



**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO

**“LA INFORMALIDAD DEL TRANSPORTE TERRESTRE Y
COMERCIAL (TAXIS) EN EL CANTÓN LA LIBERTAD,
CONFORME LO DISPONE LA ACTUAL LEY DE TRÁNSITO,
TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL”**

TESIS DE GRADO

Previa a la obtención del Título de:

**ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA
REPÚBLICA DEL ECUADOR**

AUTORES: VICTOR GERARDO CUSME GONZABAY

Y

AMIN ALEJANDRINA AGUIRRE VERA

TUTOR: AB. ABEL MERA BENÍTEZ

LA LIBERTAD- ECUADOR

2011

**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO

**“LA INFORMALIDAD DEL TRANSPORTE TERRESTRE Y
COMERCIAL (TAXIS) EN EL CANTÓN LA LIBERTAD,
CONFORME LO DISPONE LA ACTUAL LEY DE TRÁNSITO,
TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL”**

TESIS DE GRADO

Previa a la obtención del Título de:

**ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA
REPÚBLICA DEL ECUADOR**

AUTORES: VICTOR GERARDO CUSME GONZABAY

Y

AMIN ALEJANDRINA AGUIRRE VERA

TUTOR: AB. ABEL MERA BENÍTEZ

LA LIBERTAD- ECUADOR

La Libertad, 5 de Septiembre del 2011

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de tutor del trabajo de investigación, **“LA INFORMALIDAD DEL TRANSPORTE TERRESTRE Y COMERCIAL (TAXIS) EN EL CANTÓN LA LIBERTAD, CONFORME LO DISPONE LA ACTUAL LEY DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL”**, elaborado por los señores egresados Victor Gerardo Cusme Gonzabay y la señorita Amin Alejandrina Aguirre Vera de la Facultad de Ciencias Sociales y de la Salud, Escuela de Ciencias Sociales de la Carrera de Derecho de la Universidad Estatal Península de Santa, previo a la obtención del título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador, me permito declarar que luego de haber orientado, estudiado y revisado, la apruebo en todas sus partes.

Es todo cuanto puedo manifestar en honor a la verdad.

Atentamente,

**Ab. Abel Mera Benitez
PROFESOR-TUTOR**

La Libertad, 5 de Septiembre del 2011

CERTIFICACIÓN

Después de revisar el contenido de la tesis del señor Victor Gerardo Cusme Gonzabay y la señorita Amin Alejandrina Aguirre Vera, cuyo tema es “LA INFORMALIDAD DEL TRANSPORTE TERRESTRE Y COMERCIAL (TAXIS) EN EL CANTÓN LA LIBERTAD, CONFORME LO DISPONE LA ACTUAL LEY DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL”, quienes constan como egresados de la Escuela de Derecho, Facultad de Ciencias Sociales y Salud de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, previo a la obtención del Título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador, me permito declarar que este trabajo no presenta errores en cuanto a la parte gramatical, por lo tanto puede ser expuesto ante el jurado respectivo para la defensa del tema en mención.

Es todo cuanto puedo manifestar en honor a la verdad.

Atentamente,

Lcdo. Rodolfo Salas

DEDICATORIAS

Dedico esta tesis con mucho cariño y afecto, a mis padres que están en el cielo, a mis hijos que han sido los más sacrificados; por cuanto no les he dedicado el tiempo que hubiese querido; por cumplir con ésta meta propuesta, así también a mis hermanos que me han apoyado en todo momento.

Victor Cusme Gonzabay

Dedico esta tesis con todo mi cariño a mi madre Norma Vera Astudillo, por ser una mujer maravillosa, Inteligente y valiente, que siempre ha confiado en su hija, a mi abuelita Bárbara; por haber sido mi segunda madre, a las familias Aguirre y Vera; por ser ejemplo de dedicación, esfuerzo y profesionalismo, que me inspiró a cumplir con las metas y anhelos propuestos; a mis queridos hijos putativos Karito y Emilio, porque siempre me estuvieron dando ánimos; así también a mi querida Twister Alexandra.

Amin Aguirre Vera

A G R A D E C I M I E N T O

Al Todopoderoso; porque gracias a él podemos culminar éste trabajo de investigación, con la firme convicción de que él continuará guiándonos diariamente en nuestras vidas profesionales.

A nuestras familias que tuvieron mucha paciencia para con nosotros, y darnos fortaleza diaria, para que culminemos con éxito, ésta meta propuesta hace cinco años.

A la Universidad Estatal Península de Santa Elena, a todos y cada uno de nuestros profesores, que cultivaron nuestros conocimientos, a las autoridades, al personal administrativo de la Carrera de Derecho; a nuestros compañeros que siempre estuvieron pendientes de nosotros, y de manera especial al Abg. Milton Zambrano, porque en todo momento que solicitamos su asesoría, siempre estuvo presto a compartir con nosotros sus conocimientos.

A nuestros amigos, personas especiales de nuestras vidas y en general a todas aquellas personas que de una u otra manera nos brindaron su colaboración en la realización de ésta investigación.

TRIBUNAL DE GRADO

Ab. Carlos San Andrés Restrepo
**DECANO DE LA FACULTAD
DE CIENCIAS SOCIALES**

Lcdo. Milton González Santos
DIRECTOR DE ESCUELA

Ab. Abel Mera Benítez
PROFESOR- TUTOR

Ab. Franciso Céleri Lascano
PROFESOR DEL ÁREA

Ab. Milton Zambrano Coronado MSc.
SECRETARIO GENERAL-PROCURADOR

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
CARRERA DE DERECHO**

**“LA INFORMALIDAD DEL TRANSPORTE TERRESTRE Y COMERCIAL
(TAXIS) EN EL CANTÓN LA LIBERTAD, CONFORME LO DISPONE LA
ACTUAL LEY DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y
SEGURIDAD VIAL”**

AUTORES: Victor Cusme y Amin Aguirre

TUTOR: Ab. Abel Mera Benitez

RESUMEN

Este trabajo tiene por objeto realizar la investigación, sobre el tema de la informalidad del transporte terrestre (taxis) determinando su ubicación, síntomas, pronósticos, causas y estrategias para el control del problema. Fijamos y delimitamos el campo donde efectuamos la investigación, que son las calles del cantón La Libertad, y evaluamos el problema. 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 existir poca información sobre el taxismo informal, a nivel nacional y local, tuvimos que recurrir al instrumento de investigación como es la entrevista, para poder obtener información de fuentes directas, inmersas en la problemática del taxismo informal. Nuestra investigación está revestida de un marco conceptual, donde describimos 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 utilizamos las encuestas dirigidas a los taxistas informales, para determinar las causas de su informalidad y justificar nuestra propuesta consistente en un taller de capacitación dirigido a la solución del problema.

ÍNDICE GENERAL

	Pág.
PORTADA	i
APROBACIÓN DEL TUTOR	ii
CERTIFICADO DE GRAMATÓLOGO	iii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
RESUMEN	vi
ÍNDICE DE CUADROS	xvi
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xviii
ÍNDICE ANEXOS	xx
INTRODUCCIÓN	1

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1	Antecedente Histórico de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	11
1.2	La Informalidad.- Concepto.	13
1.3	El Taxista Informal.- Definición	17
1.4	Historia del Taxismo Informal en la Provincia de Santa Elena	18
1.4.1	Aparición de los Primeros Grupos de Vehículos Fleteros.	21

1.4.2	Historia del Taxismo Informal en el Cantón La Libertad	22
1.5	Causas o factores que han contribuido al crecimiento del Taxismo Informal	23
1.5.1	El desempleo	23
1.5.2	Despido de Empleados Públicos y Privados	23
1.5.3	Las Migraciones	24
1.5.4	La Inflación	24
1.5.5	Aumento de leyes y normas en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	24
1.5.6	Altos costos para regularización	25
1.5.7	Fácil acceso a créditos para adquisición de Vehículos en las casas comerciales	25
1.6	Consecuencias del Taxismo Informal	25
1.7	Ventajas del taxismo informal	26
1.8	Tipología del taxista informal	27
1.9	Naturaleza y Objeto del Transporte Terrestre Automotor	27
1.9.1	Condiciones	28

		x
1.9.2	Fines	29
1.9.3	Clases de Servicios	30
1.9.3.1	Transporte Terrestre Público	30
1.9.3.2	Transporte Terrestre Comercial	30
1.9.3.3	Transporte Terrestre por Cuenta Propia	31
1.9.3.4	Transporte Terrestre Particular	32
1.9.4	Ámbitos del Transporte Terrestre Público	32
1.9.4.1	Del Servicio de Transporte Público Intracantonal	32
1.9.4.2	Del Servicio de Transporte Público Intraprovincial	33
1.9.4.3	Del Servicio de Transporte Público Intraregional	33
1.9.4.4	Del Servicio de Transporte Público Interprovincial	34
1.9.4.5	Del Servicio de Transporte Público Internacional	34
1.9.5	Clasificación del Transporte Según Su Uso	34
1.9.6	Clasificación del Servicio de Transporte Terrestre Comercial	35
1.9.7	De los Títulos Habilitantes de Transporte Terrestre	37

1.9.8	Clasificación de los Títulos Habilitantes	38
1.9.9	Competencia de la Agencia Nacional de Regulación	39
1.10	De las Infracciones de Tránsito	39
1.10.1	Definición	39
1.10.2	División de las Infracciones de Tránsito	40
1.10.3	Las Infracciones Culposas	41
1.10.4	Aspectos Generales	41
1.10.5	Inobservancia de la Ley y su Reglamento	42
1.11	Contravenciones de Tránsito	43
1.11.1	Definición	43
1.11.2	Características de las Contravenciones.	46
1.11.3	Flagrancia	46
1.11.4	Competencia de las Contravenciones.	47
1.11.4.1	Competencias que deben asumir Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales	48
1.11.4.2	Juzgado Vigésimo Primero de Garantías Penales y Tránsito de Santa Elena.- Competencia.	49

1.11.5	Procedimiento para Notificar la Contravención de Tránsito	51
1.11.6	Procedimiento para Juzgar las Contravenciones de Tránsito	53
1.11.7	Estructura del Procedimiento de Juzgamiento de las Contravenciones	55
1.12	Sanción al Taxismo Informal	56
1.12.1	Pérdida de Puntos	58
1.13	Disposición Transitoria Décima Cuarta de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	59
1.14	Requisitos para obtener el Permiso de Prestación de Servicios de Transporte Terrestre Comercial (Taxi)	60
1.15	Fundamentación Legal	61
1.16	Taller de Capacitación	63

CAPÍTULO II

MARCO METODOLÓGICO

2.1	Diseño de la Investigación	65
-----	----------------------------	----

2.2	Métodos de la Investigación	65
2.2.1	Método Científico	65
2.2.2	Método de Análisis y Síntesis	65
2.2.3	Método Inductivo-Deductivo	66
2.3	Tipos de investigación	67
2.3.1	Investigación Bibliográfica	67
2.3.2	Investigación Descriptiva	67
2.3.3	Investigación Exploratoria	68
2.3.4	Investigación de Campo	69
2.3.5	Investigación Documental	69
2.3.6	Investigación Científica	70
2.4	Instrumentos de la Investigación	70
2.4.1	Observación Directa.	70
2.4.2	Observación Indirecta	71
2.4.3	La Encuesta	71
2.4.4	La Entrevista	72

2.3	Procedimientos de la Investigación	73
2.4	Población y Muestra	74
2.4.1	Población	74
2.4.2	Muestra	75
2.5	Variables de la Investigación	76
2.5.1	Variable Independiente	76
2.5.2	Variable Dependiente	76
2.5.3	Operacionalización de las Variables	76
2.6	Procedimiento de Recolección de la Información	77
2.6.1	Análisis e Interpretación de Resultados de las Encuestas aplicadas a los Choferes y Dueños de Taxis Informales	80
2.6.2	Resultados Generales de los Instrumentos Aplicados	100
3.1	Taller de Capacitación respecto de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	101
3.2	Tema	101
3.3	Objetivo General	101

3.4	Objetivos Específicos	101
3.5	Relevancia	102
3.6	Estructura del Taller	103
3.7	Agenda del Taller de Capacitación respecto de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	105
	CONCLUSIONES	108
	RECOMENDACIONES	110
	BIBLIOGRAFÍA	112
	ANEXOS	114
	GLOSARIO	149

ÍNDICE DE CUADROS

	Pág.
CUADRO # 1 Población	75
CUADRO # 2 Muestra	75
CUADRO # 3 Operacionalización de las Variables	77
CUADRO # 4 ¿Conoce usted que es el taxismo informal?	80
CUADRO # 5 ¿Conoce usted la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?	81
CUADRO # 6 ¿Conoce usted el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?	82
CUADRO # 7 ¿Ha sido usted objeto de maltrato por parte de un agente de tránsito?	83
CUADRO # 8 ¿Piensa usted que una de las causas principales para que exista el taxismo informal es el desempleo?	84
CUADRO # 9 ¿Usted cree que con la obtención de personería jurídica, van a desaparecer en su totalidad los taxistas informales en el cantón La Libertad?	85
CUADRO # 10 ¿Cumplen los taxistas informales con la normativa legal existente para el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?	86
CUADRO # 11 ¿Son justas las sanciones determinadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para el taxista informal?	87

CUADRO # 12	¿Tiene claro cuál es el organismo competente en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial?	88
CUADRO # 13	¿Cree usted que es complicado el procedimiento para la legalización de una unidad de transporte comercial?	89
CUADRO # 14	¿Cree usted que el gobierno nacional le está dando solución a la problemática del taxismo informal?	90
CUADRO # 15	¿Las autoridades encargadas de la Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, han promovido campañas de educación y capacitación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial?	91
CUADRO # 16	¿Considera usted oneroso el trámite para legalizar los taxis informales?	92
CUADRO # 17	¿Considera usted que existe corrupción por parte de los agentes de la Policía encargados del control de Tránsito en el Cantón La Libertad?	93
CUADRO # 18	¿Ha coimado a algún agente de tránsito?	94
CUADRO # 19	¿Ha sido procesado por realizar actividad de taxista informal?	95
CUADRO # 20	¿Volvería a realizar la actividad de taxista informal, a pesar de las sanciones?	96
CUADRO # 21	¿La actividad de taxista informal es su única fuente de trabajo?	97
CUADRO # 22	¿Está en proceso de regularizar su unidad de transporte informal?	98
CUADRO # 23	¿Las tarifas que cobran los taxis informales pueden ser consensuadas con el usuario?	99

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
GRAFICO # 1	Estructura del Procedimiento de Juzgamiento de las Contravenciones 55
GRAFICO # 2	¿Conoce usted que es el taxismo informal? 80
GRAFICO # 3	¿Conoce usted la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial? 81
GRAFICO # 4	¿Conoce usted el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial? 82
GRAFICO # 5	¿Ha sido usted objeto de maltrato por parte de un agente de tránsito? 83
GRAFICO # 6	¿Piensa usted que una de las causas principales para que exista el taxismo informal es el desempleo? 84
GRAFICO # 7	¿Usted cree que con la obtención de personería jurídica, van a desaparecer en su totalidad los taxistas informales en el Cantón La Libertad? 85
GRAFICO # 8	¿Cumplen los taxistas informales con la normativa legal existente para el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial? 86
GRAFICO # 9	¿Son justas las sanciones determinadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para el taxista informal? 87
GRAFICO # 10	¿Tiene claro cuál es el organismo competente en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial? 88

GRAFICO # 11	¿Cree usted que es complicado el procedimiento para la legalización de una unidad de transporte comercial?	89
GRAFICO # 12	¿Cree usted que el gobierno nacional le está dando solución a la problemática del taxismo informal?	90
GRAFICO # 13	¿Las autoridades encargadas de la Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, han promovido campañas de educación y capacitación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial?	91
GRAFICO # 14	¿Considera usted oneroso el trámite para legalizar los taxis informales?	92
GRAFICO # 15	¿Considera usted que existe corrupción por parte de los agentes de la Policía encargados del control de Tránsito en el Cantón La Libertad?	93
GRAFICO # 16	¿Ha coimado a algún agente de tránsito?	94
GRAFICO # 17	¿Ha sido procesado por realizar actividad de taxista informal?	95
GRAFICO # 18	¿Volvería a realizar la actividad de taxista informal, a pesar de las sanciones?	96
GRAFICO # 19	¿La actividad de taxista informal es su única fuente de trabajo?	97
GRAFICO # 20	¿Está en proceso de regularizar su unidad de transporte informal?	98
GRAFICO # 21	¿Las tarifas que cobran los taxis informales pueden ser consensuadas con el usuario?	99

ÍNDICE DE ANEXOS

		Pág.
ANEXO # 1	Formato de Instrumento de Investigación (encuesta)	114
ANEXO # 2	Fotografías con los entrevistados	116
ANEXO # 3	Fotografías con los encuestados	120
ANEXO # 4	Entrevistas	121

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 su respectivo Reglamento.

Los conductores de estos vehículos transgreden a diario las leyes, a sabiendas que serán sancionados; pero sin embargo ellos aseguran que con el fruto de su actividad 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.

El presente trabajo de investigación servirá para aclarar dudas respecto a la aplicación de las normas contempladas 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.

PROBLEMA

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la actualidad, el taxismo informal ha proliferado en el cantón La Libertad, debido a la difícil situación económica por la que está atravesando el Ecuador, lo que conlleva a que no cumplan con la normativa existente.

Años atrás ya existía ésta problemática en la provincia de Santa Elena, pero se hace más evidente desde el 7 de noviembre del año 2007, fecha en que la península de Santa Elena fue elevada a provincia del Ecuador.

Éste grato acontecimiento para los peninsulares, trajo consigo emigración de personas con diferentes costumbres, educación, condiciones económicas y sociales buscando una oportunidad en ésta novel provincia.

Provocando que el cantón La Libertad sea el lugar de preferencia para emigrar; por cuanto es considerado la capital económica de la provincia, ya que en el mismo están asentados entidades bancarias, sucursales de grandes cadenas de locales comerciales, franquicias, locales comerciales, etc.

La falta de plazas de trabajo y el alto costo de la canasta básica que está en 558 dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, según datos estadísticos de la página del INEC, han provocado que algunas personas poseedoras de un automóvil particular, entren a formar parte de las filas del taxismo informal.

Convirtiendo al taxismo informal en una fuente de ingresos económicos para sus hogares, por no contar con otra opción laboral, provocando que ésta actividad se haya incrementado en el cantón.

El monopolio que han formado las pocas cooperativas de taxis existentes en la provincia de Santa Elena, en contubernio con las autoridades nacionales de tránsito y transporte terrestre resolvieron en el año 2002, no crear más empresas de transportes que brinde servicio al público, a pesar del incremento poblacional que ha experimentado la provincia y que actualmente se encuentra entre los 180.000 a 300.000 habitantes aproximadamente.

La Constitución manifiesta en el artículo 11 numeral 2, que todas las personas son iguales y que gozan de los mismos derechos, deberes y oportunidades, y nadie podrá ser discriminado por razón alguna.

Así también la norma suprema manifiesta en el artículo 325 que el Estado garantiza el derecho al trabajo y reconoce toda forma de modalidad de trabajo en relación de dependencia o autónoma.

Basados en esos derechos constitucionales, los taxistas informales aseveran que continuarán ejerciendo la actividad de taxi de alquiler con o sin permiso de operación.

De continuar ésta situación de aparente discriminación laboral y de no encontrarse una salida legal a ésta problemática, podrían suceder enfrentamientos entre los taxistas informales y taxistas formales, agentes de tránsito y demás autoridades de tránsito.

Formulación del Problema

¿Qué incidencia tiene la informalidad del transporte terrestre y comercial (taxis) en el cantón La Libertad, conforme lo dispone la actual Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, para el desarrollo socio económico de esta jurisdicción territorial?.

Objeto

El proceso de un diseño de capacitación en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, dirigido a los dueños y choferes de taxis informales de la cabecera cantonal de la Libertad.

Campo

El diseño de capacitación en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial a los dueños y choferes de taxis informales del cantón La Libertad, contribuye a que los taxistas informales regularicen sus unidades cumpliendo con las directrices que emanan de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

Sistematización del Problema

1. ¿Cuáles son las razones jurídicas que las autoridades de tránsito de la provincia de Santa Elena consideran, para no conceder más permisos de operación?
2. ¿Cuáles son los efectos jurídicos que ocasiona a los taxistas informales del cantón La Libertad, en el no cumplimiento de la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre?

3. ¿Ventajas o desventajas que produce la aplicabilidad de La Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial dentro del servicio de transporte de taxis a la comunidad libertense?
4. ¿Conocen los participantes (taxistas informales), la aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial?

Objetivo General

Diseñar un Taller de Capacitación sobre las normas jurídicas establecidas en la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial y demás instrumentos legales en ésta materia, para que los dueños de taxis informales regularicen sus unidades, para de ésta manera dar cumplimiento con lo que dispone la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial y así establecer un ambiente de respeto entre autoridades encargadas del control de tránsito, los taxistas formales y los taxistas informales.

Objetivos Específicos

1. Diagnosticar el estado actual de la situación jurídica de los taxistas informales del cantón La Libertad.
2. Establecer los sustentos teóricos-jurídicos para la elaboración del diseño del Taller sobre los efectos jurídicos de la ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en el cantón La Libertad.

3. Determinar criterios jurídicos que sustenten que no es permitido el taxismo informal para el cumplimiento de las normas jurídicas que regulan el desenvolvimiento del transporte terrestre.
4. Establecer los indicadores, técnicas e instrumentos para evaluar el estado actual del taxismo informal en el cantón La Libertad, que demuestra la inobservancia de la ley.
5. Elaborar los instrumentos de investigación para orientar y garantizar el proceso de Investigación Jurídica – Transporte Terrestre, teniendo como base los indicadores de la Operacionalización de las variables.
6. Diseñar un taller de capacitación dirigido a los dueños y choferes de taxis informales sobre “la incidencia que tendrían sobre sus actividades la nueva ley de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, que permitan concientizar y valorar la calidad humana, responsabilidad moral y ética de los taxistas informales.

Hipótesis

Las posibles soluciones a nuestro tema de investigación son:

- Disminuir el alto índice de contravenciones en el cantón La Libertad.
- Elaborar talleres teóricos y prácticos para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dirigido a los taxistas informales del cantón La Libertad.
- Denunciar ante la autoridades competentes, supuestos actos de corrupción cometidos por los agentes encargados del control del tránsito en el cantón La Libertad.

- Difusión de los requisitos que necesitan los taxistas informales para legalizar sus unidades.
- Controlar los valores que las cooperativas y compañías que están debidamente legalizadas y las que están por legalizarse no cobren valores excesivos por concepto de cuota de ingreso, etc.

Justificación del Tema

El presente trabajo de investigación tiene como justificativo aportar con el conocimiento científico-jurídico en materia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, para dar solución al problema que existe en la cabecera cantonal de La Libertad.

Se justifica por cuanto el gobierno nacional tiene la fuente generadora del transporte en nuestro país.

Además, permite tener una referencia de la situación actual de los grupos de taxistas informales que no cumplen las disposiciones de la ley, y esto constituye un obstáculo en el desenvolvimiento de sus actividades de trabajo.

Es indispensable que la comunidad libértense y en especial a nivel provincial, las autoridades que están involucradas dentro de éste proceso den soluciones prácticas y factibles para permitir el éxito del transporte en ésta región del país.

Los participantes en la solución de éste problema de transportación y servicio a la comunidad, las autoridades deben desarrollar programas, acciones y dar soluciones al gran problema de la informalidad de taxis aplicando la Ley orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

La Constitución de la República del Ecuador, manifiesta lo siguiente:

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

Numeral 6.- Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Art. 269.- El sistema nacional de competencias contará con un organismo técnico conformado por un representante de cada nivel de gobierno, que tendrá las siguientes funciones:

Numeral 1.- Regular el procedimiento y el plazo máximo de transferencia de las competencias exclusivas, que de forma obligatoria y progresiva deberán asumir los gobiernos autónomos descentralizados. Los gobiernos que acrediten tener capacidad operativa podrán asumir inmediatamente estas competencias.

