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche Egresados de la carrera de Derecho
Recursos: Disponer de un salón, proyector, computadora, fichas que permitan que la socialización de este tema sea claro.
Finalidad: Permitir que los taxistas informales accedan a esta información y procedan a su legalización.

Autores: Rommel Xavier Villao Vera – Jorge Luis Miraba Caiche

4.6.3. Impacto

El impacto que se desea que este tipo de plan de acción tenga entre las personas que se encuentran inmersos en lo relacionado al PRINCIPIO DEL DERECHO AL TRABAJO DEL TAXISMO INFORMAL Y LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE PRIMERA CLASE EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, tenga la acogida necesaria que evidencie un cambio entre los taxista informales y las cooperativas legalizadas, para que los inconvenientes hasta ahora presentados vaya disminuyendo con el pasar del tiempo, siendo los únicos beneficiados los conductores porque se encontrarían amparados bajo la ley y a su vez los usuarios también pues podrán disponer de un servicio de transporte seguro y viajar sin temor alguno.

BIBLIOGRAFÍA

Abg. Quinchuela, C. (04 de 07 de 2014). *Derecho Ecuador*. Obtenido de <http://www.derechoecuador.com/>

Acevedo, D., Peralta, M., Tallarico, V., & Wiñasky, M. (2009). *Primer foro de jóvenes del Mercosur, Bolivia y Chile, Alternativas frente al desempleo*. Bid intal.

Barberis, J. (2006). *Los principios generales de derecho como fuente del derecho internacional* .

Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación*. Mexico: Pearson.

Bodero, C., & Sánchez, J. (27 de Noviembre de 2009). *Slideshared*. Obtenido de Slideshared: <http://es.slideshare.net/>

Borja, R. (2005). *Enciclopedia de la política*. Obtenido de <http://www.encyclopediadelapolitica.org/>

Codigo del trabajo. (2006).

Cogigo Organico de la Funcion Judicial. (2009).

Collantes, J. (Noviembre de 2009). *Monografias.com S.A*. Obtenido de Monografias.com S.A.: <http://www.monografias.com/>

Constitucion de la República del Ecuador. (2008).

Davalos, J. (2001). *Derechos de los menores trabajadores*. Mexico: Universidad Nacional Autonoma de Mexico.

De La Puente, P., & Torres, E. (2007). Caracteristicas de la informalidad en el transporte de pasajeros en Santiago. *Revista de Sociología*, 90.

El Telegrafo. (17 de Diciembre de 2014). Obtenido de <http://www.telegrafo.com.ec/>

eltiempo.com.ec. (30 de Agosto de 2011). *Editorial El tiempo*. Obtenido de Editorial El tiempo: <http://www.eltiempo.com.ec/>

Fundacion Wikipedia. (12 de Junio de 2012). *Wikipedia*. Obtenido de Wikipedia: <http://es.wikipedia.org/>

Leon, C. (20 de Octubre de 2010). *Slideshared*. Obtenido de Slideshared: <http://es.slideshare.net/>

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. (s.f.). 2008.

Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, T. y. (2008). Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Mendez, C. (2006). *Metodologia de la investigacion*.

Neves, J. (2007). *Introducción al derecho laboral*. Lima: Fondo Editorial.

Observatorio DESC. (2010). *Observatorio DESC*,. Obtenido de <http://observatoridesc.org/>

Planzer, R. (2005). La seguridad vial en la region de America Latina y el Caribe: Situacion actual y desafios. *NU. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura*.

Wikipedia. (5 de Mayo de 2015). *Fundacion Wikipedia*. Obtenido de <http://es.wikipedia.org/>

ANEXOS

Anexo # 1 Encuesta



UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
CARRERA DE DERECHO

Encuesta aplicada a los habitantes de la Provincia de Santa Elena

Objetivo: Determinar la situación de los taxistas informales de la Provincia de Santa Elena y el conocimiento que tienen sobre las contravenciones de tránsito.

- 1) Sexo: Masculino ____ Femenino ____
- 2) Edad: Entre 18 – 35 años ____ 35 años en adelante ____
- 3) Cantón: Salinas ____ La Libertad ____ Santa Elena ____
- 4) Conoce alguna cooperativa de taxis: Si ____ No ____
- 5) Sabe si se encuentra legalmente reconocida la cooperativa:
 Sí ____ No ____ No se ____
- 6) Conoce cuantas son la las contravenciones de transito que contempla la Ley
 Si ____ No ____ Tal vez ____
- 7) Conoce las contravenciones de transito de primera clase
 Si ____ No ____ Tal vez ____

8) Existe en la provincia de Santa Elena taxistas informales

Si_____ No_____ Tal vez_____

9) Como considera la presencia de los taxista informales en la Provincia de Santa Elena

Excelente_____ Buena_____ Mala_____ Regular_____ Pésima_____

10) Está de acuerdo que se les permita su legalización

Si_____ No_____ Tal vez_____

11) Le parece que los taxistas informales están incumpliendo con el trámite de legalización

Si_____ No_____ Tal vez_____

12) El trabajo de los taxistas informales afecta la economía de las cooperativas de taxis formalizadas.

Si_____ No_____ Tal vez_____

13) Conoce de alguna acción por parte de las autoridades competentes para arreglar la situación de los taxistas informales

Si_____ No_____ Tal vez_____

14) Considera que los que ejercen el taxismo informal en la provincia tiene el derecho al trabajo

Si_____ No_____ Tal vez_____