Teórica

La problemática del taxismo informal, es motivo de preocupación en la comunidad libertense, por cuanto muchos hogares dependen del sustento diario generado por los dueños y choferes de taxis informales, que al no cumplir con la normativa legal dejarán de laborar en sus actividades diarias.

Metodología: Instrumento

La metodología del presente trabajo de tesis que utilizaremos es el cualitativo-cuantitativo y el método de observación con la aplicación de los

instrumentos de encuesta y entrevista, para conocer la realidad jurídica del taxismo informal en la cabecera cantón de La Libertad.

Práctica: Beneficiario

* Dueños de Taxis informales

* Choferes de taxis informales; y

*Usuarios de taxis

Los beneficiarios son los dueños y choferes de taxis informales y los usuarios que utilizan a diario los servicios de los taxistas informales en la cabecera cantonal de La Libertad, amparados en la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1. 1. Antecedente Histórico de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

¹En la antigüedad, los territorios de la actual provincia de Santa Elena estuvieron habitados por asentamientos de las primeras y más antiguas culturas del Ecuador y de América: Las Vegas, Valdivia, Machalilla y Guangala.

La región fue poblada por los españoles en el año de 1532 y casi desde ese mismo momento iniciaron la conquista, y ya para 1650 constituía con Chanduy, Chongón, Colonche y El Morro una de las cinco parroquias de la entonces Tenencia de Santa Elena, que formaba parte del Corregimiento de Guayaquil.

En el Siglo XVI, Francisco Pizarro conquistó la zona, anexionándola al Virreinato de Perú. A fines del Siglo XVI toda la zona estaba conquistada por los españoles, lo que conllevó a que asimilemos como nuestras sus costumbres entre ellas las culinarias, su forma de vestir, formas de trabajo, actividades etc.

Entre esas costumbres tenemos la actividad del transporte terrestre, que nos heredaron los españoles.

La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1.963, con el propósito de establecer un proceso para juzgar las

¹ <http://www.encyclopediadelEcuador.com>

infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividían en delitos y contravenciones; a través del tiempo se crearon los juzgados de tránsito, que administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento².

El 02 de Agosto de 1996, se publicó en el Registro Oficial No. 1002, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, la misma que fue objeto de varias reformas, y presentaba una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes en el aspecto jurídico.

La Asamblea Nacional Constituyente; por considerar que el marco jurídico existente no organizaba, regulaba o controlaba la actividad del transporte terrestre, que existía una proliferación desordenada de operadores de transportes, deficiencias en la determinación de funciones y responsabilidades de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre, y porque nunca se habían dictado políticas para garantizar a los ciudadanos la seguridad en la movilidad; expidió el 07 de Agosto del 2008 la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Posteriormente el 20 de octubre del 2008 fue publicada en el Registro oficial No.449 la Constitución de la República del Ecuador que en su Título V Organización Territorial Del Estado, Capítulo cuarto del Régimen de Competencia, Art. 264, numeral 6 otorga a los gobiernos municipales la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio cantonal.

El 03 de Junio del 2009, mediante Decreto Ejecutivo No.1738 se expidió el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para la correcta

²<http://evoluciondelapolicia1.blogspot.com/2010/05/la-policia-civil-nacional.html>.

aplicación de la referida Ley Orgánica, pero éste Reglamento fue reformado el 30 de Noviembre del 2010.

El 19 de Octubre del 2010 se expide el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en donde se viabilizan las competencias exclusivas que la constitución otorga a las municipalidades entre ellas la planificación, regularización y control del tránsito y transporte terrestre en su circunscripción cantonal.

Finalmente el 29 de Marzo del 2011, se expidió la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es la última reforma que ha sufrido la Ley.

1.2 La Informalidad.- Concepto.

Para poder realizar nuestra investigación sobre el taxismo informal, es necesario que primero conozcamos sobre lo que es la informalidad y sus antecedentes.

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

En ese entonces, la informalidad fue relacionada directamente con los países del tercer mundo y fue utilizada en un principio para describir a las actividades no agrícolas de pequeña 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 aquellos individuos que trabajaban 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 relevante en aquel entonces.

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

La diferenciación entre los sectores formal e informal, no existía en el capitalismo del siglo XIX; no por el hecho de que las actividades llamadas informales no existieran en ese entonces, sino por la falta de un punto de contraste. (Portes, 1995).

Estas actividades no solamente eran comunes sino que fueron practicadas intensamente en los países industrializados durante el período del capitalismo clásico.

En este sentido, la pregunta es: ¿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 precios accesibles.

Los consumidores de estos productos no necesariamente son los “pobres” como suele ser concebido, sino que muchas veces han sido principalmente agricultores de pequeña escala que comercializan su cosecha, asistentes comerciales, encargados de tiendas o pequeños comercios, entre otros tipos de individuos que por primera vez, y debido a la carencia de un mercado de crédito establecido y la dificultad de acceso

al mismo, tienen el poder de compra para adquirir toda la variedad de artículos y productos que el sector informal les ofrece.

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

En otros casos, la actividad informal ha sido inferida como la diferencia entre el aumento de la población urbana en edad de trabajar y el crecimiento más modesto de la generación de empleo, que ha provocado a lo largo de la época moderna tasas sostenidas de desempleo urbano.

La falta de ayudas y seguros gubernamentales contra el desempleo, impuso que la mayor parte de los llamados “desempleados urbanos” se encontraran realmente trabajando en un sector informal, y la mayor de las veces de manera intensiva y por largas jornadas; pero también, en otros casos obtenían mayores ingresos por su trabajo, si bien, de manera más precaria que los ubicados en el sector formal.

Marx había argumentado que la informalidad era la parte de la economía más vulnerable y explotada de lo que él llamaba el sistema capitalista; y más recientemente, la visión de que todos los esfuerzos por mejorar el desarrollo de las pequeñas y microempresas en este entorno serían más que inútiles, ya que sólo la existencia de cambios estructurales en la economía podrían mejorar su colocación.

Los gobiernos, especialmente en el este y sudeste asiático, han visto a la informalidad como la antítesis de la modernización (Lubell, 1993) y una forma de perpetuar el subdesarrollo con técnicas y métodos tradicionales en la producción.

Por otro lado, también la informalidad ha sido relacionada directamente con la urbanización de las ciudades, y que al mismo tiempo, abre un espacio para el mercado negro, el narcotráfico y comercio ilegal.

Es así como a través del tiempo, han existido esfuerzos ya sea por regular las actividades del sector informal de la economía o en su defecto, por rechazarlas completamente como cualquier otra actividad ilegal.

Esta actitud ha cambiado, desde la influencia que ocasionó el estudio realizado en Kenya por la Organización Internacional del Trabajo (ILO por sus siglas en inglés) en el año de 1972(ILO, 1972), el cual fue el primero en su tipo que permitió cuantificar sistemáticamente la actividad del sector informal, y aconsejó a su gobierno en reconocer su gran utilidad.

Algunos países africanos aceptaron este precepto, y entonces, permitieron que la informalidad fuera un sustituto de muchos problemas derivados de modelos económicos ineficaces, con fuerte presencia de grandes industrias y compañías transnacionales.

Estos gobiernos reconocieron que las micro y pequeñas empresas nativas, que vivían sumidas en la informalidad y que operaban sin ningún tipo de ayuda, subsidio o protección, otorgaban una experiencia muy útil y ayudaban a incrementar el nivel de vida de la población.

Este hecho es cuestionable en un contexto de crecimiento de este sector que vive en condiciones complejas, y que además, se perpetúa en el largo plazo de manera estructural y sistémica.

En este sentido, también fue muy discutible la estrategia adoptada por los gobiernos y las Instituciones extranjeras de ayuda financiera de ayudar a esta parte del sector informal, pero no para que saliera de él, sino para afianzarlo.

Por el contrario, no fueron adoptadas medidas adecuadas, tales como facilidades crediticias, entrenamiento laboral, y otras políticas que pudieran coadyuvar a la integración hacia la economía estructurada.

1.3 El Taxista Informal.- Definición.

Para poder obtener la definición anunciada, primero debemos analizar las siguientes:

Formal: Persona que cumple con los requisitos o formalidades establecidos³.

Informal: Referido a una persona que no cumple con sus obligaciones, compromisos o que no sigue las normas establecidas⁴.

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

Para De Soto (1986), el sector informal podría definirse como: “Aquel que funciona al margen de la ley, es decir es aquel que con fines lícitos, para distinguirlo de los criminales, utiliza medios ilícitos para conseguir esos mismos fines”.

Conductor No Profesional: Conductor legalmente autorizado para conducir vehículos a motor de hasta 3500 Kg. de peso y 2.55 metros de

³<http://clave.librosvivos.net/>

⁴<http://clave.librosvivos.net/>

ancho, por cuya actividad no puede percibir retribución económica alguna, ni está autorizado para conducir vehículos de servicio público o comercial⁵.

Taxi: Automóvil de color amarillo destinado al transporte comercial de personas⁶.

Basándonos en las definiciones anteriores podremos establecer el siguiente concepto:

“El taxista informal es el conductor no 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 establecidos en las leyes”.

1.4 Historia del Taxismo Informal en la Provincia de Santa Elena.

A pesar de ser un tema apasionante, al empezar nuestra investigación nos encontramos con la novedad de que no existen bibliografía, ni datos exactos, ni aproximados, respecto de cuando nació el taxismo informal en el Ecuador, ni en la provincia de Santa Elena y mucho menos específicamente en el cantón La Libertad.

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

Utilizamos la herramienta de investigación más adecuada, para obtener la información que necesitábamos, en éste caso específico utilizamos la

⁵ Art. 344 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

⁶ Art. 344 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

entrevista; para obtener los datos sobre el inicio del transporte terrestre en la península.

⁷Hace unos sesenta años atrás, el primer transporte terrestre que se utilizaba para viajar 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 a través de esa vía.

Por los años cuarenta, llegó el tren, no hay que olvidar que éste sector fue privilegiado con este servicio, la estación del tren llegaba primero hasta Progreso y luego se desplazó hasta Santa Elena.

En Santa Elena la estación del tren era donde actualmente funciona la Escuela de Conducción “Aneta”.

En el cantón La Libertad, la estación del tren quedaba donde ahora está ubicado el Centro Comercial “Buena Ventura Moreno”.

En cantón Salinas la estación del tren funcionaba, donde ahora está ubicado el Club de Leones.

El desarrollo del país estaba en proceso y comenzaron a construirse las carreteras del país, principalmente la de Guayaquil- Santa Elena.

⁷ Entrevista efectuada al Mayor de la Comisión de Tránsito del Guayas en estado pasivo señor Saúl Pezo.

Con ello llegaron los vehículos que transportaban el petróleo y diesel como también llegó aquí la primera perforación de petróleo en el país.

Los primeros transportes terrestres modernos fueron traídos desde Europa, por parte de la empresa inglesa “Anglo Ecuatorian Oild Fiels” que trajeron los transportes más avanzados de aquella época.

La empresa “Anglo Ecuatorian Oild Fiels” comenzó a operar en la península de Santa Elena desde 1911⁸.

El asentamiento de esa empresa extranjera en la Península, trajo consigo la venida de personas de Europa, y que laboraban en la Compañía Anglo, para ese entonces ni Santa Elena, ni Libertad, ni Salinas eran tan comercial como lo era Ancón.

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

Posteriormente 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.

Desde entonces, La Libertad empezó su desarrollo económico, y pasó a convertirse en la capital económica de la península.

⁸ http://www.efemerides.ec/1/marzo/h_petroleo.htm

Gracias a ese auge comercial, algunos de los habitantes de La libertad, tenían sus propios vehículos para trasladarse a la ciudad de Guayaquil.

La clase popular, con menos ingresos económicos utilizaban los vehículos llamados las playeras y las chivas, que eran los que hacían el recorrido desde La Libertad- Santa Elena-Ancón, y viceversa; y había otro grupo de gente nativa de nuestra península que hacían el recorrido desde Salinas-Santa Rosa-Muey, eran dos rutas.

La gente que venía del recorrido desde Ancón hacia trasbordo, después de un tiempo se unieron las dos líneas, comenzó a transformarse la transportación terrestre.

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

1.4.1 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.

Fueron prácticamente 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.

1.4.2 Historia del Taxismo Informal en el Cantón La Libertad.

Según nuestros entrevistados en el cantón La Libertad nacieron los primeros grupos de informales aproximadamente hace más de veinte años.

Hacen énfasis de que en la actualidad son cooperativas formales con permiso de realizar sus actividades desde hace más de 18 años.

Empezaron sus labores de manera informal aquí en La Libertad, y como fueron apareciendo condicionantes para poder ejercer ese oficio, a través de nuevas leyes de tránsito, para no tener problemas con las autoridades decidieron cumplir con los requerimientos que les exigían, y en la actualidad tienen 18 años trabajando de manera ininterrumpida acorde a las leyes y reglamentos ecuatorianos.

Al respecto transcribimos textualmente las expresiones del señor César García, dirigente de la Cooperativa de Taxis “Puerto Anconcito”:

“Si nosotros tenemos aproximadamente dieciocho años como cooperativa legalmente constituida, y nosotros cuando nos iniciamos también fuimos informales, porque nos iniciamos como informales y en el trayecto de un año ya hicimos una constitución jurídica y ya somos formales, o sea todos nacimos informales en realidad. Podemos manifestar de que el taxismo informal, nació en el cantón La Libertad aproximadamente hace unos veinte años atrás”.⁹

⁹ Entrevista efectuada al señor César García Cobeña Presidente de la Cooperativa de Taxis “Puerto Anconcito”

1.5 Causas o Factores que han contribuido al Crecimiento del Taxismo Informal.

Muchas han sido las causas que han dado lugar al crecimiento del taxismo informal.

Dentro de las de mayor incidencia sobre ese crecimiento desmedido en la sociedad peninsular y específicamente en el cantón La Libertad, pueden ubicarse las siguientes:

1.5.1 El desempleo

Es el factor más trascendental que ha originado la aparición del taxismo informal; por las pocas posibilidades de empleo que ofrecen los sectores formales de la Economía del país.

En éste grupo están las personas que no tienen ninguna instrucción, ni preparación académica.

Los profesionales que salen de los centros de estudios superiores y no encuentran un empleo acorde a su formación académica; provocando una excesiva evolución en la tasa de desempleo.

1.5.2 Despido de Empleados Públicos y Privados

Es una costumbre arraigada en el Ecuador, de que el gobierno de turno procede al despido masivo de empleados de administraciones anteriores y llena esas plazas con colaboradores escogidos por la nueva autoridad.

En la actualidad se respetan un poco más los derechos de los trabajadores, por lo que proceden a indemnizarlos y con ese dinero

adquieren vehículos que los ponen a funcionar como servicios de transporte terrestre comercial(taxi); pero sin cumplir con los requisitos para poder funcionar legalmente. En el sector privado sucede lo mismo.

1.5.3 Las Migraciones

Personas que vienen de otras ciudades del país, ven en ésta noble Provincia un sitio por explotar con mayores oportunidades de progreso, y por ser el cantón La Libertad un sitio propicio para el comercio, escogen éste cantón para vivir, y como actividad para su sustento el taxismo informal.

1.5.4 La Inflación

Este ha sido uno de los factores que tienen una mayor incidencia y de gran repercusión para la configuración de las anteriores causas que han contribuido a la presencia del taxismo informal en el país. La canasta básica familiar está por los 558 dólares según datos de inec (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos).

1.5.5 Aumento de leyes y normas en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

De acuerdo al estudio de Schneider y Klinglmair (2004), entre los factores que más destacan en el aumento de la economía informal, se cuenta el incremento en la intensidad de las regulaciones, entendida como el aumento en el número de leyes y normas (licencias y permisos), lo que ha repercutido negativamente en la dinámica productiva de las empresas y los trabajadores.

En la actualidad para poder ser parte del sector formal del taxismo ecuatoriano, es necesario cumplir una serie de requisitos entre ellos licencia de chofer profesional, permiso de operación, que el vehículo pase revisiones técnicas, pertenecer a una compañía o cooperativa legalmente constituida, sin contar que para poder cumplir con esos requisitos tienen que cumplir con otra serie de trámites y papeleos.

1.5.6 Altos costos para regularización

La informalidad del taxismo surge cuando los costos de circunscribirse al marco legal y normativo del país, son superiores a los beneficios que ello conlleva.

El ingresar al sector formal genera costos relacionados con los procesos de inscripción en las cooperativas o compañías de transportes terrestres legalizadas o no, tasas administrativas en las Direcciones Administrativas de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, etc.

1.5.7 Fácil acceso a créditos para adquisición de Vehículos en las casas comerciales

En la actualidad es muy fácil poder adquirir un vehículo, situación que antes era más complicada, los precios de los vehículos han bajado sus costos, además que las casas comerciales no exigen muchos requisitos para conceder crédito en la adquisición de los mismos.

1.6 Consecuencias del Taxismo Informal

- Saturación del servicio de transporte terrestre comercial (taxi) tanto en modalidad convencional como ejecutivo.
- Infiltración de la delincuencia en ésta actividad.

- Irrespeto a las leyes, reglamentos y demás normativas expedidas en ésta materia.
- Confrontación con los choferes formales.
- Evasión de tasas, impuestos, etc.
- No se pueden elevar reclamos por mal servicio al usuario, porque no están registradas en las entidades públicas y privadas encargadas del control de la transportación, tampoco se puede presentar quejas ante las compañías o cooperativas, porque no pertenecen a ninguna.

1.7 Ventajas del taxismo informal.

De nuestra investigación deducimos las siguientes:

- Los pasajeros pueden consensuar tarifas por el servicio de transportación.
- Para los usuarios de éste servicio, es más fácil acceder a utilizarlos por la gran cantidad de informales existentes.
- El usuario tiene más opciones de vehículos para elegir el que más se ajuste a sus necesidades.
- Les resulta menos oneroso a los informales no regularizarse, porque no tienen que aportar a cooperativas, compañías, etc cuotas por ser socios de las mismas.
- Los vehículos informales, solo pasan una revisión técnica al año, a diferencia de los taxis comerciales que tienen que hacerlo semestralmente¹⁰.

¹⁰ Art. 308 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

1.8 Tipología del taxista informal

De las entrevistas y encuestas realizadas a los involucrados en la problemática del taxismo informal, se puede deducir la siguiente clasificación:

- a) Dueños de taxi informal: quienes trabajan por cuenta propia, trabajan solos, tienen un empleo independiente, no contratan a personas asalariadas.

- b) Choferes de taxis informales: quienes trabajan para los dueños de los taxis informales, y éstos les cancelan diariamente, de conformidad con lo recaudado en el horario laborado. No existe contrato escrito de por medio.

- c) Dueños de taxis informales, que han cedido el dominio sobre su vehículo a un tercero; y consiste en que el dueño del taxi le cede el dominio del bien a un tercero quien se encarga de trabajar de manera informal, para cancelar al dueño del vehículo a través de cuotas acordadas de manera verbal, para posteriormente realizar la transferencia del dominio del vehículo de manera legal.

1.9 Naturaleza y Objeto del Transporte Terrestre Automotor.

Naturaleza

El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado Ecuatoriano, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano.

Objeto

La organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional¹¹.

1.9.1 Condiciones

El transporte terrestre de personas y bienes es un servicio esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que responde a las condiciones de:¹²

Responsabilidad.- Es responsabilidad del Estado generar las políticas, regulaciones y controles necesarios para propiciar el cumplimiento, por parte de los usuarios y operadores del transporte terrestre, de lo establecido en la Ley, los reglamentos y normas técnicas aplicables.

Universalidad.- El Estado garantizará el acceso al servicio de transporte terrestre, sin distinción de ninguna naturaleza, conforme a lo establecido en la Constitución de la República y las leyes pertinentes.

Accesibilidad.- Es el derecho que tienen los ciudadanos a su movilización y de sus bienes, debiendo por consiguiente todo el sistema de transporte en general responderá a este fin.

Comodidad.- Constituye parte del nivel de servicio que las operadoras de transporte terrestre de pasajeros y bienes deberán cumplir y acreditar, de conformidad a las normas técnicas y homologaciones que para cada modalidad y sistema de servicio están y estuvieren establecidas por la Comisión Nacional.

¹¹ Art. 46 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

¹² Art. 36 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Continuidad.- Conforme a lo establecido en sus respectivos contratos de operación, permisos de operación, autorizaciones concedidas por el Estado sin dilaciones e interrupciones.

Seguridad.- El Estado garantizará la eficiente movilidad de transporte de pasajeros y bienes, mediante una infraestructura vial y de servicios adecuada, que permita a los operadores a su vez, garantizar la integridad física de los usuarios y de los bienes transportados respetando las regulaciones pertinentes.

Calidad.- Es el cumplimiento de los parámetros de servicios establecidos por los organismos competentes de transporte terrestres, tránsito y seguridad vial y demás valores agregados que ofrezcan las operadoras de transporte a sus usuarios.

1.9.2 Fines

Los fines del servicio de transporte terrestre automotor dentro de la prestación de servicios son los siguientes¹³:

- 1. Transporte de personas.-** Consiste en el traslado de personas de un lugar a otro, dentro y fuera del territorio nacional, garantizando su movilidad en términos de comodidad, seguridad y accesibilidad.

- 2. Transporte de bienes o mercadería.-** Consiste en el traslado de bienes o mercadería de un lugar a otro, dentro y fuera del territorio nacional, constituyendo una actividad importante en el aparato productivo nacional, permitiendo que genere la circulación de recursos y dinamice la economía ecuatoriana.

¹³ Art. 43 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

1.9.3 Clases de Servicios

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece las siguientes clases de servicios de transporte terrestre¹⁴:

- a) Público;
- b) Comercial;
- c) Por cuenta propia; y
- d) Particular.

1.9.3.1 Transporte Terrestre Público

El servicio de transporte terrestre público de pasajeros consiste en el traslado de personas o bienes de un lugar a otro dentro del territorio nacional, cuya prestación estará a cargo del Estado. En el ejercicio de esta facultad, el Estado decidirá si en vista de las necesidades del usuario, la prestación de dichos servicios podrá delegarse, mediante contrato, permiso o autorización de operación, a las compañías o cooperativas legalmente constituidas para este fin.¹⁵

1.9.3.2 Transporte Terrestre Comercial

Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento.

¹⁴ Art. 51 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

¹⁵ Art. 45 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional.

El servicio de taxis se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano, establecido en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, estando prohibido establecer rutas y frecuencias.¹⁶

1.9.3.3 Transporte Terrestre por Cuenta Propia

El transporte por cuenta propia es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. Requerirá de una autorización, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar.

Por lo tanto, se prohíbe prestar mediante esta clase de transporte, servicio público o comercial.

Los vehículos que realicen transporte por cuenta propia, deberán obligatoriamente ser parte y constar en los activos de las personas naturales o jurídicas que presten dicho servicio, y estar debidamente

¹⁶ Art. 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

matriculados a nombre de una persona natural o jurídica diferente, no podrán prestar el servicio de transporte de carga por cuenta propia¹⁷.

1.9.3.4 Transporte Terrestre Particular

Se denomina vehículo de transporte particular el que satisface las necesidades propias de transporte de sus propietarios sin fines de lucro.¹⁸

1.9.4 Ámbitos del Transporte Terrestre Público

El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación:¹⁹

- Intracantonal,
- Interprovincial,
- Intrarregional,
- Intraprovincial; e,
- Internacional.

1.9.4.1 Del Servicio de Transporte Público Intracantonal

El servicio de transporte público intracantonal, es aquel que opera dentro de los límites cantonales.

La celebración de los contratos y/o permisos de operación de estos servicios será atribución de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales o Metropolitanos o de la Agencia Nacional en los cantones que no hayan asumido la competencia, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del

¹⁷ Art. 58 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

¹⁸ Art. 58.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

¹⁹ Art. 65 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su Reglamento.²⁰

1.9.4.2 Del Servicio de Transporte Público Intraprovincial

El servicio de transporte público intraprovincial es aquel que opera dentro de los límites provinciales.

La celebración de los contratos de operación, será atribución de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales o de la Agencia Nacional, en aquellas provincias que no formaren parte de una región, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su reglamento²¹.

1.9.4.3 Del Servicio de Transporte Público Intraregional

El servicio de transporte público intraregional es aquel que opera dentro de los límites regionales.

La celebración de los contratos de operación, será atribución de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales con sujeción a las políticas y resoluciones a nivel nacional, de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su reglamento, en el ámbito de sus competencias.²²

²⁰ Art. 66 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

²¹ Art. 67 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

²² Art. 67.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

1.9.4.4 Del Servicio de Transporte Público Interprovincial

El servicio de transporte público interprovincial es aquel que opera, bajo cualquier tipo, dentro de los límites del territorio nacional.

La celebración de los contratos de operación, será atribución de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales o de la Agencia Nacional, en aquellas provincias que no formaren parte de una región, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su reglamento.²³

1.9.4.5 Del Servicio de Transporte Público Internacional

El servicio de transporte público internacional es aquel que opera, bajo cualquier modalidad, fuera de los límites del país, teniendo como origen el territorio nacional y como destino un país extranjero o viceversa.

La celebración de los contratos de operación será atribución de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en los Tratados, Convenios Internacionales, la presente Ley y su Reglamento.²⁴

1. 9.5 Clasificación del Transporte Según Su Uso

De acuerdo a la matrícula y al servicio que prestan los automotores, éstos se clasifican en:²⁵

²³ Art. 68 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

²⁴ Art. 69 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

²⁵ Art. 52 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

1. **De uso particular.**- Vehículos para el transporte de pasajeros, de bienes, mixtos o especiales, que están destinados al uso privado de sus propietarios;
2. **De uso público.**- Vehículos destinados al transporte público y comercial de pasajeros y bienes;
3. **De uso estatal.**- Vehículos destinados al servicio de los organismos públicos, autónomos o semipúblicos;
4. **De uso Diplomático, Consular y de Organismos Internacionales o de Asistencia Técnica.**- Los destinados al servicio de esas representaciones;
5. Vehículos de Internación Temporal, que se registrarán según lo estipulado en la Ley de Aduanas;
6. Vehículos agrícolas y camineros determinados por los Organismos competentes; y,
7. **Vehículos de emergencia:** Policía, Bomberos, Cruz Roja, Defensa Civil, etc.

1.9.6 Clasificación del Servicio de Transporte Terrestre Comercial

El servicio de transporte terrestre comercial de pasajeros y bienes, se clasifica en²⁶:

1. **Transporte Urbano**, que se divide en los siguientes tipos:

²⁶ Art. 50 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

- a) **Transporte Escolar e Institucional.-** Consiste en el traslado de estudiantes desde sus domicilios hasta la institución educativa y viceversa y en las mismas condiciones al personal de una empresa pública o privada. Deberán cumplir el reglamento emitido para el efecto.
- b) **Taxi:** Que será de color amarillo y deberán cumplir el reglamento emitido para el efecto. Se divide en los siguientes subtipos:
- b.1) **Convencionales.-** Consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro dentro del ámbito urbano autorizado para su operación, en vehículos automotores acondicionados para el transporte de personas, con capacidad de hasta cinco pasajeros, incluido el conductor y controlado para su cobro por el taxímetro.
- b.2) **Ejecutivos.-** Consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro, dentro del ámbito urbano autorizado para su operación, en vehículos automotores acondicionados para prestar el servicio de viajes especiales, mediante la petición del servicio al centro de llamadas, con autorización para la ocupación temporal de la vía pública, y controlado para su cobro por taxímetro.
- c) **Servicio alternativo-excepcional.-** Consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro en lugares donde sea segura y posible su prestación, sin afectar el transporte público o comercial. Los sectores urbano-marginales y rurales donde podrán operar esta clase de servicio serán definidos por las Comisiones Provinciales, en donde se preste el servicio, o el Municipio que haya asumido la competencia. El servicio de transporte alternativo-excepcional será regulado por la Comisión Provincial

correspondiente, de conformidad con las políticas de la Comisión Nacional.

- d) **Carga liviana.-** Consiste en el traslado de bienes desde un lugar a otro dentro del ámbito urbano autorizado para su operación.

2. Transporte intraprovincial, que se divide en los siguientes tipos:

- a) **Transporte mixto.-** Consiste en el transporte de personas y bienes en el mismo vehículo dentro de la jurisdicción definida por la autoridad competente.
- b) **Transporte de Carga.-** Consiste en el transporte de carga de acuerdo a una contraprestación del servicio.

3. Transporte interprovincial, que se divide en los siguientes tipos:

- a) **Turismo.-** Consiste en el traslado de personas que se movilizan dentro del territorio ecuatoriano con motivos exclusivamente turísticos, y se regirá por su propio Reglamento.
- b) **Transporte de Carga.-** Consiste en el transporte de carga de acuerdo a una contraprestación del servicio.

1.9.7 De los Títulos Habilitantes de Transporte Terrestre

Título habilitante.- Es el instrumento legal mediante el cual la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales o Metropolitanos que hayan asumido las Competencias, autorizan la prestación de los servicios de transporte terrestre público,

comercial y por cuenta propia, de personas o bienes según el ámbito de servicio de transporte que corresponda, en el área asignada.²⁷

¿Por quienes podrán ser conferidos?

Los títulos habilitantes serán conferidos por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales o Metropolitanos, dentro de los ámbitos de sus competencias.²⁸

1.9.8 Clasificación de los Títulos Habilitantes

Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes, según corresponda²⁹:

- a) Contratos de Operación: Título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte público de personas y/o bienes³⁰, en los ámbitos intraregional; interprovincial; e intracantonal;

- b) Permisos de Operación: Título habilitante, mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre comercial, de

²⁷ Art. 59 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

²⁸ Art. 73 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

²⁹ Art. 75 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

³⁰ Art. 60 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

personas y/o bienes ³¹ ; para los ámbitos intraregional; interprovincial; e intracantonal; y,

- c) Autorizaciones: Es la facultad que otorga el Estado a una persona natural o jurídica, que cumpla con los requisitos legales, para prestar los servicios de transporte por cuenta propia, de personas y/o bienes³², en el ámbito intrarregional, interprovincial; e intracantonal.

1.9.9 Competencia de la Agencia Nacional de Regulación

En las jurisdicciones donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados, no ejerzan la competencia de tránsito será la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien otorgue los respectivos títulos habilitantes.

1.10 De las Infracciones de Tránsito

1.10.1 Definición.- Para referirnos al concepto de infracciones de tránsito, debemos entender la infracción de manera general; al respecto el tratadista Guillermo Cabanellas considera: “Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta.”³³

Según el tratadista Cabanellas, la infracción es una violación a la norma jurídica, por parte del agente que actúa fuera de las leyes y que rigen para todos los ciudadanos.

³¹ Art. 61 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

³² Art. 62 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

³³ Cabanellas, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, edición 1.998

En materia de tránsito la definición de infracción es completa por cuanto se refiere a actos u omisiones; el artículo 106 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial manifiesta:

Art.106.- “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”.

Nuestra legislación determina que la materia de tránsito es parte del Derecho Penal, es por eso que para referirnos a una infracción de tránsito se debe decir que estamos frente a una infracción penal de tránsito

Para sustanciar un juicio en lo que a delitos de tránsito se refiere, no existe en la Ley de la materia un procedimiento propio a seguir, y se tiene que recurrir al Código de Procedimiento Penal, como norma supletoria, de conformidad a la disposición general vigésima primera de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que dispone que en todo lo que no se encuentre previsto en ésta ley, se aplicarán como normas supletorias las disposiciones del Código Penal, Código de Procedimiento Penal, Código Civil y Código de procedimiento Civil.

1.10.2 División de las Infracciones de Tránsito

Las infracciones de tránsito se dividen en:

- ❖ delitos; y,
- ❖ contravenciones.

1.10.3 Las Infracciones Culposas

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, manifiesta que 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.³⁴

1.10.4 Aspectos Generales.

El artículo 14 del Código Penal Vigente, en su inciso final, dispone:

“La infracción es culposa cuando el acontecimiento, pudiendo ser previsto pero no querido por el agente, se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de la Ley, reglamento u órdenes”.

La norma jurídica penal citada está plenamente adecuada a la materia de tránsito y respecto a la infracción culposa, nuestra Ley de Tránsito se refiere a los delitos y contravenciones en los mismos términos, es decir que se verifican por las causas de culpa señaladas.

El tratadista Efraín Torres Chávez, expresa que, “en el delito culposo no hay el elemento voluntario del mal, sino la falta necesaria y obligante de la previsión racional”.³⁵

Tanto los delitos como las contravenciones de tránsito son de carácter culposos.

La Ley es clara en los aspectos o requisitos que confluyen en la comisión de un ilícito culposos, por parte del agente que lo provoca, sin que exista la

³⁴ Art. 108 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

³⁵ Torres Chávez Efraín, “Breves Comentarios al Código Penal”, Editorial Jurídica del Ecuador, Séptima edición, Año 1988

intención siquiera de causar algún daño, pero que sin embargo se desarrolla por falta de cuidado, precaución, que deriva en negligencia e imprudencia y que el actor es sujeto de reproche del Estado por la conducta irregular realizada, que está prevista y prohibida por la Ley.

1.10.5 Inobservancia de la Ley y su Reglamento.

El derecho es un conjunto de normas, que regula el comportamiento de un ciudadano con la finalidad de vivir en la sociedad.

Para regular el comportamiento de los ciudadanos ecuatorianos, en materia de tránsito se han creado varias disposiciones, reglamentos, cuyo objetivo es la organización, la planificación, y control de tránsito, el uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, de la circulación peatonal, la contaminación ambiental, de los permisos para la prestación de servicios de transporte terrestre y comercial(taxi);y obviamente el irrespeto a estas normas está tipificado como infracción de tránsito.

La inobservancia es un aspecto de la culpa que se presenta cuando una persona viola reglas específicas de conducta impuestas por el Estado (leyes o reglamentos) o por funcionarios competentes; en nuestro lugar los agentes de control de tránsito.

Cabe recordar que la actual Ley concede amplia facultad para que los agentes de policía citen a aquellos conductores que no obedezcan sus órdenes.

Al respecto el artículo 142 literal a) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: "Incurrir en contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa del 30% de la

remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de seis puntos en el registro de su licencia de conducir, el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito o que no respete las señales manuales de dichos agentes.”

El Dirigente de la Cooperativa de taxis “Puerto Anconcito”, señor César García Cobeña, nos manifestó: que existen algunos malos elementos (agentes) encargados del control del tránsito en el cantón La Libertad, que suelen aprovecharse de su labor diaria, para pedir coimas a los taxistas informales, aclarando que solo son algunos; porque también existen agentes de tránsito que hacen su trabajo de manera correcta.

La inobservancia es la falta de cumplimiento de las leyes o reglamentos, que regula el proceso de tránsito.

1.11 Contravenciones de Tránsito

Para el desarrollo de nuestro tema de investigación del taxismo informal, conforme lo dispone la nueva Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es necesario hacer un breve análisis sobre las contravenciones de tránsito, que constan en el Libro Tercero, Título III, Capítulo V del referido cuerpo legal.

1.11.1 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 define a la contravención como: “La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Tránsito de la ley”.³⁶

Las contravenciones de tránsito de acuerdo a 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 principal radica en su modalidad y grado, lo cual a su vez determina diversas clases de sanciones; a excepción del acto jurídico de conducir un vehículo en estado de embriaguez que se sanciona con tres días de prisión.

Las contravenciones de tránsito se juzgan con imposición de multa, disminución de puntos en la licencia de conducir, y con trabajo comunitario.

Los delitos de tránsito se sancionan con prisión, multa y reducción de puntos.

Las contravenciones de tránsito tienen preocupados a los habitantes de la provincia de Santa Elena, en especial a los cerca de 4.000 taxistas informales³⁷ existentes en la cabecera cantonal de La Libertad, más aún que al ser una ciudad eminentemente comercial, considerada el casco comercial de la provincia de Santa Elena.

La ciudad se ve abarrotada, por la gran cantidad de taxis informales; y sus conductores manifiestan que solo salen a ganarse el sustento diario y no salen a infringir la ley.

³⁶ Cabanellas, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, Pág. 96

³⁷ Información tomada de entrevista realizada al señor César García Cobeña.

Además que muchos no están conscientes o desconocen que están quebrantando la ley; y peor aún que son considerados como infractores.

Al respecto el Código Penal manifiesta: “Se presume de derecho que las leyes penales son conocidas de todos aquellos sobre quienes imperan. Por consiguiente, nadie puede invocar su ignorancia como causa de disculpa”³⁸.

El Código Civil, en su artículo 13, dispone: “La Ley obliga a todos los habitantes de la República, con inclusión de los extranjeros; y su ignorancia no excusa a persona alguna.

Con el fin de lograr que disminuyan los altos índices de accidentes en el Ecuador, los asambleístas consideraron expedir la nueva Ley de Tránsito, con la inclusión de las contravenciones de tránsito.

Es decir las contravenciones de tránsito pueden considerarse como una prevención a los conductores y a los peatones, para alertarles sobre los errores y omisiones en los cuales incurren al conducir un vehículo.

Los ciudadanos de la cabecera cantonal de La Libertad y aquellos que transitan por ella no toman conciencia de sus actos, no reflexionan y corrigen su accionar al conducir los vehículos, y se ven condenados a duras sanciones económicas que van desde el cinco por ciento hasta el cien por ciento de una remuneración básica unificada del trabajador en general.

Pudiendo incluso los conductores de automotores perder su licencia de conducir, lo cual para los choferes formales e informales de taxis es muy penoso, porque prácticamente perderían su trabajo.

³⁸ Art. 3 del Código Penal.

Tampoco se debe con la excusa del derecho al trabajo, responsabilizar al Gobierno, sino que los ciudadanos cambien de actitud, y sean más responsables en su accionar y cumplan con los requerimientos que impongan las normativas existentes.

Los ciudadanos del cantón La Libertad, indican que no se cumple la ley por cuanto al ser citados al ser citados por una contravención cometida, como algo sin mayor importancia y no se dan cuenta que a futuro van a sentir las consecuencia de sus actos negligentes, imprudentes, de no observar la Ley ni su respectivo reglamento.

Las contravenciones en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, son actos que perjudican el desarrollo y la seguridad social, en contraste con el interés común, tutelado por las normas jurídicas de tránsito que imperan.

1.11.2 Características de las Contravenciones.

Por su naturaleza las contravenciones de tránsito tienen sus propias características, tanto en la comisión cuanto en su juzgamiento, mismas que a continuación analizamos³⁹:

1.11.3 Flagrancia.

Las contravenciones de tránsito son infracciones flagrantes, en razón que al agente de tránsito actúa inmediatamente de la comisión de las mismas, siendo requisito sine-quantón que al vigilante observe directamente la violación a la Ley Orgánica de Tránsito por parte del contraventor, para en forma inmediata entregarle a éste la boleta de citación correspondiente por el acto jurídico en el cual incurrió.

³⁹ Enríquez, Gustavo, Causas que generan los altos índices de Contravenciones de Tránsito en la ciudad de Tulcán y sus consecuencias, 2010.

En atención a la flagrancia el artículo 162 del Código de Procedimiento Penal dispone: “Es delito flagrante el que se comete en presencia de una o más personas o cuando se lo descubre inmediatamente después de su supuesta comisión, siempre que haya existido una persecución ininterrumpida desde el momento de la supuesta comisión hasta la detención, así como que se le haya encontrado con armas, instrumentos, el producto del ilícito, huellas o documentos relativos al delito recién cometido...”.

En las contravenciones de tránsito perfectamente se puede aplicar esta disposición legal en la parte pertinente, toda vez que el acto, la falta cometida está a la vista de todos, especialmente del agente de policía que toma procedimiento del caso.

1.11.4 Competencia de las Contravenciones.

La competencia del conocimiento y juzgamiento corresponde a:

- Jueces de Contravenciones de Tránsito.⁴⁰
- Jueces de Tránsito (en caso de no existir juzgado de contravenciones).⁴¹
- Jueces de lo Penal (en caso de no existir juzgado de Tránsito).⁴²

La competencia de ejecución de sanciones corresponde a⁴³:

- Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales.
- Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales.
- Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos.

⁴⁰ Art. 147 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

⁴¹ Art. 148 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

⁴² Art. 148 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

⁴³ Art. 147 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Pero en la actualidad, debido a que los municipios de los 3 cantones que conforman la provincia de Santa Elena (Salinas, La Libertad, Santa Elena) no han asumido plenamente la competencia en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se deberá dar cumplimiento a lo prescrito en la Disposición Transitoria Décima Octava que manifiesta:

“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales asumirán las competencias en materia de planificación, regulación, control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, una vez que hayan cumplido con el procedimiento establecido en el COOTAD. Hasta tanto la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ejercerá tales competencias”.

Tomando en cuenta la disposición transitoria Décima Octava, la competencia en ésta materia, le corresponde en la actualidad a la Dirección de la Agencia de Tránsito de Santa Elena, no solo en lo que respecta a recaudaciones de las que habla el Art. 179 de la ley que nos ocupa, sino también al control y regulación, según así lo manifiesta la mencionada disposición transitoria.

1.11.4.1 Competencias que deben asumir Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales.

Respecto de las competencias que deben asumir las municipales, al respecto recabamos la siguiente información:

- En el cantón Santa Elena la competencia del control de tránsito y seguridad vial la tiene la Comisión de Tránsito del Ecuador.
- En el cantón La Libertad y Salinas la competencia del control de tránsito y seguridad vial la tiene la Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional.

- La Dirección de la Agencia de Tránsito de Santa Elena, no ha asumido plenamente las competencias que le confiere la disposición transitoria Décima Octava de la última reforma efectuada a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, solo está haciendo las veces de ente recaudador y regularizador de las operadoras de transporte terrestre.
- Las Municipalidades tampoco han asumido las competencias que les confiere la Constitución de la República y que son las mismas que la disposición transitoria le concede a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, porque hasta el momento se encuentran realizando los respectivos estudios por parte del Consejo Nacional de Competencias para que éstos puedan asumir las mismas de manera progresiva⁴⁴; y esto causa confusión entre los taxistas tanto formales e informales que no saben ante qué organismos plantear los proyectos y requerimientos de sus organizaciones.

1.11.4.2 Juzgado Vigésimo Primero de Garantías Penales y Tránsito de Santa Elena.- Competencia.

Hasta la presente fecha, en la provincia de Santa Elena, no se han nombrado Jueces de Tránsito, peor aún Jueces de Contravenciones conforme lo dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Por lo que al momento quien está conociendo los delitos y las contravenciones en materia de tránsito en la provincia de Santa Elena, es la Abg. María Auxiliadora Bacigalupo Álava Jueza Temporal Encargada del Juzgado Vigésimo Primero de Garantías Penales y Tránsito de la

⁴⁴ Art. 125 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización en concordancia con el Art. 269 de la Constitución de la República.

provincia de Santa Elena, dando así cumplimiento a lo que dispone la Ley Orgánica materia de nuestra investigación, puesto que es el único Juzgado de lo Penal con que cuenta la provincia.

La falta de Jueces de Contravenciones de Tránsito y de Jueces de Tránsito en la provincia de Santa Elena, ha ocasionado que se sature el trabajo en el Juzgado Vigésimo Primero de Garantías Penales y Tránsito⁴⁵; corriendo el riesgo de que ésta dependencia colapse por la gran cantidad de contravenciones que ingresan a diario; además de que tienen que sustanciarse las causas por infracciones penales.

Solo los Jueces de Tránsito y excepcionalmente los Jueces Penales en los Cantones donde no haya Jueces de Tránsito son competentes para juzgar las contravenciones de tránsito, proceso que termina con sentencia del Juez, la misma que se envía actualmente a los funcionarios de la Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de cada provincia, para los fines legales consiguientes, es decir reducir los puntos en la licencia del contraventor y cobrar la multa impuesta, que es lo que sucede en la provincia de Santa Elena⁴⁶.

La actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; dispone que el Juez competente resolverá sumariamente los casos de contravenciones y la sentencia será notificada a los Organismos de Tránsito correspondientes para los fines legales consiguientes, es decir para la reducción de puntos en la licencia de conducir de su titular y para cobrar o recaudar la multa impuesta que se le imponga en éste juzgado⁴⁷.

⁴⁵ Tomado de la entrevista efectuada a la Abg. María Auxiliadora Bacigalupo Álava, Jueza Temporal Encargada del Juzgado Vigésimo Primero de Garantías Penales y Tránsito de Santa Elena.

⁴⁶ Enríquez, Gustavo, Causas que generan los altos índices de Contravenciones de Tránsito en la ciudad de Tulcán y sus consecuencias, 2010.

⁴⁷ Tomado de la entrevista efectuada a la Abg. María Auxiliadora Bacigalupo Álava, Jueza Temporal Encargada del Juzgado Vigésimo Primero de Garantías Penales y Tránsito de Santa Elena.

1.11.5 Procedimiento para Notificar la Contravención de Tránsito

⁴⁸ El procedimiento para la notificación de una contravención es el siguiente:

1. La boleta o la citación se notificará personalmente al momento de cometer la infracción; en la misma deberá constar el nombre del agente de tránsito, su firma o rúbrica.
2. El agente de tránsito, para emitir la boleta, solicitará al infractor la matrícula, su licencia de conducir, la cédula de ciudadanía o su pasaporte en caso de ser extranjero, de acuerdo a la infracción cometida.
3. Una copia de la boleta será entregada al infractor, en la cual se señalarán las contravenciones cometidas, el nombre, número de cédula del contraventor y demás datos concernientes;
4. El agente de tránsito remitirá el original de la boleta a la autoridad competente en el plazo de hasta 24 horas, pudiendo realizar este envío de manera física, digitalizada o a través de medios electrónicos con firmas digitales.
5. Una copia física o electrónica será enviada a la Comisión Provincial correspondiente para el registro interno;
6. Una copia quedará en el registro del agente que emitió la contravención para su descargo;

⁴⁸ Art. 239 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

7. El infractor tendrá el plazo de 3 días para impugnar la contravención, contados a partir de la fecha en que haya avocado conocimiento de la causa el juez competente;
8. Ante la impugnación de la boleta en el tiempo señalado, el Juez concederá un plazo de prueba de tres días, vencido el cual pronunciará sentencia aún en ausencia del infractor y comunicará a la autoridad de tránsito correspondiente por escrito o por vía electrónica.
9. De no haberse presentado la impugnación en el tiempo prescrito, el Juez procederá de inmediato a su juzgamiento aún en ausencia del infractor y comunicará a la autoridad de tránsito correspondiente para proceder al registro y reducción de puntos;
10. Cuando se trate de sentencias por contravenciones en el que se determine que el conductor ha incurrido en lo previsto en el Artículo 144 letras b) y c) de la Ley, utilizando además sistemas de radiofrecuencias troncalizadas, el juez notificará de esta sentencia también a la Superintendencia de Telecomunicaciones para los fines pertinentes;
11. Las boletas que contengan pruebas practicadas mediante dispositivos electrónicos, magnéticos, digitales, constituyen evidencias en el proceso.
12. El adhesivo colocado en una parte visible del automotor equivale a la notificación, y podrá impugnarse en los tiempos y condiciones previstas para las contravenciones y cuya sanción recaerá sobre su propietario;

13. Las multas impuestas por contravenciones de tránsito serán canceladas en las Comisiones Provinciales o en los Bancos autorizados para el efecto;
14. Las multas no canceladas en los términos legalmente previstos, serán cobradas mediante procedimiento coactivo. Para el ejercicio de esta jurisdicción coactiva se observarán las reglas generales pertinentes establecidas en el Código Tributario;
15. Para el efecto, los funcionarios responsables en su caso, de conformidad con las leyes de la materia, emitirán los respectivos títulos de crédito de acuerdo con el Acta de Juzgamiento que para el efecto emitan los jueces competentes;

1.11.6 Procedimiento para Juzgar las Contravenciones de Tránsito.

1. El Agente de Tránsito verifica la infracción contenida en el Art. 145 literal f) y procede a emitir la boleta y realizar la citación al chofer del vehículo que presta servicios de alquiler sin el respectivo permiso.
2. El parte que contiene la contravención es entregado a la autoridad del organismo de control de tránsito.
3. El infractor solo cuenta con tres días desde que se cometió la contravención, para poder impugnar.
4. En caso de que el infractor no impugne el parte policial, la autoridad competente del organismo de control emitirá la resolución administrativa correspondiente.

5. En caso de que el infractor impugne el parte, será remitido al juzgado competente.
6. El juez competente concede 3 días para que se efectúe la única Audiencia Oral que se efectuará.
7. Si el infractor concurre a la Audiencia Oral podrá llevar las pruebas y testigos que creyere necesarios; tendrá legítimo derecho a la defensa.
8. El juez competente emitirá la resolución respectiva, basándose en las pruebas que contenga el expediente.
9. El acta de juzgamiento será el título de crédito, que deberá ser remitido al organismo de tránsito recaudador.
10. Tanto la Resolución Administrativa como la Sentencia dictada por el juez competente no serán susceptibles de Recurso alguno.

1.11.7 Estructura del Procedimiento de Juzgamiento de las Contravenciones

GRAFICO No.1



1.12 Sanción al Taxismo Informal

La sanción que se aplica a los dueños y choferes de taxis informales, consta en el Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; el mismo que contiene 8 literales; pero el que nos interesa; para el desarrollo de nuestra investigación es el literal f).

Art. 145.- Incurrir en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

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

En éste artículo, hay un inciso específico para el literal f), que es el penúltimo y que dispone lo siguiente:

“En los casos señalados en los literales c), f), y h) no se aplicará la pena de prisión y el infractor será sancionado con mínimo dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y el vehículo será retenido

por el plazo mínimo de 7 días. El vehículo sólo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente, y el propietario del vehículo será solidariamente responsable del pago de ésta multa.

Respecto de éste artículo podríamos puntualizar lo siguiente:

- El legislador aparentemente no quiso ser tan drástico al momento de sancionar al infractor, entiéndase al taxista informal; porque en el inciso penúltimo, aclara que no sanciona con prisión al infractor. Esta aclaración la hace porque en la parte inicial de la tipificación de éste artículo, se indica que las contravenciones muy graves serán sancionadas con prisión de tres días.
- A pesar de no privar de la libertad al conductor del taxi informal, si es muy preocupante la sanción pecuniaria impuesta; porque si tomamos en cuenta que en la actualidad la remuneración básica unificada del trabajador en general está determinada en USD \$264,00 (doscientos sesenta y cuatro dólares de los Estados Unidos de Norteamérica), multa a cancelar sería de USD \$528,00 (quinientos veinte y ocho dólares de los Estados Unidos de Norteamérica). Cantidad que deberán cancelar solidariamente entre dueño y chofer del taxi informal, de ser ese el caso.
- Para lograr que el taxista informal cumpla con la sanción pecuniaria, la ley lo coacciona reteniendo el vehículo hasta la cancelación de la multa. Aquí viene la preocupación que perturba a los taxistas, quienes aseguran que ellos trabajan para llevar el sustento diario a sus hogares en unos casos; y en otros incluso tienen que hacerlo para cancelar las cuotas del vehículo que conducen; y que el dinero que recaudan diariamente no les alcanza para ahorrar; además que en la mayoría de los casos, la actividad que realizan es el único medio que tienen para generar ingresos económicos en

sus hogares, si el vehículo está retenido, no tendrán para el sustento diario, peor para cancelar la multa que consideran es exorbitante.

Del Art. 145 en lo que respecta a la sanción se extrae lo siguiente:

- Sanción pecuniaria de dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.
- Reducción de 10 puntos en la licencia de conducir.
- El vehículo será retenido por el plazo mínimo de 7 días.
- El vehículo será devuelto siempre que cancelen la multa.
- En caso de reincidencia serán sancionados con el doble de lo establecido.

1.12.1 Pérdida de Puntos

Del artículo 98 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial podemos extraer lo siguiente:

Los taxistas informales deben tomar en cuenta cuando sean sentenciados por cometer ésta infracción; puesto que si son reincidentes serán sancionados con el doble de la sanción.

Además; en el caso específico de la pérdida de puntos, si llegasen a perder los treinta primeros puntos, la licencia será suspendida por 60 días.

Será obligatorio que tomen los cursos en las Escuelas de conducción, institutos y universidades legalmente autorizadas por la Agencia Nacional.

Si aprueban el curso solo recibirán una licencia con 20 puntos.

Si se pierden nuevamente los 20 puntos la sanción será suspensión de la licencia con 120 días. Y deberán tomar otro curso en las instituciones autorizadas.

En caso de aprobar el curso, solo recibirán una licencia de conducir con 15 puntos.

Desde la tercera ocasión que se pierdan los puntos completos de una licencia, la misma será suspendida por el lapso de un año y se deberá tomar un curso pero solo por 15 puntos.

En ningún caso la renovación de la licencia extinguirá los puntos perdidos previamente.

Al conductor que le hubiesen suspendido la licencia por más de cuatro ocasiones, perderá el derecho a renovarla.

1.13 Disposición Transitoria Décima Cuarta de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.-

Para nuestro análisis, transcribimos textualmente la Disposición Transitoria Décima Cuarta que indica:

“Mientras la Agencia de Regulación y Control Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados establecen la institucionalidad necesaria para ejercer las competencias del control de tránsito y seguridad vial seguirán siendo responsabilidad de la Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional.”

Ésta disposición causa controversia en la provincia de Santa Elena y confusión en la ciudadanía; sobre todo entre los choferes informales, porque para ellos es difícil entender que mientras en el cantón Santa Elena, al informal se lo cita en todo momento, por ejercer esa actividad prohibida, en los cantones La Libertad y Salinas son menos sancionados.

Esa confusión se debe a que en el cantón Santa Elena, ha asumido la competencia del Control de Tránsito, la Agencia de Regulación y Control Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (antes Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial).

En los cantones La Libertad y Salinas, desde que la Península fue declarada provincia de Santa Elena, asumió el control del tránsito y seguridad vial la Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional.

Según nuestras investigaciones y por testimonios de los mismos choferes informales, varios son los policías que tienen trabajando sus vehículos como taxis informales, los que para evitar ser sancionados por contravenir las leyes, registran como propietarios de sus vehículos a sus familiares.

Coadyuvando a que se incremente el parque automotor informal, bajo la complicidad de los mismos agentes de tránsito de la Policía Nacional.

1.14 Requisitos para obtener el Permiso de Prestación de Servicios de Transporte Terrestre Comercial (Taxi)

- Tener licencia de conductor profesional.
- Que el interesado sea socio de una compañía o cooperativa legalmente constituida.

- Que el vehículo sea tipo automóvil de hasta 5 pasajeros⁴⁹.
- Que el vehículo pase la revisión técnica vehicular; en el caso de que obtenga el permiso de operación, el vehículo deberá someterse a revisiones técnicas semestrales⁵⁰.
- Debe tener copia certificada del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito, de la matrícula y del certificado de Revisión Técnica Vehicular⁵¹.
- Solicitar el permiso de operación al organismo competente para poder prestar los servicios de transportación⁵².

1.15 Fundamentación Legal

La fundamentación legal de nuestro trabajo de investigación está determinada en la Constitución de la República del Ecuador, **TÍTULO V Organización Territorial del Estado, Capítulo cuarto, Régimen de Competencias:**

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

Numeral 6.- Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Art. 269.- El sistema nacional de competencias contará con un organismo técnico conformado por un representante de cada nivel de gobierno, que tendrá las siguientes funciones:

⁴⁹ Art. 51, numeral 2 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

⁵⁰ Art. 308 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

⁵¹ Art. 73 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

⁵² Art. 61 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Numeral 1.- Regular el procedimiento y el plazo máximo de transferencia de las competencias exclusivas, que de forma obligatoria y progresiva deberán asumir los gobiernos autónomos descentralizados. Los gobiernos que acrediten tener capacidad operativa podrán asumir inmediatamente éstas competencias.

Art. 394.- El estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

Art. 145.- Incurrir en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

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

costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor;

En los casos señalados en los literales c), f), y h) no se aplicará la pena de prisión y el infractor será sancionado con mínimo dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y el vehículo será retenido por el plazo mínimo de 7 días. El vehículo sólo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente, y el propietario del vehículo será solidariamente responsable del pago de ésta multa.

Disposición Transitoria Décima Octava

“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales asumirán las competencias en materia de planificación, regulación, control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, una vez que hayan cumplido con el procedimiento establecido en el COOTAD. Hasta tanto la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ejercerá tales competencias”.

1.16 Taller de Capacitación

Es una herramienta destinada a compartir y recuperar información y reflexiones sobre una determinada temática de acuerdo con los objetivos de un proceso de investigación.

Se trata de contar con el aporte de expertos en un tema determinado y de involucrados seleccionados y de acuerdo con su interés y vinculación con la unidad de análisis de la investigación

El Taller que nosotros proponemos será dirigido por personas especializadas en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, para lo que proponemos a las siguientes personalidades: MSc. Milton

Zambrano Coronado Profesor de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, Abg. María Auxiliadora Bacigalupo Alava Jueza de Garantías Penales y Tránsito en la provincia de Santa Elena, Abg. Carlos Cabezas Preciado Profesor de la Universidad Estatal Península de Santa Elena.

El diseño del taller constará de las siguientes partes:

Tema

Objetivo general:

Objetivo específico

Relevancia del taller de capacitación

Normas

Contenido

Agenda del taller “Regularización de los taxis informales”

Conclusiones

Recomendaciones

CAPITULO II

MARCO METODOLÓGICO

2.1 Diseño de la Investigación.

La metodología es un conjunto de procedimientos que permite desarrollar conocimientos científicos, parámetros de trabajo y puntualizaciones para el proceso de los proyectos de investigación.

Los métodos que utilizamos para el desarrollo de nuestro trabajo de investigación fueron el Científico, de Análisis y Síntesis, y el Inductivo-Deductivo.

2.2 Métodos de la Investigación.

2.2.1 Método Científico.

“El método científico se puede definir como un procedimiento riguroso formulado de una manera lógica para lograr la adquisición, organización o sistematización y expresión o exposición de conocimientos, tanto en su aspecto teórico como en su fase experimental”.⁵³ (Pág. 237)

Obtuvimos el conocimiento científico sobre la realidad del taxismo informal en el cantón La Libertad; a través de una serie de procedimientos determinados por nuestro objeto de estudio.

2.2.2 Método de Análisis y Síntesis.

Mendez Álvarez C. (2006) manifiesta:

⁵³ Méndez Álvarez, Carlos Eduardo, 2006

“El análisis inicia su proceso de conocimiento por la identificación de cada una de las partes que caracterizan una realidad; de este modo podrá establecer las relaciones causa-efecto entre los elementos que componen su objeto de investigación.

La síntesis implica que a partir de la interrelación de los elementos que identifican su objeto, cada uno de éstos pueda relacionarse con el conjunto en la función que desempeñan con referencia al problema de investigación. En consecuencia, análisis y síntesis son dos procesos que se complementan en uno en el cual al análisis debe seguir la síntesis”. (Pág. 242)

Éste método nos permitió analizar y estudiar cada una de las partes en que se pudo descomponer el todo del problema del taxismo informal en la provincia de Santa Elena; posteriormente integramos los elementos que componen el problema sintetizándolo en el Cantón La Libertad, que es donde realizamos nuestra investigación jurídica-social.

2.2.3 Método Inductivo-Deductivo.

Al respecto sobre éste método, Bernal Torres C. (2006) manifiesta:

“Éste es un método de inferencia basado en la lógica y relacionado con el estudio de hechos particulares, aunque es deductivo en un sentido (parte de lo general a lo particular) e inductivo en sentido contrario (ve de lo particular a lo general)”. (Pág. 56)

Para desarrollar nuestro trabajo de investigación fue necesario utilizar el método inductivo-deductivo; por cuanto a través de él pudimos obtener el conocimiento del problema del taxismo informal, a partir de verdades o hechos particulares de un grupo de taxistas informales, como es el caso de la Asociación de Propietarios de Vehículos “Taxis AKI”; y llegamos a conclusiones generales enmarcadas a nivel provincial y de las conclusiones provinciales, pudimos establecer conclusiones particulares que estaban contenidas en las generales.

2.3 Tipos de investigación

Para la realización del presente trabajo de investigación existen diferentes tendencias, teniendo que utilizar tipos y niveles que tenga relación con los objetivos, sujeto y factibilidad.

Escoger el tipo de investigación nos ayudará a distinguir los pasos a seguir para el desarrollo del tema y en la solución del problema

Este trabajo está enfocado en la investigación bibliográfica, descriptiva, exploratoria, de campo, documental y científica.

2.3.1 Investigación Bibliográfica.

“Es la revisión bibliográfica de tema para conocer el estado de la cuestión. La búsqueda, recopilación, organización, valoración, crítica e información bibliográfica sobre un tema específico tiene un valor, pues evita la dispersión de publicaciones o permite la visión panorámica de un problema”.⁵⁴

Recurrimos a libros, revistas, enciclopedias, artículos científicos, monografías, tesis o artículos de revistas para obtener el conocimiento e información de la problemática del taxismo informal, sus causas y consecuencias.

2.3.2 Investigación Descriptiva.

Tamayo (1998) manifiesta:

“Comprende la descripción, registro, análisis e interpretación de la naturaleza actual, composición o procesos de los fenómenos. El enfoque que se hace sobre conclusiones es dominante, o como una

⁵⁴ <http://www.rena.edu.ve/cuartaEtapa/metodologia/Tema4.html>

persona, grupo o cosa, conduce a funciones en el presente. La investigación descriptiva trabaja sobre las realidades de los hechos y sus características fundamentales es de presentarnos una interpretación correcta”. (Pág. 54)

Es el tipo de investigación que nos permitió determinar cuál es la situación actual del taxista informal, acorde con la realidad jurídica de ellos. Describimos como están formadas las agrupaciones informales, sus conductas, comportamientos, rasgos, cualidades o atributos de la población objeto de estudio, en éste caso de los taxistas informales; porque ellos alegan que debido a la falta de empleos, salen a las calles a realizar esa actividad; ya que no tienen otra fuente de trabajo, que les ayude a mantener sus familias.

Esta investigación descriptiva nos permite realizar un análisis de toda la metodología a utilizarse de manera fácil, en corto tiempo y dando solución al aspecto social-económico que está inmerso en la actividad del taxista informal.

2.3.3 Investigación Exploratoria.

“Investigación exploratoria. Recibe este nombre la investigación que se realiza con el propósito de destacar los aspectos fundamentales de una problemática determinada y encontrar los procedimientos adecuados para elaborar una investigación posterior. Es útil desarrollar este tipo de investigación porque, al contar con sus resultados, se simplifica abrir líneas de investigación y proceder a su consecuente comprobación”.⁵⁵

Éste tipo de investigación la utilizamos para poder realizar la formulación del problema de investigación sobre el taxismo informal, y así poder desarrollar nuestra hipótesis, que son las posibles soluciones al problema.

⁵⁵ <http://www.monografias.com/trabajos7/inci/inci.shtml>

2.3.4 Investigación de Campo.

“Se entiende por Investigación de Campo, el análisis sistemático de problemas en la realidad, con el propósito bien sea de describirlos, interpretarlos, entender su naturaleza y factores constituyentes, explicar sus causas y efectos o predecir su ocurrencia, haciendo uso de métodos característicos de cualquiera de los paradigmas o enfoques de investigación conocidos o en desarrollo. Los datos de interés son recogidos en forma directa de la realidad; en éste sentido se trata de investigaciones a partir de datos originales o primarios...”⁵⁶ (Pág. 14)

El presente trabajo de investigación de campo nos ha permitido establecer la realidad jurídica en materia de tránsito que han atravesado los taxistas informales de la cabecera cantonal de La Libertad, establecer las causas y los efectos que se originan cuando los taxistas no regularizan sus unidades de transporte.

Los datos recogidos en esta investigación son originales, que nos permiten establecer si los taxistas cumplen o no con los requisitos para regularizar sus unidades, a través de la observación en el sitio donde operan los taxistas informales en el cantón La Libertad.

2.3.5 Investigación Documental.

Bernal Torres C. (2006) manifiesta lo siguiente:

“La investigación documental consiste en un análisis de la información escrita sobre un determinado tema, con el propósito de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o estado actual del conocimiento respecto del tema objeto de estudio”.

⁵⁶ Tamayo 1998

Mediante éste tipo de investigación, pudimos obtener el conocimiento de nuestro objeto de investigación, analizando la información escrita recolectada de resoluciones, ordenanzas y decretos de las diferentes instituciones públicas que tienen injerencia en la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; así también pudimos obtener la información existente en la leyes y reglamentos de la materia objeto de nuestra investigación.

2.3.6 Investigación Científica.

“La investigación científica se puede definir como la búsqueda de la verdad, con la ayuda de un método, para ponerla al servicio de los estudiosos. Decimos búsqueda de la verdad, pues, ésta existe en el medio que nos rodea; no hay necesidad de inventarla o desarrollarla, sólo hay que descubrirla”.⁵⁷

Realizamos la investigación del conocimiento de los hechos reales, que se suscitan en los grupos de taxistas informales; las sanciones que se les está aplicando por infringir la ley y reglamentos de la materia.

2.4 Instrumentos de la Investigación.

Entre los instrumentos de investigación que hemos seleccionado están la observación directa e indirecta, la entrevista y la encuesta; que nos han permitido evaluar y registrar situaciones jurídicas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

2.4.1 Observación Directa.

“Es directa cuando el investigador se pone en contacto personalmente con el hecho o fenómeno que trata de investigar”.⁵⁸

⁵⁷ <http://www.monografias.com/trabajos74/investigacion-bibliografica/investigacion-bibliografica2.shtml>

⁵⁸ <http://cienciassocialeskathy.obolog.com/instrumentos-investigacion-633764>

Para realizar la observación directa, tuvimos que dirigirnos al lugar de los hechos, que es en cantón La Libertad, cuando realizaron protestas porque no se les permitía trabajar, cuando realizaban las actividades de taxismo informales en diferentes sectores del cantón, lo que plasmamos en filmaciones, grabaciones de audio y fotografías.

2.4.2 Observación Indirecta.

“Es indirecta cuando el investigador entra en conocimiento del hecho o fenómeno observando a través de las observaciones realizadas anteriormente por otra persona. Tal ocurre cuando nos valemos de libros, revistas, informes, grabaciones, fotografías, etc., relacionadas con lo que estamos investigando, los cuales han sido conseguidos o elaborados por personas que observaron antes lo mismo que nosotros”.⁵⁹

La técnica indirecta nos ha permitido utilizar cuestionarios y encuestas mediante el cual ha quedado determinada la realidad jurídica de los taxistas informales; así también fue de gran ayuda para el desarrollo y análisis de nuestra investigación las filmaciones y grabaciones; que realizamos durante las entrevistas a las autoridades encargadas del juzgamiento de las contravenciones de tránsito y a los dirigentes de cooperativas y asociaciones formales e informales.

2.4.3 La Encuesta.

Bernal Torres C. (2006) manifiesta lo siguiente:

“Es una de las técnicas de recolección de información más usadas, a pesar de que cada vez pierde mayor credibilidad por el sesgo de las personas encuestadas. La encuesta se fundamenta en un cuestionario o conjunto de preguntas que se preparan con el propósito de obtener información de las personas”.

⁵⁹ <http://cienciassocialeskathy.obolog.com/instrumentos-investigacion-633764>

Utilizamos la encuesta porque es una técnica destinada a obtener datos de varias personas, cuyas opiniones impersonales nos interesan en el presente trabajo de investigación.

La encuesta, se utiliza para entregar a los sujetos involucrados un listado de preguntas escritas con el fin de que la contesten por escrito; y a estos se denominan cuestionario.

Es impersonal porque el cuestionario, no contiene el nombre, ni otra identificación de la persona que responde a este trabajo de investigación.

Las personas se sintieron seguras al responder a las preguntas, por el carácter de anonimato que tenía la encuesta, por lo que las respuestas tienen un alto grado de confiabilidad.

2.4.4 La Entrevista.

Para obtener información respecto de la problemática del taxismo informal, recurrimos a éste instrumento, del que al respecto Bernal Torres C. (2006) manifiesta lo siguiente:

“Es una técnica a establecer contacto directo con las personas que se consideren fuente de información. A diferencia de la encuesta, que se ciñe a un cuestionario, la entrevista, si bien puede soportarse en un cuestionario muy flexible, tiene como propósito obtener información más espontánea y abierta. Durante la misma, puede profundizarse la información de interés para el estudio”.

Al no contar con información histórica sobre el taxismo informal en el cantón La Libertad, ni en la provincia, realizamos entrevistas a personas conocedoras del tema; como el señor César García Cobeña dirigente de la transportación comercial con más de veinte años de experiencia en la actividad formal, y Myr. Saúl Pezo, quien fue autoridad encargada del

control de tránsito por más de 24 años en la Comisión de Tránsito del Guayas, y en varias ocasiones le fue encargado el control del tránsito y transporte terrestre en ésta jurisdicción, es decir el territorio de la actual provincia de Santa Elena.

Así también recurrimos a entrevistar a la abogada María Bacigalupo Álava para obtener información sobre el procedimiento de juzgamiento de las infracciones de tránsito, cometidas por los taxistas informales según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Los dirigentes de compañías que están en proceso de legalización de sus actividades como el señor John Reyes, Presidente de la Asociación de Propietarios de Vehículos “TAXIS AKI” y el señor Santiago Yagual, Gerente General de la Compañía de Taxis “AVTING S.A.”, también fueron entrevistados para conocer el proceso de legalización de sus unidades de transporte que están llevando a cabo, así como las causas de su informalidad.

2.3 Procedimientos de la Investigación

El trabajo de investigación de “La Informalidad del Transporte Terrestre y Comercial (Taxis) en el cantón La Libertad, conforme lo dispone la actual Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial”. Se ha desarrollado mediante investigaciones bibliográficas, campo, internet, encuestas a los dueños y choferes de taxis informales y entrevistas a las autoridades encargadas del control de tránsito de la provincia de Santa Elena.

El objetivo primordial es conseguir de las personas involucradas la garantía de la veracidad de los hechos, mediante el siguiente procedimiento:

- a. Planteamiento del problema
- b. Revisión bibliográfica
- c. Definición de población, y selección de la muestra
- d. Operacionalización del sistema de variables
- e. Elaboración de instrumentos
- f. Ensayo piloto del instrumento
- g. Estudio de Campo
- h. Procedimiento y análisis de datos
- i. Conclusiones y recomendaciones
- j. Formulación de la Propuesta
- k. Diseño de Taller de Capacitación
- l. Preparación y redacción del informe final del trabajo de investigación.

2.4 Población y Muestra.

2.4.1 Población.

En estadística va más allá de lo que comúnmente se conoce como tal. Una población se precisa como un conjunto finito o infinito de personas u objetos que presentan características comunes.

Levin&Rubin (1996) manifiesta:

"Una población es un conjunto de todos los elementos que estamos estudiando, acerca de los cuales intentamos sacar conclusiones".

Este trabajo de investigación comprende a los dueños y choferes de taxis informales y a las autoridades encargadas de regular y controlar el tránsito en el cantón La Libertad que conocen el presente problema referente al taxismo informal; para lo cual hemos considerado los siguientes:

CUADRO No. 1

POBLACIÓN

Población	No.
Choferes y dueños de taxis informales	4.000
TOTAL	4.000

Fuente: Agencia Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Elaboración: Víctor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

2.4.2 Muestra: "Una muestra es una colección de algunos elementos de la población, pero no de todos". Levin&Rubin (1996).⁶⁰

La muestra es la técnica que nos ha permitido hacer una recolección de datos para investigar a través de ella, la población que es el todo del universo. Para este trabajo de investigación hemos utilizado como muestra un número menor de funcionarios, empleados administrativos y trabajadores municipales que a continuación detallamos.

CUADRO No. 2

MUESTRA

Población	No.
Choferes y dueños de taxis informales	20
TOTAL	20

Fuente: Agencia Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Elaboración: Víctor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

⁶⁰<http://www.monografias.com/trabajos15/estadistica/estadistica.shtml>

2.5 Variables de la Investigación

Las variables de la investigación son aquellas propiedades que tienen características o particularidades y que son susceptibles de medir u observar.

Las variables nos ha permitido indicar los aspectos relevantes del presente trabajo de investigación, y los mismos están en relación directa con el planteamiento del problema. El tema de investigación es: “La Informalidad del Transporte Terrestre y Comercial (taxis) en el cantón La Libertad, conforme lo dispone la actual Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial”.

2.5.1 Variable Independiente

La Informalidad del Transporte Terrestre y Comercial (Taxis).

2.5.2 Variable Dependiente

En el cantón La Libertad conforme, lo dispone la actual Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

2.5.3 Operacionalización de las Variables

Las definiciones operacionales son una especie de manual de instrucciones para el investigador, al respecto:

Busot (1991) dice que:

“Consiste en una descripción de las actividades que efectúa el investigador para medir o manipular la variable⁶¹”

⁶¹ BUSOT 1991

La Operacionalización de las variables de este trabajo de investigación nos permitirá determinar sus dimensiones e indicadores.

CUADRO No. 3
OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES
Independiente La Informalidad del Transporte Terrestre y Comercial (Taxis).	Informalidad Desorganización Transporte	Antecedentes históricos Definición de Informalidad Causas de la desorganización Importancia del transporte Clases de taxistas informales
Dependiente En el Cantón La Libertad, conforme lo dispone la actual Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.	Ubicación en el contexto Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Taxistas informales Domicilio Ley Reglamentos Ordenanzas Resoluciones

La informalidad de los taxistas, hace que no cumplan lo indicado en la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Los taxistas informales tienen su domicilio en el cantón La Libertad, porque fue el lugar escogido para nuestra investigación, y el domicilio de nuestra muestra de la población están ubicados en el sector Eloy Alfaro.

2.6 Procedimiento de Recolección de la Información

Los instrumentos de investigaciones que hemos diseñado, fue sometido a revisión de expertos profesionales en materia de tránsito y transportación

terrestre, y a una prueba piloto con los taxistas informales del cantón La Libertad. Posteriormente se procedió a la recopilación de datos.

Kerlinger (1982) indica sobre esta temática

“⁶²El análisis de datos es el precedente para la actividad de interpretación. La interpretación se realiza en términos de los resultados de la investigación. Esta actividad consiste en establecer inferencias sobre las relaciones entre las variables estudiadas para extraer conclusiones y recomendaciones”.

Para obtener esta información realizamos varias visitas a los centros de reuniones de las Agrupaciones Informales del cantón La Libertad, que están en proceso de regularización; con el permiso de sus dirigentes y de sus socios, procedimos a la entrega y aplicación de las encuestas tanto a los dirigentes como a los socios de esas agrupaciones.

En el transcurso de este trabajo no se suscitaron inconvenientes y hacemos extensiva la ayuda desinteresada que nos brindó el Presidente de la Asociación de Propietarios de Vehículos “Taxis AKI”, quien nos abrió las puertas de su agrupación y nos brindó todas las facilidades para realizar nuestro trabajo de investigación.

La prueba piloto efectuada a los socios de la Asociación de Propietarios de Vehículos “Taxis AKI” asentados en el cantón La Libertad, el tiempo que llevó hacer la prueba fue de 4 a 6 minutos por cada socio encuestado.

La información obtenida fue tabulada en función de los ítems contenidos en los instrumentos elaborados y considerando los instrumentos indispensables de la muestra.

⁶²<http://www.eumed.net/libros/2006c/203/2n.htm>

Se utilizó una hoja electrónica de Excel, mediante tablas dinámicas que permitieron establecer las respuestas de cada interrogante del problema motivo de este trabajo de investigación.

Procedimos a la elaboración de las tablas estadísticas y elaboración de gráficos circulares seccionados con los datos obtenidos de la encuestas, quedando demostrado en resultados tanto en números reales, como en porcentajes.

La última parte de nuestra investigación comprende, el análisis e interpretación de los resultados obtenidos; la que se ha dividido en tres descripciones de Ítems: análisis de datos, conclusiones y recomendaciones.

El resumen obtenido de la base de resultado del trabajo de investigación sobre el taxismo informal en el Cantón La Libertad, termina en una conclusión; y que posteriormente no llevará a la elaboración de nuestra propuesta.

De toda la información obtenida y el análisis de los resultados, los que se constituyen en objeto de evidencia para la elaboración del taller de capacitación, el mismo que tendrá como finalidad mejorar la relación entre taxistas informales y las autoridades encargadas del control, regularización y planificación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, así como determinar ante qué organismo deben dirigirse para regularizar sus actividades de transportación comercial.

La encuesta se aplicó a 20 choferes y dueños de taxis informales en el cantón La Libertad. Constan 20 preguntas con las categorías, si, no tal vez, dirigidas a conocer las relaciones usuario-chofer, las causas de la informalidad en el transporte comercial (taxi) y el conocimiento de las leyes de tránsito

2.6.1 Análisis e Interpretación de Resultados de las Encuestas aplicadas a los Choferes y Dueños de Taxis Informales

1.- ¿Conoce usted que es el taxismo informal?

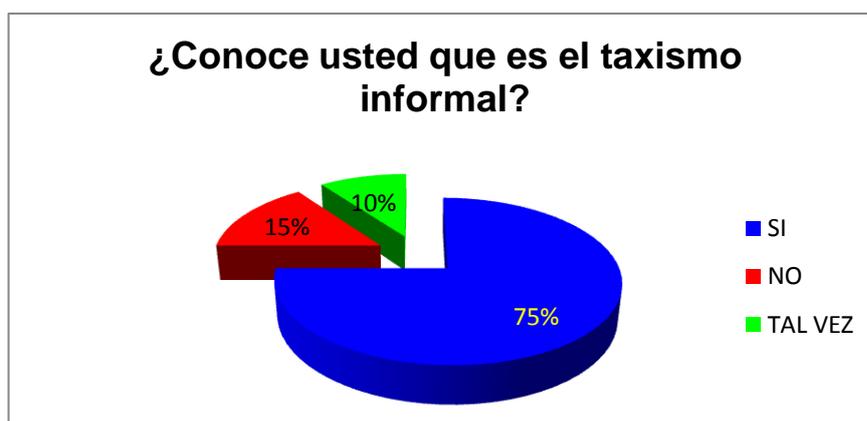
CUADRO No. 4

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	1.- SI	15	75%
	2.- NO	3	15%
	3.- TAL VEZ	2	10%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Víctor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No.2



En las encuestas que realizamos, el 75 % de los taxistas informales, admitieron conocer que es el taxismo informal, sin embargo del grupo encuestado el 15% manifestó que no conocía que era el taxismo informal, y apenas el 10% manifestó que algo conocía sobre el taxismo informal.

Estas respuestas nos dan a entender que están conscientes en su mayoría acerca de la actividad que ellos realizan; y que saben que no están cumpliendo con todos los requisitos que exige la ley para que puedan operar sus unidades.

2.- ¿Conoce usted la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

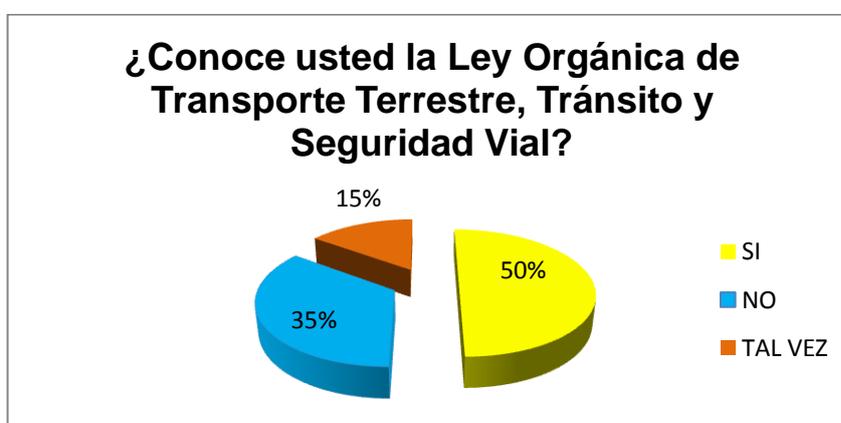
CUADRO No. 5

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
2	1.- SI	10	50%
	2.- NO	7	35%
	3.- TAL VEZ	3	15 %
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Víctor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No. 3



Las cifras arrojadas por la encuestas nos preocupó, porque existe un alto porcentaje de desconocimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ya que nuestros encuestados sumaron un 35% de desconocimiento de la Ley de ésta materia; por lo que es entendible que cumplan con las normativas legales.

También es un poco esperanzador que el 50% de los encuestados conozcan bien la ley, porque en la actividad que ellos ejercen es necesario que conozcan plenamente la Ley que regula materia de tránsito.

Si sumamos el 15% de los que tal vez conozcan algo de la ley al 50%, tendríamos un 65% de conocedores sobre la ley; por lo que podríamos decir que los taxistas informales si están consciente de que existen normas y que deben cumplirlas.

3.- ¿Conoce usted el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

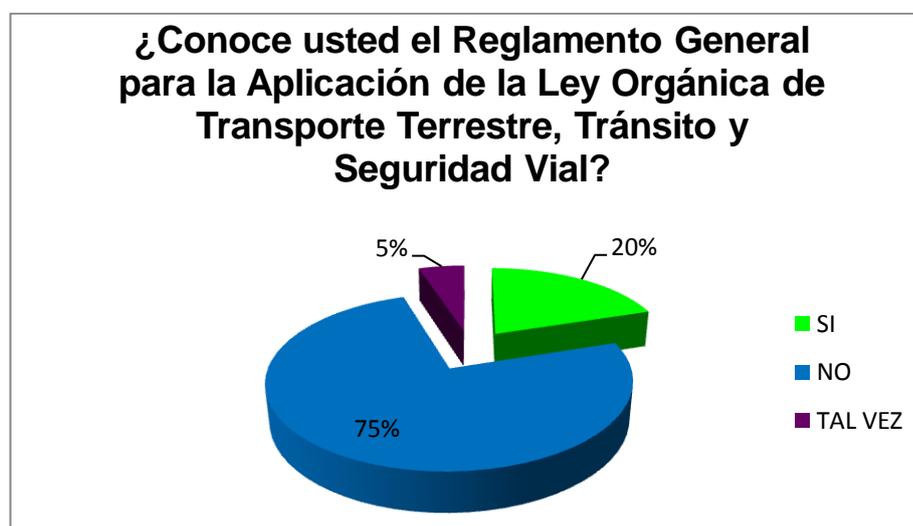
CUADRO No. 6

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
3	1.- SI	4	20%
	2.- NO	15	75%
	3.- TAL VEZ	1	5%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Víctor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No. 4



Son cifras un tanto interesantes, las que arrojó ésta pregunta, los taxistas manifestaron un total desconocimiento del Reglamento General para la aplicabilidad de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Un 75% de encuestados es un porcentaje alto, y siendo taxistas es un tanto alarmante; por lo que las autoridades respectivas deberían cumplir con lo que manda la Ley Orgánica y dictar capacitaciones a todos los conductores, preocuparse por su preparación, que sea un refuerzo a las escuelas de conducción.

El 20% de los encuestados admitió conocer la ley, y además manifestaron que son ellos quienes les indican a sus compañeros cuando están cometiendo otro tipo de infracciones de tránsito, para que no lo repitan.

4.- ¿Ha sido usted objeto de maltrato por parte de un agente de tránsito?

CUADRO No.7

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
4	1.- SI	10	50%
	2.- NO	6	30%
	3.- TAL VEZ	4	20%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales
Elaboración: Víctor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No. 5



El 50% de los encuestados manifestó que han sido maltratados por los agentes de tránsito; además indicaron que no se sienten a gusto con los agentes de Policía porque suelen pedirles coimas, y ellos apenas recaudan dinero en su actividad para el sustento diario. Los superiores de los agentes de tránsito deberían supervisar más las acciones de sus subordinados, para que no se den éste tipo de situaciones. Todos somos ciudadanos ecuatorianos y merecemos el mismo respeto; por lo que debería existir cordialidad entre conductor y agente de tránsito.

5.- ¿Piensa usted que una de las causas principales para que exista el taxismo informal es el desempleo?

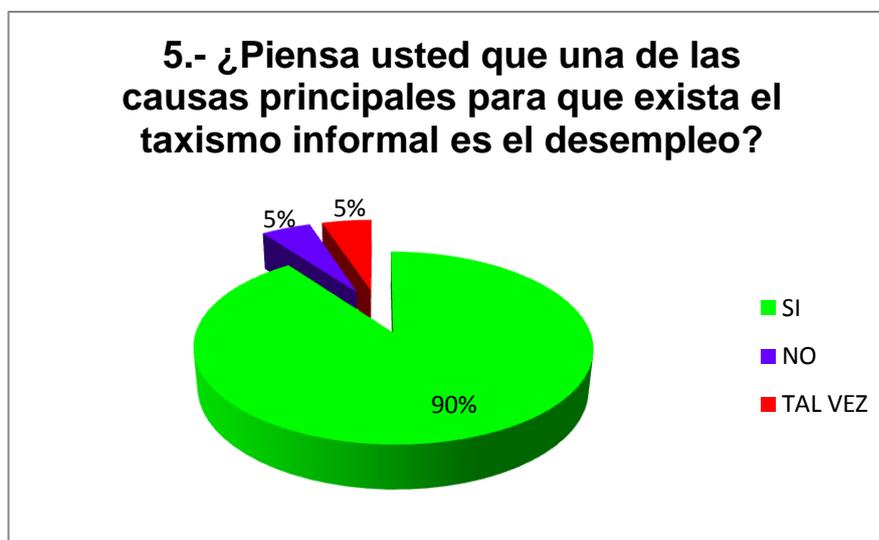
CUADRO No.8

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
5	1.- SI	18	90%
	2.- NO	1	5%
	3.- TAL VEZ	1	5%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Víctor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No. 6



El 90% de nuestra población encuestada, considera que una de las causas principales para que el taxismo informal, haya proliferado en el cantón La Libertad, se debe al desempleo. Apenas un 1% considera que se debe a otro factor como la ambición de uno que otro compañero informal. Pero en general consideran el desempleo como la causa principal de que exista el taxismo informal.

6.- ¿Usted cree que con la obtención de personería jurídica, van a desaparecer en su totalidad los taxistas informales en el Cantón La Libertad?

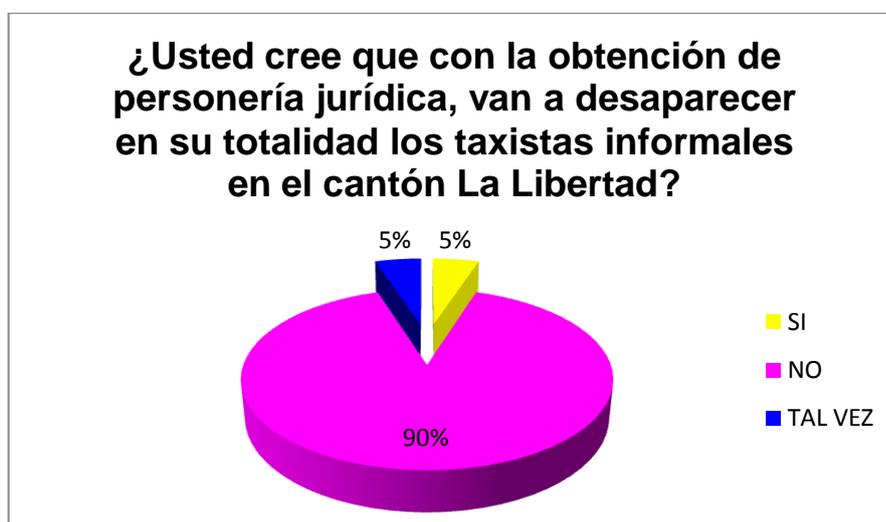
CUADRO No. 9

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
6	1.- SI	1	90%
	2.- NO	18	5%
	3.- TAL VEZ	1	5%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Victor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No. 7



Nuestros encuestados respondieron con una 90% de seguridad, tanto de manera verbal como por escrito, de que estaban seguros que el taxismo informal no iba a desaparecer con el simple cumplimiento de formalidades, porque ellos podrán cooperarse pero posteriormente se saldrían de las compañías porque demandan muchos gastos en cuotas y demás rubros que exigen para pertenecer a las mismas. Muchos desertarán y volveremos a lo mismo manifestaron los informales.

7.- ¿Cumplen los taxistas informales con la normativa legal existente para el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?

CUADRO No. 10

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
7	1.- SI	17	85%
	2.- NO	2	10%
	3.- TAL VES	1	5%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Víctor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No.8



Desde el respetable punto de vista de los encuestados, de los que el 85 % de la muestra manifestó que están seguros que ellos cumple con las normativas legales de tránsito, aunque es un poco contradictoria ésta respuesta, porque en las preguntas 2 y 3 sobre conocimientos de la Ley Orgánica el 35% y el 75% manifestaron desconocer la ley de tránsito y su reglamento respectivamente.

8.- ¿Son justas las sanciones determinadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para el taxista informal?

CUADRO No. 11

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
8	1.- SI	3	15%
	2.- NO	16	80%
	3.- TAL VEZ	1	5%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Victor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No.9



Para el 80% de los encuestados les parecen injustas las sanciones, porque aseguran que es el único medio que tiene para llevar el sustento diario a sus hogares y que prefieren dedicarse a ésta actividad que desde su respetable punto de vista la consideran lícita; que cometer algún hecho delictivo para poder sobrevivir.

9.- ¿Tiene claro cuál es el organismo competente en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial?

CUADRO No.12

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
9	1.- SI	1	5%
	2.- NO	17	85%
	3.- TAL VEZ	2	10%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Victor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No. 10



El 85% de los encuestados considera que desconocen cuál es el organismo competente para regular, planificar y controlar el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el cantón La Libertad.

Ésta confusión se debe a las reformas que ha sufrido la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; ya que la Constitución de la República manifiesta que las competencias son de las municipalidades, también determina que el Consejo Nacional de Competencias será el organismo encargado de entregar paulatinamente esas competencias exclusivas a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, hasta que estén seguros de que podrán cumplir con esas funciones.

10.- ¿Cree usted que es complicado el procedimiento para la legalización de una unidad de transporte comercial?

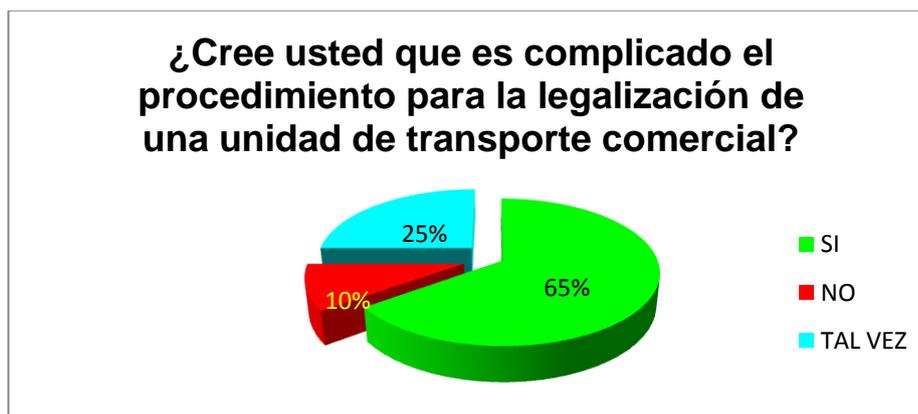
CUADRO No. 13

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
10	1.- SI	13	65%
	2.- NO	2	10%
	3.- TAL VEZ	5	25%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Víctor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No. 11



La población encuestada manifestó en un porcentaje del 65% que si es sumamente complicado legalizar sus unidades para realizar el servicio de transporte terrestre comercial; y que en algunas instituciones les ponen trabas, no los atienden como es debido; les hacen esperar mucho tiempo con los papeles y que es ese uno de los motivos por los que muchos de sus compañeros desisten de continuar con los trámites y prefieren continuar ejerciendo la actividad al margen de lo preceptuado en la ley.

11.- ¿Cree usted que el gobierno nacional le está dando solución a la problemática del taxismo informal?

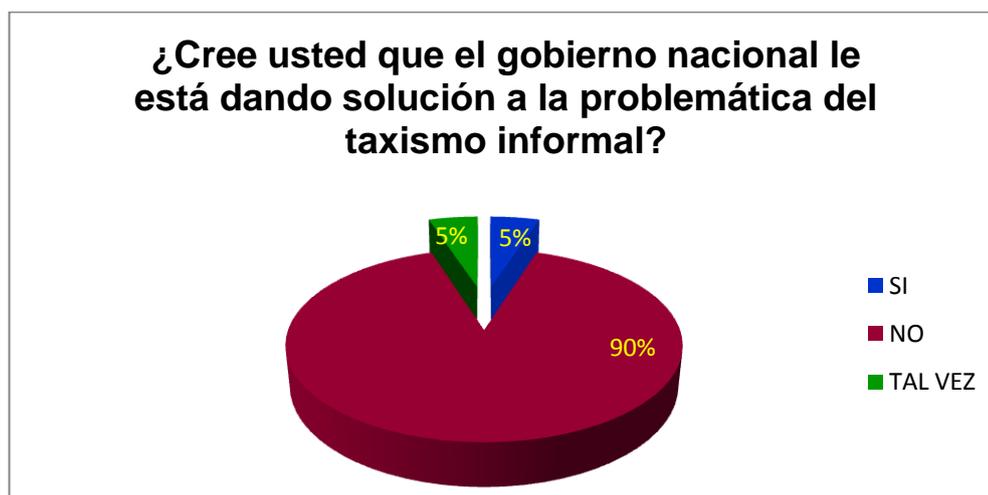
CUADRO No. 14

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
11	1.- SI	1	5%
	2.- NO	18	90%
	3.- TAL VEZ	1	5%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Víctor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No. 12



El 90% de la población encuestada manifestó un rotundo NO, que el gobierno no está haciendo nada por ellos, y que al contrario por quienes más se está preocupando es por los cooperados que ya tienen años siéndolo y que son una especie de monopolio, que venden cupos a altos costo y que ellos no tienen las cantidades exorbitantes que piden para pertenecer a sus grupos.

12.- ¿Las autoridades encargadas de la Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, han promovido campañas de educación y capacitación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial?

CUADRO No. 15

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
12	1.- SI	0	0%
	2.- NO	19	95%
	3.- TAL VEZ	1	5%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Víctor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No. 13



Apenas un 5% de los encuestados manifestó que tal vez las autoridades encargadas de la regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial hayan promovido campañas de capacitación, es decir no están seguros. Contrastando con el 95% de los encuestados que aseguran que no han recibido ningún tipo de capacitación en materia de tránsito.

13.- ¿Considera usted oneroso el trámite, para legalizar los taxis informales?

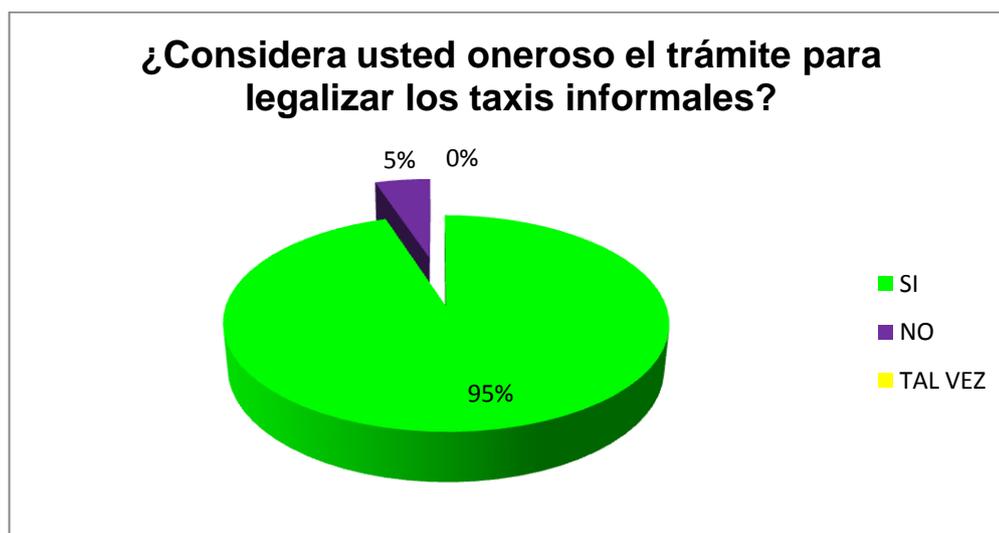
CUADRO No. 16

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
13	1.- SI	19	95%
	2.- NO	1	5%
	3.- TAL VEZ	0	0%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Victor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No. 14



El 95 % de nuestros encuestados consideró que les resulta oneroso poder legalizar sus unidades de transporte; razón por la que no han querido regularizarlas. Además que en las cooperativas o compañías les exigen cuotas y derechos de inscripción para pertenecer a las mismas con cobros excesivos, ellos piensan dos veces antes de pertenecer a una.

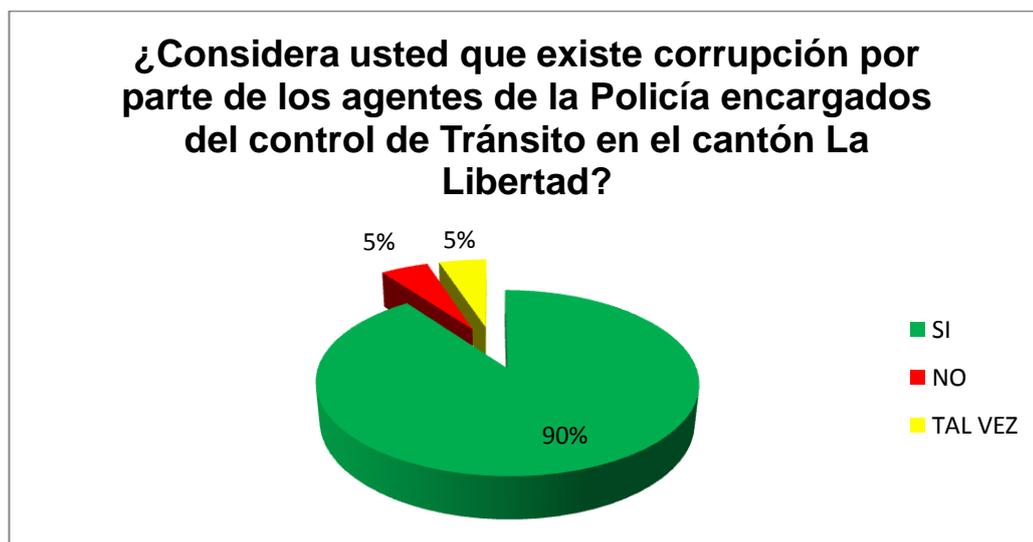
14.- ¿Considera usted que existe corrupción por parte de los agentes de la Policía encargados del control de Tránsito en el cantón La Libertad?

CUADRO No. 17

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
14	1.- SI	18	90%
	2.- NO	1	5%
	3.- TAL VEZ	1	5%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales
Elaboración: Víctor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No. 15



El 90% de la población encuestada considera que existe corrupción en las filas de los agentes de policía encargados del control de tránsito; porque ellos tienen que darles dinero para que no sean citados.

15.- ¿Ha coimado a algún agente de tránsito?

CUADRO No. 18

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
15	1.- SI	19	95%
	2.- NO	0	0%
	3.- TAL VEZ	1	5%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Víctor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No. 16



Ésta respuesta es clave en nuestra investigación, ya que el 95% de los encuestados aseguraron haber coimado a algún agente de tránsito, es preocupante y alarmante ésta respuesta, por lo que las autoridades de control deberían estar alertas, no solo con el control a los informales, sino también a los agentes encargados de controlar el tránsito.

16.- ¿Ha sido procesado por realizar actividad de taxista informal?

CUADRO No. 19

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
16	1.- SI	5	25%
	2.- NO	13	65%
	3.- TAL VEZ	2	10%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Victor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No. 17



En el cantón La Libertad, los taxistas informales casi no han sido procesados por cometer la infracción determinada en el Art. 145 literal f); por cuanto nos manifestaron que los policías de tránsito también tienen vehículos de alquiler sin contar con el permiso respectivo; y que para que los dejen trabajar les dan dinero como se manifiesta en los resultados de la pregunta 15.

17.- ¿Volvería a realizar la actividad de taxista informal, a pesar de las sanciones?

CUADRO No. 20

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
17	1.- SI	20	100%
	2.- NO	0	0%
	3.- TAL VEZ	0	0%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Victor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No. 18



El cien por ciento de los encuestados manifiesta que a pesar de ser citados y sancionados, ellos no dudarían en volver a salir a realizar la actividad de taxismo informal; porque es el único sustento con el que cuenta para la economía de su hogar.

18.- ¿La actividad de taxista informal es su única fuente de trabajo?

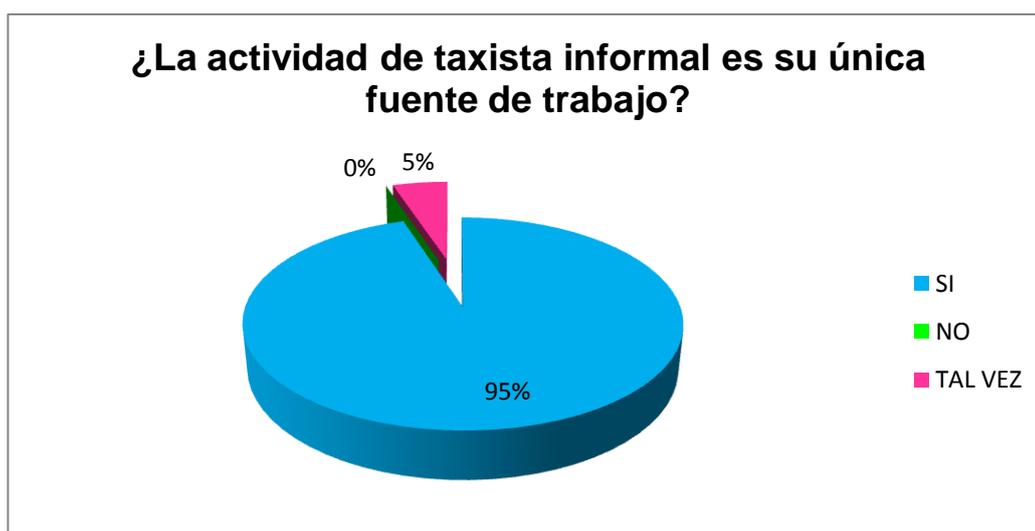
CUADRO No. 21

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
18	1.- SI	19	95%
	2.- NO	0	0%
	3.- TAL VEZ	1	5%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Víctor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No. 19



El 95% de los encuestados manifestó que ésta actividad es su única fuente de trabajo; por lo que a pesar de la dureza de las leyes contra el taxismo informal, ellos no dejarán de ejercer ésta actividad; porque necesitan llevar a sus casas el pan de cada día.

19.- ¿Está en proceso de regularizar su unidad de transporte informal?

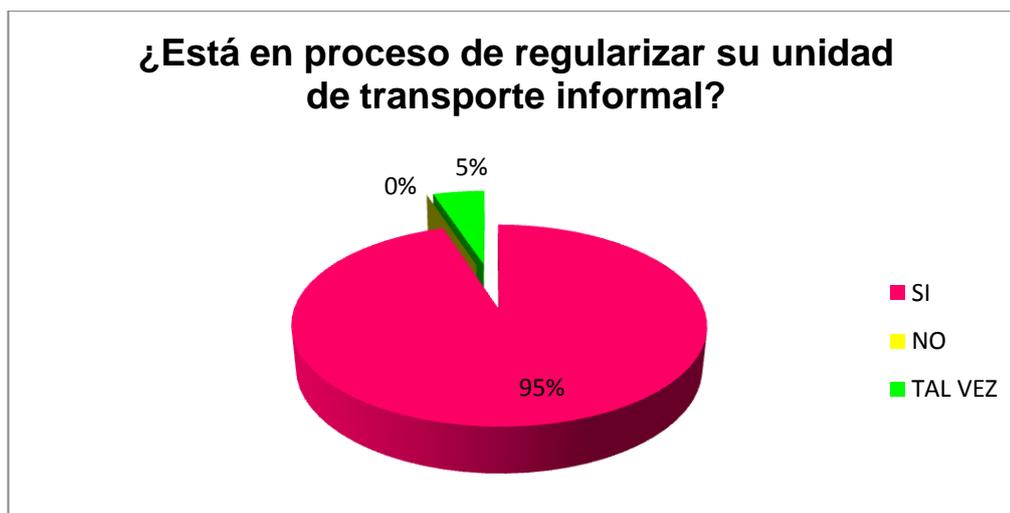
CUADRO No. 22

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
19	1.- SI	19	95%
	2.- NO	0	0%
	3.- TAL VEZ	1	5%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Víctor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No. 20



El 95% de encuestados manifestó que están en proceso de regularizar sus actividades y un 5% está pensando en hacerlo; por lo que éstas cifras son alentadoras porque demuestra preocupación entre los taxistas informales por cumplir con la normativa legal vigente, a pesar de los altos costos que ellos consideran les cuesta regularizarse, y la confusión existente entre ellos respecto de los organismo competentes del control de tránsito.

20.- ¿Las tarifas que cobran los taxis informales pueden ser consensuadas con el usuario?

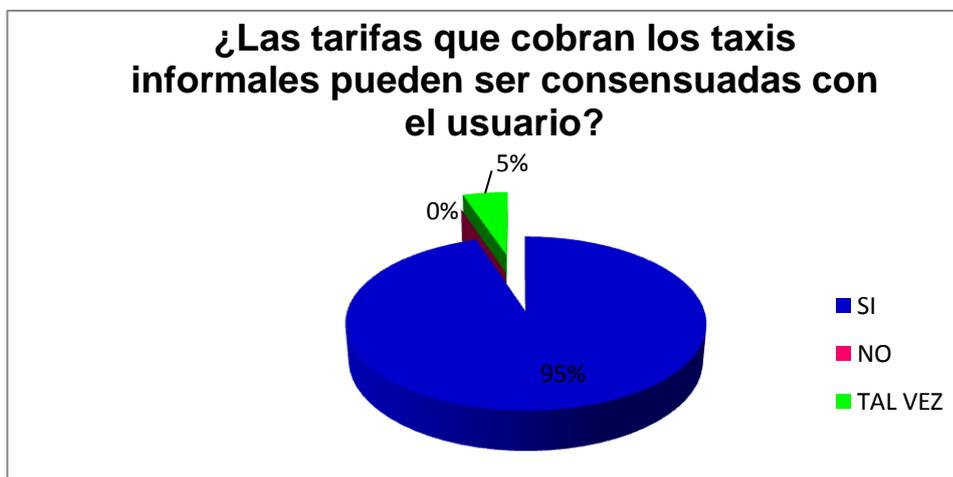
CUADRO No. 23

ITEM	CATEGORÍA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
19	1.- SI	19	95%
	2.- NO	0	0%
	3.- TAL VEZ	1	5%
	TOTAL	20	100%

Fuente: Taxistas informales

Elaboración: Victor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera

GRÁFICO No. 21



Los taxistas informales aseguran que en el servicio que prestan ellos, las tarifas pueden ser consensuadas; así lo dejan expresados el 95% que arrojó como resultado la encuesta.

Apenas un 5% manifestó que tal vez podría ser consensuado; el 95% es superior a ese 5%; por lo que todos o casi todos los taxistas informales son conscientes de la realidad económica del país y por eso terminan aceptando lo que sus clientes les ofrezcan, siempre que sea conveniente a sus economías.

2.6.2 Resultados Generales de los Instrumentos Aplicados

Los resultados obtenidos dentro del presente trabajo de investigación mediante el instrumento aplicado a los encuestados y entrevistados: autoridades de control, choferes y dueños de taxis, nos permiten considerar lo siguiente.

De la población de 4.000 taxistas informales existentes en el cantón La Libertad, se tomó como muestra 20 taxistas informales pertenecientes a la Asociación de Propietarios de Vehículos "Taxis AKI".

La encuesta se aplicó a los 20 taxistas informales con la finalidad de alcanzar los objetivos planteados en el presente trabajo de investigación.

Se plantearon 20 preguntas direccionadas a sondear:

- El trato que les brindan los agentes de tránsito a los taxistas informales en el cantón La Libertad.
- El cumplimiento o incumplimiento de la normativa legal de tránsito por parte de los taxistas informales.
- Las capacitaciones en materia de tránsito y seguridad vial, que según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Estado debe brindar integralmente a los conductores profesionales o no, en materia de tránsito.
- La falta de control a los agentes de tránsito por parte de sus superiores.
- Los taxistas informales están dispuestos a regularizar sus unidades y cumplir con las normativas legales, pero no están de acuerdo con los costos para poder efectuar esos trámites.

CAPÍTULO III

PROPUESTA

3.1 Taller de Capacitación respecto de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Dirigido a:

- DUEÑOS DE TAXIS INFORMALES
- CHOFERES DE TAXIS INFORMALES
- CHOFERES FORMALES

3.2 Tema:

Requisitos para poder legalizar las Unidades de Transportes Terrestres (Taxis).

3.3 Objetivo General:

Desarrollar estrategias jurídicas administrativas, mediante la aplicación del taller de capacitación; para profundizar sobre los requisitos con los que deben cumplir tanto choferes como dueños de taxis informales, para que puedan laborar acorde a la normativa vigente en el cantón La Libertad.

3.4 Objetivos Específicos:

Analizar las normas jurídicas de la Constitución de la República del Ecuador, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo Reglamento.

Fomentar un ambiente de respeto entre los funcionarios y autoridades de los organismos de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

y los conductores informales a partir del conocimiento de las leyes que involucran ésta investigación.

Diseñar y ejecutar un taller para los taxistas informales.

3.5 Relevancia.

El Taller que proponemos a los grupos de taxistas informales del cantón La Libertad, servirá para mejorar la relaciones entre las autoridades del control de tránsito y los taxistas informales.

Nos permitirá informar los requisitos con los que deben cumplir para poder ejercer servicios de transporte terrestre de alquiler, y ante quienes deben dirigir su petición de regularización de conformidad con lo que dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento con la finalidad de agilizar la regularización de sus unidades.

La metodología a utilizarse dentro de este taller de capacitación, será la participación activa, holística, expositiva, análisis y síntesis, estudios de casos de choferes que han sido sancionados por quebrantar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Es un trabajo original que nos permite aplicar como fuente primaria la revisión bibliográfica con respecto a la aplicación de las sanciones por contravenciones de tránsito; y cuya información se encuentra en libros, revistas, internet, y en la misma ley, las mismas que nos garantizan la veracidad de la información; lo direccionamos a un trabajo ameno de escuchar y plantear interrogantes que serán analizadas por el conferencista y los asistentes.

Los choferes de taxis informales serán beneficiados de este taller, puesto que les permitirá actualizar sus conocimientos en materia de tránsito.

Se fomentará a partir de la discusión e interpretación de la ley, la creación de un ambiente de respeto entre autoridades encargadas de ejercer el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y los choferes informales.

Además de manera indirecta se creará un ambiente de respeto, honorabilidad y compañerismo entre choferes informales y formales, por el conocimiento que adquirirán de la Ley.

3.6 Estructura del Taller.

Normas:

El taller de capacitación estará sujeto a las siguientes normas:

- El conferencista expondrá las disposiciones legales.
Duración: 1 hora
- Análisis y estudios de casos concretos.
Duración 1 hora
- Debate de los participantes en el taller.
Duración 1 hora.
- El debate estará dirigido por los egresados de la carrera de derecho: Victor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera.
- Para el debate se escogerá un representante por los taxistas informales y uno por los formales.
- Cada representante podrá tener dos asesores especializados en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

- El tiempo de participación durante el desarrollo del debate será de tres minutos.
- En caso de réplica tendrán un minuto.

Contenido:

1. Análisis de normas en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial establecidas en la Constitución de la República del Ecuador:

Art. 260, Art. 264, Art. 269, Art. 394.

2. Análisis de normas jurídicas inmersas en La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento:

Art. 98, Art. 145 literal f), Art. 145, Art. 178, Art. 179 de la Ley Orgánica y Art. 239 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

3. Requisitos para regularizar las actividades de los taxistas informales.

Art. 67, Art. 68, Art. 69, Art. 70, Art. 71, Art. 72, Art. 73 Art. 76 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

3.7 Agenda del Taller de Capacitación respecto de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Primer Día:

Lugar: Ciudadela Universitaria. UPSE. “Ciudad de La Libertad”

Conferencista: Ab. Milton Zambrano Coronado MSc.

Profesor de Derecho Constitucional.

Moderadores: Victor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera, Egresados de la Carrera de Derecho.

HORARIO	ACTIVIDAD	TEMA
8:30 - 9:00	Acreditación	
9:00 - 10:00	Conferencia	Normas en materia de transportación terrestre, tránsito y seguridad Vial establecidas en la Constitución de la República del Ecuador:
10:00 – 11:00	Análisis de casos	Aplicación práctica referente a la transgresión de la Constitución de la República en materia de tránsito.
11:00 – 11:20	R E C E S O	
11:20 – 12:20	Debate	Transgresión en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
12:20 – 12:40	Conclusiones y recomendaciones.	

Segundo Día:

Lugar: Ciudadela Universitaria. UPSE. “Ciudad de La Libertad”

Conferencista: Ab. María Auxiliadora Bacigalupo Alava.

Jueza de Garantías Penales y Tránsito de la Provincia de Santa Elena.

Moderadores: Victor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera, Egresados de la Carrera de Derecho.

HORARIO	ACTIVIDAD	TEMA
8:30 – 10:00	Conferencia	Análisis de normas jurídicas inmersas en La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo Reglamento (Contravenciones).
10:00 – 11:00	Análisis y estudios de casos	Aplicación práctica concerniente al incumplimiento de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento (Sanciones).
11:00 – 11:20	R E C E S O	
11:20 – 12:20	Debate	Incumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento; por parte de taxistas informales y autoridades encargadas de hacerla cumplir.
12:20 – 12:40	Conclusiones y recomendaciones.	

Tercer Día:

Lugar: Ciudadela Universitaria. UPSE. "Ciudad de La Libertad"

Conferencista: Ab. Carlos Cabezas Preciado

Profesor de Leyes Orgánicas de la Universidad Estatal Península de Santa Elena.

Moderadores: Victor Cusme Gonzabay y Amin Aguirre Vera, Egresados de la Carrera de Derecho.

HORARIO	ACTIVIDAD	TEMA
8:30 – 10:00	Conferencia	Normas jurídicas contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento (Requisitos indispensables para legalizar agrupaciones informales y obtener permisos de operación para taxis.)
10:00 -11:00	Análisis de casos	Aplicación práctica referente al incumplimiento de requisitos para prestar servicios de transporte terrestre comercial (taxis).
11:00 – 11:20	R E C E S O	
11:20 – 12:20	Debate	Incumplimiento de requisitos para prestar servicios de transporte terrestre comercial (taxis).
12:20 – 12:40	Conclusiones y recomendaciones	

CONCLUSIONES

- 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
- 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 el derecho con verdadera justicia social de poder reclamar ante la autoridad competente los actos de corrupción por parte de los Policías de Tránsito.
- Disconformidad 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.
- Existe confusión entre los taxistas formales e informales, respecto de cuál es el organismo competente para regular el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; porque no han estado bien asesorados en las normativas legales que abarcan éste tema y cuál es la que predomina.
- Los taxistas tanto informales como formales están a la expectativa de si los municipios asumirán o no las competencias, para normar la vida institucional.
- El desempleo, el despido de empleados públicos y privados, la inflación, las migraciones, los altos costos para poder regularizarse, el aumento de leyes y requisitos para poder obtener el permiso de

operación como servicio de taxi comercial, son las causas que han llevado a la proliferación del taxismo informal.

- Las entrevistas realizadas, nos permitieron conocer que algunos agentes pertenecientes a las filas de la Policía Nacional de Tránsito y de las filas militares, tienen vehículos en los que se realizan actividades de taxismo informal.
- Éste trabajo nos permitió identificar a través de la entrevista que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no se está cumpliendo, porque los mismos agentes encargados del control y de sancionar en La Libertad no lo hacen por intereses creados.

RECOMENDACIONES

Las recomendaciones que realizamos son las siguientes:

- Establecer el cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y demás normas que rigen la conducta del chofer profesional que presta servicios de transporte terrestre comercial en el cantón La Libertad, que serán determinadas en el Taller de Capacitación.
- La difusión de los requisitos que deben cumplir los taxistas informales y las agrupaciones a las que pertenecen, para poder operar prestando servicios de transporte terrestre comercial en el cantón La Libertad.
- Que las autoridades superiores de control de tránsito, ejerzan un control estricto sobre los agentes de tránsito; para que éstos tiendan a cumplir plenamente sus funciones, por cuanto tanto entrevistados como encuestados aseguran que la mayoría de ellos tienen vehículos prestando servicios de alquiler sin cumplir con los requisitos de ley.
- Que el tiempo del Taller de Capacitación sea de 40 horas.
- Las opiniones vertidas por los taxistas informales en el Taller, sean consideradas por las autoridades que asumirían la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- Que las autoridades de tránsito que tienen que ver con la supervisión a los taxistas informales, actúen con justicia, honorabilidad y sean transparentes en su accionar.

- Que la colectividad libértense como usuaria tenga el conocimiento jurídico con respecto a los taxistas informales y cumplan a cabalidad sus grandes anhelos de mejorar el tránsito local, regional y nacional.
- Que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales de los cantones La Libertad, Salinas y Santa Elena, acojan o estudien el Proyecto presentado por el Ing. Patricio Cisneros Granizo Prefecto de la provincia de Santa Elena denominado “Propuesta para la Creación del Consorcio de Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Provincial de Santa Elena para el Control de Tránsito y Ordenamiento Vial”. De tal manera que sea un solo organismo que regule, controle y planifique el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en la provincia de Santa Elena.

BIBLIOGRAFÍA

- Asamblea Nacional Constituyente, Constitución de la República del Ecuador, 2008.
- Asamblea Nacional, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República del Ecuador, 2008.
- Asamblea Nacional, Código de Procedimiento Penal Reformado, 2010.
- Asamblea Nacional, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, 2010.
- Bernal, César Augusto - Metodología de la Investigación – 2a Ed., 2006.
- Cabanellas de Torres, Guillermo Diccionario Jurídico Elemental, Eliasta Ed, 2008.
- Congreso Nacional del Ecuador, Código Penal Actualizado, 2010
- Correa Delgado, Rafael-Presidente Constitucional de la República.- Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2009.
- Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, Resolución No.009-DIR-02CNTTT-2002.
- Enríquez, Gustavo, Causas que generan los altos índices de Contravenciones de Tránsito en la ciudad de Tulcán y sus consecuencias, 2010.
- Gallegos Gallegos, Simón.- La Responsabilidad en el delito de Tránsito, 2010.

- <http://www.encyclopediadelEcuador.com>.
- <http://evoluciondelapolicia1.blogspot.com/2010/05/la-policia-civil-nacional.html>.
- <http://www.eumed.net/libros/2006c/203/2n.htm>
- <http://www.monografias.com/trabajos15/estadistica/estadistica.shtm>
- http://www.efemerides.ec/1/marzo/h_petroleo.htm
- <http://clave.librosvivos.net/>
- <http://www.rena.edu.ve/cuartaEtapa/metodologia/Tema4.html>
- <http://www.monografias.com/trabajos7/inci/inci.shtml>
- Méndez Álvarez, Carlos E., Metodología (Diseño y Desarrollo del proceso de investigación)3a Ed., MC GRAW HILL, 2001.
- www.inec.gob.ec/estadísticas/
- www.slideshare.net/gobernabilidad/regimen-competencial-Ecuador/



**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO**

INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

ENCUESTA

Encuesta dirigida a las/os autoridades del control de tránsito, dueños y choferes de taxis informales, usuarios de taxis informales.

OBJETIVO.- Determinar las causas del taxismo informal en el cantón La Libertad, mediante la aplicación de normas jurídicas en materia de tránsito, para diseñar un taller de capacitación.

Condición del informante:

1.- SEXO: Hombre Mujer

Dueño de taxi informal

Chofer de taxi informal

2.- INSTRUCCIÓN: Primaria Media Educación Superior

INFORMACION ESPECÍFICA

3= SI

2= NO

1= TAL VEZ

INSTRUCCIÓN: Señale con una (X) su respuesta en el número que refleje el mejor criterio.

Su respuesta es anónima.

GRACIAS

No.	ÁREAS E INDICADORES	3	2	1
1	¿Conoce usted que es el taxismo informal?			
2	¿Conoce usted la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?			
3	¿Conoce usted el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?			
4	¿Ha sido usted objeto de maltrato por parte de un agente de tránsito?			
5	¿Piensa usted que una de las causas principales para que exista el taxismo informal es el desempleo?			
6	¿Usted cree que con la obtención de personería jurídica, van a desaparecer en su totalidad los taxistas informales en el cantón La Libertad?			
7	¿Cumplen los taxistas informales con la normativa legal existente para el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?			
8	¿Son justas las sanciones determinadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para el taxista informal?			
9	¿Tiene claro cuál es el organismo competente en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial?			
10	¿Cree usted que es complicado el procedimiento para la legalización de una unidad de transporte comercial?			
11	¿Cree usted que el gobierno nacional le está dando solución a la problemática del taxismo informal?			
12	¿Las autoridades encargadas de la Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, han promovido campañas de educación y capacitación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial?			
13	¿Considera usted oneroso el trámite para legalizar los taxis informales?			
14	¿Considera usted que existe corrupción por parte de los agentes de la Policía encargados del control del Tránsito en el cantón La Libertad?			
15	¿Ha coimado a algún agente de tránsito?			
16	¿Ha sido procesado por realizar actividad de taxista informal?			
17	¿Volvería a realizar la actividad de taxista informal, a pesar de las sanciones?			
18	¿La actividad de taxista informal es su única fuente de trabajo?			
19	¿Está en proceso de regularizar su unidad de transporte informal?			
20	¿Las tarifas que cobran los taxis informales pueden ser consuetudinas con el usuario?			

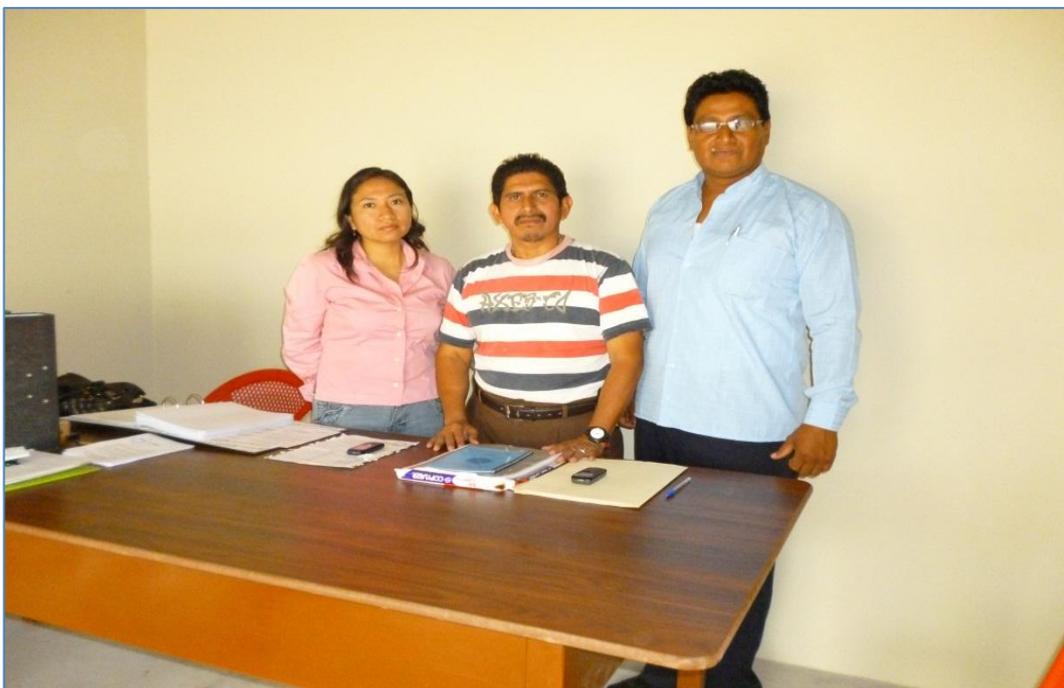
**ENTREVISTA AL SR. CÉSAR GARCÍA COBEÑA
PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN DE TAXISTAS DE LA
PROVINCIA DE SANTA ELENA y PRESIDENTE DE LA
COOPERATIVA DE TAXIS PUERTO ANCONCITO**



**ENTREVISTA A LA ABG. MARIA BACIGALUPO A. JUEZA
DEL JUZGADO VIGÉSIMO PRIMERO DE SANTA ELENA**



**ENTREVISTA AL SEÑOR SANTIAGO YAGUAL
PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE DE
TAXIS “AVTING S.A.”**



ENTREVISTA AL SEÑOR JOHN REYES PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS “TAXIS AKI”



ENCUESTAS REALIZADAS A TAXISTAS INFORMALES DEL CANTÓN LA LIBERTAD



ENTREVISTAS

Entrevista efectuada al señor César García Cobeña, Presidente de la Cooperativa de Taxis “Puerto Anconcito” y Presidente de la Unión de Taxistas de la Provincia de Santa Elena.

1) ¿Podría usted relatarnos una breve reseña histórica sobre el taxismo informal en el Cantón La Libertad?

El tema del taxismo informal aquí en nuestra Provincia de Santa Elena, va más allá de lo que tiene de conformación nuestra provincia, muchos años atrás.

El tema de la renovación vehicular que han hecho nuestros compañeros taxistas, anteriormente no se daba en las condiciones que se está dando ahora, eso significaba que el vehículo que salía prácticamente de la cooperativa, era reemplazado por una nueva unidad.

El vehículo que se reemplazaba por una unidad nueva, no es que se le daba de baja, es decir se le daba de baja de alquiler, no es que se chatarrizaba como ahora, ese vehículo se sumaba al parque automotor que estaba operando, y se iba incrementando la informalidad.

Desde allí comenzaba a incrementarse el tema de la informalidad, porque ese carro ya no era formal sino informal, obviamente que lo había adquirido un ciudadano, un chofer profesional que estaba en una cooperativa, pero le venía el nuevo y el viejo ya pasaba a formar filas de la informalidad.

Así se iniciaba, así se inició, así pasaron muchos años, hasta que ahora al fin, hace unos dos años aproximadamente, ya el gobierno nacional, comenzó a implantar un proyecto que presentó la Federación Nacional de Taxistas del Ecuador de la cual somos parte y que lo copiamos de México donde se hace el proceso de chatarrización, entonces le presentamos ese proyecto al Gobierno Nacional, y vio que era interesante y lo puso en práctica, osea que el carrito viejo ya no es que se lo vendemos a otra persona sino que lo chatarrizamos.

El Gobierno Nacional por ese carrito viejo nos da un bono de chatarrización, significa que ese carro desaparece, entonces ya no se incrementa el parque automotor.

Obviamente que aparte de eso, por lo menos ya no incrementamos nosotros los taxistas; pero si hay una situación que es casi normal, de que si sale un empleado, un portero de una escuela, la liquidación es de unos tres mil dólares y va a una casa comercial o a un patio de venta de autos y con dos mil dólares compra una unidad, entonces es muy fácil incrementarse la informalidad, porque él lo que hace es ponerse un letrero de taxi y sale a trabajar, obviamente de manera informal.

Eso es lo que ha pasado aquí durante muchos años, y es lo que ha ido creciendo paulatinamente, hoy ya se ha vuelto una situación apremiante, que la autoridad mismo está desesperada, porque no sabe qué hacer, ha crecido tanto; y nosotros los que estamos haciendo actualmente es tratar de que se legalicen un grupo de esos compañeros informales, y que vayan a formar parte de los compañeros legales de la provincia.

2) ¿Por qué cree usted que se ha incrementado el taxismo informal en el cantón La Libertad?

Una de las principales causas es el desempleo.

Otra causa, es porque realmente no ha habido un control de parte de las autoridades, un control que haya sido dirigido justamente a parar el crecimiento de la informalidad, sino que más bien, aquí también se le ha dado oportunidad para que el ente de control, el organismo de control o los uniformados que tienen que controlar este tipo de informalidad, más bien se hayan aprovechado de los compañeros informales y haya comenzado con el tema de la coima para poderlos dejar trabajar aquí en la provincia.

Se ha hecho una costumbre que los malos uniformados se aprovecharon de ésta necesidad, del desempleo, la necesidad de la persona que tenía un vehículo y que quería de alguna manera trabajar y llevar un bocado de comida a su casa.

3) ¿Si el control está dado en las normativas legales de tránsito, en dónde está la falla?

La falla está en que no se aplican las normativas. La ley está, la Constitución está; pero hay cosas que están dentro de la Constitución, que no se aplican, hay cosas que están dentro de las leyes que tampoco se aplican.

4) ¿Qué piensa usted de los taxistas informales que no quieren legalizar sus unidades?

Pienso que hay unos compañeros que han hecho todo lo posible para legalizar sus unidades, pero no han podido porque

lamentablemente han sido engañados por personas inescrupulosas, que les prometieron el oro y el morro, uno de esos engaños han sido que van a darles una placa de alquiler, cuando no son choferes profesionales, un grave error, yo lo dije algunas veces por los medios de comunicación. Tenemos como dirigentes del taxismo más de dieciocho años entonces conocemos perfectamente el tema.

Les dije que para poder obtener una placa de alquiler, usted tiene que obligatoriamente ser chofer profesional, sino no puede, pero sin embargo hubo personas que les engañaron y les dijeron que no, que iban a hablar con el gobernador en ese tiempo de la provincia del Guayas, y que han ofrecido que a los compañeros sportman les van a dar placas de alquiler, eso era mentira, falso.

Entonces obviamente hubo mucha gente que fue engañada y que hasta la presente fecha, ahora recién se están dando cuenta que es imposible obtener una placa de alquiler sin ser chofer profesional.

Tal es así que ahora la misma Comisión Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre da la apertura a las Universidades, no solamente a los sindicatos de choferes, para que a través de las universidades en unos cursos de cuatro meses, el que tiene sportman pueda obtener su licencia de profesional y con ello puede obtener su placa de alquiler y obviamente tener la legalización como formando parte de una institución cooperativista o compañía legalmente constituida.

5) ¿Cree usted que los taxistas informales cobran una tarifa justa?

El tema de la tarifa de los taxistas informales, a lo mejor yo creo que no es que no es justa, puede que sea justa porque todo demanda gasto, lo que pasa es que hay una diferencia el que es formal del que es informal

El que es formal tiene que aportar a su institución para que subsista, tiene que pasar la matriculación, pasar cuatro revisiones al año, porque es una unidad de transporte público que transporta personas, y hoy la ley lo prevee son cuatro revisiones al año, eso significa que cada revisión el compañero formal tiene que cambiar llantas, debe de tener su vehículo en buen estado, los asientos en buen estado, la unidad tiene que estar perfectamente bien y pasa la revisión.

El informal lo hace una vez al año, entonces como lo hace una vez al año, obviamente no tiene ese gasto que si lo hace el formal, no tiene que pagar ni a la unión, ni a la cooperativa, ni a la federación de taxis, esa es la diferencia, entonces siempre nos topamos con ese problema de que el compañero legal tiene que sufragar muchos gastos. Inclusive los impuestos que pagamos por servicio de transporte de alquiler, al taxi le cobran más que al particular.

6) ¿Cómo cree usted que es el trato al usuario del taxista informal al momento de brindar su servicio?

En el caso del taxista informal nosotros no podemos garantizar que de un servicio en óptimas condiciones, porque primero no es parte de una institución.

Al no ser parte de una institución, lamentablemente no tienen esa posibilidad que tenemos nosotros como institución jurídicamente establecida, de darles capacitación a nuestro grupo humano; porque nosotros conocemos al personal que trabaja con nosotros, nos unimos dos, tres, cuatro cooperativas y damos capacitación en Relaciones Humanas, como se debe tratar al usuario, esas cosas no las va a hacer el informal, el informal lo que hace es la necesidad lo obliga simplemente salir a la calle, obviamente tratar de dar lo mejor de él para atender al usuario de la mejor manera; pero no tienen la formación que nosotros le podemos dar a los compañeros socios de las cooperativas por parte de las uniones y también por parte de la Federación Nacional que ponen capacitadores y van a todas las provincias del país a dar cursos de Relaciones Humanas a nuestros conductores.

7) ¿Cuándo cree usted que nació el taxismo informal en el cantón La Libertad?

Si nosotros tenemos aproximadamente dieciocho años como cooperativa legalmente constituida, y nosotros cuando nos iniciamos también fuimos informales; porque nos iniciamos como informales y en el trayecto de un año ya hicimos una constitución jurídica y ya somos formales, o sea todos nacimos informales en realidad, lo que pasa es que una gente que se quedó allí y no le gustó formalizarse como es debido. Entonces podemos hablar de que el taxismo informal, nació aproximadamente hace unos veinte años atrás o más.

8) ¿Cree usted que en el taxismo informal se podría infiltrar la delincuencia?

Obviamente que sí, primero porque no hay un control como lo tenemos en las cooperativas legalmente constituidas.

Nosotros, inclusive en el caso de nuestra cooperativa, les pedimos a nuestros conductores cada dos años, a inicio de año, un record policial actualizado, que el que no presenta dentro de nuestros conductores, un record policial actualizado, lamentablemente no podemos darle trabajo. Eso implica que haya un mayor y mejor control en cuanto a las personas que entran en contacto con los usuarios.

El informal no tiene que hacer nada de eso, no le tiene que dar cuentas a ninguna institución, y si quiere saca su record policial y sino no lo saca, nadie sabe de dónde viene, aquí tenemos mucha gente que viene de diferentes provincias del país, es fácil, aquí viene su carro que lo compra en Tulcán, en Ibarra, en Machala y lo pone a trabajar, y viene con su familia y lo pone a trabajar. Quien conoce los antecedentes de esa persona?, nadie, entonces obviamente estamos expuestos, se pone su letrero que dice taxi, el usuario está en la calle necesita una carrera, ve un letrero que dice taxi y se sube, pero no tiene la garantía de donde es esa persona, y cuáles antecedentes tiene.

9) ¿Qué piensa usted de un taxista informal que no le interesa legalizar su unidad?

Hago una reflexión, para mí que es mejor, pagar un arriendo de por vida o tener una casa propia?, es algo más o menos similar, si yo no quiero seguridad en lo mío, entonces seguiré toda la vida de informal, pero si yo quiero una seguridad, darle seguridad a una familia, a mis hijos a mi esposa, obviamente tengo que estar en una institución legalmente constituida, inclusive para tener los derechos que la Constitución me los da, como organización legalizada.

El informal no tiene el derecho que tenemos nosotros, de traer un vehículo exonerado de aranceles, que nos cuesta mucho menos, el informal no puede chatarrizar una unidad como lo hacemos nosotros, entonces son cosas positivas que se pierden.

El informal no puede obtener un crédito que nos da la Corporación Financiera Nacional con un interés del 9,5%, sino que tiene que ir a la banca a hacer un préstamo que va más arriba del 20 y 30 % de interés, son cosas que en realidad ser formal tiene sus beneficios, entonces la gente que no quiere o no desea primero es una irresponsabilidad tremenda y segundo que a lo mejor creen que toda la vida van a poder vivir con esa inseguridad tanto para él como para su familia.

10) ¿Cree usted que hay más taxistas informales que formales?

Claro, los taxistas formales al momento somos 605, los informales hay alrededor de 3.500 a 4.000 informales, por eso que nosotros estamos solicitando a la autoridad respectiva que legalice por lo menos al doble de lo que somos ahora, unos 600 taxistas más, y lleguemos a 1.200 o 1.500.

Hoy somos solamente 10 operadoras, y en esas diez operadoras estamos 605 taxistas, quisiéramos ser unas 30 operadoras, para que seamos unos 1.500 taxistas formales, porque la plaza si da, por eso es que ha crecido tanto la informalidad y les estamos dando esa oportunidad que mucha gente en el caso de los compañeros informales, están pidiendo, quieren legalizarse, así como usted me dice que hay unos que no quieren, si hay otros que están peleando cinco, seis, siete u ocho años solicitando a la Comisión Nacional que sean legalmente constituidos.

11) ¿Usted cree que los taxistas informales tienen unidades de transporte obsoletas?

En realidad anteriormente si, cuando el taxista formal se había quedado en un espacio de stand by, porque el taxista organizado no tenía crédito, ya que los bancos les cerraron las puertas al crédito debido a que nuestra gente fue un poco irresponsable, y cuando les dieron la plata pensó que se las habían regalado y no tenían que pagar, entonces como quedaron mal, las bancas nos cerraron las puertas y ya no éramos sujeto de crédito en la banca del país.

Por eso es que tenemos que agradecerle al Gobierno Nacional, porque a través de la Corporación Financiera Nacional, se le abrió la oportunidad de crédito al compañero taxista ecuatoriano y tuvimos la oportunidad de renovar nuestro parque automotor.

Hoy por hoy, esos carritos viejos, que se cerraban con picaporte las puertas, que el escape de los carros estaba amarrado con alambres, ya no existen, eso es historia, entonces el parque automotor de los taxistas organizados de la Provincia se ha podido renovar en más del 90%.

Usted ya no ve taxis viejos aquí, entonces como ya no les queda otra, el informal tampoco puede competir con un taxi viejo; por eso que usted ve informales con carros del año.

Quienes han sido beneficiados con esto ha sido la comunidad; porque nosotros hemos renovado como taxista formal y el informal para poder competir con un carro nuevo, tiene que hacerlo en un carro de las mismas condiciones. Si lo hace en un carro viejo

obviamente no va a poder competir porque el usuario va a preferir el carro nuevo.

12) ¿Usted cree que es complicado que los taxistas informales legalicen sus unidades?

No es complicado legalizarse, es simplemente tener buena voluntad y deseo de querer hacer las cosas bien, aquí nos hemos topado con un gran fenómeno, el taxista informal es como el comerciante, hay también comerciante informal, mire el problema que tenían las calles de La Libertad, cuando el comerciante informal estaba en la calle Guayaquil que ya no está, el municipio de La Libertad tuvo que hacer una inversión poderlos formalizar, pero no es que se terminó el problema, seguimos con el comerciante informal y cada vez que hay una fecha propicia e importante en el calendario, los va a tener en la calle y vienen y se adueñan de la calle, le cierran la calle y es una situación que no va a terminar.

He visto y conozco casos de comerciantes que estuvieron en las calles, que les dimos un espacio físico para que trabajen en el Centro Comercial Buenaventura Moreno, pero no les gustó; sabe lo que hicieron?, vendieron ese puesto y volvieron a la calle, no hay la voluntad de formalizarse, y eso mismo es casi similar con el tema del taxismo informal.

13) ¿Qué organismo debe dar una solución para que el taxismo informal no alcance altos índices en el cantón La Libertad?

Volvemos a lo primero, esto es del organismo de control, nosotros lo dijimos el día miércoles 24 de agosto que estuvimos en Quito, en la Federación Nacional, estuvo reunido con nosotros el

Comandante de la Policía Nacional, estuvo el Abg. Héctor Solórzano el nuevo Director Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre del Ecuador, estuvo el Gerente General del Plan de Chatarrización(Plan Renova); y nosotros le dijimos señores lo que falta a nivel nacional, porque el reclamo no es solo de la Provincia de Santa Elena, es la Policía no está realizando su trabajo por una sola razón, los señores policías y militares también tienen informales, ese es el problema, entonces esto es un cuento de nunca acabar, mientras que no haya un control, usted no puede poner a cuidar el queso al ratón; pero si en ves de no permitirle a todos los que son parte de la policía y militares de tener un vehículo de alquiler o tener una unidad que ande operando informalmente, que haya un control interno dentro de la fuerzas de la policía como de los militares, tenga la seguridad que esto va a continuar.

Que es lo que está pasando con las motos en éstos momentos, los señores militares les compran la moto a un particular y se las regalan, se las ponen a nombre de ellos, pero lo que hacen los otros es simplemente dar una cuota diaria, dan diez dólares diarios y la moto se la regalan, pero cuando hay un problema con la moto responden que no saben nada, y que la moto es del señor, y él sabrá cómo responde, allá se ha llegado aquí.

Entonces es hora ya de que el Gobierno y las autoridades gubernamentales ejerzan un control sobre la unidad de control, no queda otra.

Siendo tres cantones que están tan unidos, prácticamente aquí no hay línea divisoria entre Libertad, Santa Elena y Salinas; por lo que para mi forma de ver, debería haber un solo ente de control, unificar esfuerzos los tres cantones, que se deponga cualquier tipo de actitud personal que tengan los Alcaldes entre ellos, y que salga

una unidad monolítica, que se cree como organismo de control de la Provincia de Santa Elena porque somos cantones tan unidos, para evitar la problemática de que Santa Elena lo maneja la Comisión Nacional y La Libertad lo maneja la Policía de Tránsito, entonces eso trae problemas.

Los unos tienen problema con la Comisión Nacional, y en el caso de nosotros los transportistas tenemos problemas con la Policía de Tránsito, cuando hay un problema con el gremio tenemos que ir a conversar con el señor de Santa Elena de la Comisión Nacional y después conversar con el de la Policía de Tránsito. El de la Policía de Tránsito nos puede decir sí, pero el de la Comisión Nacional nos puede decir no.

Nosotros como transportistas estamos trabajando no solamente aquí en La Libertad, trabajamos en toda la provincia y tenemos que salir de la provincia, pero se está jugando con el transporte, poniéndonos entre la espada y la pared, en la mitad de dos fuerzas Comisión Nacional de Tránsito por un lado y Policía Nacional de Tránsito, aparte de que viene la tercera, el tema de que asuman las competencias los municipios.

Si los municipios no se ponen de acuerdo; porque aquí puede pasar algo, que es muy normal; el Municipio de La Libertad podría decir que no asume la competencia y se la da a la Policía, el Municipio de Santa Elena sigue con la Comisión Nacional y viene Salinas y dice que si asume la competencia; entonces vamos a tener Salinas competencia del Municipio, La Libertad competencia de la Policía de Tránsito y Santa Elena competencia de la Comisión Nacional de Tránsito, tres competencias, imagínense ustedes ese fenómeno.

Repito que deben deponer cualquier actitud que tengan los señores Alcaldes incluido el Prefecto de la provincia, las cuatro autoridades ponerse de acuerdo y conformar una sola unidad de control de tránsito en la provincia de Santa Elena.

14) ¿Que nos puede decir sobre el proyecto que presentó el Prefecto de la provincia de Santa Elena?

El proyecto está listo, presentado a los municipios; pero quienes tienen que tomar la decisión son los Concejos de Gobierno Cantonales de cada municipio, para decir vamos por lo menos a revisar ese proyecto.

15) ¿Usted cree que haya egoísmo por parte de las autoridades seccionales?

Es que es muy notorio, porque ni siquiera se ha dicho revisémoslo, y si tenemos que corregirlo, si tenemos que mejorarlo, hagámoslo; pero no, como viene del Prefecto no vale, entonces no es así, así no se hace patria.

Si hay un proyecto presentado, por lo menos puede ser la punta del hobillo, para ver qué es lo que podemos mejorar, pero no, como viene de allá no vale, entonces cuando lo van a hacer.

Por lo menos hubo la intención, el interés, la acuciosidad de parte del Gobierno Provincial de decir señores aquí está un proyecto para el transporte, para que sea global en la Provincia, pero hasta ahora yo no veo en ninguno de los tres alcaldes, de ninguno de los tres cantones, ni ninguno de los tres gobiernos seccionales se pronuncia al respecto de esto.

**Entrevista realizada al señor Santiago Yagual, Gerente General de la
COMPAÑIA DE TAXIS “AVTING S.A.”**

**1.- ¿Con que nombre y como se consiguió su formación de su
compañía?**

Se formó con el nombre AVTING, COMPAÑÍA S.A. de transportes de taxis, así fue aceptada en la Súper Intendencia de Compañías.

2.- ¿En qué fecha se comenzó a laborar como Compañía de Taxis?

Se comenzó a laborar en el año 2001, como taxis informales; pero a medida que fue pasando el tiempo ya en el año 2003, comenzamos con el proceso de legalización con el único propósito de brindar un buen servicio a toda la comunidad libertense y a toda la península, para nosotros fue muy difícil la legalización; porque si mal no recuerdo en ese entonces los habitantes de la península se volcaron a las calles pidiendo la provincialización y como todo el proceso estaba dándose en la provincia del Guayas, no quedó más remedio que esperar hasta que la nueva provincia, tenga la competencia y poder legalizar tal como ordena la ley de tránsito y transporte terrestre.

3.- ¿Qué servicio específicos brinda su compañía?

En la actualidad nosotros brindamos el servicio convencional, de puerta a puerta es ese nuestro servicio de legalización todo el proceso que hicimos están registrados en el Consejo de Nacional de Transito.

4.- ¿Cuántos socios son en la actualidad?

Bueno, en la actualidad somos 65 socios.

5.- ¿Fue complicado el proceso para la legalización de su compañía?

Por su puesto nada es fácil en esta Vida pero la constancia la perseverancia son los elementos primordiales de una persona cuando quiere lograr su objetivo, nosotros tuvimos inconvenientes con los agentes de la C.T.G. porque en ese entonces todo el proceso se realizó allá. Hasta que después nuestra península pasara a ser provincia. Entonces se hicieron los trámites correspondientes en esta jurisdicción.

6.- ¿Cuáles son los requisitos o los pasos para conseguir que se establezcan como una compañía legalizada?

El primer paso es conseguir que nuestras unidades sean pintadas de color amarillo, y hasta el momento tenemos 45 unidades del color amarillo, son las que están prestando el servicio a nuestra comunidad.

Entrevista efectuada al señor John Reyes, Presidente de la Asociación de Propietarios de Vehículos “TAXIS AKI”

1.- ¿Desde cuándo empezó a trabajar su asociación?

Estamos laborando desde hace 3 años en los exteriores del Centro comercial “AKI” ya que este centro nos dio la facilidad de parqueo para trabajar con el fin de brindar un buen servicio a todo quien realice sus compras en dicho centro, nosotros como Asociación tenemos vida Jurídica desde el año 2007, con 20 socios.

2.- ¿Ustedes tienen algún permiso de operación?

Desde aquel tiempo nosotros venimos haciendo reuniones para ver cómo nos constituíamos pero las autoridades competentes no dan una claridad correspondiente para que nosotros lleguemos a constituirnos, pero al pasar el tiempo hemos podido darnos cuenta como a menudo es reformada la ley de tránsito de transporte terrestre, entonces nos hemos dedicado a esperar que todo vaya esclareciéndose por parte de la ley de tránsito, y hasta momento recién estamos conversando ya con todo la responsabilidad del caso para poder legalizar nuestras unidades.

3.- ¿Sabe cuál es la entidad de organismo que tiene la competencia en la regularización de sus unidades de transporte?

En lo referente a su pregunta, tengo entendido que quien tiene la competencia es: El ministerio de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

4.- ¿Por qué causa cree usted que se ha incrementado el taxismo informal?

Diría yo, que se ha venido incrementado, por la falta de trabajo en esta localidad y como es ya, de costumbres nadie deja morir de hambre a su familia, por lo tanto se busca una fuente de trabajo pero en algunas ocasiones se nos han cerrado las puertas, por los que no nos queda de otra aplicar la informalidad de taxi y buscar recursos para contar con nuestra canasta familiar.

5.- ¿Qué puede decir usted de los taxistas informales que no pueden legalizar sus unidades?

Muchos de nosotros que trabajamos en este medio, no hemos podido legalizar nuestras unidades por la falta de los requisitos que hay que cumplir, entre uno de ellos nuestra unidad de transporte que no tenemos un financiamiento para poderla modernizar.

6.- ¿Cuáles cree usted, que son las causas del taxismo informal?

Nuestro presidente de la república en muchas ocasiones manifestó, por medio de la prensa que, para poder trabajar toda las personas deberían agruparse o asociarse desde ese entonces buscamos la manera de asociarnos, para poder trabajar; pero no ha sido; porque a medida que va pasando el tiempo todo lo expresado se ha ido reformando; por lo que se ha llegado a una nueva reforma por parte de la ley de tránsito; es por tal motivo que los agentes de tránsito no nos permiten trabajar.

7.- ¿Cree que los taxistas informales, cobran una tarifa justa o excesiva?

Nosotros cobramos lo justo y nos identificamos como informales en brindar un servicios a bajos costos, es más hay momentos en que nuestros usuarios necesitan llevar algunas de sus compras nosotros le brindamos todo el apoyo necesario, todo esto por la misma tarifa.

8.- ¿Cuáles son los pasos para que su asociación continúe con el proceso de legalización, o simplemente van a declinar?

Como dice un refrán, “no hay que tirar la piedra en medio camino”, por lo que hay que seguir con el proceso, tarde o temprano la necesidad del pueblo será muy fuerte, pues tendremos que seguir con nuestro objetivo.

9.- ¿Cree usted, que en el taxismo informal se puede infiltrar la delincuencia?

Yo creo que la delincuencia se infiltra por todos lados, es tanto que no podemos decir que en nuestras agrupaciones se infiltran la delincuencia.

Entrevista al Mayor retirado de la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas, Saúl Pezo.

1.- ¿Podría relatarnos una breve reseña histórica del transporte informal en el cantón La Libertad?

Respecto al tránsito en la península, tengo conocimiento; porque mis padres son de acá mi madre de Colonche mi padre de progreso; yo puedo dar referencias; porque he preguntados a las personas que vivieron ésta etapa, estamos hablando de hace unos sesenta años atrás, que el primer transporte que se utilizaba para viajar eran las acémilas, se viajaba desde colonche a 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, por medio de la vía marítima donde había un nombre muy famoso hasta ese entonces como la “la balandra” donde se transportaban los peninsulares para hacer las compras de todos los víveres, y los materiales de construcción a través de esa vía marítima, después llego la transportación del tren no hay que olvidar esta historia nosotros fuimos privilegiados con este servicio que hoy por hoy es la prácticamente la solución del problema del transporte terrestre y porque no decirlo del mundo y después el gran ave que atraviesa los aires, llevando y trayendo pasajeros, la solución del tren en el mundo es la vía donde se transporta carga y pasajeros, después se construyó la carretera Guayaquil-Santa Elena.

2.- ¿Qué clase de vehículos existían en esa época?

En ese entonces las clases de vehículos que existían eran rústicos, y su velocidad eran más o menos entre los 30 y 40 kilómetros por hora, hace poco estuve conversando con mi padre quien me manifestó que la estación del tren en donde llegaba primero era en Progreso y luego se desplazaba a Santa Elena y su estación era donde ahora funciona “Aneta” y en La Libertad la estación del tren quedaba justo donde ellos vivían,

donde ahora está ubicado el centro comercial “Buena Ventura Moreno” y en el cantón Salinas la estación funcionaba, donde ahora es el Club de Leones, con esto ya había una avanzada civilización en el país y comenzaron a construirse las carreteras del país, principalmente la de Guayaquil- Santa Elena, y con ello llegaron los vehículos que transportaban el petróleo y diesel como también llegó aquí la primera perforación en el país.

3.- ¿Cuáles fueron los primeros transportes terrestres considerados modernos en esa época?

Fueron traídos de Europa; por parte de una empresa inglesa que aparece en el año 1911, la misma que se llamaba el “Anglo” ellos fueron los que trajeron el transporte más avanzados de aquellos tiempos; y donde existieron personas de distintos lados del mundo y que laboraban en el Anglo- Compañía , para ese entonces ni en Santa Elena, ni Libertad, ni Salinas eran tan comercial como lo era ANCON , se dice que allá eran las personas que tenían mejores posibilidades económicas y que por ende eran las que trajeron los mejores vehículos de ese entonces, y el pueblo de todos lados de la península eran los que se trasladaban hasta Ancón a comprar los víveres de primera necesidad y que allá era el centro comercial de la península, después de ello en el muelle de La Libertad había la conexión para trasladar el petróleo dicho lugar se llama hasta ahora “Puerto Rico”; según lo que me han relatado mis padres, su construcción fue por el año de 1925, esto hace que después de Ancón, La libertad sea hasta la presente fecha, el casco comercial de la península, desde allí La Libertad floreció económicamente, es decir La Libertad es netamente la capital económica de la península, les cuento que desde ese entonces de pequeño yo ya recuerdo que algunos de los habitantes de La Libertad, tenían sus propios vehículos que iban a Guayaquil, entre ellos los Buchelli, los Júpiter y otros .

Los vehículos llamados las playeras y las chivas; esos eran los que hacían el recorrido desde La Libertad, Santa Elena Ancón, y viceversa; y había otro grupo de gente nativa de nuestra península que hacían el recorrido desde Salinas, Santa Rosa, y Muey donde la gente que venían de Ancón hacia el trasbordo, después de un tiempo se unieron las dos líneas, y de allí comenzó a transformarse la transportación de vehículos como después salieron los vehículos llamados los “MIXTOS”, que eran los que tenían tres filas de asientos, y en la parte de atrás un cajón de madera, allí se trasladaban los peninsulares desde La Libertad-Guayaquil.

4.- ¿Cómo se llamaban en ese entonces los pequeños grupos de carros fleteros?

Algunos habitantes de Santa Elena, que tenían algún dinero, trajeron las llamadas camionetas y que eran pequeños grupos de personas; en ese entonces no existían las cooperativas, estos vehículos eran de cualquier color, los cuales eran informales, estos fueron los primeros informales, y que no se puede decir que estos existieron en todo el país, entonces todos los cooperados ahora en este tiempo tienen que acordarse de que como dice el dicho “la vaca primero fue ternera”, entonces no pueden decir que ellos fueron informales antes de ser cooperados pues miren ustedes, que antes había el taxi urbano, el taxi rural, el taxi ambulante, todos eran de colores y mire en los Estados Unidos hoy por hoy, que estamos en el siglo XXI, existe la informalidad del taxismo, no podemos hablar solo de los que nos conviene, hablemos la realidad, lo que pasa no es solo aquí sino en casi todo el mundo.

5.- ¿Qué puede decir de esos tiempos en que la informalidad ya era parte de la convivencia social?

La informalidad siempre ha existido, la ambición rompe el saco, es decir el transportista codicioso llevó, a que se agrave la informalidad del taxismo

en el Ecuador , y para no hablar de memoria tengo en mis manos una copia de resolución del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte terrestre que fue emitida el 16 de mayo del 2002, soy enfático en decir que en esta resolución está la causa, el motivo que pusieron un alto a la creación de otras cooperativas de taxis en el Ecuador, es decir se suspendió los permisos de operación, y comisiones de rutas y frecuencias, le cerraron la posibilidad a algunos ecuatorianos de trabajar como ordena la ley de tránsito, pues todo esto está escrito en la historia de la resolución del 2002, lo que hicieron esto no solo fueron egoístas consigo mismo si no con la Patria, aquí es donde se viene a recrudecer la informalidad del taxismo en el Ecuador.

6.- ¿Cuáles cree usted, que serían las causas de la transportación informal?

Es el progreso de los pueblos esta gente sin visión gente que no ven más allá de sus narices, creen que su pueblo van a quedar esclavizado bajo la tutela a sus aspiraciones que pongan ellos, será un pueblo que no pueda progresar, Estados Unidos aceptó, la informalidad lo único que hizo fue regularizarlos, lo mismo se puede hacer aquí, regularizarlos, porque los pueblos van avanzando en su desarrollo, es decir que el pueblo que desarrolla es porque tiene más habitantes.

7.- ¿Usted cree que la falta de empleo sea una causa de las causas principales del taxismo informal?

Indiscutiblemente eso es así, nadie puede dejar morir de hambre a su familia tiene que buscar una fuente de trabajo. Pero ante esta posición; no sé qué puede pasar más adelante si sigue este problema, pero porque no se puede regularizarse a los informales, si hablamos de ejemplos en otros países “porque no lo podemos hacer aquí”.

Si este inconveniente ha llegado a penalizarse y no a regularizarse, los que fungen de transportistas no son mis enemigos; pero se exceden; porque ni ellos mismos aprenden a ser transportistas, ya que ahora el informal es más grande que ellos.

Que no pongan de administrador al que no sabe ni conoce de tránsito; es decir en pocas palabras la ignorancia entra en la competencia; porque se dice ésto; porque existe tal ignorancia ya que escuché que se acabó la ley de cooperativas, es verdad se acabo la ley de cooperativas el martes 10 de Mayo del 2011, la ley orgánica de de Economía Popular deroga la Ley de Cooperativas; pues entonces hay que cambiar la razón social pues hay que ajustarse a la ley Orgánica de Economía Popular, se acabo la ley de cooperativas en el Ecuador , y para mi estos cooperados van a tener más problemas que los informales , que le puedo decir “Están más informales que los mismos informales; por favor”, porque lo digo porque mire usted que desde el 10 de mayo del 2011 ya son informales.

8.- ¿Cuál sería la solución de esta problemática para la informalidad del taxismo?

Cuando a uno de ustedes por cosas del destino les toque legislar, no se olviden de poner en las leyes de tránsito, castigar con penalidad a los administradores del tránsito que no cumplen con tal disposición, esta indolencia administrativa de los organismos seccionales es la que nos tienen así. Con este problema.

Los principales problemas de tránsito en el Ecuador son:

- 1- Se diría que el tema del tránsito y transporte terrestre del Ecuador es uno de los problemas , que tiene que ser tratado, administrado, tácitamente, y con personal técnico que tenga conocimiento de causa; porque a través de la historia hasta este instante nadie ha

solucionado los problemas del tránsito y transporte terrestre, al extremo que es asombroso ver como las estadísticas de accidentes de tránsito, muertes, minusválidos, díganme quien ha sido elegido con conocimientos de tránsito en el Ecuador, si por ahí, uno o dos, no hay tres, entonces es la primera sugerencia que debe de ser tratado el tránsito con especialidad técnica de la materia.

- 2- Cuando vayan a legislar deben poner sanciones no solamente a los usuarios de las vías, no solamente a los peatones, al conductor, empresas de transportes, a los causantes de los accidentes, si no, a los que administran la transportación terrestre esto hay que aplicar en estas leyes porque dejan en letra muerta lo que tienen que hacer, lo que es la seguridad de la vida, allí tenemos las consecuencias a ellos por su incumplimiento de su deber una pensión tácita escrita, para que no haya desacierto en Ecuador.
- 3- La ley de tránsito cambio desde el 2008, allí les entregan las competencias del tránsito a los municipios, pero hasta esta fecha los municipios se han quedado de grado. Esta Ley de Tránsito que la hicieron en Montecristi es clara, que los municipios que aspiren esta competencia deberían ya de haberse inscrito a separar su presupuesto por parte del estado para el tránsito y transporte terrestre que les toca administrar.

9.- ¿Por qué cree usted, que los municipios no han podido asumir esa competencia?

Porque nadie ha podido certificar hasta este instante que son gobiernos autónomos; por su indolencia o ignorancia.

Entrevista a la Abg. María Auxiliadora Bacigalupo Álava, Encargada del Juzgado Vigésimo Primero de lo Penal y Tránsito de Santa Elena.

1.- ¿Usted está de acuerdo con la sanción establecida a quien conduzca un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes si contar con el título habilitante?

Soy una persona humanitaria, y no estoy de acuerdo con las sanciones porque son un tanto drásticas, estas personas salen a ganarse el pan diario para sus familias.

2.- ¿Qué organismo tiene legalmente la competencia para combatir la informalidad del transporte terrestre?

Bueno, administrativamente la Jefatura Provincial de Tránsito en este caso la C.T.E. que por cierto dijo que la C.T.E. se creen mejor que la Jefatura de Tránsito.

3.- ¿Basándonos en su experiencia como Jueza de Garantías Penales y Tránsito, qué organismo o entidad desde su perspectiva, sería el adecuado para ejercer la competencia de la regulación, control y planificación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y por qué?

Le compete a la municipalidad, pero al momento no la ejerce por lo que no sé el motivo, ni tampoco se ha pronunciado hasta el momento de cuando asumirá esta competencia; porque en este caso debería tomarse carta en este asunto, y regularizar el transporte terrestre para evitar contravenciones, que hasta el momento son muchas presentadas aquí en el juzgado de tránsito, le puedo decir que hasta el momento hay 8000 contravenciones no sancionadas.

4.- ¿Cuál es la máxima sanción que se aplica a un taxista informal?

La primera sanción es de 528 dólares que representan dos salarios unificados del trabajador, y por reincidente es el doble de la primera; es decir 1056 más los puntos que se le van restando a su licencia. En realidad no entiendo porque los agentes de tránsito están haciendo batidas si la necesidad de nuestra provincia es muy grande, el servicio de informales los utilizan ricos y pobres y en la realidad todavía no hay quien asuma esta competencia en nuestra provincia.

5.- ¿Cuántos casos de contravenciones específicamente relacionado con el artículo 145 literal (f) han recaído en éste juzgado?

Bueno, yo le puedo decir que se ha recaudado casi 100.000 dólares por contravenciones y que no piensen que aquí hay una recaudadora, pero en realidad en el sueldo del pueblo, me da mucha pena porque esta gente es pobre y no tienen otro medio de subsistencia, pero no puedo hacer nada al respecto, porque si me voy por el lado humano me pueden decir que soy especuladora, aquí en la península hay una necesidad muy grande, por eso hago un llamado a los assembleístas que hagan algo por nuestra gente peninsular. Desde que yo ingresé cerca de 8.000 contravenciones he recibido.

6.-¿Usted está de acuerdo con la retención del vehículo del taxista informal hasta que se cancele la multa?

Bueno, por ahora es una ley de presión pues antes no existía; pero ahora sí, que dice la ley, que hay que aumentar la pena; para así de esta manera evitar en algo la corrupción.

7.- ¿Qué quiere decir el legislador cuando la ley califica la infracción muy grave?

Es una clasificación que le da el asambleísta, los ecuatorianos tenemos deberes y derechos que cumplir.

8.- ¿Qué piensa de los taxistas informales pondrían una acción de protección?

La acción de protección no es para declarar derechos, es para proteger derechos, pues a los contraventores se les dio un tiempo determinado para legalicen totalmente sus unidades de transporte; pero lo que pasa es que muchos de los ecuatorianos somos bien cómodos y dejamos todos para último momento.

9.- ¿Cuál es el procedimiento que se sigue para pagar la multa de una contravención de tránsito?

El procedimiento es el siguiente, pagan la multa se llevan su vehículo y se terminó el problema, en casos de que presenten una apelación, tendrán que presentarse el agente de tránsito que emitió la contravención y el contraventor y en el último de los casos puede venir con su abogado y demostrar la no culpa en tres días, tienen que venir los dos, y en casos de que no se presente el agente, se le dará la razón al contraventor.

10.- ¿Usted cree que exista demasiada burocracia en los requisitos que se les exige a los taxistas informales para obtener su legalización?

No creo, está bien por parte de la ley que exige seguridad para el usuario, es que no se puede permitir la facilidad para conductores irresponsables

en tener en mal estado su vehículo, y que en ese medio transporte personas para luego causar algún accidente, además no se puede exigir solo una licencia y vayan a manejar, además podemos observar en las calles de la península muchos vehículos tanto formales e informales que no prestan la seguridad necesaria para el usuario, en este caso estoy de acuerdo con lo exige la ley.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

- ❖ **AGENTE DE TRÁNSITO:** Miembro de la Policía Nacional perteneciente a la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial o Agente de Tránsito del Cuerpo de Vigilancia de la Comisión de Tránsito del Guayas, encargados del control del tránsito, del transporte terrestre y la seguridad vial en sus jurisdicciones.
- ❖ **AUTOMÓVIL:** Vehículo liviano destinado al transporte de un reducido número de personas.
- ❖ **CHATARRIZACIÓN:** Desintegración total de un vehículo automotor determinada por autoridad competente por no cumplir con las especificaciones técnicas pertinentes o por haber cumplido con su vida útil determinada para cada servicio.
- ❖ **CONDUCTOR PROFESIONAL:** Conductor legalmente autorizado para conducir vehículos, generalmente de servicio público o comercial, por lo que tiene derecho a percibir una contribución económica.
- ❖ **CONDUCTOR NO PROFESIONAL:** Conductor legalmente autorizado para conducir vehículos a motor de hasta 3500 Kg. de peso y 2.55 metros de ancho, por cuya actividad no puede percibir retribución económica alguna, ni está autorizado para conducir vehículos de servicio público o comercial.
- ❖ **CROQUIS:** Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, así como también de las contravenciones a la

ley; levantado en el sitio de los hechos por el agente de tránsito o por el personal técnico especializado.

- ❖ **LICENCIA DE CONDUCIR:** Documento habilitante que se otorga a una persona para conducir un vehículo a motor, previo el cumplimiento de requisitos legales y reglamentarios.

- ❖ **MATRÍCULA:** Documento habilitante que acredita la inscripción de un vehículo a motor en las respectivas Comisiones Provinciales de Tránsito, como requisito obligatorio para la circulación.

- ❖ **MIXTO:** Vehículo de servicio de transporte comercial acondicionado para el transporte de pasajeros y carga.

- ❖ **PASAJERO:** Es la persona que utiliza un medio de transporte para movilizarse de un lugar a otro, sin ser el conductor.

- ❖ **TARIFA:** Precio que para el transporte de pasajeros y carga fijan las autoridades de tránsito y transporte terrestre.

- ❖ **TAXI:** Automóvil de color amarillo destinado al transporte comercial de personas.

- ❖ **TRICIMOTO:** Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia y capacidad para el conductor y un acompañante del tipo Sidecar y recreativo.

- ❖ **TAXI EJECUTIVO:** Automóvil tipo sedán de color amarillo destinado al transporte comercial de personas, cuya prestación se la realiza a través de llamada telefónica a una central.

- ❖ **TRÁNSITO:** Movimiento ordenado de personas, animales y vehículos por las diferentes vías terrestres públicas o privadas, sujeto a leyes y reglamentos sobre la materia.

- ❖ **TRANSPORTE:** Acción y efecto de movilizar o trasladar personas o bienes de un lugar a otro.

- ❖ **TREN:** Automotor para el transporte masivo de pasajeros y carga, integrado por varios vagones que circula sobre rieles.

- ❖ **VEHÍCULO:** Medio para transportar personas o bienes de un lugar a otro.